



# Prefeitura Municipal de Castro

## LEI COMPLEMENTAR Nº 62/2017

**SÚMULA:** Institui o Plano de Mobilidade de Castro, estabelecendo os princípios e diretrizes para a integração entre os modos de transporte e para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CASTRO decretou e eu, PREFEITO MUNICIPAL sanciono esta Lei Complementar:

### TÍTULO I

#### POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

**Art. 1º** O Plano de Mobilidade de Castro é o principal instrumento da Política de Mobilidade do Município, devendo ser aplicado em todo seu território e considerado em todos os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados ligados à mobilidade em todo o território de Castro.

**Parágrafo único.** O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

**Art. 2º** Este Plano de Mobilidade está fundamentado nos princípios e diretrizes da Constituição Brasileira, da Lei Federal do Estatuto da Cidade, da Política Nacional de Mobilidade, da Constituição Paranaense, da Lei Orgânica e do Plano Diretor do Município de Castro.

**Art. 3º** O Plano Diretor de Castro segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade, promovendo a integração entre os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, através dos seguintes princípios:

- I. A estruturação da mobilidade urbana;
- II. A mobilidade urbana sustentável;
- III. A acessibilidade universal;
- IV. A equidade no acesso e uso do espaço público de circulação;
- V. A justiça social na mobilidade urbana, como prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;
- VI. A prioridade no transporte público coletivo sobre o transporte individual;
- VII. A estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços; e



# Prefeitura Municipal de Castro

## VIII. A gestão democrática da mobilidade urbana.

**Art. 4º** O Plano de Mobilidade tem como objetivo geral proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

**Art. 5º** São objetivos específicos do Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Castro:

- I - Promover o desenvolvimento sustentável;
- II - Requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida urbana;
- III - Contribuir na redução das desigualdades sociais;
- IV - Promover a melhoria da qualidade de vida, através das condições de conforto, da segurança e da rapidez dos deslocamentos;
- V - Melhorar a mobilidade urbana, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos, que atendam às necessidades da população, vinculados às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;
- VI - Promover acesso aos serviços básicos de mobilidade;
- VII - Incentivar a utilização de modos não motorizados, implementando o ambiente urbano adequado;
- VIII - Promover a acessibilidade universal em todos os componentes da mobilidade urbana;
- IX - Racionalizar o uso do sistema viário, com a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas;
- X - Planejar a infraestrutura do transporte não motorizado;
- XI - Ampliar o uso do transporte motorizado público coletivo na matriz de transporte da cidade, com aumento da velocidade, regularidade e confiabilidade do sistema;
- XII - Aperfeiçoar a logística do transporte de bens, mercadorias e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção local e metropolitana;
- XIII - Aperfeiçoar o padrão de comportamento dos usuários dos vários modais nos sistemas de circulação para a redução de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;
- XIV - Reduzir a emissão de poluentes;
- XV - Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
- e
- XVI - Preservar o patrimônio ambiental, arquitetônico, cultural, histórico, paisagístico e urbanístico da cidade.



# Prefeitura Municipal de Castro

**Art. 6º** As ações estratégicas adotadas para a implantação do Sistema de Mobilidade, segundo Eixos de Atuação, referem-se a:

- I - Transporte não motorizado: para atuar nos deslocamentos de pedestres, ciclistas, veículos de propulsão humana, veículos de tração animal e acessibilidade;
- II - Transporte motorizado: com propostas para o transporte público coletivo, o transporte público por táxi, o transporte público escolar, o transporte público por fretamento e o transporte individual;
- III - Transporte de bens, mercadorias e serviços: compreendendo a logística para as cargas e serviços, na área urbana e rural;
- IV - Infraestrutura: abrangendo o sistema viário, os equipamentos de controle, a sinalização viária, os padrões de operação do trânsito considerando a circulação viária, o estacionamento, o mobiliário urbano e os polos geradores de tráfego;
- V - Gestão: propondo a reestruturação da gestão da mobilidade, o sistema de comunicação, os mecanismos de monitoramento e avaliação e os instrumentos institucionais; e
- VI - Participação da sociedade: contemplando a participação da sociedade e da estrutura administrativa do município.

