

Relatório Final

Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária

INTRODUÇÃO

A elaboração do presente Relatório Final cumpre o previsto nos Artigos 24 e 25 do Regimento da Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária – Publicação nº 5084/2017 do Diário Oficial Eletrônico do Município de Araucária, de 21/11/2017 (Anexo 01).

1. Credenciamento – início as 8 horas e término as 9 horas

1.1. Resultado da participação na Conferência:

Participantes – com direito a voz e voto: 10 (dez) delegados.

Observadores: 43 (quarenta e três) observadores.

Total: 53 (cinquenta e três) participantes.

Observação: Lista de Presenças – Anexo 02

1.2. Representantes, participantes e observadores:

Secretaria Municipal de Urbanismo, Secretaria Municipal de Planejamento, Secretaria Municipal de Governo, Defesa Civil/Secretaria Municipal de Segurança Pública, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Secretaria Municipal de Comunicação Social, Procuradoria Geral do Município, Companhia Municipal de Transporte Coletivo, Câmara Municipal de Araucária, Associação de Moradores do Jardim Alvorada, ACIAA - Associação Comercial Industrial Agropecuária Araucária, COMUSAR, ACCMAC, Viação Tindiquera, Calce Mais Calçados, Jornal O Popular, APLEAR, Manoel Ozorio Imoveis, COHAB-Araucária, A1 Engenharia, público em geral.

2. Abertura da Conferência

A Conferência teve sua abertura as 9 horas e 30 minutos com a palavra da Coordenadora do Plano de Mobilidade de Araucária Natália Mealha Cabrita que deu início aos trabalhos. Passou a palavra ao Secretário da Secretaria Municipal de Planejamento Samuel Almeida da Silva que cumprimentou as autoridades e a sociedade civil presente, realizando a abertura oficial da Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária.

Na sequência ocorreu a formação da Mesa Diretora e definido seu Presidente.

A Coordenadora do Plano de Mobilidade de Araucária Natália Mealha Cabrita relatou a Lista de Delegados (Anexo 03).

3. Aprovação do Regimento da Conferência

O Sr. Lauri Anderson Lenz, Membro da Comissão Preparatória da Conferência, apresenta a Minuta de Regimento da Conferência (Anexo 01) as 9 horas e 45 minutos e abre a palavra à Plenária para apresentação de destaques, buscando a aprovação do Regimento.

Foram feitos 5 destaques, todos aprovados.

Os destaques estão registrados na Ata (Anexo 05).

Não havendo mais destaques, o Regimento é colocado em aprovação.

Total de delegados presentes no momento da votação: 10 (dez)

Votos a favor da aprovação: 10 (dez)

Votos contrários à aprovação: Nenhum

Abstenções: Nenhuma

Regimento aprovado.

4. Palestra de Abertura

Tema: “Mobilidade Urbana e Planejamento das Cidades”.

Ministrante: Priscila Zanon Monteiro

Resumo: A palestra foi iniciada às 10 horas e 5 minutos e teve término às 10 horas e 30 minutos.

Foi aberto para os questionamentos: 10 horas e 30 minutos.

Não houve questionamentos.

A descrição da palestra está na Ata da Conferência (Anexo 05).

5. INTERVALO

Ocorreu 10 horas e 30 minutos – 11 horas

6. Plenária – período da manhã

A Plenária – período da manhã se iniciou às 11 horas, com a contagem de delegados presentes: 09 (nove). Sra Natália Mealha Cabrita, Coordenadora do Plano de Mobilidade de Araucária, passou as

orientações gerais e os Srs. Lauri Anderson Lenz e Elias Ubirajara Kasecker Junior fizeram a leitura da minuta de Lei da Política Municipal de Mobilidade (Anexo 04). Os trabalhos do período da manhã se encerraram às 12 horas e 30 minutos.

Os destaques, os questionamentos e as discussões estão descritos na Ata da Conferência (Anexo 05).

7. Plenária – período da tarde

A Plenária – período da tarde se iniciou às 13 horas e 40 minutos, com a contagem de delegados presentes: 10 (dez). Sra Natália Mealha Cabrita, Coordenadora do Plano de Mobilidade de Araucária, passou as informações e orientações gerais e os Srs. Lauri Anderson Lenz e Elias Ubirajara Kasecker Junior fizeram a leitura das minutas da Lei de Diretrizes e Hierarquia do Sistema Viário e da Lei do Plano de Ações e Investimentos (PAI) do PlaMob. Os trabalhos do período da tarde se encerraram às 17 horas e 45 minutos. Os destaques, os questionamentos e as discussões estão descritos na Ata da Conferência (Anexo 05).

8. Moções

Não houve inclusão de moções.

9. Aprovação do Relatório Final

A Plenária Final foi encerrada às 17 horas e 50 minutos com a leitura a todos os presentes e a aprovação do presente Relatório Final.

10. Encerramento da Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária

A Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária foi encerrada pela Sra. Natália Mealha Cabrita, Coordenadora do Plano de Mobilidade de Araucária, às 17 horas e 50 minutos.

Observação: O acompanhamento dos atos e procedimentos da Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária estão registrados no Processo Administrativo nº 13454/2017.

Araucária, 25 de novembro de 2017.

ANEXO 1

Regimento Aprovado na Conferência Pública do PlaMob



Prefeitura do Município de Araucária
Secretaria Municipal de Planejamento

INFORMATIVO

Informamos que sugestões de alterações, supressões ou inclusões no Regimento da Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária poderão ser encaminhadas por escrito à Secretaria Municipal de Planejamento, na Rua Pedro Druszczyk, nº 111, Centro/Araucária, CEP 83704-580, até o dia 24 de novembro de 2017, às 16 horas.

Estas sugestões serão encaminhadas à Plenária para aprovação no período da manhã da referida Conferência.

**Comissão Preparatória da
Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária**

41 3614-1684
Rua Pedro Druszczyk, 111 - CEP 83702-080 - Centro - Araucária / PR



Regimento da Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária

DA REALIZAÇÃO E CARÁTER DA CONFERÊNCIA

Art. 1º - A Prefeitura do Município de Araucária estabelecerá parceria com as estruturas e órgãos envolvidos no desenvolvimento territorial de Araucária e na aplicação da legislação urbanística local e regional, e com a Sociedade Civil Organizada, para o estabelecimento de compromissos mútuos, num processo que culminará, no dia 25 de novembro de 2017, na realização da Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária.

Parágrafo único: A Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária, com caráter propositivo e deliberativo, apresentará propostas de adequação, complementação e aprovação da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade.

Art. 2º - A Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária será presidida pelo Secretário Municipal de Planejamento.

Art. 3º - A Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária foi instituída a partir do Edital de Convocação, assinado pelo Prefeito.

Art. 4º - Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária constitui-se em instância máxima de participação da sociedade civil e governo, com a finalidade de avaliar, propor e deliberar sobre a aprovação, adequação e complementação da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade.



Art. 5º - A Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária será realizada no dia 25 de novembro de 2017, às 8h, no Plenário da Câmara de Vereadores de Araucária, R. Irmã Elizabeth Werka, nº 55 – Araucária.

DO OBJETIVO DA CONFERÊNCIA

Art. 6º - A Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária tem por objetivo propor e deliberar sobre a aprovação, adequação e complementação da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade.

DO TEMÁRIO E DA PROGRAMAÇÃO

Art. 7º – A Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária terá como tema “Aprovação da Legislação Urbanística do Plano de Mobilidade de Araucária”, que será discutido a partir dos seguintes temas:

- I. Lei da Política Municipal de Mobilidade;
- II. Lei de Sistema Viário;
- III. Lei do Plano de Ação e Investimentos do Plano de Mobilidade de Araucária.

DO CREDENCIAMENTO, COMPOSIÇÃO E PARTICIPAÇÃO NA CONFERÊNCIA

Art. 8º – Poderão se inscrever como participantes da Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária pessoas ou instituições interessadas na Política de Desenvolvimento Urbano e Territorial de Araucária na condição de:

- I. Delegados, desde que devidamente credenciados, com direito a voz e voto;
- II. Representantes governamentais;
- III. Representantes da sociedade civil do Município de Araucária.

Art. 9º – Serão candidatos a delegados os participantes elencados no Art. 10º deste regimento e conforme edital de convocação para delegados.

Parágrafo único: Os candidatos a delegados deverão apresentar documento de



identificação oficial da entidade que representa.

Art. 10 – A definição dos delegados será distribuída da seguinte forma:

- I. Representantes da sociedade civil, conforme segmentos abaixo relacionados:
 - a) Movimentos populares – são as associações comunitárias ou de moradores, movimentos por moradia e demais organizações populares voltadas à questão do desenvolvimento urbano;
 - b) Trabalhadores – representantes de suas entidades sindicais (sindicatos, federações, confederações e centrais sindicais de trabalhadores urbanos e rurais);
 - c) Empresários – empresas vinculadas às entidades de caráter nacional representativas do empresariado, inclusive cooperativas, voltadas à produção e ao financiamento do desenvolvimento urbano;
 - d) Entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa – entidades de âmbito nacional representativas de associações de profissionais autônomos ou de empresas, assim como associações nacionais de ensino e pesquisa. Enquadram-se, também, neste segmento os conselhos profissionais (regionais ou federais). Em todos os casos, a representação do segmento deve estar vinculada à questão do desenvolvimento urbano; e
 - e) Organizações não governamentais – segmento de organizações não governamentais é formado por associações civis ou fundações (art. 44, I e III, do Código Civil, 2002), para fins não econômicos, formalmente constituídas há no mínimo 2 anos, que têm por finalidade estatutária a atuação no campo do desenvolvimento urbano, comprovado mediante apresentação de estatuto no ato da inscrição para a Conferência Municipal.
- II. Representantes do setor público, conforme abaixo relacionados:
 - a) do poder público municipal de Araucária;
 - b) representantes da Câmara Municipal de Araucária;



c) representantes do poder público estadual e federal.

§ 1º - Os representantes dos segmentos da sociedade civil serão convocados para credenciamento através de Edital de Convocação, que será publicado em diário oficial, onde será definido o local e o período de credenciamento de delegados, assim como documentos necessários para o credenciamento.

§ 2º - O número de delegados da sociedade civil é restrito a 01 (um) representante de cada associação, entidade ou instituto descritos no inciso I deste artigo.

DO CRONOGRAMA DA CONFERÊNCIA

Art. 11 – A Conferência Pública de Mobilidade de Araucária terá o seguinte cronograma:

8:00 – 9:00	Credenciamento
9:00 – 9:30	Abertura e composição da mesa
9:30 – 9:45	Aprovação do regimento
9:45 – 10:30	Palestra
10:30 – 10:45	Intervalo
10:45 – 12:30	Plenária
12:30 – 13:30	Intervalo para almoço
13:30 – 15:30	Plenária
15:30 – 15:45	Intervalo
15:45 – 18:00	Plenária

DA PALESTRA

Art. 15 - A palestra, sobre o tema "Mobilidade Urbana e Planejamento das Cidades" e ministrada pela Arquiteta e Urbanista Priscila Zanon Monteiro, iniciará às 09h45min e terá por finalidade promover o aprofundamento do debate dos temas da Conferência.

Art. 16 - A palestra contará com palestrante para discorrer sobre o temário, que



disporá de 30min (trinta minutos) para sua apresentação e 15min (quinze minutos) para responder a questionamentos e discussão.

Art. 17 – A palestra terá a colaboração de um Coordenador de Mesa, indicado pela Comissão Preparatória, que ficará responsável por controlar o uso do tempo e organizar as perguntas formuladas pela plenária.

Art. 18 – A Comissão Preparatória indicará um Relator, que ficará responsável, durante as exposições pelo resumo escrito da fala dos expositores sobre o tema.

Art. 19 – As perguntas dos participantes poderão ser feitas oralmente, onde cada participante terá no máximo 2min (dois minutos) para se pronunciar, ou apresentadas por escrito e encaminhadas ao Coordenador da Mesa.

Art. 20 – As discussões, perguntas e respostas serão encaminhadas ao Relator Geral ou anotadas pelo Relator Geral para elaboração do Relatório Final.

DA SESSÃO PLENÁRIA

Art. 21 – A Sessão Plenária será aberta a todos os participantes da Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária, observando o disposto no artigo 8º deste Regimento.

Art. 22 – A Sessão Plenária terá caráter deliberativo com a finalidade de:

- I. Debater e aprovar as propostas da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade.
- II. Debater e aprovar o Relatório Final e as Moções que forem apresentadas durante a Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária;

Parágrafo único: Todos os participantes terão direito a voz e os delegados terão



direito a voz e voto.

Art. 23 – Será feita a leitura de todas as propostas da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade de Araucária.

§ 1º Aos Delegados é assegurado o direito de solicitar o exame, em destaque, de qualquer item das propostas;

§ 2º As solicitações de destaques deverão ser requeridas durante a leitura da proposta a que se refere e encaminhadas por escrito à Mesa Diretora da Plenária;

§ 3º Os destaques devem constituir-se em propostas de redação alternativa, acréscimo ou supressão em relação aos itens destacados;

§ 4º A redação das propostas poderão sofrer ajustes de redação a partir de acordos ou consensos formulados por ocasião do processo de votação, vedada a alteração do mérito da proposta.

§ 5º Todos os destaques serão lidos ao final do bloco de leitura das propostas;

§ 6º Os propositores de destaque terão 01 (um) minuto improrrogável para a defesa de seu ponto de vista e o Coordenador da Mesa Diretora concederá a palavra a seguir, e por igual período, a um participante que se apresente para defender posições contra àquela do proponente do destaque;

§ 7º Após o exercício do contraditório, os destaques serão colocados em votação, sendo aprovados aqueles que obtiverem a maioria simples dos votos dos participantes presentes.

