CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAVEL
Recebido em 15/04/24
Protocolo

PROJETO DE LEI Nº 40 /2024

Cria o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cascavel e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAVEL, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

TÍTULO I
FUNDAMENTAÇÃO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece a Política do Sistema de Mobilidade Urbana do Município de Cascavel, nos moldes previstos no Artigo 24 da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, no §3º do Artigo 76 da Lei Orgânica do Município de Cascavel e nos Artigos 33 a 36, 65, 66 e 233 a 235 da Lei Complementar Municipal nº 91 de 23 de fevereiro de 2017 (Plano Diretor).

Parágrafo único: Para os fins desta Lei, entende-se por Sistema de Mobilidade Urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano e rural, mediante a utilização dos sistemas rodoviário, viário urbano, ferroviário e aeroviário.

Art. 2º Estão sujeitos às disposições desta lei, os procedimentos:

I. De licenciamento e regularização de parcelamentos do solo;
II. De abertura, manutenção, sinalização e a regulamentação da circulação nas vias públicas;
III. De execução de infraestrutura, arborização urbana, numeração predial e tratamento de calçadas;
IV. De planejamento, gestão, regulamentação, operação e fiscalização relacionados com o transporte e trânsito no Município;

V. Do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, dos demais órgãos da Administração Municipal e órgãos de outras instâncias no que diz respeito à presente lei;

VI. De todo cidadão estando no território do Município, no que se refere a este plano.

Art. 3º As ações decorrentes do presente plano deverão estar compatibilizadas com o Plano Municipal de Acessibilidade e com as normas técnicas de acessibilidade.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA MOBILIDADE URBANA

Art 4º A política do Sistema de Mobilidade Urbana obedece aos seguintes princípios:

I. equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

II. equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

III. eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, bem como sua integração com o transporte rural;

IV. mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos;

V. segurança nos deslocamentos das pessoas e bens;

VI. diminuição da necessidade de viagens motorizadas;

VII. fomento à gestão democrática e controle social do planejamento pela sociedade;

VIII. redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana;

IX. desenvolvimento sustentável do Município, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

X. melhoria da qualidade de vida;

XI. preservação ou recuperação dos espaços públicos para usos sociais e de convivência;

XII. promoção da integração das políticas públicas, especialmente entre a mobilidade e o planejamento urbano e rural.

Art. 5º A política do Sistema de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I. integração do Sistema de Mobilidade Urbana à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

II. fortalecimento das instituições, equipando os órgãos públicos e capacitando técnicos da prefeitura para execução de suas atividades;

III. promoção do adensamento por meio do aproveitamento de vazios urbanos;

IV. promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana;

V. promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos projetos de transporte e circulação e seus impactos no desenvolvimento urbano;

VI. priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados;

VII. formulação de políticas de mobilidade urbana que considerem o deslocamento a pé como um importante modal de transporte, valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas;

VIII. melhoria das condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário, sempre adotando os preceitos da acessibilidade universal;

IX. promoção da bicicleta como um importante modo de transporte urbano e rural, de integração com transporte público, e também como forma de lazer;

X. priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

XI. garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte coletivo privado;

XII. garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo;

XIII. harmonização do sistema municipal de mobilidade com o transporte metropolitano e intermunicipal;

XIV. promoção da racionalização do uso do transporte motorizado individual;

XV. inclusão da gestão de estacionamento na pauta do planejamento urbano municipal, considerando-a como ferramenta de gestão da demanda;

XVI. conciliação do transporte urbano de cargas e mercadorias aos outros modais de transporte, de modo que a atividade não influencie de maneira negativa na mobilidade urbana do município;

XVII. promoção de políticas, programas e ações voltadas à conscientização da população sobre segurança viária e à adequação do comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres;

XVIII. elaboração de indicadores de monitoramento para a análise da eficácia dos programas e campanhas voltadas para a educação no trânsito;

XIX. estímulo e absorção do desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes;

XX. estímulo à implantação de programas de monitoramento permanente da qualidade do ar e de controle de emissão de poluentes;

XXI. estímulo à implantação de programas de controle de ruídos e de poluição sonora;

XXII. disponibilização de informações aos cidadãos, de modo a apoiar a escolha da melhor opção de transportes;

XXIII. promoção da participação da população em todo o processo de implantação das ações previstas no Sistema de Mobilidade Urbana;

XXIV. prestação de contas periódicas à sociedade a respeito do andamento do Plano, durante sua implementação e revisões;

XXV. sensibilização da população sobre os custos reais e demais externalidades associados aos vários modos de transporte e à urbanização.

Art. 6º O Sistema de Mobilidade Urbana Cascavel possui como objetivos:

I. proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva, sustentável, segura e eficiente;

II. contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;

III. promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

IV. proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

V. servir como suporte para organizar o crescimento do Município de forma integrada, melhorando a qualidade de vida da população;

VI. alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modais coletivos e/ou não motorizados;

VII. tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;

VIII. mitigar retardamentos, melhorar a frequência e reduzir o tempo de espera na utilização do transporte público coletivo;

IX. promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município;

X. consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;

XI. garantir a política de estacionamentos de automóveis, motocicletas e bicicletas em via pública e em estacionamentos privados, minimizando impactos à capacidade viária;

XII. estabelecer política para aprovação de empreendimentos geradores de tráfego contemplando análise de estacionamentos, sejam públicos ou privados;

XIII. buscar soluções para definir as condições de função urbana das rodovias;

XIV. dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;

XV. garantir o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos;

XVI. adotar maior rigor no processo licitatório, transparência e fiscalização de contratos, visando o barateamento das tarifas de transporte coletivo, buscando fontes alternativas de custeio do serviço e incorporando recursos de beneficiários indiretos no seu financiamento;

XVII. implantar rede de transporte intermodal, organizando o sistema de transporte coletivo na forma de uma única rede integrada física operacional e tarifariamente, reavaliando a necessidade de implantação de novos terminais

ou estações de integração ou de conexão da rede, humanizando o atendimento e a assistência para pessoas com necessidades especiais;

XVIII. apoiar e promover medidas para coibir o transporte ilegal de passageiros.

XIX. implantar e melhorar os abrigos junto aos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo, associados à melhoria da iluminação pública e do mobiliário urbano, buscando proporcionar aos usuários mais conforto e segurança e informação, fomentando parcerias que promovam sua manutenção;

XX. melhorar a localização dos abrigos de embarque e desembarque de transporte público bem como racionalizar as linhas que neles passam, de forma a garantir maior eficiência em sua utilização, evitando que o usuário deva percorrer grandes distância para chegar a um abrigo;

XXI. estabelecer sistema de informação aos usuários do transporte coletivo urbano, especialmente nos pontos de embarque e desembarque;

XXII. apoiar e incentivar o uso de combustíveis alternativos e menos poluentes, reduzindo a emissão de gases de efeito estufa como uma política de enfrentamento às mudanças climáticas;

XXIII. incluir a rede viária rural à rede urbana, incluídos os carreadores, para atendimento ao transporte humano e da produção;

XXIV. garantir a eficiência do transporte de cargas e mercadorias;

XXV. integrar a zona rural à zona urbana, garantindo o escoamento efetivo de produtos básicos para o abastecimento urbano;

XXVI. construir abrigos adequados, em locais estratégicos, para o embarque e desembarque dos trabalhadores rurais volantes;

XXVII. efetivar a educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade para uma convivência no trânsito de forma responsável e segura;

XXVIII. promover o exercício da cidadania, incentivando a participação da sociedade nas discussões dos problemas e das soluções, gerando um comportamento coletivo e seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito.

XXIX. Priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes e ruídos;

XXX. Promover a qualificação contínua de gestão do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, aprimorando e avaliando a sua gestão;

XXXI. Promover a qualidade de vida buscando maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

Art. 7º Complementam este Plano, além do disposto nas Normas da ABNT - NBR 9050 ou sua substituta, as disposições seguintes das leis municipais:

I. Lei de Parcelamento do Solo;
II. Lei de Uso do Solo;
III. Código de Obras;
IV. Leis Ambientais;
V. Código de Posturas;
VI. Plano de Acessibilidade;
VII. Programa "Calçadas de Cascavel";
VIII. Lei dos Instrumentos da Política Urbana.

CAPÍTULO III
DEFINIÇÕES E CONCEITOS

Art. 8º Para efeitos desta lei são empregadas as seguintes definições e conceituações:

I. **Acessibilidade Universal** - É a possibilidade de acesso aos serviços e espaços públicos a toda comunidade;
II. **Bicicletário** - Local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;
III. **Bilhetagem Eletrônica** - consiste na substituição dos meios de pagamento tradicionais (dinheiro, Vale-Transporte em papel, etc.) por meios eletrônicos de pagamento para o transporte de passageiros, utilizando-se de equipamentos eletrônicos, chamados validadores, instalados nos ônibus e terminais de embarque para debitar as passagens;
IV. **Calçada** - Parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e,

quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

V. **Ciclos** - Veículo de pelo menos duas rodas movido à propulsão humana;

VI. **Ciclofaixa** - Parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

VII. **Ciclovia** - Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

VIII. **Numeração Predial** - É o número definido para uma edificação, originado pela localização desta projetada sobre o alinhamento, no lado par ou ímpar, correspondente a distância medida entre um ponto de origem do logradouro público e o ponto de acesso à edificação;

IX. **Paraciclo** - Estacionamento para bicicletas em espaços públicos, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantia mínima de segurança contra o furto. Por seu porte, número reduzido de vagas e simplicidade do projeto, difere substancialmente do bicicletário;

X. **Passeio** - Parte da calçada livre de interferências destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas, quando parte da pista de rolamento deve ser separada por pintura ou elemento físico separador;

XI. **Sistema Viário** - Conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articuladas entre si, viabilizam o acesso e a circulação de pessoas, veículos e cargas minimizando os custos operacionais;

XII. **Transeunte** - Indivíduo que vai andando ou passando, caminhante, andante. Indivíduo que circula no trânsito, no tráfego;

XIII. **Trânsito** - É o uso das vias pelas pessoas, veículos e animais, circulando isolados, em grupos ou, ainda, sendo transportados;

XIV. **Via** - Superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo o espaço entre os limites prediais, que envolve a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

XV. **Vias Paisagísticas** - são as vias que delimitam as áreas especiais, de preservação, proteção de recursos hídricos e florestas, parques municipais e áreas similares

TÍTULO II
ESTRUTURA DO SISTEMA DE MOBILIDADE

Art. 9º O Sistema de Mobilidade Urbana é composto pelos seguintes sistemas:

I. Sistema Rodoviário;
II. Sistema Viário Urbano;
III. Sistema Ferroviário;
IV. Sistema Aeroviário.

Art. 10. O Sistema de Mobilidade Urbana contempla:

I. programa de implantação da infraestrutura e rede cicloviária que garanta condições satisfatórias para o uso da bicicleta como meio de transporte, provendo o município de Cascavel com uma rede cicloviária com conectividade e continuidade entre as áreas com potencial de produção e atração de viagens e promovendo o aumento do uso da bicicleta na cidade, de modo a reduzir a acidentalidade envolvendo ciclistas;
II. programa de melhorias de infraestrutura para pedestres que garanta condições satisfatórias para a circulação de pedestres, provendo o município de Cascavel com calçadas, cruzamentos, mobiliário e equipamentos urbanos que resultem em uma cidade atrativa e segura para pedestres, sejam residentes ou visitantes, e promovendo, ainda, o aumento de viagens curtas realizadas a pé de maneira a reduzir acidentes envolvendo pedestres;
III. programa de melhorias de infraestrutura para transporte público que garanta condições adequadas para o usuário de transporte público, provendo com equipamentos de parada, espera e integração seguros e em número e dimensões suficientes, oferecendo prioridade ao transporte público no uso da rede viária, bem como um sistema de transporte público mais democrático, acessível e eficiente;
IV. programa de readequações de curto prazo da rede viária, a fim de oferecer condições mais adequadas e seguras possíveis, no espaço urbano disponível, para a circulação de pedestres, ciclistas e transporte motorizado, a reordenação do espaço viário e a circulação para alcançar uma distribuição

equitativa e eficiente do espaço viário disponível e a redução do número de acidentes envolvendo veículos;

V. aumentar a qualidade do transporte coletivo adotando, sempre que possível, o sistema "tronco alimentador" como forma de racionalizar o sistema;

VI. programa permanente de condicionamento das redes de circulação para manutenção em condições satisfatórias permanentemente e realização das atualizações e adaptações que se façam necessárias ao longo do tempo pelo uso e deterioração natural, por novos padrões técnicos ou mudanças nas necessidades e organização do espaço urbano;

VII. programa de requalificação da área central, visando ao aumento da atratividade e potencial de desenvolvimento e a tornar os espaços públicos mais amigáveis, melhorando as condições de circulação e segurança viária para pedestres em vias com alta densidade de estabelecimentos comerciais, de serviço e lazer;

VIII. estratégia de estruturação das redes de circulação de longo prazo para as áreas de consolidação e expansão urbana e garantia do crescimento da malha urbana de forma ordenada e de acordo com os eixos de expansão escolhidos;

IX. estratégia de redução de tráfego de passagem e mitigação de impactos para a implementação de soluções que reduzam os conflitos e acidentalidade em vias urbanas e aumentem a segurança viária para pedestres, ciclistas, transporte público e privado de caráter urbano;

X. plano de implantação de sistema de monitoramento e bilhetagem para o transporte público e controle de tráfego, que estabeleça processos, normas e padrões técnicos de sistemas tecnológicos para a gestão e controle dos sistemas de mobilidade (transporte público e privado), promova o desenvolvimento e implantação de forma integrada entre os sistemas de monitoramento e bilhetagem de transporte público e controle do tráfego e crie as condições para a implantação de um centro de controle integrado para monitoramento, bilhetagem e tráfego;

XI. política de estacionamento, que defina um marco geral para o planejamento e gestão da oferta de estacionamento coerente com os objetivos gerais do Sistema de Mobilidade Urbana, com diretrizes e mecanismos de gestão e

controle que contribuam na construção de uma cidade amigável, na promoção da diversidade modal e na distribuição equitativa e eficiente do espaço urbano disponível e implementação de estratégias de desencorajamento de longa permanência na via pública;

XII. campanha de promoção do transporte não motorizado, visando a estimular os modos de transporte ativo como pedestres e bicicletas, aumentando a visibilidade e atratividade à bicicleta e oferecendo opção de lazer, orientando o uso correto e estimulando o respeito ao transporte não motorizado, à conservação das calçadas e ao respeito à faixa de pedestres;

XIII. programa de fortalecimento da segurança viária, visando a reduzir número de acidentes, difundir conhecimento sobre fatores de risco e comportamento seguro para aumentar a consciência sobre segurança viária e adequar o comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres; promover fortalecimento institucional no âmbito da gestão da segurança viária, bem como implementar procedimentos integrados de coleta, processamento e análise de dados de acidentalidade para o monitoramento e avaliação da segurança viária;

XIV. política de orientação técnica e aprovação para novos loteamentos, de maneira a garantir que as novas ocupações sejam projetadas e construídas seguindo critérios de acessibilidade e assegurando a adequada conectividade das redes de circulação;

XV. política para implantação de polos geradores de tráfego, que discipline os projetos potencialmente geradores de tráfego, em atendimento à Lei federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código Brasileiro de Trânsito) e às diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana e norteie a elaboração dos projetos por parte dos eventuais interessados na construção de empreendimentos enquadrados como polos geradores de tráfego de acordo com critérios e diretrizes estabelecidos;

XVI. programa de fortalecimento da organização institucional para a gestão da mobilidade urbana, para a ampliação da capacidade de planejamento e gestão do município com a organização gerencial, carreiras, elenco de políticas prioritárias, definição de ações de curto, médio e longo prazos,

estratégias, métodos de acompanhamento e avaliação, uso eficiente dos recursos, capacidade de articulação com parceiros e transparência;

XVII. programa de assistência e capacitação técnica na área do planejamento e gestão da mobilidade para incrementar o referencial técnico dos gestores públicos municipais sobre as questões contemporâneas relativas ao desenvolvimento urbano e mobilidade, fortalecer vínculos com o tema estudado e contribuir para o compartilhamento de informações, nivelar os conhecimentos da comunidade local, trazer para a cidade as novidades do assunto, promover debates e reflexões, contribuir para o aprimoramento intelectual e prático, integrar disciplinas para a gestão municipal, desenvolver os conhecimentos de planejamento, formulação, análise e avaliação de políticas públicas e desenvolver uma compreensão dos diferentes contextos da Administração Pública;