**Art. 7º** Os instrumentos para viabilizar as diretrizes e ações estratégicas a serem adotados, dentre outros, devem ser os seguintes:

- I. Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II. Incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado;
- III. Dedicção de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo;
- IV. Estabelecimento da política de estacionamentos;
- V. Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VI. Priorização das obras associadas à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo;
- VII. Fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos;
- VIII. Priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo-se a identificação de vias exclusivas de



# Prefeitura Municipal de Castro

pedestres;

- IX. Definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas; e
- X. Estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado do Paraná e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade.

## TÍTULO II SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DE CASTRO CAPÍTULO I SISTEMA DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

**Art. 8º** O Sistema de Transporte Não Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

- I - Pedestres;
- II - Ciclistas;
- III - Veículo de propulsão humana;
- IV - Veículo de tração animal
- V - Acessibilidade universal.

**Art. 9º** A circulação de pedestres deve ser estruturada e compatibilizada com o Plano Diretor, com a classificação e hierarquização do sistema viário, estabelecendo os padrões e as características físicas, funcionais e operacionais, que incluem as calçadas destinadas à circulação de pedestres, com a sua equipamentação considerando a acessibilidade universal, sendo preferencial em relação a todos os modos de transporte.

**Art. 10** A circulação dos ciclistas, com a utilização de bicicletas, deve ser incentivada pelo Poder Público Municipal através da implantação do Sistema Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, compostas por ciclovias e ciclofaixas, com a sua equipamentação com bicicletário e paraciclos, com a instituição de política para o estímulo do uso de bicicletas, integrado aos demais modos de transporte.

**Art. 11** Fica estabelecida a adoção de medidas para o tratamento especial para o veículo de carga por propulsão humana no transporte não motorizado, com a promoção de ações disciplinadoras, adequando o modal com os preceitos da visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana com conforto e segurança



# Prefeitura Municipal de Castro

para todos, com ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, e proibida a circulação nas vias arteriais.

**Art. 12** Fica estabelecida a adoção de medidas para o tratamento especial do veículo de carga por tração animal, disciplinando o transporte de carga não motorizado, com o objetivo de promover ações segundo a visão democrática do espaço de circulação e da mobilidade urbana, com conforto e segurança para todos, com ações e campanhas de conscientização do uso do espaço público, com a divulgação da circulação pela direita da pista, no sentido de fluxo da via, com prioridade sobre os veículos motorizados, e proibida a circulação nas vias arteriais.

**Art. 13** Fica estabelecida a acessibilidade universal como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, como um tema transversal a todas as propostas para a mobilidade.

**Art. 14** O Poder Público Municipal deverá implementar rotas destinadas aos cadeirantes, estabelecendo as prioridades, para os deslocamentos no Centro, prevendo-se a sua ampliação gradativa.

## CAPÍTULO II

### SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO

**Art. 15** O Sistema de Transporte Motorizado é formado pelos seguintes elementos:

- I - Transporte Público Coletivo;
- II - Transporte Público Por Táxi;
- III - Transporte Escolar;
- IV - Fretamento;
- V - Transporte Individual

**Art. 16** O Transporte Público Coletivo no Município de Castro, efetuado por ônibus, deve corresponder às demandas progressivas, bem como à capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

**Art. 17** O Transporte Público Coletivo, urbano e rural, é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser reestruturado, equipado, regulamentado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por empresa privada, segundo concessão ou permissão.



# Prefeitura Municipal de Castro

**Art. 18** O serviço de táxi é considerado como um meio de transporte público individual, remunerado, prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário.

**Art. 19** O transporte público por táxi configura igualmente serviço público, devendo ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão.

**Art. 20** Transporte escolar é o serviço público ou privado, fretado a passageiro ou grupo, em número limitado à capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, sendo sujeito às exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos através de normatização municipal específica.

**Art. 21** O transporte escolar privado deve ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Público Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo concessão ou permissão.

**Art. 22** Transporte de fretamento é o serviço fretado a passageiro ou grupo em número limitado à capacidade do veículo transportador, com destinação única ou de caráter turístico, e não sujeito à delimitação de itinerário.

**Art. 23** O transporte de grupos, caracterizando-se como prestação privada do serviço de transporte, deve ser reestruturado e gerenciado pelo Poder Público Municipal.

**Art. 24** Caracteriza-se como transporte individual motorizado o deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, com possibilidade de transportar alguma carga, sem delimitação de itinerário, com flexibilidade de trajeto e horário.