§ 8º As propostas que não receberem destaques serão automaticamente consideradas aprovadas e enviadas ao relatório final sem poderem receber novos destaques.

DO RELATÓRIO FINAL

Art. 24 – O Relatório Final será elaborado e apresentado pelo Relator Geral, que por sua vez será indicado pela Comissão Preparatória.



Art. 25 – A apreciação do Relatório Final dar-se-á observando os seguintes critérios:

- I. O Relatório Final será lido pelo Relator Geral na Sessão Plenária, presidida pela Mesa Diretora;
- II. Aos Delegados é assegurado o direito de solicitar o exame, em destaque, de qualquer item do Relatório Final, o qual deverá ser analisado pela Mesa Diretora em consonância a legislação vigente.
- III. As solicitações de destaques deverão ser solicitadas durante a leitura do item a que se refere e encaminhadas por escrito à Mesa Diretora da Plenária;
- IV. Os destaques devem constituir-se em propostas de redação alternativa, acréscimo ou supressão em relação aos itens destacados;
- V. Os propositores de destaque terão 01 (um) minuto improrrogável para a defesa de seu ponto de vista e o Coordenador da Mesa Diretora concederá a palavra a seguir, e por igual período, a um participante que se apresente para defender posições contra àquela do proponente do destaque;
- VI. Após o exercício do contraditório, os destaques serão colocados em votação, sendo aprovados aqueles que obtiverem a maioria simples dos votos dos delegados presentes;
- VII. Se consideram automaticamente aprovadas as propostas que não receberam destaques;
- VIII. Após votadas as propostas com seus destaques considera-se aprovado todo o texto sem necessidade de outra aprovação geral.

DAS MOÇÕES

Art. 26 – As moções deverão ser apresentadas à Mesa Diretora, devidamente assinadas por 30% (trinta por cento) dos delegados, no mesmo prazo concedido para a apresentação de destaques.

Parágrafo único: Somente poderão ser propostas moções afins aos temas da



Conferência e havendo dúvidas a Mesa Diretora deverá se manifestar.

Art. 27 – Após a leitura de cada moção proceder-se-á a votação, sendo aprovadas as que obtiverem mais de 50% (cinquenta por cento) mais 1 (um) dos votos dos delegados presentes no momento da votação.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 28 – Será divulgado pela Comissão Preparatória, no início da Conferência, o número de delegados credenciados, bem como o número de participantes.

Art. 29 – Aos participantes da Plenária é assegurado o direito de levantar questões de ordem à Mesa Coordenadora, sempre que julgarem não estar sendo cumprido o regimento.

Parágrafo único: Em regime de votação, são vedados os levantamentos de questões de ordem.

Art. 30 – Não será permitido representação ou voto de delegado por procuração.

Art. 31 – Os casos omissos serão resolvidos pela Comissão Preparatória e apresentados para votação da Plenária.

Art. 32 – O presente Regimento entrará em vigor na data de sua publicação.

Araucária, 13 de novembro de 2017

**Comissão Preparatória da
Conferência Pública Municipal do Plano de Mobilidade de Araucária**

ANEXO 2 Lista de Presença



CONFERÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE

Data: 25 de novembro de 2017

Hora: 8h

Local: Plenário da Câmara Municipal de Araucária

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
ELIAS UBIRAJARA KASCHER JUNIOR	PMA/SMP/L/NPPU	1745	
Natália Heulla Cabrita	SMP/L/NPPU	1745	
TATIANA DE SOUSA	SMP/L/NPPU -	1745	
Paulo F. Lopes	COMUSAR/APR.MOBIL	3614-7227	
Elvira F. De S. Dos Anjos	JD: ALVORADA		
mariana Gondes de Souza	1 SMP/L/NPPU	1745	
Kelen Karim Eschmuel	SMP/L/NPPU	1745	
Marinalva Melo	CMTc	99969.0382	
Miguel Jimile	ACCMAC	999459099	
TASSO GONCALVES	INSTITUIÇÃO	98508571. just@unipar.com.br	
ESTÉLIO DZIKOVICZ	II	985087460	
ANDRÉA MARIA RIBAS GONDEK	ACIAA	999671807/3642-5454	
Susano Castro da Silva	Calce mais Calçadas	998110088 130315351	
WILMA JACÓ DA SILVA	CMTc	99679-9345	
André Nogueira Neto	Defesa Civil	999922062	
FILITE RIBEIRO RIGATTI	NPPU	997416987	
FABIENNE CHARVET INCKOT	SOC. CIVIL	996111-9001	
SAMUEL ALMEIDA DA SILVA	SMP/L	41-988112787	



CONFERÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE

Data: 25 de novembro de 2017

Hora: 8h

Local: Plenário da Câmara Municipal de Araucária

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Camila Almeida de Souza	SMP/L	99976-4626 camilawebmail@aracaria.pr.gov.br	
Ruanho Mattos de Brito Cavalcanti	SMP/L	99697-4166 - Leandro Bittencourt@aracaria.pr.gov.br	
Ana Caroline Bon	SMP/L	3614-1473 ana.bon@aracaria.pr.gov.br	
Vagner Eduardo TAVARES	SMP/L	99941-3896/vagner_e.tavares@aracaria.pr.gov.br	
Franyska Moreira Crano	SMP/L	36147827	
Ubaldo Rosalenti	R. Viçosa	998153682	
Adriano Oliveira		996973101 calemann@calcedao@hotmail.com	
Luiz Antonio Goulart	SMUR / TRÂNSITO	36141366	
JUSCELINO KATUNAGI de Melo	ACIAA	996749698 juscelinkatunagi@hotmail.com	
GENILDO CARVALHO	PMA/SMGO	99209-0023	
WALDIR BARBOZA	JORNAL	99584-4205	
ATHAIDES DE AZEVEDO E SILVA	APLEAR	99961-3262 - AP.ATHAIDES@GMAR.COM	
MARCEL EHLKE DZORDI	MARCEL DZORDI LHOVÉIS	99104-2761 marcel@marceldordilhoveis.com.br	
WILSON REZUSSE DE LIMA	DEF. CIVIL G.M.A	41999967077 wilsozude@fincil.com	
Clarissa Amarah Gomes Bertela Ferrão	SMUR	3614-4447	
OSÁIAS MOURA	L. D. BARRA	997606737	



CONFERÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE

Data: 25 de novembro de 2017

Hora: 8h

Local: Plenário da Câmara Municipal de Araucária

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Rafael de Almeida Nunes	PMA - SMCS	rafael.nunes.76@gmail.com	Rafael Nunes
MICHAEL DE OLIVEIRA SANTOS	PMA - SMPL	michaelsantos25@gmail.com	Michael Santos
ROSANA C. AUBERTI	ACIAA - ASSESSORIA	rosanac@yaho.com.br	Rosana C. Auberti
Patúcia K. Marçal	PMA - PGM	41-99820-6595 patuciakmarcal@gmail.com	Patúcia K.M.
Laércio Aguiar	PMA - SMSIP	41-99366-0871 laercio.aguiar@pma.araucaria.pr.gov.br	Laércio Aguiar
FABIO ALGU FERNANDES	CAMARA MUNICIPAL	41-9624-3309 - Fabio.algu@cm.araucaria.pr.gov.br	Fábio Algu Fernandes
Shavo C. Klimaszewski	PMA - SMUR	41-99933-0243 - shavo.klimaszewski@gmail.com	Shavo C. Klimaszewski
NAOMY GUNO M. PAES.	PMA - SMUR	41-98838-9530 naemyg@uol.com.br	Naomy Guno M. Paes
Michéle B. Baccaloni	GAB. FABIO ALGU	41-99907-7497 - michellebaccaloni@pma.araucaria.pr.gov.br	Michéle Baccaloni
Michelli Paiva	PMA - SMUR	(41) 9.9899-6271 - michelli.paiva@hotmail.com	Michelli Paiva
Edineia B. Mattos	SMUR	98802.1916	Edineia B. Mattos
SONY LUCZYSZYN.	SMUR	996448071	Sony Luczyszyn
GERALDO P. CARVALHO	COHAB	3.96358169	Geraldo P. Carvalho
Denis Soares Basso	ACIAA	98835.5163	Denis Soares Basso



CONFERÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE

Data: 25 de novembro de 2017

Hora: 8h

Local: Plenário da Câmara Municipal de Araucária

NOME	INSTITUIÇÃO/LOCALIDADE	TELEFONE / E-MAIL	ASSINATURA
Alfredo Clemente Huffer	AI-Engenharia	999584590	Alfredo Clemente Huffer
HELIO LUIS BZUMECKI	SMMA	99631-1957	Helio Luis Bzumeki
LAURI A. VENTZ	SMPL	3614-1473	Lauri A. Ventz
JOSÉ ARISSO VICIARI	PUBLICO	9.8405-4891	José Ariisso Viciari
SOMA FIAN DA SILVA	APCCAR	99902-2232	Soma Fian da Silva

ANEXO 3

Ata com a definição dos delegados

REUNIÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE ARAUCÁRIA

1 Aos vinte e cinco dias do mês de novembro do ano de dois mil e dezessete, às nove horas,
2 no Plenário da Câmara Municipal de Araucária realiza-se reunião da Comissão Preparatória
3 Municipal de Mobilidade (PlaMob), estando presentes: Natália Mealha Cabrita (SMPL), Elias
4 Ubirajara Kasecker Júnior (SMPL), Lauri Anderson Lenz (SMPL), Luiz Antônio Gouvêa
5 (SMUR), Clarissa Portela (SMUR) e Jair Francisco Lopes, representantes da Comissão
6 Organizadora. A reunião se inicia com avaliação e deferimento das inscrições dos delegados.
7 São definidos 5 delegados representando a sociedade civil, sendo Cleonice dos Anjos, Jair
8 Francisco Lopes, Athaides de Azeredo e Silva, Juscelino Katuragi de Melo e Rafael Gipiele
9 organizada e 5 delegados representando o poder público, sendo Fábio Alceu Fernandes,
10 Genildo Carvalho, Naomy Endo Moreira Paes, Lauri Anderson Lenz e Wilmer Jaco da Silva.
11 Em seguida, a Comissão elege Fabiana Moreno Casado e Ane Caroline Born como
12 relatoras. Não havendo mais questionamento, a reunião se encerra às nove horas e quinze
13 minutos horas. Nada mais a relatar, eu, Natália Mealha Cabrita, lavrei e assino a presente
14 ata.



Natália Mealha Cabrita




Lauri Anderson Lenz



Luiz Antônio Gouvêa



Elias Ubirajara Kasecker Júnior



Jair Francisco Lopes



Clarissa Portela

ANEXO 4 Minutas de lei aprovadas na Conferência Pública

LEI COMPLEMENTAR Nº _____

Súmula: Institui a Política Municipal de Mobilidade

TÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Capítulo I – Fundamentos da Política Municipal de Mobilidade

Art.1º A Política Municipal de Mobilidade está fundamentada na Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo ser interpretada e aplicada de acordo com seus princípios e diretrizes.

Art.2º A Política Municipal de Mobilidade é composta pelas seguintes leis e documentos de referência:

- a) Lei da Política Municipal de Mobilidade;
- b) Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- c) Lei de Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário Municipal;
- d) Plano Municipal de Mobilidade.

Parágrafo único O Plano Municipal de Mobilidade é um documento de referência técnica que contém a fundamentação e o detalhamento das propostas constantes nas leis indicadas acima, devendo permanecer disponível para consulta pública.

Capítulo II–Objetivo e Princípios da Política Municipal de Mobilidade

Art.3º A Política Municipal de Mobilidade tem como principal objetivo promover a mobilidade sustentável, segundo uma gestão participativa associada ao ordenamento do uso e ocupação do solo, priorizando a integração do transporte público coletivo, do transporte não motorizado e do transporte metropolitano.

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

- I. Acessibilidade universal;
- II. Desenvolvimento sustentável, 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 urbano;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

TÍTULO II – SISTEMA DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA

Art.5º O Sistema de Mobilidade de Araucária é composto pela infraestrutura necessária aos distintos modos de transporte e pela estrutura administrativa, que suportam e gestionam o deslocamento de pessoas e mercadorias no Município.

Capítulo I – Infraestrutura de Transporte

Art.6º A Infraestrutura de Transporte é formada pelos terminais e pontos de transporte coletivo, pelo mobiliário urbano voltado à mobilidade e pela rede de vias e de ciclovias urbanas e rurais.

Art.7º As ações públicas e privadas relacionadas ou com impacto sobre a Infraestrutura de Transporte deverão observar os seguintes princípios:

- I. Transparência e participação pública na tomada de decisões;
- II. Observância dos princípios definidos no Plano Diretor de Araucária, promovendo a integração com as diretrizes de Uso e Ocupação do Solo;
- III. Atendimento às Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário;
- IV. Elaboração de justificativas técnicas para fundamentar todas as ações e decisões com impacto sobre a Infraestrutura de Transporte, de acordo com os princípios e diretrizes desta Lei e do Plano Municipal de Mobilidade;
- V. Integração das Infraestruturas de Transporte e das redes modais facilitando a utilização dos diferentes Modos de Transporte pelos usuários;
- VI. Acessibilidade Universal aplicada a toda Infraestrutura de Transporte.

Art.8º As Diretrizes Viárias e a Hierarquia do Sistema Viário serão regulamentadas em lei específica.

Capítulo II – Modos de Transporte

Art.9º Os Modos de Transporte consideram os veículos motorizados e não motorizados, destinados à mobilidade de pessoas e mercadorias.

Parágrafo único: os deslocamentos a pé são considerados modos de transporte não motorizados.

