O Prefeito Municipal de Irati, Estado do Paraná, no uso de suas atribuições legais, conferidas pela Lei Orgânica Municipal, em especial o art. 68, I, dentre outros dispositivos legais aplicáveis à espécie, apresenta a consideração desta Casa de Leis, o seguinte:

PROJETO DE LEI Nº 171/2016

Súmula: Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Irati, Estado do Paraná, e dá outras providências.

Art. 1º. Esta lei estabelece o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, regulamenta a Política de Mobilidade Urbana estabelecida no Plano Diretor Municipal, considerando os dispositivos pertinentes da LF 12.587 de 3/1/12 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e artigos. 21, inciso XX e 182 da CF/88, que trata da política de desenvolvimento urbano.

Art. 2º. Consolidando os diversos projetos, programas e planos voltados à acessibilidade e à mobilidade urbana do município, o PlanMob-Irati regulamenta a política de Mobilidade Urbana cujo objeto é a interação do conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso no espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte. O objetivo dessa Lei regulamentar é proporcionar o acesso amplo e democrático às pessoas e seu acesso às facilidades, serviços e oportunidades que a cidade oferece, envolvendo e relacionando, sempre, os sistemas viários e de transportes às funções da cidade.

Art. 3º. A política de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana. Mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, através de calçadas, vias, veículos e ciclovias, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Art. 4º. As diretrizes da Política de Mobilidade Urbana tem como objetivos:

I - Integrar a política de mobilidade urbana com o a de uso do solo e desenvolvimento urbano- Plano Diretor de Irati, assim como com a legislação de usos e ocupação do solo de Irati-PR, Lei de Zoneamento;

II – Priorizar projetos de Mobilidade Urbana de Transporte Público estruturadores e indutores da ocupação urbana integrada do Município;

III – Priorizar os meios não motorizados sobre os motorizados;

IV – Priorizar os serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

V – Proporcionar a complementaridade entre meios de Mobilidade Urbana e serviços públicos de transporte coletivo e transporte não motorizado;

VI – Diminuir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade;

VII – Incentivar o desenvolvimento tecnológico e o uso de energias renováveis e não poluentes.

CAPÍTULO I

DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 5º. O sistema de transporte público coletivo de Irati-PR, como política pública terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município. O atendimento do transporte público será estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique implantação dos serviços, considerando-se atendida todas as regiões com cobertura espacial de até 500 metros das vias onde passa serviços de transporte público coletivo. A rede de serviços de transporte público será composta de serviços radiais dos bairros a área central do Município e serviços perimetrais que interligam bairros distintos sem passar pela área central do Município.

Art. 6º. As linhas de transporte público executarão simultaneamente as funções de:

I - captação na área de origem;
II -transporte da origem ao destino;
III - distribuição na área de destino;
IV – integração com os diversos modais

Art. 7º. Caberá a Secretaria de Obras e Serviços Urbanos implementar alterações de itinerários, frequência, oferta e demais relacionados ao Transporte Público Municipal, conforme projeto operacional básico em anexo a presente lei.

Art. 8º. Deverá a Administração Pública Municipal proceder a modernização do sistema de cobrança de tarifa do transporte coletivo urbano exigindo-se da concessionária a utilização de instrumentos que que agilizem o procedimento trazendo, assim, rapidez e comodidade para os usuários.

Parágrafo único. No processo licitatório de concessão exigir-se-á a implantação de sistema de bilhetagem eletrônica pela concessionária em seus veículos e garagens, conforme descrito no anexo I do presente plano.

CAPITULO II

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 9º. O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infra-estrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 10. A hierarquia viária do município fica dividida em vias estruturais, arteriais, coletoras e locais conforme o Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações pertinentes.

I - As vias estruturais configuram um anel viário perimetral do município, com alta fluidez de tráfego, baixa acessibilidade ao uso lindeiro e alta acessibilidade às distintas áreas do Município;

II - As vias arteriais correspondem à estrutura principal do sistema viário, com média fluidez de tráfego, próprias para operação do sistema de transporte coletivo, média acessibilidade ao uso lindeiro e média acessibilidade às distintas áreas do Município;

III - As vias coletoras recebem e distribuem o tráfego entre as vias arteriais e locais, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade ao uso lindeiro e às distintas áreas do município, integração com o uso e ocupação do solo, e próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo, compartilhado com o tráfego geral;

IV - As vias locais promovem a distribuição do tráfego local, apresentando baixa fluidez de tráfego, alta acessibilidade ao uso lindeiro, caracterizando-se pela intensa integração com o uso e ocupação do solo.

Art. 11. A caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância, ficará a critério da Secretariade Obras e Serviços Urbanos, consultadas as demais Secretarias envolvidas, de acordo com a Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo existentes, e exigirá:

I - Gabarito específico e critérios mínimos;
II - Interligação da nova via ao sistema viário existente;
III - Em consonância com hierarquia do sistema viário acima citado.

Art. 12. As intervenções a serem realizadas a curto prazo são as seguintes:

I - Intervenções no Trânsito:

- o sentido do trânsito na Rua Alfredo Bufren deverá ocorrer em mão-dupla realizando-se o ajuste das vagas relativas ao Estacionamento Regulamento – Estar, conforme anexo II;

- adequação do binário entre as Ruas Trajano Grácia/Rua 19 de Dezembro e Rua Antônio Cândido Cavalin conforme anexo II, devendo a Secretaria de Obras e Serviços Urbanos convocar audiência pública exclusiva para tal finalidade com a devida notificação dos proprietários de imóveis, tanto residenciais quanto comerciais destas vias para eventual implementação;

- eliminação da rótula na confluência das Ruas 15 de Novembro e 19 de Dezembro, conforme anexo II;

II - Estruturação de vias:

- implantação de Rede Cicloviária proposta, conforme anexo II

Art. 13. As intervenções a serem realizadas a médio prazo são as seguintes:

I - Acesso a UNICENTRO

- estruturação/pavimentação das seguintes vias: Avenida Noé Rebesco, Rua Antonio Borazo, Rua Chile, Rua Canadá, Rua Miguel Gadens e Rua José Freitas dos Santos;

- solução na interseção das avenidas Noé Rebesco e Getúlio Vargas com a construção de rótula;

II - Acesso ao Instituto Federal do Paraná/Vila Matilde

- estruturação das vias: Avenida Paraná, Rua Bahia, Rua Augusto Anciutti Sobrinho;

- implantação de nova alternativa de acesso a partir do prolongamento da Rua Cel. Pires.

