

Decreto n. 10.306, de 23 de julho de 2025 – Republicado por incorreção.

INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PONTA PORÃ/MS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito Municipal de Ponta Porã, Estado de Mato Grosso do Sul, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Município, e em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como as disposições da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (Lei da Acessibilidade), da Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), e da Lei Complementar nº 197, de 15 de abril de 2020, que institui o Plano Diretor do Município de Ponta Porã, e demais normas pertinentes,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Ponta Porã – PlanMob - Ponta Porã, constante do Anexo Único deste Decreto, como instrumento essencial de orientação, planejamento e gestão da Mobilidade Urbana do Município de Ponta Porã, visando à integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território municipal, em consonância com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O PlanMob - Ponta Porã possui consonância com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e com a Lei Complementar nº 197, de 15 de abril de 2020, que “institui o Plano Diretor do Município de Ponta Porã e dá outras providências”, e demais legislações aplicáveis.

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 2º Para os efeitos deste Decreto, além das definições constantes na Lei

Federal nº 12.587/2012, considera-se:

- I. **ACESSIBILIDADE:** facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor, em especial a Lei nº 10.098/2000 e a Lei nº 13.146/2015;
- II. **ADENSAMENTO POPULACIONAL:** relação entre o número total da população que reside pela área ocupada por esta, descontando as ruas, espaços de uso público, dentre outros;
- III. **ADENSAMENTO QUALIFICADO:** Adensamento populacional associado ao uso misto do solo urbano, mediante criação de redes de centralidades urbanas articuladas por sistemas de vias públicas hierarquizadas;
- IV. **AEROPORTO INDUSTRIAL:** Complexo aeroportuário que sedia empresas que utilizem intensamente o transporte aéreo e que possui suspensão tributária na produção e exportação de bens;
- V. **ÁREA DE EXPANSÃO URBANA:** porção do território do Município contígua ao perímetro urbano, dedicadas às atividades rurais e definidas como reserva para a futura ampliação da cidade;
- VI. **ÁREA DE LIVRE COMÉRCIO:** área onde será possível a instalação de Lojas Francas de Fronteira Terrestre, de acordo com a Portaria MF 307, de 17 de julho de 2014 e pela Instrução Normativa 1.799, de 16 de março de 2018;
- VII. **ÁREA URBANA:** porção territorial do município definida legalmente pelo perímetro urbano, caracterizada pela existência de edificações, infraestrutura e equipamentos sociais, propiciado as condições adequadas de habitação, trabalho, recreação e circulação para seus moradores;
- VIII. **ÁREA VERDE:** área pública urbana estruturada, de livre uso público, conforme normas administrativas, constituído predominantemente de cobertura vegetal;
- IX. **BAIRRO:** porção do território urbano, definido por características peculiares, considerado fundamental para a estruturação da cidade e dos distritos, para distribuição de equipamentos urbanos e comunitários e a identificação dos moradores e seus

lugares de vida cotidiana;

- X.** BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;
- XI.** CENTRALIDADE URBANA: porção da área urbana em que se pretende incentivar o uso diversificado e produção habitacional, visando ao adensamento populacional e verticalização das edificações;
- XII.** CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
- XIII.** CICLOVIA: pista própria, destinada à circulação de veículos de pelo menos duas rodas movidos à propulsão humana, devidamente identificada e protegida do tráfego de veículos automotores;
- XIV.** COBERTURA ARBÓREA: massa vegetal constituída predominantemente por espécies arbóreas, situada em área pública municipal urbana, inclusive em vias públicas;
- XV.** CONTRAN: Conselho Nacional de Trânsito;
- XVI.** CORREDOR ECOLÓGICO URBANO: faixa marginal contígua aos trechos urbanos dos corpos d'água constituída das áreas de preservação permanente - APP e de faixa não edificável destinada a projetos urbanísticos;
- XVII.** CORREDOR DE ADENSAMENTO: trecho de via estruturante cujo entorno pode ser dotado de coeficiente de aproveitamento diferenciado visando estimular sua verticalização;
- XVIII.** DESMEMBRAMENTO: subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes;
- XIX.** DETRAN / MS: Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul;