Art.10º As ações públicas e privadas relacionadas com impacto sobre os modos de transporte motorizados ou com seus impactos deverão observar os seguintes princípios:

- I. Transparência e participação pública na tomada de decisões;
- II. Priorização dos modos de transporte motorizados que utilizem combustíveis renováveis;
- III. Integração com os meios de transporte não motorizados, priorizando a segurança dos pedestres;
- IV. Elaboração de programas de educação no trânsito, despertando a consciência ambiental e cívica sobre os riscos e impactos do transporte motorizado sobre o meio ambiente e sobre a segurança e saúde públicas.

Art.11º Os serviços de transporte privado, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser

autorizados e regulamentados através de leis específicas, fundamentadas nos princípios e diretrizes desta Lei e do Plano Municipal de Mobilidade.

Art.12° As ações públicas e privadas com impacto sobre os modos de transporte não motorizados deverão observar os seguintes princípios:

- I. Transparência e participação pública na tomada de decisões;
- II. Priorização do transporte não motorizado no centro da cidade, nos centros de bairro e nas interações com as estruturas de transporte motorizado;
- III. Integração com os meios e modos de transporte motorizados, principalmente com o transporte público coletivo;
- IV. Elaboração de programas de educação e incentivo à utilização dos modos de transporte não motorizados, destacando os benefícios ao meio ambiente e à saúde pública;
- V. Priorização do transporte não motorizado, do bairro com o centro e do centro com o bairro, e nas interações com as estruturas de transporte motorizado.

Art.13° O serviço de Transporte Público Coletivo será regulamentado através de lei específica, fundamentada nos princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana devendo observar os seguintes princípios:

- I. Transparência e participação pública na tomada de decisões;
- II. Priorização do transporte público coletivo nas vias arteriais e coletoras e nas interações com as estruturas de transporte motorizado privado;
- III. Integração com os meios e modos de transporte cicloviário e não motorizados;
- IV. Elaboração de programas de educação e incentivo à utilização dos modos de transporte público coletivo, destacando os benefícios ao meio ambiente e à saúde pública.

Capítulo III – Estrutura Administrativa

Art.14° A Estrutura Administrativa dedicada à gestão da mobilidade em Araucária tem com principal objetivo estabelecer uma prática de planejamento e gestão da mobilidade de forma integrada, transparente e participativa.

Parágrafo único: A Estrutura Administrativa está contida no Anexo I, parte integrante desta lei.

Art.15° O processo de planejamento e gestão da mobilidade em Araucária será coordenado pelo órgão municipal de planejamento, que deverá orientar os demais atores envolvidos a partir de uma visão sistêmica e integradora.

Art.16° O órgão municipal de planejamento deverá organizar, manter e capacitar um Grupo Técnico Gestor para a gestão da mobilidade na estrutura do Poder Executivo, Poder Legislativo e Sociedade Civil.

Art.17° Compete ao Grupo Técnico Gestor organizar encontros periódicos para debater e avaliar as ações e propostas ligadas à mobilidade.

Art.18° O Grupo deverá ser formado, no mínimo, por representantes da sociedade civil e dos órgãos municipais responsáveis pelos seguintes aspectos:

- I. Planejamento
- II. Urbanismo;
- III. Trânsito;
- IV. Transporte Coletivo;
- V. Obras e Transporte;

- VI. Orçamento;
- VII. Comércio e Indústria;
- VIII. Legislativo;
- IX. Direito;
- X. Meio Ambiente.

§1º Os representantes da sociedade civil deverão comprovar conhecimento técnico em engenharia ou arquitetura.

§2º As ações de capacitação do Grupo Técnico Gestor deverão ser organizadas pelo órgão municipal de planejamento, com base nas demandas percebidas durante o processo de detalhamento e implementação do Plano Municipal de Mobilidade.

§3º O Grupo Técnico Gestor terá como principal atribuição o acompanhamento da implementação do Plano Municipal de Mobilidade, apoiando o órgão municipal de planejamento através do repasse de informações, elaboração de pareceres técnicos e suporte na realização de eventos.

§4º Caberá ao órgão municipal de planejamento a regulamentação do Grupo Técnico Gestor, de suas atribuições e atividades no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação desta lei.

Art.19º O órgão municipal de planejamento será responsável por organizar e gerir um Sistema de Informações Integradas sobre Mobilidade – Infomob, observando no mínimo as seguintes características:

- I. O Sistema será gerido a partir de informações próprias e dados repassados pelos demais órgãos envolvidos com as ações de mobilidade;
- II. As informações do Infomob deverão ser especializadas em mapas temáticos, visando facilitar sua leitura e compreensão, especialmente em relação à circulação, às infrações e acidentes de trânsito, obras de infraestrutura, inclusive sinalização, ligadas à mobilidade e polos geradores de tráfego;
- III. Entre as informações do Infomob, deverá constar o Plano de Ação e Investimentos do Plano Municipal de Mobilidade, com seus indicadores de monitoramento e avaliação devidamente atualizados, de forma a permitir consultas e avaliações sobre o andamento das ações.

Parágrafo único: As informações oriundas do Infomob deverão estar disponíveis para consulta pública.

Capítulo IV – Participação Pública

Art.20º De acordo com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana e desta Lei, o planejamento e gestão da mobilidade municipal deverão ser transparentes e participativos.

Art.21º A participação pública ocorrerá através de conferências, consultas, proposições, audiências e seminários sobre mobilidade, além da participação no Conselho Municipal do Plano Diretor, ou outro que o substitua, através da Câmara Técnica de Mobilidade.

Art.22º O órgão municipal de planejamento será responsável por organizar conferência pública de avaliação da mobilidade municipal, a cada dois anos contados a partir da promulgação desta lei.

Art.23º Qualquer cidadão poderá solicitar informações ou apresentar propostas para a mobilidade no Município através do Sistema de Informações da Mobilidade – Infomob, da Ouvidoria da Prefeitura e outras formas de comunicação.

TÍTULO II – EIXOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art.24° As medidas para a implementação do Plano Municipal de Mobilidade estão organizadas em Eixos Estratégicos, Diretrizes e Ações.

Parágrafo único: Os Eixos Estratégicos e Diretrizes supracitados constam nesta Lei, enquanto as Ações, suas referências orçamentárias e indicadores de monitoramento, constam no Plano de Ação e Investimentos, regulamentado em lei específica.

Capítulo I – Integração Regional

Art.25° O Eixo Estratégico de Integração Regional tem como principal objetivo promover a melhoria da fluidez do tráfego regional e ampliar a integração da mobilidade metropolitana.

Art.26° O Eixo de Integração Regional será implementado mediante acordos interfederativos entre o Município, a União, o Estado e a entidade metropolitana, tendo por referência as seguintes diretrizes:

- I. Promover a construção de novas vias e novos acessos à rede viária regional e melhorar as interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Araucária e Curitiba;
- II. Incentivar a segregação do transporte de cargas do trânsito local;
- III. Fomentar a integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano.

Capítulo II – Hierarquia do Sistema Viário e Infraestrutura

Art.27° O Eixo Estratégico de Hierarquia do Sistema Viário e Infraestrutura tem como principal objetivo consolidar uma rede integrada de mobilidade garantindo a circulação segura entre os modos de transporte e a prioridade ao Transporte Público associado ao transporte não motorizado.

Art.28° O Eixo de Hierarquia do Sistema Viário será implementado através das seguintes diretrizes:

- a) Adequar a hierarquia das redes viárias às funções propostas e ao espaço viário disponível;
- b) Ampliar as conexões entre as diferentes centralidades de bairros e destas com o Centro;
- c) Estabelecer espaços preferenciais para o transporte não motorizado no centro da cidade, vias preferenciais de tráfego lento e restrições de território para o transporte de cargas.

Capítulo III - Transporte Público e Intermodalidade

Art.29° O Eixo Estratégico de Transporte Público e Intermodalidade tem como principal objetivo promover a articulação do transporte não motorizado ao transporte público coletivo municipal metropolitano.

Art.30° O Eixo de Transporte Público e Intermodalidade será implementado através das seguintes diretrizes:

- I. Elaborar o Plano Municipal de Transporte Público;
- II. Implementar um sistema troncal de transporte público, com prioridade aos deslocamentos intramunicipais, associado à hierarquia do Sistema Viário e à indução do aumento das densidades demográficas no tecido urbano;
- III. Promover e consolidar pontos de integração entre as diferentes redes de mobilidade, preferencialmente localizados em centros de bairro, incluindo: acessibilidade universal, disponibilidade de

informação, rede cicloviária, pontos de táxi e estacionamento.

Capítulo IV – Transporte Não Motorizado e Acessibilidade

Art.31°O Eixo Estratégico de Transporte Não Motorizado e Acessibilidade tem como principal objetivo qualificar a rede de infraestrutura do município, viabilizando a melhoria das condições de deslocamento e circulação para transporte não motorizado e acessibilidade.

Art.32°O Eixo de Transporte Não Motorizado e Acessibilidade será implementado através das seguintes diretrizes:

- I. Promover os deslocamentos em modos ativos, reforçando o seu papel no sistema de circulação, com a instalação de infraestruturas facilitadoras, garantindo um espaço seguro para a realização do deslocamento não motorizado e acessibilidade;
- II. Garantir que a maior parcela da população tenha ao seu dispor alternativas modais adequadas para realizar os seus deslocamentos cotidianos, e que a migração de modais convencionais para os ativos colabore com a qualificação do ambiente urbano;
- III. Incrementar as infraestruturas de integração dos diversos modais, com a ampliação do traçado cicloviário, itinerários e conexões do tipo “nós” de mobilidade, em especial na rede de transporte público coletivo
- IV. Adequar os acessos e a acessibilidade nos equipamentos e espaços de uso públicos.

Capítulo V – Fortalecimento dos Órgãos Gestores

Art.33°O Eixo Estratégico do Fortalecimento dos Órgãos Gestores tem como principal objetivo implementar um modelo de gestão da política municipal de mobilidade que garanta a integração dos atores, a transparência das ações e a participação pública em todo o processo.

Art.34°O Eixo de Fortalecimento dos Órgãos Gestores será implementado através das seguintes diretrizes:

- I. Adotar um modelo de gestão que facilite a integração dos diferentes atores, promovendo transparência e participação pública no planejamento e gestão da mobilidade;
- II. Capacitar e aproximar os atores ligados à mobilidade;
- III. Reforçar o quadro de recursos humanos, equipamentos e materiais para a gestão da mobilidade;
- IV. Promover a participação pública no planejamento e gestão da mobilidade.

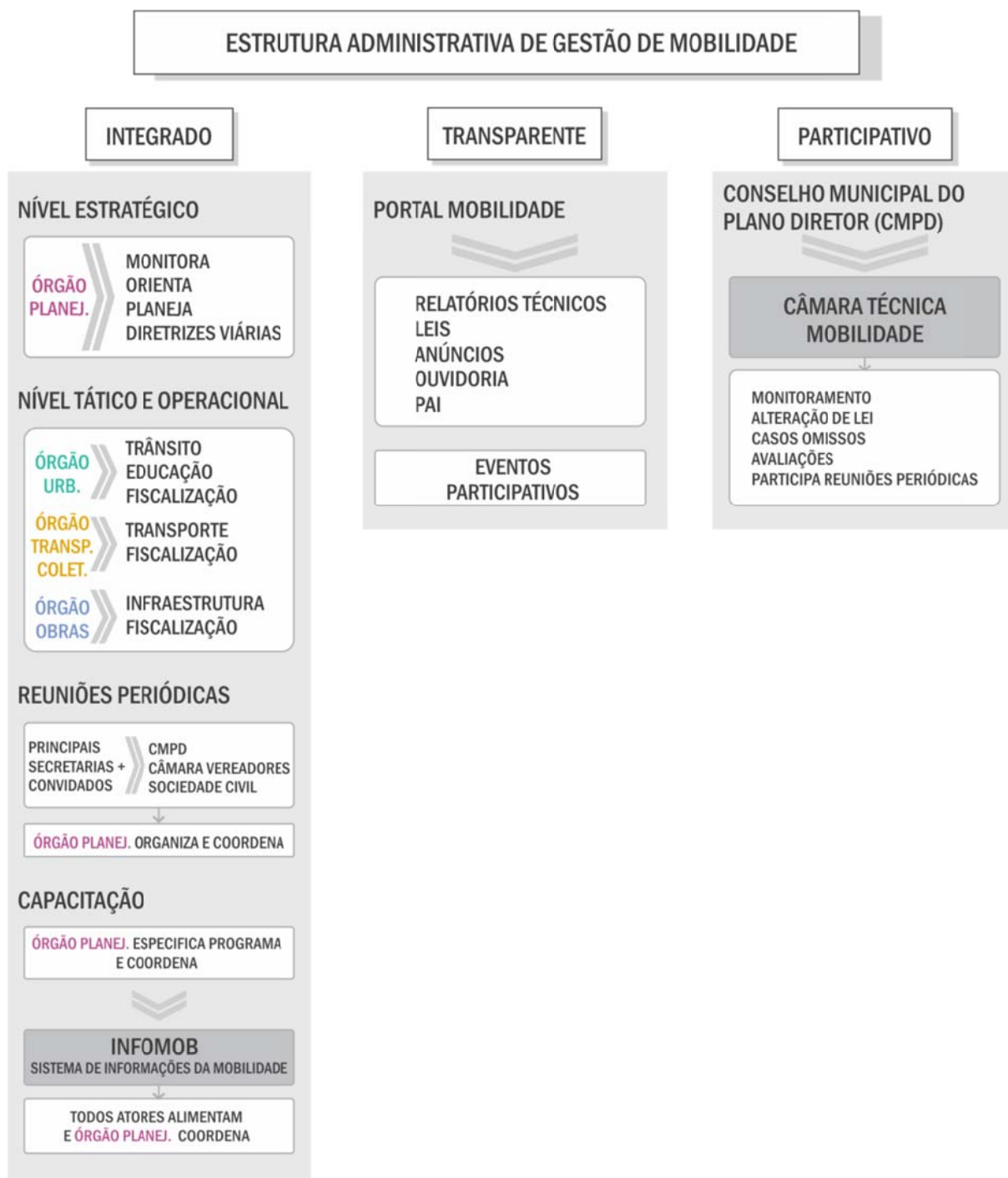
TÍTULO III - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art.35°O Plano de Mobilidade de Araucária deverá ser revisado no prazo máximo de dez anos, podendo ser revisto anteriormente a critério do órgão municipal de planejamento caso haja fatores novos com impacto significativo sobre o Sistema de Mobilidade.