III - Intervenção na rodovia federal – BR -153

- implantação de espaço para pedestres e ciclistas;

- implantação de acostamentos;

- adequação dos pontos de parada do transporte coletivo;

- implantação de soluções adequadas para acesso e transposições da rodovia, nas interseções assinaladas no anexo II;

Art. 14. As diretrizes de intervenções a longo prazo são as seguintes:

- continuidade/expansão da Avenida Getúlio Vargas até a Unicentro;

- continuidade da avenida marginal ao ramal ferroviário;

- passagem inferior à BR-153 (Alameda Virgilio Moreira) para acesso a área central.

Art. 15. As ações a curto prazo deverão observar:

I - Legislação

- lei do sistema viário – cumprir o disposto no plano diretor municipal;

- editar atos relativos a regulamentação do trânsito municipal.

II – Sinalização Viária

- adequar a sinalização vertical normativa de trânsito e a sinalização horizontal às normas e padrões vigentes.

III- Estacionamento Rotativo

- expandir o sistema para outras vias com atividades de comércio e serviços.

IV - Acessibilidade

- definir padrões para a implantação de calçadas para a área central e para outras vias, de acordo com a classificação viária;

- atender ao disposto na “NBR – 9050” quanto a implantação de rampas em travessias de pedestres;

- promover ações para a implantação de calçadas em vias pavimentadas.

V – Estrutura Viária

- desenvolver estudos quanto a diretrizes para a o sistema viário principal em áreas de expansão.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 16. O sistema cicloviário do município busca dar condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte.

Art. 17. O trajeto do sistema cicloviário e de circulação de pedestres abrange a área urbanizada do município, e ficará a critério da Secretaria de Obras e Serviços Urbanos estabelecer as rotas de acordo com a demanda, tendo por base o contido no anexo II.

Art. 18. O sistema cicloviário do município fica dividido em:

I - Ciclovias;
II - Ciclofaixas.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas separadas por meio de barreiras físicas das pistas de rolamento de veículos.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas, devidamente sinalizadas, junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

Art. 19. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de:

I - 1,50 m para pistas de ciclovias de sentido único de circulação e de 2,50 m para pistas com sentido duplo de circulação.
II - 1,20 m para pista de ciclofaixas não sendo permitido pistas com sentido duplo de circulação.

Art. 20. Poderão ser instalados, de acordo com a demanda, o estudo do número de vagas, tipologias e locais específicos a instalação de bicicletários nos principais pólos de atração de ciclistas e terminais urbanos do município, a critério da Secretaria de Obras e Serviços Urbanos e conforme anexo II.

CAPÍTULO IV

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Art. 21. Na destinação da área da via férrea que corta o Município esta deverá ser integrada ao plano de mobilidade após estudos técnicos e análise da Secretaria de Obras e Serviços Urbanos.

Art.22. O PlanMob deverá ser revisado e atualizado a cada 5 (cinco) anos e/ou mediante solicitação do Executivo e do Legislativo Municipal de estudos para alterações.

Art.23. Será criado um Conselho Consultivo específico para acompanhamento e alterações, que se fizerem necessárias a esta Lei.

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PAÇO MUNICIPAL DOIS DE ABRIL, em 12 de dezembro de 2016.

Odilon Rogério Burgath

Prefeito Municipal

PROJETO DE LEI Nº 171/2016

Súmula: Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Irati, Estado do Paraná, e dá outras providências.

JUSTIFICATIVA

Senhor Presidente.

Nobres Vereadores.

Encaminhamos o presente Projeto de Lei para apreciação de Vossas Excelências ante o Município de Irati/PR ter realizado a confecção de Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob, através da contratação de empresa especializada, para apresentação de propostas de adequação/modernização do sistema de transporte coletivo urbano, intervenções estruturantes no trânsito da cidade bem como o apontamento de soluções futuras para melhor fluidez do tráfego, comodidade dos usuários e planejamento futuro do sistema.

O plano de mobilidade foi construído através de relatórios que se encontram arquivados junto a Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação. As visitas técnicas e a elaboração do documento proporcionaram a realização de audiências públicas referendando o PlanMob, conforme anexos.

Assim sendo, o presente plano que segue para vossa análise tem por objeto democratizar o acesso universal à cidade, possibilitando o fácil deslocamento das pessoas e bens no espaço urbano. Além disso, as presentes diretrizes apresentadas vem estimular a redução de custos e impactos ambientais, sociais e econômicos, tornando o sistema mais ágil moderno.

A aprovação do presente plano, com suas medidas estruturantes, também significará importante avanço no sentido da obtenção de recursos federais/estaduais para obras de infraestrutura em vias do espaço urbano já que é requisito fundamental o Município possuir tal documento devidamente elaborado e aprovado.

Certos da sensibilidade política e do entendimento que permeia as ações desta nobre Casa de Leis, solicitamos a apreciação favorável.

Atenciosamente

Odilon Rogério Burgath

Prefeito Municipal