- XX.** DISTRITO: área urbana do município não conectada à cidade sede, sem autonomia administrativa;
- XXI.** EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO: empreendimento público de uso da comunidade destinado à educação, cultura, saúde, assistência social e/ou lazer;
- XXII.** ESTACIONAMENTO: imobilização de veículos, em local público ou privado, por tempo superior ao utilizado no embarque ou desembarque de passageiros;
- XXIII.** ESTATUTO DA CIDADE: Lei Federal 10257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal estabelecendo as normas gerais para política urbana brasileira;
- XXIV.** EQUIPAMENTO URBANO: empreendimento público de infraestrutura urbana, tais como: abertura de vias, abastecimento de água, serviço de esgotamento sanitário, drenagem das águas pluviais e similares;
- XXV.** FACHADA ATIVA: corresponde à ocupação da fachada localizada contígua ou alinhada aos passeios públicos, por uso não residencial, com acesso aberto à população e abertura para o logradouro, cujo objetivo é promover usos mais dinâmicos dos passeios públicos em interação com atividades instaladas nos terreos das edificações para fortalecer a vida urbana nos espaços públicos;
- XXVI.** FAIXA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;
- XXVII.** FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS: faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;
- XXVIII.** FAIXA DE FRONTEIRA: faixa de 150 m, estabelecida em lei

federal, com disposições legais específicas referentes ao uso, ocupação do solo, serviços públicos, meio ambiente e segurança nacional;

- XXIX.** GLEBA: porção de terra rústica que ainda não foi objeto de arruamento ou parcelamento;
- XXX.** ÍNDICE URBANÍSTICO: instrumento normativo estabelecido para obtenção de densidade populacional e padrão edifício desejável em área urbana para uma determinada área ou via;
- XXXI.** INFRAESTRUTURA URBANA: conjunto de equipamentos e serviços urbanos básicos, relativos a saneamento básico, comunicação, drenagem, transporte público e serviços gerais, necessários ao funcionamento adequado de uma cidade;
- XXXII.** LINHA INTERNACIONAL: linha imaginária interligando os marcos estabelecidos para definir a fronteira entre o Brasil e Paraguai;
- XXXIII.** LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;
- XXXIV.** MOBILIDADE URBANA: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, conforme Lei Federal nº 12.587/2012;
- XXXV.** MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
- XXXVI.** . MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
- XXXVII.** PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;
- XXXVIII.** PARQUE LINEAR: intervenção urbanística normalmente maior

em seu comprimento do que na sua largura por acompanhar o trajeto de rios e córregos, com a função de conectar áreas verdes, proteger e recuperar o ecossistema, controlar enchentes, abrigar práticas de lazer, esporte e cultura, além de contribuir com alternativas não motorizadas de mobilidade urbana;

- XXXIX. PERÍMETRO URBANO:** limite que separa a área urbana da área rural, no território de um município;
- XL. PLANO DIRETOR:** Instrumento básico da política urbana de acordo com o Estatuto da Cidade, obrigatório para todos os municípios, segundo a Constituição do Estado de Mato Grosso do Sul;
- XLI. SISTEMA DE VIAS E CICLOVIAS ESTRUTURANTES:** conjunto de vias urbanas coletoras e arteriais e de ciclovias que tem a função de interligar os bairros, facilitar o acesso dos moradores aos equipamentos comunitários e às centralidades urbanas;
- XLII. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;
- XLIII. TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
- XLIV. TRANSPORTE URBANO:** conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- XLV. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- XLVI. UNIDADE DE VIZINHANÇA:** área predominantemente residencial, constituinte do bairro, que agrega funções cívicas, comerciais, sociais, de lazer e mobilidade e que abrigam todas as necessidades diárias dos seus moradores, promovendo a descentralização do trabalho e reduzindo os custos de deslocamento para seus habitantes;

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

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivo Geral do PlanMob – Ponta Porã