Parágrafo único: O processo de revisão do Plano de Mobilidade de Araucária incluirá ampla participação pública, sendo indispensável a realização de Conferência Pública de Revisão do Plano de Mobilidade de Araucária entre outras atividades a serem definidas pelo órgão municipal de planejamento.

Art.36°O Infomob deverá ser implementado no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação desta lei. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

ANEXO I



ANEXO II - GLOSSÁRIO

Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

Câmara Técnica de Mobilidade: parte integrante do Conselho Municipal do Plano Diretor, ou órgão que o substitua, dedicada à análise dos temas ligados à mobilidade, nos termos da legislação municipal.

Conselho Municipal do Plano Diretor: conselho formado por representantes do Poder Público e da sociedade civil que participa do planejamento e gestão das ações de desenvolvimento urbano no Município;

Grupo Técnico Gestor: grupo formado por representantes de diversos órgãos municipais e sociedade civil para acompanhar e discutir a implementação do Plano Municipal de Mobilidade sob orientação o

órgão municipal de planejamento.

Infraestrutura de Transporte: recursos materiais que viabilizam o deslocamento de pessoas e mercadorias, incluindo as vias, ciclovias, terminais de passageiros, mobiliários urbano e outros.

Mobilidade: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço do município;

Modos de transporte: veículos que viabilizam o deslocamento de pessoas e mercadorias utilizando a infraestrutura de transporte

Modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano, incluindo os deslocamentos a pé, ou tração animal;

Plano de Ação e Investimentos: resumo das propostas oriundas do Plano Municipal de Mobilidade, com seus respectivos prazos de implementação, orçamentos e indicadores de monitoramento;

Plano Municipal de Mobilidade: conjunto de relatórios técnicos e contribuições da comunidade que fundamentam as propostas constantes no Plano de Ação e Investimentos;

Política Municipal de Mobilidade: lei municipal que estabelece os princípios e diretrizes que orienta a interpretação e implementação do Plano Municipal de Mobilidade e demais ações ligadas à mobilidade municipal;

Política Nacional de Mobilidade Urbana: lei federal que estabelece os princípios e diretrizes que orientam o Sistema Nacional de Mobilidade e a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade.

Súmula: Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

Art.1º Esta lei estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal, que deverão ser observadas pelos agentes públicos e privados nos processos de parcelamento do solo e alteração ou ampliação do sistema viário.

§1º Entende-se por vias as áreas públicas destinadas à circulação do transporte motorizado e não motorizado.

§2º Entende-se por diretrizes viárias, as linhas orientativas que têm por objetivo a conexão de dois ou mais pontos da malha urbana, as quais podem ter seu traçado ajustado conforme condições físicas e ambientais.

§3º As diretrizes e hierarquia viárias constantes nesta lei abrangem todo o território municipal.

Art.2º Esta lei integra a Política Municipal de Mobilidade.

Art.3º As diretrizes viárias e a classificação hierárquica das vias tem como principal objetivo dar suporte ao desenvolvimento do Município, de forma integrada às diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas no Plano Diretor do Município de Araucária e no Plano Municipal de Mobilidade.

Art.4º As vias classificam-se, quanto à sua implementação, em:

- I. Vias existentes: as vias implantadas e denominadas;
- II. Vias projetadas: as vias definidas nesta lei complementar, não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos de vias existentes.

Art.5º As diretrizes viárias, seus perfis e seu atingimento sobre o território municipal estão definidas nos anexos I e II integrantes desta Lei.

Art.6º As diretrizes cicloviárias sobre o território municipal estão definidas no anexo III integrante desta Lei.

Art.7º A classificação hierárquica das vias municipais está organizada entre vias urbanas e rurais, considerando suas características funcionais e físicas, de acordo com a seguinte classificação:

- I. Vias Urbanas:
 - a) Vias Expressas – sem interseções em nível, controle de acesso e sem travessia de pedestres em nível;
 - b) Vias Arteriais – com interseções em nível, travessias de pedestres e acesso a imóveis lindeiros;
 - c) Vias Coletoras – Vias destinadas a distribuir o tráfego oriundo de vias arteriais e expressas para as zonas da cidade, estão classificadas em Coletora 1 e 2, de modo que a Coletora 1 caracteriza-

se como via com média extensão, integrada ao sistema viário principal, e a Coletora 2 caracteriza-se como via de menor extensão no interior dos bairros, podendo ou não estar integrada ao sistema viário principal.

- d) Vias Locais – caracterizadas por transposições em nível não semaforizadas, acesso local, ideais para utilização de elementos de segurança viária para controle de velocidade.
- e) Vias de Pedestres – vias exclusivas para o trânsito de pedestres.

II. Vias Rurais:

- a) Vias Principais – Principais acessos da Zona Rural advindos da área urbana;
- b) Vias Secundárias – Conexões entre as Vias Principais e vias de acesso local;
- c) Vias de Acesso Local – Acessos locais às propriedades rurais.

§ 1º A classificação e características das vias urbanas estão definidos no quadro 1 do anexo I.

§ 2º Serão aplicados critérios específicos para adequação dos perfis das vias relacionadas nos quadros 2 e 3 do anexo I.

§ 3º A classificação e características das vias rurais estão definidos no quadro 1 do anexo II.

Art.8º Os projetos de parcelamento do solo para fins de loteamento deverão estabelecer a doação das faixas de domínio para a implementação do sistema viário, de acordo com as diretrizes desta Lei, a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e os seguintes parâmetros específicos:

§ 1º Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser observados os atingimentos estabelecidos nesta Lei e nos respectivos projetos geométricos.

§ 2º Quando as vias não estiverem projetadas, deverão ser observados os seguintes atingimentos:

- I. Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente ou projetada;
- II. Quando um dos lados do eixo da via estiver desocupado, deverá ser liberada a faixa de domínio integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente;
- III. Quando ambos os lados da via estiverem ocupados, caberá ao Grupo Técnico Gestor definir a necessidade de desapropriação ou indicar solução alternativa de acordo com o caso específico, após ouvidas as instâncias cabíveis;
- IV. Caberá ao Grupo Técnico Gestor a análise de situações especiais, após ouvidas as instâncias cabíveis.

Art.9º Em caso de parcelamento para fins de subdivisão e remembramento, o atingimento deverá ser faixa não edificável.

Art.10º Os padrões de urbanização para o Sistema Viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo órgão municipal de urbanismo por meio de projeto específico, aprovado em audiência pública, para cada via quanto:

- I. Ao tratamento paisagístico;
- II. Ao tipo de pavimentação das vias;

- III. Ao mobiliário urbano
- IV. Ao tipo de iluminação
- V. À sinalização pública

Art.11° Os acessos das atividades lindeiras às rodovias somente serão autorizados a partir das vias marginais.

Parágrafo Único: Quando as vias marginais não estiverem implantadas, os acessos das atividades lindeiras às rodovias serão concedidos após aprovação de projetos específicos nos órgãos responsáveis.

Art.12° Os projetos de calçadas deverão ser padronizados e regulamentados pelo Poder Público em até noventa dias após a publicação desta Lei, considerando os seguintes parâmetros:

- I. Quando as calçadas apresentarem declividade longitudinal superior a 15% (quinze por cento) o trajeto deverá ser vencido por patamares e escadarias, com base em projeto a ser aprovado pelo órgão municipal de urbanismo.
- II. A declividade transversal máxima das calçadas será de 3% (três por cento), sendo obrigatório o uso de piso antiderrapante e sem obstáculos.
- III. As calçadas deverão ter acessibilidade nas esquinas, de acordo com a legislação vigente e Normas Técnicas Brasileiras.

Parágrafo único: Os projetos de calçada, uma vez padronizados e regulamentados, deverão ser disponibilizados, com ampla divulgação, nos meios de comunicação.

Art.13° Na análise de projetos será sempre verificada a continuidade das vias adjacentes, existentes ou projetadas com as Diretrizes Viárias estabelecidas nesta Lei, de modo a promover a continuidade do Sistema Viário.

Art.14° As vias localizadas nas zonas industriais, independente da classificação, terão faixa de domínio mínima de 20 m (vinte metros).

Art.15° As vias localizadas nas zonas de serviços, ao longo das rodovias, serão classificadas como Principais Rurais.

Art.16° As vias locais que forem interrompidas deverão possuir extensão máxima de 125 m (cento e vinte e cinco metros) e balão de retorno conforme Norma de Procedimento Técnico 05 (NPT-05) do Código de Segurança contra Incêndio e Pânico (CSCIP) ou outro que o substitua.

Art.17° Em áreas com urbanização consolidada, o órgão municipal poderá regularizar configurações viárias diferentes do estabelecido nesta Lei, mediante justificativa técnica que aponte a falta de alternativas viáveis e indique as contrapartidas por possíveis infrações da legislação urbanística.

Art.18° Os projetos apresentados para análise do Poder Público anteriormente a esta Lei deverão ser aprovados no prazo de um ano e os interessados terão o prazo de um ano para implementação após a emissão do alvará de construção, podendo ser prorrogado desde que a obra tenha iniciado, conforme o Código de Obras e Posturas do Município de Araucária, reservado em todo caso o contraditório e ampla defesa.

Parágrafo único: Decorrido o prazo definido no caput sem que a construção tenha sido iniciada ou

abandonada, o alvará será considerado automaticamente revogado, bem como a aprovação do projeto, devendo ser apresentado novo projeto nos termos desta Lei.

Art.19° Esta Lei entra em vigor a partir de sua publicação, revogando as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 2161/2010.

ANEXO I – QUADROS, PERFIS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

QUADRO 01 - CLASSIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DAS VIAS HIERARQUIZADAS

TIPO	VIAS HIERARQUIZADAS				
	LOCAL	COLETORA 2	COLETORA 1	ARTERIAL	EXPRESSA
LOCALIZAÇÃO	Predominante no interior de áreas de residenciais de baixa densidade	Predominante no interior de áreas de residenciais de baixa densidade e uso misto	Predominante no interior de áreas de residenciais de média densidade, áreas comerciais e de serviço	Predominante no interior de áreas residenciais de alta densidade, zonas comerciais, de serviço e industriais	Zonas de serviço e industriais
FUNÇÃO	Distribuição local, alta acessibilidade aos imóveis lindeiros e baixo fluxo veicular	Distribuição entre vias locais e arteriais; equilíbrio entre fluidez e acessibilidade	Distribuição entre vias locais e arteriais; equilíbrio entre fluidez e acessibilidade	Ligações intraurbanas; médio ou alto fluxo veicular; restrita interação com a atividade lindeira	Ligações interurbanas; alto fluxo veicular; interação a atividade lindeira restrita e controlada
ATIVIDADES LINDEIRAS PREDOMINANTES	Residências unifamiliares	Residências unifamiliares, comércio e serviço vicinal	Habitação coletiva, comércio e serviço vicinal e de bairro	Habitação coletiva, comércio e serviço de bairro	Comércio e serviço regional
TIPOLOGIA DE TRÁFEGO	Tráfego leve	Tráfego médio	Tráfego Pesado	Tráfego Pesado	Tráfego Pesado
PRIORIDADE DE UTILIZAÇÃO	Pedestres, ciclistas e Transporte individual	Pedestres, transporte individual e transporte de cargas leves	Pedestres, transporte individual, transporte coletivo e de cargas leves	Transporte coletivo diferenciado e transporte de cargas	Transporte individual e de cargas pesadas
CAIXAS MÍNIMAS DAS VIAS	16m	18m	20m	22m (¹) Exceção Vias Arteriais Específicas	60m
INCLINAÇÃO MÁXIMA DE GREIDES	12%	12%	8%	8%	6%
LARGURA MÍNIMA DA PISTA	7,0 m	9,0 m	11,0 m	2x 9,5 m para pistas com canteiro central	7,0 m
Nº MÍNIMO DE FAIXAS DE ROLAMENTO	1	2	2	2 x 3 para pistas com canteiro central	2

TIPO	VIAS HIERARQUIZADAS				
	LOCAL	COLETORA 2	COLETORA 1	ARTERIAL	EXPRESSA
LARGURA MÍNIMA DAS FAIXAS DE ROLAMENTO	3,5 m	3,0 m (3,5 m para faixas preferenciais de TPC ou Cargas)	3,0 m (3,5 m para faixas preferenciais de TPC ou Cargas)	3,0 m (3,5m para faixas preferenciais de TPC ou Cargas)	3,5 m
Nº DE FAIXAS DE ESTACIONAMENTO	Variável de acordo com perfil da via	Variável de acordo com perfil da via	Variável de acordo com perfil da via	Variável de acordo com perfil da via	-
LARGURA PREFERENCIAL DAS FAIXAS DE ESTACIONAMENTO (m) ⁽²⁾	2,0	2,0	2,5	2,5	-
LARGURA DO CANTEIRO CENTRAL	-	-	-	2,0 m	Variável
RAIOS MÍNIMOS DE CONCORDÂNCIA (m) *	4,0	6,0	8,0	8,0	-
LARGURA PREFERENCIAL DA CALÇADA (m) ⁽²⁾	4,5	4,0	4,0	5,0	-
LARGURA FAIXA ACESSÍVEL (m)	1,5	1,5	2,0	2,5	-
<p>* Em cruzamentos deve prevalecer o raio de concordância da via de maior importância.</p> <p>** Consultar capítulo 3.2.4 das Propostas do PlaMob relativo a necessidade de aumento de capacidade de vias.</p> <p>(1) Vias Arteriais Específicas – Quadro 03</p> <p>(2) Admite exceções de acordo com o perfil viário padrão proposto</p>					