XVIII. estratégia de viabilização financeira de investimentos em infraestrutura para desenvolver na Administração Pública municipal a sistemática para os procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o município atenda a exigências específicas de crédito de várias fontes financiadoras;

XIX. programa de modernização da gestão da mobilidade no município, visando a implementar gestão eficiente da mobilidade por meio de recursos tecnológicos que representem instrumentos para o aumento de receitas, controle operacional, monitoramento de fluxos, fiscalização e qualidade dos serviços prestados; e

XX. programa de fortalecimento da democracia participativa, visando a construir coletivamente a visão de cidade e mobilidade no espaço urbano, a democratizar a tomada de decisão, marcando-a pela transparência de fatos e informações e pela inclusão ou fortalecimento de diferentes atores no processo, bem como a ampliar a esfera de discussão do tema da mobilidade;

XXI. garantir a continuidade viária e integração de bairros, viabilizando obras de alargamento já previstas para vias com capacidade saturada, obras de transposição e execução de trechos de vias em áreas não parceladas, privilegiando a qualidade da paisagem, a preservação de elementos histórico-culturais e o convívio social;

XXII. restringir o acesso dos veículos de carga e descarga no período diurno na área central;

XXIII. análises de reorganização viária para a separação de fluxos de passagem e de acesso à área central da cidade.

Art. 11. A regulamentação dos serviços de transporte público coletivo deverá prever:

I. diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promover um sistema mais democrático e inclusivo;

II. diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte público coletivo municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;

III. a criação de sistema de informação aos usuários bem como a ampliação do acesso ao pagamento do transporte público por meios eletrônicos;

IV. a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento e/ou adaptação da frota e infraestrutura de transporte público;

V. a promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, a regularização e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995;

VI. a atualização de competências do órgão público vinculado ao Poder Executivo Municipal, visando o fortalecimento da gestão pública;

VII. a regularização da forma de prestação dos serviços de transporte público;

VIII. a ampliação do acesso ao pagamento do transporte público por meios eletrônicos.

Art. 12. A regulamentação das infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana deverá prever:

I. a observância às normas de arborização urbana, nos termos da Lei Municipal nº 6.482 de 20 de maio de 2015;

II. a implementação de programa de iluminação pública;

III. a elaboração de diretrizes para Mobiliário Urbano e observância às normas de regulam a publicidade em áreas públicas;

IV. o aperfeiçoamento de sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;

V. a definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos; e

VI. a regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão.

VII. implementação de calçadas e infraestrutura associada em novos loteamentos prevendo ciclovias quando necessário, em observância ao plano cicloviário;

VIII. a regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão.

Art. 13. A regulamentação da integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados deverá prever:

I. a definição de especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (monitoramento e bilhetagem);

II. a definição de especificações técnicas do sistema de controle de tráfego.

Art. 14. A regulamentação da operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária deverá prever:

I. o estabelecimento de diretrizes e regulamentação;

II. a especificação de áreas de carga e descarga e restrições de operação e circulação transporte de carga;

III. as restrições de operação e circulação.

Art. 15. A regulamentação dos polos geradores de viagens e condomínios horizontais e verticais deverá prever:

I. a consolidação da normatividade existente para criar regulamentação de polos geradores de tráfego consistente com diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana;

II. a atribuição de competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego;

III. a especificação de regras para o desenvolvimento urbano, incentivo ao uso misto e adoção de fachadas ativas.

Art. 16. A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos deverá prever:

I. plano de gestão da oferta e demanda de estacionamento incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área;

II. a definição da modalidade de operação/contratação e tecnologias para a gestão de estacionamento em via pública.

Art. 17. A regulamentação dos mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana deverá prever:

I. a criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura;

II. a realização de um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado);

III. a realização de estudos sobre a possibilidade de criar mecanismos de aproveitamento recursos oriundos da mobilidade individual para reinvestimento em mobilidade ativa e coletiva;

IV. a promoção da adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública.

Art. 18. A regulamentação do transporte público individual e de transporte privado individual de uso público deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar da prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos no Sistema de Mobilidade Urbana e atender às exigências contidas no Artigo 27 da Lei Federal nº 8.987/1995, inclusive o que diz respeito às permissões de táxis.

Art. 19. A regulamentação do transporte privado coletivo (fretamento e transporte escolar) deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade

complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte privado coletivo aos objetivos prescritos no Sistema de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO I
SISTEMA RODOVIÁRIO

Art. 20. O Município de Cascavel deverá ter seu planejamento e estruturação viária estabelecidos dentro dos critérios do presente plano e na Lei Municipal do Sistema Viário Básico, no que couber, conforme consta no Artigo 235 do referido Plano Diretor.

Art. 21. A classificação, a estrutura hierárquica e o funcionamento do Sistema Rodoviário são disciplinados, no que couber, na Lei Municipal do Sistema Viário Básico.

Art. 22. O Sistema Rodoviário é composto pelas Rodovias e Estradas no município.

Parágrafo único: Incluem-se no Sistema Rodoviário os trechos urbanos das rodovias federais e estaduais.

Art. 23. De acordo com sua utilização, e em conformidade com a lei Municipal do Sistema Viário Básico, a classificação das vias no território do município e sua estrutura hierárquica seguem o disposto abaixo e estão representadas graficamente no Mapa 1 do Anexo II da Lei Municipal do Sistema Viário (Lei nºº 7.514, de 14 de junho de 2023):

I. Rodovias:
   a) Federais;
   b) Estaduais.

II. Estradas Municipais:
   a) Estradas Municipais Principais - EMP;
   b) Estradas Municipais Secundárias - EMS.

Art. 24. Para estruturação das Rodovias Federais no Município, a Administração Municipal desenvolverá parcerias com os órgãos competentes para realização das seguintes obras:

I. Rodovia BR 277:

a) Construção de marginais à rodovia no perímetro urbano da cidade, entre o Trevo Cataratas e o Núcleo de Produção Industrial Albino Nicolau Schmidt;

b) Construção de marginais à rodovia, ao norte, desde o Trevo Cataratas até a Estrada Municipal Jacob Munhak;

c) Construção de marginais à rodovia, ao sul, desde o Trevo Cataratas até o terminal ferroviário;

d) Construção de marginais à rodovia fora das áreas especificadas até o limite do município à medida que as URBEs se consolidem.

II. Rodovia BR 467:

a) Sede do Distrito de Sede Alvorada:

1. Prioridade na execução de transposição segura da BR 467;

2. Solução para drenagem urbana, obras de contenção e outras obras preventivas para solução da erosão causada pela drenagem da rodovia;

3. Execução de vias marginais além da faixa de domínio da rodovia.

III. Rodovia BR 369:

a) Desenvolver estudos para implantação de marginal à rodovia no perímetro urbano;

b) Adequação do acesso ao bairro Morumbi.

IV. Rodovia BR 163 - Contorno Oeste:

a) Construção de vias marginais ao contorno, desenvolvendo projetos que permitam identificar áreas para obras de arte especiais, construção de acessos seguros ao contorno entre outros itens necessários ao projeto de vias marginais, de modo a assegurar o espaço necessário à sua implantação;

b) Buscar parcerias com municípios da Região próxima ao Contorno, entidades afins e órgãos responsáveis pela Rodovia para viabilização de recursos visando a:

1. Futura duplicação da pista;

2. Sinalização adequada;

3. Permissão de construção de retornos em pontos estratégicos;

4. Implantação de posto de pesagem;

5. Instalação de posto policial;

6. Construção de Serviços de suporte aos usuários da rodovia - tipo SAU;

7. Busca de formas seguras de cruzamento dos fluxos da rodovia e dos acessos.

Art. 25. As rodovias estaduais no território do Município possuem faixa de domínio definida, conforme consta na Lei Municipal do Sistema Viário Básico.

Art. 26. Para estruturação das Rodovias Estaduais no Município a Administração Municipal desenvolverá parcerias com os órgãos competentes para realização das seguintes obras:

I. Rodovia PR 180:

a) Na sede do Distrito de Rio do Salto:

1. Execução de passagem em segurança e de acessos seguros para ambos os lados da rodovia;

2. Execução de vias marginais à rodovia;

3. Outras obras para segurança dos transeuntes tais como calçadas, recuos, obras de drenagem, alargamento da via;

4. Desenvolver estudos para desviar o traçado da rodovia para fora do perímetro urbano da sede do distrito;

5. Execução de acostamento e proteção aos pedestres em áreas urbanizadas.

b) Na sede do Distrito de Juvinópolis:

1. Execução de vias marginais à rodovia;

2. Outras obras para segurança dos transeuntes tais como calçadas, recuos, obras de drenagem, alargamento da via;

3. Executar ciclovia da sede do distrito à Vila Rural transpondo a PR 180 em segurança;

4. Execução de acostamento e proteção aos pedestres em áreas urbanizadas.

II. Rodovia PR 486:

a) Na sede do Distrito de Espigão Azul:

1. Prever a execução de vias marginais além da faixa de domínio da rodovia;

2. Construção de acessos seguros.

3. Execução de acostamento e proteção aos pedestres em áreas urbanizadas.

b) Na cidade de Cascavel:

1. Execução de vias marginais à rodovia na área urbana;

2. Construção de dispositivos para travessia da rodovia em segurança.

III. Construção de Contornos:

a) Articulação com o governo estadual para viabilizar a construção dos Contornos Leste, Norte e Sul.

Parágrafo único: As vias de que trata o presente artigo estão representadas graficamente nos seguintes mapas anexos a esta lei:

I. Mapa 3 do Anexo IV, referente à alínea "a" do inciso I;
II. Mapa 2 do Anexo IV, referente à alínea "b" do inciso I;
III. Mapa 1 do Anexo IV, referente à alínea "a" do inciso II;
IV. Mapa 1 do Anexo III, referente à alínea "b" do inciso II;
V. Mapa 1 do Anexo III, referente ao inciso III.

Art. 27. As Estradas Municipais Principais - EMP são vias cuja função é de importância para o Sistema de Mobilidade do Município e constituem-se de:

I. Linhas do transporte escolar;
II. Ligações entre rodovias, sedes distritais, comunidades;
III. Ligações com as Zonas de Especial Interesse Ambiental ou Público - ZEIA ou ZEIP;
IV. Outras vias consideradas de suporte ao escoamento da produção.

Parágrafo Único: Para identificação das Estradas Municipais Principais, convenciona-se denominar EMP, seguido do número atribuído à via, conforme relação apresentada na tabela do Anexo I e representadas graficamente no mapa 1 do Anexo I, desta lei.

Art. 28. Para estruturação das Estradas Municipais Principais - EMP a Administração Municipal desenvolverá as seguintes ações:

I. Distrito de São João D`Oeste:

a) Execução de passagem da rodovia em segurança;

b) Construção de acessos seguros;

c) Execução de vias marginais além da faixa de domínio da rodovia;

d) Execução da ciclovia projetada para atendimento ao Parque Industrial CITVEL - Cidade Industrial e Tecnológica de Cascavel;

e) Execução de acostamento e proteção aos pedestres em áreas urbanizadas;

f) Adequação da iluminação pública, iniciando pelas áreas no entorno da sede do distrito.

II. Em todos os distritos e na sede:

a) Priorização da execução de vias marginais à rodovia nas áreas urbanas e de dispositivos para sua travessia em segurança.

§1º As Estradas Municipais Principais constituem prioridade para investimento em pavimentação, estruturação e manutenção.

§2º As ações de que trata o presente artigo estão indicadas nos seguintes mapas anexos a esta lei:

I. Mapa 4 do Anexo IV, referente à alínea "a", "b" e "c"do inciso I;

II. Mapa 1 do Anexo II, referente à alínea "d" do inciso I;

III. Mapas 1, 2, 3, 4 e 6 do Anexo IV, referente à alínea "a" do inciso II.

Art. 29. A política que regula a ação da Administração em relação às Estradas Municipais será explicitada no Programa de Conservação de Estradas Municipais e Adequação de Estradas, denominado Programa de Estradas Municipais, o qual deverá ser mantido em permanente execução. Para tanto, contará com previsão orçamentária, nos termos do Artigo 227 da Lei Complementar nº 91/2017 e do artigo 81 desta lei.

Art. 30. São ações a serem articuladas pela Administração Municipal para melhoria das Estradas Municipais Principais - EMP, em cumprimento às diretrizes do Plano Diretor e em consonância com o Programa de Estradas Municipais:

I. Estruturação da EMP que dá acesso ao Aeroporto Municipal;

II. Construção de estrada e ponte ligando a localidade de Linha Velha e Jangada Taborda;

III. Adequação, pavimentação e sinalização da Estrada Municipal Salto Portão;

IV. Adequação, pavimentação, sinalização e caracterização das vias definidas no Plano Diretor como Corredor Turístico, quais sejam: PR 180 entre a BR 277 e o Município de Boa Vista da Aparecida, Estrada Rio da Paz;

V. Estruturação, a partir das EMPs, da Rota Municipal de Integração que permita percorrer o Município acompanhando seu perímetro;

VI. Construção de acostamento transitável e ciclovia com largura mínima de 2,80m na faixa de domínio das estradas municipais principais - EMP, nas vias integrantes do sistema cicloviário municipal;

VII. Melhoramento no estado de conservação das estradas municipais, facilitando o trânsito dos moradores, o transporte escolar e o escoamento da produção da área rural, proporcionando deslocamentos rápidos e seguros, através das seguintes medidas:

a) Regularização das áreas necessárias, regulamentando a faixa de domínio ao longo das estradas e estabelecendo procedimentos que impeçam a sua invasão;

b) Realização de um planejamento para as estradas municipais, prevendo programas permanentes de manutenção, conservação e adequação das estradas;

c) Articulação para captação de recursos para desenvolver os programas referidos anteriormente.

VIII. Facilitar a orientação para transitar pelas estradas municipais, por meio das seguintes medidas:

a) Realização do mapeamento adequado de todas as estradas municipais;

b) Desenvolvimento de programa de denominação e sinalização de estradas e rios, bem como sua execução e manutenção.

IX. Renovação das máquinas que realizam a manutenção das estradas e facilitar o seu deslocamento para o atendimento da área solicitada, através das seguintes medidas:

a) Busca de recursos para renovação e ampliação da frota;

b) Regionalização das áreas de atuação das máquinas, evitando o deslocamento por longas distâncias.

Art. 31. Os pontos de conflito nas vias do município, conforme indicação do Plano Diretor, deverão ter estudos e elaboração de projetos, bem como implantação da solução adotada. Os principais pontos de conflito estão indicados no mapa 1 integrante do Anexo II, desta lei.

Art. 32. O Município desenvolverá e executará projeto voltado à regularização das faixas de domínio das estradas municipais, atendendo às seguintes diretrizes:

I. Desenvolvimento de proposta de convênio com o órgão federal competente para viabilizar o desmembramento da área correspondente à faixa de domínio definida para a via nesta lei, nos projetos de parcelamento do solo em Área Rural para fins agrícolas;

II. Desenvolvimento de parceria com os proprietários lindeiros às vias citadas no caput do artigo, no sentido de possibilitar a integração das áreas de faixas de domínio ao Patrimônio Municipal.

Art. 33. Em relação aos trajetos propostos para as Estradas Municipais Principais, há a necessidade de se desenvolver estudos específicos para a efetiva implementação dos trajetos. Desta forma, existe urgência no levantamento georreferenciado de todos os eixos das estradas de forma a adequá-las na base cartográfica do município.

§1º Qualquer alteração na numeração das Estradas Municipais Principais - EMP, representadas no mapa 1, Anexo I desta lei, somente poderá ser feita através de Decreto Municipal.

§2º Os trajetos propostos para as Estradas Municipais Principais - EMP estão representados no mapa 1 do Anexo II, desta lei.

CAPÍTULO II
SISTEMAS FERROVIÁRIO E AEROVIÁRIO

Art. 34. Os Sistemas Ferroviário e Aeroviário, de acordo com a lei Complementar nº 91/2017 - Plano Diretor de Cascavel, integram os Sistemas Territoriais de Referência, os quais devem ser considerados na implantação de qualquer projeto público ou privado.

Seção I
SISTEMA FERROVIÁRIO

Art. 35. O Sistema Ferroviário do Município de Cascavel tem a função de movimentação de cargas e passageiros.

Parágrafo único: Buscar-se-á ampliar a função de movimentação de cargas para outras áreas além do transporte de grãos e insumos agrícolas, bem como implantar funções de turismo e transporte de passageiros.

Art. 36. Para atender o disposto no artigo anterior, ficam definidas as seguintes diretrizes e ações:

I. Promover a integração entre Estado e Município:

a) Por meio da articulação junto ao governo do estado e concessionárias buscando participação nos projetos de expansão da rede ferroviária;

b) Estruturação de setor em órgão municipal capacitado para promover incremento das atividades relativas ao transporte ferroviário.