**Art. 25** Para o transporte individual, que não é prioritário em relação ao transporte não motorizado e ao transporte motorizado público coletivo, devem ser implementadas ações que possibilitem deslocamentos adequados, com a adequação da infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas; a implantação ou reestruturação de equipamentos de controle, como os sistemas de comunicação, de controle operacional e de segurança; e a divulgação de comportamentos adequados no trânsito.

## CAPÍTULO III

### SISTEMA DE TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS

**Art. 26** O Transporte de Carga, definido como de bens, mercadorias e serviços, incluindo os veículos de serviços, de colheita, de construção, de transporte de



# Prefeitura Municipal de Castro

madeira, tratores, entre outros, dentro do Município de Castro, vincula-se às limitações interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e da qualidade do espaço urbano, devendo ser reestruturado, equipado, regulamentado e gerenciado pelo Poder Executivo Municipal.

**Parágrafo único.** Compete ao Poder Executivo Municipal regulamentar e fiscalizar o transporte de carga, de forma a compatibilizar a circulação de veículos à capacidade estrutural das vias urbanas e rurais, definindo a circulação do tráfego de passagem, de acordo com o estabelecimento de rotas de carga, caracterizando os tipos de veículos, de serviços, de colheita, de construção, de transporte de madeira, tratores, entre outros, sendo necessária a emissão de permissão para trafegar na malha urbana, a ser concedida pelo departamento competente da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

## CAPÍTULO IV

### SISTEMA DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA

**Art. 27** O Sistema de Infraestrutura Viária é composto pela classificação e dimensionamento das vias, estacionamento, mobiliário urbano, equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo e controle de polos geradores de tráfego.

**Parágrafo único.** A classificação e dimensionamento das vias rurais e urbanas, assim como as diretrizes de expansão viária, estão regulamentadas na Lei de Uso e Ocupação do Solo e Sistema Viário.

### Seção I

#### Estacionamento

**Art. 28** O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas caixas de rua, não tem prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias, podendo ter a sua utilização através de um sistema rotativo, inferindo cobrança sobre o uso dos mesmos, sendo que o Poder Executivo Municipal tem obrigação de dispor o uso dos espaços de estacionamento públicos implantados, de forma equânime e distributiva.

**Art. 29** Nos estacionamentos do sistema rotativo devem ser reservados, no mínimo, 2% (dois por cento), ou, ao menos, uma para cada 50 (cinquenta) vagas, daquelas disponíveis em estacionamento público, a serem destinadas aos veículos que transportam deficientes, preferencialmente em finais de quadra ou à frente do acesso de escolas e demais equipamentos públicos.



# Prefeitura Municipal de Castro

**Parágrafo único.** O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos deficientes e dos veículos destinados ao transporte de portadores de deficiência, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto em resolução do CONTRAN.

**Art. 30** Devem ser reservadas, no mínimo, 5% (cinco por cento) ou ao menos uma para cada 20 (vinte) vagas disponíveis para estacionamento público, destinadas a veículos que transportam idosos, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade aos mesmos.

**Parágrafo único.** O Poder Executivo Municipal deve realizar o credenciamento dos idosos e dos veículos destinados ao transporte de idosos, identificando-os adequadamente de acordo com o previsto em Resolução do CONTRAN.

**Art. 31** Não devem ser disponibilizadas vagas públicas especiais em função da proximidade de farmácias, drogarias ou clínicas privadas de qualquer espécie, descaracterizados do aspecto de interesse coletivo.

**Parágrafo único.** Deverão ser definidas vagas para estacionamento de curta duração, com o uso do pisca alerta ligado, para atendimento coletivo, de acordo com previsto em Resolução do CONTRAN.

**Art. 32** Devem ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito, podendo ser inserida cobrança sobre o uso dos mesmos.

**Parágrafo único.** O Poder Executivo Municipal, nestes casos, pode proibir o estacionamento de motos nas vagas destinadas aos demais veículos.

**Art. 33** As vagas de uso do transporte público individual (ponto de táxi), devem ser dispostas pelo Município de Castro em função do interesse público do serviço.

**Art. 34** Os espaços destinados à parada dos veículos do transporte público coletivo (ponto de ônibus) devem ser sinalizados, com proibição de estacionamento.