QUADRO 02 - CRITÉRIOS PARA ADEQUAÇÃO DOS PERFIS PADRÃO À DISPONIBILIDADE DE CAIXAS JÁ EXISTENTES

Nº	NOME DA VIA	HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA DA HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA EXISTENTE	SOLUÇÃO PROPOSTA PARA A SEÇÃO DA VIA
-	*	Variável	-	-	1. Aumentar a caixa da via quando possível ou; 2. Retirar faixa de estacionamento no trecho reduzido.
1	Rua Maria Prosdócimo Franceschi (trecho entre Avenida Independência e a Avenida Alfred Charvet)	Coletora 2	18 metros	17 metros	Retirar faixa de estacionamento no trecho reduzido.
2	Avenida Nossa Senhora dos Remédios (trecho entre Rua Alicia Machado Borba e Avenida Alfred Charvet)	Arterial	31 metros	18 metros	Ampliação de Caixa da Via dando continuidade à via existente
3	Rua Curió/Avenida Pinheirais	Arterial	57 metros	-	Reestruturação da via

4	Rua Marcelino Jasinski (trecho Rua Maria Sobânia até PR-423)	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Corredor de Serviços (1m), Passeio (3,5m).
5	Rua Pedro Pianowski	Coletora 1	20 metros	16 metros	Ampliação de Caixa da Via.
6	Rua Carlos Vicente Zapxon	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2m), Corredor de Serviços (1m), Passeio (1,5m).
7	Rua João Ziomek e Rua Augusto Ribeiro dos Santos	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio (1,5m), Corredor de Serviços (1m), Ciclofaixa bidirecional (2m), Faixa Preferencial de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público (3,5m), Faixa de Rolamento comum (3,5m), Corredor de Serviços (1m), Passeio (3,5m).
8	Rua Lótus	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Passeio (2,5m).
9	Rua das Flores	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2m), Corredor de Serviços (1m), Passeio (1,5m).
10	Rua Miguel B. Pizatto	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (1m), Faixa de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público (3,5m), Faixa de Rolamento comum (3,5m), Faixa de Estacionamento (2,5m), Passeio (2m).
11	Rua Maranhão	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento comum de sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2m), Corredor de Serviços (1m), Passeio (1,5m).
12	Rua Alberto Karas	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2m), Corredor de Serviços (1m), Passeio (1,5m).
13	Rua Francisco Dranka (trecho entre a Avenida Alfred Charvet e a Rua Agrimenssor Carlos Halssemann)	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2m),

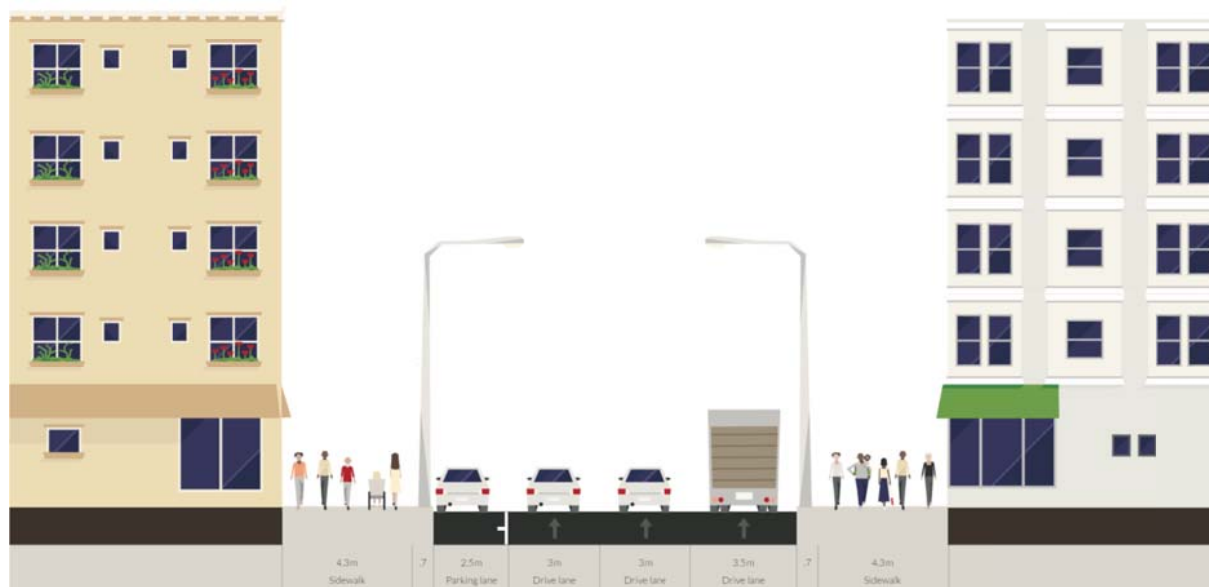
					Corredor de Serviços (1m), Passeio (1,5m).
14	Rua Vereador Valentim Wolski (trecho entre a Avenida Independência e a Avenida Alfred Charvet)	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Corredor de Serviços (1m), Passeio (3,5m).
15	R. Pres. Castelo Branco	Arterial	40 metros	16 metros	Reestruturação da Via (Diretriz Metropolitana)
16	R. Prof. Kazimiera Szymanski	Coletora 1	20 metros	16 metros	Seção de via composta por: Passeio (3,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido único (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2m), Corredor de Serviços (1m), Passeio (1,5m).
17	Rua Diógenes Brasil Lobato	Coletora 2	18 metros	14 metros	Seção de via composta por: Passeio (2,5m), Corredor de Serviços (1m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Corredor de Serviços (1m), Passeio (2,5m).
18	Rua Presidente Costa e Silva	Arterial	30 metros	16 metros	Ampliação de Caixa da Via.
19	Rua Mato Grosso (trecho entre as ruas Guanabara e Bahia)	Coletora 2	18 metros	12 metros	Seção de via composta por: Passeio (3m), 02 Faixas de Rolamento comuns (3m), Passeio (3m).
20	Rua Goiás (trecho entre as ruas Guanabara e Bahia)	Coletora 2	18 metros	12 metros	Seção de via composta por: Passeio (3m), 02 Faixas de Rolamento comuns (3m), Passeio (3m).
21	Rua Guanabara	Coletora 2	18 metros	12 metros	Seção de via composta por: Passeio (2,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Passeio (2,5m).
22	Rua Nicolau Merhi	Coletora 1	20 metros	13 metros	Ampliação de Caixa da Via.
<p>* Avenida da Natureza; Avenida das Cerejeiras; Avenida das Nações; Rua Acre; Rua Alberto Karas; Rua Alberto Rodrigues; Rua Alceu da Silva; Rua Alfredo Mattioli; Rua Amapá; Rua Andorinha; Rua Archelau de Almeida Torres; Rua Avestruz; Rua Azulão; Rua Bahia; Rua Barigui; Rua Begônia; Rua Benjamin Constant; Rua Bernardo Frederico Michel; Rua Bruno da Rocha; Rua Capivari; Rua Cesário Furman; Rua Cisne; Rua Codorna; Rua Coronel João Antônio Xavier; Rua Coronel Joaquim Palhano; Rua das Camélias; Rua das Orquídeas; Rua dos Narcisos; Rua Djalma P. Fruet; Rua Doutor Bruno Cichon; Rua Doutor José Czaki; Rua Doutor Júlio Szymanski; Rua Doutor Vital Brasil; Rua Edson Queiróz; Rua Espírito Santo; Rua dos Expedicionários; Rua Fernando Suckow; Rua Fernando de Noronha; Rua Francisca de Paula Santos; Rua Francisco Dranka; Rua Francisco Kampa; Rua Francisco Gondek; Rua Gavião; Rua Goiás; Rua Gralha Azul; Rua Heitor Alves Guimarães; Rua Helena Piekarski; Rua Jacob Dranka; Rua João Pessoa; Rua João Romanowski; Rua João P. de Lima; Rua Joaquim Ramos Ribeiro; Rua Jorge Antônio Mansur; Rua José Gondek; Rua José Kujawa; Rua José Senegaglia; Rua Joval De Paula; Rua Leocádia Skczipek Belo; Rua Leonardo João Wiczorkowski; Rua Liveira; Rua Lótus; Rua Lourenço Jasiocha; Rua Luiz Carlos C. Da Costa; Rua Major Sezino Pereira de Souza; Rua Manoel Torquato da Rocha Reis; Rua Marechal Floriano Peixoto; Rua Maria de L. Skraba Ophis; Rua Maria Karas; Rua Máximo Cantador; Rua Maritaca; Rua Mato Grosso; Rua Miguel Bertolino Pizzato; Rua Nossa Senhora dos Remédios; Rua Padre José Damek; Rua Papagaio; Rua Paulo Alves Pinto; Rua Paulo Gomes De Azevedo; Rua Pedro Paluski; Rua Prefeito Aleixo Grebos; Rua Prefeito Odorico Franco Ferreira; Rua Presidente Carlos Cavalcanti; Rua Presidente Francisco Xavier da Silva; Rua Professora Maria Nassar Schaustek; Rua Onze de Fevereiro; Rua Rio de Janeiro; Rua Rondônia; Rua Roraima; Rua Roque Langer; Rua Rosália Kaminski; Rua Sandro Fialla; Rua Sebastião Lemos; Rua Sete de Setembro; Rua Silvio Cantele; Rua Sônia Bodziak; Rua Tangará; Rua Targino Silva; Rua Tiriva; Rua Ubirajara Savio Torres; Rua Vereador Valentim Wolski; Rua Zulmira Dos Santos Galize; Travessa Alfredo Basso; Travessa Paschoal Basso; Travessa Sezino Basso; Travessa Tupinambá.</p> <p>Observação 1: Condições existentes diferentes das detalhadas na tabela deverão ser consideradas situações específicas e elaborados projetos específicos.</p> <p>Observação 2: Qualquer variação nas caixas existentes das vias deverá ser avaliada individualmente.</p>					

QUADRO 03 - VIAS EXPRESSAS E ARTERIAIS ESPECÍFICAS

VIAS	CAIXAS EXISTENTES A SEREM MANTIDAS
Avenida das Araucárias	56 metros
Avenida das Nações	46 metros
Corredor Metropolitano (Prolongamento PR-423)	60 metros
Rua Agrimensor Carlos Hasselmann	31 metros
Rua Luiz Armando Ohpis	31 metros
Rua Manoel Ribas	31 metros
Rua Doutor Valério Sobânia	31 metros
Rua Presidente Castelo Branco	40 metros
PR-421	60 metros
Avenida Alfred Charvet (trecho entre Rua Maria P. Francheschi e BR-476)	25 metros
Avenida Alfred Charvet (trecho entre Rua Maria P. Francheschi e Avenida Nossa Senhora dos	31 metros
Avenida Cezar Hasselmann	31 metros
Avenida dos Pinheirais/Curió	57 metros
Rua Avestruz	31 metros
Avenida Nossa Senhora dos Remédios	31 metros
Rua Roque Saad	31 metros

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

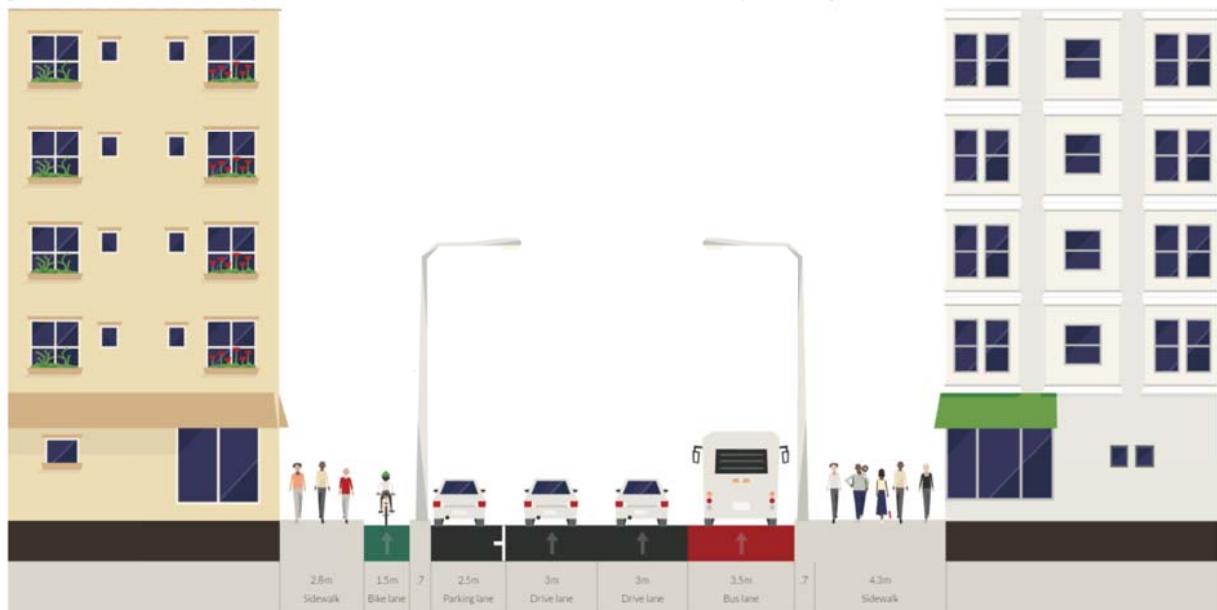
Figura 1: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 1)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com faixa de estacionamento e faixa de rolamento para transporte de carga.

