



Plano de Mobilidade de Medianeira/PR

P9 – Relatório de Consolidação do PMU



RELATÓRIO DE CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE
MEDIANEIRA

Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira

PRELIMINAR

CURITIBA

2023



PREFEITO MUNICIPAL

Antonio França Benjamim

VICE-PREFEITO

Evandro Rohling Mees

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO

Solange Aparecida de Lima

SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS

Isaías França Benjamim

COORDENAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Candida Fachineto Paz



EQUIPE TÉCNICA DE ACOMPANHAMENTO DA PREFEITURA

Andressa Mayara Paloschi

Arquiteta e Urbanista

Carta Ott

Arquiteta e Urbanista

Eduardo Ziglioli

Engenheiro Ambiental e Engenheiro Civil

Marcos Giovanni Rigotti

Fiscal do Planejamento

Marcus Vinicius Martins Vargas Prudêncio

Engenheiro Civil

Michelle Seben

Arquiteta e Urbanista

Noely Giasson Bau

Diretora do Medtran

Vinicius Cerezer Seben

Engenheiro Civil

LISTA DE QUADROS

QUADRO 2.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR.....	17
QUADRO 5.1.1 – INDICADORES DE DESEMPENHO DO PLANO DE MOBILIDADE DE MEDIANEIRA	35
QUADRO 5.1.2 – PORCENTAGEM (%) DA MATRIZ MODAL QUE REALIZA LOCOMOÇÃO PEDONAL.....	40
QUADRO 5.1.3 – PERCENTUAL (%) DA INFRAESTRUTURA ADAPTADA A ACESSIBILIDADE	40
QUADRO 5.1.4 – PERCENTUAL (%) DE PRESENÇA DE RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	40
QUADRO 5.1.5 – PORCENTAGEM (%) DE CALÇADAS PAVIMENTADAS	41
QUADRO 5.1.6 – QUANTIDADE DE ACIDENTES COM PEDESTRES FORA DAS TRAVESSIAS	41
QUADRO 5.1.7 – OCORRÊNCIA DE FURTOS E ASSALTOS NAS PROXIMIDADES E INTERIOR DAS TRAVESSIAS SUBTERRÂNEAS.....	41
QUADRO 5.1.8 – QUANTIDADES DE TRANSEUNTES NAS TRAVESSIAS SUBTERRÂNEAS	42
QUADRO 5.1.9 – PORCENTAGEM DE VIAS COM BOA ILUMINAÇÃO PÚBLICA.....	42
QUADRO 5.1.10 – DIMINUIÇÃO NO NÚMERO DE ASSALTOS/FURTOS/CRIMES NOTURNOS	42
QUADRO 5.1.11 – QUANTIDADES DE ÁREAS DE CONVIVÊNCIA IMPLANTADAS	42
QUADRO 5.1.12 – QUILOMETRAGEM DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA	43
QUADRO 5.1.13 – PORCENTAGEM (%) DE PARACICLOS INSTALADOS EM RELAÇÃO A META ESTABELECIDA	43
QUADRO 5.1.14 – AUMENTO DO TURISMO CICLÍSTICO	43
QUADRO 5.1.15 – PORCENTAGEM (%) DA MATRIZ MODAL QUE REALIZA LOCOMOÇÃO POR CICLOMOBILIDADE	44
QUADRO 5.1.16 – REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO CICLISTAS	44
QUADRO 5.1.17 – SATISFAÇÃO DO USUÁRIO EM RELAÇÃO À INFRAESTUTURA OFERTADA.....	45
QUADRO 5.1.18 – DIVULGAÇÃO DO MANUAL DO CICLISTA.....	45



QUADRO 5.1.19 – QUANTIDADE DE PONTOS DE COMPARTILHAMENTO INSTALADOS	45
QUADRO 5.1.20 – PORCENTAGEM (%) DA POPULAÇÃO QUE REALIZA INTEGRAÇÃO MODAL	45
QUADRO 5.1.21 – DIVULGAÇÃO DO GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA TEMPORÁRIA	46
QUADRO 5.1.22 – MENOR TEMPO DE TRAJETO DOS USUÁRIOS ATÉ O PONTO DE ÔNIBUS MAIS PRÓXIMO	46
QUADRO 5.1.23 – MENOR TEMPO DE ESPERA ENTRE UM ÔNIBUS E OUTRO	47
QUADRO 5.1.24 – MELHORIA DA QUALIDADE DO SERVIÇO OFERTADO AFERIDA COM A PESQUISA DE OPINIÃO	47
QUADRO 5.1.25 – USUÁRIOS UTILIZANDO O CARTÃO TRANSPORTE	48
QUADRO 5.1.26 – QUANTIDADE DE PONTOS DE ÔNIBUS COM SINALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO E DIVULGAÇÃO DE HORÁRIOS ADEQUADA	48
QUADRO 5.1.27 – AUMENTO DE USUÁRIOS QUE REALIZAM INTEGRAÇÃO MODAL	48
QUADRO 5.1.28 – PORCENTAGEM (%) DA MATRIZ MODAL QUE REALIZA TRANSPORTE PÚBLICO.....	49
QUADRO 5.1.29 – QUANTIDADE DE USUÁRIOS DE TÁXI	49
QUADRO 5.1.30 – QUANTIDADE DE PONTOS DE TÁXI PADRONIZADOS	50
QUADRO 5.1.31 – OBRA DE READEQUAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO COMO TERMINAL DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	50
QUADRO 5.1.32 – AUMENTAR O NÚMERO DE BENEFICIADOS PELAS VAGAS PÚBLICAS DE ESTACIONAMENTO	50
QUADRO 5.1.33 – VAGAS DE ESTACIONAMENTO PARA PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS.....	51
QUADRO 5.1.34 – REDUÇÃO DE MULTAS E INFRAÇÕES.....	51
QUADRO 5.1.35 – MAIOR FLUIDEZ DE VEÍCULOS	51
QUADRO 5.1.36 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS PAVIMENTADAS	51
QUADRO 5.1.37 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS EM CONDIÇÕES BOAS OU EXCELENTES;	52
QUADRO 5.1.38 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS COM BOA ILUMINAÇÃO PÚBLICA ..	52
QUADRO 5.1.39 – EXISTENCIA DE PONTOS CRÍTICOS.....	52
QUADRO 5.1.40 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS SINALIZADAS	53



QUADRO 5.1.41 – QUANTIDADE DE INTERCESSÕES REESTRUTURADAS.....	53
QUADRO 5.1.42 – FLUIDEZ NOS TRAJETOS DE MUNICÍPIOS PARA MEDIANEIRA...	54
QUADRO 5.1.43 – SINALIZAÇÃO DIRECIONAL DE ENTRADA E SAÍDA DO MUNICÍPIO	54
QUADRO 5.1.44 – QUANTIDADE DE CARROS NAS FILAS FORMADAS NAS TRINCHEIRAS	54
QUADRO 5.1.45 – VIAS URBANAS DA ROTA DE CARGA EM CONDIÇÕES BOAS OU EXCELENTES.....	54
QUADRO 5.1.46 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS DA ROTA DE CARGA SINALIZADAS	55
QUADRO 5.1.47 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS DA ROTA DE MAQUINÁRIO AGRÍCOLA SINALIZADAS	55
QUADRO 5.1.48 – PORCENTAGEM (%) DE PLACAS INDICATIVAS DAS LOCALIDADES RURAIS INSTALADAS	55
QUADRO 5.1.49 – PESQUISA DE TEMPO DE LOCOMOÇÃO DOS ALUNOS ATÉ OS PONTOS DE EMBARQUE DO TRANSPORTE ESCOLAR	55
QUADRO 5.1.50 – SATISFAÇÃO DO USUÁRIO EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE ESCOLAR.....	56
QUADRO 5.1.51 – PORCENTAGEM (%) DE VEÍCULOS DA FROTA ESCOLAR COM MENOS DE 10 ANOS.....	56
QUADRO 5.1.52 – NÚMERO DE EDIFICAÇÕES CONSTRUÍDAS NA ANTERIOR FAIXA NON AEDIFICANDI NA BR-277	56
QUADRO 5.1.53 – FISCALIZAÇÃO DOS PARÂMETROS PARA PUBLICIDADE	57
QUADRO 5.1.1.1 – INDICADORES EIXO 1	60
QUADRO 5.1.2.1 – INDICADORES EIXO 2.....	62
QUADRO 5.1.3.1 – INDICADORES EIXO 3.....	65
QUADRO 5.1.4.1 – INDICADORES EIXO 4.....	68
QUADRO 5.1.5.1 – INDICADORES EIXO 5.....	70
QUADRO 5.1.6.1 – INDICADORES EIXO 6.....	71
QUADRO 5.1.7.1 – INDICADORES EIXO 7.....	72
QUADRO 5.1.8.1 – INDICADORES EIXO 8.....	73



SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO.....	16
2	IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA	17
3	INTRODUÇÃO	19
4	ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E MINUTAS DE LEI.....	21
4.1	LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA	22
4.2	LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA	25
4.3	LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS	26
4.4	LEI DE DIRETRIZES DE UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS NO TRANSPORTE ESCOLAR	27
4.5	LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA.....	28
4.6	DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS	29
4.7	DECRETO DE ISENÇÃO DA COBRANÇA DE TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	30
4.8	LEI DE REGULAMENTAÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS	31
4.9	LEI MUNICIPAL DE DIREITO DE PERMANÊNCIA DE EDIFICAÇÕES NA FAIXA NÃO-EDIFICÁVEL CONTÍGUA AS FAIXAS DE DOMÍNIO PÚBLICO DE RODOVIAS.....	32
5	PLANO DE MONITORAMENTO	33
5.1	INDICADORES DE DESEMPENHO	34
5.1.1	Metas e Indicadores do Eixo 1 – Transporte Pedonal	58
5.1.2	Metas e Indicadores do Eixo 2 – Ciclomobilidade	61
5.1.3	Metas e Indicadores do Eixo 3 – Transporte Público	64
5.1.4	Metas e Indicadores do Eixo 4 – Transporte Motorizado	67
5.1.5	Metas e Indicadores do Eixo 5 – Acesso ao Município	70
5.1.6	Metas e Indicadores do Eixo 6 – Transporte Rural e de Cargas.....	71
5.1.7	Metas e Indicadores do Eixo 7 – Transporte Escolar	72
5.1.8	Metas e Indicadores do Eixo 8 – Regulamentação e Gestão	73
6	CONCLUSÕES	74
	REFERÊNCIAS	75
	APÊNDICE 1 – LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA	76



APÊNDICE 2 – LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA.....	88
APÊNDICE 3 – LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS.....	113
APÊNDICE 4 – LEI DE DIRETRIZES DA UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS DO TRANSPORTE ESCOLAR.....	118
APÊNDICE 5 – LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA	121
APÊNDICE 6 – DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS	168
APÊNDICE 7 – DECRETO DE ISENÇÃO DA COBRANÇA DE TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO	188
APÊNDICE 8 – LEI DE REGULAMENTAÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS	193
APÊNDICE 9 – LEI MUNICIPAL DE DIREITO DE PERMANÊNCIA DE EDIFICAÇÕES NA FAIXA NÃO-EDIFICÁVEL CONTÍGUA AS FAIXAS DE DOMÍNIO PÚBLICO DE RODOVIAS.....	201

1 APRESENTAÇÃO

O presente documento foi elaborado pela Fundação de Pesquisas Florestais do Paraná (FUPEF) como parte dos produtos integrantes do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira. Refere-se à entrega do **Relatório de Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira (P9)**, conforme o cronograma do Plano de Trabalho contemplado no Contrato 31/2022, visando reunir e avaliar informações, seguindo as diretrizes propostas na Lei Federal nº 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

Consta nesse relatório as etapas contidas no Relatório de Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira (P9), conforme cronograma estabelecido:

- Elaboração de instrumentos regulamentadores e/ou recomendações para mobilidade urbana do município;
- Plano de monitoramento.

Da mesma forma que os demais produtos já entregues, este volume tem caráter preliminar e poderá sofrer ajustes e complementações ao longo da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, sendo admitidos questionamentos e sugestões quanto ao seu conteúdo.

Curitiba, 06 de janeiro de 2023.



Prof. Dr. Eduardo Ratto
Coordenador Geral do Projeto

2 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA

O Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira está sendo desenvolvido por um corpo técnico multidisciplinar, experiente em estudos de planejamento e transporte urbano, envolvendo profissionais de diversas áreas do conhecimento e abrangendo as variadas disciplinas envolvidas na completude das análises previstas. Os profissionais integrantes da equipe técnica estão nominados, com suas respectivas formações e registros profissionais, conforme apresentado no QUADRO 2.1.

QUADRO 2.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR

Nome	Formação Profissional	Atividades Função no Projeto
EDUARDO RATTON CREA-PR: 7657-D ART: 1720223503570	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia Dr. Geotecnia	Coordenador geral
AMANDA CHRISTINE GALLUCCI SILVA CREA-PR: 170306-D ART: 1720224219662	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia Doutoranda em Sustentabilidade Ambiental e Urbanismo	Coordenação executiva
MAURO LACERDA SANTOS FILHO CREA-PR: 8043-D	Engenharia Civil M. Sc. Engenharia de Estruturas Dr. Engenharia de Estruturas	Obras de Arte Especiais
PHILIFE RATTON CREA-PR: 108813/D	Engenharia Civil Dr. e M.Sc. Engenharia de Recursos Hídricos e Ambiental	Caracterização de comportamento e circulação
CRISTHYANO CAVALI DA LUZ CREA-PR: 109275-D	Engenharia Civil M. Sc. Geociências Doutorando em Geotecnia	Estudos de custos de investimentos
JOSÉ CARLOS BELOTTO	Doutorando em Sustentabilidade M. Sc. Desenvolvimento Territorial Sustentável	Ciclomobilidade
FLÁVIA ALINE WAYDZIK CREA-PR: 141030/D	Engenharia Civil Esp. Engenharia Logística M. Sc. em Engenharia de Produção	Diagnóstico da Mobilidade
LUCAS MONTEIRO DILDEY OAB 86707/PR CREA-PR: 170418-D	Direito Engenharia Civil Esp. Direito Ambiental Mestre em Engenharia de Recursos Hídricos e Ambiental	Legislações e procedimentos administrativos
ANA GABRIELA TEXEIRA CAU-PR: A182428-7 RRT: SI12258209100CT001	Arquitetura e Urbanismo Mestre em Planejamento Urbano	Planejamento Urbano
HERMES EDUARDO NICHELE CAU-PR: A193914-9 RRT: SI12256662100CT001	Arquitetura e Urbanismo Mestre em Planejamento Urbano	Sistema estrutural da mobilidade
MARIA PAULA BECK CAU-PR: A255651-0 RRT: SI12254223100CT001	Arquitetura e Urbanismo Mestranda em Planejamento Urbano	Sistema estrutural da mobilidade



Nome	Formação Profissional	Atividades Função no Projeto
LARISSA MILENA PINTO PARRA CREA-PR: 197078-D	Engenharia Cartográfica e de Agrimensura Esp. Em Gestão Ambiental Mestranda em Desastres Naturais	Cadastro dos elementos viários e cartografia
CAROLINA CARONE MARTINS OAB – 109704/PR	Direito Pós-graduanda em Direito Constitucional	Legislações e procedimentos administrativos
EDUARDA ZANELLA CHIQUITO DE CASTRO	Estagiária de Engenharia Civil	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios
ALINE CABRAL TERRA	Estagiária de Arquitetura e Urbanismo	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios
BEATRIZ BONKOSKI	Estagiária de Arquitetura e Urbanismo	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios
BERNARDO DONASOLO MACHADO	Estagiário de Arquitetura e Urbanismo	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios
GABRIELA RIBEIRO MARTINS	Estagiária de Arquitetura e Urbanismo	Auxílio em tratamento de dados e confecção de relatórios
MARIA FERNANDA MARQUESINE	Estagiária de Arquitetura e Urbanismo	Cadastro dos elementos viários e cartografia
LETÍCIA BAYER DE LARA	Estagiária de Cartografia	Cadastro dos elementos viários e cartografia
TAIANA RIBEIRO CARVALHO	Estagiária de Cartografia	Cadastro dos elementos viários e cartografia
CAUÊ MARTINS FAUSTINO	Estagiário de Cartografia	Cadastro dos elementos viários e cartografia
EMILLY DAYANE REBELATTO	Estagiária de Cartografia	Cadastro dos elementos viários e cartografia

Fonte: FUPEF (2022).



3 INTRODUÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana, através das diretrizes estabelecidas para a política municipal de mobilidade urbana: (i) Priorização do transporte não motorizado sobre o motorizado; (ii) Promoção do acesso integral aos serviços de mobilidade; (iii) Deslocamento de cargas e pessoas de forma eficiente e eficaz; (iv) Mobilidade Segura; (v) Integração das políticas municipais de desenvolvimento urbano – contemplou um total de 19 Propostas e 53 Ações.

Assim, juntamente com a sistematização do conhecimento acumulado nas atividades anteriores – resultado do processo de estudo, debates e proposições para o desenvolvimento da mobilidade do município, conteúdos, mapas, tabelas e textos gerados pelas atividades do passo a passo – o PMU de Medianeira é consolidado no documento final do estudo e nos textos legais para a sua instituição.

De acordo com o PlanMob (BRASIL, 2017) a instituição do PMU sob a forma de lei não é obrigatória, mas é recomendada para que a Administração Municipal e a Câmara de Vereadores legitimem a sua construção e resultados. Além disso, a aprovação dos instrumentos legais relacionados é uma garantia da permanência do Plano, sem estar submetido às discontinuidades das sucessões políticas, respeitando a vontade de todos os que participaram da sua construção.

Deste modo, este Relatório do PMU de Medianeira compete aos instrumentos de leis que o institui e os acessórios que tangem a mobilidade urbana municipal. Por último, também são trazidas ferramentas para a auxiliar na futura aferição do êxito ou das dificuldades em atingir as metas e os objetivos propostos pelo PMU. A aferição deverá ser feita a partir da escolha de um conjunto de indicadores de desempenho. Esses parâmetros servem para avaliar os resultados obtidos, antes, durante e depois da implantação das Propostas e Ações, de acordo com as metas e prazos definidos no início do processo de construção do Plano.

Assim, o monitoramento implica uma atenção continuada sobre a evolução da implementação da política de mobilidade, por meio de levantamentos e análises de dados e informações sobre o desempenho das realizações, sendo medidos os resultados, avaliados os indicadores de desempenho e determinado se os objetivos e metas estão sendo atingidos. Implica assim na produção de relatórios de acompanhamento, disponibilizados para o debate público, para que todos os atores possam avaliar e propor



correções, adaptando o programa de ação do PMU quando necessário, antes da sua revisão estipulada para a cada dez anos, conforma as diretrizes da Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana.

PRELIMINAR



4 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E MINUTAS DE LEI

Esta seção objetiva contemplar questões atinentes às minutas de leis que serão propostas para instrumentalizar e instituir o Plano de Mobilidade Urbana, bem como a estrutura organizacional idealizada para a sua gestão. Para a estruturação do ordenamento jurídico legal que contemplará este Plano de Mobilidade Urbana, foi idealizada uma estrutura composta por três leis principais:

- (i) Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- (ii) Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- (iii) Lei do Plano de Ação e Investimentos.

E pelos seguintes instrumentos regulatórios:

- (iv) Lei de diretrizes de utilização de veículos no transporte escolar;
- (v) Lei da hierarquia viária urbana;
- (vi) Decreto de Calçadas;
- (vii) Decreto de isenção de transporte público;
- (viii) Lei de regulamentação dos estacionamentos;
- (ix) Lei municipal de direito de permanência de edificações na faixa não-edificável contígua as faixas de domínio público de rodovias.

Por uma questão de clareza metodológica, a estrutura organizacional será devidamente abordada na subseção referente a Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana, por consistir em um dos assuntos a serem contemplados por este instrumento normativo.

A simples criação da unidade gestora, porém, não é suficiente para garantir uma boa administração dos serviços sob sua responsabilidade. É imprescindível o comprometimento desta e também o acompanhamento e cobrança por parte da população. Por fim, devido à complexidade em se cumprir as metas e prazos do PMU, bem como em garantir a efetividade das Ações, salienta-se a possibilidade de a governança municipal contar com o auxílio de assessoria externa. A assessoria poderá atuar imparcialmente como uma estrutura base de apoio, ao longo da vigência do PMU, independente da rotatividade dos técnicos e servidores que compõem a gestão municipal.



4.1 LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana, cuja proposta de minuta encontra-se no APÊNDICE 1, foi idealizada para ser o instrumento normativo fundamental do Plano de Mobilidade Urbana. O objetivo da Lei é disciplinar sobre os conceitos técnicos básicos, as questões principiológicas e a estrutura organizacional.

Para atingir este objetivo, esta lei seria organizada em quatro títulos, sendo intitulados de:

- (i) Disposições Preliminares,
- (ii) Sistema de Mobilidade Urbana de Medianeira,
- (iii) Eixos e Ações Estratégicas, e
- (iv) Disposições Finais e Transitórias.

O objeto do primeiro título, nominado “Disposições Preliminares”, foi o de abordar os fundamentos, objetivos, princípios e diretrizes a serem adotados e seguidos na implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana. Este conteúdo foi estruturado em dois capítulos, sendo o primeiro destinado a delimitação dos fundamentos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, com a apresentação de sua estrutura legal, enquanto que o segundo presta-se a apresentar os objetivos, princípios e diretrizes que nortearão toda esta política municipal.

O segundo título, nominado de “Sistema de Mobilidade Urbana de Medianeira”, objetiva apresentar as definições básicas e princípios gerais que nortearão as medidas a serem adotadas para os diferentes modos de transporte, bem como para a infraestrutura de mobilidade. Estes assuntos são abordados nos primeiros dois capítulos deste título. Outro tema abordado no teor deste título diz respeito a estrutura administrativa para a efetiva implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e, por consequência do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

A Estrutura Administrativa foi idealizada de uma forma que não representasse uma oneração adicional ao erário municipal. Por este motivo, os organismos a serem criados aproveitarão o corpo técnico que já compõem a estrutura da administração pública municipal.

Neste contexto, é proposta a criação de uma **Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal**, cuja composição será preenchida servidores vinculados ao município



de Medianeira, destacando a representatividade da Diretoria Municipal de Trânsito (MEDTRAN). A comissão deverá ser instituída por meio de uma Portaria ou Decreto.

Suas atribuições contemplariam sobretudo o planejamento e a execução do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, adotando as medidas necessárias para atingir seus objetivos por meio de um monitoramento contínuo dos aspectos de mobilidade urbana e através da prospecção de projetos. Também caberia a esta coordenação a realização de estudos técnicos complementares, sobretudo para subsidiar tomadas de decisões de longo prazo, tendo em vista a variação temporal da dinâmica de demandas atinentes a mobilidade municipal, podendo apresentar, inclusive, propostas de adequações legislativas.

Outro organismo que já compõe a Estrutura Administrativa Municipal e que virá a compor a da Política Municipal de Mobilidade Urbana é o **Conselho Municipal da Cidade – CONCIDADE**. O conselho, além de atuar para as deliberações do Plano Diretor, atuará na qualidade de órgão consultivo do Plano de Mobilidade. As atribuições compreendem, em especial, a fiscalização das atividades desenvolvidas pela Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal, bem como de outros entes públicos e privados que atuem na temática da mobilidade urbana de Medianeira, assim como sugerir adequações futuras ao Plano de Mobilidade Urbana. O objetivo do CONCIDADE é também promover o diálogo entre Poder Público e sociedade civil, motivo pelo qual a sua composição deve ser preenchida por metade de integrantes da administração pública municipal e metade de representantes da sociedade civil.

O terceiro título é nominado como “Eixos e Ações Estratégicas”. Este título possui o objetivo de apresentar os eixos condutores contemplados pelo Plano de Mobilidade Urbana, bem como as diretrizes que suas respectivas ações estratégicas deverão seguir. Importante consignar que este título não se presta a detalhar as ações estratégicas em seu teor técnico e orçamentário, dedicando-se somente a apresentar suas diretrizes. Este detalhamento técnico e orçamentário será abordado na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e na Lei de Ações e Investimento, respectivamente.

Por fim, o último título “Disposições Finais e Transitórias” se presta somente a delimitar datas para a finalização de operação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, sobretudo para a aprovação dos demais instrumentos legais e para a implantação da estrutura administrativa prevista.

Conforme pode-se inferir do conteúdo desta lei, seu objetivo principal é delinear aspectos gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana, dotando este novo instituto da



segurança jurídica de um instrumento legal cujo conteúdo dificilmente estará sujeito a alterações legislativas recorrentes. Outros documentos normativos, como a Lei de Ações e Investimentos e a Lei do Plano de Mobilidade Urbana, estarão constantemente sujeitos a alterações e complementações, a fim de se adequar a realidade hodierna das demandas municipais para a mobilidade urbana.

PRELIMINAR



4.2 LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, cuja minuta é apresentada no APÊNDICE 2, constitui do principal documento de referência técnica da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

A estrutura prevista para esta lei compreenderia a compilação de todos os estudos técnicos realizados para a instituição do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, se prestando, neste momento, a realizar o detalhamento técnico de quais Ações estratégicas devem ser adotadas no âmbito dos respectivos Eixos Condutores, bem como que projetos deverão ser executados para atingir os objetivos de cada ação estratégica.



4.3 LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

A Lei do Plano de Ações e Investimentos, cuja proposta de minuta é apresentada no APÊNDICE 3, possui o objetivo principal de instituir e aprovar o Plano de Ações e Investimentos (PAI), contido em seu anexo. O PAI consiste em um planejamento plurianual, considerando as Ações estratégicas a serem implementadas, seus respectivos orçamentos estimativos e as fontes de recursos a serem potencialmente prospectadas.

Portanto, objetiva dotar o PAI de uma maleabilidade executiva que contribua para que a Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal seja capaz de adequar a técnica executiva ou a priorização das ações estratégicas previstas, haja vista que as previsões orçamentárias são meramente estimativas, bem como as alternativas de prospecção de recursos podem não vigorar. Porém, tal discricionariedade não permite a Comissão alterar de forma incisiva o PAI, pois não permite a supressão ou adição de novas ações sem a alteração ser obrigatoriamente submetida a apreciação e aprovação da câmara legislativa municipal.

Destaca-se que o Poder Público deverá observar as estimativas financeiras na organização de sua política orçamentária, bem como a obrigatoriedade de indicar expressamente que órgãos da estrutura administrativa municipal serão responsáveis pela execução das ações estratégicas delegadas ao Poder Público Municipal.

Deve-se também ressaltar que esta Lei possui o único objetivo de delinear questões referentes ao cronograma temporal de implementação das ações estratégicas, bem como seu orçamento estimativo, não se prestando a detalhar os critérios técnicos a serem adotados nestas ações estratégicas, os quais serão contemplados na Lei do Plano de Mobilidade Urbana.



4.4 LEI DE DIRETRIZES DE UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS NO TRANSPORTE ESCOLAR

A minuta da Lei de Diretrizes de Utilização de Veículos no Transporte Escolar é apresentada no APÊNDICE 4 e esta possui por objetivo de estabelecer um regramento geral para a utilização dos veículos para o transporte escolar, urbano ou rural. Portanto, que o transporte escolar seja operado com veículos adequados a esta finalidade, com a segurança necessária para garantir o bem-estar de seus passageiros

A minuta foi elaborada com base no Código de Trânsito Brasileiro e na Resolução nº 01/2021 do Ministério da Educação, bem como em outros regramentos legais elaborados por outros municípios que versem sobre o tema.



4.5 LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

A minuta da Lei da Hierarquia Viária do município de Medianeira é apresentada no APÊNDICE 5 e tem por objetivo realizar a adequação da classificação e hierarquização das vias municipais de Medianeira, a partir das propostas do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana, promovendo uma atualização frente as demandas atuais de mobilidade urbana desta municipalidade.

O escopo da legislação compreende a hierarquização das vias municipais, a definição das dimensões das vias considerando cada classificação, e as diretrizes para implementação das vias, a regulamentação do transporte de cargas e da transição de maquinários agrícolas. Acompanha esta lei os anexos referentes ao mapa do sistema viário, tabelas de características das vias, figuras esquemáticas com alternativa das vias segundo a hierarquia viária, mapa da rota de carga e mapa da rota de maquinários agrícolas.



4.6 DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS

O Decreto de Calçadas, cuja minuta é apresentada no APÊNDICE 6 objetiva apresentar diretrizes para a construção de calçadas, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e normas técnicas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

O escopo do Decreto de calçadas abrange parâmetros de projeto para implantação de calçadas, diretrizes de acessibilidade, diretrizes de materiais a serem utilizados, diretrizes sobre a periodicidade de reparos e manutenções, bem como penalidades aplicáveis na hipótese de descumprimento dos termos deste decreto.

Acompanha esta Lei o anexo referente ao dimensionamento das calçadas, conforme normas técnicas elencadas na minuta do decreto proposto.



4.7 DECRETO DE ISENÇÃO DA COBRANÇA DE TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO

O Decreto de Isenção do Transporte Público, cuja minuta é apresentada no APÊNDICE 7, objetiva regulamentar os critérios para a isenção do transporte coletivo do Município de Medianeira e amplia o Art. 199. da Lei Orgânica do Município de Medianeira (nº 006/2003).

O instrumento estabelece, primeiramente, os usuários que possuem direito à isenção – pessoas com deficiência; acompanhante de pessoas com deficiência; maiores de 60 anos e pessoas em vulnerabilidade social – e define termos e estabelece critérios e procedimentos para acesso às gratuidades.



4.8 LEI DE REGULAMENTAÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS

A Lei de Regulamentação dos Estacionamentos é apresentada no APÊNDICE 8, sendo que essa proposta de legislação objetiva regulamentar o sistema de estacionamento temporário de veículos, mediante pagamento, em vias e logradouros públicos de uso comum e dispõe sobre a gestão do Estacionamento Regulamentado.

A Lei, primeiramente, define que o sistema de estacionamento rotativo pago no Município de Medianeira é denominado “ÁREA AZUL” e estabelece as diretrizes do estacionamento temporário de veículos mediante pagamento, institui as áreas de estacionamento de curta duração – a serem definidas pela gestão municipal – estabelece os critérios de penalizações e da autorização para a concessão do sistema área azul.



4.9 LEI MUNICIPAL DE DIREITO DE PERMANÊNCIA DE EDIFICAÇÕES NA FAIXA NÃO-EDIFICÁVEL CONTÍGUA AS FAIXAS DE DOMÍNIO PÚBLICO DE RODOVIAS

A Lei Municipal de Direito de Permanência de Edificações na Faixa Não-Edificável Contígua as Faixas de Domínio Público de Rodovias, cuja minuta é apresentada no APÊNDICE 9, tem por finalidade assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não-edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias, no âmbito do município de Medianeira, que se encontravam presentes, a partir de cinco metros da faixa de domínio, antes da presente Lei.

Ocorre que a Lei Federal nº 13.913/2019, que alterou a Lei Federal nº 6.766 de 1979, autorizou os Municípios a definir, dentro da sua jurisdição, a largura do limite da faixa de edificação, ou seja, o recuo de construção nas estradas Federais e Estaduais, assegurando o direito suscitado.

A partir da vigência da Lei, as demais construções a serem implantadas devem obedecer a faixa não-edificável de 15 metros.

5 PLANO DE MONITORAMENTO

A Política Nacional da Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12 – aborda a respeito do monitoramento do Plano de Mobilidade, nos seguintes artigos:

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

III – A formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV – A definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

II – Avaliar e fiscalizar os serviços e **monitorar** desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

Nesse contexto, os indicadores de desempenho caracterizam-se como ferramentas métricas utilizadas no monitoramento com finalidade de avaliar a efetividade das ações propostas no Plano de Mobilidade. A efetividade diz respeito a cumprir as metas estipuladas no Relatório e a atingir o cenário desejável.

A seguir serão conceituadas as condições requeríveis para indicadores de desempenho a serem utilizados para o monitoramento.

5.1 INDICADORES DE DESEMPENHO

Os indicadores podem ser expressos por dados absolutos e/ou dados relativos, apresentados de forma quantitativa – através de escala numérica, percentual, intervalo ou ordinal – ou qualitativa, as escalas são definidas por categorias pré-estabelecidas.

De acordo Kardec *et al.* (2002), quando de escala numérica, os indicadores podem ser no âmbito de:

- **Índices:** o que indica ou denota alguma qualidade ou característica especial;
- **Coeficiente:** revela uma propriedade de um corpo ou fenômeno que pode ser avaliado numericamente;
- **Taxa:** demonstra a relação entre duas grandezas;
- **Parâmetro:** indica uma variável ou uma constante que em uma relação definida ou uma questão específica é atribuído um papel particular e distinto ao de outras variáveis ou constantes

Cabe ressaltar que os indicadores apresentados nesse relatório (QUADRO 5.1.1), constituem uma proposta a ser incorporada no Plano de monitoramento da mobilidade urbana de Medianeira, de acordo com a pertinência de cada indicador aferida pela Seção de Mobilidade Urbana. As diretrizes a respeito da Seção serão abonadas no próximo capítulo.

QUADRO 5.1.1 – INDICADORES DE DESEMPENHO DO PLANO DE MOBILIDADE DE MEDIANEIRA

Tema	Indicador	Unidade	Significado	Meta
Transporte Pedonal	Porcentagem da matriz modal que realiza locomoção pedonal	%	Quantidade de pessoas que andam a pé em seus deslocamentos diários.	Espera-se que o valor alcance 44%.
	Percentual (%) da infraestrutura adaptada a acessibilidade	%	Porcentagem das calçadas que apresentam piso tátil.	Espera-se que o valor alcance 22%.
	Percentual (%) da infraestrutura adaptada a acessibilidade	%	Porcentagem das calçadas que apresentam rampa para acessibilidade	Espera-se que o valor seja maior que 70%.
	Porcentagem (%) de calçadas pavimentadas	%	Porcentagem de calçadas pavimentadas em boas condições	Espera-se que o valor seja 100%.
	Redução de acidentes com pedestres	nº	Quantidade anual de acidentes registradas no município.	Espera-se que o valor tenda a zero.
	Quantidade de acidentes com pedestres fora das travessias	nº	Registrar o número de ocorrências de acidentes anuais, com características como tipo de colisão, horário, gravidade e localização geográfica.	Espera-se que diminua anualmente.
	Ocorrência de furtos e assaltos nas proximidades e interior das travessias subterrâneas	nº	Monitorar a quantidade de ocorrências de furtos nas travessias subterrâneas.	Espera-se que diminua anualmente.
	Quantidade de transeuntes nas travessias subterrâneas	nº	Realização de pesquisas que mostrem a quantidade de pessoas que utilizam as travessias subterrâneas.	Espera-se que aumente anualmente.
	Porcentagem de iluminação implantada	%	Porcentagem de quilometragem vias com boa iluminação em relação a quilometragem de vias.	Espera-se que chegue a 100%.
	Diminuição no número de assaltos, furtos e crimes noturnos	nº	Quantidade de ocorrências de crimes noturnos nas ruas para verificar se a iluminação existente é eficaz	Espera-se que diminua anualmente.
Ciclomobilidade	Quantidade de áreas de convivência implantadas	nº	Verificar o número de obras das áreas de convivência que foram finalizadas.	Espera-se que sejam implantadas até 2033.
	Quilometragem da infraestrutura cicloviária	km	Quantidade de quilômetros de infraestrutura cicloviária.	Espera-se chegar a 56,8 km de infraestrutura.
	Porcentagem (%) de paraciclos instalados em relação a meta estabelecida	%	Porcentagem de paraciclos instalados em relação ao número estabelecido pela meta	Espera-se que o valor alcance no mínimo 100%.
	Aumento do turismo ciclístico	nº	Quantidade de turistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte.	Espera-se que o número de bicicletas aumente a cada semestre.



Tema	Indicador	Unidade	Significado	Meta
	Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade	%	Quantidade de pessoas que utilizam a bicicleta para seus deslocamentos diários.	Espera-se que a porcentagem cresça.
	Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas	nº	Número de acidentes anuais no município.	Espera-se que o resultado tenda à zero.
	Divulgação do manual do ciclista	nº	Estimativa de pessoas atingidas anualmente ao longo das campanhas.	Espera-se que o valor seja de no mínimo 10% da população.
	Satisfação do usuário em relação à infraestrutura ofertada	%	Pesquisa de satisfação dos ciclistas em relação a infraestrutura ofertada.	Espera-se que o valor chegue a 80%.
	Quantidade de pontos de compartilhamento instalados	nº	Monitoramento da quantidade de pontos de compartilhamento instalados	Espera-se que todos os pontos de compartilhamento sejam instalados até 2028.
	Porcentagem (%) da população que realiza a integração modal	%	Quantidade de usuários que fazem integração entre diferentes modais de transporte	Espera-se que esse número seja mais que 10%
	Divulgação do Guia de Implementação da Sinalização Viária Temporária	nº	Estimativa de pessoas atingidas anualmente ao longo das campanhas.	Espera-se que a estimativa de pessoas atingidas pelas campanhas seja de no mínimo 10% do número de habitantes do município.
Transporte público	Menor tempo de trajeto dos usuários até o ponto de ônibus mais próximo	m	Mapas e isócronas englobando as novas linhas de transporte coletivo, considerando um raio de 500 metros em volta de cada ponto de ônibus para verificar a abrangência do transporte.	Espera-se que seja de 300 metros, ou, no máximo, 500 metros.
	Menor tempo de espera entre um ônibus e outro	min	Relação entre o tempo total entre o primeiro e último ônibus e o total de viagens.	Espera-se que a frequência obtida esteja o mais próxima possível da frequência oferecida pela empresa no contrato licitatório.
	Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião	%	Pesquisa de satisfação dos usuários em relação a qualidade dos serviços prestados pela empresa de transporte e também dos pontos de ônibus e da frota existente.	Espera-se que 80% da população esteja satisfeita.



Tema	Indicador	Unidade	Significado	Meta
	Usuários utilizando o cartão transporte	%	Quantidade de passageiros com cartão transporte em relação ao total de passageiros pagantes.	Espera-se que o valor seja 90%.
	Quantidade de pontos de ônibus com sinalização, manutenção e divulgação de horários adequada	nº	Quantidade de pontos de ônibus que estão com abrigos, horários e sinalização adequadas.	Espera-se que o número seja o mais próximo possível da quantidade total de paradas.
	Aumento de usuários que realizam integração modal	nº	Quantidade de usuários que fazem integração entre diferentes modais de transporte	Espera-se que esse número seja maior que 10%.
	Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza transporte público	%	Quantidade de pessoas que utilizam o transporte público para seus deslocamentos diários.	Espera-se que o valor seja 18%.
	Obra de readequação do Terminal Rodoviário como Terminal de Transporte Público	nº	Monitoramento do andamento das obras para readequação do terminal rodoviário como terminal de transporte público.	Espera-se que a obra de readequação esteja finalizada até 2028.
	Quantidade de usuários de táxi	%	Através da pesquisa de perfil da mobilidade urbana é possível obter a matriz modal de usuários de táxi ou transporte por aplicativos.	Acompanhar a representatividade do modal.
	Quantidade dos pontos de táxi padronizados	nº	Contabilizar a quantidade de pontos de táxi do município que estão de acordo com a legislação específica.	Espera-se que até 2025 sejam definidos 4 pontos com placas e 1 abrigo e até 2028, 1 abrigo completo e 1 simples.
Transporte motorizado	Aumentar o número de beneficiados pelas vagas públicas de estacionamento	hora/veículo	Tempo médio em que os veículos permanecem estacionados nas vagas da região com vagas de rotatividade.	Espera-se que o tempo médio não ultrapasse 1 hora por carro.
	Vagas de estacionamento para pessoas com necessidades especiais	%	Relação da quantidade de vagas destinadas a PNE pelo total de vagas disponíveis.	Espera-se que este valor chegue a 2%.
	Redução de multas e infrações	%	Relação do número de multas e infrações aplicadas no semestre atual pelo mesmo período do ano anterior.	Espera-se que chegue a 50%.
	Maior fluidez de veículos	NS	Nível de serviço das vias.	Espera-se que o nível de seja acima de C.
	Porcentagem (%) de vias pavimentadas	%	Razão entre a quantidade de vias pavimentadas pela quilometragem total de vias.	Espera-se que o valor seja 100%.
	Porcentagem (%) de vias em condições boas ou excelentes	%	Razão entre a quantidade de vias em boas ou excelentes condições pela quilometragem total de vias.	Espera-se que o valor seja 100%.