Art. 3º O PlanMob – Ponta Porã é orientado, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), pelos princípios constantes da referida Lei Federal, e pelas seguintes diretrizes gerais:

- I. Prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e o transporte público coletivo sobre o individual;
- II. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- III. Acessibilidade universal;
- IV. Gestão democrática e participação social no planejamento, implantação e avaliação dos Planos de Mobilidade Urbana;
- V. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- VI. Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- VII. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- VIII. Promoção da segurança nos deslocamentos das pessoas;
- IX. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- X. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 4º O PlanMob – Ponta Porã possui como objetivo geral a formulação de metas, indicadores e parâmetros de forma a abranger as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, garantindo o acesso universal à

cidade de forma humanizada e sustentável, assim como expressar o conjunto de infraestruturas necessárias à viabilização das diretrizes.

CAPÍTULO II

DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PONTA PORÃ

Seção I

Do Conteúdo do PlanMob-Ponta Porã

Art. 5º O Plano de Mobilidade Urbana de Ponta Porã / MS, anexo a este Decreto, é composto pelos seguintes documentos:

I. Plano de Mobilidade Urbana de Ponta Porã – MS, incluindo:

- a)** Plano de Sistema Viário;
- b)** Plano de Circulação;
- c)** Plano de Sinalização;
- d)** Transporte Coletivo;
- e)** Aspectos referentes à Gestão do Plano;
- f)** Plano de Ação;
- g)** Índice de Mobilidade Urbana Sustentável – IMUS.

II. Anexo I - Método de cálculo dos Indicadores do IMUS utilizados nas propostas;

III. Anexo II – Diretrizes para Normatização de Calçadas;

IV. Anexo III – Diretrizes para Elaboração da Normatização da Circulação de Carga Urbana;

V. Anexo IV - Diretrizes para Elaboração da Normatização de Restrição de Estacionamento em Via Pública.

Parágrafo único. Os documentos mencionados neste artigo estarão disponíveis para consulta pública no endereço eletrônico oficial da Prefeitura Municipal de Ponta Porã.

Seção II

Dos Objetivos Específicos do PlanMob – Ponta Porã

Art. 6º O PlanMob – Ponta Porã tem como objetivos específicos:

I. Estabelecer as diretrizes para um novo sistema de transporte coletivo; II. Qualificar as alternativas de deslocamento; III. Dar eficiência administrativa para a gestão da mobilidade; IV. Desenvolver a mobilidade com segurança.

Seção III

Das Metas

Art. 7º Metas para a mobilidade urbana de Ponta Porã:

- I. Ampliar a participação do transporte coletivo e do não motorizado na matriz de deslocamentos da população;
- II. Reduzir o número de acidentes de trânsito;
- III. Regulamentar a circulação e operação do transporte de carga;
- IV. Otimizar o uso do sistema viário;
- V. Promover a maior integração na gestão do sistema de mobilidade urbana.

Seção IV

Das Ações do Plano de Mobilidade de Ponta Porã

Art. 8º O Plano de Ação do PlanMob – Ponta Porã apresenta as propostas para a Mobilidade Urbana do município, as metas, a priorização das medidas e os prazos previstos.

Art. 9º O Plano de Ação é composto por 5 (cinco) Temas, sendo:

- I. Ações do Plano de Sistema Viário;
- II. Ações do Plano de Circulação Viária;
- III. Ações do Plano de Sinalização Viária;
- IV. Ações no Sistema de Transporte Coletivo;

V. Ações de Aspectos Políticos e Institucionais.

Seção V

Temas, Ações e Cenários de Implementação

Art. 10. As ações, metas, a priorização e o prazo para execução relacionados a cada Tema estão elencados no documento Plano de Mobilidade Urbana de Ponta Porã / MS, anexo deste Decreto.

§1º. A priorização é definida com base nas etapas de execução dos processos e não somente em relação ao nível de importância técnica, nos termos especificados no Plano de Ação do PlanMob – Ponta Porã.