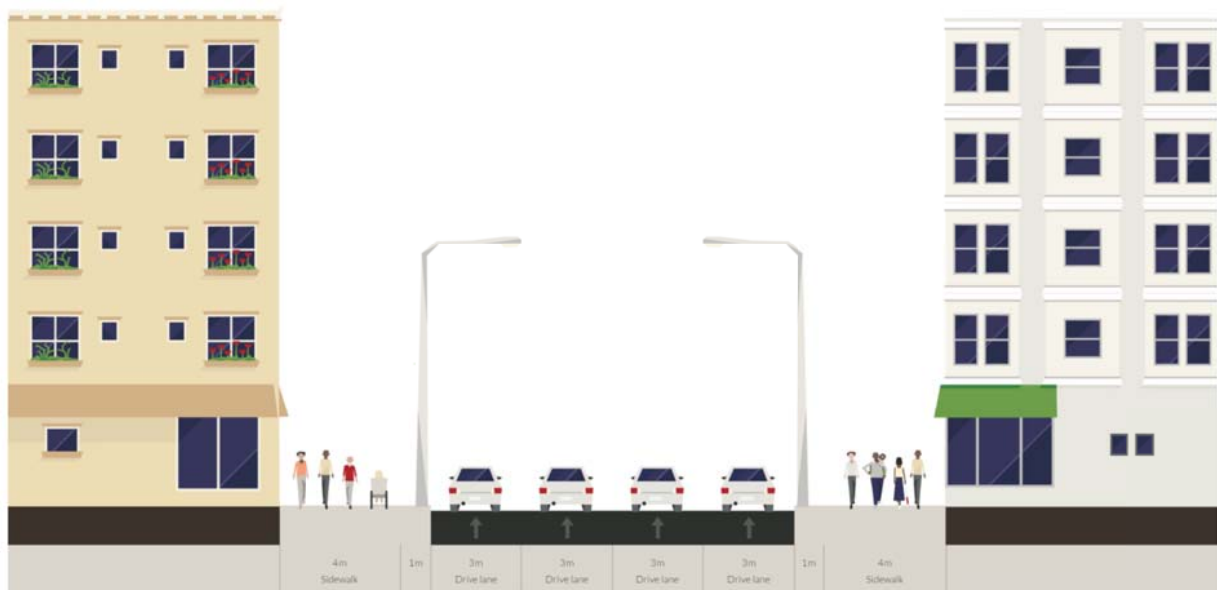
Figura 2: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 2)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com faixa de estacionamento, faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia unidirecional.

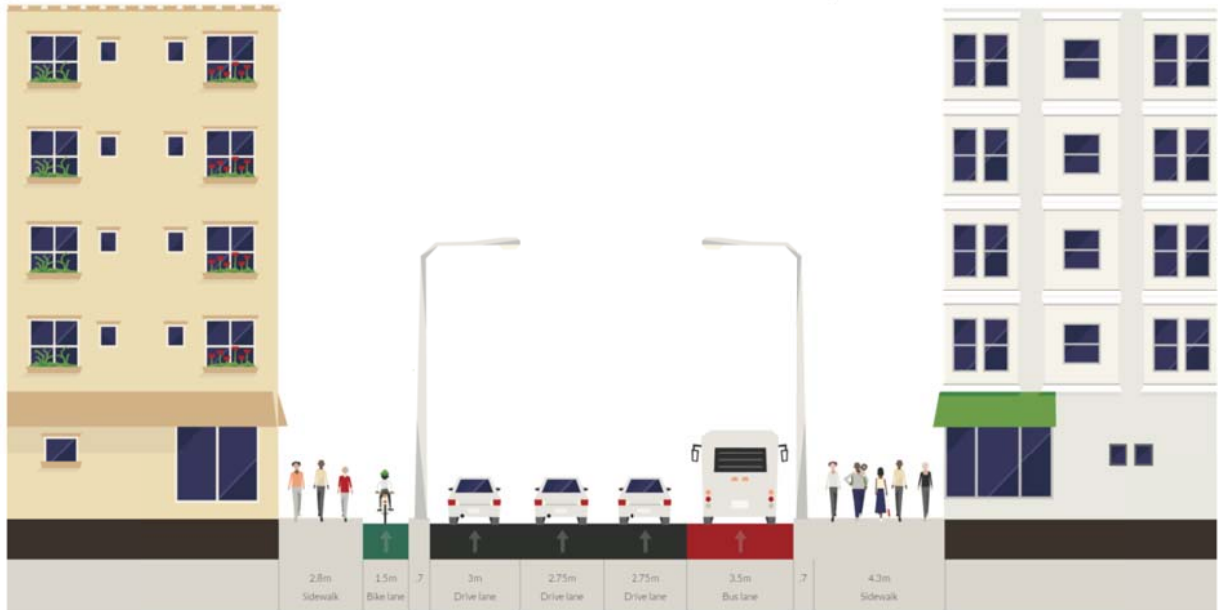
Figura 3: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 3)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com quatro faixas de rolamento.

Figura 4: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 4)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia unidirecional.

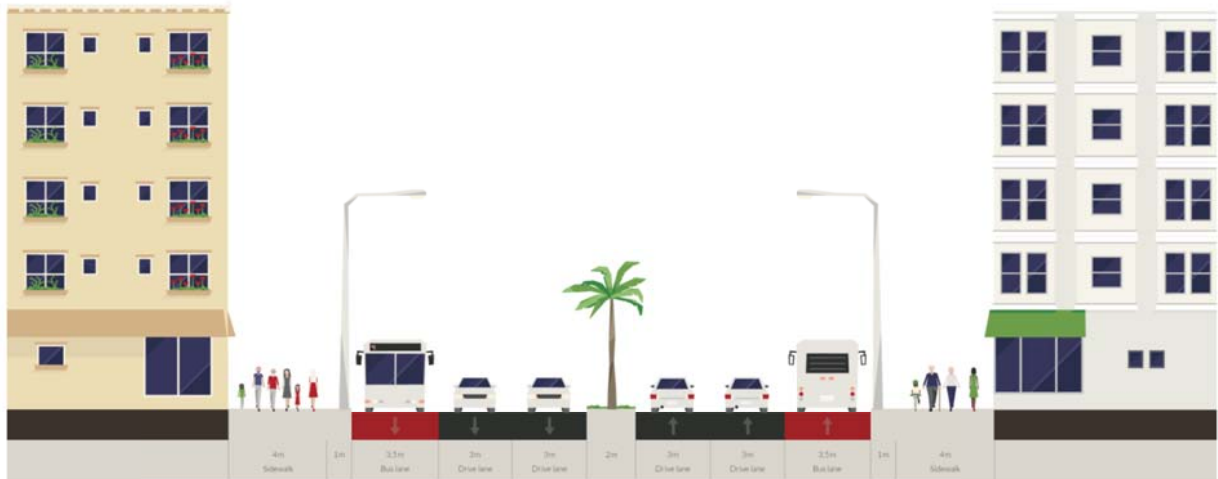
Figura 5: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 5)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central e faixa de rolamento para transporte coletivo em ambos os sentidos da via.

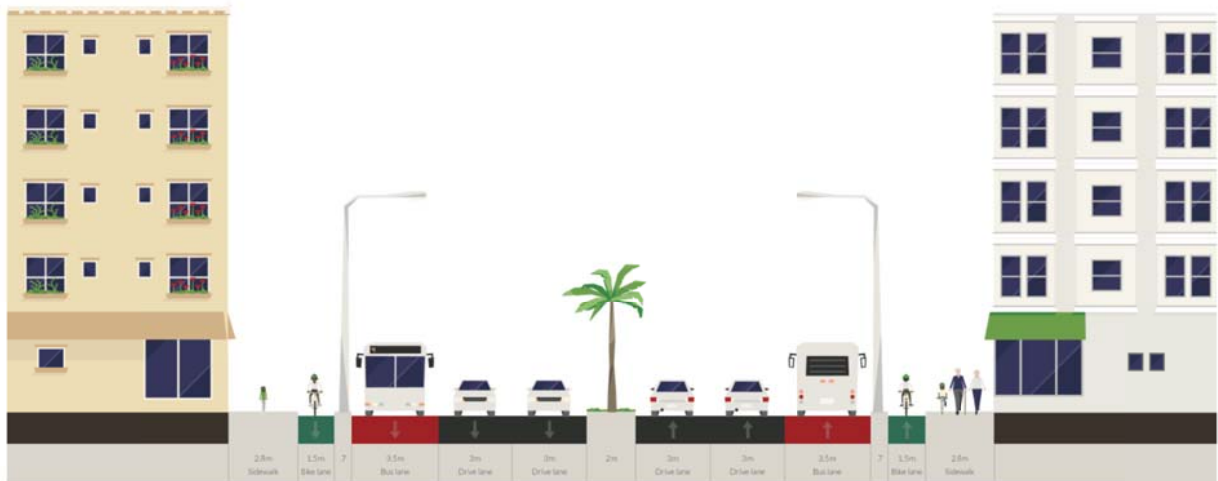
Figura 6: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 6)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central e faixa de rolamento preferencial para transporte coletivo em ambos os sentidos da via.

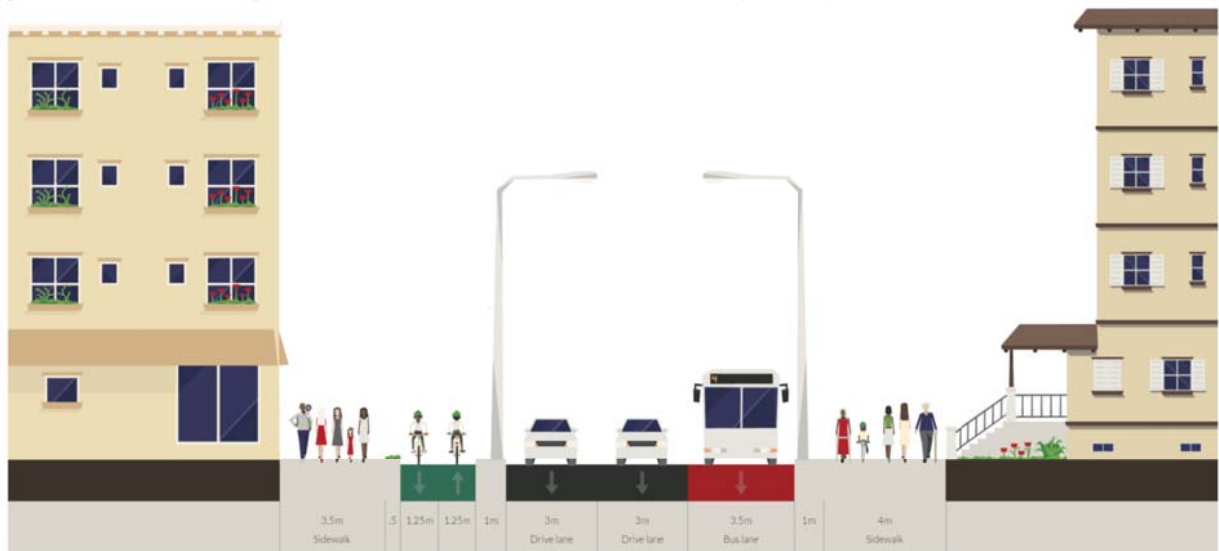
Figura 7: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 7)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central, faixa de rolamento preferencial para transporte coletivo em ambos os sentidos da via e ciclovia em ambos os sentidos da via. **É o caso da Rua Manoel Ribas, por exemplo.**

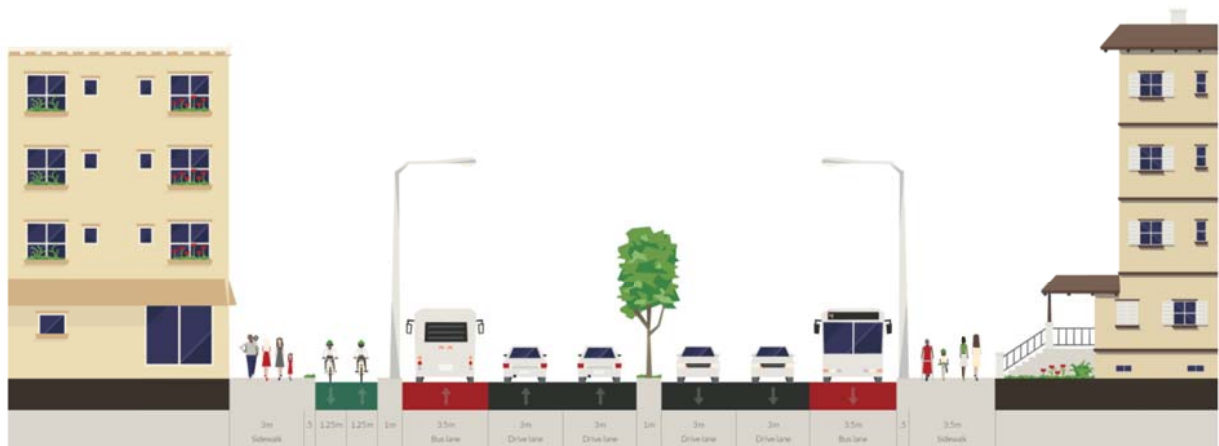
Figura 8: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 8)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia bidirecional.