Tema	Indicador	Unidade	Significado	Meta
	Porcentagem (%) de vias com boa iluminação pública	%	Razão entre a quantidade de vias com boa iluminação pela quilometragem total de vias.	Espera-se que o valor seja 100%.
	Porcentagem (%) de vias sinalizadas	%	Razão entre a quantidade de vias sinalizadas pela quilometragem total de vias.	Espera-se que o valor seja 100%.
	Existência de pontos críticos	nº	Quantidade de pontos críticos no município.	Espera-se que o valor tenda à zero.
	Quantidade de acidentes de trânsito	nº	Registro de número anual de acidentes veiculares, bem como sua localização, tipo e gravidade.	Realizar comparação com dados anteriores para verificar se as medidas de segurança viária estão sendo eficazes.
	Intercessões reestruturadas	nº	Monitoramento da quantidade de intercessões que passaram por obras de reestruturação.	Espera-se que o valor seja 100%.
Acesso ao município	Fluidez nos trajetos de municípios vizinhos para Medianeira	min	Calcular o tempo médio que os veículos necessitam para se locomover de Medianeira para municípios vizinhos e vice e versa.	Espera-se que o tempo médio diminua.
	Sinalização direcional de entrada e saída do município	nº	Implantação de sinalização direcional de entrada e saída do município.	Espera-se que o valor seja 100%.
	Quantidade de carros nas filas formadas nas trincheiras	nº	Realização de contagem para monitoramento das filas formadas.	Espera-se que o número de carros no congestionamento diminua.
Transporte Rural e de Carga	Vias urbanas da rota de carga em condições boas ou excelentes;	%	Razão entre a quilometragem de vias em condições boas ou excelentes pela quilometragem total de vias.	Espera-se que o valor seja 100%.
	Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de cargas;	%	Razão entre a quantidade de vias sinalizadas pela quantidade total de vias.	Espera-se que o valor seja 100%.
	Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de maquinário agrícola;	%	Razão entre a quantidade de vias sinalizadas pela quantidade total de vias.	Espera-se que o valor seja 100%.
	Porcentagem de placas indicativas das Localidades Rurais instaladas;	%	Razão entre a quantidade de placas implantadas pela quantidade total de placas.	Espera-se que o valor seja 100%.
Transporte Escolar	Pesquisa do tempo de locomoção dos alunos até os pontos de embarque do transporte escolar;	min	A pesquisa de satisfação pode ser realizada seguindo os moldes da que foi realizada para a elaboração do Plano de Mobilidade.	Espera-se que o tempo de deslocamento não ultrapasse 15 minutos.
	Pesquisa de opinião da satisfação do transporte escolar	%	A pesquisa de satisfação pode ser realizada seguindo os moldes da que foi realizada para a elaboração do Plano de Mobilidade.	Espera-se que chegue a 80%.



Tema	Indicador	Unidade	Significado	Meta
	Porcentagem (%) de veículos da frota com menos de 10 anos	%	Razão entre a quantidade de veículos com menos de 10 anos pela frota total.	Espera-se que esse número chegue a 100%.
Regulamentação e Gestão	Número de edificações construídas na anterior faixa non aedificandi na BR-277	nº	Levantamento das edificações construídas e comparação com os dados obtidos no ano anterior.	Espera-se que esse número aumente a cada ano.
	Fiscalização dos parâmetros para publicidade	%	Fiscalização através de pesquisa para a determinação se as placas e informes publicitários cumprem com os parâmetros.	Espera-se que esse número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.2 – PORCENTAGEM (%) DA MATRIZ MODAL QUE REALIZA LOCOMOÇÃO PEDONAL

Porcentagem da matriz modal que realiza locomoção pedonal	
Unidade:	Porcentagem %
Obtenção:	A quantidade de pessoas que utilizam um determinado tipo de transporte em seus deslocamentos diários pode ser obtida através de pesquisas, como a realizada para obter a atual matriz modal de Medianeira. $\text{Matriz pedonal} = \frac{\text{n}^\circ \text{ de pessoas que andam a pé}}{\text{Total de entrevistados}} \times 100$
Periodicidade:	Anualmente
Aplicação:	Hoje 27% do transporte dentro de Medianeira é realizado a pé. Espera-se que o número chegue a 44%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.3 – PERCENTUAL (%) DA INFRAESTRUTURA ADAPTADA A ACESSIBILIDADE

Presença de piso tátil	
Unidade:	Porcentagem %
Obtenção:	$\text{Calçadas com piso tátil} = \frac{\text{km de calçadas com piso tátil}}{\text{km de calçadas total}} \times 100$
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 619.996,68 metros de calçadas, apenas 32.064,48 metros possuem piso tátil, ou seja, 5%. Espera-se que o número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.4 – PERCENTUAL (%) DE PRESENÇA DE RAMPAS DE ACESSIBILIDADE

Presença de rampas de acessibilidade	
Unidade:	Porcentagem %
Obtenção:	$\text{Calçadas com rampa} = \frac{\text{km de calçadas com rampa}}{\text{km de calçadas total}} \times 100$
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 190.273,62 metros de calçadas, apenas 65.300,8 metros possuem rampas de acesso, ou seja, 35%. Espera-se que o número chegue a 70%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.5 – PORCENTAGEM (%) DE CALÇADAS PAVIMENTADAS

Calçadas pavimentadas	
Unidade:	Porcentagem %.
Obtenção:	$\text{Calçadas adequadas} = \frac{\text{km de calçadas pavimentadas}}{\text{km de calçadas total}} \times 100$
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 190.273,62 metros de calçadas, apenas 50.344,21 metros possuem pavimento em condições boas ou excelentes, ou seja, 23%. Espera-se que o número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.6 – QUANTIDADE DE ACIDENTES COM PEDESTRES FORA DAS TRAVESSIAS

Acidentes com pedestres fora das travessias	
Unidade:	Número (nº).
Obtenção:	Registrar o número de ocorrências de acidentes anuais, com características como tipo de colisão, horário, gravidade e localização geográfica.
Periodicidade:	Registro da ocorrência e avaliar anualmente.
Aplicação:	Realizar a comparação anual na quantidade e gravidade dos acidentes, espera-se que o número diminua a cada ano

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.7 – OCORRÊNCIA DE FURTOS E ASSALTOS NAS PROXIMIDADES E INTERIOR DAS TRAVESSIAS SUBTERRÂNEAS

Furtos nas travessias subterrâneas	
Unidade:	Número (nº).
Obtenção:	Monitorar a quantidade de ocorrências de furtos nas travessias subterrâneas.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que o número de ocorrências diminua a cada ano.

Fonte: FUPEF (2022).



QUADRO 5.1.8 – QUANTIDADES DE TRANSEUNTES NAS TRAVESSIAS SUBTERRÂNEAS

Transeuntes nas travessias subterrâneas	
Unidade:	Número (nº).
Obtenção:	Realização de pesquisas que mostrem a quantidade de pessoas que utilizam as travessias subterrâneas.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que o número de transeuntes aumente a cada ano.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.9 – PORCENTAGEM DE VIAS COM BOA ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Vias urbanas com iluminação pública	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\frac{\text{km de vias com boa iluminação pública}}{\text{km total das vias}} \times 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 309.998,34 metros de vias, 287.034,07 metros possuem iluminação pública adequada, ou seja, 93%. Espera-se que o número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.10 – DIMINUIÇÃO NO NÚMERO DE ASSALTOS/FURTOS/CRIMES NOTURNOS

Segurança pública nas vias	
Unidade:	Quantidade (nº).
Obtenção:	Monitorar a quantidade de ocorrências de roubos, assaltos, furtos e outros crimes nas ruas durante o período noturno.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que o número de incidentes diminua a cada ano

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.11 – QUANTIDADES DE ÁREAS DE CONVIVÊNCIA IMPLANTADAS

Áreas de convivência implantadas	
Unidade:	Número (nº).

Obtenção:	Verificar o número de obras das áreas de convivência que foram finalizadas.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que todas as áreas de convivência sejam implantadas até 2033.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.12 – QUILOMETRAGEM DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

Extensão da malha cicloviária	
Unidade:	Quilometragem (km).
Obtenção:	Não necessita cálculos.
Periodicidade:	Anualmente
Aplicação:	Atualmente Medianeira possui aproximadamente 2 km de vias cicláveis. Em 2025 espera-se totalizar 15,3 km, em 2028 devem estar implementados 40,9 km, e em 2033 deve ter sido totalizado os 56,8 km de infraestrutura cicloviária.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.13 – PORCENTAGEM (%) DE PARACICLOS INSTALADOS EM RELAÇÃO A META ESTABELECIDA

Quantidade de paraciclos em relação a meta	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\text{Porcentagem paraciclos} = \frac{n^{\circ} \text{ de paraciclos instalados}}{n^{\circ} \text{ paraciclos estabelecidos pela meta}} \times 100$
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	A porcentagem ideal é de 100% ou mais, pois isso indica que as metas estão sendo cumpridas da forma prevista.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.14 – AUMENTO DO TURISMO CICLÍSTICO

Turismo ciclístico	
Unidade:	Quantidade (nº).
Obtenção:	Realizar contagem de tráfego em períodos de sobredemanda e horários de pico, preferencialmente feriados, das entradas de ciclistas na cidade.

Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que o número de bicicletas aumente a cada semestre, pois isso indica um aumento do turismo ciclístico na cidade.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.15 – PORCENTAGEM (%) DA MATRIZ MODAL QUE REALIZA LOCOMOÇÃO POR CICLOMOBILIDADE

Matriz modal ciclística	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	Através de pesquisas realizadas com a população, como a que foi empreendida para a determinação da matriz modal de Medianeira, é possível estabelecer a quantidade de pessoas que utilizam um determinado meio de transporte em seus deslocamentos diários. $\text{Matriz modal ciclística} = \frac{\text{n}^\circ \text{ de ciclistas}}{\text{total de entrevistados}} \times 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Atualmente, o transporte por bicicletas corresponde a apenas 6% da matriz modal, o objetivo é que a porcentagem cresça.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.16 – REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO CICLISTAS

Quantidade de acidentes envolvendo ciclistas	
Unidade:	Número (nº).
Obtenção:	Registrar o número de acidentes anuais no município e características do acidente (tipo de colisão, horário, gravidade), e sua localização geográfica. Utilizar os dados em relação aos acidentes que envolvem ciclistas.
Periodicidade:	Registrar conforme ocorrência e avaliar anualmente.
Aplicação:	Realizar comparação anual na quantidade e gravidade dos acidentes envolvendo ciclistas e verificar se as medidas de segurança viária adotadas e o Manual do Ciclista estão surtindo efeito em diminuir a frequência e gravidade dos acidentes. Espera-se que o resultado tenda à zero.

Fonte: FUPEF (2022).



QUADRO 5.1.17 – SATISFAÇÃO DO USUÁRIO EM RELAÇÃO À INFRAESTRUTURA OFERTADA.

Pesquisa de satisfação do ciclista	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	A pesquisa de satisfação pode ser realizada seguindo os moldes da que foi realizada para a elaboração do Plano de Mobilidade.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que chegue a 80%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.18 – DIVULGAÇÃO DO MANUAL DO CICLISTA

Divulgação do Manual do ciclista	
Unidade:	Número de pessoas (nº).
Obtenção:	Estimativa de pessoas atingidas anualmente ao longo das campanhas. A organização das campanhas deve estipular suas próprias metas e estratégias para atingi-las.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que a estimativa de pessoas atingidas pelas campanhas seja de no mínimo 10% do número de habitantes do município.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.19 – QUANTIDADE DE PONTOS DE COMPARTILHAMENTO INSTALADOS

Quantidade de pontos de compartilhamento instalados	
Unidade:	Número de pontos de compartilhamento (nº).
Obtenção:	Monitoramento da quantidade de pontos de compartilhamento instalados.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que todos os pontos de compartilhamento sejam instalados até 2028.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.20 – PORCENTAGEM (%) DA POPULAÇÃO QUE REALIZA INTEGRAÇÃO MODAL

Quantidade de pontos de compartilhamento instalados	
Unidade:	Porcentagem (%).

Obtenção:	<p>A quantidade de pessoas que utilizam um determinado tipo de transporte em seus deslocamentos diários, pode ser obtido através de pesquisa como a realizada para saber a atual matriz modal de Medianeira, inserir pergunta em relação a utilização de 2 ou mais meios de transportes interligados nos deslocamentos diários.</p> <p><i>Matriz modal integrada</i></p> $= \frac{n^{\circ} \text{ entrevistados que realiza integração modal}}{\text{total de entrevistados}} \times 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	<p>Espera-se que o valor aumente ao longo do tempo. Deve-se estimar metas para este valor, a fim de avaliar se as ações de melhoria na oferta de infraestrutura estão sendo eficientes. Espera-se que esse número seja mais que 10%.</p>

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.21 – DIVULGAÇÃO DO GUIA DE IMPLEMENTAÇÃO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA TEMPORÁRIA

Quantidade de pontos de compartilhamento instalados	
Unidade:	Número de pessoas (n°).
Obtenção:	Estimativa de pessoas atingidas anualmente ao longo das campanhas. A organização das campanhas deve estipular suas próprias metas e estratégias para atingi-las.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que a estimativa de pessoas atingidas pelas campanhas seja de no mínimo 10% do número de habitantes do município.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.22 – MENOR TEMPO DE TRAJETO DOS USUÁRIOS ATÉ O PONTO DE ÔNIBUS MAIS PRÓXIMO

Isócrona de abrangência do Transporte Público	
Unidade:	Metragem (m).
Obtenção:	Construir mapas e isócronas englobando as novas linhas de transporte coletivo, considerando um raio de 500 metros em volta de cada ponto de ônibus para verificar a abrangência do transporte.
Periodicidade:	Anualmente.

Aplicação:	Verificar se abrangência do transporte coletivo está adequada. Espera-se que seja de 300 metros, ou, no máximo, 500 metros. Fonte: FUPEF (2022).
-------------------	---

QUADRO 5.1.23 – MENOR TEMPO DE ESPERA ENTRE UM ÔNIBUS E OUTRO

Frequência do Transporte coletivo	
Unidade:	Tempo (min).
Obtenção:	Para verificar a frequência dos ônibus é preciso verificar em que horário ocorre a primeira viagem e a última viagem em determinado ponto de ônibus, este será o tempo total. Depois basta dividir pelo número de viagens, ou seja, o número de ônibus que passaram por aquele ponto nesse período de tempo. $\text{Frequência média dos ônibus} = \frac{\text{tempo total entre o primeiro e último ônibus}}{\text{total de viagens}}$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	O ideal é que a frequência obtida esteja o mais próxima possível da frequência oferecida pela empresa no contrato licitatório. Sugere-se para novos contratos frequência de 30 min para horário de pico e de 60 min para demais horários.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.24 – MELHORIA DA QUALIDADE DO SERVIÇO OFERTADO AFERIDA COM A PESQUISA DE OPINIÃO

Qualidade do transporte público	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	Realizar uma pesquisa com os usuários do transporte coletivo para verificar a qualidade dos serviços ofertados pela empresa de transporte e também dos pontos de ônibus e da frota existente. Pode ser realizada uma pesquisa nos moldes da realizada para o Plano de Mobilidade.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Verificar a qualidade dos serviços oferecidos. Espera-se que 80% da população entrevistada esteja satisfeita com o serviço ofertado.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.25 – USUÁRIOS UTILIZANDO O CARTÃO TRANSPORTE

Porcentagem de usuários utilizando o cartão transporte	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	Solicitar à empresa prestadora do serviço de transporte público a quantidade mensal de passageiros pagantes e a quantidade de pagamentos através de cartão transporte. $\text{Utilização do cartão transporte} = \frac{\text{passageiros com CT}}{\text{passageiros pagantes}} \times 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que chegue a 90%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.26 – QUANTIDADE DE PONTOS DE ÔNIBUS COM SINALIZAÇÃO, MANUTENÇÃO E DIVULGAÇÃO DE HORÁRIOS ADEQUADA

Pontos de ônibus adequados	
Unidade:	Quantidade (nº).
Obtenção:	Realizar contagem dos pontos de ônibus que estão com abrigos, horários e sinalização adequadas.
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que o número de pontos de ônibus adequados seja o mais próximo possível da quantidade total de paradas de ônibus.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.27 – AUMENTO DE USUÁRIOS QUE REALIZAM INTEGRAÇÃO MODAL

Usuários que realizam integração modal	
Unidade:	Número de usuários (nº)
Obtenção:	Realizar contagem de usuários que fazem integração entre diferentes modais de transporte.
Periodicidade:	Avaliação anual do valor obtido diariamente.
Aplicação:	Espera-se que o valor aumente ao longo do tempo. Deve-se estimar metas para este valor, a fim de avaliar se as ações de melhoria na oferta de infraestrutura estão sendo eficientes. Espera-se que esse número seja mais que 10%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.28 – PORCENTAGEM (%) DA MATRIZ MODAL QUE REALIZA TRANSPORTE PÚBLICO

Usuários transporte público	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	<p>Esse índice é obtido por meio de uma pesquisa de perfil de mobilidade. Pode ser realizada uma entrevista nos padrões da que foi realizada para o Plano de Mobilidade em questão. Nesse sentido, busca-se segregar os modos de deslocamento dos cidadãos. Considera-se o deslocamento das atividades diárias, como escola e trabalho dos entrevistados.</p> $\text{Transporte Público} = \frac{\text{Entrevistados que utilizam o Transporte Público}}{\text{Total de entrevistados}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	<p>Atualmente, dos deslocamentos realizados no município, 46% das pessoas se locomovem por meio de veículos motorizados individuais, 40% utilizam a bicicleta, 11% realizam mobilidade pedonal e 3% lançam mão do transporte público. Espera-se que a proporção do transporte público aumente para 19% e que ocorra redução do transporte motorizado individual para 21%. Assim, espera-se que a representatividade do transporte público coletivo aumente.</p>

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.29 – QUANTIDADE DE USUÁRIOS DE TÁXI

Matriz modal de táxi	
Unidade:	Porcentagem %.
Obtenção:	<p>A quantidade de pessoas que utilizam um determinado tipo de transporte em seus deslocamentos diários, pode ser obtido através de pesquisa como a realizada para saber a atual matriz modal de Medianeira.</p> $\text{Matriz modal do transporte por táxi e aplicativos} = \frac{n^{\circ} \text{ de usuários}}{\text{total de entrevistados}} \times 100$
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Acompanhar a representatividade do modal.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.30 – QUANTIDADE DE PONTOS DE TÁXI PADRONIZADOS

Quantidade de pontos de táxi padronizados	
Unidade:	Quantidade (nº).
Obtenção:	Verificar a quantidade de pontos de táxi padronizados de acordo com a legislação específica.
Periodicidade:	Anualmente
Aplicação:	Espera-se que até 2025 sejam definidos 4 (quatro) pontos com placas e 1 (um) abrigo simples e até 2028, 1 (um) abrigo completo e 1 (um) simples.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.31 – OBRA DE READEQUAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO COMO TERMINAL DE TRANSPORTE PÚBLICO

Quantidade de pontos de táxi padronizados	
Unidade:	Unidade (nº).
Obtenção:	Monitoramento do andamento das obras para readequação do terminal rodoviário como terminal de transporte público.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que a obra de readequação esteja finalizada até 2028.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.32 – AUMENTAR O NÚMERO DE BENEFICIADOS PELAS VAGAS PÚBLICAS DE ESTACIONAMENTO

Rotatividade dos estacionamentos	
Unidade:	Tempo (hora/veículo).
Obtenção:	Após municipalização do trânsito, calcular o tempo médio em que veículos permanecem estacionados nas vagas da região com vagas de rotatividade. Realizar a medição ao longo de 3 dias, sendo um final de semana e dois dias de semana.
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que o tempo médio não ultrapasse 1 hora por carro.

Fonte: FUPEF (2022).



QUADRO 5.1.33 – VAGAS DE ESTACIONAMENTO PARA PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS

Vagas para pessoas com necessidades especiais	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$Vagas\ para\ PNE = \frac{\text{Número de vagas para PNE}}{\text{Total de vagas}} * 100$
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que 2% do total de vagas seja destinado a pessoas com necessidades especiais.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.34 – REDUÇÃO DE MULTAS E INFRAÇÕES

Multas e infrações	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	Relação do número de multas e infrações aplicadas no semestre atual pelo mesmo período do ano anterior.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que o valor chegue a 50%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.35 – MAIOR FLUIDEZ DE VEÍCULOS

Fluidez das vias	
Unidade:	Nível de Serviço (NS).
Obtenção:	Realizar cálculo de nível de serviço das vias, como apresentado no Relatório de Comportamento e Circulação do Plano de Mobilidade.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Verificar o nível de serviço das principais vias. Espera-se que o nível seja acima de C.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.36 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS PAVIMENTADAS

Vias urbanas pavimentadas	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$Vias\ pavimentadas = \frac{\text{km de vias pavimentadas}}{\text{km total de vias}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.



Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 309.998,34 metros de vias, 284.621,88 possuem camada de pavimento, ou seja, 91,81%. Espera-se que o número chegue a 100%.
-------------------	--

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.37 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS EM CONDIÇÕES BOAS OU EXCELENTES;

Vias urbanas pavimentadas em boas condições	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\begin{aligned} & \text{Vias em boas ou excelentes condições} \\ & = \frac{\text{km de vias em boas ou excelentes condições}}{\text{km total de vias}} \\ & * 100 \end{aligned}$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 309.998,34 metros de vias principais, 210.639,49 possuem pavimento em boas ou excelentes condições, ou seja, 67,95 %. Espera-se que o número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.38 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS COM BOA ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Vias urbanas com iluminação pública	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\begin{aligned} & \text{Vias com boa iluminação pública} \\ & = \frac{\text{km vias com boa iluminação}}{\text{km total de vias}} * 100 \end{aligned}$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 309.998,34 metros de vias, 287.034,07 metros possuem iluminação pública adequada, ou seja, 93%. Espera-se que o número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.39 – EXISTENCIA DE PONTOS CRÍTICOS

Vias urbanas pavimentadas	
Unidade:	Número (nº).

Obtenção:	Registrar o número de pontos críticos. O registro é realizado computando a quantidade de acidentes por localização e os locais com maior ocorrência de acidentes são caracterizados como ponto crítico.
Periodicidade:	Registrar conforme ocorrência e avaliar anualmente.
Aplicação:	Avaliar espacialmente e numericamente os locais com surgimento de ponto crítico, afim de entender os fatores envolvidos no surgimento desses. É interessante apresentar os valores atuais em conjunto com os valores pretéritos em forma gráfica para analisar a evolução do índice ao longo do tempo, afim de verificar se as ações implantadas de segurança viária estão surgindo efeito no município. Espera-se que a evolução tenda ao número zero.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.40 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS SINALIZADAS

Vias urbanas sinalizadas	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$Vias\ sinalizadas = \frac{km\ vias\ sinalizadas}{km\ total\ de\ vias} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 309.998,34 metros de vias, 123.485,70 metros possuem a sinalização adequada, ou seja, 60,17 %. Espera-se que o número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.41 – QUANTIDADE DE INTERCESSÕES REESTRUTURADAS

Intercessões Reestruturadas	
Unidade:	Número (nº).
Obtenção:	Monitoramento da quantidade de intercessões que passaram por obras de reestruturação.
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que todas as intercessões sejam reestruturadas até 2033.

Fonte: FUPEF (2022).



QUADRO 5.1.42 – FLUIDEZ NOS TRAJETOS DE MUNICÍPIOS PARA MEDIANEIRA

Fluidez nos trajetos de municípios para Medianeira	
Unidade:	Tempo (min).
Obtenção:	Calcular o tempo médio que os veículos necessitam para se locomover de Medianeira para municípios vizinhos e vice e versa.
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Comparar as contagens, quanto mais veículos entrarem e saírem da cidade, melhor a fluidez nas entradas.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.43 – SINALIZAÇÃO DIRECIONAL DE ENTRADA E SAÍDA DO MUNICÍPIO

Implantação de sinalização direcional de entrada e saída do município	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\text{Vias sinalizadas} = \frac{\text{km vias sinalizadas}}{\text{km total de vias}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que esse número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.44 – QUANTIDADE DE CARROS NAS FILAS FORMADAS NAS TRINCHEIRAS

Quantidade de carros nas filas formadas nas trincheiras	
Unidade:	Número (nº).
Obtenção:	Realização de contagem para monitoramento das filas formadas.
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se a diminuição dos congestionamentos.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.45 – VIAS URBANAS DA ROTA DE CARGA EM CONDIÇÕES BOAS OU EXCELENTES

Vias urbanas da rota de carga em condições boas ou excelentes	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\text{Vias em boa ou excelentes condições} = \frac{\text{km vias em boas ou excelentes condições}}{\text{km total de vias}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.



Aplicação:	Espera-se que esse número chegue a 100%.
-------------------	--

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.46 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS DA ROTA DE CARGA SINALIZADAS

Vias da rota de carga sinalizadas	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\text{Vias sinalizadas} = \frac{\text{km vias sinalizadas}}{\text{km total de vias}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente
Aplicação:	Espera-se que esse número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.47 – PORCENTAGEM (%) DE VIAS DA ROTA DE MAQUINÁRIO AGRÍCOLA SINALIZADAS

Vias da rota de maquinário agrícola sinalizadas	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\text{Vias sinalizadas} = \frac{\text{km vias sinalizadas}}{\text{km total de vias}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que esse número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.48 – PORCENTAGEM (%) DE PLACAS INDICATIVAS DAS LOCALIDADES RURAIS INSTALADAS

Placas das localidades rurais instaladas	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\text{Vias sinalizadas} = \frac{\text{placas instaladas}}{\text{total de placas}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que esse número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.49 – PESQUISA DE TEMPO DE LOCOMOÇÃO DOS ALUNOS ATÉ OS PONTOS DE EMBARQUE DO TRANSPORTE ESCOLAR

Pesquisa tempo de locomoção	
Unidade:	Porcentagem (%).



Obtenção:	A pesquisa de satisfação pode ser realizada seguindo os moldes da que foi realizada para a elaboração do Plano de Mobilidade.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que chegue a 05 minutos.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.50 – SATISFAÇÃO DO USUÁRIO EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE ESCOLAR

Pesquisa de satisfação	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	A pesquisa de satisfação pode ser realizada seguindo os moldes da que foi realizada para a elaboração do Plano de Mobilidade.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que chegue a 80%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.51 – PORCENTAGEM (%) DE VEÍCULOS DA FROTA ESCOLAR COM MENOS DE 10 ANOS

Veículos da frota escolar com menos de 10 anos	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	$\frac{\text{Veículos com menos de 10 anos}}{\text{total de veículos}} * 100$
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que esse número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).

QUADRO 5.1.52 – NÚMERO DE EDIFICAÇÕES CONSTRUÍDAS NA ANTERIOR FAIXA NON AEDIFICANDI NA BR-277

Edificações construídas na BR-277	
Unidade:	Número (nº)
Obtenção:	Levantamento das edificações construídas e comparação com os dados obtidos no ano anterior.
Periodicidade:	Anualmente.
Aplicação:	Espera-se que esse número aumente a cada ano.

Fonte: FUPEF (2022).



QUADRO 5.1.53 – FISCALIZAÇÃO DOS PARÂMETROS PARA PUBLICIDADE

Veículos da frota escolar com menos de 10 anos	
Unidade:	Porcentagem (%).
Obtenção:	Fiscalização através de pesquisa para a determinação se as placas e informes publicitários cumprem com os parâmetros.
Periodicidade:	Semestralmente.
Aplicação:	Espera-se que esse número chegue a 100%.

Fonte: FUPEF (2022).



5.1.1 Metas e Indicadores do Eixo 1 – Transporte Pedonal

Proposta 1: Plano de Requalificação das Calçadas

Metas:

- Garantir a acessibilidade universal através da adequação e manutenção regular das calçadas;
- Manter o calçamento desobstruído de vegetação e elementos urbanísticos, garantindo maior segurança para os pedestres e a circulação adequada, principalmente para pessoas com mobilidade reduzida;
- Incentivo à locomoção pedonal;
- Maximizar a padronização de calçadas;
- Aumento da segurança no trânsito.

Indicadores:

- Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção pedonal;
- Porcentagem (%) da infraestrutura adaptada a acessibilidade;
- Calçamento adequado ao decreto municipal (calçadas pavimentadas);
- Porcentagem (%) de calçadas pavimentadas;
- Redução de acidentes com pedestres.

Proposta 2: Requalificação das Travessias de Pedestres na Rodovia BR-

277

Metas:

- Garantir segurança nos cruzamentos da BR-277;
- Menor insegurança em relação à segurança pública no interior das travessias subterrâneas;
- Incentivo ao uso das travessias subterrâneas.



Indicadores:

- Quantidade de acidentes com pedestres fora das travessias;
- Ocorrências de furtos e assaltos nas proximidades e interior das travessias subterrâneas;
- Quantidade de transeuntes nas travessias subterrâneas.

Proposta 3: Conforto e Mobiliário

Metas:

- Maior segurança pública;
- Incentivo à locomoção pedonal;
- Maior segurança no trânsito.

Indicadores:

- Porcentagem (%) de iluminação implantada;
- Diminuição no número de assaltos, furtos e crimes noturnos;
- Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o transporte pedonal.

Proposta 4: Conectividade

Metas:

- Incentivo à locomoção pedonal;
- Maior segurança no trânsito;
- Garantir a acessibilidade universal através da adequação e manutenção regular das calçadas;
- Melhora na qualidade de vida da população.

Indicadores:

- Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o transporte pedonal;
- Porcentagem (%) da infraestrutura adaptada a acessibilidade;

- Quantidade de áreas de convivência implantadas;
- Quantidade de travessias elevadas implantadas.

QUADRO 5.1.1.1 – INDICADORES EIXO 1

Eixo 1 – Transporte Pedonal

Indicador	Unidade	Periodicidade
Porcentagem (%) da matriz modal que realiza a locomoção pedonal	(%)	Semestral
Percentual (%) da infraestrutura adaptada a acessibilidade	(%)	Anual
Calçamento adequado ao decreto municipal (calçadas pavimentadas)	(%)	Semestral
Porcentagem (%) de calçadas pavimentadas	(%)	Anual
Redução de acidentes com pedestres	(nº)	Anual
Quantidade de acidentes com pedestres fora das travessias	(nº)	Anual
Ocorrência de furtos e assaltos nas proximidades e interior das travessias subterrâneas	(nº)	Anual
Quantidade de transeuntes nas travessias subterrâneas	(nº)	Anual
Porcentagem (%) de iluminação implantada	(%)	Semestral
Diminuição no número de assaltos, furtos e crimes noturnos	(nº)	Anual
Quantidade de áreas de convivência implantadas	(nº)	Anual

Fonte: FUPEF (2022).



5.1.2 Metas e Indicadores do Eixo 2 – Ciclomobilidade

Proposta 5: Plano Cicloviário

Metas:

- Fomentar o modal cicloviário;
- Infraestrutura cicloviária adequada e abrangente;
- Aumentar a segurança viária em relação aos ciclistas;
- Melhorar na sinalização cicloviária;
- Aumento do turismo ciclístico;
- Melhora na qualidade de vida.

Indicadores:

- Quilometragem de infraestrutura cicloviária implantada;
- Porcentagem (%) de paraciclos instalados em relação a meta estabelecida;
- Aumento do turismo ciclístico;
- Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas;
- Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade;
- Satisfação do usuário em relação à infraestrutura ofertada.

Proposta 6: Fomento do Modo Cicloviário

Metas:

- Fomentar o modal cicloviário;
- Melhorar na sinalização cicloviária;
- Aumento do turismo ciclístico;
- Melhora na qualidade de vida;
- Introdução de novas tecnologias;
- Aumento da integração modal;
- Educação no trânsito voltada aos ciclistas.

Indicadores:

- Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade;
- Quantidade de pontos de compartilhamento instalados;
- Porcentagem (%) da população que realiza integração modal;
- Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas.

Proposta 7: Valorização do Ciclista

Metas:

- Aumentar a segurança viária em relação aos ciclistas;
- Fomentar o modal cicloviário e o cicloturismo;
- Divulgação do Manual do Ciclista e do Guia de Implementação da Sinalização Viária Temporária;
- Educação no trânsito voltada aos ciclistas.

Indicadores:

- Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas;
- Divulgação do Manual do Ciclista;
- Divulgação do Guia de Implementação da Sinalização Viária Temporária;
- Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade;
- Aumento do turismo ciclístico na região.

QUADRO 5.1.2.1 – INDICADORES EIXO 2

Eixo 2 – Ciclomobilidade

Indicador	Unidade	Periodicidade
Quilometragem da infraestrutura cicloviária	(km)	Anual
Porcentagem (%) de paraciclos instalados em relação à meta estabilidade	(%)	Anual
Aumento do turismo ciclístico	(nº)	Semestral
Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas	(nº)	Anual
Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade	(%)	Semestral
Satisfação do usuário em relação à infraestrutura ofertada	(%)	Anual



Quantidade de pontos de compartilhamento instalados	(nº)	Anual
Porcentagem (%) da população que realiza integração modal	(%)	Anual
Divulgação do Manual do Ciclista	(nº)	Anual
Divulgação do Guia de Implementação da Sinalização Viária Temporária	(nº)	Anual

Fonte: FUPEF (2022).

PRELIMINAR



5.1.3 Metas e Indicadores do Eixo 3 – Transporte Público

Proposta 8: Plano de Reestruturação do Transporte Público

Metas:

- Acessibilidade universal garantida nos veículos;
- Conforto e segurança dos veículos;
- Promover integração modal entre o transporte público e outros modais;
- Promover integração física e tarifária;
- Promover a ampliação da utilização do sistema de bilhetagem eletrônica (cartão transporte);
- Horários atualizados e de fáceis acesso;
- Instalação de abrigos de ônibus;
- Aumentar a representatividade do Transporte Público na matriz modal;
- Promover o Transporte Público Urbano eficiente e eficaz.

Indicadores:

- Menor tempo de trajeto dos usuários até o ponto de ônibus mais próximo (isócrona);
- Menor tempo de espera entre um ônibus e outro;
- Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião;
- Quantidade de usuários que utilizam o cartão transporte;
- Quantidade de pontos de ônibus com sinalização, manutenção e divulgação de horários adequada;
- Aumento de usuários que realizam integração modal;
- Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o Transporte Público.

Proposta 9: Remodelação de Terminais

Metas:

- Organizar a parada central das linhas de Transporte Público;
- Readequação da antiga rodoviária como terminal de Transporte Público;
- Garantir a integração modal do Transporte Público;
- Facilitar deslocamentos realizados através do transporte público.

Indicadores:

- Aumento de usuários que realizam integração modal;
- Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião;

Proposta 10: Implantação de Pontos de Táxi

Metas:

- Organizar e regulamentar o transporte público individual;
- Promover a acessibilidade universal;
- Padronização dos pontos de taxi;
- Implantar sinalização indicativa;
- Melhorar a segurança dos usuários de táxi;
- Instalação de ponto com abrigo completo;
- Garantir tarifa adequada para o transporte por taxi.

Indicadores:

- Aumento do número de pontos de táxi padronizados;
- Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o transporte por táxi;

QUADRO 5.1.3.1 – INDICADORES EIXO 3

Eixo 3 – Transporte Público

Indicador	Unidade	Periodicidade
Menor tempo de trajeto dos usuários até o ponto de ônibus mais próximo (isócrona)	(m)	Anual
Menor tempo de espera entre um ônibus e outro	(min)	Semestral
Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião	(%)	Semestral
Usuários utilizando o cartão transporte	(nº)	Semestral



Quantidade de pontos de ônibus com sinalização, manutenção e divulgação de horários adequada	(nº)	Semestral
Aumento de usuários que realizam integração modal	(%)	Semestral
Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o Transporte Público	(%)	Semestral
Matriz modal de táxi	(%)	Semestral
Pontos de táxi padronizados	(nº)	Semestral

Fonte: FUPEF (2022).



5.1.4 Metas e Indicadores do Eixo 4 – Transporte Motorizado

Proposta 11: Plano de Requalificação Viária

Metas:

- Aumentar a segurança no trânsito, visando a redução de acidentes;
- Melhorar a qualidade viária;
- Propiciar a organização e fluidez no trânsito;
- Diminuir as violações as leis de trânsito;
- Promover a redução de pontos críticos;
- Reduzir o tempo de deslocamento;
- Reduzir acidentes próximos às instituições de ensino.

Indicadores:

- Redução de acidentes;
- Maior fluidez de veículos;
- Porcentagem (%) de vias pavimentadas;
- Porcentagem (%) de vias em condições boas ou excelentes;
- Porcentagem (%) de vias com boa iluminação pública;
- Porcentagem de interseções reestruturadas;
- Redução de multas e infrações;
- Redução de pontos críticos;
- Quantidade de acidentes próximos às instituições de ensino.

Proposta 12: Readequação e Regulamentação de Estacionamentos

Metas:

- Incentivar o transporte público, ciclovitário e pedonal;
- Maior rotatividade no uso das vagas de estacionamento;
- Acessibilidade universal;
- Fomentar o comércio central, especialmente na Av. Brasília, garantindo a maior circulação de clientes.

Indicadores:

- Aumento do número de beneficiados pelas vagas públicas de estacionamento;
- Vagas de estacionamento para pessoas com necessidade especiais.

Proposta 13: Manutenção e Segurança Viárias

Metas:

- Melhorar a sinalização das vias;
- Promover a educação para o trânsito para os estudantes da rede municipal;
- Melhorar a segurança viária, visando a redução de acidentes;
- Diminuir o tempo de deslocamento;
- Promover a organização e fluidez no trânsito;
- Reduzir as violações às leis de trânsito;
- Melhorar a qualidade viária de Medianeira;
- Reduzir os pontos críticos.

Indicadores:

- Porcentagem (%) de vias sinalizadas;
- Porcentagem (%) de vias em condições boas ou excelentes;
- Porcentagem (%) de vias pavimentadas;
- Existência de pontos críticos (nº);
- Redução de acidentes;
- Maior fluidez de veículos;
- Redução de multas e infrações.

QUADRO 5.1.4.1 – INDICADORES EIXO 4

Eixo 4 – Transporte Motorizado

Indicador	Unidade	Periodicidade
Quantidade de acidentes de trânsito	(nº)	Anual
Maior fluidez de veículos	(NS)	Anual
Porcentagem (%) de vias pavimentadas	(%)	Semestral



Porcentagem (%) de vias em condições boas ou excelentes	(%)	Semestral
Porcentagem (%) de vias com boa iluminação pública	(%)	Semestral
Intercessões reestruturadas	(%)	Anual
Redução de multas e infrações	(%)	Anual
Existência de pontos críticos	(nº)	Anual
Aumentar o número de beneficiados pelas vagas públicas de estacionamento	(hora/veículo)	Semestral
Vagas de estacionamento para pessoas com necessidades especiais	(%)	Semestral
Porcentagem (%) de vias sinalizadas	(%)	Semestral
Quantidade de acidentes próximos às instituições de ensino	(nº)	Semestral

Fonte: FUPEF (2022).

5.1.5 Metas e Indicadores do Eixo 5 – Acesso ao Município

Proposta 14: Requalificação do Acesso ao Município

Metas:

- Fluidez nos trajetos de municípios vizinhos para Medianeira;
- Melhorar a sinalização dos acessos;
- Redução das filas nas trincheiras da BR-277;
- Implantação de novas trincheiras para a transposição da BR-277.

Indicadores:

- Fluidez nos trajetos de municípios vizinhos para Medianeira;
- Sinalização direcional de entrada e saída do município;
- Quantidade de carros nas filas formadas nas trincheiras;

QUADRO 5.1.5.1 – INDICADORES EIXO 5

Eixo 5 – Acesso ao Município

Indicador	Unidade	Periodicidade
Fluidez nos trajetos de municípios vizinhos para Medianeira	(min)	Semestral
Sinalização direcional de entrada e saída do município	(nº)	Anual
Quantidade de carros nas filas formadas nas trincheiras	(nº)	Semestral

Fonte: FUPEF (2022).

5.1.6 Metas e Indicadores do Eixo 6 – Transporte Rural e de Cargas

Proposta 15: Promoção de Melhorias no Transporte de Cargas

Metas:

- Ordenação do fluxo de cargas;
- Garantir a qualidade da pavimentação das vias de Medianeira;
- Implantação da rota de cargas;
- Implantação de rota para maquinário agrícola;
- Definir horários para o trânsito de cargas.

Indicadores:

- Vias urbanas da rota de carga em condições boas ou excelentes;
- Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de cargas;
- Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de maquinário agrícola.

Proposta 16: Promoção de Melhorias às Áreas Rurais

Metas:

- Revisão da hierarquia viária fora do perímetro urbano;
- Implantação de sinalização indicativa das localidades rurais.

Indicadores:

- Porcentagem de placas indicativas das localidades rurais instaladas.

QUADRO 5.1.6.1 – INDICADORES EIXO 6

Eixo 6 – Promoção de Melhorias no Transporte de Cargas

Indicador	Unidade	Periodicidade
Vias urbanas da rota de carga em condições boas ou excelentes	(%)	Semestral
Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de cargas;	(%)	Semestral
Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de maquinário agrícola;	(nº)	Semestral
Porcentagem de placas indicativas das Localidades Rurais instaladas;	(%)	Semestral

Fonte: FUPEF (2022).



5.1.7 Metas e Indicadores do Eixo 7 – Transporte Escolar

Proposta 17: Promoção de Melhorias ao Transporte Escolar

Metas:

- Garantir a segurança nos veículos do Transporte Escolar;
- Promover a identificação adequada em toda a frota de veículos escolares;
- Garantir a manutenção adequada dos veículos;
- Adequar itinerários e horários;
- Garantir segurança na entrada e saída das escolas;
- Garantir a acessibilidade universal.

Indicadores:

- Pesquisa de opinião do tempo de locomoção dos alunos até os pontos de embarque do transporte escolar;
- Pesquisa de opinião da satisfação geral do transporte escolar;
- Porcentagem (%) de veículos da frota escolar com menos de 10 (dez) anos;
- Quantidade de instituições escolares que aderiram à Operação Escola.

QUADRO 5.1.7.1 – INDICADORES EIXO 7

Eixo 7 – Transporte Escolar

Indicador	Unidade	Periodicidade
Pesquisa de opinião do tempo de locomoção dos alunos até os pontos de embarque do transporte escolar	(min)	Semestral
Pesquisa de opinião da satisfação do transporte escolar	(%)	Semestral
Porcentagem (%) de veículos da frota escolar com menos de 10 (dez) anos	(%)	Anual
Quantidade de instituições escolares que aderiram à Operação Escola	Nº	Anual

Fonte: FUPEF (2022).