II. Apoiar os usuários do terminal ferroviário:

a) Por meio do desenvolvimento de estudos e projetos para a construção de terminal intermodal para suporte à transferência de cargas entre as diversas modalidades e apoio logístico aos caminhoneiros.

III. Aproveitar o potencial da ferrovia para desenvolver o turismo regional, através das seguintes medidas:

a) Estruturar o Órgão Municipal de Turismo, para o desenvolvimento do projeto e execução;

b) Articular com os municípios da região para a implantação do projeto turístico.

Seção II
SISTEMA AEROVIÁRIO

Art. 37. É função do Sistema Aeroviário no Município de Cascavel promover a melhoria do serviço de transporte aeroviário, incentivando a sua utilização, com o objetivo de fortalecer o Município de Cascavel como polo de desenvolvimento regional,

facilitando o seu acesso pelos diferentes grupos econômicos e estimulando o turismo de eventos.

Art. 38. O Sistema Aeroviário tem como objetivos e diretrizes:

I. Implantar processo de qualificação do serviço prestado no terminal aeroportuário, mediante o conhecimento da demanda pelo serviço de transporte aeroviário, implementando as seguintes medidas:
   a) Realizar parcerias com Instituições de Ensino Superior, a fim de realizar pesquisa de demanda pelo serviço entre os diversos segmentos de usuários potenciais;
   a) Monitorar constantemente a demanda pelo serviço, a fim de definir ajustes na infraestrutura aeroportuária do Município, posicionando definitivamente Cascavel como polo de desenvolvimento regional.

II. Fomentar a ampliação do número de empresas prestadoras do serviço, aumentando o número de linhas, o porte das aeronaves e tornando o preço das passagens mais acessível, implementando as seguintes medidas:
   a) Articular com os municípios da região atendidos pelo aeroporto de Cascavel, visando à união e ao fortalecimento, a fim de alcançar o objetivo proposto;
   b) Implantar sistema de integração intermodal no aeroporto do Município.

III. Viabilizar a construção do novo aeroporto, proporcionando condições adequadas para atender os usuários e garantindo integração com os aeroportos do País, implementando as seguintes medidas:
   a) Articular-se com municípios vizinhos e outras esferas governamentais, visando à construção do novo aeroporto;
   b) Buscar recursos de programas nas esferas estaduais e federais;
   c) Realizar parcerias com o Estado e o Ministério da Aeronáutica.

IV. Melhorar o acesso viário ao atual terminal aeroportuário, bem como reestruturar o aeroporto existente através das seguintes medidas:
   a) Realizar convênios, parcerias e previsão orçamentária para a execução da infraestrutura necessária;

b) Executar a infraestrutura necessária como calçadas, iluminação, melhoria do acesso viário através de transposição da rodovia e acostamento;

c) Criar linha de ônibus executivo, ligando o aeroporto aos principais hotéis da cidade;

d) Reestruturar o atual aeroporto buscando ampliar e melhorar os serviços prestados até a construção do novo aeroporto.

Parágrafo único: A região proposta para receber o novo terminal aeroportuário está indicado no mapa 1 do Anexo II, desta lei, sendo necessários estudos que indicarão o local mais apropriado para sua implantação.

TÍTULO III
SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 39. A cidade de Cascavel e as sedes dos Distritos Administrativos, enquanto área urbana, assim definidas no Plano Diretor, deverão ter seu planejamento e estruturação viária estabelecidos dentro dos critérios do presente plano e na Lei Municipal do Sistema Viário Básico, no que couber, conforme consta no Artigo 235 do referido Plano Diretor.

Art. 40. O Sistema Viário Urbano é composto pelas vias urbanas do município.

Art. 41. A classificação e a estrutura hierárquica e o funcionamento do Sistema Viário Urbano são disciplinadas, na Lei Municipal do Sistema Viário Básico.

CAPÍTULO I
VIAS PAISAGÍSTICAS

Art. 42. Para proteção dos parques lineares propostos no Plano Diretor, bem como para permitir fluidez ao tráfego, há possibilidade de serem implantadas outras Vias Paisagísticas além das representadas nesta Lei, as quais terão a função de possibilitar a circulação na área urbana sem entrar em conflito com as áreas a serem protegidas.

Parágrafo único: As vias Paisagísticas fazem parte dos seguintes parques lineares:

I. Parque Linear do Córrego Bezerra - Ecopark Oeste;

II. Parque Linear do Afluente do Arroio Juvenal;

III. Parque Linear do segundo braço esquerdo do Ribeirão Coati Chico;

IV. Parque Linear do Rio das Antas;

V. Parque Linear do Arroio Cascavel;

VI. Parque Linear do Lajeado Clarito;

VII. Parque Linear da Sanga Amambay - Ecopark Morumbi;

VIII. Parque Linear Rio Sanga Verde;

IX. Parque Linear do Arroio do Rio São Francisco.

Art. 43. Caso seja constatada inviabilidade técnica na execução da via paisagística exigida para novos loteamentos, esta poderá ser alterada a critério da Comissão Técnica de Análises - CTA.

CAPÍTULO II
CICLOVIAS

Art. 44. Considerando que o Código de Trânsito Brasileiro reconhece o uso de bicicleta como meio de transporte e a lei municipal do Plano Diretor estabelece a necessidade de se ordenar as diversas modalidades de transporte, o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito deverá desenvolver política municipal para incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte, por meio das seguintes medidas:

I. Acompanhar a regulamentação da política nacional para o uso de bicicletas e seguir as suas diretrizes para a política municipal;

II. Elaborar e implantar a legislação municipal, regulamentando o uso da bicicleta no município de Cascavel;

III. Realizar campanhas educativas para ciclistas e motoristas, evidenciando direitos e deveres, visando o convívio harmonioso com o trânsito em geral.

§1º Para atender o inciso II deste artigo, o Poder Público Municipal promoverá estudos, a fim de elaborar diagnóstico da situação atual e implementar o sistema cicloviário municipal, integrando-o ao sistema viário.

§2º As Ciclovias a serem construídas ou revitalizadas estão representadas no mapa 1, constante do Anexo VI além daquelas a serem definidas no sistema cicloviário municipal.

CAPÍTULO III
AÇÕES PARA ESTRUTURAÇÃO DAS VIAS

Art. 45. Para estruturação das vias de pedestres serão realizadas as seguintes ações específicas:

I. Reforma dos pisos de forma a atender às normas de acessibilidade, bem como às disposições do Código de Obras, atendendo às diretrizes do Programa de Calçadas;
II. Rever o ordenamento do mobiliário urbano, tais como orelhões, lixeiras, bancas de jornal, bancos, entre outros;
III. Elaborar estudos para executar sinalização com piso podotátil em torno do mobiliário urbano para permitir segurança à pessoa com deficiência visual em toda a cidade;
IV. Atualizar e monitorar o Programa de Calçadas, descrito no Artigo 81 e seguintes da presente lei.

Art. 46. Para estruturação das vias de trânsito rápido serão realizadas as ações específicas que estão elencadas no artigo 24 desta lei.

Parágrafo único: Além das ações citadas no caput deste artigo, deverão ser estudadas e implantadas soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias de trânsito rápido.

Art. 47. Para estruturação das vias urbanas serão realizadas as seguintes ações específicas:

I. Realizar a constante manutenção das vias, de acordo com a hierarquia, mantendo as mesmas em bom estado de conservação, por meio das seguintes medidas:
    a) Prever no orçamento municipal, os recursos necessários para a manutenção das vias;

b) Desenvolver o planejamento das ações a serem realizadas, priorizando os serviços de acordo com a hierarquia das vias;

c) Desenvolver e executar o Programa de Manutenção de Vias Públicas, descrito no artigo 88 e seguintes da presente lei;

d) Estruturar equipe para manutenção integrada de vias nos Órgãos Municipais de Obras Públicas e de Trânsito;

e) Desenvolver estudos de viabilidade para terceirização do Parque de Máquinas.

II. Executar em loteamentos antigos a infraestrutura mínima, como galerias, meio-fio e outros que se fizerem necessários, mediante a contribuição de melhoria, por meio das seguintes medidas:

a) Mapear a cidade, atualizando os dados dos loteamentos que necessitam da intervenção;

b) Articular com órgãos estaduais e federais em busca de recursos para a execução do previsto no caput deste Artigo.

III. Buscar meios para diminuir os índices de acidentes no Município, por meio das seguintes medidas:

a) Realizar o monitoramento constante do sistema viário, identificando os pontos de conflitos e estudando soluções e executando-as;

b) Implantar equipamentos destinados a coibir o excesso de velocidade;

c) Estruturar o setor de fiscalização do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito e aplicar as punições cabíveis a cada caso.

IV. Adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e promovendo a ligação interbairros;

V. Ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência e crianças;

VI. Executar o tratamento urbanístico adequado das vias, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da Cidade;

VII. Rever a legislação existente, compatibilizando-as com as diretrizes urbanísticas estabelecidas no Plano Diretor;

VIII. Implantar gradativamente semáforos sonoros nos principais cruzamentos viários da cidade, para a segurança da locomoção das pessoas com deficiência visual.

Art. 48. Igualmente, buscar-se-á adequar a sinalização viária existente e realizar o acompanhamento do sistema viário, identificando a necessidade de novas sinalizações, contribuindo para o tráfego rápido e seguro dos diversos meios de transporte, de acordo com o Programa de Denominação e Sinalização de Vias Públicas e Cursos d'água previsto no Artigo 86 desta lei.

Art. 49. Os pontos de conflito nas vias urbanas do município, conforme indicação do Plano Diretor deverão ter estudos e elaboração de projetos, bem como implantação da solução adotada.

§1º No Anexo II estão relacionados os principais pontos e suas particularidades.

§2º Os pontos de conflito das áreas urbanas estão indicados no mapa 1 integrante do Anexo III e mapas 1, 2, 3, 4, 5 e 6 do Anexo IV;

§3º Os pontos de conflito relativos à área do Município estão indicados no mapa 1 integrante do Anexo II desta lei.

§4º O prolongamento das vias indicadas no mapa poderá ter seu traçado final considerando a melhor topografia, sob critério e análise da CTA.

§5º Em conjunto com a Administração Municipal, poderá ser empregado o instrumento Direito de Preempção, conforme previsto no Plano Diretor, para a resolução de conflitos viários.

Art. 50. A Administração Municipal promoverá a adequação da infraestrutura urbana, para o convívio dos diversos tipos de transporte, por meio das seguintes medidas:

I. Desenvolver e executar novos projetos abrangendo os diversos meios de transportes;
II. Desenvolver e executar projetos adequando as ciclovias existentes;
III. Disponibilizar bicicletários em polos geradores de ciclistas e em pontos de integração de transportes.

CAPÍTULO IV
ESTACIONAMENTO EM ÁREAS PÚBLICAS

Art. 51. A lei municipal que trata do Estacionamento Regulamentado no Município de Cascavel se adequará às disposições do presente plano.

Art. 52. São diretrizes para estacionamento em áreas e vias públicas:

I. Ampliar o Estacionamento Regulamentado - ESTAR, por meio do controle e racionalização daqueles existentes no centro da cidade e criação em outros locais;

II. Disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais;

III. Proporcionar vagas de estacionamento de veículos no projeto dos novos terminais de transporte público urbano;

IV. Aumentar as vagas de estacionamento na região central da cidade;

V. Impedir o uso irregular das vias que reduzem a sua capacidade e prejudicam o tráfego de veículos e pedestres;

VI. Ampliar a fiscalização do estacionamento rotativo.

§1º A disposição do inciso IV deste artigo será implementada por meio das seguintes medidas:

I. Incentivar a construção de edifícios garagem na região central da cidade;

II. Desenvolver estudos para implantação de estacionamentos oblíquos nas vias locais;

III. Elaborar estudos visando à delimitação e ampliação das vagas de estacionamento exclusivas para motocicletas;

IV. Ampliar a oferta de estacionamento para PCD e Idosos conforme.

§2º A disposição do inciso V deste Artigo será implementada por meio das seguintes medidas:

I. Incentivar a instalação de novos estacionamentos privados;

II. Observar as exigências estabelecidas na Lei de Uso do Solo do Município, referentes a vagas de estacionamento, áreas para embarque e desembarque e outras exigências e aplicar as penalidades previstas;

III. Fiscalizar o cumprimento das exigências de estacionamento nos estabelecimentos públicos e privados;

IV. Ampliar a fiscalização de estacionamentos irregulares.

CAPÍTULO V
EVENTOS EM LOGRADOUROS E OU VIAS PÚBLICAS

Art. 53. Regulamentação Municipal Específica deverá dispor sobre autorização para realização de eventos, tais como fechamento temporário de ruas, utilização de áreas públicas para realização de atividades de qualquer natureza, passeatas, carreatas, atos públicos em geral, entre outros, contendo no mínimo:

I. Estabelecimento de regras para a autorização, entre os quais:

a) Antecedência mínima para protocolo da solicitação;

b) Relação de documentos necessários para fazer a solicitação;

c) Os fatores condicionantes para autorizar ou não o evento;

d) Procedimentos caso deferida a solicitação;

e) Regras para o uso dos calçadões;

f) Procedimentos para outros usos que dependem de parecer da Comissão Técnica de Análises - CTA;

g) Previsão de segurança aos participantes;

h) Pagamento de caução para eventuais danos causados pela realização do evento;

i) Previsão da sinalização;

j) Definição do horário;

k) Limpeza do local.

II. Prever as penalidades para as infrações;

III. Prever a aplicação dos recursos advindos das multas na reversão dos prejuízos causados pelo evento.

TÍTULO IV
DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

CAPÍTULO I
CONSIDERAÇÕES GERAIS

Art. 54. São objetivos relativos aos Transportes:

I. Garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II. Priorizar o transporte coletivo ao transporte individual;

III. Tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;

IV. Garantir a universalidade do transporte público;

V. Cooperar com a preservação ambiental, buscando reduzir a emissão de poluentes pelos veículos;

VI. Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VII. Ampliar e aperfeiçoar a participação comunitária na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte.

Art. 55. São diretrizes para os Transportes:

I. A articulação dos diversos meios de transporte que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;

II. A priorização da circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário;

III. O incentivo ao uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes;

IV. Reduzir a carga poluidora gerada pelo sistema de transportes, incluindo a implantação gradativa de ônibus movidos a fonte de energia limpa, de

modo a respeitar os índices de qualidade ambiental definidos pela legislação do órgão técnico competente.

Art. 56. São ações estratégicas de Transportes:

I. Promover o monitoramento do sistema de bilhetagem eletrônica e facilitar o acesso ao usuário, melhorando a fiscalização das gratuidades;
II. Implantar sistema de transporte coletivo com tarifas especiais para atrair o usuário dos distritos, empregando veículos alternativos;
III. Regulamentar a circulação de ônibus fretados;
IV. Implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;
V. Realizar cadastro de empresas que transportam seus próprios funcionários.

CAPÍTULO II
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 57. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana busca melhorar o serviço de transporte público coletivo incentivando a sua utilização e consequente diminuição da circulação de carros particulares e outros meios de transporte, por meio das seguintes ações:

I. Aumentar a receita do sistema de transporte coletivo, visando investimentos e melhorias no próprio sistema, inclusive por meio de articulação com as esferas municipal, estadual e federal visando a redução de impostos, tornando o valor das tarifas mais acessíveis;
II. Rever o número e o sistema de isenções de tarifas, proporcionando um preço de passagem mais acessível, implementando as seguintes medidas:
    a) Revisão das leis atuais e estabelecimento de critérios mais justos para a concessão de gratuidades, revogando as leis que se fizer necessário;
    b) Concessão de benefícios tarifários de serviços de transporte público coletivo a uma classe ou segmento de usuários custeada com recursos definidos em lei específica.

III. Estruturar e adequar os terminais de transbordo urbanos do transporte público coletivo, por meio das seguintes medidas:

a) Adequação da oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento de centros de bairros;

b) Reestruturação do terminal oeste, melhorando sua localização em relação às vias de acesso e ampliação proporcionando espaço suficiente para a parada dos ônibus.

IV. Diminuir a lotação dos ônibus, nos horários de pico, proporcionando viagens mais seguras e confortáveis aos usuários pagantes, por meio das seguintes medidas:

a) Articular o reescalonamento de horários de funcionamento dos estabelecimentos, evitando-se a demanda concentrada de usuários em determinados horários;

b) Estimular a estruturação dos centros de bairro, evitando-se o deslocamento de grande número de pessoas para o centro da Cidade;

c) Assegurar um número suficiente de ônibus para atender a demanda nos horários de pico;

d) Rever a política de isenções de forma que evite a lotação dos ônibus nos horários de pico;

e) Relocar o terminal leste, proporcionando espaço suficiente para a parada dos ônibus.