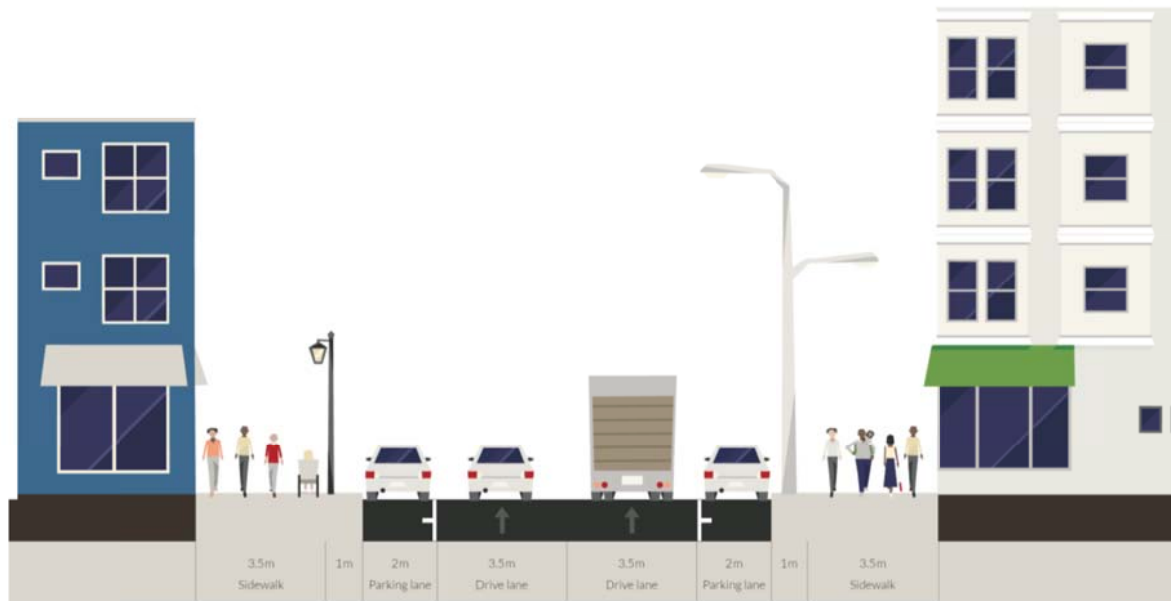
Figura 9: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 9)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central, faixa de rolamento preferencial para transporte coletivo em ambos os sentidos da via e ciclovia bidirecional de um lado da via.

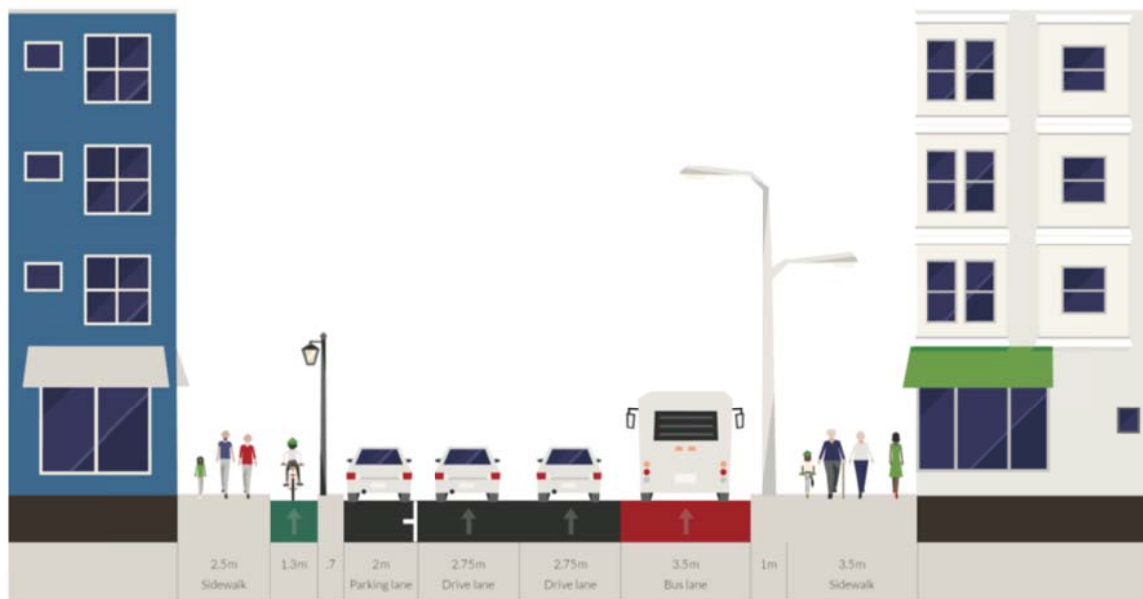
Figura 10: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Único (TIPO 1)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento de ambos os lados da via e faixas de rolamento compatíveis com transporte de cargas.

Figura 11: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Único (TIPO 2)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via, faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia unidirecional de um dos lados da via.

Figura 12: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 – Sentido Único (TIPO 3)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e faixa de rolamento para transporte de cargas.

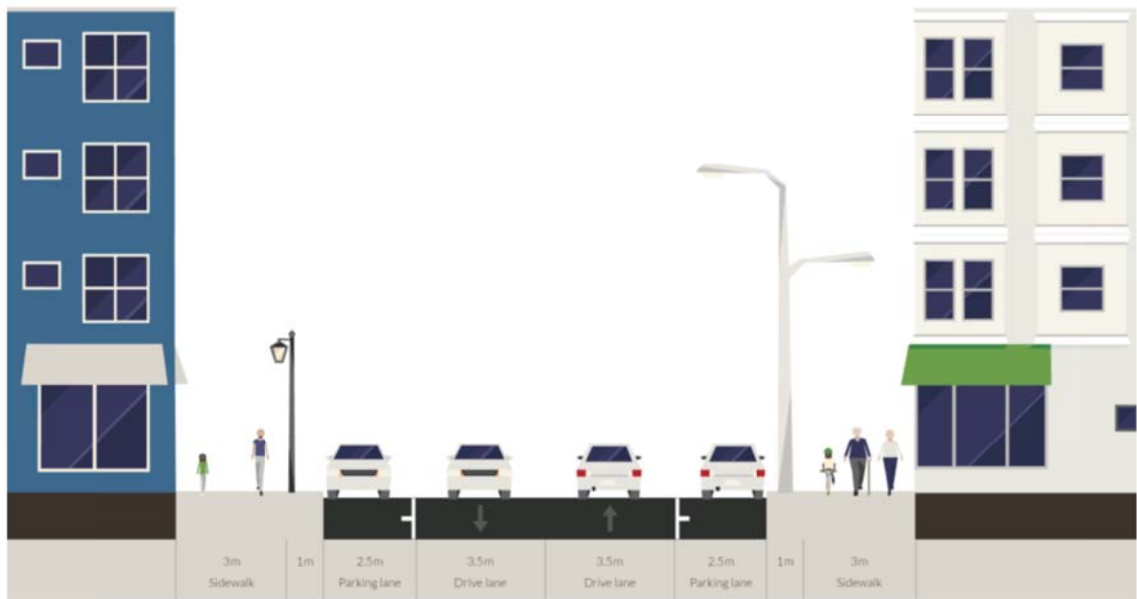
Figura 13: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Único (TIPO 4)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e ciclovia unidirecional de um dos lados da via.

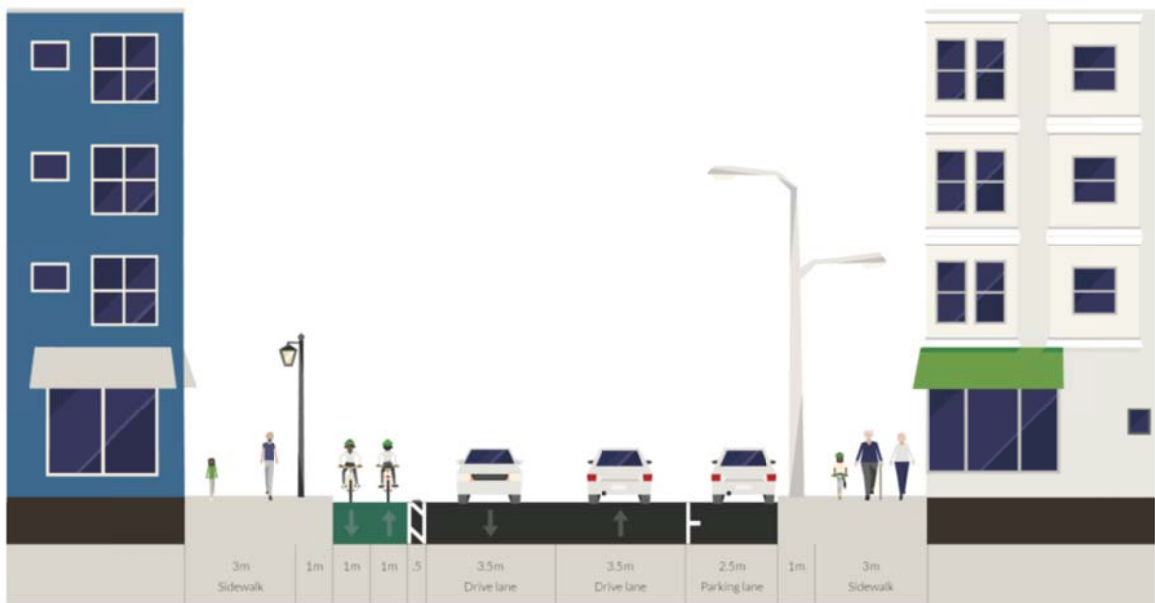
Figura 14: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 5)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com faixa de estacionamento de ambos os lados da via.

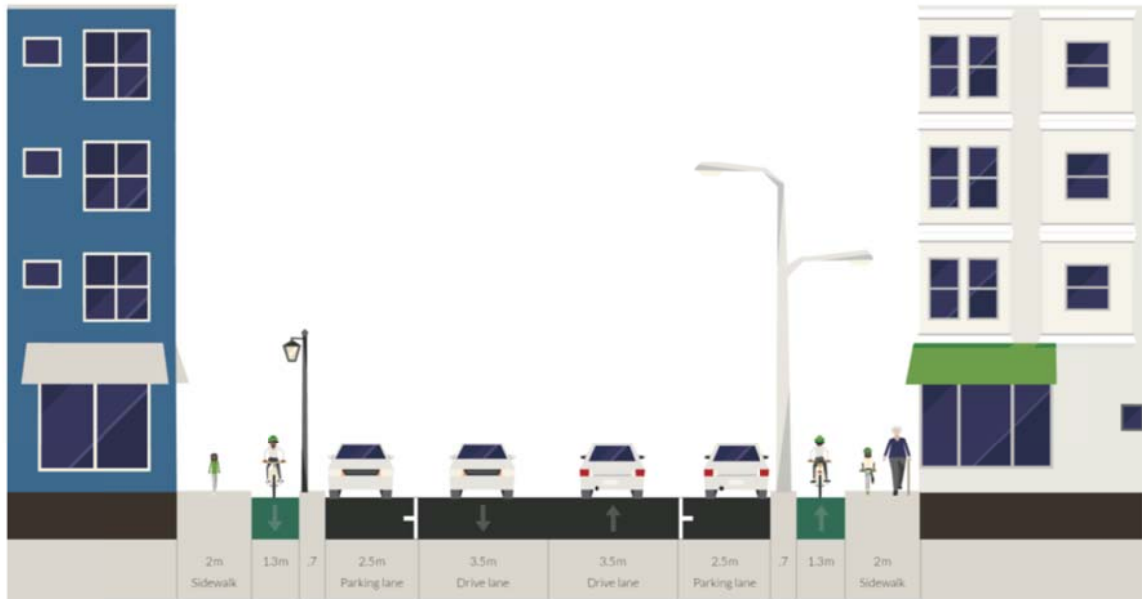
Figura 15: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 6)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e ciclofaixa bidirecional de um dos lados da via.

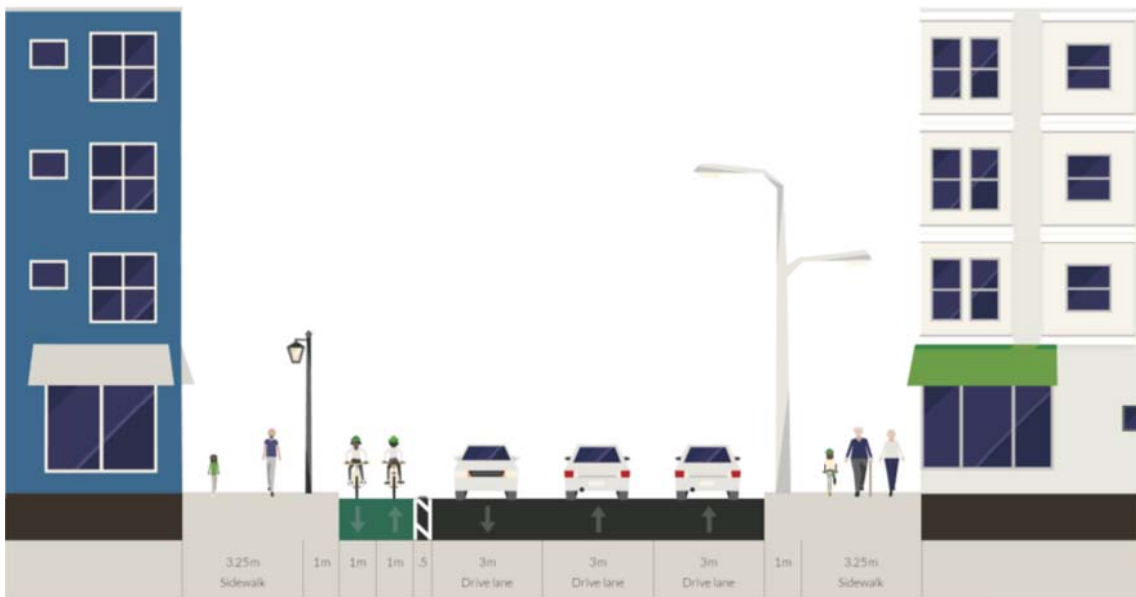
Figura 16: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 – Sentido Duplo (TIPO 7)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com faixa de estacionamento e ciclovias unidirecionais de ambos os lados da via.