5.1.8 Metas e Indicadores do Eixo 8 – Regulamentação e Gestão

Proposta 18: Regulamentação e Gestão

Metas:

- Implantação da Lei Municipal de Direito de Permanência de Edificações na Faixa Não-Edificável Contígua as Faixas de Domínio Público de Rodovias.

Indicadores:

- Número de edificações construídas na anterior faixa *non-aedificandi* na BR-277.

Proposta 19: Gestão do Espaço Público

Metas:

- Viabilizar a execução de um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Comercial;
- Regulamentar a atuação da concessionária.

Indicadores:

- Monitorar o estado de conservação dos espaços cedidos para publicidade;
- Fiscalizar se os parâmetros para publicidade estão sendo respeitados.

QUADRO 5.1.8.1 – INDICADORES EIXO 8

Eixo 8 – Regulamentação e Gestão

Indicador	Unidade	Periodicidade
Número de edificações construídas na anterior faixa <i>non aedificandi</i> na BR-277;	(nº)	Anual
Fiscalização dos parâmetros pra publicidade	(%)	Semestral

Fonte: FUPEF (2022).



6 CONCLUSÕES

O Relatório de Consolidação do PMU de Medianeira (P9) contempla as regulamentações necessárias para implementação do Plano de Mobilidade, bem como índices de monitoramento para auxiliar sua gestão.

O presente relatório é então o 9º produto do Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira-PR, conforme Plano de Trabalho e contrato celebrado entre o Município de Medianeira e a FUPEF do Paraná, portanto, é o último relatório preliminar do estudo.

Vale ressaltar que a elaboração do PMU não se restringe aos seus relatórios e produtos. Todo o seu processo de concepção envolve constantemente a participação popular na busca da gestão democrática da cidade e na intenção de melhor qualidade de vida e de uma mobilidade sustentável. Espera-se que os inventários, reuniões, relatórios e o próprio Plano cumpram não só a obrigação legal, mas também contribuam para a formulação e execução de políticas de desenvolvimento econômico e urbano sustentável e uma tomada de consciência do poder público e da população em prol desse resultado.



REFERÊNCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2015. Rio de Janeiro, 2015.

BRASIL (MINISTÉRIO DAS CIDADES – SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SEMOB). **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/270/titulo/planmob---caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 04 dez. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587 – Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília/DF, 2012.

BRASIL. **Lei nº 14.071 – Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília/DF, 2020.

BRASIL. **Lei nº 13.913 – Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei municipal ou distrital**. Brasília/DF, 2019.

BRASIL. **Lei nº 6.766 – Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências**. Brasília/DF, 1979.

KARDEC et al. **Gestão estratégica e indicadores de desempenho**. Qualitymark, p. 120. Rio de Janeiro, 2002.

MEDIANEIRA. **Lei Orgânica do Município de Medianeira/PR**. Medianeira, abr. 1990.

RATTON, E.; WAYDZIK, F. A.; MACHADO, V. **Manual de normalização de relatórios técnicos e/ou científicos: de acordo com as Normas da ABNT**. Curitiba: ITTI/UFPR, 2019.

WORLD RESOURCES INSTITUTE BRASIL (WRI BRASIL). **Sete passos para construir um plano de mobilidade urbana**. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/sites/default/files/Sete%20Passos%20-%20Como%20construir%20um%20Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana_jan18.pdf>. Acesso em: 09 abr. 2022.



APÊNDICE 1 – LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Lei nº xxxxx

Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Medianeira, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Capítulo I

FUNDAMENTOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 1º A Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana atende a Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo ser interpretada e aplicada conforme seus princípios, objetivos e diretrizes.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana estrutura-se conforme as seguintes leis e documentos de referência:

- I – Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- II – Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- III – Lei do Plano de Ações e Investimento.

Parágrafo único. A Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana será o documento de referência técnica, compreendendo a fundamentação e o detalhamento das propostas contidas nos demais documentos normativos



supramencionados, devendo ser submetido à revisão periódica não superior a 10 (dez) anos.

Capítulo II

OBJETIVO, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivo principal a promoção da mobilidade urbana associada aos princípios do desenvolvimento sustentável, a qual será efetivada por meio de uma gestão participativa, com a priorização da integração do transporte público coletivo e do transporte não motorizado.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser interpretada e implementada com base nos seguintes princípios:

- I – Acessibilidade universal;
- II – Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III – Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana;
- V – Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI – Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII – Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte.

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser conduzida com o intuito do atendimento dos seguintes objetivos:

- I – Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;



- II – Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, em especial às pessoas com deficiência;
- III – Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV – Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;
- V – Consolidar a gestão democrática e participativa como instrumento de implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI – Garantir a construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser implementada em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Priorização do transporte não motorizado sobre o motorizado;
- II – Promoção do acesso integral aos serviços de mobilidade;
- III – Deslocamento de cargas e pessoas de forma eficiente e eficaz;
- IV – Mobilidade segura;
- V – Integração das políticas municipais de desenvolvimento urbano.

TÍTULO II

SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA

Art. 7º O Sistema de Mobilidade Urbana de Medianeira é composto pela infraestrutura necessária aos distintos modos de transporte e pela estrutura administrativa, que suportam e gerem o deslocamento de pessoas e mercadorias no município.

Capítulo I

MODOS DE TRANSPORTE

Art. 8º Os modos de transporte no Município de Medianeira compreendem os modos motorizados e não motorizados, destinados à mobilidade de pessoas e mercadorias.



§ 1º São considerados modos de transporte motorizados todas as formas de deslocamento de cargas e pessoas utilizando meios que necessitem de máquinas motoras à base de combustíveis e eletricidade.

§ 2º São considerados modos de transporte não-motorizados todas as formas de deslocamento de cargas e pessoas utilizando equipamentos à base de tração humana sendo incluída, nesta categoria, a caminhada.

Art. 9º As ações públicas atinentes aos modos de transporte motorizados deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres;
- IV – Priorização dos modos de transporte que utilizem combustíveis renováveis e/ou eletricidade;
- V – Priorização do transporte motorizado coletivo sobre o individual;
- VI – Integração com os modos de transporte não-motorizados;
- VII – Integração da zona rural com a área urbana municipal;
- VIII – Conscientização da população sobre educação no trânsito, consciência ambiental e cívica sobre os impactos que os modos de transporte acarretam no ambiente natural, sobre a segurança e saúde públicas.

Parágrafo único. Os serviços de transporte motorizados privados, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão obedecer aos princípios estabelecidos nesta Lei, bem como aos regramentos determinados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 10 As ações públicas atinentes aos modos de transporte não-motorizados deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres e ciclistas;



IV – Integração com os modos de transporte motorizados, principalmente com o transporte público coletivo;

V – Incentivo na adoção de modos de transporte não-motorizados sobre os motorizados;

VI – Conscientização da população sobre os benefícios da utilização de modos de transporte não-motorizados, sobretudo nos aspectos ambientais, de segurança e saúde públicas.

Parágrafo único. Os modos de transporte não-motorizados privados deverão obedecer aos princípios estabelecidos nesta Lei, bem como aos regramentos determinados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Lei nº xxx) e do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 14.071/2020).

CAPÍTULO II INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E MOBILIDADE

Art. 11 São classificadas como componentes da infraestrutura de transporte e mobilidade de Medianeira as seguintes estruturas:

I – Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias;

II – Estacionamentos para veículos motorizados e não motorizados;

III – Terminais, estações e demais conexões;

IV – Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

VI – Sinalização viária e de trânsito;

VII – Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Parágrafo único. A disposição das infraestruturas de transporte e mobilidade são as determinadas pela Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 12 As ações públicas atinentes à infraestrutura de transporte e mobilidade deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:



- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres e ciclistas, bem como de utilizadores dos serviços públicos;
- IV – Hierarquização das ações e medidas prioritárias para o desenvolvimento viário municipal;
- V – Observância dos regramentos atinentes ao uso e ocupação do solo, bem como do Plano Diretor Municipal;
- VI – Priorização de alternativas tecnológicas e/ou locacionais que visem à implementação destas estruturas com o menor impacto ambiental possível;
- VII – Acessibilidade universal de toda a infraestrutura de transporte e mobilidade.

CAPÍTULO III ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

Art. 13 A estrutura administrativa, cujas finalidades serão o planejamento, a gestão e a execução das medidas de mobilidade urbana de Medianeira, terá suas ações pautadas nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Eficiência, eficácia e efetividade na tomada de decisões;
- IV – Adoção de decisões em respeito ao princípio da impessoalidade.

Art. 14 A estrutura administrativa da Política Municipal de Mobilidade Urbana será composta pela Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal (Portaria/Decreto xxx), na qualidade de órgão de planejamento e gestão da mobilidade urbana municipal, e pelo Conselho Municipal da Cidade – CONCIDADE (Portaria/Decreto xxx).

Parágrafo único. A composição dos órgãos indicados no *caput* deste artigo será regulada por meio de documento normativo próprio. Já a Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal deverá ser composta por no mínimo 5 (cinco)



membros de cargos efetivos técnicos afetos às áreas de urbanismo, meio ambiente, administração, segurança pública, finanças e procuradoria e por no mínimo 1 (um) membro da Diretoria Municipal de Trânsito (MEDTRAN), na qualidade.

Art. 15 Compete à **Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal:**

- I – Realizar o planejamento plurianual das medidas a serem adotadas no âmbito da mobilidade urbana municipal;
- II – Adotar as ações e medidas necessárias para a implementação da Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- III – Avaliar a economicidade e eficiência das ações advindas da Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- IV – Administrar os recursos destinados às ações de mobilidade urbana municipal, respeitando a Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- V – Realizar estudos técnicos que subsidiem a revisão periódica dos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI – Estabelecer um planejamento periódico de ações e medidas a serem adotadas para a mobilidade urbana municipal;
- VII – Utilizar os instrumentos de controle e fiscalização para garantir a efetividade do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- VIII – Realizar a gestão da manutenção da infraestrutura de transporte e mobilidade, segundo o plano de monitoramento constante no Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 16 Compete ao **Conselho Municipal da Cidade – CONCIDADE:**

- I – Avaliar as demandas municipais e comparar com os termos trazidos na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- II – Deliberar a respeito de eventuais omissões, contradições e obscuridades constantes nos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- III – Opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;



- IV – Acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados ao Plano de Mobilidade Urbana, conferindo a adequabilidade das ações adotadas pela **Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal**;
- V – Manifestar-se sobre as propostas de taxas e tarifas e outros preços públicos do sistema de mobilidade, necessários ao alcance dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana;
- VI – Levantar e analisar dados estatísticos da mobilidade urbana, sobretudo a partir do plano de monitoramento contemplado no Plano de Mobilidade Urbana;
- VII – Apresentar, para a **Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal** sugestões de alteração e/ou complementação dos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana, sobretudo em relação às ações a serem adotadas;
- VIII – Requerer, quando julgar pertinente, auditorias relativas às concessões públicas realizadas pelo poder público municipal.

TÍTULO III

EIXOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art. 17 As ações e medidas a serem adotadas para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana estão organizadas em Eixos Estratégicos, para os quais serão adotadas as respectivas Ações Estratégicas.

Parágrafo único. Os Eixos Estratégicos, bem como suas respectivas ações, serão devidamente operacionalizados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em respeito à Lei da Hierarquia Viária Municipal, e fornecendo subsídios para a Lei do Plano de Ação e Investimentos.

Capítulo I

TRANSPORTE PEDONAL



Art. 18 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a adoção de ações que visem a implantação e aprimoramento da infraestrutura destinada à mobilidade de pedestres.

Art. 19 O Eixo Estratégico do Transporte Pedonal deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Melhorar a infraestrutura ofertada aos pedestres;
- II – Promover a acessibilidade universal;
- III – Implementar espaços viários que priorizem o modo de transporte pedonal.

Capítulo II CICLOMOBILIDADE

Art. 20 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a adoção de ações que gerem melhorias na infraestrutura cicloviária, bem como fomentem a sua utilização por residentes e visitantes do município.

Art. 21 O Eixo Estratégico da Ciclomobilidade deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Melhorar a infraestrutura ofertada aos ciclistas de Medianeira;
- II – Promover a equidade nos espaços;
- III – Implementar espaços viários que priorizem os ciclistas;
- IV – Fomentar a utilização do modal;
- V – Atuar para a segurança dos ciclistas na cidade.

Capítulo III TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 22 Este Eixo Estratégico possui como objetivo o desenvolvimento do transporte público coletivo eficiente e adequado às demandas municipais de



mobilidade, incentivando, assim, a adoção do transporte coletivo em detrimento ao transporte individual motorizado.

Art. 23 O Eixo Estratégico do Transporte Público deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Acessibilidade aos espaços;
- II – Conforto e segurança;
- III – Acessibilidade universal;
- IV – Qualificação de infraestrutura;
- V – Sustentabilidade financeira.

Capítulo IV

TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 24 Este Eixo Estratégico possui como objetivo adequar as vias públicas, a fim de que sejam providas com a infraestrutura adequada para suportar as demandas do transporte motorizado local.

Art. 25 O Eixo Estratégico dos Transporte Motorizado deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Melhorar a infraestrutura ofertada aos usuários;
- II – Melhorar a mobilidade das vias para o tráfego;
- III – Promover a equidade nos espaços;
- IV – Ampliar a segurança viária.

Capítulo V

ACESSO AO MUNICÍPIO

Art. 26 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a melhoria da acessibilidade ao Município de Medianeira, por meio da integração municipal e intermunicipal.



Art. 27 O Eixo Estratégico do Acesso ao Município deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Sinalização indicativa dos principais movimentos;
- II – Adequação da sinalização vertical e horizontal;
- III – Manutenção das vias;
- IV – Readequação do trânsito em vias para o fluxo de passagem no município;
- V – Implantação de sinalização de acesso à rodoviária.

Capítulo VI

TRANSPORTE RURAL E DE CARGAS

Art. 28 Este Eixo Estratégico possui como objetivo melhorias nas infraestruturas para transporte rural e de cargas, e melhorias nas áreas rurais.

Art. 29 O Eixo Estratégico de Transporte Rural e de Cargas deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Promover o deslocamento de cargas de forma eficiente e eficaz;
- II – Promover o acesso das áreas rurais aos serviços de mobilidade;
- III – Ampliar a segurança viária.

Capítulo VII

TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 30 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a melhoria da estrutura do transporte escolar municipal.

Art. 31 O Eixo Estratégico do Transporte Escolar deve ser conduzido em obediência à diretriz de promoção do transporte escolar eficiente e seguro.

Capítulo VIII



REGULAMENTAÇÃO E GESTÃO

Art. 32 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a operacionalização da implementação dos demais Eixos Estratégicos supramencionados, por intermédio da implantação de uma estrutura administrativa adequada a esta finalidade.

Art. 33 O Eixo Estratégico de Regulamentação e Gestão deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Promover a regulamentações necessárias ao funcionamento adequado do sistema de mobilidade urbana;
- II – Definir meio para sistematizar a concessão da publicidade urbana afim de subsidiar infraestruturas de mobilidade.

TÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 34 Os instrumentos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, elencados no Art. 2º desta Lei, deverão ser aprovados e publicados num prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei.

Art. 35 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

ANTONIO FRANÇA BENJAMIM

Prefeito de Medianeira



APÊNDICE 2 – LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Lei nº xxxxx

Aprova o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Medianeira, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Capítulo I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Medianeira (PMU), o qual deverá seguir os princípios, objetivos e diretrizes elencados na Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O PMU tem por finalidade orientar as ações do Poder Público Municipal de Medianeira no que concerne os modos de transporte, a infraestrutura viária e de suporte aos serviços de mobilidade e o transporte de pessoas e cargas pelo território municipal, com o objetivo principal de atender às demandas atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

Art. 3º O PMU deverá ser submetido a atualizações periódicas a cada 10 (dez) anos.



Art. 4º O PMU deve guardar compatibilidade com o Plano Diretor do Município de Medianeira e com todas as suas legislações correlatas, como normas de ocupação e uso do solo municipal.

Capítulo II DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 5º Para efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Abrigo de ônibus: estrutura física presente no ponto para conforto do passageiro e para proteção contra intempéries;

II - Acessibilidade universal: facilidade de acesso de todas as pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

III - Bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

IV - Binário de trânsito: vias paralelas e próximas, cada uma com um único sentido, sendo eles opostos;

V - Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins, define-se como o espaço compreendido entre a faixa de rolamento e o alinhamento predial;

VI - Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

VII - Ciclorrotas: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;



- VIII - Ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- IX - Matriz modal: composição da participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;
- X - Estacionamento: espaço disponibilizado para parada de veículos, público ou privado, fora da via, integrado ao sistema de transportes urbanos, podendo ser coberto ou descoberto;
- XI - Espaço público: é o espaço de uso comum e posse de todos, como ruas, calçadas, praças, campings municipais, jardins ou parques e ambientes fechados, como bibliotecas públicas e museus públicos;
- XII - Frequência do ônibus: intervalo de tempo entre passagens consecutivas dos ônibus pelos pontos de parada;
- XIII - Integração física: possibilidade facilitada de transferência entre diferentes linhas e/ou veículos de transporte público através de uma estrutura que abrigue e sistematize esse intermeio;
- XIV - Integração modal: possibilidade facilitada de troca entre diferentes modos de transporte através da colocação próxima de estruturas de paradas de diversos modos, como pontos de ônibus, paraciclos e terminais de integração;
- XV - Integração operacional: sistematização de horários e frequências de linhas de ônibus de modo a cooperar com a eficiência e disponibilidade dos trajetos que envolvam integração física;
- XVI - Integração tarifária: possibilidade da transferência entre linhas de ônibus mediante o mesmo pagamento, facilitada pela integração física ou pela tecnologia de cartão transporte que permita essa integração dentro de um intervalo de tempo;
- XVII - Interseção viária: local onde duas ou mais vias se interceptam;
- XVIII - Itinerário: trajeto a ser percorrido pelo ônibus, desde o início da rota, incluindo todos os pontos de parada, até o ponto final;
- XIX - Lombada eletrônica: dispositivo eletrônico de controle de velocidade que permite fixar a velocidade máxima desejada e registra a infração de veículos, auxiliando o emprego de multas;



XX - Loteamento: subdivisão de gleba em lotes, destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes;

XXI - Mobilidade urbana: movimentação de pessoas e bens, figurada pela quantidade e qualidade de viagens no espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

XXII - Mobilidade urbana sustentável: consideração pela movimentação de pessoas e bens no espaço urbano de aspectos de desenvolvimento sustentável, equidade de acesso e eficácia, eficiência e efetividade, de maneira a garantir que os deslocamentos ocorram com o menor impacto ambiental, com mais equidade social e com melhor fluidez dos deslocamentos.

XXIII - Modos de transporte motorizados: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXIV - Modos de transporte não motorizados: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXV - Modos de transporte ativo: modalidades que se utilizam do esforço humano, como aqueles realizados a pé e por bicicleta;

XXVI - Paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XXVII - Passarela: estrutura destinada à transposição de vias ao uso de pedestres, em desnível aéreo;

XXVIII - Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres;

XXIX - Passeio compartilhado: especificidade de um passeio que se define pelo compartilhamento do seu espaço entre o trânsito de pedestres e ciclistas, na impossibilidade de haver outra tipologia disponível para a bicicleta;

XXX - Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e



de utilizá-lo, entende-se por pessoa com mobilidade reduzida a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante, entre outras.

XXXI - Piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXXII - Ponto de ônibus: local de um ponto de parada de transporte público, no qual os passageiros embarcam ou desembarcam;

XXXIII - Polos geradores de viagem: locais de empreendimentos comerciais ou residenciais que são responsáveis por atrair fluxo de pessoas ou veículos em número significativo de viagens, o que pode causar impactos no sistema viário do entorno;

XXXIV - Rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento, consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5% (cinco por cento);

XXXV - Rampa de acessibilidade: rebaixamento na calçada ou no passeio, destinado a promover a concordância de nível entre estes e o leito da via;

XXXVI - Redutor de velocidade: dispositivos como lombadas eletrônicas, ondulações transversais, radares e travessias elevadas, destinados a induzir o veículo a reduzir a velocidade naquele local;

XXXVII - Semáforo: subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente por meio de sistema eletromecânico ou eletrônico, compõe-se de blocos semaforicos, controladores de tráfego, postes de sustentação e botoeiras próprias para a sinalização de pedestres;

XXXVIII - Sinalização horizontal: sinalização viária executada sobre o pavimento com tinta refletiva, de preferência, ou sobre a calçada para o controle, advertência e orientação ou informação do usuário, sendo as demarcações pré-reconhecidas e legalmente instituídas pelo código de trânsito brasileiro – lei 14.071/20;

XXXIX - Sinalização vertical: sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente,



variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos pelo código de trânsito brasileiro – Lei 14.071/20;

XL - Subsídio tarifário: concessão de dinheiro feita pelo governo ao sistema de transporte público com a finalidade de manter acessível o preço da tarifa;

XLI - Tarifa técnica: o custo do transporte dividido pelo número de passageiros pagantes equivalentes;

XLII - Tarifa social: o custo da passagem paga pelo usuário para utilizar o sistema de transporte público;

XLIII - Transeuntes: pessoa transitando ou de passagem por algum lugar.

XLIV - Terminal de ônibus: estrutura física preparada para abrigar embarque e desembarque de uma ou mais linhas de ônibus, de forma a oferecer possibilidade de integração, além de poder abrigar comércios e outros serviços;

XLV - Transporte escolar: serviço de transporte, público ou privado, que se utiliza de vans e ônibus para deslocar exclusivamente estudantes, do ensino básico até o superior;

XLVI - Transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XLVII - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços ou tarifas fixadas pelo poder público;

XLVIII - Transporte público coletivo urbano: transporte público coletivo, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos;

XLIX - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

L - Via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central, resultando na faixa compreendida entre os alinhamentos prediais de duas quadras adjacentes;

LI - Vaga: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;



LII - Veículo de carga: veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

Parágrafo único. Para eventuais conceitos e definições omissos neste artigo, adotam-se os conceitos e definições estabelecidos no Plano Diretor do Município de Medianeira, bem como em suas legislações correlatas.

TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA

Capítulo I DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA

Art. 6º O PMU compreenderá os seguintes conteúdos:

- I - Eixos Condutores, conforme estabelecidos na Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- II - Ações Estratégicas, destinadas a contemplar as demandas de mobilidade urbana vinculadas a cada Eixo Condutor, podendo ser de curto, médio ou longo prazos;
- III - Medidas a serem adotadas para operacionalizar as Ações Estratégicas indicadas.

§ 1º Consideram-se Ações Estratégicas de curto prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 2 (dois) anos após a data de publicação desta lei.

§ 2º Consideram-se Ações Estratégicas de médio prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 5 (cinco) anos após a data de publicação desta lei.

§ 3º Consideram-se Ações Estratégicas de longo prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 10 (dez) anos após a data de publicação desta lei.



§ 4º Os investimentos estimados para a realização de cada Ação Estratégica serão disciplinados na Lei do Plano de Ações e Investimentos.

CAPÍTULO II DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS

SEÇÃO I EIXO CONDUTOR I – TRANSPORTE PEDONAL

Art. 7º O Eixo Condutor I – Transporte Pedonal será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Elaborar Norma de Padronização de Calçadas de Medianeira;
- II - Implantação e Manutenção das Calçadas;
- III - Campanha de Incentivo à Manutenção e Implantação de Calçadas;
- IV - Manual do Pedestre de Medianeira;
- V - Manutenção das Travessias Subterrâneas;
- VI - Intervenção Artística no Interior das Travessias Subterrâneas;
- VII - Manutenção da Iluminação Pública;
- VIII - Plano de Arborização;
- IX - Implantação de Travessias Elevadas;
- X - Implantação de Áreas de Convivência e Permanência;
- XI - Implantação de Rua Completa.

Art. 8º A Ação Estratégica intitulada “Elaborar Norma de Padronização de Calçadas de Medianeira” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é regularizar as dimensões e o padrão de qualidade das áreas de passeio e de calçadas.

§ 1º Caberá ao Poder Público Municipal realizar a regularização das áreas de passeio e de calçadas de logradouros públicos de uso comum, bem como pela remoção de elementos nas calçadas que representem risco aos transeuntes.

§ 2º Caberá aos proprietários dos lotes realizar a regularização das áreas de passeio e de calçadas nas áreas compreendidas em seus respectivos lotes, bem



como pela remoção de elementos nas calçadas que representem risco aos transeuntes.

§ 3º A regularização das calçadas deverá ser fundamentada em projeto básico e executivo que compreenda critérios a serem definidos no respectivo decreto.

Art. 9º A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção das Calçadas” constitui uma ação de longo prazo destinada à promover infraestrutura adequada para calçamento, bem como implementar uma rotina de fiscalização das áreas de passeio do município, com o intuito de averiguar a existência de elementos incompatíveis com o regramento municipal de urbanização.

Art. 10 A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Incentivo à Manutenção e Implantação de Calçadas” constitui uma ação de curto prazo, a qual objetiva promover a conscientização da população local acerca da importância de manter as calçadas de suas propriedades, baseado no sentimento de cuidado para com a cidade através da campanha “O Caminhar de Todos Também Depende de Você”.

Art. 11 A Ação Estratégica intitulada “Manual do Pedestre de Medianeira” constitui uma ação de curto prazo que objetiva educar e conscientizar a população local, acerca dos direitos e deveres do cidadão em posição de pedestre.

Parágrafo único. O material gráfico referente ao Manual do Pedestre de Medianeira deverá ser disponibilizado em meio físico e digital.

Art. 12 A Ação Estratégica intitulada “Manutenção das Travessias Subterrâneas” constitui uma ação de curto prazo que objetiva promoção de manutenção e implantação de infraestruturas que garantam acessibilidade e segurança nas travessias subterrâneas do município.

Art. 13 A Ação Estratégica intitulada “Intervenção Artística no Interior das Travessias Subterrâneas de Pedestres” constitui uma ação de curto prazo que



objetiva tornar as travessias subterrâneas espaços convidativos e que ofereçam maior percepção de segurança, incentivando assim, o seu uso.

Art. 14 A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção da Iluminação Pública” constitui uma ação de longo prazo, a qual tem por objetivo adequação e manutenção da infraestrutura de iluminação pública de Medianeira.

Art. 15 A Ação Estratégica intitulada “Plano de Arborização” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a elaboração de um plano de arborização para o município a fim promover conforto térmico, visual e adequação com os transportes de cargas.

Art. 16 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Travessias Elevadas” constitui uma ação de médio prazo que objetiva a implantação de travessias elevadas para garantir travessias seguras para pedestres através da redução da velocidade dos veículos.

Art. 17 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Áreas De Convivência e Permanência” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo a implantação de novas praças e áreas de convivência públicas, além da manutenção das áreas já existentes.

Art. 18 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Rua Completa” constitui uma ação de longo prazo que prevê a criação de uma Rua Completa na Av. Brasília com o objetivo de proporcionar um espaço mais democrático, seguro e confortável para todos os modais.

SEÇÃO II

EIXO CONDUTOR II – CICLOMOBILIDADE

Art. 19 O Eixo Condutor II – Ciclomobilidade será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:



- I - Reestruturação e Detalhamento da Rede Cicloviária;
- II - Implantação da Rota de Cicloturismo Rural;
- III - Implantação de Paraciclos;
- IV - Pontos de Compartilhamento de Bicicletas;
- V - Elaboração de Calendário de Passeios Ciclísticos;
- VI - Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista;
- VII - Ação Educativa para Ciclistas nas Escolas da Rede Municipal de Ensino;
- VIII - Manual do Ciclista;
- IX - Guia de Implantação de Infraestrutura Cicloviária Temporária.

Art. 20 A Ação Estratégica intitulada “Reestruturação e Detalhamento da Rede Cicloviária” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é reestruturar a rede cicloviária municipal para atender a padrões hodiernos de qualidade e segurança, além de adequar-se à demanda municipal por alternativas de mobilidade relativas ao modal cicloviário.

Parágrafo único. Esta conexão e ampliação poderá ser realizada mediante implantação de ciclovias ou ciclofaixas.

Art. 21 A Ação Estratégica intitulada “Implantação da Rota de Cicloturismo Rural” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a implementação de sinalização vertical e indicativa em rotas que ligam as áreas urbanas às comunidades rurais e aos morros da Salete e Espigão do Norte.

Parágrafo único. Esta conexão e ampliação poderá ser realizada mediante implantação de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas.

Art. 22 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Paraciclos” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a instalação de paraciclos para estacionamento de bicicletas em pontos estratégicos da cidade, visando o incentivo à esse modal.

Art. 23 A Ação Estratégica intitulada “Pontos de Compartilhamento de Bicicletas” constitui uma ação de médio prazo que visa implantar um sistema em que seja



possível a locação de bicicletas compartilhadas com o objetivo de atrair usuários ao modal ciclovário.

Art. 24 A Ação Estratégica intitulada “Elaboração de Calendário de Passeios Ciclísticos” constitui uma ação de médio prazo que tem por objetivo o desenvolvimento de um calendário municipal voltado à eventos ciclísticos a fim de fomentar o modal ciclovário em Medianeira.

Art. 25 A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a divulgação de informações sobre o ciclista medianeirense, corroborando para a sua valorização, bem como divulgação dos benefícios da adesão ao modal para a qualidade de vida e para o meio ambiente através da campanha “#BoraPedalar?”.

Art. 26 A Ação Estratégica intitulada “Ação Educativa para Ciclistas nas Escolas da Rede Municipal de Ensino” constitui uma ação de médio prazo educativa, que leve instrução e conscientização em relação ao ciclista através de oficinas e palestras para as crianças da rede pública de ensino.

Art. 27 A Ação Estratégica intitulada “Manual do Ciclista” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a educação e conscientização da população sobre os direitos e deveres dos ciclistas em Medianeira, bem como disseminar informações sobre segurança ciclovária.

Parágrafo único. O material gráfico referente ao Manual do Ciclista de Medianeira deverá ser disponibilizado em meio físico e digital.

Art. 28 A Ação Estratégica intitulada “Guia de Implantação de Infraestrutura Ciclovária Temporária” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo orientar acerca da implantação de infraestrutura de sinalização temporária para promoção de eventos ciclísticos.



Parágrafo único. O material gráfico referente ao Guia de Implantação de Infraestrutura Cicloviária Temporária de Medianeira deverá ser disponibilizado em meio físico e digital.

SEÇÃO III

EIXO CONDUTOR III – TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 29 O Eixo Condutor III – Transporte Público será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Diretrizes para Nova Concessão;
- II - Isenções no Transporte Público;
- III - Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas;
- IV - Implantação e Padronização de Abrigos;
- V - Fiscalização da Operação;
- VI - Divulgação de Informações do Transporte Público;
- VII - Implantação da Nova Rodoviária Municipal;
- VIII - Readequação da Rodoviária Existente como Terminal de Transporte Público;
- IX - Padronização e Implantação dos Pontos de Táxi.

Art. 30 A Ação Estratégica intitulada “Diretrizes para uma nova concessão” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a definição de diretrizes mínimas para um novo contrato de concessão.

Art. 31 A Ação Estratégica intitulada “Isenções no Transporte Público” constitui uma ação de médio prazo em que será elaborada uma alteração no Art. 199 da Lei Orgânica Municipal, para garantir gratuidade no transporte público para maiores de 60 (sessenta) anos, pessoas com deficiência e pessoas em vulnerabilidade social, a partir da criação de um Decreto Municipal.



Art. 32 A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas” constitui uma ação de longo prazo, cujo objetivo é a reorganização de linhas já existentes e a implantação de novas linhas de transporte público.

Art. 33 A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Padronização de Abrigos” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é melhorar as condições de usabilidade do transporte coletivo urbano, promovendo conforto, orientação através da identidade visual e acesso seguro ao serviço por meio de infraestrutura adequada.

Art. 34 A Ação Estratégica intitulada “Fiscalização da Operação” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é garantir a eficiência e eficácia da operação do transporte público, mediante fiscalização promovida pelo Poder Público Municipal.

Art. 35 Ação Estratégica “Divulgação de Informações do Transporte Público” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a divulgação dos horários e itinerários do transporte público.

Parágrafo único. Para a consecução desta ação, a disponibilização das informações deverá ser viabilizada nos pontos de ônibus, no interior dos veículos, bem como por meio de sítio digital (site e/ou aplicativo).

Art. 36 A Ação Estratégica intitulada “Implantação da Nova Rodoviária Municipal” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é a construção de uma nova rodoviária municipal em terrenos de posse da Prefeitura na região do Bairro Belo Horizonte.

Art. 37 A Ação Estratégica intitulada “Readequação da Rodoviária Existente como Terminal de Transporte Público” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é a modificação da estrutura da rodoviária atual de modo que permita sua utilização como um terminal de transporte público municipal, possibilitando a integração física entre as linhas do transporte público.



Art. 38 A Ação Estratégica intitulada “Padronização e Implantação dos Pontos de Táxi” constitui uma ação cujo objetivo é a adequação e padronização dos pontos de táxi do município.

Parágrafo único. propõe-se a implantação de duas tipologias de abrigos: um mais completo, na atual rodoviária municipal, contendo identificação e acessibilidade adequada, bancos de espera, além de banheiro e cozinha para os taxistas sendo de médio prazo; e os demais com identificação, acessibilidade e bancos de espera, sendo realizados à curto prazo.

SEÇÃO IV

EIXO CONDUTOR IV – TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 39 O Eixo Condutor IV – Transporte Motorizado será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Revisão da Hierarquia Viária Urbana;
- II - Reestruturação Viária;
- III - Intervenções em Interseções e Rotatórias;
- IV - Revisão do Parque Semafórico;
- V - Definição de Vias Preferenciais;
- VI - Intervenção nas Áreas Próximas a Instituições de Ensino;
- VII - Regulamentação de Estacionamentos;
- VIII - Implantação de Estacionamentos Rotativos;
- IX - Campanhas de Educação no Trânsito;
- X - Manutenção Contínua da Sinalização Vertical e Horizontal;
- XI - Manutenção Contínua da Pavimentação nas Vias.

Art. 40 A Ação Estratégica intitulada “Revisão da Hierarquia Viária Urbana” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a alteração do instrumento legal atinente à Hierarquização Viária do município, compatibilizando com a reestruturação viária proposta nos estudos técnicos do Plano de Mobilidade Urbana.



Art. 41 A Ação Estratégica intitulada “Reestruturação Viária” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a reformulação de vias municipais específicas.

Parágrafo único. As medidas compreendidas nesta ação deverão ser dos seguintes tipos:

- I – Alteração ou consolidação de mão única;
- II – Consolidação de mão dupla;
- III – Nova trincheira na continuidade da Av. Iguaçu na transposição da BR-277;
- IV – Redesenho do canteiro central das vias: Av. Pedro Soccol, Av. José Callegari e trechos da Av. Brasília;
- V – Redesenho de canteiro central e alteração de sentido: Av. Brasília;
- VI – Via interna no futuro terminal municipal.

Art. 42 A Ação Estratégica intitulada “Intervenções em Interseções e Rotatórias” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a realização intervenções em regiões que representem pontos críticos em relação à segurança viária.

Parágrafo único. As medidas compreendidas nesta ação deverão ser realizadas, no mínimo, da seguinte maneira:

- I – Abertura de alça na BR-277 com a marginal Av. 24 de Outubro do lado Sul, nas proximidades da Lar Agroindustrial;
- II – Implantação e manutenção de sinalização vertical e horizontal em interseções com as vias marginais e trincheiras;
- III – Redesenho da geometria;
- IV – Rotatória em algumas vias que contém canteiro central;
- V – Readequação dos estágios do semáforo da interseção da Av. Rio Grande do Sul e Av. Soledade.

Art. 43 A Ação Estratégica intitulada “Revisão do Parque Semafórico” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é a organização do tráfego nas interseções e/ou seções de vias onde há conflitos ou disputas entre diferentes modais, garantindo a segurança e a eficiência das ruas.



Art. 44 A Ação Estratégica intitulada “Definição de Vias Preferenciais” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a adequação da preferência das vias no município de acordo com o tráfego e hierarquia viária.

Art. 45 A Ação Estratégica intitulada “Intervenção nas Áreas Próximas a Instituições de Ensino” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a adequação das vias e travessias da forma mais segura e eficiente possível, através de melhora na sinalização, redesenho de geometria, semáforos, rotatórias e pela implantação de travessias elevadas nas proximidades de instituições de ensino.

Art. 46 A Ação Estratégica intitulada “Regulamentação de Estacionamentos” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a delimitação e organização da localização dos estacionamentos em vias de grande movimento.

Art. 47 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Estacionamentos Rotativos” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a instituição, tanto nos aspectos regulamentar e operacional, de um sistema de estacionamento rotativo mediante cobrança por tempo de permanência em determinadas localidades.

Art. 48 A Ação Estratégica intitulada “Campanhas de Educação no Trânsito” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo educar e conscientizar a população local sobre segurança no trânsito, a fim de promover convivência harmoniosa entre todos os atores e modais do transporte, priorizando a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente e visando à redução do número de acidentes de trânsito, da emissão de poluentes e ruídos. Para isso serão realizadas as campanhas “Tarefa do dia: Educação no Trânsito” e “Seja a mudança que você quer ver no trânsito”.

Art. 49 A Ação Estratégica intitulada “Manutenção Contínua da Sinalização Vertical e Horizontal” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é prover nas vias urbanas de Medianeira uma sinalização viária eficiente.



Art. 50 A Ação Estratégica intitulada “Manutenção Contínua da Pavimentação nas Vias” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a adequação, implantação de pavimento e manutenção das vias municipais, tendo em vista as condições de qualidade do pavimento e suas dimensões.

Parágrafo único. As medidas de adequação da qualidade e das dimensões das vias urbanas deverão ser priorizadas nos locais de maior fluxo de veículos.

SEÇÃO V

EIXO CONDUTO V – ACESSO AO MUNICÍPIO

Art. 51 O Eixo Condutor V – Acesso ao Município será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso;
- II - Implantação de Trincheira Para Transposição da BR-277.

Art. 52 A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso” constitui uma ação de longo prazo que prevê a implantação de sinalização vertical indicativa nos acessos e pontos estratégicos do município.

Art. 53 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Novas Trincheiras para Transposição da BR-277” constitui uma ação de longo prazo a qual prevê a implantação de uma nova trincheira para transposição da BR-277, localizada na continuidade da Av. Iguaçu.

SEÇÃO VI

EIXO CONDUTO VI – TRANSPORTE RURAL E DE CARGAS

Art. 54 O Eixo Condutor VI – Transporte Rural e de Cargas será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Readequação das Rotas de Carga;



- II - Definição de Horários para Trânsito de Carga;
- III - Implantação de Rota para Maquinário Agrícola;
- IV - Revisão da Hierarquia Viária Municipal;
- V - Sinalização Indicativa das Localidades Rurais.

Art. 55 A Ação Estratégica intitulada “Readequação das Rotas de Carga” constitui uma ação de longo prazo cujo objetivo é a implantação de sinalização viária e pavimentação adequada para utilização de vias específicas para rota de carga.

Art. 56 A Ação Estratégica intitulada “Definição de Horários para Trânsito de Carga” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a adequação de horários alternativos para tráfego de veículos pesados em vias específicas para esse fim.

Art. 57 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Rota para Maquinário Agrícola” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é implantação de sinalização viária e pavimentação adequada para utilização de vias específicas para rota de maquinário agrícola.

Art. 58 A Ação Estratégica intitulada “Revisão da Hierarquia Viária Municipal” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é alterar o instrumento legal atinente à Hierarquização Viária do município, compatibilizando com a reestruturação viária proposta nos estudos técnicos do Plano de Mobilidade Urbana para as vias rurais.

Art. 59 A Ação Estratégica intitulada “Sinalização Indicativa das Localidades Rurais” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a implantação da sinalização vertical e indicativa de acesso às principais localidades rurais do município.

SEÇÃO VII

EIXO CONDUTO VII – TRANSPORTE ESCOLAR



Art. 60 O Eixo Conduto VII – Transporte Escolar será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Regulamentação da Idade dos Veículos;
- II - Readequação dos Pontos de Embarque;
- III - Fiscalização da Operação;
- IV - Adequação do Itinerário das Linhas;
- V - Operação Escola.

Art. 61 A Ação Estratégica intitulada “Regulamentação da Idade dos Veículos” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a instituição de um documento normativo para regulamentação da idade máxima de utilização da frota de veículos para o transporte escolar.

Art. 62 A Ação Estratégica intitulada “Readequação dos Pontos de Embarque” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a adequação dos pontos de embarque do transporte escolar, considerando um levantamento dos alunos que necessitam caminhar por mais de 20 (vinte) minutos.

Art. 63 A Ação Estratégica intitulada “Fiscalização da Operação” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a implementação de uma rotina de auditorias técnicas, operacionais e econômicas dos contratos de concessões, a fim de identificar eventuais irregularidades ou descumprimentos contratuais, com a imposição de penalidade cabível a cada caso.

Art. 64 A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Itinerário das Linhas” constitui uma ação de médio prazo que readéqua as rotas de transporte escolar a fim de garantir uma melhor abrangência e eficiência do transporte.

Art. 65 A Ação Estratégica intitulada “Implementação da Operação Escola” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo habilitar profissionais que coordenem o trânsito nas áreas escolares nos horários de entrada e saída dos



estudantes para garantir segurança dos pedestres e eficiência no embarque e desembarque de passageiros.

SEÇÃO VIII

EIXO CONDUTO VIII – REGULAMENTAÇÃO E GESTÃO

Art. 66 O Eixo Conduto VIII – Regulamentação e Gestão será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I - Lei Municipal de Direito de Permanência de Edificações na Faixa Não-Edificável Contígua as Faixas de Domínio Público de Rodovias;
- II - EVTE da Concessão da Publicidade Urbana.