V. Estimular o uso do transporte público coletivo, evitando-se a utilização de automóveis individuais, por meio das seguintes medidas:

a) Melhorar a qualidade do transporte público coletivo, disponibilizando maior número de linhas, reduzindo o tempo de espera pelo ônibus e do tempo de percurso;

b) Reduzir o custo da tarifa, revendo gratuidades concedidas e exigindo contrapartidas quando houver benefício para funcionários de determinado órgão, devendo este repassar os valores relativos à isenção de seus funcionários;

c) A concessão de gratuidades e isenções, salvo as determinadas pela legislação federal, deverá possuir uma fonte de receita que cubra o valor, evitando que o custo seja repassado aos usuários pagantes do sistema de transporte coletivo;

d) Rever os impostos incidentes sobre o transporte público coletivo;

e) Desenvolver campanhas incentivando o uso do transporte público.

VI. Prestar o serviço de transporte público coletivo em todo o espaço urbano, implementando as seguintes medidas:

a) Rever o traçado das vias, facilitando a passagem e o acesso do transporte público;

b) Desenvolver política orientando o atendimento do transporte público à todas as áreas do Município;

c) Proporcionar meios de transporte alternativo como vans, micro-ônibus, nas áreas não atendidas pelo transporte público coletivo.

VII. Aumentar a densidade populacional nas áreas urbanas vazias, aplicando os Instrumentos do Estatuto da Cidade, previstos na Lei do Plano Diretor;

VIII. Evitar o transporte público coletivo nas vias arteriais, responsáveis pelo grande fluxo de passagem de veículos, implementando as seguintes medidas:

a) Rever o traçado das vias e o itinerário das linhas do transporte coletivo;

b) Desenvolver estudos para diminuir os tempos de percurso e adicionar eficiência ao sistema de transporte público.

CAPÍTULO III
TRANSPORTE POR TÁXI

Art. 58. Busca-se a melhora do serviço de táxi, incentivando a sua utilização por meio das seguintes medidas e ações:

I. Aumentar o número de usuários, diminuindo a circulação de veículos particulares e consequente diminuição do trânsito nas vias e demanda por vagas de estacionamento, implementando as seguintes medidas:

a) Demarcar áreas de embarque e desembarque de passageiros, nos locais de eventos e aglomeração de pessoas;

b) Incentivar a renovação da frota;

c) Promover a qualificação contínua dos motoristas;

d) Estruturar o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito para a fiscalização da atividade e aplicação da legislação;

e) Desenvolver campanhas demonstrando os benefícios da utilização do serviço de táxi, incentivando o seu uso.

II. Melhorar a infraestrutura dos pontos de táxi, implementando as seguintes medidas:

a) Regulamentar novos pontos de táxi de forma que fiquem melhor distribuídos;

b) Desenvolver projeto padrão de ponto de táxi com estética melhorada, buscando parcerias para execução.

III. Revisar a legislação dos táxis visando a modernização do serviço.

CAPÍTULO IV
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERURBANO DE PASSAGEIROS

Art. 59. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana busca melhorar o transporte rodoviário de passageiros, tornando-o mais variado, ágil e seguro, ligando o Município a todo o País, por meio das seguintes medidas e ações:

I. Resolver o conflito viário na saída dos ônibus do terminal rodoviário e retirar o trânsito dos mesmos de áreas residenciais, implementando as seguintes medidas:

a) Realizar estudo da interseção e dos fluxos, propondo soluções;

b) Desenvolver um projeto viário;

c) Planejar a relocação do terminal rodoviário, à longo prazo, conforme a demanda exigir.

II. Revitalizar o atual terminal rodoviário, por meio das seguintes medidas:

a) Previsão no orçamento municipal de recursos para a sua reforma;

b) Revisão da distribuição das receitas do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, garantindo que parte das receitas oriundas da

administração do terminal rodoviário seja utilizada para sua manutenção.

III. Melhorar a segurança no terminal rodoviário, por meio das seguintes medidas:

a) Promover parcerias para garantir a segurança no terminal rodoviário;

b) Desenvolver programas sociais específicos para acabar com problemas como roubo, aliciamento, mendicância entre outros, que ocorrem dentro e no entorno do terminal rodoviário.

IV. Melhorar e expandir o serviço do transporte rodoviário, por meio das seguintes medidas:

a) Pesquisar as causas dos atrasos dos ônibus a fim de evitá-las e solicitar providências aos órgãos competentes;

b) Pesquisar a necessidade de novas linhas ligando a outros Municípios;

c) Articular junto às companhias prestadoras do serviço a disponibilização de linhas diretas com as principais cidades do Estado.

V. Melhorar o atendimento aos Distritos, por meio das seguintes medidas:

a) Estudar a demanda existente e conhecer a realidade dos distritos, a fim de oferecer melhores serviços;

b) Analisar o distrito de Diamante e verificar a sua necessidade de transporte;

c) Estudar a possibilidade de o Município assumir a responsabilidade e implantar o serviço de transporte coletivo ou transporte alternativo aos Distritos;

d) Adequação dos pontos de parada, oferecendo segurança e conforto aos usuários.

Parágrafo único: A região proposta para receber o novo terminal rodoviário está indicado no mapa 1 do Anexo III desta lei, sendo necessários estudos que indicarão o local mais apropriado para sua implantação.

CAPÍTULO V
TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 60. Para melhoria do serviço de transporte escolar serão adotadas as seguintes medidas:

I. Otimizar o serviço e incentivar o uso;

II. Racionalizar rotas buscando a redução de carros particulares circulando;

III. Qualificar o serviço de transporte escolar prestado aos Distritos de Cascavel;

IV. Adequar horários de entrada e saída de escolas visando compatibilizar com a oferta disponível do transporte escolar.

Art. 61. Para atender o Artigo 63 deverão ser realizadas as seguintes ações, relativas ao transporte escolar rural:

I. Melhorar o transporte escolar rural, oferecendo maior conforto e segurança aos seus usuários e:

a) Rever e ajustar a legislação existente, de acordo com as necessidades;

b) Elaborar os novos contratos de prestação de serviços para a área rural contendo critérios bem definidos para a atividade e para a manutenção da frota, estabelecendo penalidades pelo seu não cumprimento;

c) Estudar meios para melhorar a fiscalização do serviço de transporte escolar rural e implantá-lo.

II. Realizar a manutenção das estradas rurais, nas quais trafegam as linhas do transporte escolar, mantendo-as conservadas e facilitando o tráfego dos mesmos, implementando as seguintes medidas:

a) Desenvolver um plano de manutenção preventiva das estradas rurais nas quais circulam as linhas do transporte escolar; estabelecendo a priorização dos serviços, conforme estabelecido no Artigo 16 desta lei;

b) Realizar articulação entre as esferas de governo e o setor privado, buscando recursos financeiros para a manutenção de tais estradas;

c) Estudar formas para melhor distribuição dos equipamentos para manutenção, de forma a atender com maior eficiência a todas as sedes administrativas.

III. Realizar a manutenção constante dos ônibus da frota municipal que atende ao transporte escolar, a fim de mantê-los em bom estado de conservação, realizando um transporte mais seguro, implementando as seguintes medidas:

a) Prever no orçamento municipal recursos para manutenção dos ônibus de transporte escolar rural, ou a aquisição de novos ônibus;

b) Articular-se com outras esferas de governo, a fim de adquirir novos ônibus para o transporte escolar rural;

c) Desenvolver campanhas, entre os usuários, sobre a importância de cuidar do patrimônio público.

Art. 62. Para atender ao artigo 63, deverão ser realizadas as seguintes ações, relativas ao transporte escolar na cidade:

I. Melhorar o serviço de transporte escolar na Cidade de Cascavel, oferecendo maior conforto e segurança aos seus usuários, implementando as seguintes medidas:

a) Rever e ajustar a legislação existente, de acordo com as necessidades;

b) Elaborar os novos contratos com critérios bem definidos, estabelecendo a aplicação de multas pelo seu não cumprimento;

c) Realizar licitação, utilizando o novo contrato;

d) Reestruturar o setor de fiscalização do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, com pessoal e equipamentos necessários, visando o cumprimento da lei;

e) Utilizar parte dos recursos advindos da aplicação de multas para a melhoria do próprio serviço;

f) Estudar meios para diminuir o excesso de veículos atendendo o mesmo bairro ou a mesma escola e evitar a ociosidade dos veículos durante alguns períodos do dia tais como estabelecer o deslocamento dos permissionários por setores ou rotas e vincular um número suficiente de veículos a cada escola, de forma que atenda satisfatoriamente a esta escola em todos os períodos.

II. Facilitar o embarque e desembarque dos alunos de forma segura e sem prejudicar a circulação dos outros veículos, implementando as seguintes medidas:

a) Rever e aplicar a legislação pertinente, garantindo que as escolas ofereçam área de embarque e desembarque dos usuários, dentro do próprio lote;

b) Estabelecer a presença de um monitor que auxilie os usuários menores de 10 anos, no embarque e desembarque;

c) Realizar campanhas educativas, conscientizando a população para não utilizar vagas de estacionamento destinadas aos veículos escolares;

d) Atender às normas de acessibilidade.

CAPÍTULO VI
TRANSPORTES ALTERNATIVOS DE PASSAGEIROS

Seção I
MOTO-TÁXI

Art. 63. O serviço de moto-táxi será regulamentado posteriormente à regulamentação federal sobre a matéria.

Seção II
EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS

Art. 64. A regulamentação do embarque e desembarque de passageiros tem por objetivo ordenar o uso das vias pelos diversos usuários, entre os quais estão os motoristas de veículos pequenos, os condutores de veículos de passageiros, os passageiros e os pedestres.

Parágrafo único: A regulamentação para o embarque e desembarque de passageiros deverá dispor, no mínimo, sobre os seguintes aspectos:

I. Regulamentar a circulação de veículos turísticos nas vias urbanas, especificamente no que tange ao procedimento de embarque e desembarque;
II. Regulamentar o embarque, desembarque e estacionamento em torno das instituições de ensino;
III. Estabelecer medidas para disciplinar o tráfego na entrada e saída de todos os Polos Geradores de Tráfego;
IV. Intensificar a fiscalização sobre a circulação dos veículos de transporte de passageiros;
V. Estabelecer locais e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
VI. Atender às normas de acessibilidade.

CAPÍTULO VII
TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 65. Os transportes não motorizados podem ser classificados como:
I. Transporte de Propulsão Humana: carrinhos da coleta seletiva, carrinhos de cachorro quente, carrinhos de picolés, sorvetes e similares;
II. Transporte de Tração Animal: carroças, charretes e outros.

§1º Não são considerados veículos os equipamentos de apoio à mobilidade, tais como carrinhos de bebês, cadeira de rodas e similares.

§2º Entende-se por transporte de tração animal aqueles que são movidos mediante a força de tração proporcionada pelo atrelamento de um animal ao veículo.

Art. 66. O Órgão Municipal de Trânsito deverá ordenar a circulação dos meios de transporte não motorizado no Município, como agentes ecológicos e carroças em geral, de forma que não prejudiquem a fluidez segura dos outros meios de transporte.

Art. 67. A Administração Municipal reconhecerá a atividade de Agente Ecológico como de fundamental importância para a conservação do meio ambiente e como forma de gerar trabalho e renda para grande parcela da população desprovida de outras oportunidades de trabalho, implementando as seguintes medidas:

I. Buscar o envolvimento das unidades administrativas municipais para que desenvolvam os trabalhos necessários de uma forma integrada, propiciando melhores resultados;
II. Desenvolver a regulamentação para a circulação dos agentes ecológicos no Município;
III. Disciplinar e restringir o trânsito de veículos não motorizados nas vias arteriais e do itinerário de transporte coletivo;
IV. Cadastrar todos os agentes ecológicos atuantes no município;
V. Exigir a identificação visível dos mesmos, facilitando a fiscalização;
VI. Descentralizar os postos de recolhimento dos materiais recicláveis, evitando-se a circulação dos agentes ecológicos por longos percursos;
VII. Capacitar os agentes ecológicos, promovendo diversos cursos, como aulas de trânsito, para que desenvolvam a atividade de forma eficiente e segura;
VIII. Realizar campanhas com o intuito de sensibilizar os motoristas a respeitarem os demais modais de transporte, em especial os agentes ecológicos, como legítimos usuários das vias.

Art. 68. Para transitarem no perímetro do Município de Cascavel, os veículos de tração animal ou propulsão humana deverão obedecer às determinações contidas nesta Lei e demais legislação aplicável à matéria.

Parágrafo único: Fica proibida, em todo perímetro urbano no Município de Cascavel, a circulação de veículos movidos a tração animal, conforme disposto no artigo 1º da Lei Municipal 7.218 de 16 de abril 2021.

Art. 69. Todo veículo de tração animal, para transitar nas áreas referidas no artigo anterior, deve estar registrado no Órgão Municipal de Transporte e Trânsito e ser licenciado para transporte de cargas ou passageiros.

Parágrafo único: O veículo de tração animal ou propulsão humana registrado e licenciado receberá placa de identificação pelo órgão competente em local visível.

Art. 70. Para obter licença para trafegar, o proprietário do veículo de tração animal ou propulsão humana deverá requerer sua concessão junto ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

Parágrafo único: Farão parte do processo de licença os seguintes documentos, além de outros que a regulamentação prevista no artigo 59 desta lei venha a solicitar:

I. Atestado de vistoria do veículo fornecido pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;

II. Atestado de sanidade do animal de tração, fornecido pela Secretaria Municipal de Saúde.

Art. 71. O Órgão Municipal de Trânsito deverá regulamentar as condições previstas nos Artigos 68 a 72 desta lei, em ato que também definirá:

I. O horário de circulação;

II. As penalidades por infração do disposto nesta Lei e na própria regulamentação;

III. Os equipamentos obrigatórios para veículos de tração animal e propulsão humana;

IV. O processo para licenciamento dos veículos e habilitação dos condutores;

V. O sistema de cadastro e controle das atividades.

CAPÍTULO VIII
TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 72. O equacionamento do sistema de movimentação e armazenamento de cargas, visando à otimização do transporte, à distribuição de bens e à disciplina do serviço de cargas e descargas na área urbana será desenvolvido através das seguintes ações:

I. Implantar programa para monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços, dispondo no mínimo de:

a) Normas para o transporte de cargas, considerando a natureza das cargas transportadas e o porte do veículo;

b) Rotas alternativas para o transporte de cargas perigosas;

c) Medidas para disciplinar o tráfego nos pontos de carga e descarga;

d) Ações de fiscalização sobre a circulação dos veículos de transporte de carga e de produtos perigosos;

e) Definição de locais e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

II. Estimular a criação de uma central de transbordo para transportadoras de carga rodoviária;

III. Disciplinar o uso das vias de circulação no que concerne:

a) Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga;

b) Fiscalizar o uso inadequado dos locais de carga e descarga por veículos não destinados a este fim;

c) Sinalizar os locais de carga e descarga;

d) Rever o dimensionamento dos espaços de estacionamento para carga e descarga considerando além do comprimento do veículo, o espaço necessário para o manuseio da carga;

e) Realizar estudos para compatibilizar o horário de carga e descarga com os horários do ESTAR - Estacionamento Regulamentado e para liberação do horário integral nos locais pré-estabelecidos.

Seção I
MOTO-FRETE

Art. 73. O Órgão Municipal de Trânsito deverá rever e adequar a lei municipal existente, determinando as condições para o exercício da atividade, entre estas:

I. A capacitação dos motociclistas;

II. Estado de conservação das motocicletas;

III. Disposição adequada da encomenda.

Seção II
PONTOS DE FRETE

Art. 74. A Administração Municipal deverá organizar no Município a disposição dos pontos de frete, oferecendo aos fretistas melhores condições de trabalho, minimizando os conflitos no sistema viário, através das seguintes medidas e ações:

I. Identificar os locais mais apropriados e providenciar a infraestrutura mínima para o conforto dos fretistas, implementando as seguintes medidas:

a) Desenvolver estudo dos locais mais apropriados para a implantação dos pontos de frete;

b) Dotar de infraestrutura os pontos de frete.