## Seção II

### Mobiliário Urbano

**Art. 35** O mobiliário urbano é definido por elementos instalados nos passeios públicos ou em locais planejados pelo Poder Executivo Municipal, segundo padrões instituídos, sendo classificados como de uso direto do cidadão, ou seja, aqueles sem a necessidade de prestadores de serviço, como lixeiras, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, luminárias e assemelhados ou como de usufruto indireto do cidadão, ou seja, aqueles que necessitam de operadores para concretizar a prestação



# Prefeitura Municipal de Castro

do serviço público, desde que não interfiram na livre circulação de pedestres, concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município de Castro em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos na legislação em vigor.

## Seção III

### Equipamentos de Controle da Circulação Viária e do Transporte Coletivo

**Art. 36** Os equipamentos de controle da circulação viária e do transporte coletivo são identificados como:

I - Sinalização viária: horizontal, composta por linhas, marcações e legendas na pista das vias para organizar, controlar e orientar os fluxos de pedestres e veículos; vertical, constituída por placas que regulamentam, advertem ou indicam o uso das vias; e semafórica, formada por indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente para controlar os deslocamentos;

II - Controle do sistema operacional de circulação viária, definido por dispositivos eletrônicos aplicados na captação de imagens para registro, processamento e gerenciamento da operação da circulação viária com a utilização de redutores eletrônicos de velocidade (REV), tais como radares, lombadas eletrônicas, câmeras em semáforos, circuito fechado de televisão e leitor automático de placas;

III - Controle do sistema operacional de transporte coletivo e da circulação viária, caracterizado por equipamentos e *softwares* para intercambiar dados e imagens entre os componentes dos sistemas de controle operacional do transporte público coletivo e da circulação viária;

IV - Controle de segurança com equipamentos que formatam um sistema que monitora os equipamentos e softwares que atuam no controle operacional da circulação viária e do transporte coletivo e de comunicação, configurando um Centro de Controle Operacional (CCO), os Circuitos Fechados de Televisão (CFTV), o controle de estacionamento rotativo e as informações para os agentes de trânsito.

## Seção IV

### Polos Geradores de Tráfego

**Art. 37** Os polos geradores de tráfego serão caracterizados como equipamentos urbanos que promovem a concentração de viagens para seu acesso e causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário das áreas lindeiras e adjacentes aos equipamentos, considerando a legislação em vigor com relação ao uso e ocupação do solo e na adequação do sistema viário existente,



# Prefeitura Municipal de Castro

conforme regulamentação específica do Poder Executivo Municipal.

## CAPÍTULO V

### SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

**Art. 38** A gestão da mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Executivo Municipal e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

#### Seção I

##### Órgãos Gestores, Conselho e Fundo Municipal de Trânsito

**Art. 39** A gestão da mobilidade urbana do Município de Castro, no que tange à função de planejamento urbano, de transportes e de circulação viária será realizada pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano, à qual compete:

- I - Elaborar estudos e projetos necessários ao detalhamento e implantação do Plano de Mobilidade;
- II - Coordenar e promover a execução do Plano de Ação;
- III - Avaliar e emitir pareceres sobre os pedidos de alterações na mobilidade;
- IV - Articular e integrar as ações do Plano de Mobilidade aos demais Planos;
- V - Promover e participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.

**Art. 40** A gestão da mobilidade urbana do Município de Castro, no que tange às funções de fiscalização e educação no trânsito, será realizada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, à qual compete:

- I - Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - Regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - Estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- IV - 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;
- V - Aplicar as penalidades de multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VI - Fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis



# Prefeitura Municipal de Castro

relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

VII - Fiscalizar o cumprimento das normas referentes à perturbação do silêncio e interrupção da livre circulação por veículos e pedestres em caso de obras e construções, conforme art. 95 do Código Brasileiro de Trânsito, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

VIII- Implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

IX - Arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

X - Credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XI - 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;

XII - Implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XIII - Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIV - Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XV - Registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVI - Conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XVII - Articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XVIII - 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 do Código Brasileiro de Trânsito, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XIX - Vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

XX - Participar do monitoramento e avaliação do Plano de Mobilidade.



# Prefeitura Municipal de Castro

§ 1º A implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário serão atribuição da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos.

§ 2º Fica designado o Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano como Autoridade de Trânsito do Município de Castro.