Art. 67 A Ação Estratégica intitulada “Lei Municipal de Direito de Permanência de Edificações na Faixa Não-Edificável Contígua as Faixas de Domínio Público de Rodovias” constitui uma ação de curto prazo que propõe a criação do instrumento legal responsável pela regulamentação das edificações das áreas de domínio da rodovia BR-277 devido ao deslocamento do eixo pela sua duplicação.

Art. 68 A Ação Estratégica intitulada “EVTE da Concessão da Publicidade Urbana” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a elaboração de estudo técnico necessário para subsidiar eventual tomada de decisão do poder público municipal quanto à celebração de contrato de concessão que verse sobre a publicidade urbana do município de Medianeira.

CAPÍTULO III

DOS INDICADORES DE MONITORAMENTO DE DESEMPENHO

Art. 69 Os indicadores de monitoramento de desempenho objetivam avaliar a eficiência e eficácia da implementação das Ações Estratégicas do PMU para a mobilidade urbana e sustentável do município.



Art. 70 Cabe ao Poder Público Municipal, através do órgão de gestão e implementação do PMU, definir, para cada indicador de monitoramento de desempenho:

- I - Metodologia própria e individualizada;
- II - Periodicidade de análise;
- III - Metas periódicas que se objetiva atingir.

Art. 71 Em relação ao Eixo Condutor I – Transporte Pedonal, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Porcentagem da matriz modal que realiza locomoção pedonal;
- II - Porcentagem da infraestrutura adaptada a acessibilidade;
- III - Calçamento adequado ao decreto municipal;
- IV - Porcentagem de calçadas pavimentadas;
- V - Redução de acidentes com pedestres;
- VI - Quantidade de acidentes com pedestres fora das travessias;
- VII - Ocorrências de furtos e assaltos nas proximidades e interior das travessias subterrâneas;
- VIII - Quantidade de transeuntes nas travessias subterrâneas;
- IX - Porcentagem de iluminação implantada;
- X - Diminuição no número de assaltos, furtos e crimes noturnos;
- XI - Quantidade de áreas de convivência implantadas;
- XII - Quantidade de travessias elevadas implantadas.

Art. 72 Em relação ao Eixo Condutor II – Ciclomobilidade, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Quilometragem de infraestrutura cicloviária implantada;
- II - Porcentagem de paraciclos instalados em relação a meta estabelecida;
- III - Aumento do turismo ciclístico;
- IV - Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas;
- V - Porcentagem da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade;
- VI - Satisfação do usuário em relação à infraestrutura ofertada;
- VII - Quantidade de pontos de compartilhamento instalados;
- VIII - Porcentagem da população que realiza integração modal;



- IX - Divulgação do Manual do Ciclista;
- X - Divulgação do Guia de Implementação da Sinalização Viária Temporária;
- XI - Aumento do turismo ciclístico na região.

Art. 73 Em relação ao Eixo Condutor III – Transporte Público, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Menor tempo de trajeto dos usuários até o ponto de ônibus mais próximo;
- II - Menor tempo de espera entre um ônibus e outro;
- III - Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião;
- IV - Quantidade de usuários que utilizam o cartão transporte;
- V - Quantidade de pontos de ônibus com sinalização, manutenção e divulgação de horários adequada;
- VI - Aumento de usuários que realizam integração modal;
- VII - Porcentagem da matriz modal que utiliza o Transporte Público;
- VIII - Obra de readequação do Terminal Rodoviário como Terminal de Transporte Público;
- IX - Aumento do número de pontos de táxi padronizados;
- X - Porcentagem da matriz modal que utiliza o transporte por táxi.

Art. 74 Em relação ao Eixo Condutor IV – Transporte Motorizado, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Redução de acidentes;
- II - Maior fluidez de veículos;
- III - Porcentagem de vias pavimentadas;
- IV - Porcentagem de vias em condições boas ou excelentes;
- V - Porcentagem de vias com boa iluminação pública;
- VI - Porcentagem de interseções reestruturadas;
- VII - Redução de multas e infrações;
- VIII - Redução de pontos críticos;
- IX - Aumento do número de beneficiados pelas vagas públicas de estacionamento;
- X - Vagas de estacionamento para pessoas com necessidade especiais;



- XI - Existência de pontos críticos;
- XII - Porcentagem de vias sinalizadas;
- XIII - Quantidade de acidentes próximos às instituições de ensino.

Art. 75 Em relação ao Eixo Condutor V – Acesso ao Município, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Fluidez nos trajetos de municípios vizinhos para Medianeira;
- II - Sinalização direcional de entrada e saída do município;
- III - Quantidade de carros nas filas formadas nas trincheiras.

Art. 76 Em relação ao Eixo Condutor VI – Transporte Rural e de Cargas, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Vias urbanas da rota de carga em condições boas ou excelentes;
- II - Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de cargas;
- III - Porcentagem de vias sinalizadas para a rota de maquinário agrícola;
- IV - Porcentagem de placas indicativas das localidades rurais instaladas.

Art. 77 Em relação ao Eixo Condutor VII – Transporte Escolar, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Pesquisa de opinião do tempo de locomoção dos alunos até os pontos de embarque do transporte escolar;
- II - Pesquisa de opinião da satisfação geral do transporte escolar;
- III - Porcentagem de veículos da frota escolar com menos de 10 (dez) anos;
- IV - Quantidade de instituições escolares que aderiram à Operação Escola.

Art. 78 Em relação ao Eixo Condutor VIII – Regulamentação e Gestão, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Monitorar o estado de conservação dos espaços cedidos para publicidade;
- II - Fiscalizar se os parâmetros para publicidade estão sendo respeitados.

Art. 79 Constituem os indicadores de monitoramento de desempenho, referentes à gestão da mobilidade urbana municipal, os seguintes:



- I - Financiamento do PMU;
- II - Efetividade do PMU.

Art. 80 Os indicadores de monitoramentos de desempenhos compreendidos nesta lei representam um rol exemplificativo mínimo e não exaustivo, podendo o órgão de gestão e implantação do PMU adotar, segundo seus critérios, indicadores adicionais.

Art. 81 As análises realizadas pelo órgão de gestão e implantação do PMU referente aos indicadores de monitoramento de desempenho devem ser apresentadas por meio de Relatório de Monitoramento, a serem publicados anualmente no sítio digital da Prefeitura Municipal.

Parágrafo único. Este Relatório de Monitoramento deve compreender as análises dos respectivos indicadores de monitoramento de desempenho de cada eixo condutor.

TÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 82 O Município de Medianeira poderá celebrar acordos, convênios, bem como outros instrumentos congêneres, com entidades públicas ou privadas, a fim de viabilizar a execução do PMU.

Art. 83 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

ANTÔNIO FRANÇA BENJAMIM
Prefeito de Medianeira



APÊNDICE 3 – LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Lei nº xxxxx

Institui o Plano de Ações e Investimentos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Medianeira, na qualidade de referência técnica e orçamentária da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Medianeira-PR.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído, a partir da publicação desta lei, o Plano de Ação e Investimento (PAI), cuja finalidade é servir de referência técnica e orçamentária para a execução do Plano de Mobilidade Urbana, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O PAI encontra-se anexado a este instrumento.

Art. 2º O detalhamento técnico e executivo do PAI é apresentado na Lei do Plano de Mobilidade Urbana, sendo que a Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal **Municipal** poderá, a seu critério, adequar a técnica executiva ou a priorização das medidas, desde que mediante decisão fundamentada.

Parágrafo único: É vedado à a Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal **Municipal** suprimir ou adicionar ações ao PAI sem a realização de processo legislativo de alteração desta Lei.



Art. 3º O Poder Público Municipal deverá considerar as estimativas financeiras previstas no PAI para a formulação de sua política orçamentária anual e plurianual, considerando a possibilidade de existir variações referentes ao valor estimado, às fontes de financiamento e aos órgãos responsáveis pela execução das ações.

Art. 4º Para as ações cuja responsabilidade de execução seja do Poder Público Municipal, deverá ser definido qual órgão da administração pública municipal será responsável por sua execução, em até 60 (sessenta) dias da publicação desta lei.

Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

ANTONIO FRANÇA BENJAMIM
Prefeito de Medianeira



ANEXO – PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA

Propostas e Ações por Eixo		Total por Ação com BDI (R\$)	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Ano 2030	Ano 2031	Ano 2032	Ano 2033
Proposta 1 – Plano de Requalificação das Calçadas												
Ação 1.1	Elaborar Norma de Padronização de Calçadas de Medianeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 1.2	Implantação e Manutenção das Calçadas	71.331.291,83	9.516.400,60	9.516.400,60	9.819.315,99	9.819.315,99	9.819.315,99	4.568.108,53	4.568.108,53	4.568.108,53	4.568.108,53	4.568.108,53
Ação 1.3	Campanha de Incentivo à Manutenção e Implantação de Calçadas	50.000,00	25.000,00	25.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 1.4	Manual do Pedestre de Medianeira	16.000,00	8.000,00	8.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 2 – Requalificação das Travessias de Pedestres na Rodovia BR-277												
Ação 2.1	Implantação e Manutenção dos Acessos	88.269,92	44.134,96	44.134,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 2.2	Intervenção Artística no Interior das Travessias Subterrâneas de Pedestres	32.594,48	16.297,24	16.297,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 3 – Conforto e Mobiliário												
Ação 3.1	Implantação e Manutenção da Iluminação Pública	3.500.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	187.500,00	187.500,00	187.500,00	187.500,00	187.500,00	187.500,00	187.500,00	187.500,00
Ação 3.2	Plano de Arborização	180.000,00	90.000,00	90.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 4 – Conectividade												
Ação 4.1	Implantação de Travessias Elevadas	339.724,81	61.768,15	61.768,15	51.473,46	51.473,46	51.473,46	12.353,63	12.353,63	12.353,63	12.353,63	12.353,63
Ação 4.2	Implantação de Áreas De Convivência e Permanência	1.446.467,70	25.544,10	25.544,10	326.653,17	326.653,17	326.653,17	83.084,00	83.084,00	83.084,00	83.084,00	83.084,00
Ação 4.3	Implantação de Rua Completa	8.236.487,51	4.114.119,07	4.114.119,07	0,00	0,00	0,00	1.649,87	1.649,87	1.649,87	1.649,87	1.649,87
Proposta 5 – Plano Cicloviário												
Ação 5.1	Reestruturação e detalhamento da Rede Cicloviária	8.592.851,78	1.286.556,61	1.286.556,61	1.128.358,61	1.128.358,61	1.128.358,61	526.932,55	526.932,55	526.932,55	526.932,55	526.932,55
Ação 5.2	Implantação da Rota de Cicloturismo Rural	4.579.459,99	2.255.171,16	2.255.171,16	23.039,22	23.039,22	23.039,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 5.3	Implantação de Paraciclos	222.203,52	47.218,25	47.218,25	37.033,92	37.033,92	37.033,92	3.333,05	3.333,05	3.333,05	3.333,05	3.333,05
Proposta 6 – Fomento do Modo Cicloviário												
Ação 6.1	Pontos de Compartilhamento de Bicicletas Elétricas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 6.2	Elaboração de Calendário de Passeios Ciclísticos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 7 – Campanhas de Educação e Valorização												
Ação 7.1	Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista	102.872,00	51.436,00	51.436,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 7.2	Ação Educativa para Ciclistas nas Escolas da Rede Municipal de Ensino	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 7.3	Manual do Ciclista	18.320,00	9.160,00	9.160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 7.4	Guia de Implantação de Infraestrutura Cicloviária Temporária	18.320,00	9.160,00	9.160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 8 – Plano de Reestruturação do Transporte Público												
Ação 8.1	Diretrizes para Nova Concessão	747.618,58	73.263,60	73.263,60	75.136,42	75.136,42	75.136,42	75.136,42	75.136,42	75.136,42	75.136,42	75.136,42
Ação 8.2	Isonções no Transporte Público	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 8.3	Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 8.4	Implantação e Padronização de Abrigos	6.249.606,20	1.157.092,68	1.157.092,68	1.311.806,95	1.311.806,95	1.311.806,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 8.5	Fiscalização da Operação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 8.6	Divulgação de Informações do Transporte Público	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 9 – Remodelação de Terminais												
Ação 9.1	Implantação da Nova Rodoviária Municipal	6.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Propostas e Ações por Eixo		Total por Ação com BDI (R\$)	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Ano 2030	Ano 2031	Ano 2032	Ano 2033
Ação 9.2	Readequação da Rodoviária Existente como Terminal de Transporte Público	160.977,74	0,00	0,00	53.659,25	53.659,25	53.659,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 10 – Implantação de Pontos de Táxi												
Ação 10.1	Padronização e Implantação dos Pontos de Táxi	67.724,34	10.825,86	10.825,86	0,00	0,00	0,00	9.214,53	9.214,53	9.214,53	9.214,53	9.214,53
Proposta 11 – Plano de Requalificação Viária												
Ação 11.1	Revisão da Hierarquia Viária Urbana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 11.2	Reestruturação Viária	37.894.035,72	4.595.879,33	4.595.879,33	9.567.425,69	9.567.425,69	9.567.425,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 11.3	Intervenções em Interseções e Rotatórias	694.008,77	128.035,92	128.035,92	86.578,78	86.578,78	86.578,78	35.640,11	35.640,11	35.640,11	35.640,11	35.640,11
Ação 11.4	Revisão do Parque Semafórico	947.999,53	428.384,00	428.384,00	30.410,51	30.410,51	30.410,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 11.5	Definição de vias preferenciais	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 11.6	Intervenção nas Áreas Próximas a Instituições de Ensino	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 12 – Readequação e Regulamentação de Estacionamentos												
Ação 12.2	Regulamentação de Estacionamentos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 12.3	Implantação de Estacionamentos Rotativos	1.401.936,09	700.968,05	700.968,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 13 – Atuação para Segurança Viária												
Ação 13.1	Campanhas de Educação no Trânsito	90.000,00	45.000,00	45.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 13.2	Manutenção Contínua da Sinalização Vertical e Horizontal	10.193.400,81	0,00	0,00	1.144.165,50	1.144.165,50	1.144.165,50	1.352.180,86	1.352.180,86	1.352.180,86	1.352.180,86	1.352.180,86
Ação 13.3	Manutenção Contínua da Pavimentação nas Vias	151.379.674,48	0,00	0,00	18.083.091,78	18.083.091,78	18.083.091,78	19.426.079,83	19.426.079,83	19.426.079,83	19.426.079,83	19.426.079,83
Proposta 14 – Requalificação do Acesso ao Município												
Ação 14.1	Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso	188.969,63	63.113,10	63.113,10	0,00	0,00	0,00	12.548,68	12.548,68	12.548,68	12.548,68	12.548,68
Ação 14.2	Implantação de Novas Trincheiras para Transposição da BR-277	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 15 – Promoção de Melhorias ao Transporte De Cargas												
Ação 15.1	Readequação das rotas de carga	128.589,83	20.898,99	20.898,99	13.409,71	13.409,71	13.409,71	9.312,54	9.312,54	9.312,54	9.312,54	9.312,54
Ação 15.2	Definição de horários para trânsito de carga	19.901,60	9.950,80	9.950,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 15.3	Implantação de rota para maquinário agrícola	59.588,39	0,00	0,00	19.862,80	19.862,80	19.862,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 16 – Promoção de Melhorias as Áreas Rurais												
Ação 16.1	Revisão da Hierarquia Viária Municipal	300.000,00	150.000,00	150.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 16.2	Sinalização Indicativa das Localidades Rurais	74.203,95	0,00	0,00	24.734,65	24.734,65	24.734,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 17 – Promoção de Melhorias ao Transporte Escolar												
Ação 17.1	Regulamentação da idade dos veículos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 17.2	Readequação dos pontos de embarque	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 17.3	Fiscalização da operação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 17.4	Adequação do Itinerário das Linhas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 17.5	Implementação da Operação Escola	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 18 – Regulamentação e Gestão												
Ação 18.1	Lei Municipal de Direito de Permanência de Edificações na Faixa Não-Edificável Contígua as Faixas de Domínio Público de Rodovias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 19 – Gestão do Espaço Público												
Ação 19.1	EVTE da Concessão da Publicidade Urbana	102.872,00	51.436,00	51.436,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Propostas e Ações por Eixo	Total por Ação com BDI (R\$)	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Ano 2030	Ano 2031	Ano 2032	Ano 2033
Total anual	315.455.971,22	27.994.814,48	27.994.814,48	43.983.656,41	41.983.656,41	41.983.656,41	26.303.074,61	26.303.074,61	26.303.074,61	26.303.074,61	26.303.074,61
Total por fase		55.989.628,95			127.950.969,23			131.515.373,05			

PRELIMINAR



APÊNDICE 4 – LEI DE DIRETRIZES DA UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS DO TRANSPORTE ESCOLAR

Lei nº xxxxx

Dispõe sobre diretrizes para a utilização de veículos no transporte escolar no município de Medianeira, e adota outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O transporte escolar no Município de Medianeira deve ser executado em conformidade com os Arts. 136 a 139 do Código de Trânsito Brasileiro, nas resoluções do CONTRAN aplicáveis ao transporte escolar.

Parágrafo único. Os operadores do transporte escolar municipal deverão adaptar sua frota de veículos para as condições estabelecidas nesta lei em até 5 (cinco) anos.

Art. 2º Os veículos utilizados para o transporte escolar deverão:

- I – Ter pintada com tinta amarela, em toda a extensão da carroceria, uma faixa horizontal com 40 (quarenta) centímetros de largura, situada à meia altura, na qual o termo "Escolar", em letras pretas, sendo que, em caso de veículo de carroceria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- II – Possuir apólice de seguro com cobertura para terceiros, passageiros ou não, por danos materiais e corporais compreendendo danos morais, além do seguro obrigatório;
- III – Atender a todas as normas prescritas no Código de Trânsito Brasileiro, nesta Lei e no seu regulamento;



IV- Possuir, além do condutor, um monitor maior de 18 (dezoito) anos quando o veículo efetuar o transporte de crianças menores de 12 (doze) anos.

§1º A vida útil de utilização dos veículos para o transporte público é de 10 (dez) anos para vans e micro-ônibus, e 15 (quinze) anos para ônibus, devendo este limite ser aplicável também a todos os veículos que se encontrem atualmente cadastrados e em operação;

§2º A substituição gradual dos veículos não condizentes com o §1º deverá ocorrer até o ano de 2028.

§3º Os ônibus com vida útil superior a 10 (dez) anos de idade deverão apresentar Certificado de Segurança Veicular – CRV – emitido por entidade credenciada pelo Inmetro e homologada pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, conforme a Resolução nº 25/98 do DETRAN/PR.

Art. 3º Todos os operadores do transporte escolar municipal devem manter atualizado o cadastro de sua frota junto à Secretaria de Educação, devendo apresentar as seguintes informações:

I – Marca, modelo e ano de fabricação de cada veículo da frota;

II – Capacidade de transporte;

III – Condutores que operam a frota, devendo apresentar CNH ou outro documento congênere que o autorize a operar determinado veículo;

IV – Cadastro dos monitores, nos veículos que transportam crianças menores de 12 (doze) anos.

Parágrafo único. É vedado a operação de veículo de transporte escolar com capacidade superior ao do veículo, considerando a tripulação embarcada, sendo também proibido o transporte de passageiros em pé.

Art. 4º Para as ações cuja responsabilidade de execução seja do Poder Público Municipal, deverá ser definida qual órgão da administração pública municipal será responsável por sua execução, em até 60 (sessenta) dias da publicação desta lei.

Art. 6º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.



Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

ANTÔNIO FRANÇA BENJAMIM

Prefeito de Medianeira

PRELIMINAR



APÊNDICE 5 – LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

Lei nº xxxxx

Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário do Município de Medianeira e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei, parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana Municipal, tem por finalidade disciplinar e instituir normas gerais e padrões sobre o dimensionamento, definição e hierarquização do Sistema Viário do Município de Medianeira, conforme diretrizes da Lei do Plano Diretor.

Art. 2º A função da reestruturação do sistema viário consiste em priorizar a locomoção dos modos de transporte não motorizados, como a pé e bicicleta, e do transporte público coletivo, bem como garantir locomoção com segurança e fluidez dos automóveis motorizados e não motorizados.

Art. 3º As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de



pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 4º O Poder Público Municipal supervisionará e fiscalizará a implantação e manutenção do Sistema Viário Básico de acordo com o disposto na presente Lei.

Parágrafo único. Serão aplicados, no que couber, o Código de Trânsito Brasileiro, as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER) e da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística (SEIL) do Estado do Paraná.

Art. 5º Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

- I – Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular as pessoas com deficiência e idosos;
- II – Garantir as dimensões das calçadas estabelecidas pelo Poder Público Municipal;
- III – Utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade e manutenção do pavimento;
- IV – Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário.

Art. 6º Constituem objetivos da presente Lei:

- I – Induzir o crescimento e desenvolvimento urbano de forma equilibrada, compatibilizando o ordenamento do sistema viário com e o zoneamento e uso e ocupação do solo;



II – Definir parâmetros para a abertura de novas vias, garantindo a continuidade do Sistema Viário principal;

III – Estabelecer e classificar o sistema hierárquico das vias, de forma a garantir a efetividade do deslocamento de veículos, pedestres e ciclistas, atendendo às necessidades da população, do adensamento habitacional, das atividades comerciais e de serviços e do sistema de transporte público coletivo;

IV – Definir as características geométricas e operacionais da malha viária, compatibilizando-as com as geometrias existentes, com o itinerário das linhas do transporte público coletivo, com a mobilidade de pedestres e ciclistas e com às melhorias das condições de circulação;

V – Eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;

VI – Disciplinar o tráfego de veículos de carga e do transporte público coletivo.

Art. 7º Integram este Código os seguintes anexos:

I – Anexo I – Mapa do Sistema Viário Urbano do Município de Medianeira;

II – Anexo II – Mapa do Sistema Viário Municipal do Município de Medianeira;

III – Anexo III – Tabela de Características das Vias;

IV – Anexo IV – Figuras Esquemáticas com Alternativas das Vias segundo Hierarquia Viária;

V – Anexo V – Mapa das rotas de carga;

VI – Anexo VI – Área de Restrição ao trânsito de cargas pesadas;

VII – Anexo VII – Espécies arbóreas indicadas para a arborização urbana.

Art. 8º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei não somente no âmbito das vias já incorporadas ao patrimônio público, mas também a todas as vias a serem implantadas, bem como a todo empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento, remembramento ou aruamento que vier a se executar dentro do perímetro urbano do Município



§1º Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental e estarão sujeitos a análise do Conselho da Cidade e de órgãos estaduais competentes;

§2 A Prefeitura Municipal fiscalizará a execução das vias de que trata o “caput” deste Artigo.

Art. 9º Para estabelecimentos ramo gastronômico e do comércio, a permissão para a colocação de mesas, cadeiras, equipamento de publicidade, araras, manequins e toldos será permitida mediante autorização da Secretaria Municipal de Projetos e Planejamento Urbano, desde que não interfiram na livre circulação e que ocupem até 40% (quarenta por cento) de calçadas com mais de 2,00 m (dois metros).

Art. 10 Fica proibido lançar ou depositar em via pública, passeios, praças, jardinetes, bocas de lobo ou qualquer outro espaço do logradouro público:

I – lixo, animais mortos, mobiliário, folhagens, material de poda, terra, lodo de limpeza de fossas ou sumidouros, óleos, graxas, gorduras, líquido de tinturaria, nata de cal e cimento; e

II – papéis, invólucros, restos de alimentos ou quaisquer detritos.

Art. 11 Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Capítulo II

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 12 Para os fins desta lei, entende-se por:



- I - Acesso: Dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade pública ou privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio, logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;
- II - Acostamento: É a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta, proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para estacionar fora da trajetória dos demais veículos e permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;
- III - Alinhamento predial: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- IV - Seção da via: A largura total ideal da via, entre dois alinhamentos prediais, incluindo caixa de rolamento, passeios, infraestrutura cicloviária e canteiros centrais;
- V - Caixa de rolamento: É a distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento;
- VI - Calçada: é a parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação ou permanência de veículos e, quando possível, disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação e outros, sendo dividida em nas faixas livre, de passeio e de serviços;
- VII - Calçadão: a parte do logradouro público destinada exclusivamente ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos, exceto quando dotada de infraestrutura cicloviária, tendo por propósito oferecer condições adequadas à circulação e lazer da coletividade;
- VIII - Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, inserido na caixa de rolamento de veículos, sendo separado das faixas de rolamento por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- IX - Ciclorrota: caminho ou rota identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e



- ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;
- X - Ciclovía: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
 - XI - Distrito de Maralúcia: Porção do perímetro urbano isolado, próprio da comunidade do Maralúcia;
 - XII - Faixa de acesso: Porção da calçada destinada à passagem da área pública para os lotes, podendo acomodar área permeável, vegetação, mobiliários temporários, paraciclos, lixeiras de residências unifamiliares e rampa de acesso aos lotes lindeiros (com declividade máxima de 8,33%), sob autorização do município para edificações aprovadas;
 - XIII - Faixa de domínio: Compreende área delimitada por lei específica sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pela faixa de rolamento, canteiro central, obras de arte, acostamento, sinalização e faixas laterais, sendo pertencente ao respectivo ente governamental (patrimônio público municipal, estadual ou federal), sendo de sua responsabilidade exclusiva;
 - XIV - Faixa de estacionamento: O espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e de circulação;
 - XV - Faixa livre (ou passeio): porção da calçada destinada à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo, com inclinação transversal de 3% (três por cento) contínua entre lotes e com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura e 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de altura livre;
 - XVI - Faixa de rolamento: É a faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento, compondo a caixa de rolamento;
 - XVII - Faixa de serviço: Espaço para acomodação do mobiliário urbano, canteiros, árvores, postes de iluminação ou sinalização;
 - XVIII - Faixa de tráfego: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
 - XIX - Faixa não-edificável ou *non-aedificandi*: Compreende uma área de reserva obrigatória para cada lado além da faixa de domínio, na qual não se pode construir obra de qualquer natureza;



- XX - Infraestrutura cicloviária: Espaços destinados à circulação de bicicletas, seja exclusivo ou de maneira compartilhada, também conhecidos como vias cicláveis;
- XXI - Largura de uma via: a distância entre os alinhamentos da via;
- XXII - Logradouro público: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
- XXIII - Malha viária: o conjunto de vias do Município;
- XXIV - Meio-fio: A linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XXV - Nivelamento: A medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
- XXVI - Passeio compartilhado – Especificidade de um passeio que se define pelo compartilhamento do seu espaço entre o trânsito de pedestres e ciclistas, na impossibilidade de haver outra infraestrutura cicloviária disponível para a bicicleta;
- XXVII - Perímetro urbano: Área do município delimitada com urbanização consolidada ou propensa a tal;
- XXVIII - Sede urbana: Porção do perímetro urbano que engloba a área central de Medianeira e os bairros adjacentes, inclusa a Área Industrial;
- XXIX - Sistema viário: Organização da malha viária em classificação e hierarquização, segundo critério funcional, viabilizando a circulação eficiente de pessoas, veículos e cargas;
- XXX - Sistema viário principal: Conjunto das vias urbanas classificadas diferentemente de Vias Locais A e Vias Locais B;
- XXXI - Via de circulação: Espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, calçadas, passeios, acostamentos e canteiros centrais;
- XXXII - Via rural: Via de circulação fora do perímetro urbano;
- XXXIII - Via urbana: Via de circulação inserida no perímetro urbano.



DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 13 Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Medianeira é apresentada no ANEXO I, no ANEXO II e no ANEXO III e compreende as seguintes categorias de vias:

I – Rodovia Federal: Rodovia que atravessa o município na direção Leste-Oeste, de responsabilidade do DNIT, inclusas suas alças de acesso.;

II – Rodovia Estadual: Rodovia que conecta Medianeira a municípios vizinhos, a norte e a sul, de responsabilidade do DER e descontinuada no perímetro urbano;

III – Marginal: Via urbana paralela à Rodovia Federal, abrangida na sua faixa de domínio;

IV – Via Comercial: Trata-se da via central do município, voltada à concentração de comércios e serviços e à passagem de pedestres e ciclistas;

V – Via Arterial: Vias urbanas de distribuição do fluxo de acesso entre os diferentes bairros da cidade;

VI – Via Radial: Vias urbanas de distribuição diagonal do fluxo, em relação à Praça Ângelo Darolt, cortando a malha ortogonal;

VII – Via Coletora I: Vias urbanas que captam o tráfego de vias locais e o conduzem às vias Arteriais, Radiais e às rodovias, contando com canteiro central;

VIII – Via Coletora II: Vias urbanas que captam o tráfego de vias locais e o conduzem às vias Arteriais, Radiais e às rodovias, sem o canteiro central;

IV – Via de Ligação: Vias urbanas que captam o tráfego das vias locais do Distrito de Maralúcia e o conectam a outras áreas do município;

X – Via Intralote: Via urbana proposta para fluxo de cargas;

XI – Via Local A: Demais vias urbanas de baixa velocidade e que promovem a distribuição do tráfego local no perímetro da Sede Urbana;



XII – Via Local B: Demais vias urbanas não classificadas, de baixa velocidade e que promovem a distribuição do tráfego local no perímetro do Distrito de Maralúcia;

XIII – Via Municipal Principal: Vias rurais de maior tráfego que promovem o acesso às localidades e comunidades rurais, conectando-as às rodovias e vias urbanas;

XIV – Via Municipal Secundária: Demais vias rurais não classificadas, que promovem o acesso às propriedades dentro das comunidades, com trânsito lento e local.

Capítulo IV

DAS VIAS

Art. 14 As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

Art. 15 As vias urbanas classificam-se, quanto a sua implantação, em:

I – vias existentes: as vias já implantadas e denominadas;

II – vias de diretriz: vias definidas nesta Lei, ainda não implantadas, traçadas como projetadas e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como de prolongamentos das vias existentes;

Parágrafo único. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por decreto municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 16 Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual, quando não determinada à faixa de domínio, será obrigatória a reserva de uma faixa de 10,00 m (dez metros).



Art. 17 Ficam definidas as faixas de domínio de 19,00 m (dezenove metros) para as Vias Municipais Principais e 13,00 m (treze metros) para as Vias Municipais Secundárias.

Art. 18 Ao longo das vias rurais são previstas faixas não edificáveis de 10,00 m (dez metros) a partir do fim das faixas de domínio especificadas no Art. 17.

§1º Nestas faixas é proibida a edificação, construção de muros, obra de qualquer natureza e o desenvolvimento de culturas permanentes, silvicultura e arborização de grande porte;

§2º Nestas faixas são permitidas apenas culturas temporárias e instalação de estruturas de fácil remoção, como cercas, sempre respeitando os limites da via;

§3º As construções ou benfeitorias existentes na data desta lei sobre estas faixas não poderão sofrer qualquer tipo de reforma ou ampliação que vise sua permanência no local;

§4º Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes nestas faixas, quando da execução de serviços de recuperação e manutenção das vias rurais;

§5º Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes nestas faixas, quando a via é utilizada para o transporte especial de máquinas ou de outros bens cuja largura seja superior à da via.

Art. 19 A determinação das vias preferenciais, do sentido dos fluxos e das limitações de tráfego será definida pelo Poder Público Municipal, bem como por projetos definindo diretrizes viárias e readequações geométricas necessárias, devem respeitar obrigatoriamente as ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana, **Lei nº xxxx/2023**.

Art. 20 Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:



- I - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;
- III - a adequação dos passeios para pedestres às normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pela legislação federal e as normas de ABNT.

Capítulo IV

DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 21 As dimensões mínimas das vias urbanas ficam definidas de acordo com a hierarquização estabelecida na presente lei.

Art. 22 Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados, permanecem com as dimensões existentes, exceto as vias Arteriais, Conectoras I, Conectoras II e Comerciais, estabelecidas na hierarquia definida por esta Lei, de acordo com mapa constante no ANEXO I.

Art. 23 Todas as vias a serem implantadas, pavimentadas, revitalizadas ou que sofrerem obras substanciais em sua infraestrutura deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I – Rodovia Federal

- a) Obedecer a faixa de domínio estabelecida pelo DNIT;
- b) Acostamento;
- c) Duas faixas de tráfego para cada sentido;
- d) Canteiro central;
- e) Totaliza-se a seção da via com largura a ser estabelecida pelo DNIT.

II – Rodovia Estadual:



- a) Obedecer a faixa de domínio estabelecida pelo DER;
- b) Acostamento;
- c) Uma faixa de tráfego para cada sentido;
- d) Totaliza-se a seção da via com largura a ser estabelecida pelo DER.

VIII – Via Marginal:

- a) Elementos e dimensões estabelecidos pelo DNIT, no lado da via adjacente à rodovia;
- b) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros), no outro lado da via;
- c) Faixa livre (passeio) de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), no outro lado da via;
- d) Faixa de serviço com 1,00 m (um metro);
- e) Duas faixas de tráfego, cada uma com 3,60 m (três metros e sessenta centímetros);
- f) Estacionamento paralelo de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), no outro lado da via;
- g) Pode contemplar ciclofaixa bidirecional de 2,90 m (dois metros e noventa centímetros);
- h) Totaliza-se a seção da via com largura a observar as dimensões da rodovia.

VII – Via Comercial:

- a) Calçada de 4,75 m (quatro metros e setenta e cinco centímetros), em um lado da via, e de 10,87 m (dez metros e oitenta e sete centímetros), no outro lado da via;
- b) Estacionamento a 45° (quarenta e cinco graus) de 5,28 m (cinco metros e vinte e oito centímetros);
- c) Uma faixa de tráfego de 3,60 m (três metros e sessenta centímetros);
- d) Canteiro central de 2,70 m (dois metros e setenta centímetros);
- e) Ciclovia bidirecional de 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);
- f) Totaliza-se a seção da via com 30,00 m (trinta metros).



III – Via Arterial (com canteiro):

- a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre (passeio) de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);
- d) Duas faixas de tráfego para cada sentido, cada uma com 3,30 m (três metros e trinta centímetros);
- e) Canteiro central, variando de 5,90 m (cinco metros e noventa centímetros) a 6,40 m (seis metros e quarenta centímetros), podendo contemplar ou não vagas de estacionamento a 45º (quarenta e cinco graus);
- f) Pode contemplar estacionamento paralelo em um dos lados da via, de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);
- g) Pode contemplar ciclofaixa bidirecional em um dos lados da via, de 2,90 m (dois metros e noventa centímetros);
- h) Totaliza-se a seção da via com 30,00 m (trinta metros).

IV – Via Arterial (sem canteiro):

- a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre (passeio), variando de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) a 2,00 m (dois metros);
- c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);
- d) Estacionamento paralelo, variando de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) a 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) em um dos lados da via;
- e) Três faixas de tráfego, cada uma variando de 3,00 m (três metros) a 3,20 m (três metros e vinte centímetros), sendo todas num sentido único ou duas para um sentido e uma para o sentido oposto;
- f) Pode contemplar ciclofaixa unidirecional de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) ou bidirecional de 2,90 m (dois metros e noventa centímetros), em um dos lados da via;
- g) Pode contemplar um segundo estacionamento paralelo, de 2,30 m (dois metros e trinta centímetros), em um dos lados da via;
- h) Totaliza-se a seção da via com 20,00 m (vinte metros).



IX – Via Radial:

- a) Faixa de acesso de 1,00 m (um metro);
- b) Faixa livre (passeio) de 3,00 m (três metros);
- c) Faixa de serviço com 1,25 m (um metro e vinte e cinco centímetros);
- d) Estacionamento paralelo de 3,00 m (três metros), em um lado da via;
- e) Duas faixas de tráfego, cada uma com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- f) Canteiro central, de 6,50 m (seis metros e cinquenta centímetros), podendo contemplar ou não vagas de estacionamento a 45° (quarenta e cinco graus);
- g) Ciclofaixa bidirecional de 3,00 (três metros), em um lado da via;
- h) Totaliza-se a seção da via com 30,00 m (trinta metros).

V – Via Coletora I

- a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre (passeio) de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);
- d) Duas faixas de tráfego em cada sentido, cada uma com 3,30 m (três metros e trinta centímetros);
- e) Canteiro central, variando de 5,90 m (cinco metros e noventa centímetros) a 6,40 m (seis metros e quarenta centímetros), podendo contemplar ou não vagas de estacionamento a 45° (quarenta e cinco graus);
- f) Pode contemplar ciclofaixa bidirecional de 2,90 m (dois metros e noventa centímetros), em um dos lados da via;
- g) Pode contemplar estacionamento paralelo de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), em um dos lados da via;
- h) Totaliza-se a seção da via com 30,00 m (trinta metros).

VI – Coletora II:

- a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);



- b) Faixa livre (passeio), variando de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);
- d) Estacionamento paralelo, variando de 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), em um dos lados da via;
- e) Duas faixas de tráfego, cada uma variando de 3,00 m (três metros) a 3,20 m (três metros e vinte centímetros);
- f) Pode contemplar canteiro central, de 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);
- g) Pode contemplar ciclofaixa bidirecional de 2,90 m (dois metros e noventa centímetros) em um dos lados da via;
- h) Totaliza-se a seção da via com o mínimo de 20,00 m (vinte metros), podendo chegar a 25,00 m (vinte e cinco metros).

VI – Via de Ligação:

- a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre (passeio) de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);
- d) Duas faixas de tráfego, cada uma com 4,00 m (quatro metros);
- e) Totaliza-se a seção da via com 16,00 m (dezesesseis metros).

X – Via Local A:

- a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre (passeio), variando de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), a 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);
- c) Faixa de serviço, variando de 0,90 m (noventa centímetros) a 1,00 m (um metro);
- d) Estacionamento paralelo, variando de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros).
- e) Duas faixas de tráfego, cada uma com 3,30 m (três metros e trinta centímetros);



- f) Pode contemplar outra faixa de estacionamento paralelo, de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), no outro lado da via;
- g) Totaliza-se a seção da via com o mínimo de 14,00 m (quatorze metros), podendo chegar a 20,00 m (vinte metros).

XI – Via Local B:

- a) Pode contemplar faixa de acesso, de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre (passeio), variando de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);
- d) Duas faixas de tráfego, cada uma com 3,30 m (três metros e trinta centímetros) em cada sentido;
- e) Pode contemplar estacionamento paralelo, de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), em um lado da via;
- f) Totaliza-se a seção da via com o mínimo de 11,00 m (onze metros), podendo chegar a 15,00 m (quinze metros).

XII – Via Municipal Principal:

- a) Faixa gramada de 2,70 m (dois metros e setenta centímetros), que contempla os elementos da faixa de serviço e pode contemplar passeio;
- b) Duas faixas de tráfego, cada uma com 3,80 m (três metros e oitenta centímetros);
- c) Acostamento de 2,00 m (dois metros);
- d) Totaliza-se a seção da via com 15,00 m (quinze metros).

XIII – Via Municipal Secundária:

- a) Faixa gramada, variando de 0,50 m (cinquenta centímetros) a 1,20 m (um metro e vinte centímetros), que contempla os elementos da faixa de serviço e pode contemplar passeio;
- b) Duas faixas de tráfego, cada uma variando de 3,00 m (três metros) a 3,80 m (três metros e oitenta centímetros);



- c) Totaliza-se a seção da via com o mínimo de 7,00 m (sete metros), podendo chegar a 10,00 m (dez metros).

Art. 24 As dimensões estabelecidas no Art. 23 são ilustradas no ANEXO IV, em figuras esquemáticas de alternativas para as diferentes hierarquias do sistema viário.

Art. 25 No caso de caixa de via maior do que a definida por esta Lei, a hierarquização de elementos a receberem tal alargamento é a seguinte:

- I. faixa livre de circulação (passeio);
- II. faixa de serviço;
- III. ciclofaixa ou outra infraestrutura cicloviária cabível;
- IV. faixas de estacionamento;
- V. faixas de tráfego.

Art. 26 Serão admitidas vias com dimensões menores que as definidas nesta Lei, apenas nas Vias Locais A e Vias Locais B que tenham arruamento já consolidado até a publicação desta Lei.

Capítulo V

DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 27 A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 28 O gabarito aprovado de uma nova via, independentemente de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá ter largura igual a esta última.



Art. 29 O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT.

Art. 30 Todas as vias de circulação a serem projetadas e construídas devem, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou corpos d'água, atendendo obrigatoriamente aos seguintes requisitos:

I – A declividade longitudinal máxima permitida será de 15% (quinze por cento) e a mínima não poderá ser inferior a 1% (um por cento), sendo aceitáveis rampas verticais de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,0 m (cento e cinquenta metros); e

II – A declividade transversal máxima permitida será de 4% (quatro por cento) e a mínima de 2% (dois por cento) e esta poderá ser do centro da caixa da rua para as extremidades, ou de uma extremidade da caixa para outra.

Art. 31 Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo caráter permanente ou não.

Art. 32 Para as vias integrantes do Sistema Viário Principal e as componentes da abertura de novos loteamentos considerados de interesse específico pelo Poder Público Municipal, a Prefeitura Municipal, através da Secretaria Municipal de Administração e Planejamento, analisará e fiscalizará os projetos planialtimétricos, com base nos levantamentos topográficos e nas disposições desta Lei para a locação de todas as vias que deverá observar ao dimensionar a pavimentação em função do tráfego da via.

Parágrafo único. Os elementos que constarão do Projeto Planialtimétrico são:



- I - largura da faixa de rolamento;
- II - largura do canteiro central (se houver);
- III - largura da calçada;
- IV - largura do passeio;
- V - raio mínimo de curva horizontal;
- VI - rampa máxima e rampa mínima;
- VII - iluminação pública;
- VIII - arborização;
- IX - equipamentos complementares (se houver);
- X - infraestrutura;
- XI - sinalização viária;
- XII - tipo da pavimentação;
- XIII - projeto do pavimento a ser utilizado.