II. Rever a regulamentação da atividade, definindo os critérios para a execução da mesma.

CAPÍTULO IX
DIRETRIZES PARA POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 75. Quando da construção ou implantação de empreendimentos considerados polos geradores de tráfego, evitar-se-á sua ocorrência sem a estrutura necessária para atender a demanda por estacionamento, áreas de embarque e desembarque e áreas para carga e descarga de mercadorias, implementando as seguintes medidas:

I. Atender às disposições da lei de Uso do Solo;

II. Realizar a fiscalização conjunta entre as diversas secretarias e órgãos municipais tais como Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, Secretaria de Finanças, Secretaria de Serviços e Obras Públicas e Órgão Municipal de Planejamento, utilizando-se de um sistema de informações integrado.

Art. 76. Deverão ainda ser minimizados os conflitos no sistema viário, causados pelos polos geradores de tráfego, implementando as seguintes medidas:

I. Estudar e adequar o sistema viário, estabelecendo vias alternativas para desafogar as vias congestionadas, melhorar a sinalização, entre outros;

II. Situar a área de acumulação de veículos na faixa de recuo obrigatório, conforme tratado no Código de Obras;

III. Incentivar o uso de outros meios de transporte como coletivo ou alternativo;

IV. Desenvolver estudos visando tornar o processo de fiscalização mais eficaz, e implantar soluções;

V. Fiscalizar o uso do bem público, evitando que eventos isolados prejudiquem a população vizinha.

TÍTULO V
DIRETRIZES PARA PROGRAMAS MUNICIPAIS

Art. 77. Os programas previstos neste capítulo deverão ser desenvolvidos de forma integrada em conformidade com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO I
PROGRAMA DE CALÇADAS

Art. 78. Fica denominado Programa Calçadas de Cascavel, o programa no qual constam as seguintes diretrizes:

I. Qualificar o sistema de mobilidade;
II. Restaurar, manter e executar calçadas dentro dos perímetros urbanos, objetivando atender a circulação de pessoas de maneira confortável e segura;
III. Readequar a arborização urbana em vias públicas;
IV. Exigir dos proprietários a execução de calçadas adaptadas de acordo com a legislação específica, de modo a viabilizar os deslocamentos a pé, para superar pequenas distâncias e de pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida;
V. Prever prazos e responsabilidades para a aplicação do programa;
VI. Implementar Programas e Projetos que favoreçam a circulação segura e confortável, preferencialmente dos pedestres, assegurando os conceitos de acessibilidade universal.

Art. 79.O Programa Calçadas de Cascavel estabelece os seguintes parâmetros:

I. Largura das calçada, por meio da definição de faixas para passeio, mobiliário urbano e serviços;
II. Dimensionamento e inclinação das faixas componentes do passeio conforme Código de Obras;
III. Pavimento do passeio;
IV. Inclinação entre o alinhamento predial e o meio fio;

V. Rampas, por meio da definição do que é permitido para rebaixamento de acesso de veículos e a exigência de rampas para acessibilidade;

VI. Obstáculos ao longo do passeio, por meio da definição dos obstáculos permitidos, tais como posteamento, lixeiras, telefones públicos, mobiliário urbano, estabelecendo sua localização e critérios para sua implantação;

VII. Iluminação, estabelecendo critérios para iluminação voltada ao passeio beneficiando o pedestre;

VIII. Drenagem;

IX. Ajardinamento e arborização conforme Plano Municipal de Arborização Urbana.

Art. 80. O Programa Calçadas de Cascavel considera a necessidade da qualidade das calçadas existentes e realizará procedimento contínuo de conservação, manutenção, outras obras e ações necessárias, como:

I. Alargar calçadas onde for necessário;

II. Tratar e remover obstruções;

III. Instalar iluminação em segundo nível, direcionada para pedestres;

IV. Canalizar o fluxo de pedestre para a travessia, por meio da instalação de mobiliário urbano e gradis;

V. Construir travessias elevadas ou com piso diferenciado;

VI. Melhorar a sinalização e iluminação das travessias de pedestres;

VII. Dar tratamento aos pontos de ônibus, considerando a acomodação dos passageiros e respeitando o espaço de circulação;

VIII. Priorizar ações visando à segurança, em especial aquelas que permitam melhorar os deslocamentos a pé;

IX. Realização de forma integrada das intervenções nas calçadas e trajetos de pedestres entre os diversos órgãos públicos, concessionárias, polícia militar e secretarias municipais;

X. Ajardinamento de canteiros centrais e direcionando as travessias de pedestres para os locais apropriados com faixas iluminadas, diminuindo as incidências de atropelamentos devido a travessias irregulares;

XI. Equipar os pontos de ônibus com pisos diferenciados (piso podotátil) para as pessoas com deficiência visual;

XII. Desenvolver campanha de conscientização da população, sobre a sua responsabilidade pela manutenção e sobre a importância das calçadas.

CAPÍTULO II
PROGRAMA DE DISTRIBUIÇÃO RACIONAL DA INFRAESTRUTURA

Art. 81. A Administração Municipal desenvolverá o Programa de Distribuição Racional da Infraestrutura, o qual deverá conter toda a regulamentação necessária para a implantação de novas redes de infraestrutura bem como a manutenção e cadastramento das redes existentes em todo o Município.

Art. 82. As prestadoras de serviço público cujas redes de infraestrutura já estão implantadas no Município, deverão fornecer o mapeamento de suas redes para fins de desenvolvimento do programa.

Parágrafo único: A não observância no disposto no *caput* deste artigo implicará na suspensão de outros processos de ampliação e implantação de redes subterrâneas ou aéreas no Município do mesmo requerente.

CAPÍTULO III
PROGRAMA DE SINALIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS E CURSOS D`ÁGUA

Art. 83. O Programa de Sinalização de Vias Públicas e Cursos D'Água deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes:

I. Considerar a sinalização viária em todas as suas formas, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro;
II. Prever e implantar toda a sinalização de trânsito e sua manutenção;
III. Prever a colocação de placas indicativas com nome de rios e cursos d'água e sua manutenção;
IV. Garantir boa visibilidade das sinalização, utilizando tamanhos adequados e redundância quando necessário.

§1º Quando a via ou o curso d'água não possuírem nominação, esta deverá ser providenciada.

§2º A nomenclatura de ruas é considerada sinalização de trânsito.

CAPÍTULO IV
PROGRAMA DE NUMERAÇÃO PREDIAL

Art. 84. O Programa de Numeração Predial deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes:

I. Estabelecer que todos os prédios existentes ou que vierem a ser construídos neste Município serão obrigatoriamente numerados de acordo com as disposições constantes no Programa de Numeração Predial;

II. Será facultativa a colocação de placa artística com o número designado, sendo adotada sempre que possível a padronização na colocação de placas de numeração;

III. A numeração nos logradouros obedecerá, por convenção, a ordem crescente, o sentido Norte-Sul e Leste-Oeste. Para os imóveis situados à direita de quem percorre o logradouro, do início para o fim serão distribuídos os números pares, e para os imóveis do outro lado, os ímpares;

IV. Quando em uma mesma edificação ou lote houver mais de uma unidade imobiliária destinada à ocupação independente, cada um destes elementos poderá receber numeração própria atribuída pelo órgão competente, sempre com referência à numeração da entrada pelo logradouro público;

V. A numeração dos novos edifícios, bem como das unidades autônomas que os compuserem, será atribuída por ocasião do processamento da licença para edificação;

VI. Quando no pavimento térreo de um edifício existem divisões formando elementos de ocupação independente (lojas), cada elemento poderá receber numeração própria;

VII. Quando um prédio ou terreno, além de sua entrada principal, tiver entrada por mais de um logradouro, o proprietário poderá obter, mediante requerimento, a designação da numeração suplementar relativa à posição do imóvel em cada um destes logradouros;

VIII. A Administração Municipal deverá fornecer à agência local da Empresa de Correios e Telégrafos uma relação completa contendo a antiga e a nova numeração, após qualquer alteração;

IX. Fica vedada a colocação, em qualquer imóvel, de placa de numeração indicando número diverso do oficialmente estabelecido pela Administração Municipal;

X. A numeração das edificações, bem como das unidades autônomas com frente para a via pública no pavimento térreo, será estabelecida pelo órgão competente da Administração Municipal, sendo:

a) Obrigatória a colocação de placa de numeração, que deverá ser fixada em lugar visível, em qualquer parte entre o alinhamento e a fachada;

b) A numeração das novas edificações será processada por ocasião da vistoria.

XI. O órgão competente da Administração Municipal, quando julgar conveniente ou for requerido pelos respectivos proprietários, poderá designar numeração para lotes de terrenos que estiverem perfeitamente demarcados em todas as suas divisas e de acordo com a lei de parcelamento do solo;

XII. O órgão competente da Administração Municipal deverá efetivar o lançamento de endereços na base digital, com o objetivo de facilitar a localização e a identificação dos imóveis.

CAPÍTULO V
PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DE VIAS PÚBLICAS

Art. 85. O Programa de Manutenção das Vias Públicas será desenvolvido considerando as seguintes diretrizes:

I. Previsão da manutenção da malha viária, compreendendo:

a) Nas Vias Pavimentadas, a renovação e manutenção do revestimento;

b) Nas Vias Não Pavimentadas, os serviços de patrolamento, construção e manutenção dos acostamentos, limpeza e abertura de valas e cascalhamento.

II. Reconstrução e Conservação de Passeios dos Prédios Públicos e Terrenos Municipais;

III. Em vias que fazem parte dos itinerários dos serviços de transporte coletivo:

a) Prever a execução de pavimentação daquelas ainda não pavimentadas;

b) Implantar serviços de manutenção nas vias já pavimentadas;

IV. Adequação das vias urbanas das sedes dos distritos administrativos em relação ao acesso das estradas em direção ao interior do distrito.

Parágrafo único: Na hipótese do inciso III, deverá constar no projeto a implantação ou manutenção das calçadas, guias e sarjetas e a sinalização viária necessária que viabilizem a mobilidade e a acessibilidade universal da população com conforto e segurança, incluindo, quando for o caso, a implantação de ciclovias ou ciclofaixas.

CAPÍTULO VI

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 86. O Programa de Qualificação do Transporte Público deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes, além daquelas já estabelecidas no Título IV - Capítulo II - Transporte Público Coletivo, desta lei:

I. Melhorar a qualidade do transporte público coletivo, disponibilizando maior número de linhas, reduzindo o tempo de espera pelo ônibus e do tempo de percurso;

II. Desenvolver estudos sobre os itinerários das linhas para favorecer igualmente toda a população;

III. Padronizar critérios para a seleção do veículo mais adequado, levando em consideração a necessidade de equipar os veículos com padrões de conforto cada vez maiores para competir com o sistema de transporte individual;

IV. Incorporar itens que garantam aos veículos condições de acessibilidade universal a pessoas com dificuldade de locomoção, adaptando toda a frota de ônibus; quando da renovação da frota, os novos veículos já deverão vir adaptados de fábrica, conforme determina a legislação federal;

V. Implantar infraestrutura para o transporte coletivo urbano, tais como terminais de transporte, estações de embarque/desembarque e abrigos para pontos de parada, buscando a qualificação do sistema de mobilidade urbana, sendo obrigatória a inclusão de projetos de sinalização viária necessária, garantindo acessibilidade universal e incluindo a implantação de bicicletários e paraciclos, onde couber;

VI. Melhorar e adequar os Terminais de Transbordo, em especial nas questões de acessibilidade, fluxo, limpeza, espaço e equipamento para espera entre viagens;

VII. Colocar abrigo nos pontos de ônibus, em especial nos pontos com maior fluxo de passageiros, efetuar de maneira contínua a manutenção dos espaços, condições de calçadas e sinalização principalmente;

VIII. Rever a localização dos pontos de forma a atender toda a população em condição igualitária;

IX. Rever a política de Tarifas e Isenções, buscando constantemente a tarifa mais justa e o equilíbrio econômico e financeiro da operação do sistema;

X. Estabelecer o sistema de tomada de decisão baseado em informações obtidas periodicamente em pesquisas para conhecer os movimentos das pessoas no espaço, ou seja, a demanda de transporte, sendo que entre elas deverão constar:

a) A velocidade-retardamento do percurso, buscando medir o tempo médio de percurso, os retardamentos, pontos de estrangulamento no tráfego, etc.;

b) Pesquisa de Origem e Destino (OD) de passageiros de ônibus, realizada nos pontos, terminais ou dentro dos veículos;

c) Pesquisa de embarque e desembarque (ED), buscando identificar os pontos de maior movimento, ocupação de veículos por trechos, pontos críticos de carregamento.

XI. Desenvolver estudos, pesquisas e fóruns junto a população para definição de melhorias de interesse da coletividade;

XII. Previsão de capacitação para os funcionários que trabalham na área em todos os níveis, desde a empresa gerenciadora do Transporte Coletivo até aos funcionários da empresa operadora, que lidam com o público diretamente;

XIII. Condição para execução das melhorias e adequações necessárias, advindas da realização do Programa de Qualificação do Transporte Coletivo.

Parágrafo único: Cada lei que implantar uma isenção ou outro benefício deverá indicar o órgão que subsidiará as despesas com o transporte dos referidos usuários

CAPÍTULO VII
PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DE ESTRADAS MUNICIPAIS

Art. 87. O Programa de Manutenção de Estradas Municipais Principais e Adequação de Estradas será desenvolvido considerando as seguintes diretrizes, além de detalhar as ações discriminadas nos artigos 28 e 32, desta lei:

I. As vias deverão estar em perfeito estado de trafegabilidade, especialmente nos períodos de safra, dando suporte ao escoamento da produção;

II. Será executada a manutenção preventiva como forma de redução de custos e aplicação otimizada dos recursos disponíveis;

III. Os programas de conservação de estradas deverão contemplar a adequação do leito de forma a evitar processos erosivos;

IV. Favorecer a integração e o fortalecimento das comunidades rurais priorizando para adequação e conservação as vias hierarquizadas como EMP - Estrada Municipal Principal;

V. Priorização para manutenção as vias que, apesar de não hierarquizadas como EMP, consistirem rota do transporte escolar;

VI. Favorecer o desenvolvimento econômico autossustentável priorizando investimentos para estruturação de vias visando fomentar o ecoturismo e o turismo rural no Município;

VII. Disponibilizar em cada Sede Administrativa os equipamentos, em boas condições, necessários à manutenção permanente das estradas do respectivo Distrito;

VIII. Estruturar equipes de funcionários para executar a manutenção de estradas.

CAPÍTULO VIII
PROGRAMA DE EDUCAÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Art. 88. O Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, em conjunto com os demais órgãos competentes, deverá desenvolver o Programa Municipal de Educação Continuada, voltado para a segurança no trânsito, destinado à população em geral.

Parágrafo único: Para viabilizar o programa estabelecido no *caput*, o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito poderá promover parcerias com as instituições de ensino e outras entidades.

Art. 89. O Programa Municipal de Educação e Segurança no Trânsito disporá sobre:

I. Valorização do ser humano;

II. Sistema Viário;

III. Sinalização;

IV. Formação de condutores;

V. Legislação e fiscalização;

VI. Prejuízos gerados aos cofres públicos decorrentes da violência no trânsito.

TÍTULO VI
ESTRUTURA DE GESTÃO, PLANEJAMENTO, OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Art. 90. São atribuições do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito:

I. As atribuições previstas no Código de Trânsito Brasileiro;

II. Planejamento, operação e gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;

III. Regulamentar e autorizar o serviço de táxi;

IV. Regulamentar e autorizar o serviço de Transporte Escolar;

V. Exploração e gerenciamento dos terminais rodoviários do Município;

VI. Gerenciamento do Aeroporto Municipal conforme concessão da Infraero;

VII. Regulamentar as demais formas de transporte previstas neste plano;

VIII. Analisar as solicitações, emissão de autorizações, fiscalização, aplicação da legislação e das penalidades, referentes aos eventos em logradouros e vias públicas;

IX. Assegurar que os repasses governamentais, impostos e taxas municipais destinados à manutenção do sistema viário, sejam de fato nele aplicados;

X. Realizar a fiscalização conjunta entre as diversas secretarias e órgãos municipais, tais como Secretaria de Finanças, Secretaria de Serviços e Obras Públicas, Órgão Municipal de Planejamento, utilizando-se de um sistema de informações integrado, por ocasião de implantação de empreendimentos considerados polos geradores de tráfego.