**Art. 41** O Conselho Municipal de Desenvolvimento caracteriza-se como órgão consultivo, deliberativo, propositivo e fiscalizatório em matéria de gestão da mobilidade.

**Art. 42** O Conselho Municipal de Desenvolvimento deve ser responsável por fiscalizar a aplicação dos recursos do Fundo Municipal de Trânsito, competindo-lhe especificamente:

- I - Manifestar-se sobre as diretrizes e os programas de alocação do Fundo Municipal de Trânsito;
- II - Encaminhar anualmente ao Poder Executivo proposta de orçamento do Fundo Municipal de Trânsito e de seu plano de metas;
- III - Fiscalizar as contas do Fundo antes de seu envio aos órgãos de controle interno;
- IV - Dirimir dúvidas quanto à aplicação das diretrizes e normas relativas ao Fundo Municipal de Trânsito nas matérias de sua competência, quando solicitado.

**Art. 43** Os recursos do Fundo Municipal de Trânsito devem ser aplicados na consecução das finalidades deste Plano de Mobilidade, especialmente:

- I - Implantação da infraestrutura da mobilidade urbana;
- II - Realização de pesquisas destinadas ao aprimoramento da mobilidade urbana;
- III - Elaboração e implementação de projetos de mobilidade urbana;
- IV - Instrumentalização e capacitação do corpo técnico e funcional das unidades administrativas envolvidas na gestão da mobilidade.

**Art. 44** Cabe ao Fundo Municipal de Trânsito receber recursos para a mobilidade oriundos de:

- I - Recursos próprios do Município;
- II - Transferências intergovernamentais;
- III - Transferências de instituições privadas;
- IV - Transferências do exterior;
- V - Transferências de pessoas físicas;
- VI - Receitas provenientes da utilização de bens e mercadorias públicas: edificações, equipamentos e mobiliário urbano;
- VII - Valores devidos das medidas mitigadoras e compensatórias decorrentes dos Relatórios de Impactos;
- VIII - Contribuições de melhoria decorrente de obras públicas realizadas com base



# Prefeitura Municipal de Castro

neste Plano;

IX - Renda proveniente da aplicação financeira dos recursos próprios;

X - Multas provenientes de infrações ocorridas na circulação viária;

XI - Multas provenientes de infrações ocorridas na operação do transporte público coletivo;

XII - Doações;

XIII - Outras receitas destinadas por lei.

## Seção II

### Sistema de Comunicação

**Art. 45** O sistema de comunicação abrange o desenvolvimento de estratégias de comunicação, através de um processo de comunicação interna e externa, com o objetivo de melhoria da gestão da mobilidade urbana, assegurando ao cidadão a facilidade de acesso e disponibilidade de informações.

## Seção III

### Mecanismos de Monitoramento e Avaliação da Mobilidade

**Art. 46** O monitoramento e avaliação da mobilidade urbana é caracterizado pelo estabelecimento de metodologias para a verificação das políticas públicas de mobilidade urbana e da sua implementação, segundo as diretrizes estabelecidas para o monitoramento e avaliação da mobilidade, de acordo com os indicadores de desempenho estabelecidos.

## CAPÍTULO VI

### MODOS DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

**Art. 47** Para a promoção da gestão democrática da mobilidade como um direito do cidadão, a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da sua política deve ser assegurada pelas seguintes formas:

I - Ações do Município, através de espaços de participação, institucionalizados ou não;

II - Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

III - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

IV - Audiências e consultas públicas;

V - Canais de comunicação variados, como a intranet e internet; e

VI - Procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos



# Prefeitura Municipal de Castro

cidadãos e dos usuários.

## TÍTULO III

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 48** As revisões periódicas da Política Municipal de Mobilidade de Castro devem ser precedidas da realização de estudos, com a atualização de dados e deverão contemplar minimamente:

I - Análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II - Avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana e da ocupação do território, por meio da construção de cenários que consideram os horizontes de curto, médio e longo prazos.

**Art. 49** As revisões da Política de Mobilidade de Castro deverão ser realizadas em prazo não superior a 10 (dez) anos, incluindo ampla e democrática participação da sociedade nos termos desta Lei.

**Art. 50** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**Art. 3º** - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Castro, 20 de dezembro de 2017.

  
**MOACYR ELIAS FADEL JUNIOR**  
**PREFEITO MUNICIPAL**