Art. 33 Os projetos de aberturas de vias deverão conter:

- I - greide da referida via; e
- II - as secções transversais com indicações da faixa de rolamento, meio-fio, calçada e passeio de cada via.

Art. 34 Os ângulos das calçadas nas esquinas deverão ter o raio igual à largura das calçadas em todas as vias que formam um ângulo de 90°, respeitando um máximo de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros).

Parágrafo único. Nos encontros de vias com angulação diversa, ficará a cargo da Prefeitura definir o ângulo das calçadas, atendendo a um máximo de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros).

Art. 35 Todas as vias a serem pavimentadas deverão ter sistema de galerias pluviais implantado nos pontos que se fizer necessário, baseado nos respectivos cálculos técnicos.



Art. 36 Para toda construção que não esteja no mesmo nível da via, cabe ao proprietário do lote com testada de frente para a via de circulação, executar talude de proteção ou muro de arrimo de modo a promover o acesso ao lote e proteger o terreno.

Art. 37 Ao longo das rodovias, ferrovias, adutoras, oleodutos, gasodutos e linhas de transmissão de energia elétrica, será obrigatória a reserva de faixas não edificáveis, além da faixa de domínio, dimensionadas por legislação específica.

Art. 38 A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as componentes do Sistema Viário Principal, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta lei.

Art. 39 Nas áreas onde houver parcelamentos aprovados, consolidados ou não, cabe ao Poder Público Municipal garantir a continuidade do Sistema Viário Principal, através dos instrumentos legais previstos.

Art. 40 As ruas sem saída, não poderão ultrapassar 110,00 m (cento e dez metros) de comprimento, devendo obrigatoriamente conter no seu final, bolsão para retorno, com diâmetro inscrito mínimo de 12,00 m (doze metros).

Parágrafo único. Nas vias onde for comprovada a continuidade futura, com a implantação de novos loteamentos, não haverá necessidade de projetar e nem executar bolsão de retorno, podendo a via acabar na divisa do terreno.

Art. 41 Para as vias existentes, os custos de execução das obras das calçadas serão de responsabilidade do proprietário do lote com a testada para a via, no



caso das Vias Locais A e Vias Locais B que estejam fora do raio de 50 m a partir de pontos de parada do transporte público.

Parágrafo único. Os custos de execução das obras das demais calçadas são de responsabilidade do município.

Art. 42 Os parâmetros de dimensões dos passeios, inclusas as especificações de acessibilidade universal, devem respeitar as dimensões definidas nesta Lei, as diretrizes formuladas pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT e também aquelas da Norma de Padronização de Calçadas, **Decreto nº xxxx/2023**.

Art. 43 O Poder Público Municipal deverá readequar o sistema de localização e identificação das vias de circulação e das edificações, por meio do emplacamento dos nomes de vias, conforme ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana, **Lei nº xxxx/2023**.

Capítulo VI

DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 44 O Poder Público Municipal deverá promover a abertura para dar continuidade do Sistema Viário Principal nos trechos delimitados como diretriz no ANEXO I.

§1º. A implantação das vias em novos parcelamentos deve seguir a especificação do caput do Art. 38.

§2º. Para permissões e situações especiais, o órgão do Poder Público Municipal avaliará a concessão da autorização para o trânsito e a parada dos veículos fora dessas condições.

Art. 45 O Poder Público Municipal deverá complementar a pavimentação e a sinalização horizontal e vertical e mantê-las em bom estado nas vias de



circulação, prioritariamente nos trechos das vias componentes do Sistema Viário Principal.

Art. 46 O Poder Público Municipal deverá disciplinar o uso das vias de circulação, no que concerne ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos, incluindo a definição da área azul de estacionamento rotativo, conforme ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana, Lei nº xxxx/2023, e conforme a Lei nº xxxx/2023, de Regulamentação de Estacionamentos.

Art. 47 O Poder Público Municipal deverá providenciar a sinalização horizontal e vertical em todas as vias de circulação de competência municipal, segundo sua hierarquização e conforme ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana, Lei nº xxxx/2023.

Art. 48 O Poder Público Municipal deverá disciplinar o trânsito de caminhões de carga no perímetro urbano, ficando este restrito aos trechos de vias definidos a seguir e delimitados no mapa do ANEXO V:

- I - Rodovia BR-277, em toda sua extensão;
- II - Rodovia PR-495, no trecho a partir da Avenida Brasília até o limite do perímetro urbano;
- III - Rodovia PR-495, no trecho a partir da Rua Guaíra até o limite do perímetro urbano;
- IV - Anel Viário, em toda sua extensão;
- V - Avenida Brasília, no trecho entre a via Diretriz Coletora 1 e a Avenida 24 de Outubro (Marginal Sul);
- VI - Avenida Pedro Soccol, no trecho entre a Rua Iguazu e a Rua Piauí;
- VII - Rua Argentina, no trecho entre a Av. 24 de Outubro (Marginal Norte) e Av. Brasília;
- VIII - Rua Bahia, no trecho entre a Rua Rolando Martinelli e a Av. 24 de Outubro (Marginal Norte);



- IX - Rua Elcemino Bertuol, no trecho entre a Av. 24 de Outubro (Marginal Sul) e a diretriz do Anel Viário;
- X - Rua Goiás, no trecho entre a Rua Iguaçu e o acesso da BRF;
- XI - Rua Goiás, no trecho entre a Rua Rio Branco e o acesso da I.Riedi;
- XII - Rua Iguaçu, no trecho entre a Avenida Pedro Soccol e a Rua Goiás;
- XIII - Rua Piauí, no trecho entre a Rua Rio Branco e a Rua Iguaçu;
- XIV - Rua Osvaldo Aranha, em toda a sua extensão, incluída a diretriz de continuidade, até a Via Diretriz Coletora 1 a norte dos bairros Belo Horizonte e Condá;
- XV - Via Diretriz Coletora 1, a norte dos bairros Belo Horizonte e Condá, no trecho entre a Avenida Brasília e a diretriz de continuidade da Rua Osvaldo Aranha;
- XVI - Rua Zandir Zanella, no trecho entre a Avenida Brasília e a Rua Paraguai;
- XVII - Rua Paraguai, no trecho entre a Rua Zandir Zanella e a Avenida 24 de Outubro (Marginal Norte);
- XVIII - Avenida 24 de Outubro, nos trechos de entorno de trincheiras e do viaduto da Avenida Brasília.

Art. 49 Na chamada Área de Restrição de veículos de carga pesada, apresentada no ANEXO VI, e delimitada pelas ruas Alagoas, Riachuelo, Minas Gerais, Paraguai, Amazonas, Argentina, Minas Gerais, Avenida Soledade, Pará e Rio Branco, fica controlado o trânsito de caminhões pesados, conforme as especificações a seguir:

- I - São proibidos o trânsito e a parada de veículos acima de 14,00 m (quatorze metros) de comprimento e/ou 14,00 ton (quatorze toneladas), em qualquer horário e dia da semana;
- II - São proibidos o trânsito e a parada de veículos de 7,00 (sete) a 14,00 m (quatorze metros) de comprimento e com 7,00 (sete) a 14,00 ton (quatorze toneladas), nos períodos das 7h às 10h e das 16h às 20h, nos dias úteis, e das 7h às 10h, nos sábados, sendo os demais períodos permitidos;



III - São permitidos o trânsito e a parada de veículos abaixo de 7,00 m (sete metros) de comprimento com 7,00 ton (sete toneladas), em qualquer horário e dia da semana.

Parágrafo único. Para permissões e situações especiais, o órgão do Poder Público Municipal avaliará a concessão da autorização para o trânsito e a parada dos veículos fora dessas condições.

Art. 50 O Poder Público Municipal deverá promover a implantação de anel viário para desvio do fluxo pesado das rodovias pelo centro da cidade, conforme diretriz de traçado apresentada no ANEXO II, devendo ser realizado o projeto geométrico.

Art. 51 O Poder Público Municipal deverá agilizar a execução do calçamento acessível do passeio nas vias pavimentadas e a consolidação de arborização na calçada, prioritariamente nas vias do Sistema Viário Principal, onde o tráfego de veículos é maior.

Parágrafo único. O calçamento e a arborização devem respeitar as dimensões das três faixas de calçada dispostas nesta Lei, conforme a hierarquização das vias.

Art. 52 O Poder Público Municipal deverá promover melhorias na Rua Iguaçu, responsável pelo fluxo entre as rodovias do município, conforme ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana, Lei nº xxxx/2023.

Capítulo VII

DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

Art. 53. Considera-se a implantação de infraestrutura cicloviária no perímetro urbano do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para as atividades diárias dos munícipes, como estudo, trabalho, comércio e lazer.



Art. 54. O perímetro urbano do Município deverá ser dotado de rede cicloviária como uma alternativa prioritária de meio de transporte para as atividades diárias dos munícipes, mediante a execução de projeto específico e conforme as ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana, Lei nº xxxx/2023.

§1º A rede cicloviária será composta por ciclofaixas, de mão dupla ou única, por ciclorrotas, por ciclovias e por passeios compartilhados, conforme as ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana;

§2º As ciclofaixas devem ser implantadas preferencialmente no bordo da via, inseridas na caixa de rolamento;

§3º Deve-se evitar a implantação de infraestrutura cicloviária em canteiros centrais, por questões de segurança e de eficiência;

§4º A infraestrutura cicloviária deve respeitar a dimensão mínima de largura de 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros), para vias cicláveis bidirecionais, e de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), para vias cicláveis unidirecionais.

Art. 55. No âmbito municipal, deverá ser implantada a Rota de Cicloturismo Rural, conectando os principais atrativos rurais do município de acordo com a delimitação na Lei de Uso e Ocupação do Solo e com as ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana, Lei nº xxxx/2023.

Art. 56. Caso seja necessário, o Poder Público Municipal poderá incluir novas diretrizes de infraestrutura cicloviária a serem implantadas, em especial conectando as porções norte e sul ao centro, respeitando as propostas e ações do Plano de Mobilidade Urbana, Lei nº xxxx/2023.

Capítulo VII

DA ARBORIZAÇÃO VIÁRIA



Art. 57. A arborização de vias públicas, deverá obedecer ao Plano Municipal de Arborização, e na sua falta, à orientação do órgão técnico competente no Município, de modo que só pode ser implantada:

- I - Nos canteiros centrais das vias que os possuem, conciliando a altura da árvore adulta com a presença da fiação elétrica, se existir; e
- II - Nas faixas de serviço das vias, quando as ruas e calçadas tiverem largura compatível com a expansão da copa da espécie a ser utilizada, observando-se o devido afastamento das construções.

Art. 58 As espécies adequadas para a arborização urbana, considerando as suas características e os fatores físicos e ambientais são aquelas relacionadas no ANEXO VII, com prioridade para espécies nativas.

§1º É indicada na área urbana a substituição de espécies frutíferas pelas relacionadas no ANEXO VII;

§2º Cabe à Prefeitura readequar a arborização urbana atual, com substituição gradual das árvores inadequadas por espécies apropriadas, relacionadas no ANEXO VII; e

§3º Compete à Secretaria Municipal de Agricultura e do Meio Ambiente quando da implantação da vegetação urbana, tomar as medidas necessárias para que não fiquem prejudicados os elementos da infraestrutura urbana existentes (rede de abastecimento de água, rede de esgoto, galeria de águas pluviais, rede de energia elétrica, rede telefônica, pavimentação, passeio, infraestrutura cicloviária, entre outras) e não fique dificultada a visibilidade dos motoristas nos locais de cruzamento das vias.

Art. 59 Compete ao proprietário do terreno com testada para a via a responsabilidade pelo zelo da arborização e ajardinamento existente na calçada da testada.



Art. 60 A reconstrução e conserto de muros, cercas, calçadas e passeios afetados pela arborização das vias públicas ficará a cargo do proprietário fronteiro, salvo, quando for comprovada a responsabilidade do poder público.

Art. 61 Compete ao proprietário do terreno, edificado ou não, a construção de sarjetas ou drenos para o escoamento ou infiltração das águas pluviais que possam prejudicar a arborização pública existente ou projetada.

Art. 62 Quando da emissão do Habite-se, fica o proprietário do imóvel obrigado a plantar 01 (uma) árvore em frente ao seu imóvel, de acordo com as diretrizes definidas no Plano Municipal de Arborização e espécies apropriadas, relacionadas no ANEXO VII.

Art. 63 Na aprovação de projetos para construções residenciais, comerciais e industriais, deverá a Prefeitura, através da Secretaria Municipal de Administração e Planejamento, exigir a planta de situação com a localização das árvores existentes nas calçadas públicas junto à testada do terreno, sendo proibido o corte da árvore para entrada de veículos, a menos que não haja possibilidade ou espaço para o acesso.

§1º Somente com a anuência da Secretaria Municipal de Agricultura e do Meio Ambiente poderá ser concedida licença especial para a retirada de árvores na impossibilidade comprovada de locação de acesso de veículos da construção a ser edificada; e

§2º O proprietário fica responsável pela proteção das árvores durante a construção, de forma a evitar qualquer danificação, ficando a fiscalização a cargo da Secretaria Municipal de Administração e Planejamento da Prefeitura.

Art. 64 Salvo o disposto no parágrafo 2º do Art. 63, as calçadas deverão ampliar a permeabilidade da área urbana pública, destinando parte de sua largura para



o plantio de vegetação de porte adequado e para grama, conforme as dimensões estabelecidas nesta Lei.

Capítulo VII

DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 65 Constitui infração toda ação ou omissão contrária às disposições desta Lei ou de outros atos baixados pelo Governo Municipal no uso do seu poder de polícia e respectivos regulamentos.

Art. 66 O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa a partir de 100 (cem) UFIME – Unidade Fiscal do Município de Medianeira, vigentes à época da infração, devendo o grau da penalidade ser estabelecido em Lei Municipal específica, num prazo de até 01 (um) ano, a partir da data de publicação desta lei.

§1º Da constatação de irregularidade, será lavrada pela autoridade municipal competente, um auto de infração com prazo máximo de 10 (dez) dias corridos para defesa administrativa, dirigida ao órgão municipal competente que será o órgão competente para apreciação e julgamento; e

§2º Caso o ato infracional permaneça após a defesa, o infrator deverá executar à medida que o soluciona em um prazo a ser estabelecido em Lei Municipal específica a partir da data de publicação desta lei.

Art. 67 A multa será diretamente aplicada em caso de revelia ou no caso de improcedência da defesa apresentada.

Art. 68 O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.



Art. 69 A sanção prevista no caput deste artigo não exclui demais penalidades prevista em legislações pertinentes.

Capítulo VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 70 O Sistema Viário do Município de Medianeira obedecerá aos parâmetros e padrões técnicos definidos nesta Lei, na Lei de Parcelamento do Solo e no Plano de Mobilidade Urbana, Lei nº xxx/2023.

Art. 71 As árvores existentes nas vias do perímetro urbano do Município são bens de interesse comum a todos os munícipes.

Parágrafo único. Todas as ações que interferem nestes bens ficam limitadas aos dispositivos da Lei de Meio Ambiente e pelas demais normas pertinentes.

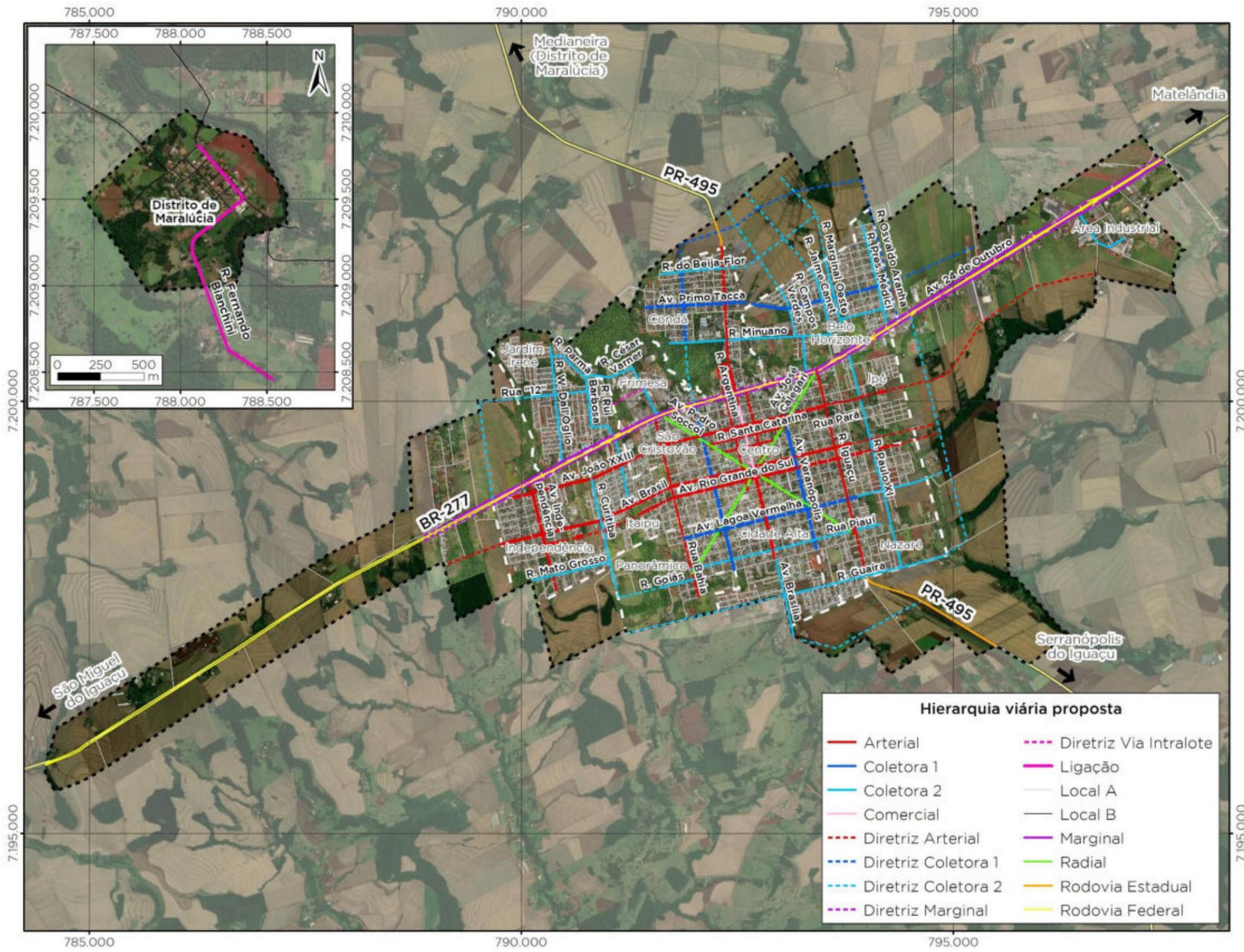
Art. 72 Fica facultado ao Poder Público Municipal executar melhoria nas áreas do Sistema Viário não previstas nesta Lei, desde que não contrariem as disposições desta Lei.

Art. 73 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário, inclusive a Lei nº 071, de 26 de junho de 2007.

Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

Antônio França Benjamim
Prefeito de Medianeira

ANEXO I – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA



- Legenda**
- Rodovias fora do Perímetro Urbano
 - Limites dos bairros
 - Vias
 - Perímetro Urbano Proposto

Hierarquia viária proposta - FUPEF, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Tese Tecnologia, 2022;
 Limites dos bairros - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 68/2007;
 Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019, Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais, estaduais, internacionais e Capital - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE0, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 50.000
 1 cm = 500 m
 Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 57° W

Hierarquia viária proposta

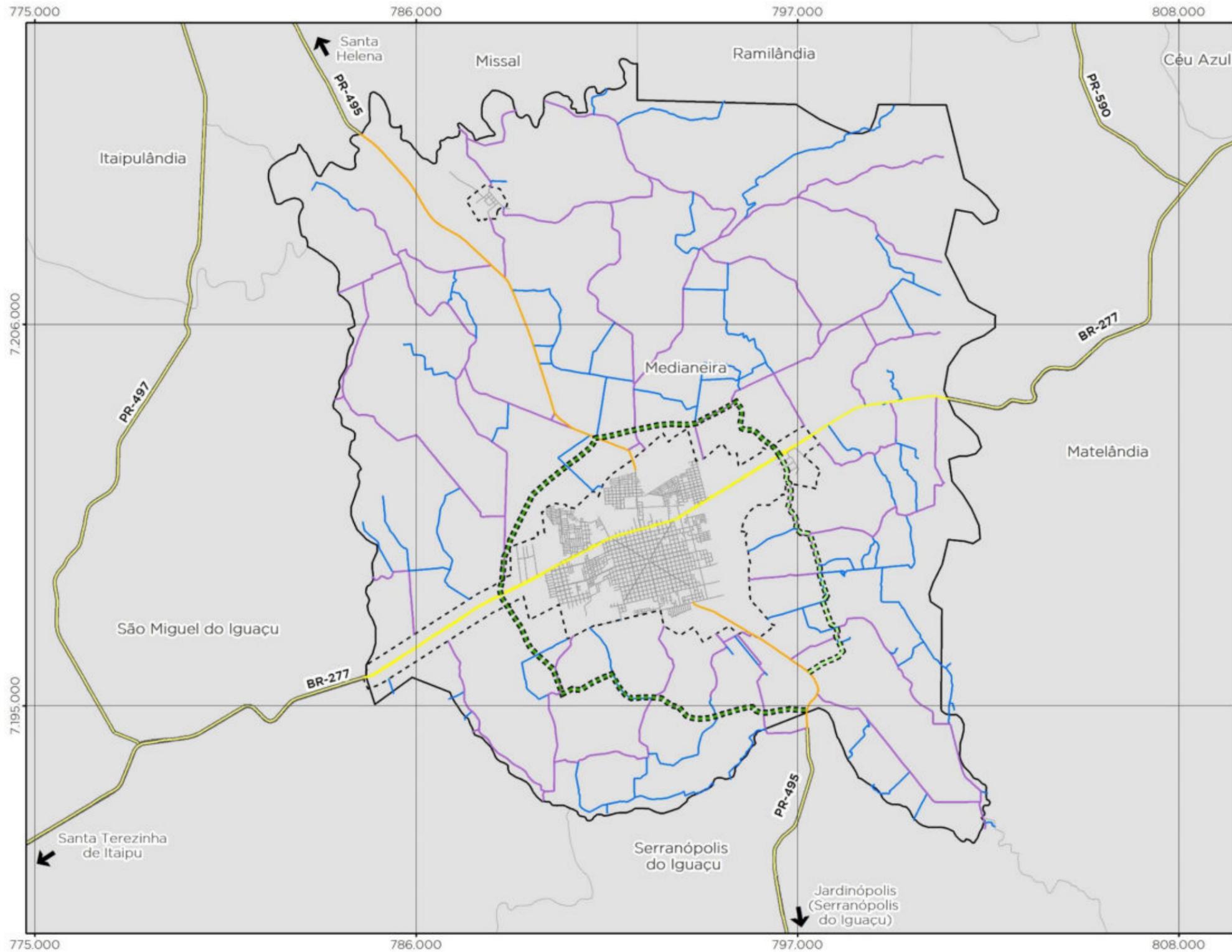
— Arterial	- - - Diretriz Via Intralote
— Coletora 1	— Ligação
— Coletora 2	— Local A
— Comercial	— Local B
- - - Diretriz Arterial	— Marginal
- - - Diretriz Coletora 1	— Radial
- - - Diretriz Coletora 2	— Rodovia Estadual
- - - Diretriz Marginal	— Rodovia Federal

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA



ANEXO II – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE MEDIANEIRA



Legenda

- Rodovias
- Vias
- Perímetro Urbano Proposto
- Hierarquia municipal proposta**
- Principal
- Secundária
- Rodovia Estadual
- Rodovia Federal
- Diretriz Anel Viário - médio prazo
- Diretriz Anel Viário - longo prazo

Hierarquia municipal viária - FUPEF, 2022;
Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Tese Tecnologia, 2022;
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019; Vias - PARANACIDADE, 2019;
Limites municipais, estaduais, internacionais e Capital - IBGE, 2015;
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 125.000

1 cm = 1250 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000

Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S

Meridiano Central: 57° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
HIERARQUIA MUNICIPAL VIÁRIA





ANEXO III – TABELA DE CARACTERÍSTICAS DAS VIAS

CATEGORIA	FUNÇÃO	PRINCIPAIS VIAS
Rodovia Federal	Rodovia que atravessa o município na direção leste-oeste, de responsabilidade do DNIT, inclusas suas alças de acesso.	Rodovia BR-277.
Rodovia Estadual	Rodovia que conecta Medianeira a municípios vizinhos, a norte e a sul, de responsabilidade do DER e descontinuada na sede urbana.	PR-495.
Marginal	Via paralela à Rodovia Federal, abrangida na sua faixa de domínio.	Avenida 24 de Outubro, nos lados Norte e Sul e suas diretrizes de continuidade.
Via Comercial	Trata-se da via central do município, voltada à concentração de comércios e serviços e à passagem de pedestres e ciclistas.	Avenida Brasília, entre a Rua Alagoas e a Avenida Brasil.
Via Arterial	Vias de distribuição do fluxo de acesso entre os diferentes bairros da cidade.	Avenida Brasil, Avenida João XXIII, Avenida Brasília (demais trechos), Avenida Rio Grande do Sul, Rua Iguçu, Avenida Independência e trechos das ruas Argentina, Paraguai, Bahia, Santa Catarina e Pará.
Via Radial	Vias de distribuição diagonal do fluxo, em relação à Praça Ângelo Darolt, cortando a malha ortogonal	Avenida Pedro Soccol e Avenida José Callegari.
Via Coletora 1	Vias que captam o tráfego de vias locais e o conduzem às vias Arteriais, Radiais e às rodovias, contando com canteiro central.	Avenida Soledade, Avenida Lagoa Vermelha, Avenida Veranópolis, Avenida Primo Tacca e Avenida São Luís.
Via Coletora 2	Vias que captam o tráfego de vias locais e o conduzem às vias Arteriais, Radiais e às rodovias, sem o canteiro central.	Rua Piauí, Rua Presidente Médice, Rua Lígia Fogassa, Rua Curitiba, Rua Wadis Dall'Óglio, Rua Guaíra, Rua Paulo VI, Rua Minuano, Rua Marginal Oeste, Rua Elcemino Bertuol, entre outras.
Via de Ligação	Vias que captam o tráfego das vias locais do Distrito de Maralúcia e o conectam a outras áreas do município.	Rua Fernando Bianchini e Estrada Santa Rita.
Via Intralote	Via proposta para fluxo de cargas.	Via interna do bairro Frimesa
Via Local A	Demais vias urbanas de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local no perímetro da sede urbana.	Todas as demais vias do perímetro da sede urbana não classificadas.
Via Local B	Demais vias urbanas de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local no perímetro do Distrito de Maralúcia.	Todas as demais vias do perímetro do Distrito de Maralúcia não classificadas.

ANEXO IV – FIGURAS ESQUEMÁTICAS COM ALTERNATIVAS DAS VIAS SEGUNDO HIERARQUIA VIÁRIA

FIGURA 1 – VIA RADIAL – COM ESTACIONAMENTO, CANTEIRO, DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO E CICLOFAIXA

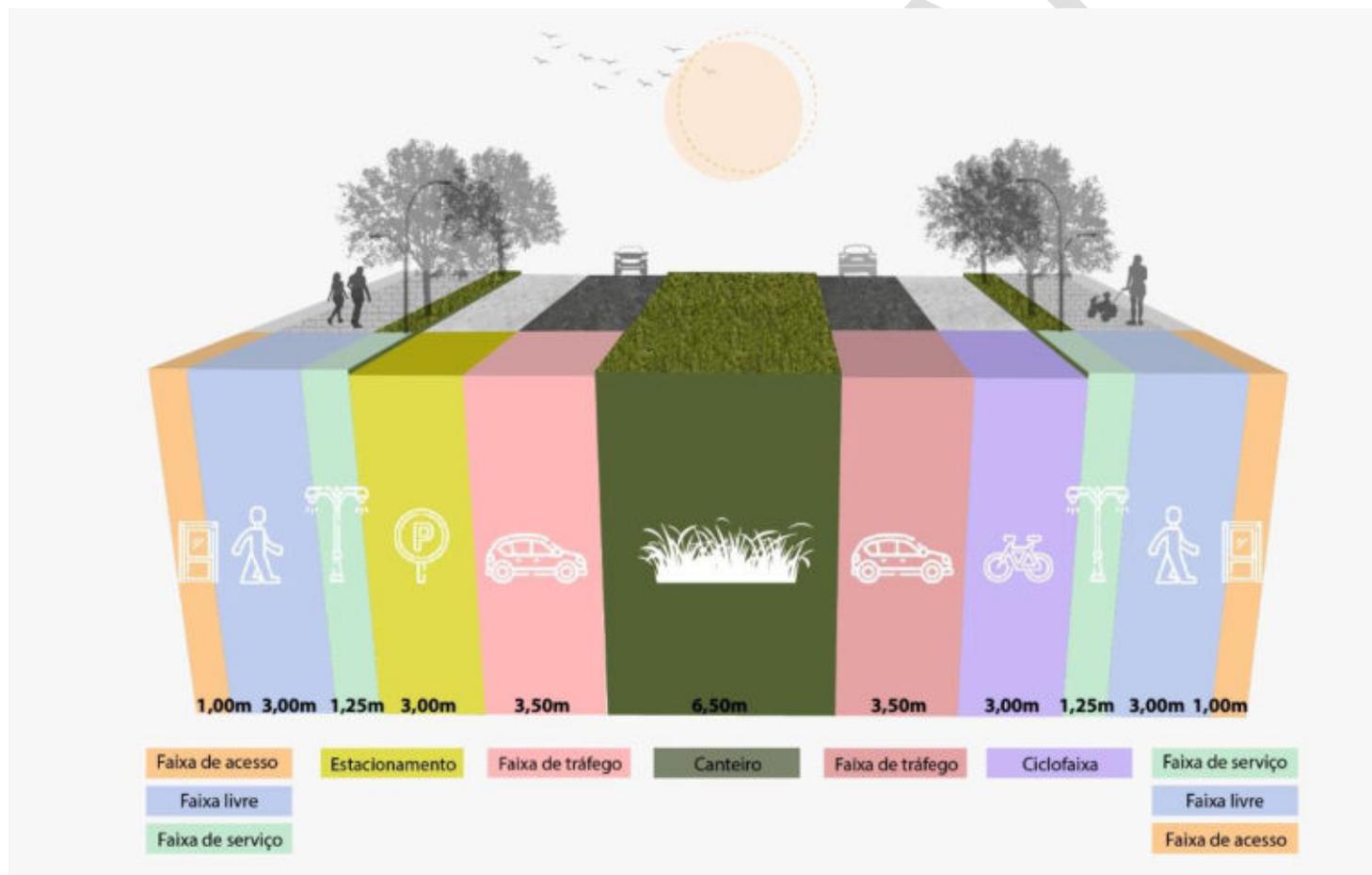


FIGURA 2 – VIA ARTERIAL COM CANTEIRO – COM CICLOFAIXA, QUATRO FAIXAS DE TRÁFEGO E CANTEIRO COM ESTACIONAMENTO EM 45°

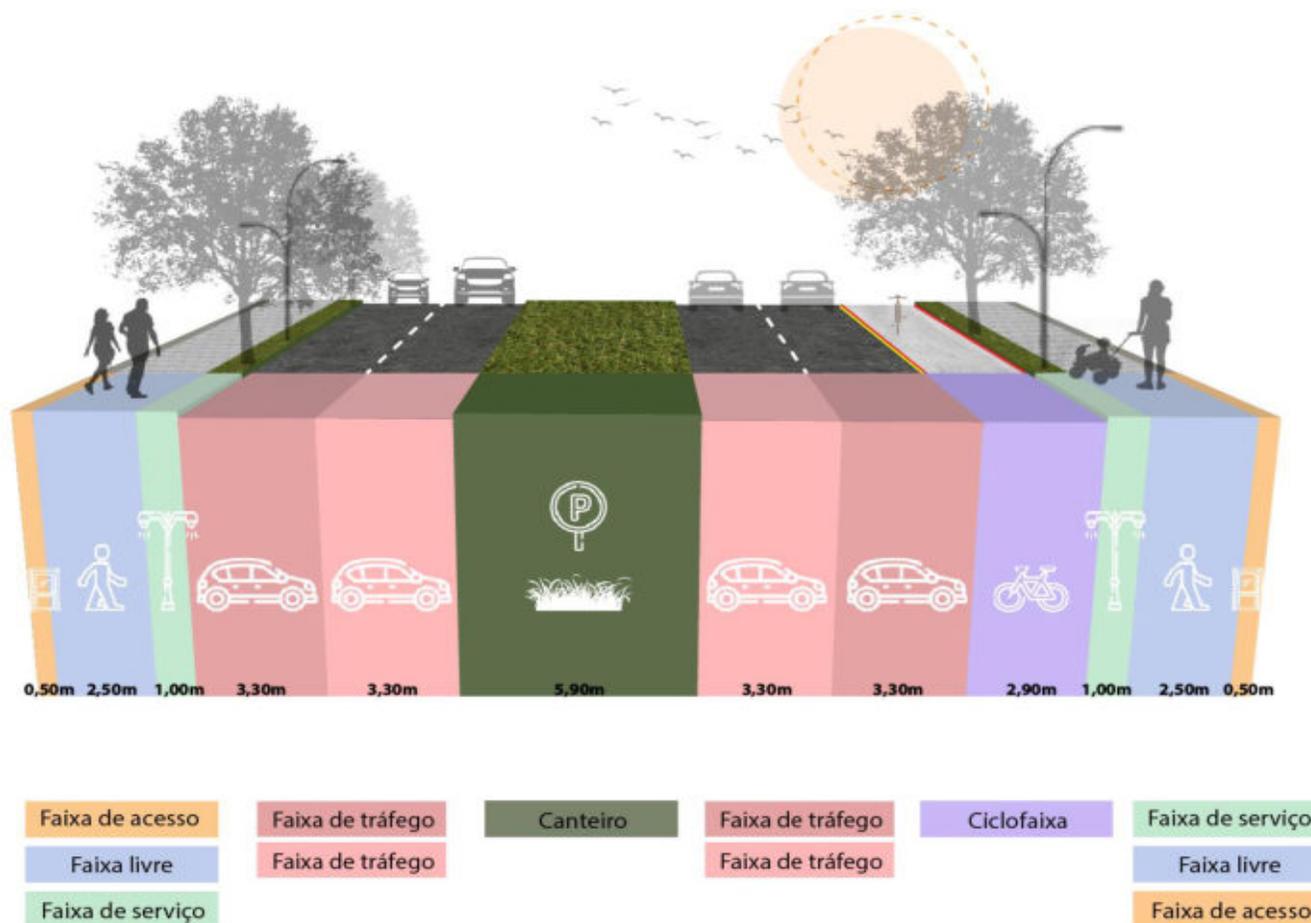


FIGURA 3 – VIA ARTERIAL SEM CANTEIRO – COM DOIS ESTACIONAMENTO E TRÊS FAIXAS DE TRÁFEGO

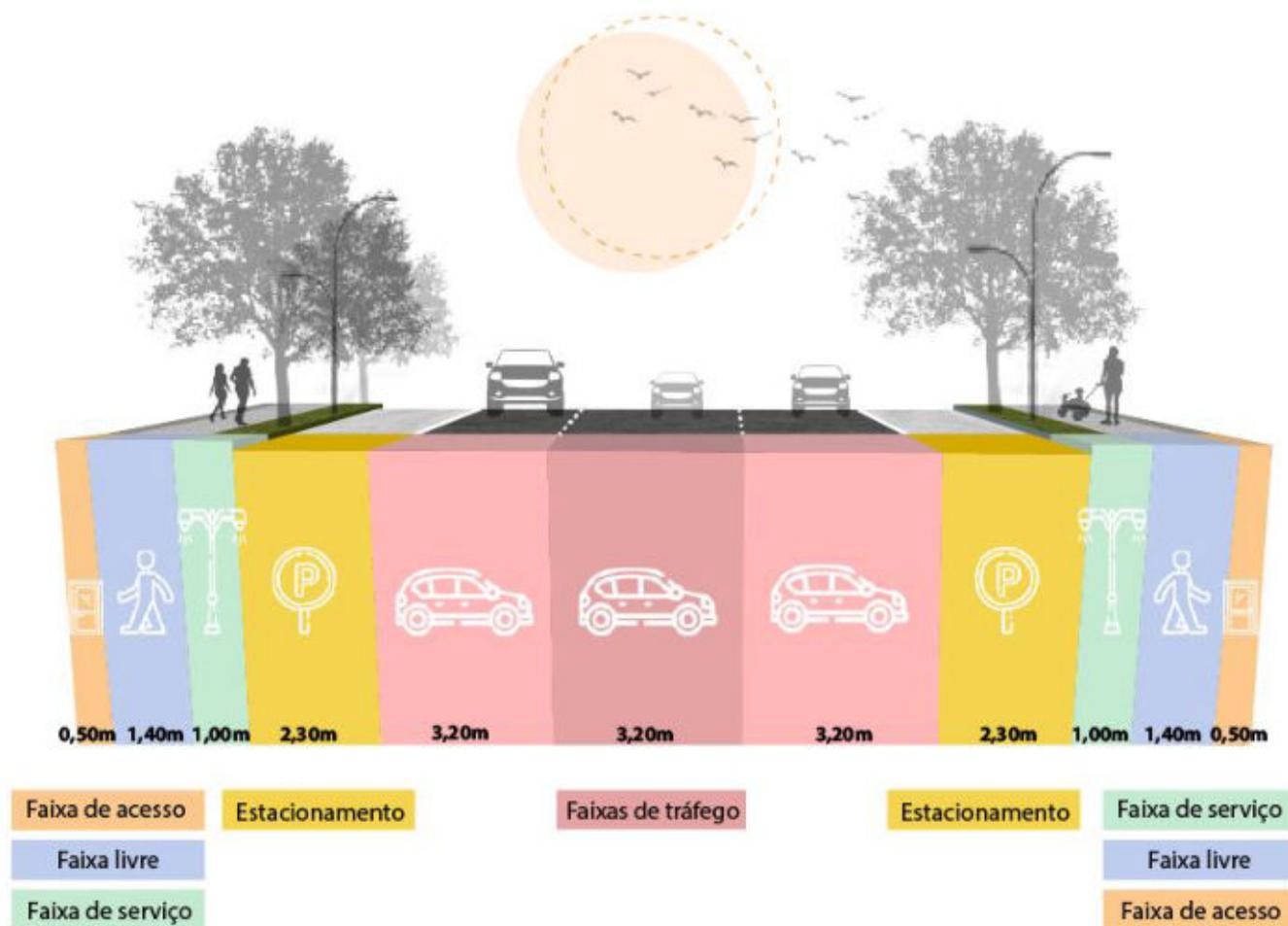


FIGURA 4 – VIA COLETORA 1 – COM CICLOFAIXA, QUATRO FAIXAS DE TRÁFEGO E CANTEIRO COM ESTACIONAMENTO EM 45°

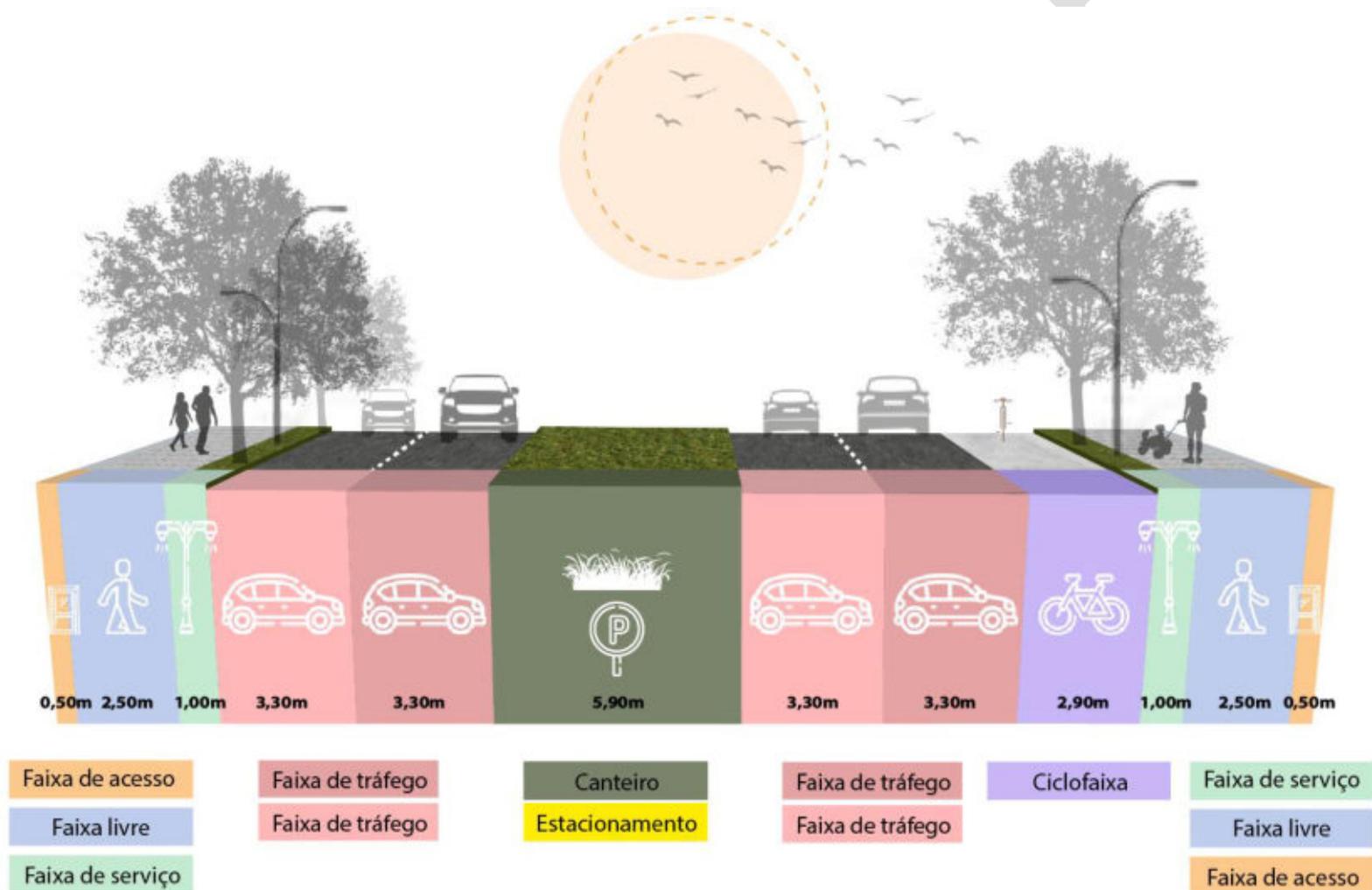


FIGURA 5 – VIA COLETORA 2 – COM ESTACIONAMENTO, TRÊS FAIXAS DE TRÁFEGO E CICLOFAIXA

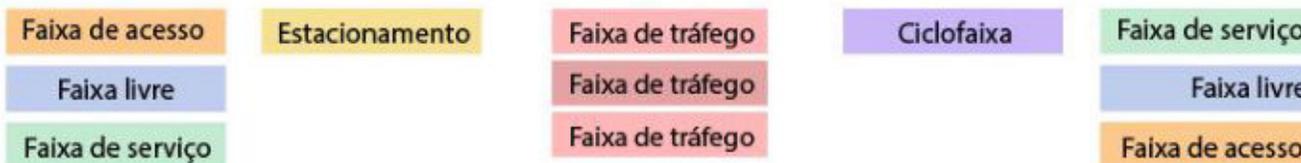
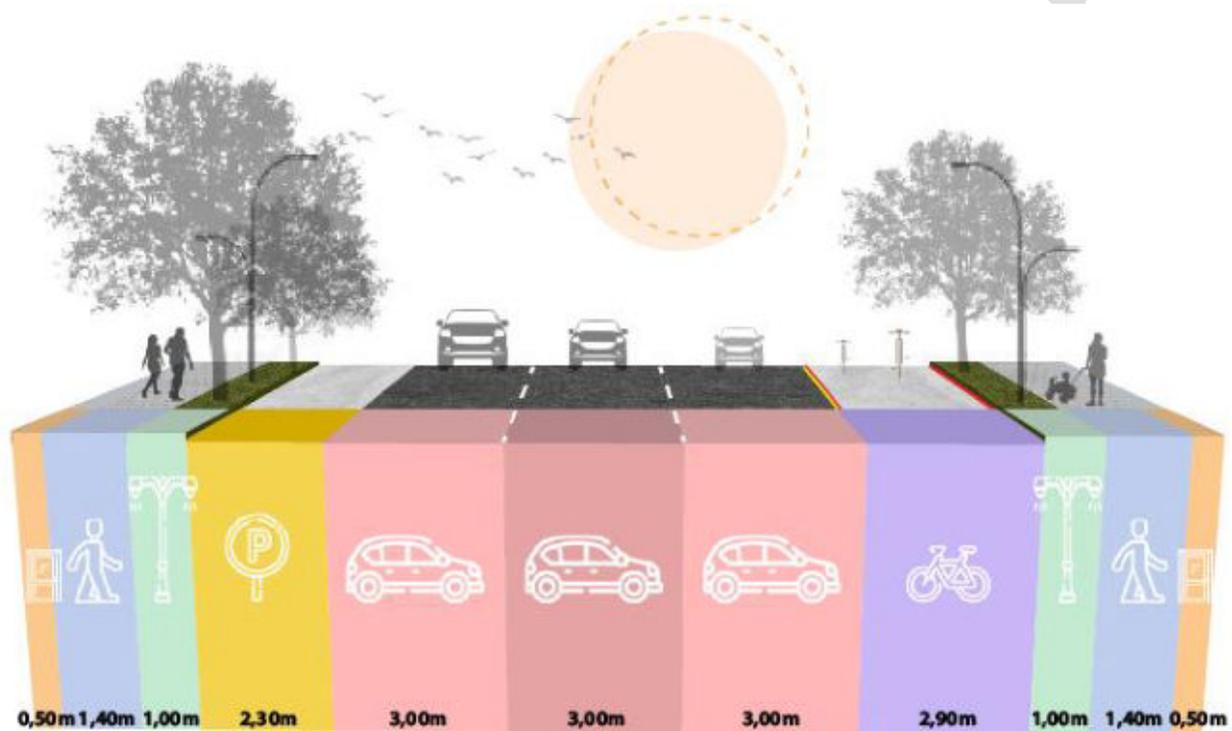