Art. 91. Para que o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito desenvolva com eficiência e eficácia as suas atribuições, este adotará as seguintes medidas:

I. Revisão do organograma do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, adequando-o para que venha a desempenhar todas as suas atribuições;

II. Estruturação do quadro de funcionários e equipamentos necessários;

III. Implantação de um Sistema de Informações integrado à Administração Municipal, mais especificamente à Secretaria de Finanças, possibilitando a aplicação e arrecadação de multas relativas à aplicação da legislação municipal, cabíveis ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;

IV. Estruturação do setor responsável por projetos e pela captação de recursos financeiros;

V. Revisão e atualização de leis municipais adequando-as ao presente plano, tanto na questão de gerenciamento das ações quanto na captação e aplicação de recursos;

Art. 92. A fim de exercer as suas atribuições, fica o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito autorizado, mediante lei específica, a realizar:

I. Convênios, quando necessários, com os órgãos competentes;

II. Operações Urbanas Consorciadas, junto aos setores privados da economia, visando obter recursos para promover renovações urbanas ou complementar recursos para aproveitar potencial urbano inovador de projetos de transporte;

III. Parcerias, dividindo as responsabilidades e realizando o intercâmbio de benefícios entre os setores público e privado, em favor do desenvolvimento e melhoramento da infraestrutura viária.

Art. 93. O Órgão Municipal de Transporte e Trânsito poderá terceirizar serviços que sejam de sua atribuição mediante justificativa técnica e dentro dos termos previstos pela legislação pertinente.

§1º A terceirização deverá ser sob regime de concessão ou permissão nos termos do que dispõe a Lei Federal nº 8.987/1995.

§2º O Órgão Municipal de Transporte e Trânsito ficará responsável pelo gerenciamento e fiscalização da execução dos serviços pela concessionarária/permissionária..

§3º A fim de viabilizar a modernização e melhorias nos serviços de transporte público, o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito poderá realizar a Concessão Onerosa, na forma de delegação da prestação de serviços públicos para empresas privadas, com exigência de investimentos por parte das mesmas.

Art. 93. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta lei.

Art. 94. Os serviços de transporte individual, prestados sob autorização ou permissão, deverão ser disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança e qualidade dos serviços e fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem praticadas.

Art. 95. A fim de promover a participação e o diálogo entre os órgãos municipais, estaduais, federais e os setores organizados da população, será revista e implementada a Comissão Municipal de Trânsito.

Art. 96. A Comissão Municipal de Transporte e Trânsito será vinculada ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, e tem como objetivo estudar, oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos relacionados com o transporte e trânsito, para decisões do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

Art. 97. A Comissão Municipal de Transporte e Trânsito será constituída por quinze titulares, indicados pelos órgãos e entidades do município, quais sejam:

I. Um representante do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;
II. Um representante do Corpo de Bombeiros;
III. Um representante da Secretaria Municipal de Educação;
IV. Um representante da União Cascavelense das Associações de Moradores - UCAM;
V. Um representante da Polícia Rodoviária Estadual;
VI. Um representante da Polícia Rodoviária Federal;
VII. Um representante da Polícia Civil;
VIII. Um representante da Polícia Militar - 6º BPM;
IX. Um representante da 7ª CIRETRAN - Cascavel;
X. Um representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Cascavel - AEAC;
XI. Um representante do Sindicato dos donos de Centros de Formação de Condutores;
XII. Um representante da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET;
XIII. Um representante do Órgão Municipal de Planejamento;
XIV. Um representante do Órgão Municipal de Serviços e Obras Públicas;
XV. Três representantes das Instituições de Ensino Superior do Município com curso nas áreas de engenharia e/ou arquitetura, os quais devem pertencer às áreas mencionadas.

Art. 98. Compete à Comissão Municipal de Transporte e Trânsito:

I. Desenvolver estudos sobre os temas previamente identificados pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;

II. Propor ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, a criação de grupos técnicos para fornecer subsídios aos estudos promovidos pela Comissão;

III. Opinar sobre temas afetos ao trânsito e ao desenvolvimento dos trabalhos da Comissão, sempre que solicitado pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

Art. 99. As formas de organização e funcionamento serão definidas no Regimento Interno da Comissão Municipal de Transporte e Trânsito.

TÍTULO VII
SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO

Art. 100. As avaliações, revisões e atualizações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§1º As revisões periódicas serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, 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 e estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II. avaliação do estágio de implantação das obras e políticas previstas;

III. avaliação de estratégias para obtenção de recursos;

IV. avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;

V. avaliação de desempenho das obras previstas para os horizontes de curto, médio e longo prazo.

§2º A avaliação do progresso dos indicadores de desempenho a que se refere o inciso I do parágrafo 1º deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais

de balanço relativos à implantação da Política do Sistema de Mobilidade Urbana e seus resultados, realizados pelo órgão da administração municipal responsável pelo planejamento e pela gestão da mobilidade em Cascavel.

§3º A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o *caput* deverá ser atribuída na regulamentação do Sistema de Mobilidade Urbana a órgão da administração pública direta ou indireta.

Art. 101. O Órgão Municipal de Transporte e Trânsito implantará mecanismos de monitoramento e avaliação sistemática e permanente dos objetivos estabelecidos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com o objetivo de dimensionar a necessidade de ajustes no mesmo e embasar o planejamento.

§1º Para avaliar a eficácia ou qualidade do sistema de transporte coletivo, ficam criados os seguintes indicadores:

I. Evolução de usuários pagantes;
II. Evolução da frota dos diversos meios de transporte (carros, motos, bicicletas...);
III. Evolução de veículos adaptados;
IV. Adequação dos terminais de transbordo, especialmente quanto à capacidade, higiene, segurança, iluminação e acessibilidade.

§2º Os resultados do monitoramento e avaliação do Plano Municipal de Mobilidade deverão constar no Sistema único de Informações, previsto no Plano Diretor.

Art. 102. Para avaliar a segurança dos pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas e outros, serão utilizados indicadores como:

I. Variação do número de acidentes (por tipo de envolvidos);
II. Variação do número de vítimas;
III. Variação do número de acidentes com óbito.

Art. 103. Para avaliar a proteção ao meio ambiente, serão utilizados indicadores como:

I. Índices de poluição ambiental (atmosférica, sonora e visual);
II. Evolução de veículos com adaptação de tecnologias não poluentes.

Art. 104. Para avaliar a efetiva educação contínua para o trânsito, serão utilizados indicadores como:

I. Número de campanhas por segmento (motoristas, pedestres, motociclistas, carroceiros, etc.);
II. Evolução do número de pessoas atingidas pelas campanhas;
III. Resultados obtidos após a realização das campanhas.

Art. 105. Para avaliar se os deslocamentos estão mais ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos, ficam criados os seguintes indicadores:

I. Condições das calçadas;
II. Condições da arborização viária;
III. Condições da iluminação pública;
IV. Condições das estradas rurais;
V. Condições de ciclovias;
VI. Condições das vias.

Art. 106. Além dos indicadores mencionados nesta lei, deverão ser realizadas continuamente:

I. Pesquisa de satisfação em geral;
II. Pesquisa de origem/destino;
III. Localização dos pontos de conflito em relação ao número de ocorrências.

Art. 107. Poderão ser usados outros indicadores além dos citados acima, desde que seu uso seja tecnicamente justificado.

TÍTULO VIII
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 108. Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de circulação e transportes, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

§1º A regulamentação do Sistema de Mobilidade Urbana e respectivos Anexos e Relatórios Técnicos, bem como outras informações referentes ao sistema municipal de

mobilidade urbana, serão disponibilizados na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Cascavel.

Art. 109. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua publicação.

§1º Com o objetivo de definir as funções viárias, estabelecer capacidade e velocidade adequadas na operação viária e diferenciar os fluxos, deverá a regulamentação prevista no *caput* prever a Hierarquia Viária do Município.

§2º Com o objetivo de consolidar os deslocamentos a pé como um importante modal de transporte urbano e garantir acessibilidade universal, deverá a regulamentação prevista no caput prever o Plano de Rotas Acessíveis.

Art. 110. As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 111. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

I - Anexo I Codificação das estradas municipais principais (EMP) e ações específicas;

II - Anexo II Mapa de codificação das Estradas Municipais Principais (EMP) no município;

III - Anexo III Principais pontos de conflitos que requerem soluções;

IV - Anexo IV Mapa de conflitos municipal

V - Anexo V Pontos de conflito na cidade de Cascavel;

VI - Anexo VI Ponto de conflito na sede do distrito de São João do Oeste;

VII - Anexo VII Ponto de conflito na sede do distrito de São Salvador;

VIII - Anexo VIII Ponto de conflito na sede do distrito de Juvinópolis;

IX - Anexo IX Ponto de conflito na sede do distrito de Espigão Azul;

X - Anexo X Ponto de conflito na sede do distrito de Sede Alvorada;

XI - Anexo XI Ponto de conflito na sede do distrito de Rio do Salto;

XII - Anexo XII Rede cicloviária.

Art. 112. Deverão ser previstos no orçamento municipal os recursos necessários para a implementação deste Plano.

Art. 113. Qualquer proposição de alteração ou revisão desta lei deverá ser submetida à anuência do CONCIDADE Cascavel, para parecer prévio e deliberação, e à Audiência Pública.

Art. 114. Caberá ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, nos casos omissos desta Lei, consultar a Comissão Técnica de Análises - CTA e organismos competentes, para regulamentar a questão.

Art. 115. Revoga-se a Lei nº 6.062 de 18 de junho de 2012 - Plano Municipal Viário e de Transportes de Cascavel.

Art. 116. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal,

Cascavel,

Leonaldo Paranhos

Prefeito Municipal

MENSAGEM DE LEI

Excelentíssimo Presidente,

Nobres vereadores(as).

Submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros da Câmara Municipal o anexo Projeto de Lei que "Cria o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cascavel e dá outras providências".

O presente Projeto de Lei tem por objetivo encaminhar para apreciação e posterior aprovação uma proposta de lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com a **Política Nacional de Mobilidade Urbana** e o **Plano Diretor de Cascavel**.

De acordo com o **artigo 233 da lei 91 de 2017,** o Plano Diretor de Cascavel desde a sua revisão em 2017 prevê a elaboração do Plano de Mobilidade de maneira a compatibilizar, a visão e as diretrizes da legislação de mobilidade vigente no Município com aquelas da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

> **Art. 233** *Município revisará o Plano Municipal Viário e de Transportes adequando-o aos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por objetivo a melhoria das condições de circulação e acessibilidade no Município de Cascavel, atendendo às diretrizes estabelecidas nesta lei, especialmente na Estratégia Prover Transporte e Mobilidade com a Valorização do Ser Humano, bem como as relativas ao Sistema Territorial de Referência de Mobilidade.*
>
> *Parágrafo único. O Plano Municipal Viário e de Transportes passará a denominar-se Plano Municipal de Mobilidade Urbana após sua revisão.*

A **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**, instituída pela Lei nº **12.587/2012**, é um instrumento da política de desenvolvimento urbano previsto no inciso XX do art. 21 e no art. 182 da Constituição Federal. Seu objetivo é promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a

melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território nacional.

Uma das principais diretrizes da **PNMU** é a previsão da obrigatoriedade para municípios como Cascavel de executar o seu Plano de Mobilidade Municipal.

> *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 (...)*
>
> *§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios:*
>
> *I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes;*
>
> *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;*
>
> *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.*

Desde sua promulgação a **PNMU** apresenta um histórico de alterações referente à data obrigatória para aprovação do Plano de Mobilidade, em sua versão mais atualizada prevê um prazo final para 12 de Abril de 2024.

> ***Art.24****...*
>
> *...*
>
> *§ 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...*

Por meio dessa necessidade o Município contratou empresa especializada no desenvolvimento de planos de mobilidade, que em conjunto com o Instituto de Planejamento de Cascavel-IPC e a TRANSITAR desenvolveram o Plano de Mobilidade de Cascavel.

O presente projeto de lei prevê diretrizes previstas na PNMU e aborda questões críticas como o desenvolvimento de infraestruturas de transporte público eficientes e acessíveis, a promoção de modos de transporte não motorizados, e a integração de diferentes modos de transporte para facilitar a mobilidade. Ademais, o Plano de Mobilidade foi desenvolvido em conjunto com o Projeto de Ação Imediata no Trânsito – PAIT, que visa o desenvolvimento de projetos que resolvam problemas de mobilidade pontuais de maneira célere, muitos já estão sendo executados ou mesmo já foram implementados, também é válido mencionar que diversos apontamentos do PAIT foram incorporados ao Plano de Mobilidade como futuras ações a serem desenvolvidas.

Estas são, Senhor Presidente, as razões que justificam a elaboração deste Projeto de Lei que submeto à apreciação dos Senhores Membros da Câmara Legislativa, renovando a Vossa Excelência, os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Gabinete do Prefeito Municipal,

Cascavel,

Leonaldo Paranhos,

Prefeito Municipal.

Ao Excelentíssimo Vereador
ALÉCIO NATALINO ESPÍNOLA
Presidente da Câmara Municipal
Cascavel – Paraná.

ANEXO I

CODIFICAÇÃO DAS ESTRADAS MUNICIPAIS PRINCIPAIS (EMP) E AÇÕES ESPECÍFICAS:

1. DISTRITO DE DIAMANTE

Tipo	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	112	Continuidade da Estrada Municipal São Brás de São Salvador	estruturar toda ela
EMP	113	Estrada Municipal Barater - Fazenda Vitória	proposta de continuidade estruturá-la
EMP	116	Estrada Municipal Rio da Paz	estruturá-la
EMP	117	Estrada Municipal Aeroporto	proposta de continuidade de trecho próximo da EMP 407 estruturá-la
EMP	118	Estrada Municipal Barater; Estrada Municipal Gramadinho	estruturar as duas estradas
EMP	119	Estrada Municipal que vai até a EMP 203 e entre a EMP 223 e EMP 123	estruturá-la
EMP	121	Estrada Municipal Rio Saltinho	estruturá-la
EMP	205	Estrada Municipal que vai da divisa do município até Jangada Taborda	estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

EMP	206	Estrada Municipal Diamante	estruturá-la
EMP	310	Estrada Municipal - da EMP 116 até a EMP 113	estruturá-la
EMP	404	Estrada Municipal Quarenta e Sete	estruturá-la
EMP	405	Estrada Municipal Linha Peroba	estruturá-la
EMP	413	Estrada Municipal Limberger, Estrada Municipal Sanepar	estruturá-la

2. DISTRITO DE ESPIGÃO AZUL

Tipo	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	114	Estrada Municipal Lajeado Clarito	abrir trecho próximo à Sede Cascavel
			estruturar toda ela
EMP	115	Estrada Municipal Alto Bela Vista	abertura de trechos na EMP 421 e próximo a PR 486 para dar continuidade e ligar à Estrada Municipal Bo Picuá, estruturá-las
EMP	119	Estrada Municipal entre a EMP 223 1 a EMP 123	estruturá-la
EMP	123	Estrada Municipal Escolar Planaltina	estruturá-la
EMP	124	Estrada Municipal Esquina Memória	estruturá-la
EMP	217	Estrada Municipal Gelinsk	abertura de trecho próximo a EMP 216
			estruturá-la
EMP	218	Estrada Municipal Fazenda Taquaraçu	estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

EMP	220	Estrada Municipal Espigão Azul - Melissa - da EMP 115 até o Distrito e deste até a PR 180	estruturá-la
EMP	221	Estrada Municipal Rio Melissa - abertura de trechos para a ligação da estrada	estruturá-la
EMP	223	Estrada Municipal dos Pinheiros	estruturá-la
EMP	224	Estrada Municipal Santa Catarina	estruturá-la
EMP	419	Estrada Municipal Espigão Azul - Planaltina	estruturá-la
EMP	423	Estrada Municipal Arroio Gritador - abrir trecho próximo à divisa do Distrito e próximo à mata na comunidade	estruturá-la

3. DISTRITO DE JUVINÓPOLIS

Tipo	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	104	Estrada Municipal Córrego das Flores - no trecho de Juvinópolis| terá que ser feita uma via Marginal passando pela Estrada Municipal Castelo Branco até chegar na Estrada Municipal EMP 104 que vem do Rio do Salto	estruturar toda a estrada
EMP	110	Estrada Municipal Linha Velha - Proposta de continuidade até a EMP 202 e travessia do rio através de ponte	estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

EMP	202	Estrada Municipal Brigadeiro	estruturá-la
EMP	203	Estrada Municipal Dr. Maurílio;	alteração de trajeto em um trecho
		Estrada Municipal Rio das Flores	estruturar as duas estradas
EMP	205	Estrada Municipal Castelo Branco - divisa com Catanduvas,	trecho a ser aberto próximo ao rio
			estruturá-la
EMP	201	Estrada Municipal da PR 180 até a divisa do Distrito	estruturá-la
EMP	204	Estrada Municipal para substituir a EMP 406	estruturar a estrada proposta
EMP	301	Estrada Municipal da Colônia Pires até a Estrada Dr. Maurílio - EMP 202	trecho a ser aberto com travessia do rio através de construção da ponte
			estruturá-la
EMP	401	Estrada Municipal da Colônia Pires até a EMP 201 – Estrada Brigadeiro	estruturá-la
EMP	402	Estrada Municipal Colônia Pires - da Colônia Pires até a PR 180,	necessidade de ponte para travessia do rio
			trecho a ser aberto
			estruturá-la
EMP	403	Estrada Municipal 4 Fronteiras	estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