§2º. Os prazos podem ser:

- I. Curto prazo: até cinco anos;
- II. Médio prazo: até dez anos; e
- III. Longo prazo: até vinte anos.

Art. 11. O detalhamento, sequenciamento e organização das ações individuais, em prazos anuais, deverá ser definido pelo Poder Executivo Municipal em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação deste Decreto, por meio de ato normativo específico, podendo ser instituído grupo de trabalho ou comitê para essa finalidade.

Seção VI

Do Programa de Investimentos e Identificação de Fontes de Financiamento

Art. 12. O Município de Ponta Porã deverá buscar linhas de crédito e recursos junto ao Governo Federal, Estadual e outras fontes de financiamento para a execução dos projetos de mobilidade urbana, bem como elaborar um programa de investimentos detalhado.

Art. 13. Os Poderes Municipais deverão empreender esforços para a efetivação de parcerias com a iniciativa privada, com o fim de implementação dos projetos do PlanMob- Ponta Porã.

CAPÍTULO III

DO MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DO PLANMOB – PONTA PORÃ

Art. 14. O monitoramento da implantação e a avaliação do PlanMob – Ponta Porã serão realizados através do cálculo de indicadores, conforme o Índice de Mobilidade Urbana Sustentável – IMUS, conforme detalhado no documento Plano de Mobilidade Urbana de Ponta Porã / MS.

Art. 15. Os indicadores individuais deverão ser aferidos anualmente e o índice geral calculado em períodos não superiores a 5 (cinco) anos, de forma a possibilitar a avaliação e evolução do Plano de Ações.

Art. 16. Deverá ser instituída norma específica para criar o Conselho Gestor do PlanMob – Ponta Porã, composto por representantes do Poder Executivo, da sociedade civil organizada, da academia e do setor privado, com atribuições de acompanhamento, avaliação e proposição de ajustes ao Plano.

Art. 17. O Poder Executivo deverá instituir órgão municipal, preferencialmente uma coordenadoria ou departamento específico, que será responsável pelo gerenciamento, planejamento e execução das políticas de mobilidade e trânsito do município de Ponta Porã.

Art. 18. A gestão do monitoramento e avaliação tem por função:

- I. Garantir a eficiência e efetividade de aplicação das ações;
- II. Racionalizar os recursos públicos; III. Possibilitar o controle social;
- III. Verificar a necessidade de adaptação das ações.

Art. 19. A revisão do PlanMob – Ponta Porã deverá ocorrer no máximo a cada 10 (dez) anos.

CAPÍTULO IV

DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NO PLANEJAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO PLANMOB – PONTA PORÃ

Art. 20. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob - Ponta Porã já definidos neste Decreto e demais normativas aplicáveis, outros

instrumentos poderão ser adotados, tais como:

- I. Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;
- II. Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;
- III. Audiências públicas;
- IV. Consultas públicas.

Art. 21. Deverá ser criado e mantido um endereço eletrônico e canal de informações online, com objetivo de prestar contas à população quanto ao PlanMob – Ponta Porã, disponibilizando relatórios de monitoramento e avaliação de forma transparente e acessível.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 22. Todos os relatórios técnicos que integram o PlanMob - Ponta Porã serão disponibilizados no endereço eletrônico oficial da Prefeitura Municipal de Ponta Porã, em seção de fácil acesso ao público.

Art. 23. O Poder Executivo Municipal poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do PlanMob - Ponta Porã.

Art. 24. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 25. Integram este Decreto os seguintes documentos:

- I. Plano de Mobilidade Urbana de Ponta Porã – MS;
- II. Anexo I - Método de cálculo dos Indicadores do IMUS utilizados nas propostas;
- III. Anexo II - Diretrizes para Normatização de Calçadas;
- IV. Anexo III - Diretrizes para Elaboração da Normatização da

Circulação de Carga Urbana;

- V.** Anexo IV - Diretrizes para Elaboração da Normatização de Restrição de Estacionamento em Via Pública.

Ponta Porã, MS, 23 de julho de 2025.

Eduardo Esgaib Campos
Prefeito Municipal