FIGURA 6 – VIA COMERCIAL – COM CALÇADÃO, ESTACIONAMENTO, UMA FAIXA DE TRÁFEGO, CANTEIRO E CICLOFAIXA

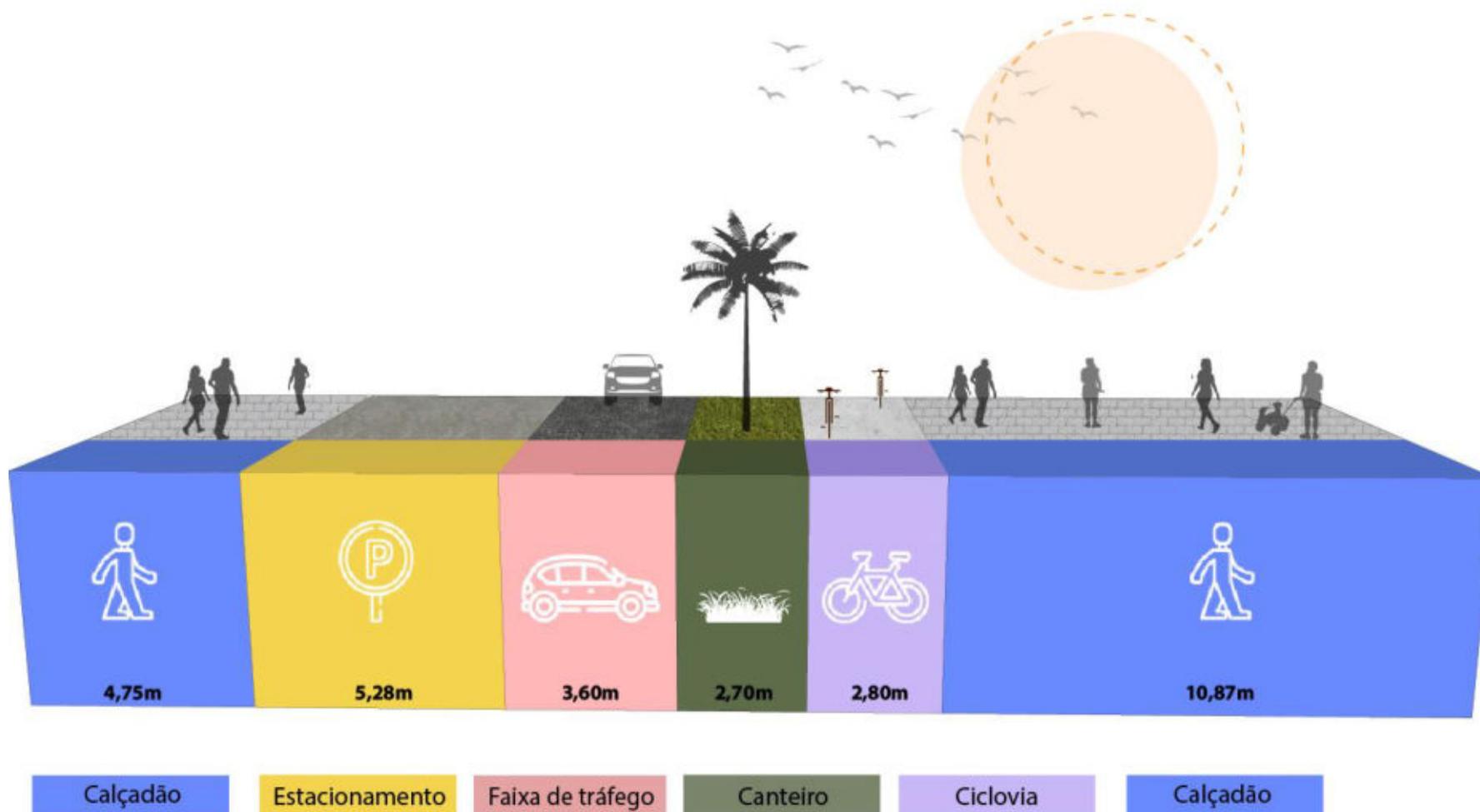


FIGURA 7 – VIA MARGINAL – COM DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO, ESTACIONAMENTO E CICLOFAIXA

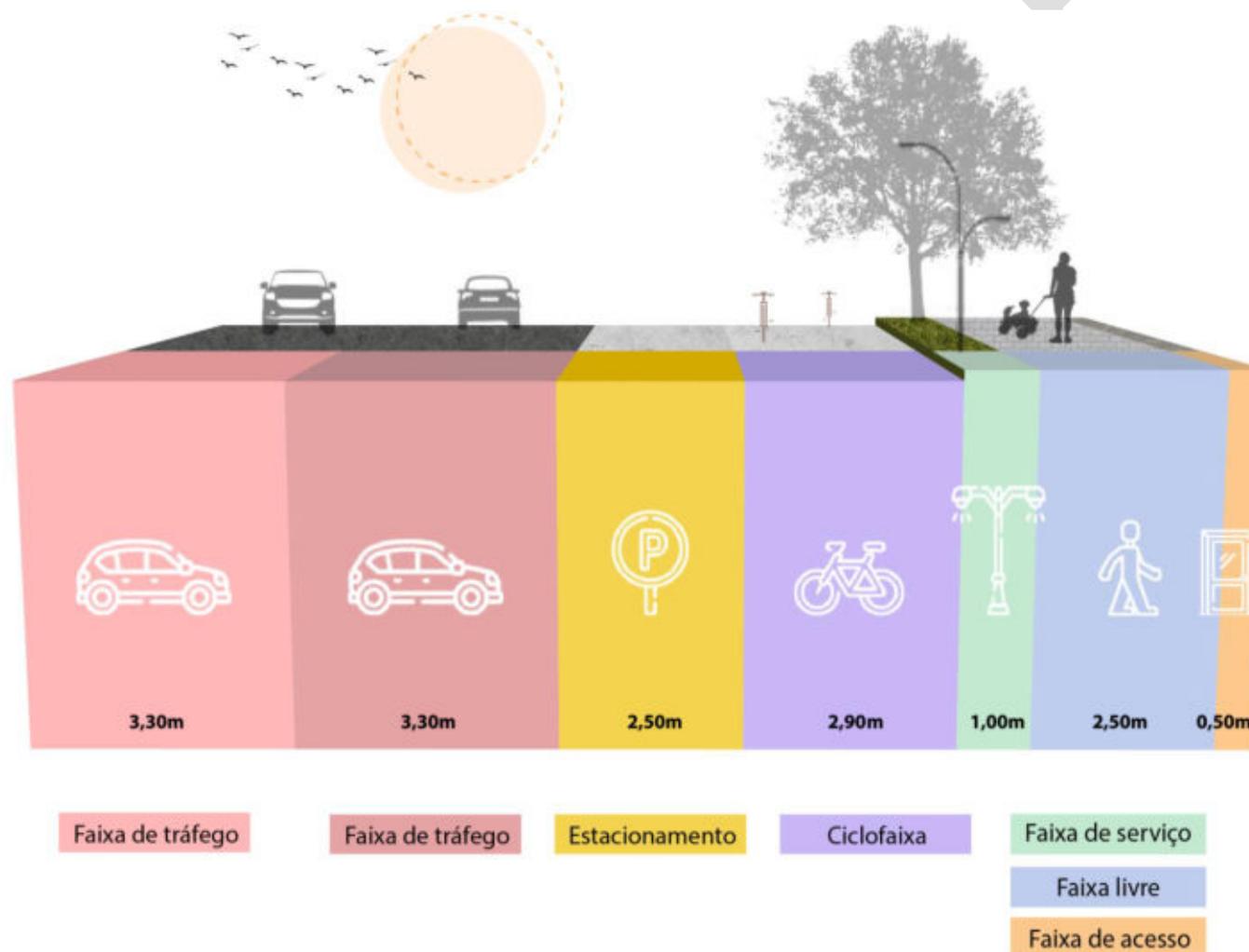


FIGURA 8 – VIA DE LIGAÇÃO – COM DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO

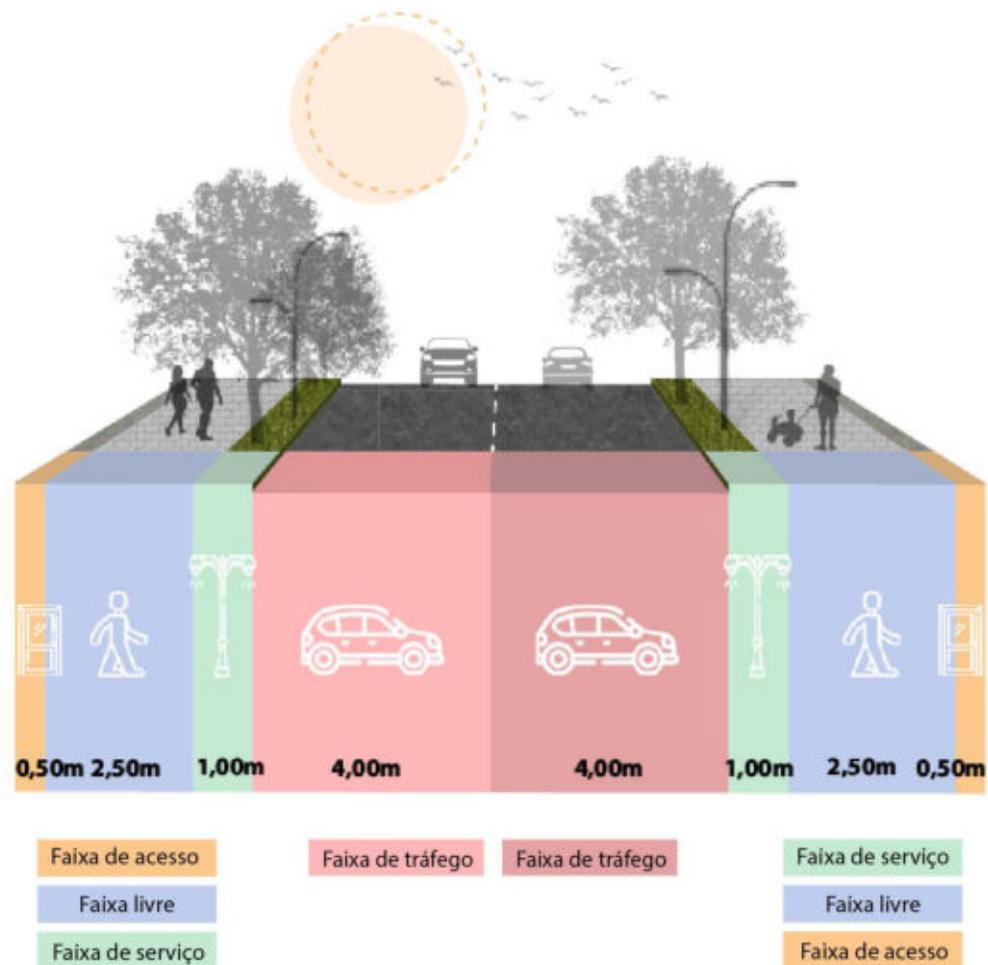


FIGURA 9 – VIA LOCAL A – COM DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO E DOIS ESTACIONAMENTOS

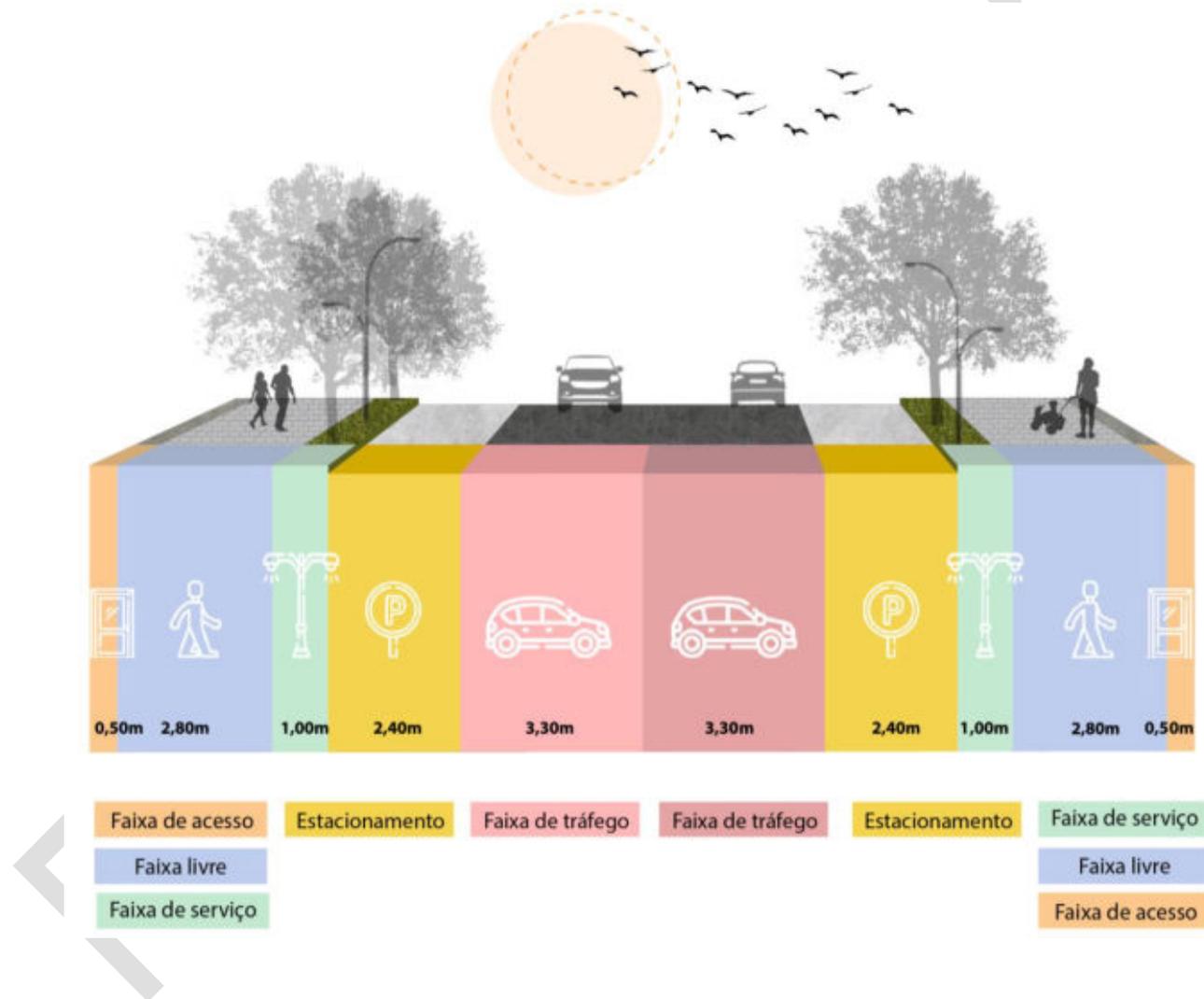
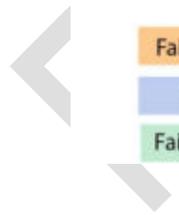
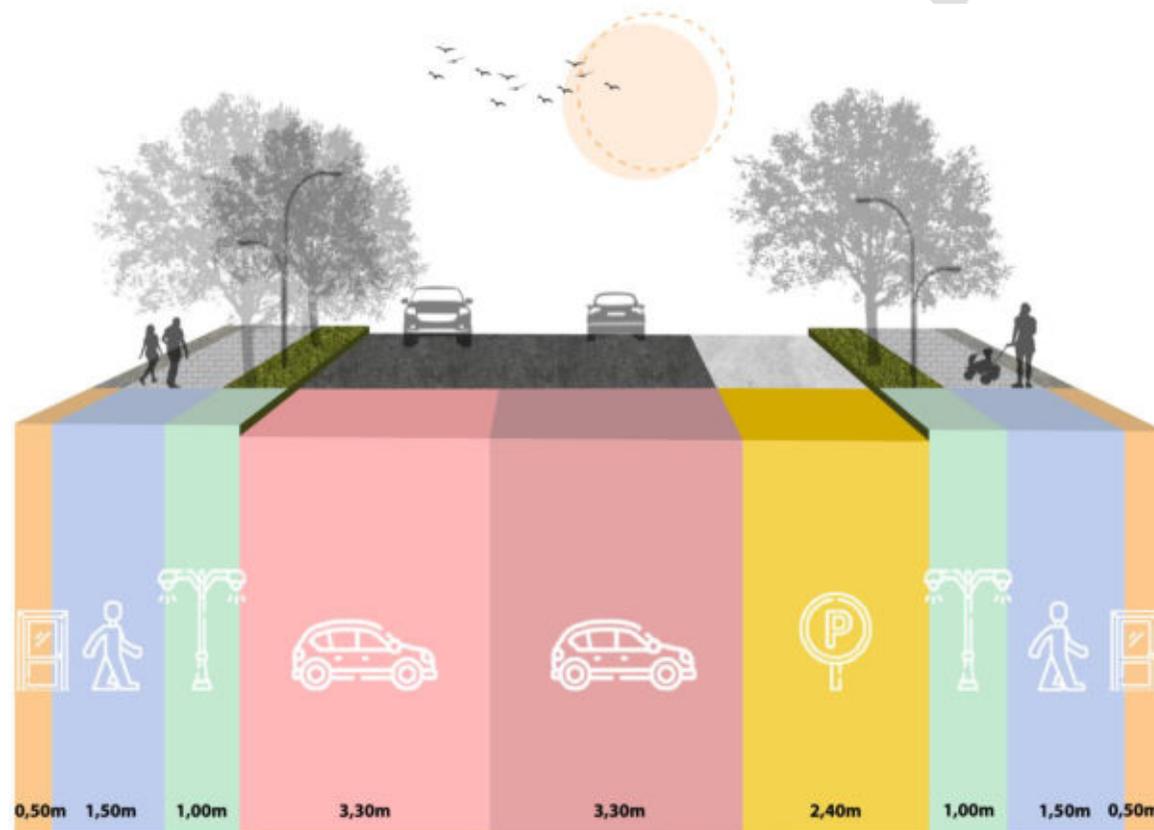


FIGURA 10 – VIA LOCAL B – COM DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO E ESTACIONAMENTO



Faixa de acesso
Faixa livre
Faixa de serviço

Faixa de tráfego

Faixa de tráfego

Estacionamento

Faixa de serviço
Faixa livre
Faixa de acesso

FIGURA 11 – VIA MUNICIPAL PRINCIPAL – COM DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO E ACOSTAMENTO

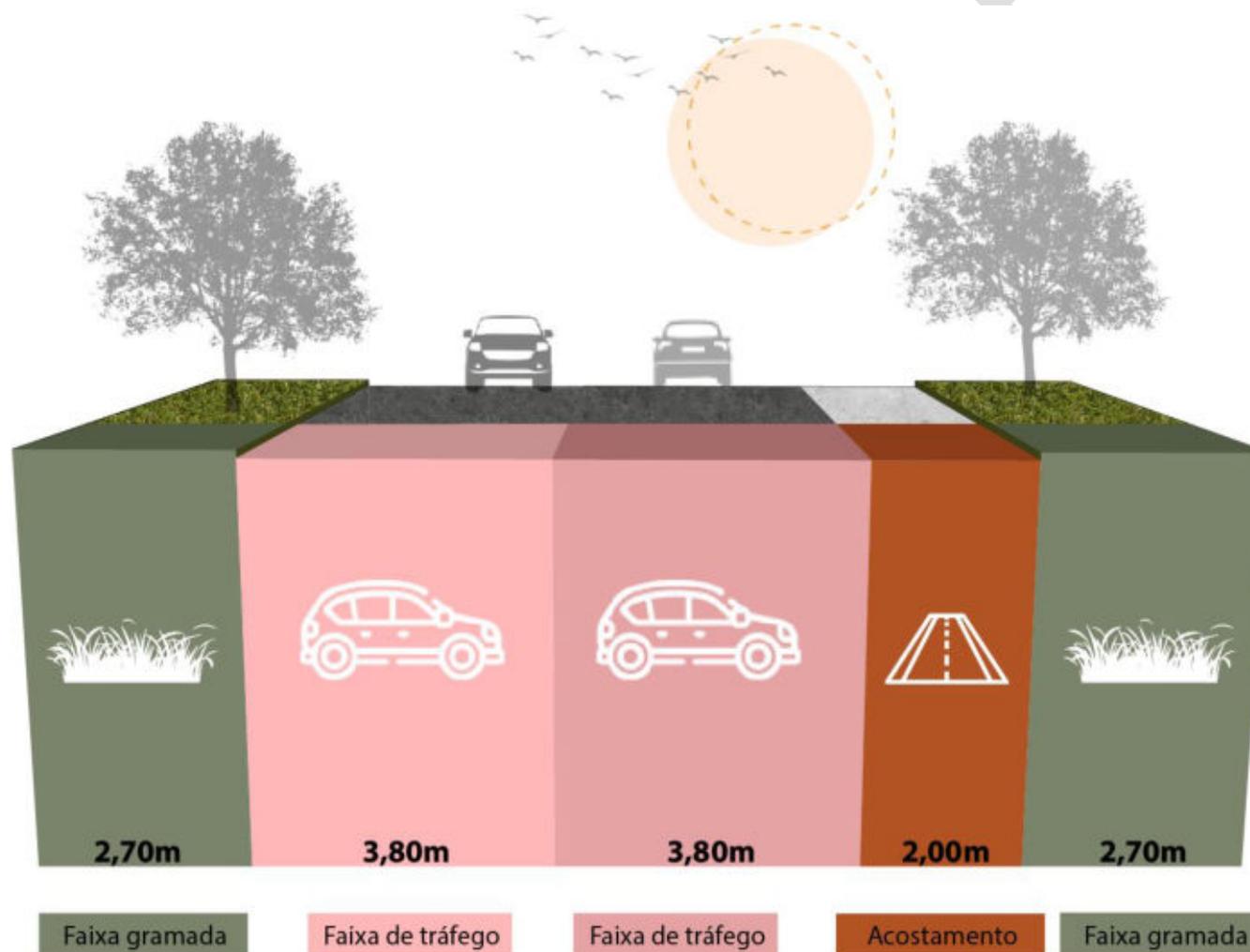
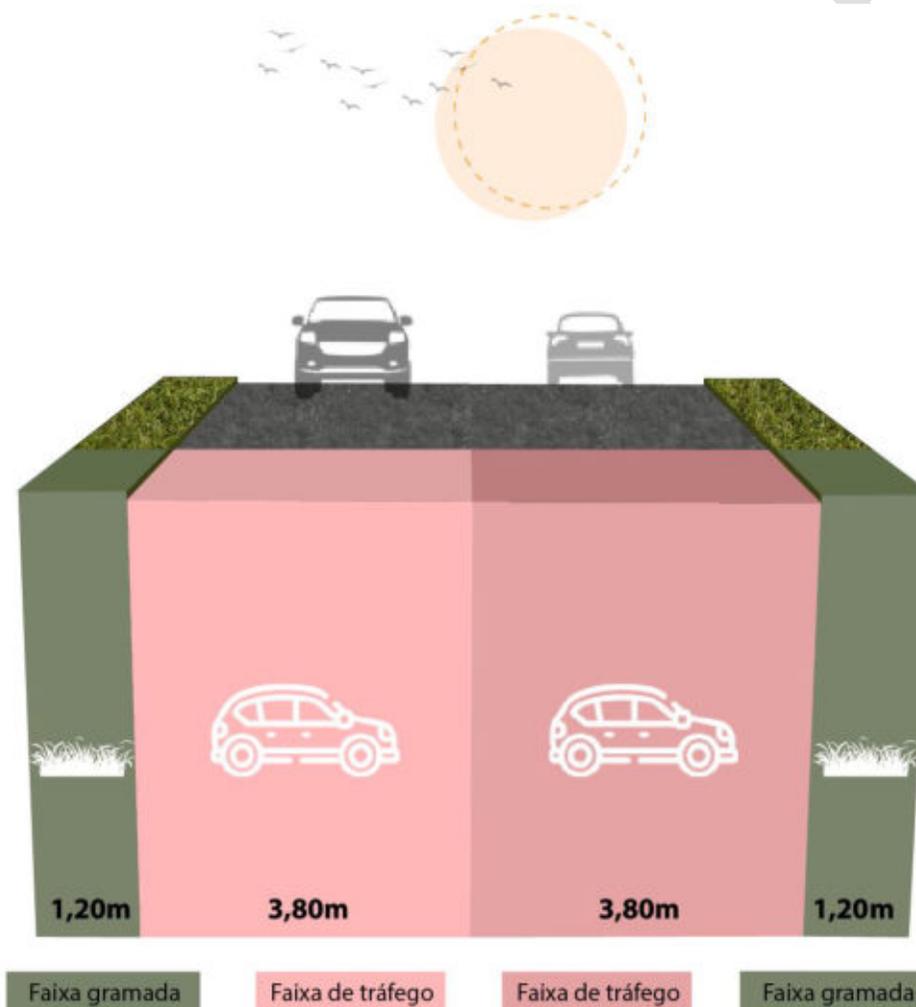
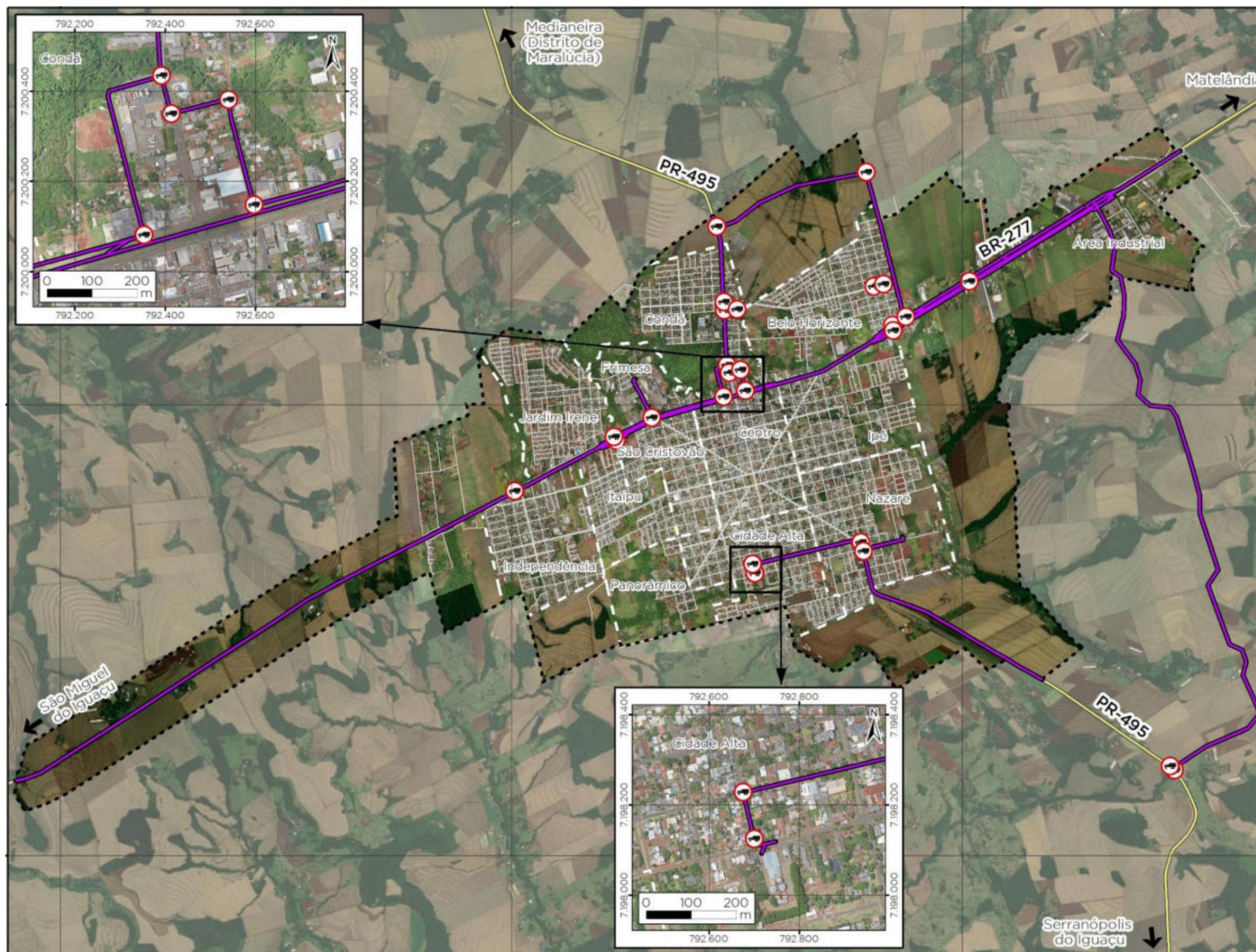


FIGURA 12 – VIA MUNICIPAL SECUNDÁRIA – COM DUAS FAIXAS DE TRÁFEGO



ANEXO V – MAPA DAS ROTAS DE CARGA



ANEXO VI – ÁREA DE RESTRIÇÃO AO TRÂNSITO DE CARGAS PESADAS

Restrição de Tráfego de Veículos Pesados

Até 7 metros
Até 7 toneladas

Sem restrição de horário



De 7 a 14 metros
De 7 a 14 toneladas

Dias úteis:
das 10h-16h e das 20h-7h

Finais de semana:
das 10h de sábado às
7h de segunda-feira



Acima de 14 metros
Acima de 14 toneladas

Somente mediante autorização
especial da Medtran.





ANEXO VII – ESPÉCIES ARBÓREAS INDICADAS PARA A ARBORIZAÇÃO URBANA

Nome comum/científico	Porte	Crescimento	Origem	Indicação
Extremosa (<i>Lagerstroemia indica</i> L.)	P	L	Exótica	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Manacá-da-Serra (<i>Tibouchina grandiflora</i> L.)	P	M	Nativa	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Pata-de-Vaca-Lilás (<i>Bauhinia forficata</i>)	P	R	Exótica	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Manduirana (<i>Cassia speciosa</i>)	P	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Vacum (<i>Allophylus edulis</i>)	M	L	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Acer-Negundo (<i>Acer negundo</i>)	M	M	Exótica	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Ipê Amarelo (<i>Tabebuia alba</i>)	M	M	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Ipê Branco (<i>Tabebuia imperiginosa</i>)	M	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Ipê Roxo (<i>Tabebuia avellanedae</i>)	G	M	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Angico-Preto (<i>Parapiptadenia rígida</i>)	G	L	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Jacarandá-Mimoso (<i>Jacaranda mimosaeifolia</i>)	G	M	Exótica	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Caroba (<i>Jacaranda micranta</i>)	G	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Canafístula (<i>Peltophorum dubium</i>)	G	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins



APÊNDICE 6 – DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS

Decreto nº xxxxx

Regulamenta o Art. 331 da Lei nº 2.000/2022, de 23 de novembro de 2022, que define o Código de Obras do Município e dá outras providências, no que se refere à padronização das calçadas e instalação de mobiliário urbano, limpeza e conservação de calçadas.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, no uso de suas atribuições legais decreto:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Este Decreto disciplina a construção, manutenção e conservação das calçadas, partes integrantes das vias públicas e do sistema de transporte e circulação de pessoas do Município.

Parágrafo único. Para os fins de aplicação deste Decreto, ficam adotadas as definições constantes do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, da Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência, regras de acessibilidade previstas em legislação e das Normas Técnicas de Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 2º Nos termos do Art. 79, § 1º do Código de Obras Municipal, os passeios deverão ser dotados de piso tátil, conforme NBR 9050 e atualizações e § 2º a



faixa livre (passeio) deverá ser executada seguindo a inclinação da via (meio-fio), não sendo permitido o aterro da calçada para a execução do mesmo.

Art. 3º Fica sob responsabilidade dos proprietários dos terrenos edificadas ou não, a manutenção das calçadas em toda a extensão do terreno voltada para a via pública.

Art. 4º Fica proibido lançar ou depositar em via pública, passeios, praças, jardinetes, bocas de lobo ou qualquer outro espaço do logradouro público:

I – lixo, animais mortos, mobiliário, folhagens, material de poda, terra, lodo de limpeza de fossas ou sumidouros, óleos, graxas, gorduras, líquido de tinturaria, nata de cal e cimento; e

II – papéis, invólucros, restos de alimentos ou quaisquer detritos.

Capítulo II

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 5º Para os fins deste Decreto ficam adotadas as seguintes definições:

I – calçada: é a parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação ou permanência de veículos e, quando possível, disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação e outros; dividida em três faixas de uso:

II – faixa de serviço: espaço para acomodação do mobiliário urbano, canteiros, árvores, postes de iluminação ou sinalização;

III – faixa livre (ou passeio): destina-se à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo;

IV – faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote;



V – rampa de veículos: rampa construída ou instalada na calçada, destinada a promover a concordância de nível entre esta e o leito carroçável, até o limite da faixa livre;

VI – rampa de acesso a pedestres: rampa que promove a concordância entre a faixa livre e o leito carroçável em inclinação adequada ao deslocamento de pedestres com autonomia e segurança;

VII – pedestre: pessoa que se desloca a pé, em cadeira de rodas, ou conduzindo a pé uma bicicleta;

VIII – mobiliário urbano: todos os elementos integrantes da paisagem urbana, como jardineira, canteiro, floreira, poste, identificador de logradouro, banco, lixeira, banca de jornal, abrigo, gradil ou defesa para proteção de pedestre, telefone público, hidrante, equipamento sinalizador e outros de natureza similar;

IX – acessibilidade de rotas: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os elementos e espaços internos ou externos de um local e pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, podendo incorporar estacionamentos, calçadas e rebaixamentos, faixas de travessia de pedestres, faixas elevadas, rampas, entre outros.

Capítulo III

DOS PARÂMETROS DAS CALÇADAS

Art. 7º A execução das calçadas deverá priorizar a circulação de pedestres, com segurança, conforto e acessibilidade, em especial, nas áreas com grande fluxo de pedestres, além de:

I – ter revestimento em material antiderrapante, garantindo superfície contínua e resistência suficiente ao uso;

II – possuir resistência à carga de veículos, onde o acesso for necessário, inclusive no rebaixamento da guia para veículos;



III – permitir drenagem adequada, com caimento para a sarjeta, evitando o empçamento ou acúmulo de materiais;

IV – não despejar águas pluviais captadas no imóvel sobre a calçada, as quais deverão estar canalizadas sob o passeio até a respectiva rede coletora;

V – manter a declividade longitudinal da via pública ao longo de toda a largura do passeio até o alinhamento do imóvel, de tal forma que a concordância com o nível da área de acesso de veículos ocorra no interior do terreno mediante o recuo do portão;

VI – manter a acessibilidade de rotas, concebidas de forma contínua e integrada por convenientes conexões entre destinos, garantindo um desenho adequado da via que privilegie o trânsito de pedestres, a segurança e qualidade estética, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes.

Art. 8º A calçada será organizada em três faixas, conforme detalhe da **Figura 1 constante no Anexo** deste Decreto, em conformidade com as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT sendo composto pelos seguintes elementos:

I – faixa de serviço;

II – faixa de passeio ou faixa de livre acesso;

III – faixa de acesso.

Art. 9º A largura total das calçadas é medida a partir do alinhamento do lote até o bordo externo da guia (início da sarjeta).

Art. 10 As calçadas deverão ser organizadas em faixas, em conformidade com a **Figura 1** do Anexo deste Decreto, compostas dos seguintes elementos:

I – faixa de serviço: destinada a acomodar o mobiliário urbano, postes de iluminação, sinalização ou vegetação; e que deverá atender às seguintes características:

a) ter largura mínima de 1,00 m (um metro);



- b) deve situar-se em posição adjacente à guia, exceto em situações definidas pela Secretaria Municipal de Planejamento;
- c) poderá receber rampa ou inclinação associada ao rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações;
- d) poderá receber superfície permeável com vegetação desde que atenda os critérios de implantação dispostos neste Decreto.

II – faixa livre ou passeio: destinada à livre circulação de pedestres, que deverá atender às seguintes características:

- a) ter largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT;
- b) ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, desníveis, rebaixamento de guia para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;
- c) ter superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;
- d) inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua e não superior a 5% (cinco por cento), exceto para os locais em que a declividade do terreno não permitir, caso em que deverá ser formulada consulta a Secretaria Municipal de Urbanismo;
- e) ter inclinação transversal constante e não superior a 2% (dois por cento), com caimento para o meio fio, e de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) nas faixas de acesso e de serviço;
- f) ter altura livre de interferências, de no mínimo 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) do nível da calçada.