4. DISTRITO DE RIO DO SALTO

Tipo	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	103	Estrada Municipal que liga a Estrada Municipal do Pinhalzinho com a Estrada Municipal Castelo Branco (Fazenda Abraão)	estruturá-la
EMP	104	Estrada Municipal Coluna Prestes, Estrada Municipal do Pinhalzinho	verificar necessidade de abertura de trecho próximo à mata
			estruturar as duas estradas
EMP	105	Estrada Municipal - Estrada Municipal que liga a Estrada Municipal Nossa Senhora de Lourdes - Rio do Salto e a Estrada Municipal Coluna Prestes.	estruturá-las
EMP	109	Estrada Municipal Nossa Senhora de Lourdes - Linha Velha	estruturá-la
EMP	113	Estrada Municipal vem do Distrito de Diamante	necessita de abertura/prolongamento da estrada
			estruturar toda ela
EMP	204	Estrada Municipal Castelo Branco - divisa de Catanduvas – pequeno trecho passa pelo Distrito com travessia do rio através de ponte	estruturá-la
EMP	207	Estrada Municipal Córrego Seis	estruturá-la
EMP	208	Estrada Municipal entre a EMP 104 e a divisa do Município	estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

EMP	209	Estrada Municipal, entre a divisa do Município e a PR 180 – trecho a ser aberto e necessidade de ponte para travessia do rio. Trechodentro de área de Reserva Florestal,	estruturá-la
EMP	302	Estrada Municipal - liga no trecho a ser aberto na EMP 203, próximo à divisa com Juvinópolis, segue proposta de abertura até o outro lado da PR 180 até a EMP 410.	estruturá-las
EMP	305	Estrada Municipal da Arataca; Estrada Municipal Rio do Oeste	trecho a ser aberto com necessidade de ponte para travessia do rio
			estruturá-las
EMP	306	Estrada Municipal 305 que sai da EMP 109, até a PR 180	estruturá-la
EMP	307	Estrada Municipal Rio do Salto - Coluna Prestes - sai da EMP 109 e vai até São João D`Oeste.	estruturá-la
EMP	408	Estrada Municipal Arroio dos Lemos	estruturá-la
EMP	413	Estrada Municipal Rio do Salto - Rio do Oeste	estruturá-las

5. DISTRITO DE SÃO JOÃO D`OESTE

Tipo	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	101	Estrada Municipal Macedo	
EMP	102	Estrada Municipal Rio Bonito	
EMP	104	Estrada Municipal São João - São Pedro - Estrada	a estrada precisa ser toda estruturada

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

		Municipal Salto Portão - São João - Continua pela Marginal da BR 277 e vai pela Estrada Municipal Coluna Prestes	Necessidade de trevo de acesso à BR 277
EMP	106	Estrada Municipal Sapucaia Estrada Municipal Fazenda Piquiri	estruturá-las
EMP	107	Estrada Municipal Rio Tesouro	estruturar toda ela
EMP	210	Estrada Municipal Theobaldo Bresolim	
EMP	212	Estrada Municipal Jacob Munhak	melhorar o acesso à BR 277 e tem início na BR indo até próximo a Sede do Distrito de São João
EMP	212	Estrada Municipal Slavieiro	
EMP	212	Estrada Municipal Cachoeira Alta	
EMP	213	Estrada Municipal Colônia Esperança - inicia na EMP 107	abrir parte do trecho entre EMP 106 - EMP 107, os trechos entre EMP 106 - EMP 309 e EMP 309 - EMP 212 estão abertos totalmente devendo estruturar toda a estrada;
EMP	213	Estrada Municipal Barbeiro	estruturar toda ela
EMP	303	Estrada Municipal dos Buenos	
EMP	304	Estrada Municipal das Cachoeiras	
EMP	305	Estrada Municipal Centenário	
EMP	306	Estrada Municipal Rio Tourinho; Estrada Municipal da Bandeira	

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

EMP	309	Estrada Municipal Comil	estruturá-la
EMP	311	Estrada Municipal Barreiro	estruturá-la e no sentido EMP 106 a São Joã
EMP	312	Estrada Municipal Shangri-La	
EMP	420	Estrada Municipal Colônia Barreiro	
EMP	421	Estrada Municipal que tem início na EMP 305 e segue até a Comunidade de Santa Terezinha	estruturá-la
EMP	422	Estrada Municipal - tem início na BR 369 e segue até a EMP 310	estruturá-la
EMP	424	Estrada Municipal Barzoto	
EMP	425	Estrada Municipal que tem início na EMP 428 e segue até o Distrito	
EMP	426	Estrada Municipal Gaipa	
EMP	427	Estrada Municipal Bazotti	
EMP	428	Estrada Municipal Escolar Rio Bonito	
EMP	429	Estrada Municipal Cachoeira Baixa	
EMP	430	Estrada Municipal que tem início na divisa do perímetro do Município e segue até a EMP 306.	

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

6. DISTRITO DE SÃO SALVADOR

Tipo	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	106	106|Estrada Municipal Ferroeste, travessia da ferrovia e da BR 277 através do trevo, Estrada Municipal do Termas, da PR 180 até a EMP 207	estruturá-las
EMP	108	Estrada Municipal que liga a Estrada dos Acampados, passa pela| Estrada Colônia Penal e vai até São Salvador	necessita abrir diversos trechos estruturá-la
EMP	109	Estrada Municipal São Roque - São Salvador	necessita estruturá-la
EMP	111	Estrada Municipal Alto São Salvador; Estrada Municipal do Grando	verificar necessidade de abertura de trecho, estruturá-las
EMP	112	Estrada Municipal São Brás	estruturá-la
EMP	113	Estrada Municipal	proposta de continuidade (Diamante, Rio do Salto) estruturar
EMP	116	Estrada Municipal Rio da Paz - passa por um pequeno trecho no Distrito	estruturar
EMP	209	Estrada Municipal dos Acampados	trecho que vem da PR 180 é só estruturar - trecho a ser aberto entre a divisa com Rio do Salto e a EMP 108 estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

EMP	211	Estrada Municipal que sai da EMP 111 até a EMP 418,	necessidade de confirmar a abertura da estrada no trecho de mata
			estruturá-la
EMP	308	Estrada Municipal Scanagatta	estruturá-la
EMP	407	Estrada Municipal Scanagatta	estruturá-la
EMP	411	Estrada Municipal Alto Bom Retiro	estruturá-la
EMP	412	Estrada Municipal Colônia Penal Agrícola da EMP 109 até a EMP 108 e da EMP 108 até a EMP 106	estruturá-la
EMP	416	Estrada Municipal que sai da EMP 111 até a PR 180	estruturá-la

7. DISTRITO DE SEDE ALVORADA

Tipo	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	120	Estrada Municipal Novo Horizonte	estruturá-la
EMP	122	Estrada Municipal São Martim	estruturá-la
EMP	125	Estrada Municipal Escolar Lopeí	estruturá-la
EMP	126	Estrada Municipal Fazenda Pizzato	executar melhorias na marginal da BR 467
			estruturá-la
EMP	127	Estrada Municipal Oleolar	estruturá-la
EMP	128	Estrada Municipal próximo a divisa com o Município de Toledo	abrir um trecho próximo à comunidade
			estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

EMP	214	Estrada Municipal do Perímetro Municipal à EMP 122 - São Martim	estruturá-la
EMP	216	Estrada Municipal Três Lagoas	possui pequeno trecho a ser aberto
			estruturá-la
EMP	219	Estrada Municipal Chaparral	estruturá-la
EMP	222	Estrada Municipal entre a EMP 128 e a EMP 127	estruturá-la
EMP	313	Estrada Municipal das Torres	estruturá-la
EMP	314	Estrada Municipal Três Eucaliptos	estruturá-la
	315	Estrada Municipal São Pedro Lopeí	estruturá-la
	316	Estrada Municipal que sai da Sede do Distrito e segue até a EMP 416	estruturá-la
	317	Estrada Municipal Sede Alvorada	estruturá-la
	406	Estrada Municipal Arroio Cará	estruturá-la
	409	Estrada Municipal São Francisco	estruturá-la
	410	Estrada Municipal do Vivian	estruturá-la
	414	Estrada Municipal Meurer - estruturá-la; Estrada Municipal São Roque do Lopeí	abertura de trecho próximo a BR 467
			estruturá-la
EMP	415	Estrada Municipal Rio das Antas	estruturá-la
EMP	417	Estrada Municipal do Mahal	estruturá-la

Rua Paraná, 5000 - Caixa Postal 115 - CEP 85807-900 - CNPJ 76.208.867/0001-07

Fls. 301

ANEXO
II



INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

ANEXO: **I - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL**
MAPA: **01 - CODIFICAÇÃO DAS ESTRADAS MUNICIPAIS PRINCIPAIS**

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 85.000	01	I

ANEXO III

PRINCIPAIS PONTOS DE CONFLITOS QUE REQUEREM SOLUÇÕES:

1 - Conflitos de circulação dos veículos / equipamentos urbanos de transporte coletivo:

1.1 - CIDADE DE CASCAVEL

1. Encontro das Ruas Turqueza, Espinélio, Tito Muffato, Aimorés, Opala e Carijós;
2. Encontro da Rua Aluísio de Azevedo com Rua Fagundes Varela, Rua Osvaldo Aranha e Rua Maranhão no Bairro Alto Alegre;
3. Encontro da Rua Maria Tereza Figueiredo e Rua Galileu, no Bairro Interlagos.
4. A transposição da Avenida Brasil é um gargalo para quem utiliza a Rua Jacarezinho, havendo formação de filas no local.

Há convergência de fluxos de quem vem da Avenida Brasil e realiza loop de quadra para acessar a Zona Norte, de quem utiliza o eixo das Ruas Rio Grande do Sul e Machado de Assis, e de quem utiliza as Ruas Terra Roxa e Olindo Periolo.

5. Transposição da Avenida Brasil pela Rua Erechim.

Trata-se de um dos principais fluxos para acesso à Zona Norte de quem está ao sul da Avenida Brasil. Atualmente há pouca capacidade na aproximação da Rua Erechim e uma grande quantidade de veículos realizando giro à esquerda proibido na Avenida Brasil.

O estudo do gargalo pode envolver as vias adjacentes, como a Rua Paulista e Rua Paraná, que podem sofrer adequação de circulação para aumentar a fluidez e uso das saídas disponíveis para Zona Norte, especialmente no pico da tarde.

6. Entroncamento da Rua Maracaí com a Rua Jacarezinho.

A conversão à esquerda para acessar a Rua Jacarezinho possui conflitos e há formação de fila na Rua Maracaí, chegando a ocupar diversos quarteirões.

7. Entroncamento da Rua Gandhi com a Avenida Piquiri.

Como ambas as vias possuem mão dupla, o excesso de veículos acaba saturando o semáforo. Assim como na Zona Norte, a Zona Sul é cortada por uma rodovia, a BR-277, havendo restrição de capacidade nas transposições existentes.

8. Semáforo no eixo formado pela Rua da Lapa e Rua Padre Carlos Nitzko com Rua Pedro Carlos Neppel.

Semáforo em via de mão única, mas com estrangulamento para apenas uma faixa no local, havendo possibilidade de readequação.

9. Cruzamento da Rua Itália e Rua Áustria.

O Fluxo elevado de veículos faz com que seja um ponto de conflitos relevante.

10. Rua Rio da Paz, próximo a Avenida Carlos Gomes, sendo a principal saída do bairro, mas com limitação da capacidade e necessidade de semaforização.

11. Cruzamento da Rua Tupiniquins com a Avenida Tito Muffato.

Eixo de hierarquia importante, os veículos têm dificuldade em encontrar uma oportunidade para cruzar a via.

12. Cruzamento das Ruas Tupininambás e Tupis com a Avenida Tito Muffato.

Eixos de hierarquia importantes, os veículos têm dificuldade em encontrar oportunidade para cruzar a via.

13. Cruzamento das Avenidas Brasil e Tito Muffato.

O crescimento previsto para leste exigirá implantação de dispositivo de tráfego.

14. Cruzamento da Avenida Assunção e Avenida Tancredo Neves.

Fluxo elevado com grande número de acidentes. A retenção está localizada muito longe do cruzamento.

15. Travessias da Avenida Brasil.

Grande trecho com aberturas no canteiro central, mas sem semáforos, o que gera risco de acidentes.

16. Estação central do transporte público apresenta formação de filas.

17. O acesso ao Terminal Leste vindo da Avenida Rocha Pombo apresenta formação de filas, pois há necessidade de aguardar a oportunidade para cruzamento do sentido oposto.

2 - CONFLITOS QUE REQUEREM LIGAÇÃO OU PROLONGAMENTO DE VIAS:

1. Ligação da Rua Bororós com a Avenida Tito Muffato e encontro com a Rua Barawanas;

2. Prolongamento da Rua Fagundes Varela até a Rua Indira Gandhi;

3. Ligação das Ruas Belém, Pedro Américo e Rio Grande do Norte;

4. Abertura da Rua Pedro Ivo ligando os loteamentos Jardim Canadá e Jardim Social Americano; da Rua Dom Pedrito até a Rua Cruz Alta, da Rua Pelotas seguir até a Rua 13 de Maio;

5. Ligação da Rua Chopinzinho com a Rua Citrino e prolongamento da Rua Tupinambás até o limite do Perímetro Urbano e ajustes entre a Rua Espinélio e Clevelândia;

6. Ligação da Rua Flor da Serra com Rua da Amizade e regularização de trecho da Rua da Pedreira;

7. Abertura da Avenida das Torres no Bairro Guarujá;

8. Ligação da Rua Romário Correa de Oliveira com a Rua Aníbal Lopes da Silva;

9. Projeto para prolongamento da Avenida Toledo até o trevo da BR 467;

10. Projeto de Ligação da Rua Nereu Ramos com a Rua Jorge Lacerda, próximo ao Trevo da BR 467, duplicação da Rua Jorge Lacerda neste trecho;

11. Projeto para prolongamento da seqüência da Avenida Toledo, considerar a seqüência pela Avenida Guaíra até a BR 467 como opção de estudo;

12. Ligação da Rua Poente do Sol com a Rua Rio das Antas; rever o traçado da Rua Poente do Sol com Rua Bocaiúva do Sul;

13. Prolongamento/ligação da Rua Panamá a partir da Rua Romeu Caponi;

14. Projeto para abertura da Avenida Antonio Kucinski (Avenida das Torres) entre a Rua Eucalipto e Rua Jorge Lacerda e ligação deste prolongamento com a Rua Antonio Damian no Loteamento Jardim Metropolitano;

15. Projeto para solução do conflito no encontro das vias: Rua Bororós, Selvino Casagrande, Silvino Blender e Potiguaras;

16. Estudos para solucionar a continuidade da Rua Minas Gerais após a Rua Jacarezinho;

17. Estudos para solução dos acessos à Avenida Tito Muffato.

18. Prolongamento da Rua Vicente Machado.

2.1 - NOS DISTRITOS:

2.1.1 - SEDE ALVORADA

1. Projeto de Abertura da Rua Maria Madalena Hoff para ambos os lados.

3 - CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS E ESTRADAS MUNICIPAIS PRINCIPAIS (EMP):

1. Interseção da Rua do Cowboy e Estrada da Pedreira com a BR 277;
2. Melhorar o acesso da BR 277 na Avenida Carlos Gomes, sentido centro;
3. Interseção entre a via que liga a Avenida Rocha Pombo à BR 277 e à Rua Munique;
4. Interseção da BR 277 com a Rua Áustria e prolongamento da Rua Olindo Periolo;
5. Transposições da BR 467 na Rua Medianeira;
6. Na chegada às rodovias prever acesso seguro.
7. Transposição da BR 277 pela Rua Benjamin Constant.
8. Transposição da BR 277 pela Rua Souza Naves

Com semáforo em ambos os lados da via e fluxo em ambos os sentidos da marginal sul, há grande quantidade de conflitos e formação de filas ao longo do dia, se tratando de um dos principais conflitos do município. Pode ser impactado pela duplicação da BR 277 e há pouca oportunidade de melhorias caso não haja ampliação ou criação de nova via.

3.1 - NOS DISTRITOS:

3.1.1 - SEDE ALVORADA

1. Acessos, marginais e transposições da BR 467 no perímetro urbano de Sede Alvorada;
2. Rua Ernesto Luiz Pizzato com acesso ao interior do distrito;
3. Rua José Jures com acesso ao interior do distrito.