III – faixa de acesso: faixa destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações, que deverá atender às seguintes características:

- a) ter largura de no mínimo 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) poderá receber superfície permeável com vegetação, desde que atenda os critérios de implantação dispostos neste Decreto;



- c) poderá receber rampa de acomodação para acesso ao imóvel com inclinação transversal máxima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento);
- d) poderá receber elementos de mobiliário temporário do ramo gastronômico, como mesas, cadeiras, equipamento de publicidade e toldos, desde que não interfiram na livre circulação e que ocupem até 40% (quarenta por cento) de calçadas com mais de 3,00 m (três metros).

Parágrafo único. Sempre que as dimensões indicadas conforme detalhes da **Figura 1** constante no Anexo deste Decreto, não tiverem a possibilidade de serem implantadas, devido às condições locais, deverá ser resguardada largura mínima para faixa livre de passeio de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

Art. 11 As calçadas deverão obedecer aos seguintes parâmetros de dimensionamento:

I – calçadas com largura menor de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) deverão ser dispostas unicamente como faixa livre;

II – calçadas com largura entre 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e 2,00 (dois metros) deverão ser organizadas em duas faixas distintas, sendo uma faixa livre de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e uma faixa de serviço com a dimensão remanescente;

III – calçadas com largura maior que 2,00 m (dois metros) deverão ser organizadas em três faixas distintas, sendo uma faixa de acesso de 50 cm (cinquenta centímetros), uma faixa livre de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e uma faixa de serviço com a dimensão remanescente;

IV – calçadas com largura superior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) deverão ser organizadas em três faixas distintas, sendo uma faixa livre variável, com largura mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), uma faixa de serviço de 100 cm (oitenta centímetros) e a faixa de acesso o remanescente.

V – calçadas na rodovia BR-277 deverão obedecer a faixa de domínio prevista em projeto ou determinada pelo DNIT;



VI – calçadas em vias coletoras I e vias coletoras II deverão ser organizadas em três faixas distintas, sendo uma faixa de acesso de 50 cm (cinquenta centímetros), uma faixa livre de no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e uma faixa de serviço com a dimensão de 1,00 m (um metro);

VII – calçada da via comercial deverá ser organizadas em duas faixas distintas, sendo uma faixa livre de 7,00 m (sete metros), com a via no mesmo nível, e uma faixa de acesso com 0,50 m (cinquenta centímetros).

Art. 12 No caso de áreas com declividade acentuada, o responsável deverá, antes da execução do passeio, deverá ser formalizada uma consulta junto a Secretaria Municipal de Administração e Planejamento quanto às dimensões a serem empregadas.

§ 1º A faixa de serviço e a faixa de acesso poderão ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas, desde que a faixa livre se mantenha com, no máximo, 2% (dois por cento) de inclinação transversal;

§ 2º Eventuais desníveis no piso de até 5 mm (cinco milímetros) não demandam tratamento especial e quando superiores a essa medida até 15 mm (quinze milímetros) deverão ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 1:2 (um por dois) ou 50% (cinquenta por cento).

Capítulo IV DOS MEIOS FIOS

Art. 13 O meio-fio das calçadas deverá:

- I – ser construído em concreto ou em pedra com alta resistência;
 - II – ter altura livre entre 10,00 cm (dez centímetros) e 18,0 cm (dezoito centímetros) em relação à sarjeta;
 - III – ter largura mínima de 10,00 cm (dez centímetros) no topo;
- não possuir arestas e elementos cortantes;



IV – deve, obrigatoriamente, ter continuidade com as calçadas confrontantes.

Art. 14 Conforme Art. 84 do Código de Obras Municipal, As guias rebaixadas em ruas pavimentadas, só poderão ser feitas mediante licença, quando requerido pelo proprietário ou possuidor, desde que exista local para estacionamento de veículos, de acordo com o disposto nesta Lei e legislação específica.

§ 1º No projeto deverá constar a localização de sinalizações de trânsito e outros elementos públicos, tais como: bocas de lobo, mobiliário urbano, placas, hidrantes e níveis das calçadas adjacentes.

§ 2º O rebaixamento do meio-fio só acontecerá nas áreas de acesso de veículos aos lotes e nas faixas de travessia de pedestres.

§ 3º Os meios-fios das calçadas poderão ser rebaixados com rampa ligada à faixa de travessia de pedestres, de acordo com as normas e legislação vigente.

Capítulo V

DO ACESSO DE VEÍCULOS

Art. 15 Nos termos do Art. 85 do Código de Obras municipal, o rebaixamento de meio fio para acesso aos veículos deverá ter as seguintes características:

I – permitido o máximo de 50% de meio-fio rebaixado, na(s) testada(s) dos terrenos;

II – obrigatório rebaixar o meio-fio para o acesso de veículos, sendo proibido executar rampas sobre a sarjeta como medida para não executar o rebaixo do meio-fio;

III – o rebaixo do meio-fio somente poderá ocupar a faixa de serviço dos passeios públicos, não podendo utilizar a faixa livre de pedestres para a finalidade, conforme normas de padronização de passeio do Município;



IV – possuir um degrau separador entre o nível da sarjeta e a concordância com o rebaixamento, com altura mínima de 3,0 cm (três centímetros) e máxima de 5,0 cm (cinco centímetros);

V – não poderá haver rebaixamento de meio-fio para acesso de veículos nas curvas de concordância das esquinas, e deverá ser respeitado ao menos 5,0 m (cinco metros) do alinhamento do meio-fio da via transversal;

VI – deverá ser observada distância mínima de 1,00 (um metro) das faixas de travessia ou rampa de pedestres, quando houver;

VII – não interferir na inclinação transversal da faixa de livre circulação de pedestres;

VIII – o comprimento dos rebaixamentos de meio-fio seguirá a regra:

REBAIXO ÚNICO (m)	TESTADA (m)	MAIS DE UM REBAIXO CADA (m)	DISTÂNCIA ENTRE REBAIXOS (m)	LIMITE MÁX. DO(S) REBAIXAMENTOS POR TESTADA
5,00 máx.	Até 15	2,50m	5,00 m	50%
5,00 máx.	De 15 a 40 metros	2,50m min. – 5,00m máx.	5,00 m	50%

§ 1º Em casos excepcionais, devidamente justificados, em função de características específicas do empreendimento, classificação da via, edificações existentes, porte do estabelecimento e zoneamento poderão ser aprovadas propostas para o rebaixamento do meio-fio que não atendam às condições determinadas neste artigo, desde que assegurada a segurança dos pedestres e atendidas as exigências das normas de acessibilidade;

§ 2º Nos projetos de revitalização viária poderão ser definidas diretrizes específicas.

§ 3º Quando da aprovação da licença de construção será exigida a indicação das guias rebaixadas no projeto;



§ 4º A qualquer tempo poderá o Município exigir a adequação das calçadas públicas, de acordo com as especificações desta Lei, a expensas do proprietário do imóvel com frente para os mesmos;

§ 5º Todos os projetos com obra no alinhamento do terreno ou recuo frontal menor que 4,0 m (quatro metros) metros deverão apresentar os níveis sobre o meio-fio em frente ao terreno e do nível da obra ou acesso em todas as entradas para o terreno ou edificação, seja para veículos ou pessoas.

Art. 17 O rebaixamento de guia deverá ser instalado junto à faixa de serviço, não obstruindo a faixa de circulação livre do pedestre.

Art. 18 A concordância entre o nível do passeio e o nível da via de rolamento, decorrente do rebaixamento das guias, deverá ocorrer na faixa de serviço, não ocupando mais que 1/3 (um terço) da largura da calçada, não devendo interferir na inclinação transversal da faixa de livre circulação;

Parágrafo único. O rebaixo deverá ter inclinação de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), com caimento para o meio fio, não excedendo a 25% (vinte e cinco por cento) em casos excepcionais;

Capítulo VI

DA ACESSIBILIDADE

Art. 19 Deverão ser realizados rebaixamentos de calçada sob forma de rampa, devidamente sinalizados, destinados a facilitar o trânsito de pessoas com mobilidade reduzida os quais deverão estar localizados junto às travessias de pedestres, próximo aos locais de parada do transporte público e sempre que houver foco de pedestres, meios de quadra e canteiros divisores de pista, conforme NBR 9050 e Anexo I deste Decreto.



Art. 20 Deverá obrigatoriamente ser instalado piso tátil direcional e de alerta nas calçadas de logradouros comerciais ou em logradouros situados em vias principais, identificadas na Lei da Hierarquia Viária Lei xxx/2022, em conformidade com a norma de acessibilidade NBR 9050/2020 da ABNT e norma de sinalização tátil NBR 16537/2016 da ABNT.

Parágrafo único. O piso tátil direcional e de alerta deverá sinalizar a posição dos acessos às edificações de uso público, interferências por mobiliários urbanos, rampas de acesso e paradas de transporte público.

Art. 21 Os pontos de ônibus deverão estar dispostos preferencialmente em locais de paredes cegas e possuir um recuo mínimo de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) do alinhamento predial em que se localiza conforme detalhe da Figura 1 do Anexo.

Capítulo VII

DOS MATERIAIS

Art. 22 A pavimentação do passeio deve apresentar superfície regular, contínua, sem ressalto ou depressão, firme, estável, antiderrapante, de forma a não provocar trepidação em dispositivos com rodas e sem obstáculos.

Art. 23 Os materiais utilizados nos passeios, entendido este como um sistema composto de base, sub-base e revestimento, deverão apresentar as seguintes características:

- I – garantir superfície firme, regular, estável e não escorregadia sob qualquer condição;
- II – evitar vibrações de qualquer natureza que prejudiquem a livre circulação, principalmente de pessoas usuárias de cadeira de rodas;
- III – ter durabilidade;



IV – possuir resistência à carga de veículos quando os materiais forem utilizados na faixa de acesso de garagens e estacionamentos e no rebaixamento de guia para veículos;

V – resistência a abrasão;

VI – os pavimentos utilizados para faixa de serviço e de acesso deverão, sempre que possível, ser permeáveis e fazer parte de sistema drenante que encaminhe as águas para a drenagem pública existente.

Parágrafo único. Consideram-se aprovados para o pavimento dos passeios compostos por:

I – concreto pré-moldado ou moldado "in loco", com juntas ou em placas, acabamento desempenado, texturado ou estampado;

II – bloco de concreto intertravado;

III – ladrilho hidráulico.

Art. 24 A seleção dos materiais e técnicas adequadas para a pavimentação dos passeios deverá privilegiar:

I – pisos monolíticos com juntas regularmente espaçadas e com dimensão máxima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros);

II – peças modulares, preferencialmente aquelas que sejam reaproveitáveis quando da recomposição do pavimento.

Art. 25 As peças para a sinalização tátil de alerta e direcional serão de pigmento vermelho, com espessura mínima de 4 cm (quatro centímetros), com resistência a compressão de 35 MPa (trinta e cinco mega pascais). Sua aplicação deverá atender aos critérios de projeto e instalação estabelecidos na norma de acessibilidade NBR 9050/2020 da ABNT e na norma de sinalização tátil NBR 16537/2016 da ABNT.



Art. 26 Os elementos que formam a textura da sinalização tátil na calçada devem ser implementados em módulos de peça única, rígida e resistente à passagem de veículos, sendo vedada a utilização de peças em material plástico ou quaisquer outros de baixa resistência à abrasão ou compressão.

Capítulo VIII

DOS REPAROS E MANUTENÇÕES

Art. 27 Para os efeitos do disposto neste artigo, são considerados inexistentes os passeios:

I- se construídos ou reconstruídos em desacordo com as especificações técnicas ou regulamentares, excepcionados aqueles executados em conformidade com a legislação vigente até a data da regulamentação deste Decreto.

II – se o mau estado de conservação exceder 1/5 (um quinto) de sua área total.

Art. 28 Caracterizam-se como situações de mau estado de preservação, dentre outras, a existência de buracos, de ondulações, desníveis não exigidos pela natureza do logradouro, obstáculos que impeçam o trânsito livre e seguro dos pedestres e a execução de reparos em desacordo com o aspecto estético e harmônico do passeio existente.

Art. 29 Para os efeitos do disposto no artigo anterior, considerar-se fechamento em mau estado de conservação aquele que, independentemente da testada do imóvel, apresentar-se parcialmente destruído, por metro linear, em mais de 20% (vinte por cento) da área de sua elevação.

Art. 30 A reconstrução e reparos de calçadas ou vias públicas danificadas por concessionárias de serviço público serão por estas realizadas dentro do prazo máximo de 10 (dez) dias a contar do término de seu respectivo trabalho.



Art. 31 A recomposição do pavimento, pelos responsáveis, sejam eles pessoas físicas ou jurídicas, deverá atender às seguintes disposições específicas:

I – deverão ser utilizados rigorosamente os mesmos materiais e técnicas especificados pelo Município para o piso original, desde que aprovado por este decreto;

II – a recomposição das faixas livres deverá ser feita em toda sua largura e toda extensão entre juntas contíguas;

III – as demais faixas, quando pavimentadas, deverão ser recompostas em planos regulares, com juntas definidas, não sendo admitidos remendos de qualquer espécie;

IV – nas calçadas verdes, a vegetação, quando afetada pelas obras, deverá ser reconstituída;

V – na recomposição de pavimentos com tratamento decorativo de blocos intertravados, a padronagem, se houver, deverá ser restituída ao projeto original;

VI – na recomposição de passeios que ainda não atendam às disposições deste decreto, a reconstrução deverá ser feita de acordo com o novo padrão estabelecido.

Art. 32 O munícipe fica responsável pela manutenção da calçada verde na extensão dos limites do seu lote, bem como pelos reparos do passeio público existente.

Art. 33 O proprietário de terreno, edificado ou não, deverá vedá-lo e mantê-lo limpo e drenado.

Capítulo IX

DAS PENALIZAÇÕES



Art. 34 O departamento competente notificará os infratores das disposições do presente Decreto, na pessoa do titular do imóvel ou de seu preposto, ou ainda, o seu possuidor a qualquer título e, quando necessário, por Edital, para a execução da regularização, observando os prazos de 30 (trinta) dias úteis para vedação de terrenos e execução de calçadas ou limpeza, se necessário.

§ 1º Se dentro do prazo estipulado no caput deste artigo, o titular do imóvel não executar os serviços de reconstrução e reparos das calçadas e vias públicas, o Município, por intermédio de seu órgão competente, aplicará a multa ao infrator no valor correspondente a 50 UFM (Unidade Fiscal do Município de Medianeira), por meio de Auto de Infração;

§ 2º Em caso de reincidência, a multa prevista no parágrafo anterior será fixada em 100 UFM (Unidade Fiscal do Município de Medianeira);

§ 3º O procedimento previsto no § 1º deste artigo, também será adotado no caso de os serviços de reconstrução ou reparo não atenderem aos padrões técnicos estabelecidos neste Decreto.

Art. 35 O Auto de Infração será lavrado com precisão e clareza, sem entrelinhas, emendas ou rasuras, deverá conter as seguintes informações:

I – endereço do imóvel;

II – número da inscrição do imóvel no cadastro imobiliário;

III – nome do proprietário ou o seu possuidor a qualquer título.

IV – data da ocorrência;

V -descrição da ocorrência que constitui a infração e os dispositivos legais violados;

VI – multa aplicada;

VII – intimação para a correção da irregularidade;

VIII – prazo para a apresentação de defesa; e

IX – identificação e assinatura do autuante e do autuado, e de testemunhas, se houver.



Art. 36 O autuado terá o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar defesa contra a autuação, a partir da data do recebimento da notificação.

§ 1º A defesa far-se-á por petição, instruída com a documentação necessária.

§ 2º A apresentação de defesa no prazo legal suspende a exigibilidade da multa até decisão de autoridade administrativa;

§ 3º A apresentação da defesa será endereçada ao Município, que apreciará o recurso em até 60 (sessenta) dias, acatando, ou não, pela sua procedência;

§ 4º O julgamento do recurso em primeira instância compete à Junta de Julgamento de Recursos, e em segunda e última instância, ao Secretário Municipal de Obras e Serviços Públicos;

§ 5º A Junta de Julgamento de Recursos será constituída pelo Secretário Municipal de Obras e Serviços Públicos e, no mínimo, dois servidores municipais efetivos, sem atuação no setor de fiscalização;

§ 6º O servidor municipal responsável pela autuação é obrigado a emitir parecer no processo de defesa, justificando a ação fiscal punitiva e, no seu impedimento, a chefia imediata avocará o poder decisório, instruindo o processo e aplicando, em seguida, a penalidade que couber;

§ 7º Julgada procedente a defesa, tornar-se-á insubsistente a ação fiscal, e o servidor municipal responsável pela autuação terá vista do processo, podendo recorrer da decisão à última instância no prazo de 10 (dez) dias;

§ 8º Consumada a anulação da ação fiscal, será a decisão final, sobre a defesa apresentada, comunicada ao infrator;

§ 9º Na ausência de defesa ou sendo julgado improcedente o recurso, será aplicada a multa correspondente, notificando-se o infrator para que proceda ao recolhimento da multa, no prazo de 10 (dez) dias;

§ 10º Vencido os prazos estabelecidos neste Decreto sem a regularização, a bem do interesse público, poderá o Município executar os serviços requeridos, diretamente ou indiretamente, cobrando os custos do proprietário do imóvel, sem prejuízo das multas já aplicadas.



Capítulo X

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 37 A Secretaria Municipal de Administração e Planejamento poderá determinar a padronização das calçadas de ruas ou avenidas em que considerar relevante para a qualidade paisagística da cidade, mediante definições de posicionamento de faixas e especificação detalhada dos materiais e serviços.

Art. 38 A construção e reconstrução dos fechamentos dependerão de Alvará de licença e de alinhamento a ser requerido pelo responsável junto ao Município, nos termos da Legislação em vigor.

Art. 39 A concessionária de serviços públicos ou de utilidade pública e as entidades a elas equiparadas são obrigadas a reparar os fechamentos danificados na execução de obras ou serviços públicos.

Art. 40 Não será permitida a utilização das calçadas por particulares para a exposição de produtos, equipamento ou publicidade, sem a licença do Município expedida pelo setor competente.

Art. 41 Quanto aos assuntos pertinentes ao trânsito, deverão ser observadas as orientações expedidas pelo órgão competente, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 42 Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.



ANTÔNIO FRANÇA BENJAMIM

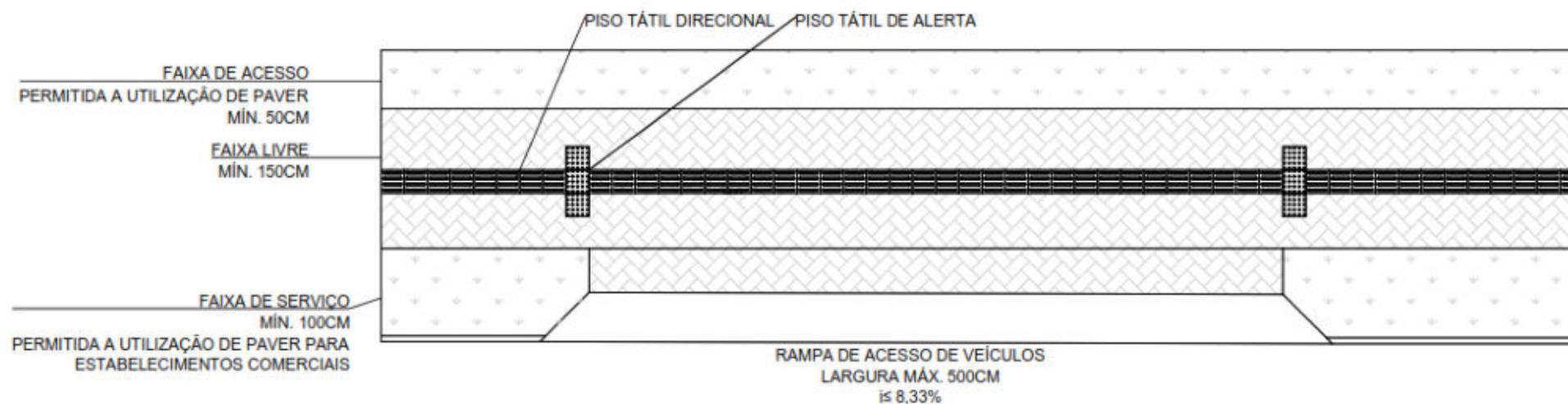
Prefeito de Medianeira

PRELIMINAR



ANEXO – DIMENSÕES DAS CALÇADAS

PREFEITURA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA
MODELO DE CALÇADAS - ACESSO DE VEÍCULOS

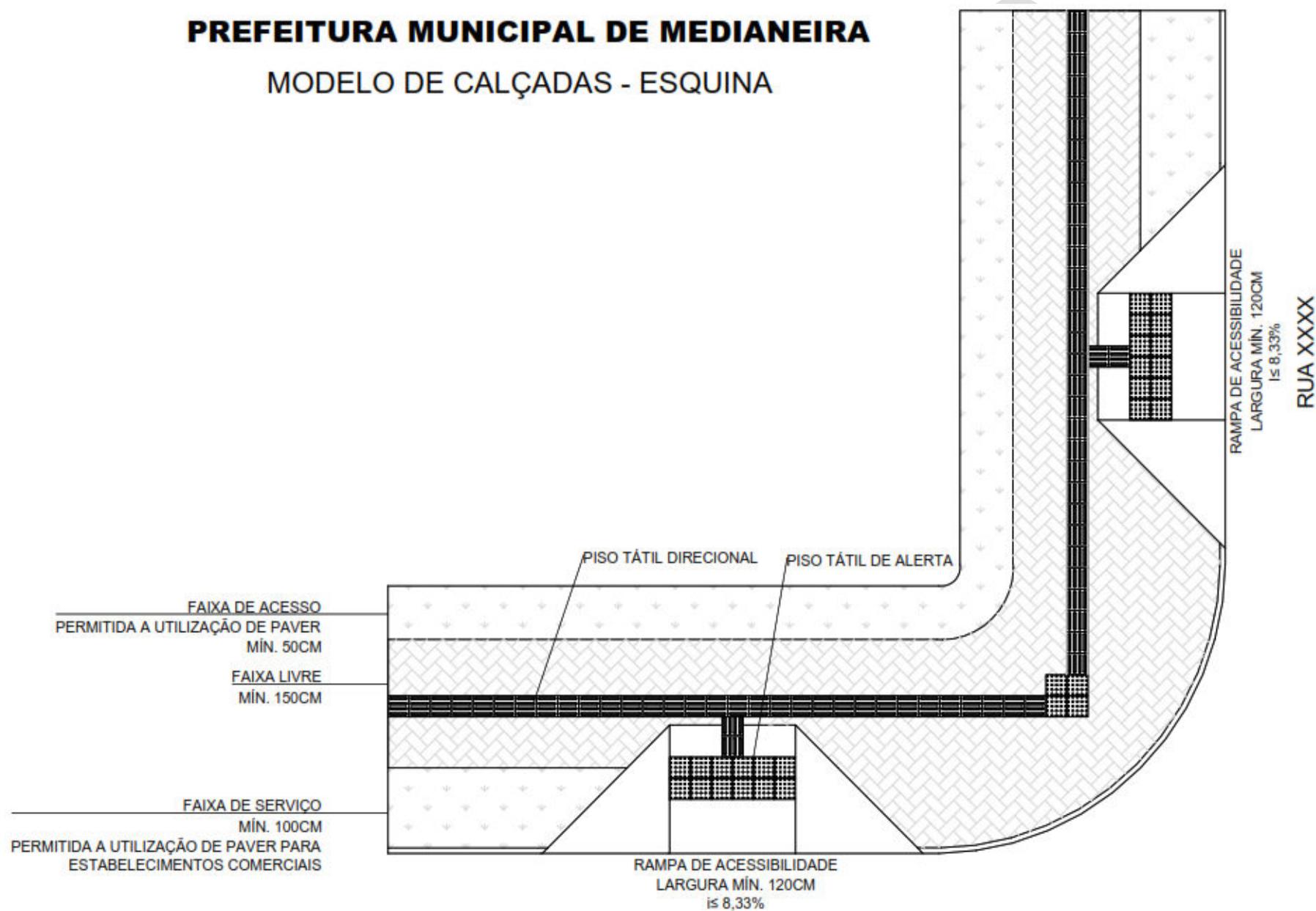


RUA XXXX



PREFEITURA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA

MODELO DE CALÇADAS - ESQUINA





APÊNDICE 7 – DECRETO DE ISENÇÃO DA COBRANÇA DE TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Decreto nº xxxxx

Regulamenta os critérios para a isenção do transporte coletivo do Município de Medianeira e amplia o Art. 199. da Lei Orgânica do Município de Medianeira (nº 006/2003).

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, no uso de minhas atribuições legais decreto:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A gratuidade no transporte coletivo consiste no direito de utilização dos serviços sem a necessidade do pagamento das tarifas.

Parágrafo único. A gratuidade é concedida aos usuários que a ela fizerem jus ao determinado neste decreto, tais como:

- I – As pessoas com deficiência física, intelectual, auditiva, visual, transtornos do espectro autista, deficiência múltipla e/ou patologias crônicas, definidas neste decreto, que tenham renda familiar bruta mensal, igual ou inferior a 3 salários mínimos nacional;
- II – Para o acompanhante do beneficiário que não possa se deslocar de forma autônoma;
- III – Aos maiores de 60 (sessenta) anos, conforme Lei Orgânica nº 006/2003;
- IV – À população de baixa renda.

Art. 2º Entende-se por:



I – Deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, que acarretam o comprometimento da mobilidade e da coordenação geral, podendo apresentar-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia definitiva, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

II – Deficiência intelectual: refere-se a padrões intelectuais reduzidos, significativamente inferiores à média, geralmente com manifestação antes dos 18 anos, e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como comunicação, cuidados pessoais, habilidades sociais, habilidades acadêmicas, segurança e autonomia. Podem apresentar comprometimentos de nível leve, moderado, severo ou profundo, de acordo com o grau de limitações;

III – Deficiência auditiva: perda parcial ou total da audição, causada por má-formação (causa genética) ou lesão nas estruturas que compõem o aparelho auditivo, podendo ser leve, moderada, severa e profunda;

IV – Deficiência visual: perda ou redução da capacidade visual em ambos os olhos em caráter definitivo, que não pode ser melhorada ou corrigida com o uso de lentes, tratamento clínico ou cirúrgico, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°, ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

V – Transtornos do Espectro Autista: distúrbio do neurodesenvolvimento com diagnóstico clínico caracterizado por desenvolvimento atípico, manifestações comportamentais, déficits na comunicação e na interação social, padrões de comportamentos repetitivos e estereotipados, podendo apresentar um repertório restrito de interesses e atividades;

VI – Deficiência múltipla: a associação, na mesma pessoa, de duas ou mais deficiências primárias (visual, auditiva, física, intelectual, psicossocial), com comprometimentos que acarretam atrasos no desenvolvimento global e na capacidade de adaptação;



VII – População de baixa renda: de acordo com a regulamentação do Cadastro Único (Decreto n. 6.135/2007), entende-se como de baixa renda as famílias com renda familiar mensal per capita até meio salário-mínimo ou a família que possua renda mensal total de todos os integrantes de até três salários-mínimos.

Capítulo II

CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS PARA ACESSO ÀS GRATUIDADES

Art. 3º Mediante a operacionalização de sistema de bilhetagem eletrônica, aos usuários com deficiência, maiores de 60 (sessenta) anos ou de baixa renda terão direito ao acesso de 100 (cem) passagens por mês, não acumuláveis, no "cartão transporte – isento".

Art. 4º Para a obter acesso ao "cartão transporte – isento", o solicitante deverá comparecer a um dos postos de atendimento, munido de documento de identificação pessoal com foto, comprovante de residência e demais documentos comprobatórios, de acordo com os critérios previstos neste decreto.

Art. 5º Os documentos comprobatórios requeridos são:

I – Para pessoas com deficiência, declaração médica da deficiência, constando o grau de deficiência ou dificuldade de locomoção;

II – Para pessoas de baixa renda, o documento do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico);

III – Para as pessoas com mais de 60 (sessenta) anos, não há a necessidade de demais documentos comprobatórios, apenas o documento de identificação, como: CNH, RG ou outro documento equiparado que contenha data de nascimento e filiação.

Parágrafo único. Isento de apresentação da médica da deficiência, o beneficiário com deficiência pode apresentar o RG com símbolo da deficiência ou Carteira de Identificação da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista – Ciptea;



Art. 6º O "cartão transporte – isento" terá validade de 1 (um) ano, a contar da data de sua expedição, devendo o interessado requerer a renovação de seu cadastro junto à instituição ou serviço que originou a concessão inicial, até 30 (trinta) dias antes do término da validade do documento.

Art. 7º Caso o cadastro não seja atualizado com a respectiva revalidação do "cartão transporte – isento", este será bloqueado automaticamente.

Art. 8º Caso o sistema de bilhetagem eletrônica não esteja em operação, o beneficiário deverá comparecer à Secretaria de Assistência Social da Prefeitura Municipal de Medianeira em posse do documento de identificação, comprovante de residência e documentos comprobatórios, para emissão de credencial de isenção.

Art. 9º O acompanhante do beneficiário deverá embarcar pela porta dianteira, em posse do documento de identificação.

Capítulo III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 10 O disposto nos artigos anteriores aplica-se a todas as linhas operadas pelas concessionárias públicas municipais de transporte coletivo urbano.

Art. 11 Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

ANTÔNIO FRANÇA BENJAMIM



Prefeito de Medianeira

PRELIMINAR



APÊNDICE 8 – LEI DE REGULAMENTAÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS

Lei nº xxxxx

Regulamenta o sistema de estacionamento temporário de veículos, mediante pagamento, em vias e logradouros públicos de uso comum e dispõe sobre a gestão do Estacionamento Regulamentado.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I

DO ESTACIONAMENTO TEMPORÁRIO DE VEÍCULOS MEDIANTE PAGAMENTO

Art. 1º Esta Lei regulamenta o sistema de estacionamento rotativo pago em vias e logradouros públicos do Município e autoriza a outorga de concessão da execução desse serviço público.

Parágrafo único. O sistema de estacionamento rotativo pago no Município de Medianeira é denominado “ÁREA AZUL”.

Art. 2º A implantação da área azul constitui medida visando, exclusivamente, à promoção da mobilidade urbana, ao uso do espaço público e ao acesso democrático das vagas de estacionamento público, sem a ocorrência de guarda dos veículos.

Art. 3º Fica regido por esta Lei o estacionamento temporário de veículos, mediante pagamento, em vias e logradouros públicos de uso comum.



Art. 4º Compete ao Município de Medianeira a exploração, direta ou indireta, a implantação e a administração dos estacionamentos rotativos pagos.

Art. 5º A exploração da área azul em vias e logradouros públicos será efetuada sob o regime de concessão onerosa, por meio de controle automatizado e informatizado, utilizando tecnologias que permitam total controle da arrecadação, aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do Município de Medianeira.

§1º Caberá ao Município de Medianeira a identificação e aprovação das áreas de implantação do estacionamento rotativo pago, fiscalização e outras atividades executórias atribuídas por convênio pelo Município.

§ 2º A área azul do Município de Medianeira está representada no ANEXO I;

§ 3º O quantitativo de vagas disposto no § 1º deste artigo respeitará os limites legais estabelecidos para estacionamentos especiais de idosos e pessoas com mobilidade reduzida estabelecidos em legislação federal;

§4º O sistema eletrônico de estacionamento rotativo emitirá comprovantes de pagamento e deverá ter interface com os usuários mediante sistema de aplicativo eletrônico.

Art. 6º O estacionamento rotativo pago em vias e logradouros públicos municipais, obedecerá aos dias e horários de funcionamento indicados nas placas de regulamentação, ficando facultado ao Executivo Municipal a liberação de pagamento aos sábados, domingos e feriados e no horário compreendido entre 19h e 07h, de segunda a sexta-feira.

Art. 7º O período máximo de estacionamento contínuo numa mesma vaga será definido pelo Executivo, de acordo com os projetos de implantação de estacionamentos rotativos e suas respectivas áreas, vedada sua prorrogação.

Parágrafo único. É obrigatória a retirada do veículo após o término do período máximo indicado pelo Executivo, ficando o infrator sujeito às penalidades previstas na Lei Federal nº 14.071, de 13 de outubro de 2020 (CTB), inclusive à remoção do veículo.



Capítulo II DA TARIFA

Art. 8º Fica fixada a tarifa de utilização do estacionamento rotativo pago no valor de **R\$ XX,XX** por cada período de 30 (trinta) minutos de permanência no estacionamento, observado o quantitativo de períodos mínimo para pagamento e o limite máximo de tempo de ocupação da vaga, indicado pelo Executivo para cada área de estacionamento, observando-se que a ativação de crédito deverá ser realizada no momento da ocupação da vaga de estacionamento rotativo pago.

Art. 9º Da arrecadação auferida em virtude do estacionamento rotativo pago, 20% (vinte por cento), no mínimo, serão aplicados em promoções educativas de trânsito.

Art. 10 Ficam isentos do pagamento da tarifa de utilização do estacionamento rotativo pago os veículos.

§1º veículos oficiais das esferas federal, estadual e municipal, quando efetivamente em serviço e convenientemente identificados;

§2º de aluguel (táxi), quando estacionados em seus pontos autorizados de parada e quando utilizados no transporte de passageiros pelo período máximo de 10 (dez) minutos;

§3º os veículos de transporte coletivo (ônibus e micro-ônibus) quando estacionados em seus pontos autorizados de parada;

§4º os veículos automotores quando conduzidos por idosos e portadores de necessidades especiais estacionados em seus pontos autorizados de parada.

Capítulo III DOS ESTACIONAMENTOS DE CURTA DURAÇÃO



Art. 11 Fica autorizado o estacionamento de curta duração gratuito de veículos em locais a serem definidos e sinalizados pelo Município de Medianeira.

§1º O estacionamento de curta duração será permitido pelo período máximo de 15 (quinze) minutos; e

§2º Durante o período em que permanecer na vaga, o veículo deverá estar com o pisca alerta ligado.

Art. 12 O Município de Medianeira estabelecerá o local mais apropriado para indicação e sinalização da vaga.

Capítulo IV DAS INFRAÇÕES

Art. 13 Considerar-se-á irregular o veículo que ocupar vaga em área de estacionamento rotativo pago, sujeitando-se o usuário às infrações e penalidades previstas na legislação de trânsito, que:

I – permanecer estacionado, na mesma vaga, por período superior ao limite definido pelo Executivo;

II – permanecer estacionado por período superior ao efetivamente pago para a utilização da área pelo usuário;

III – estacionar em local demarcado com faixas amarelas ou fora do espaço delimitado para a vaga;

IV – for proibido de estacionar, conforme previsões contidas nesta Lei;

V – não realizar o pagamento do Aviso de Irregularidade, na forma estabelecida no art. 14 desta Lei; e

VI – não observar qualquer preceito desta Lei e da Lei nº 14.071 de 2020 (CTB).



Art. 14 A infração poderá ser comprovada por declaração da autoridade ou da fiscalização de trânsito Municipal, ou ainda, por aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual.

Art. 15 Ficam expressamente proibidos de estacionar nos estacionamentos rotativos pagos:

I – caminhões;

II – veículos em atividade de comércio, excetuados os casos de entregas de mercadoria ou devidamente autorizados pelo Executivo; e

III – containers ou caçambas estacionárias, excetuados os casos autorizados pelo Executivo.

Parágrafo único. Fica autorizado, excepcionalmente, o estacionamento de motocicletas e veículos de carga exclusivamente nas vagas específicas, conforme estabelecido na sinalização viária nas áreas de estacionamento rotativo pago.

Art. 16 Os veículos em irregularidade, conforme o disposto no Art. 13., serão notificados pelos agentes de fiscalização para regularização de sua situação em até 5 dias úteis contados da data do Aviso de Infração

Art. 17 Para regularizar a infração o autuado pagará a quantia equivalente a 10 (dez) vezes a tarifa estabelecida para o tempo máximo de permanência, sem direito à crédito eletrônico.

Art. 18. Caso não seja providenciada a regularização no prazo estabelecido no parágrafo 1º deste artigo, o veículo será considerado em infração por estacionamento irregular e será autuado nos termos do art. 181, inciso XVII do Código de Trânsito Brasileiro, e sujeito às demais penalidades e medidas administrativas legalmente previstas.

Art. 19 Compete aos agentes operadores do sistema de estacionamento rotativo a verificação do cumprimento das normas estabelecidas para o serviço, visando o controle da utilização, compatibilidade do veículo à vaga, o pagamento e demais procedimentos necessários.



Capítulo V

DA AUTORIZAÇÃO PARA A CONCESSÃO DO SISTEMA ÁREA AZUL

Art. 20 Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a outorgar, mediante concessão, precedida de licitação, na modalidade concorrência a exploração dos estacionamentos rotativos – Área Azul – em vias e logradouros públicos do Município, na forma desta Lei e legislação pertinente.

Parágrafo único. O prazo de concessão será de 10 (dez) anos, prorrogável por igual período.

Art. 21 A exploração do estacionamento rotativo será realizada por um sistema de aplicativo online, via rede mundial de computadores (internet), permitindo total controle da arrecadação, bem como aferição imediata de receitas e auditoria permanente por parte do poder concedente.

Parágrafo único. Será disponibilizado ao usuário do sistema o pagamento de créditos de estacionamento via aplicativo de smartphone, website ou outros meios que o estado da tecnologia venha a proporcionar.

Art. 22 A empresa concessionária deverá se incumbir, sem ônus para o Município, de providenciar toda sinalização viária horizontal e vertical que se fizer necessária à operação da concessão.

Art. 23 A concessão de que trata esta Lei deverá ser precedida de licitação na modalidade concorrência, na qual deverão ser observadas as determinações contidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e na Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995, devendo, ainda, seguir as regras previstas na Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e na Lei nº 15.608, de 16 de agosto de 2007.



Art. 24 O critério de julgamento e o termo de outorga da concessão deverá conter, entre outras disposições, as cláusulas obrigatórias que constam na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e na Lei Complementar nº 76, de 21 de dezembro de 1995.

§1º Os agentes de fiscalização da concessionária serão devidamente credenciados como agentes da autoridade de trânsito para fins de fiscalização das normas de estacionamento rotativo pago de veículos e serão responsáveis por seus atos, nos termos do art. 327 do Código Penal Brasileiro.

§2º A outorga da concessão de que trata esta Lei não implicará, em nenhuma hipótese, na transferência da atividade administrativa de polícia ou da atribuição de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito, atividades que continuarão a ser exercidas pelos agentes do Poder Público Municipal, na forma do Código de Trânsito Brasileiro.

Capítulo VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 25 Não caberá ao Poder Público Municipal e à concessionária qualquer responsabilidade por acidentes, danos, furtos ou prejuízos de qualquer natureza que os veículos dos usuários venham a sofrer nos locais de estacionamento rotativo, não sendo exigível a manutenção de qualquer tipo de seguro contra esses eventos.

Art. 26 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

ANTÔNIO FRANÇA BENJAMIM
Prefeito de Medianeira



APÊNDICE 9 – LEI MUNICIPAL DE DIREITO DE PERMANÊNCIA DE EDIFICAÇÕES NA FAIXA NÃO-EDIFICÁVEL CONTÍGUA AS FAIXAS DE DOMÍNIO PÚBLICO DE RODOVIAS

Lei nº xxxxx

Dispõe sobre diretrizes para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não-edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias, em conformidade com a Lei Federal nº 13.913, de 25 de novembro de 2019.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MEDIANEIRA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica assegurado o direito de permanência de edificações presentes até a data de publicação desta Lei, na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias, no âmbito do município de Medianeira, em conformidade com o Art. 2º da Lei nº 13.913, de 25 de novembro de 2019.

Art. 2º As construções e edificações no Art. 1º desta Lei, que se enquadram nas especificações abaixo, serão passíveis de regularização, observados os direitos adquiridos e situações consolidadas, desde que construídas:

I – ao longo das faixas de domínio público das rodovias, a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado fica reduzida para 5 (cinco) metros de cada lado;

II – ao longo das águas correntes e dormentes e da faixa de domínio das ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado.



Art. 3º Para demais edificações a serem implantadas, a partir do vigor da presente Lei, deve-se respeitar a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado.

Art. 4º A reserva da faixa não edificável e as construções e edificações contempladas no Art. 1º e Art. 2º da presente Lei são apresentadas no ANEXO.

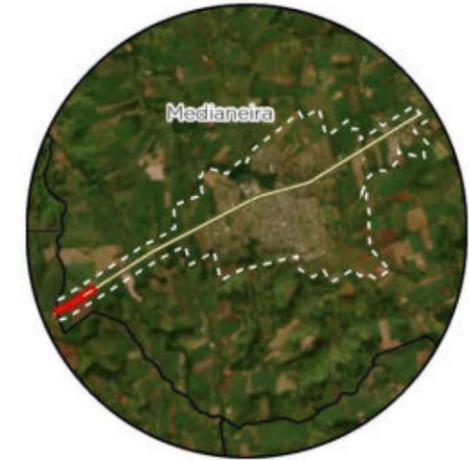
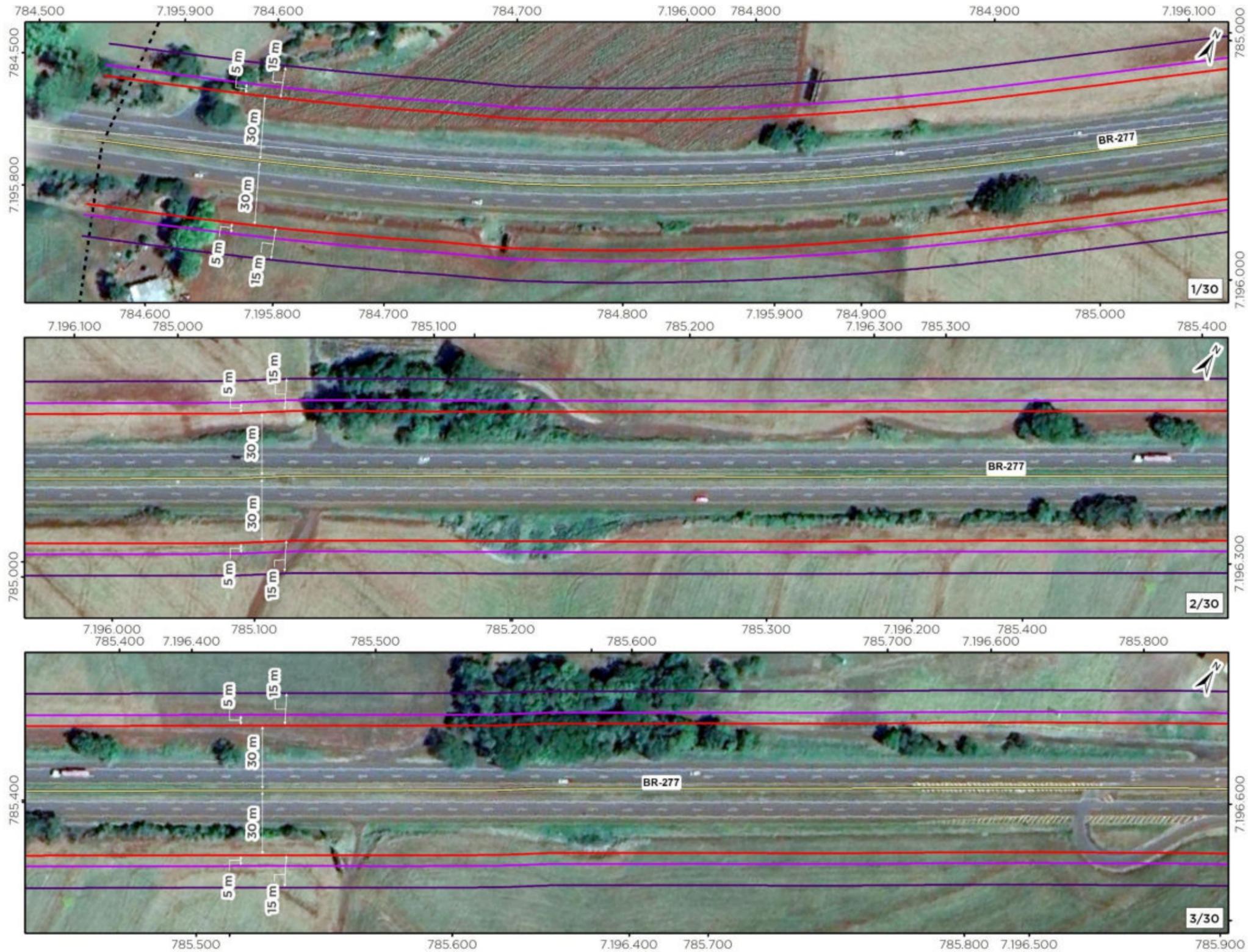
Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Medianeira, xx de xxxxx de xxxx.

ANTÔNIO FRANÇA BENJAMIM
Prefeito de Medianeira

PRELIMINAR

ANEXO – FAIXA NÃO-EDIFICÁVEL CONTÍGUA AS FAIXAS DE DOMÍNIO PÚBLICO DE RODOVIAS



Legenda

- BR-277
- Faixa de domínio (30m)
- Faixa não edificável (5m)
- Faixa não edificável (15m)
- Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
 - Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGEO, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC;

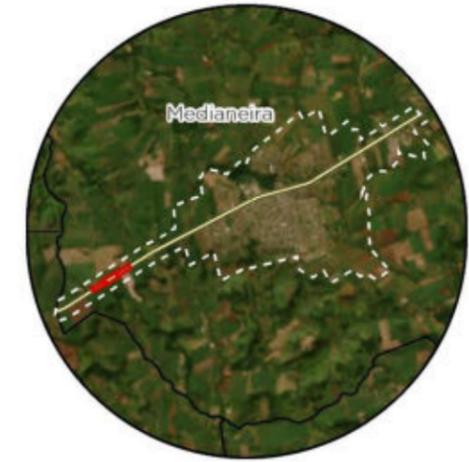
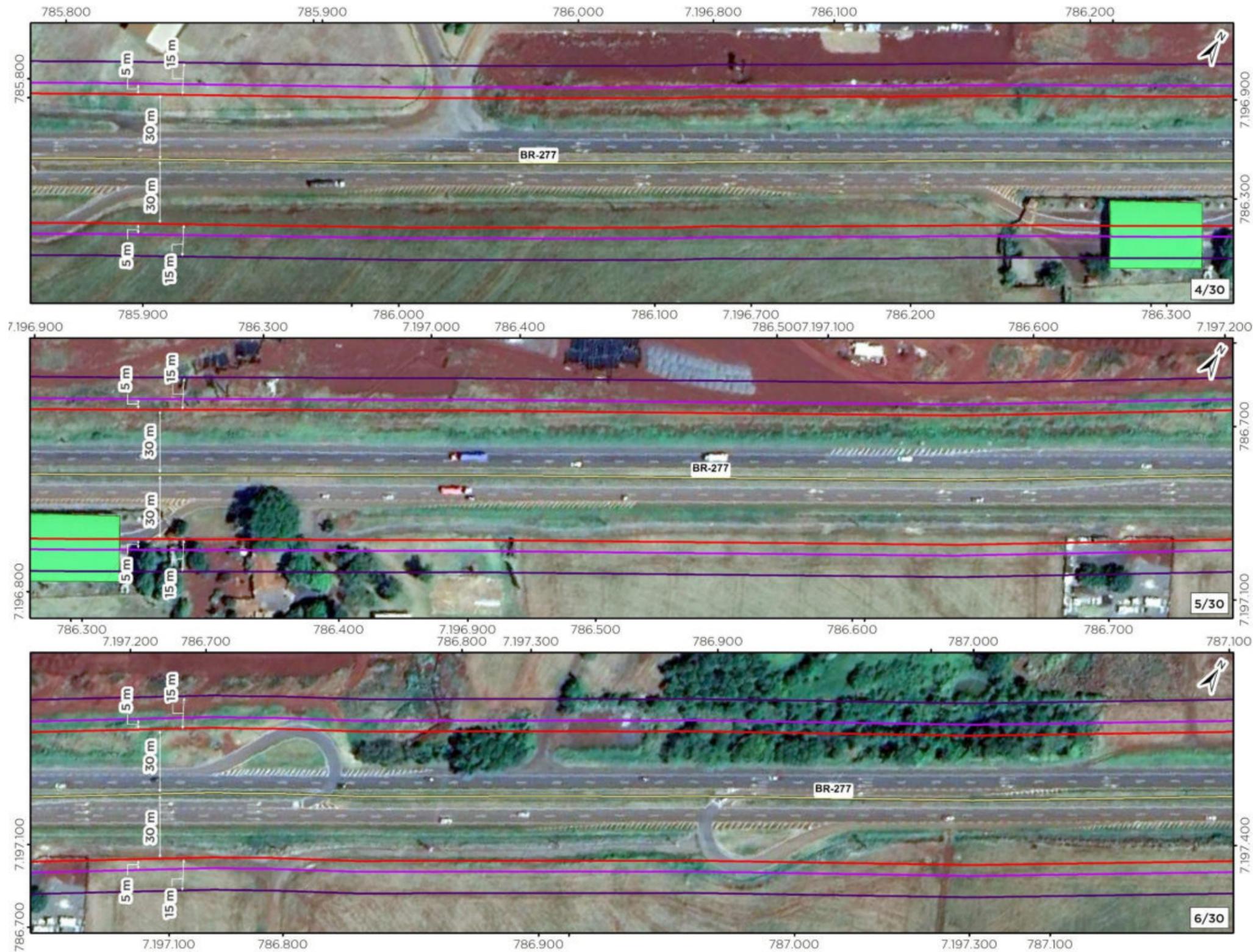


Escala do mapa: 1 : 2.000

1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
 FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
 - Faixa de domínio (30m)
 - Faixa não edificável (5m)
 - Faixa não edificável (15m)
 - Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
- Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC;

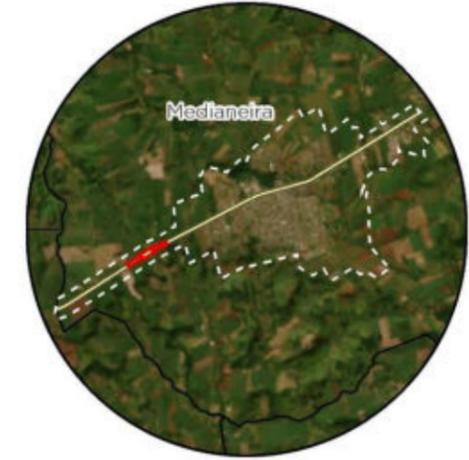
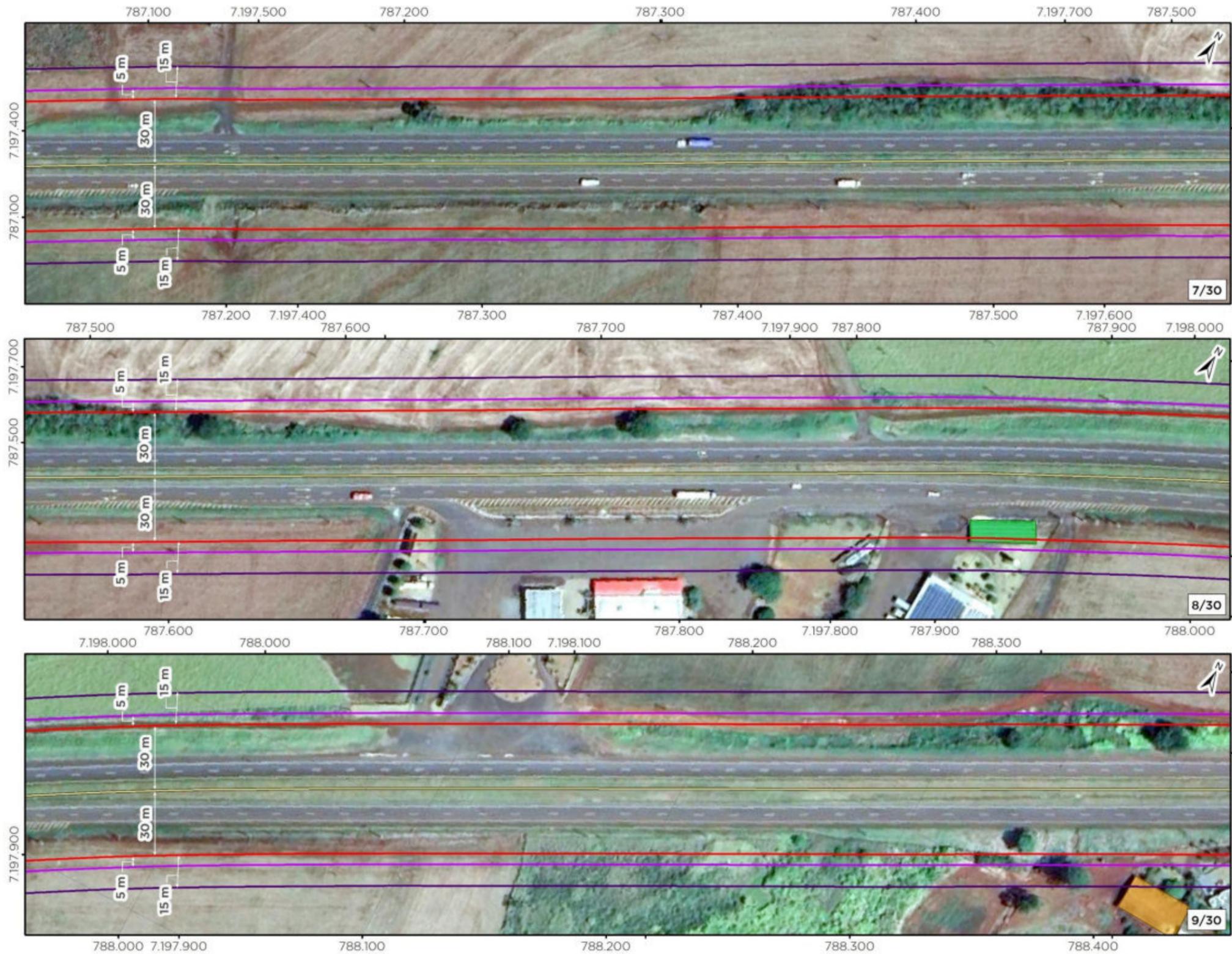


Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
 - Faixa de domínio (30m)
 - Faixa não edificável (5m)
 - Faixa não edificável (15m)
 - Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
- Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC;

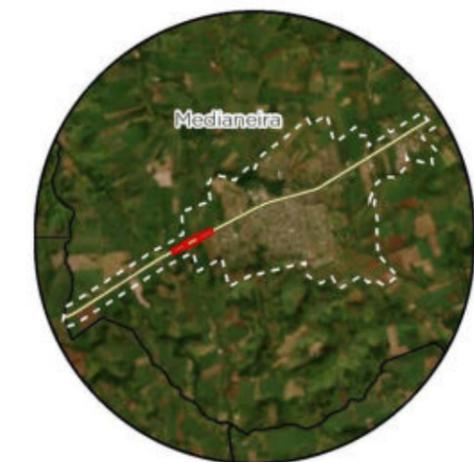
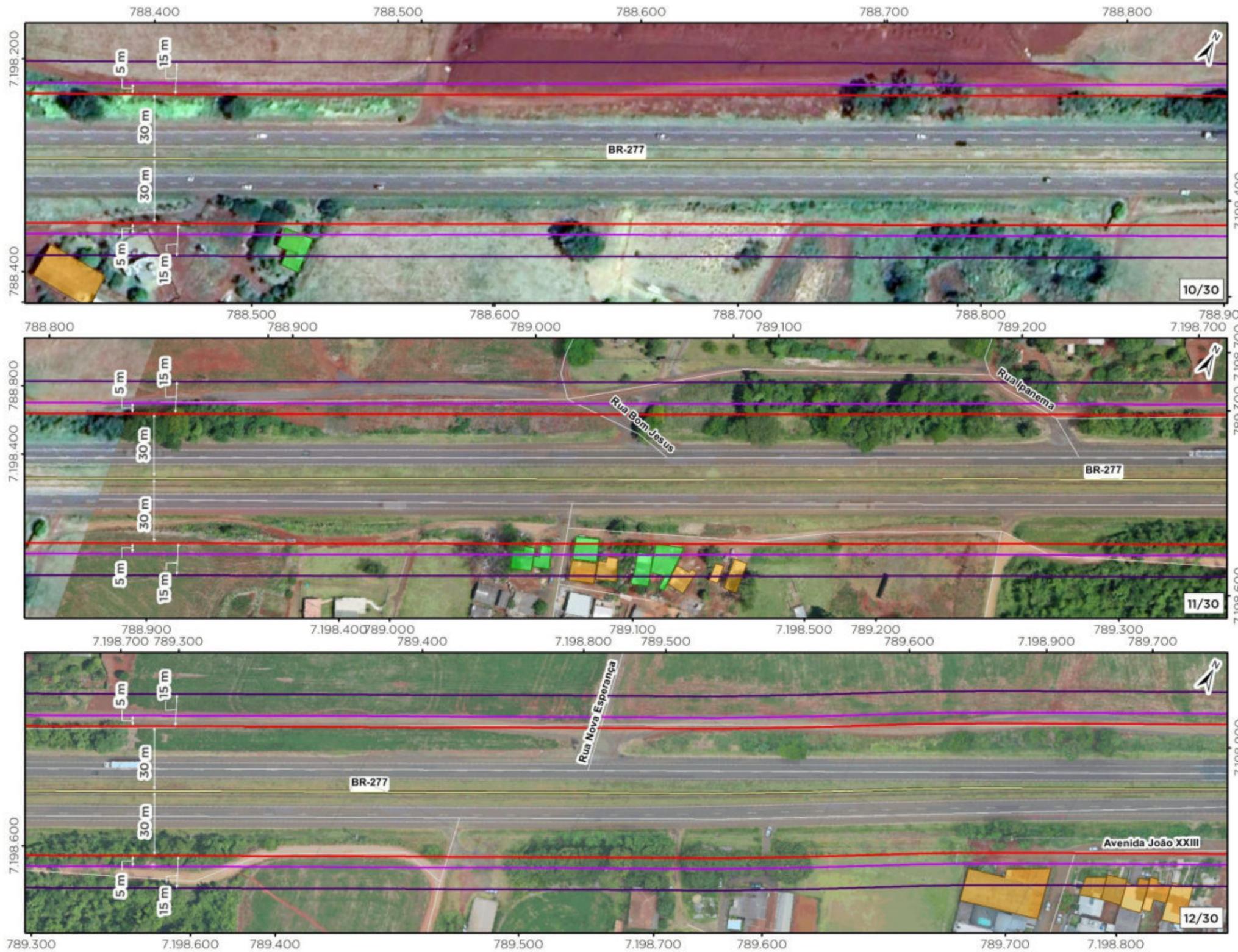


Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

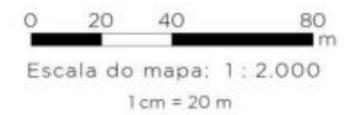
FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

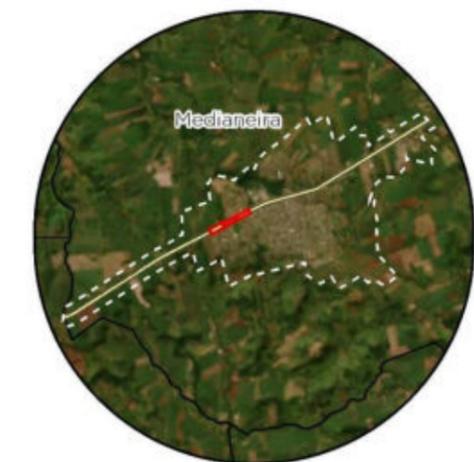
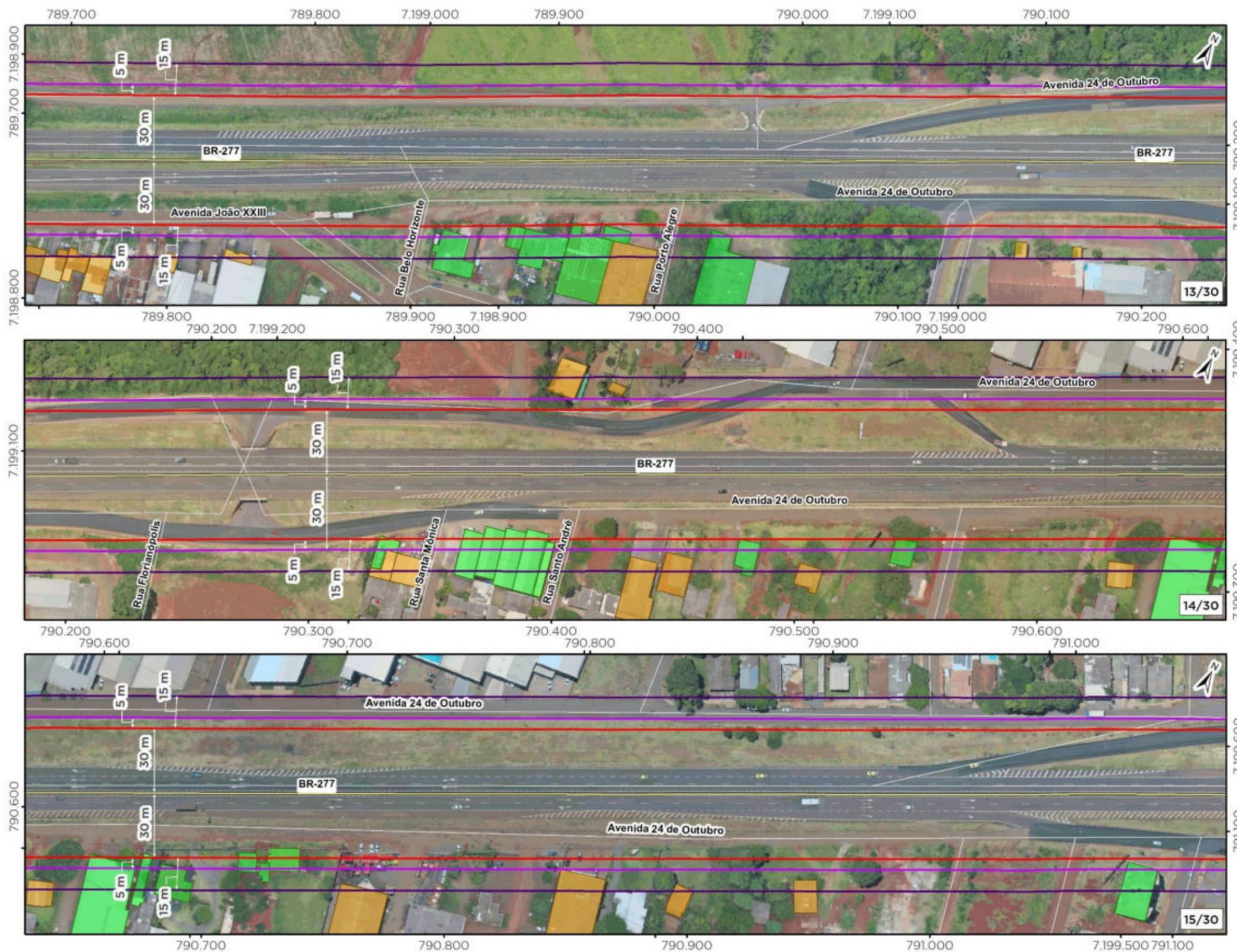
- BR-277
 - Faixa de domínio (30m)
 - Faixa não edificável (5m)
 - Faixa não edificável (15m)
 - Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
- Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
 - Faixa de domínio (30m)
 - Faixa não edificável (5m)
 - Faixa não edificável (15m)
 - Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
- Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

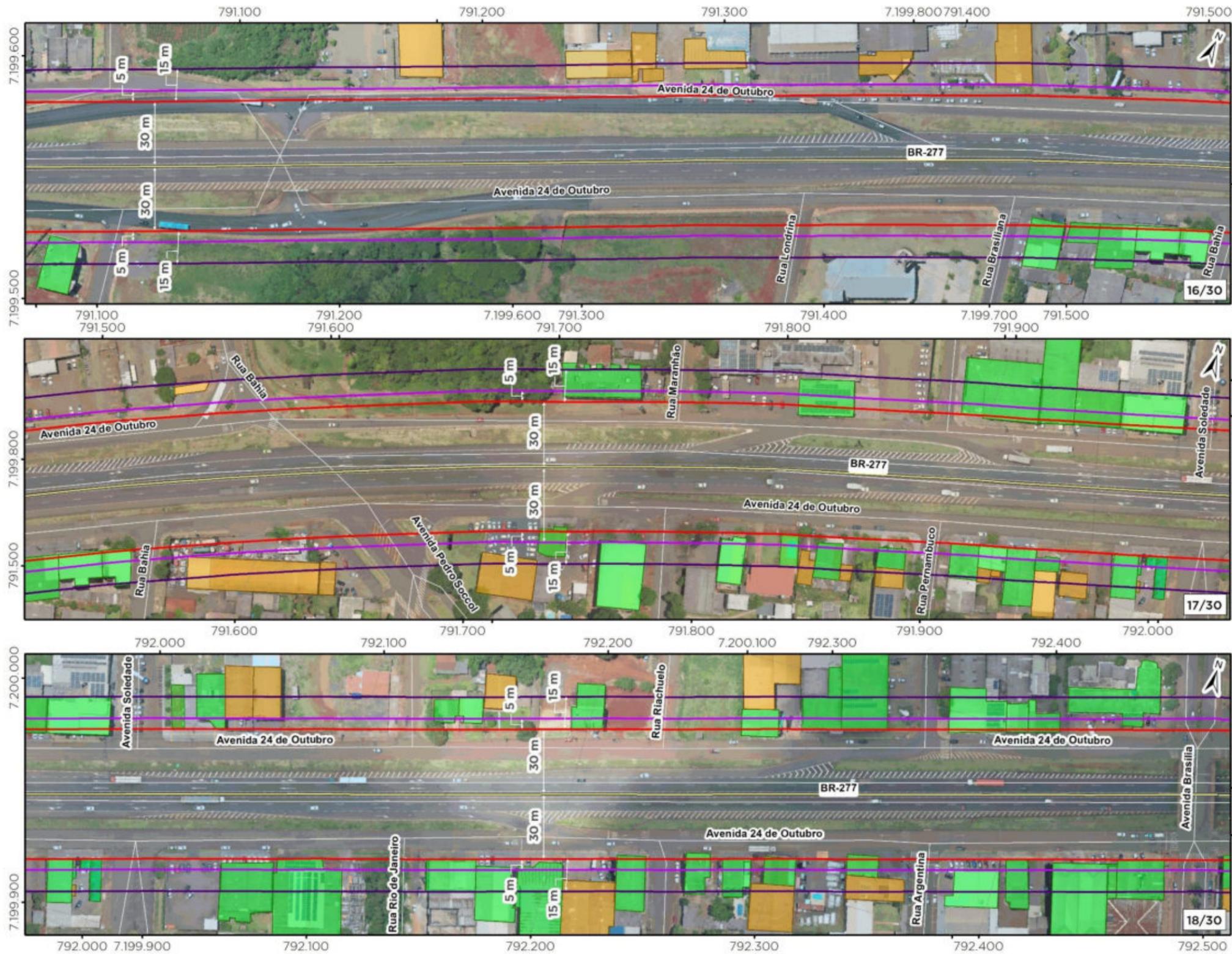
Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGEO, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
 - Faixa de domínio (30m)
 - Faixa não edificável (5m)
 - Faixa não edificável (15m)
 - Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
- Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

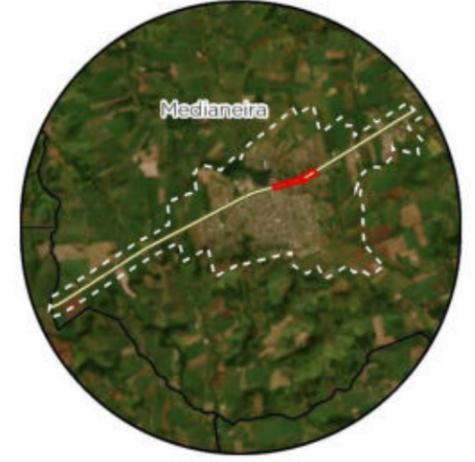
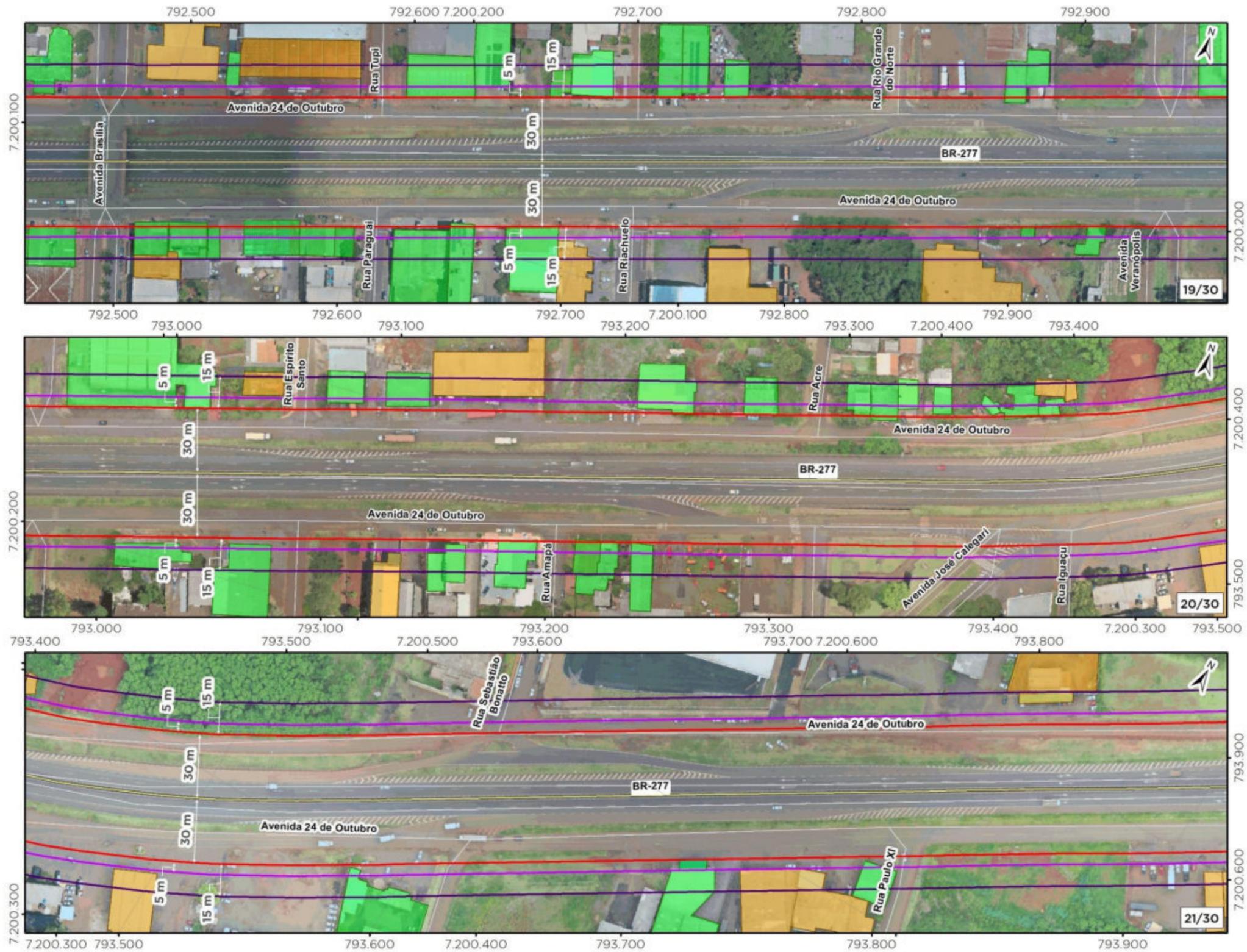


Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
- Faixa de domínio (30m)
- Faixa não edificável (5m)
- Faixa não edificável (15m)
- Vias

Edificações dentro da faixa não edificável

- Irregulares para a faixa de 5 m
- Irregulares para a faixa de 15 m

Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.

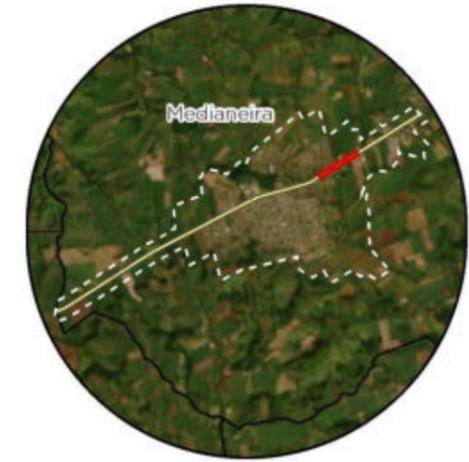
0 20 40 80 m

Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR

FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
 - Faixa de domínio (30m)
 - Faixa não edificável (5m)
 - Faixa não edificável (15m)
 - Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
- Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

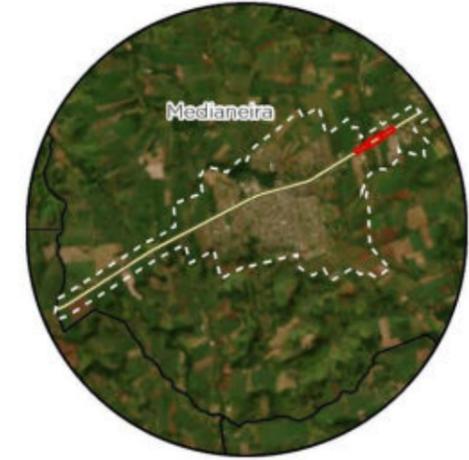
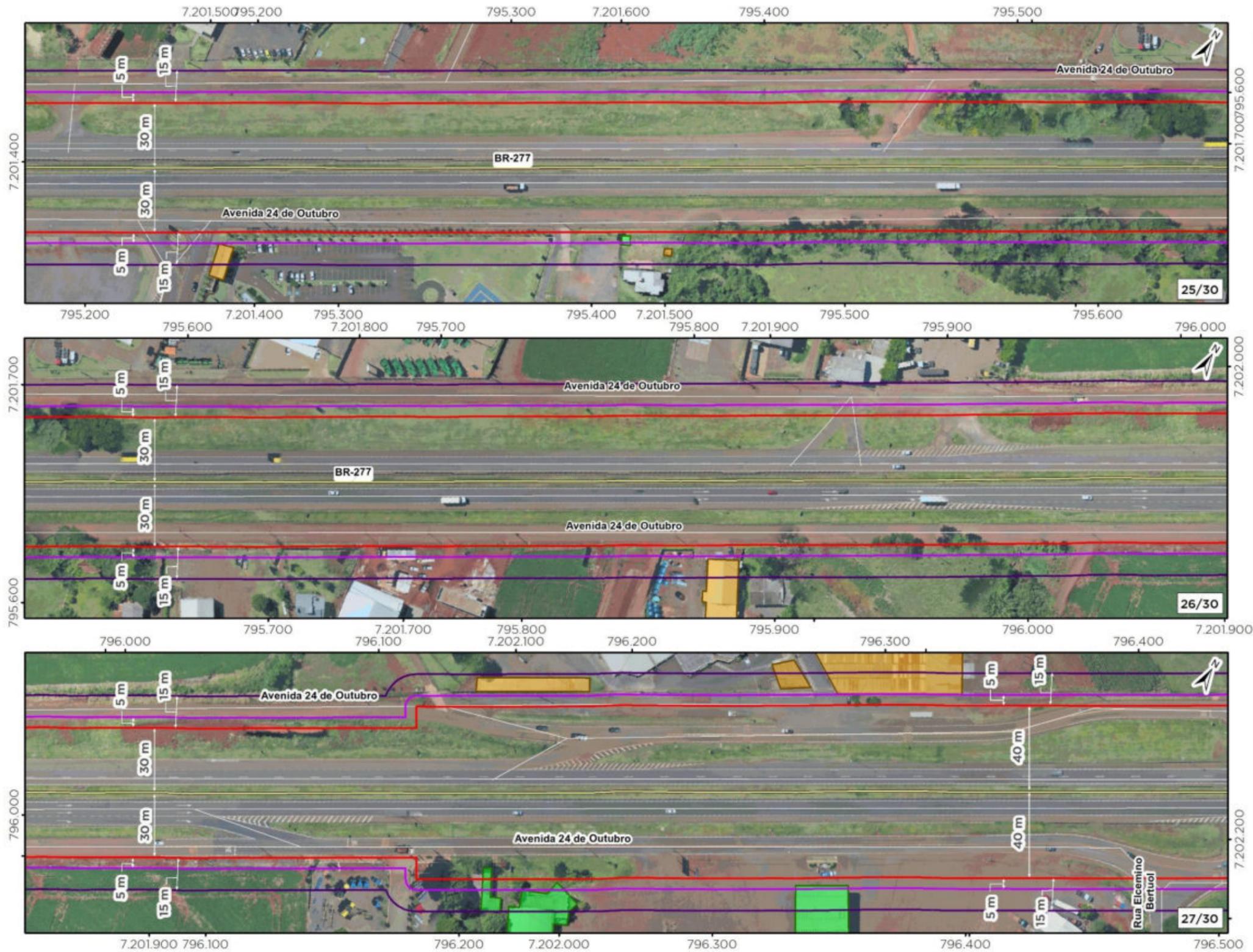
Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
- Faixa de domínio (30m)
- Faixa não edificável (5m)
- Faixa não edificável (15m)
- Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
 - Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

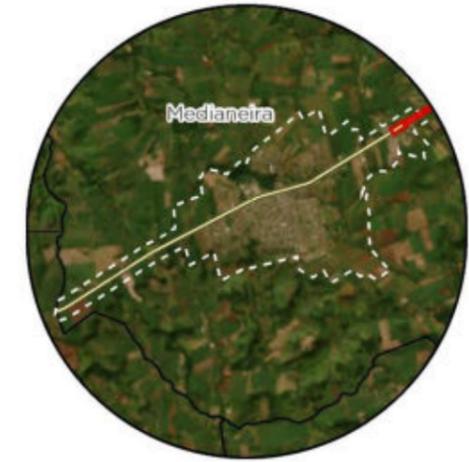
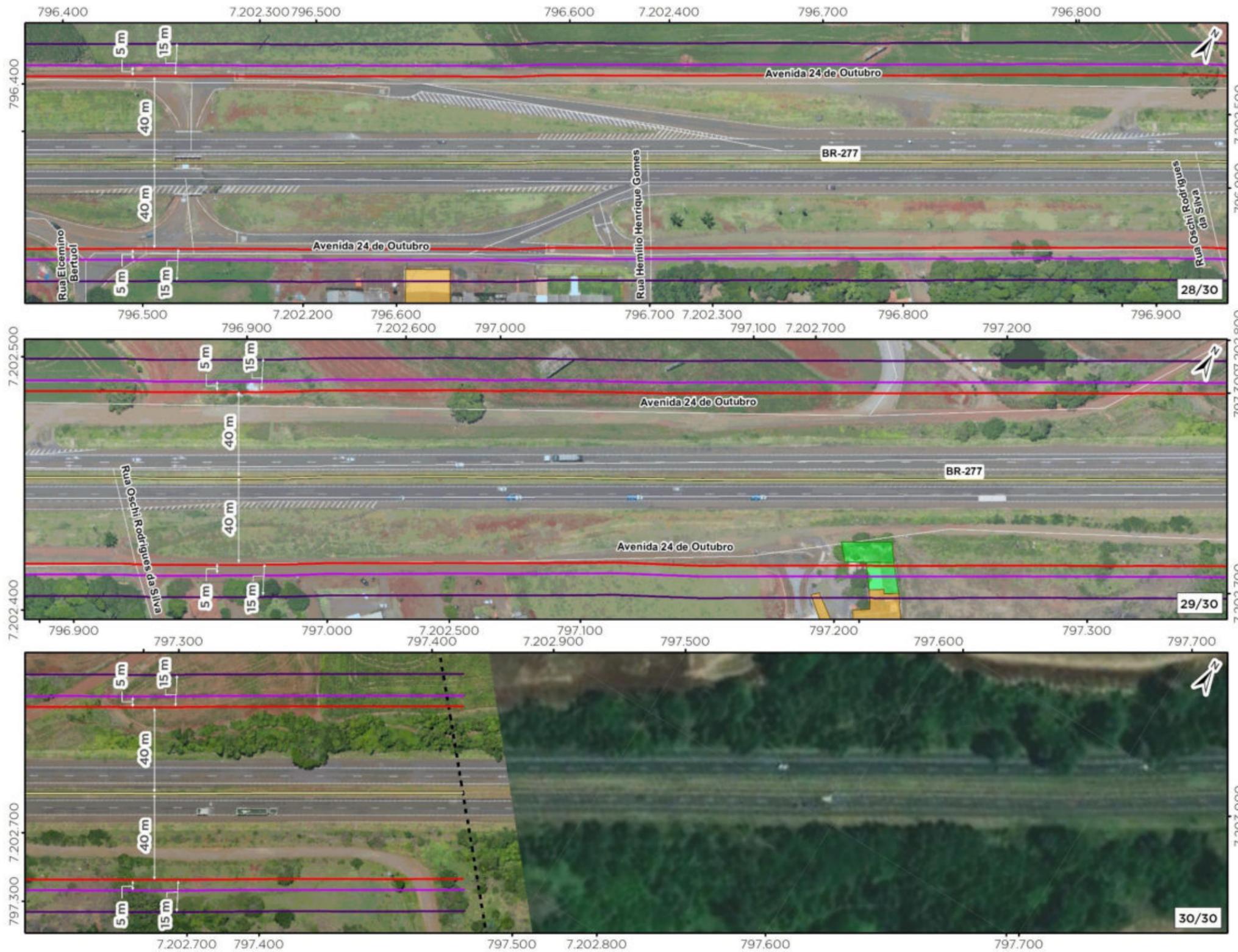
Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC;



Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR



Legenda

- BR-277
 - Faixa de domínio (30m)
 - Faixa não edificável (5m)
 - Faixa não edificável (15m)
 - Vias
- Edificações dentro da faixa não edificável
- Irregulares para a faixa de 5 m
 - Irregulares para a faixa de 15 m

Edificações - FUPEF, 2023;
 Rodovia, faixa de domínio e faixa não edificável - DNIT, 2022;
 Perímetro Urbano Proposto de Medianeira - Prefeitura Municipal de Medianeira, Lei nº 2.007/2022;
 Vias - PARANACIDADE, 2019;
 Limites municipais - IBGE, 2015;
 Ortoimagem - CTMGE, 2022;
 BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 2.000
 1 cm = 20 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
 Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 21S
 Meridiano Central: 51° W

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE MEDIANEIRA/PR
FAIXA DE DOMÍNIO E FAIXA NÃO EDIFICÁVEL DA BR-277 INCIDENTE NO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DE MEDIANEIRA/PR