3.1.2 - ESPIGÃO AZUL

1. Acessos à Rua 3 e marginais da PR 486 no perímetro urbano de Espigão Azul;
2. Acessos da PR 486 à Rua 5, no perímetro urbano de Espigão Azul.

3.1.3 - SÃO JOÃO D`OESTE

1. Acessos, marginais e transposições da Estrada Municipal Jacob Munhak no perímetro urbano de São João D`Oeste;
2. Acesso da Rua Ipê à Avenida São João;
3. Saída para Braganey, readequar a via;
4. Avenida das Palmeiras com acesso ao interior do distrito.

3.1.4 - SÃO SALVADOR

1. Acessos da PR 180 com a Estrada Scanagatta, no perímetro urbano de São Salvador;
2. Acessos da PR 180 com a Rua Lateral;
3. Cruzamento da Estrada Scanagatta com a Estrada São Roque, para o interior do distrito.

3.1.5 - RIO DO SALTO

1. Acesso da PR 180 com a Via Paisagística projetada;
2. Adequação, acessos e transposição da PR 180 no perímetro urbano de Rio do Salto;
3. Acesso para o interior a partir da Rua Castelo Branco;
4. Acesso para o interior a partir da Rua Getúlio Vargas;
5. Acesso para o interior a partir da Rua das Flores - oeste;
6. Acesso para o interior a partir da Rua das Flores - leste.

3.1.6 - JUVINÓPOLIS

1. Acessos e marginais da PR 180 no perímetro urbano de Juvinópolis, cruzamento com a ciclovia projetada para a vila rural;
2. Acesso da PR 180 à Rua Três Meninas e Rua dos Pioneiros;
3. Cruzamento da Avenida Paulista, Rua Castelo Branco e Rua Três Meninas;
4. Acesso para o interior do distrito pela Rua Três Meninas.

4 - CONFLITOS QUE REQUEREM READEQUAÇÃO, REGULARIZAÇÃO OU ALARGAMENTO:

1. O tratamento da Avenida Brasil deverá contemplar ciclovia em toda sua extensão, canteiro central ampliado e tratado como parque, medidas para redução da velocidade de circulação do automóvel: alargamento de passeios, redução da largura da pista, criação de áreas de estacionamento público no sistema de ESTAR, entre os dois terminais de transbordo;
2. Rever o acesso à pista dupla na Rua Manaus, cruzamento da Avenida Guaíra com a Rua Presidente Juscelino Kubitschek;
3. Estudar acesso das vias à Rua Jacarezinho, entre Avenida Brasil e BR 467, conforme estabelecido no sistema viário, buscando o prolongamento das vias;
4. O semáforo instalado no viaduto de travessia da BR-467 possui 3 fases, precisando atender os fluxos da Rua Ipanema com a Marginal da BR-467. Trata-se de um grande gargalo que precisa de adequação de capacidade.
5. O semáforo na Avenida Rocha Pombo com a Avenida Brasil também possui 3 fases, precisando de adequação.
6. A rotatória na ligação da Rua Jacarezinho com eixos das Ruas Machado de Assis /Rio Grande do Sul e Ruas Bom Jesus/São Paulo.
Volume de veículos gera congestionamento nas aproximações, cujo desenho pode ser reavaliado
7. O acesso entre o Bairro Morumbi e a BR 369 possui geometria inadequada, com grande risco de segurança.
8. Rotatória na BR 277 com a Rua Veneza.
Transposição em rotatória, com baixa visibilidade. A capacidade aferida é de apenas 250 veículos por hora, insuficiente para uma transposição, sendo que há alto risco de acidentes.
9. Acessos do Terminal Urbano Sul. Além do congestionamento na Rua Rio da Paz, os giros de acesso ao terminal são críticos, conflitando com as faixas de tráfego. Há necessidade de adequação geométrica.
10. Capacidade de fluxo nos eixos Norte-Sul, em especial nas travessias da Avenida Brasil.

Enquanto os eixos leste-oeste possuem 3 faixas de tráfego, estes possuem apenas duas. Também há dificuldade na sincronia semafórica, cabendo estudar melhorias na região.

11. Travessia da Avenida Brasil possui limitação de capacidade.

12. Cruzamento da Rua Barão do Cerro Azul com a Rua Erechim possui limitação de capacidade em semáforo.

13. Cruzamento de eixos de grande volume, com limitação de capacidade semafórica e congestionamento.

14. Confluência de eixos arteriais, com limitação de capacidade e limitação de geometria na Rua Vitória

15. Canteiro central da Avenida Carlos Gomes não permite conexão entre bairros, concentrando os fluxos de travessia em poucas vias.

16. Cruzamento de eixos de grande volume, com grande fluxo e pedestres, havendo formação de filas nos semáforos.

17. Cruzamento de eixos de grande volume sem semáforo, havendo poucas oportunidades para cruzamento.

4.1 - NOS DISTRITOS:

4.1.1 - ESPIGÃO AZUL

1. Cruzamento das Ruas "1", "3" e "6", melhorar o traçado das vias;
2. Cruzamento das Ruas "1" e "4", melhorar o traçado das vias.

Fls 302

ANEXO IV

NDA - PONTC :LITO:

:ONFLITOS QUE REQUEREM LIGAÇÃO
)U PROLONGAMENTO DE VIAS;

:ONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS
)U INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

ÇÃO:
; ESPECIFICAS PARA CADA ESTRADA
L PRINCIPAL (EMP) ENCONTRAM-SE
) DO PLANO VIÁRIO E DE TRANSPORTES,
) I - CODIFICAÇÃO DAS ESTRADAS
IS PRINCIPAIS (EMP) E AÇÕES ESPECÍFICAS.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

ANEXO: **II - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL**
MAPA: **01 - MAPA DE CONFLITOS MUNICIPAL**

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 85.000	01	II

IPC
Fls. 303

ANEXO
V



IPC
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

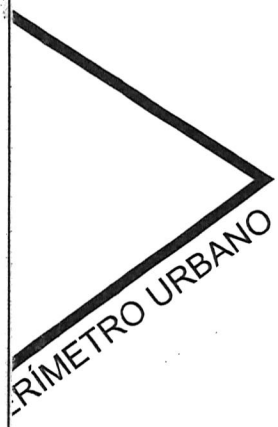
ANEXO: **III - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL**

MAPA: **01 - PONTOS DE CONFLITO NA CIDADE DE CASCAVEL**

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 25.000	01	III

IPC
Fl. 304

ANEXO
VI



LEGENDA:

- VIA RÁPIDA
- PROPOSTA VIA MARGINAL (EXECUÇÃO DE VIAS MARGINAIS)
- VIA COLETORA
- VIA LOCAL
- PERÍMETRO URBANO
- PARQUE LINEAR

LEGENDA - PONTOS DE CONFLITO:

3.1.3. CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

ANEXO: IV - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

MAPA: 04 - PONTOS DE CONFLITO NA SEDE DO DISTRITO DE SÃO JOÃO D'OESTE

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 5.000	04	IV

Fls. 305

ANEXO
VII

.4.2

PARA RIO DO SALTO

LEGENDA:

- VIA RÁPIDA
- PROPOSTA VIA MARGINAL (EXECUÇÃO DE VIAS MARGINAIS)
- VIA COLETORA
- VIA LOCAL
- PERÍMETRO URBANO
- PARQUE LINEAR

LEGENDA - PONTOS DE CONFLITO:

3.1.4. CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

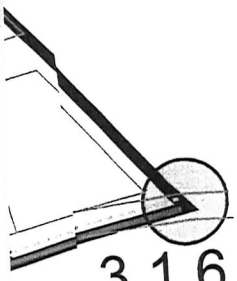
ANEXO: IV - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

MAPA: 05 - PONTOS DE CONFLITO NA SEDE DO DISTRITO DE SÃO SALVADOR

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 5.000	05	IV

FLS. 306

ANEXO
VIII



LEGENDA:

- VIA RÁPIDA
- PROPOSTA VIA MARGINAL (EXECUÇÃO DE VIAS MARGINAIS)
- VIA COLETORA
- VIA LOCAL
- PERÍMETRO URBANO

LEGENDA - PONTOS DE CONFLITO:

3.1.6. ◯ CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

ANEXO: IV - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL
MAPA: 02 - PONTOS DE CONFLITO NA SEDE DO DISTRITO DE JUVINÓPOLIS

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 5.000	02	IV

307

ANEXO IX

A LOCALIDAD

LEGENDA:

- VIA RÁPIDA
- PROPOSTA VIA MARGINAL (EXECUÇÃO DE VIAS MARGINAIS)
- VIA COLETORA
- PERÍMETRO URBANO
- VIA LOCAL

LEGENDA - PONTOS DE CONFLITO:

3.1.2. ◯ CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

4.1.1. ◯ CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

IPC

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

ANEXO: IV - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

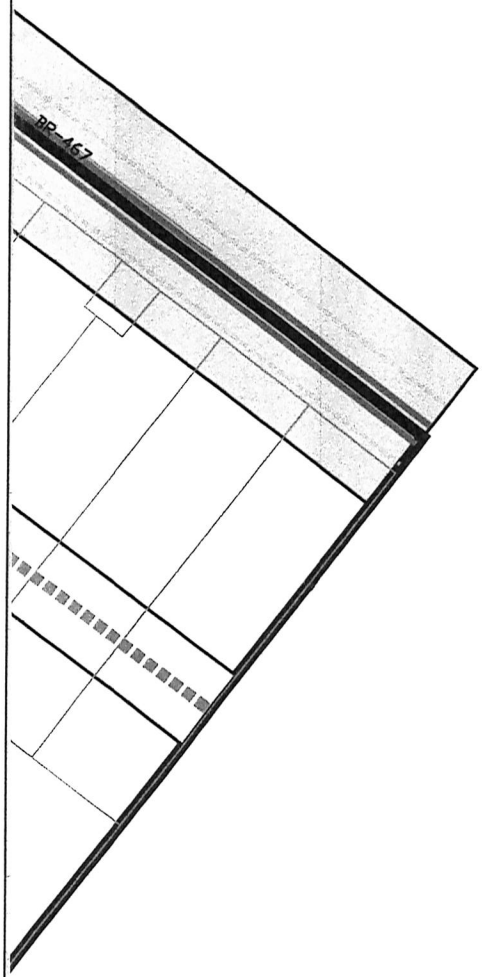
MAPA: 01 - PONTOS DE CONFLITO NA SEDE DO DISTRITO DE ESPIGÃO AZUL

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 5.000	01	IV

Fls. 308

ANEXO

X



LEGENDA:

- VIA RÁPIDA
- PROPOSTA VIA MARGINAL (EXECUÇÃO DE VIAS MARGINAIS)
- VIA COLETORA
- VIA LOCAL
- PROPOSTA VIA COLETORA
- PERÍMETRO URBANO

LEGENDA - PONTOS DE CONFLITO:

2.1.1. ○ CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

3.1.1. ○ CONFLITOS EM TREVOS, ACESSOS OU INTERSEÇÕES COM RODOVIAS

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

ANEXO: IV - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

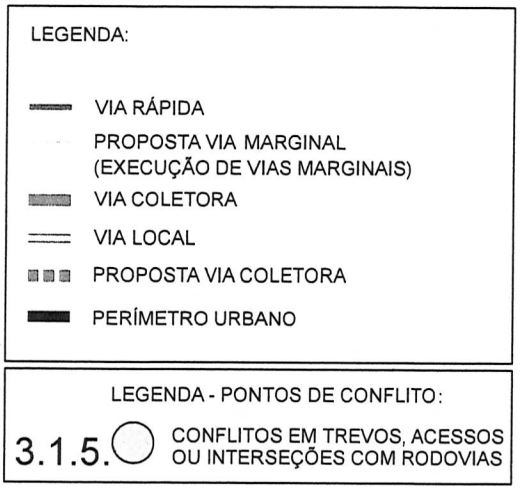
MAPA: 06 - PONTOS DE CONFLITO NA SEDE DO DISTRITO DE SEDE ALVORADA

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 5.000	06	IV

Fls. 309

ANEXO

XI



INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

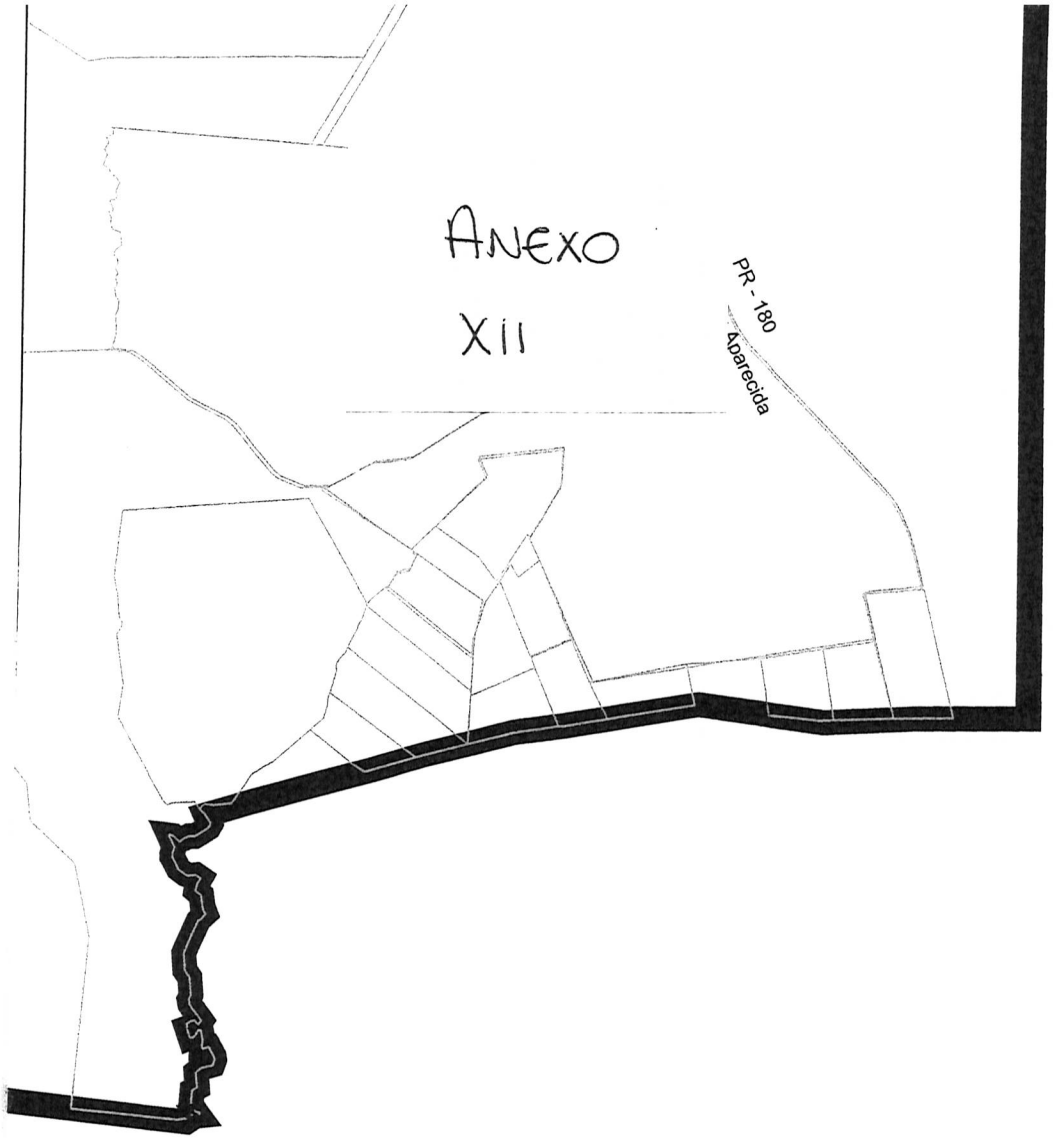
ANEXO: IV - PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

MAPA: 03 - PONTOS DE CONFLITO NA SEDE DO DISTRITO DE RIO DO SALTO

PRODUTO:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 5.000	03	IV

ANEXO

XII



LEGENDA

- EXISTENTES
- FASE 01
- FASE 02
- FASE 03
- FASE 04
- TERRITÓRIO VERDE
- CICLOFAIXAS RODOVIAS

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

IPC

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE CASCAVEL

LEI 0000/2023 PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

ANEXO: VII - PLANO MUNICIPAL DE REDE CICLOVIÁRIA DE CASCAVEL

MAPA: 01 - REDE CICLOVIÁRIA

AUTORIA:	DATA:	ESCALA:	Nº MAPA :	ANEXO :
IPC, TRANSITAR, LOGIT	SET. / 2023	1 / 18.000	01	VII