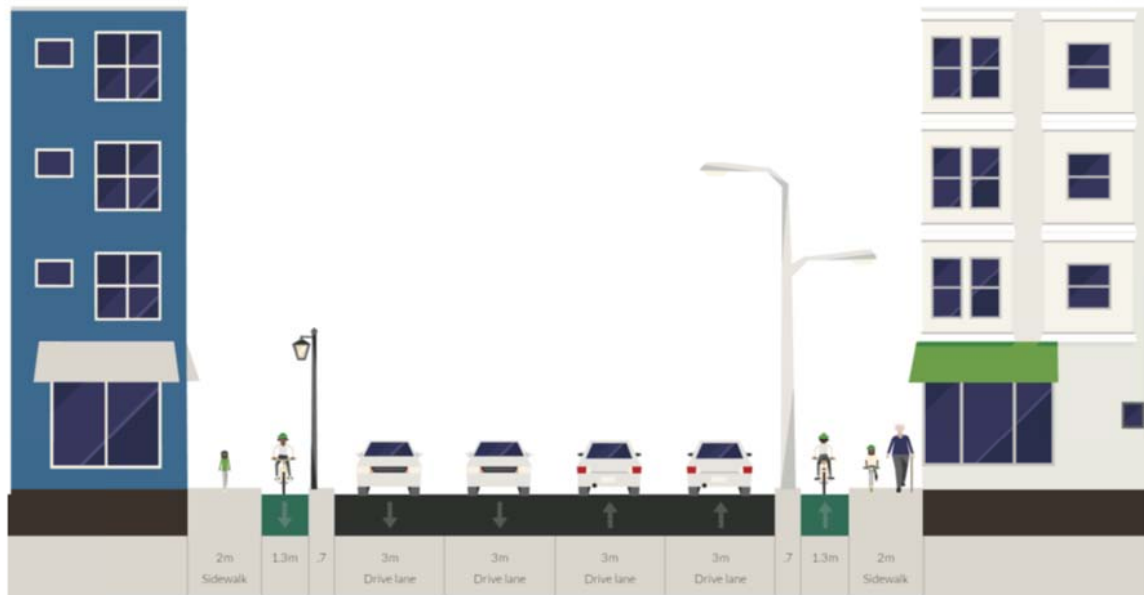
Figura 17: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 8)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com ciclofaixa bidirecional de um dos lados da via.

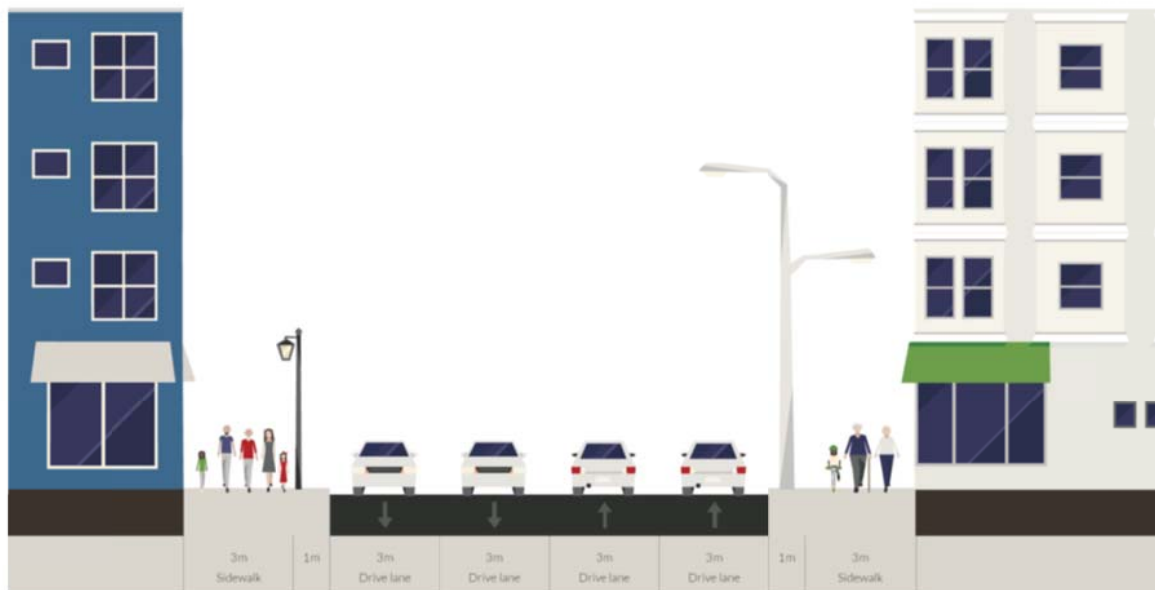
Figura 18: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 9)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com ciclovias unidirecionais de ambos os lados da via.

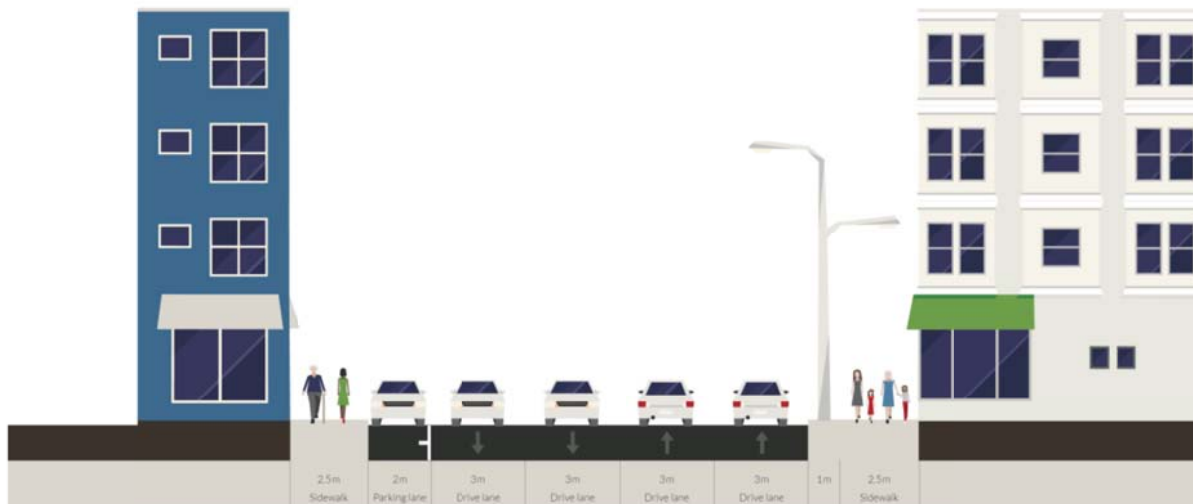
Figura 19: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 10)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo e quatro pistas de rolamento.

Figura 20: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 11)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com faixa de estacionamento em um dos lados da via e quatro pistas de rolamento.

Figura 21: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Único (TIPO 1)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido único, com faixa de estacionamento em um dos lados da via.

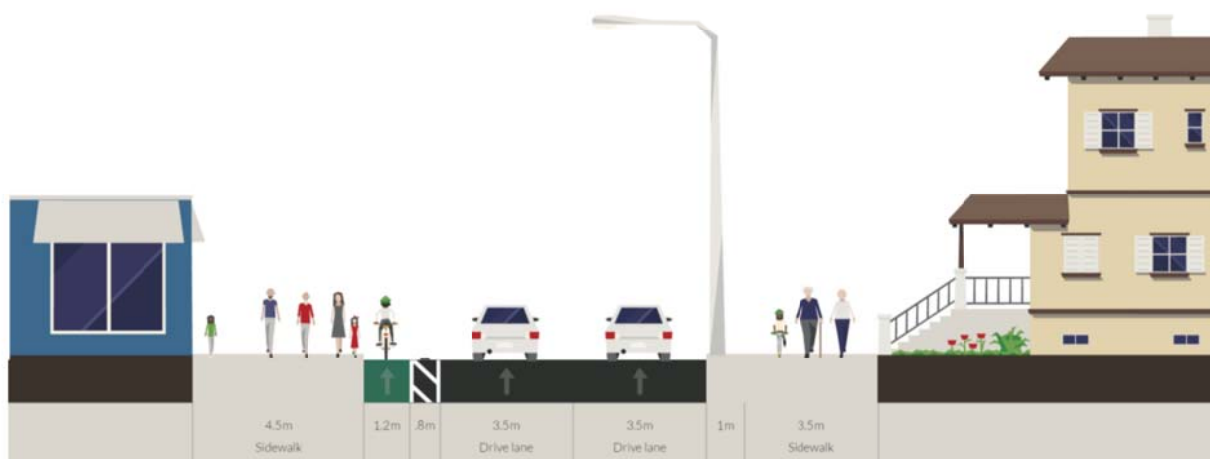
Figura 22: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Único (TIPO 2)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido único, com faixa de estacionamento e ciclovia unidirecional de um dos lados da via.

Figura 23: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Único (TIPO 3)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido único, com ciclofaixa unidirecional de um dos lados da via.

Figura 24: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 – Sentido Duplo (TIPO 4)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido duplo, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e faixas de rolamento para transporte de carga.

Figura 25: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 5)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido duplo, com ciclofaixa bidirecional de um dos lados da via.

Figura 26: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 6)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido duplo, com ciclofaixa bidirecional e faixa de estacionamento de um dos lados da via.

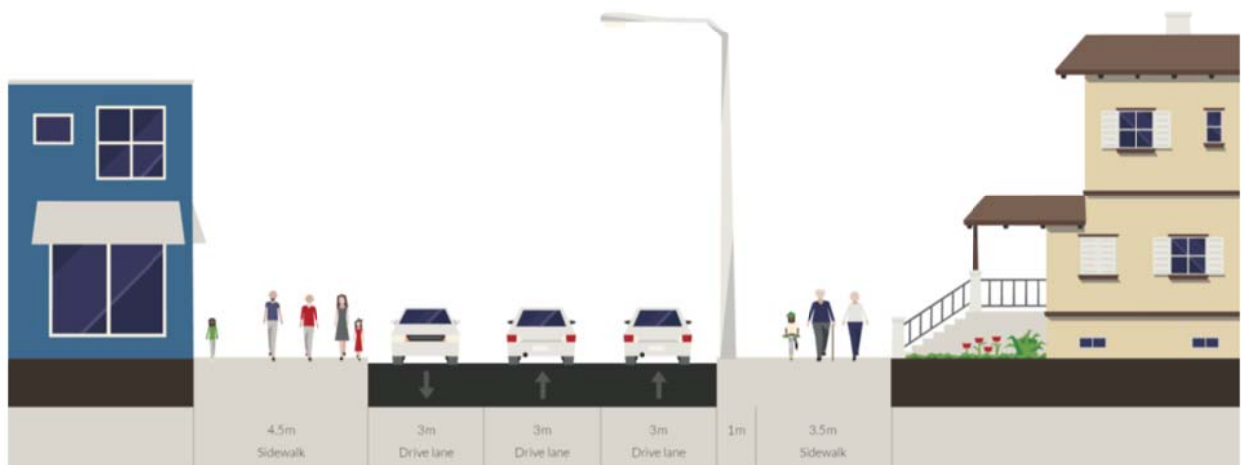
Figura 27: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 7)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido duplo, com ciclofaixa unidirecional de ambos os lados da via.

Figura 28: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 8)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido duplo, com duas faixas de rolamento em um sentido e uma em outro.

Figura 29: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 9)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido duplo, com ciclovias unidirecionais em ambos os lados da via.

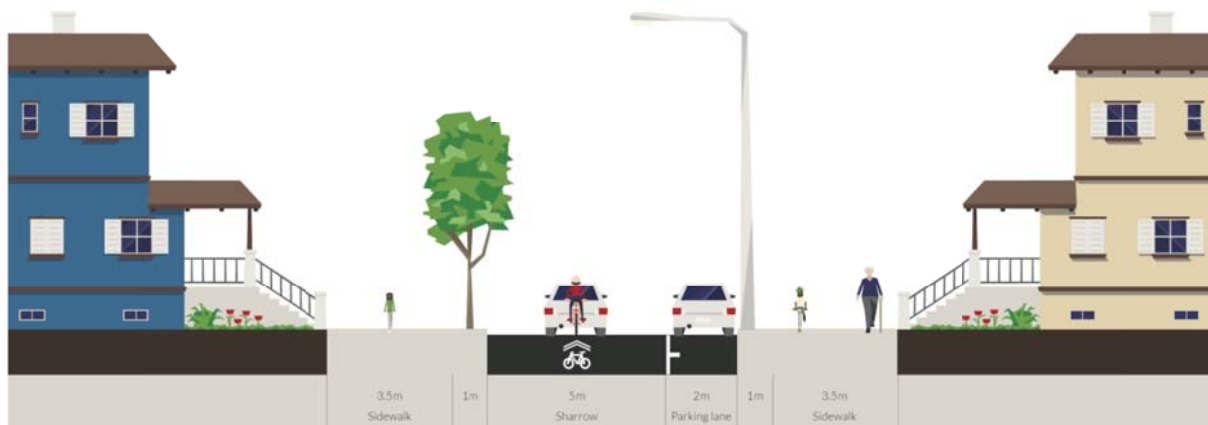
Figura 30: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Único (TIPO 1)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Local de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via.

Figura 31: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Único (TIPO 2)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Local de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e uso cicloviário compartilhado da faixa de rolamento.

Figura 32: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Duplo (TIPO 3)



Fonte: VERTRAG (2017)

Perfil viário referente às Vias Locais de sentido duplo.

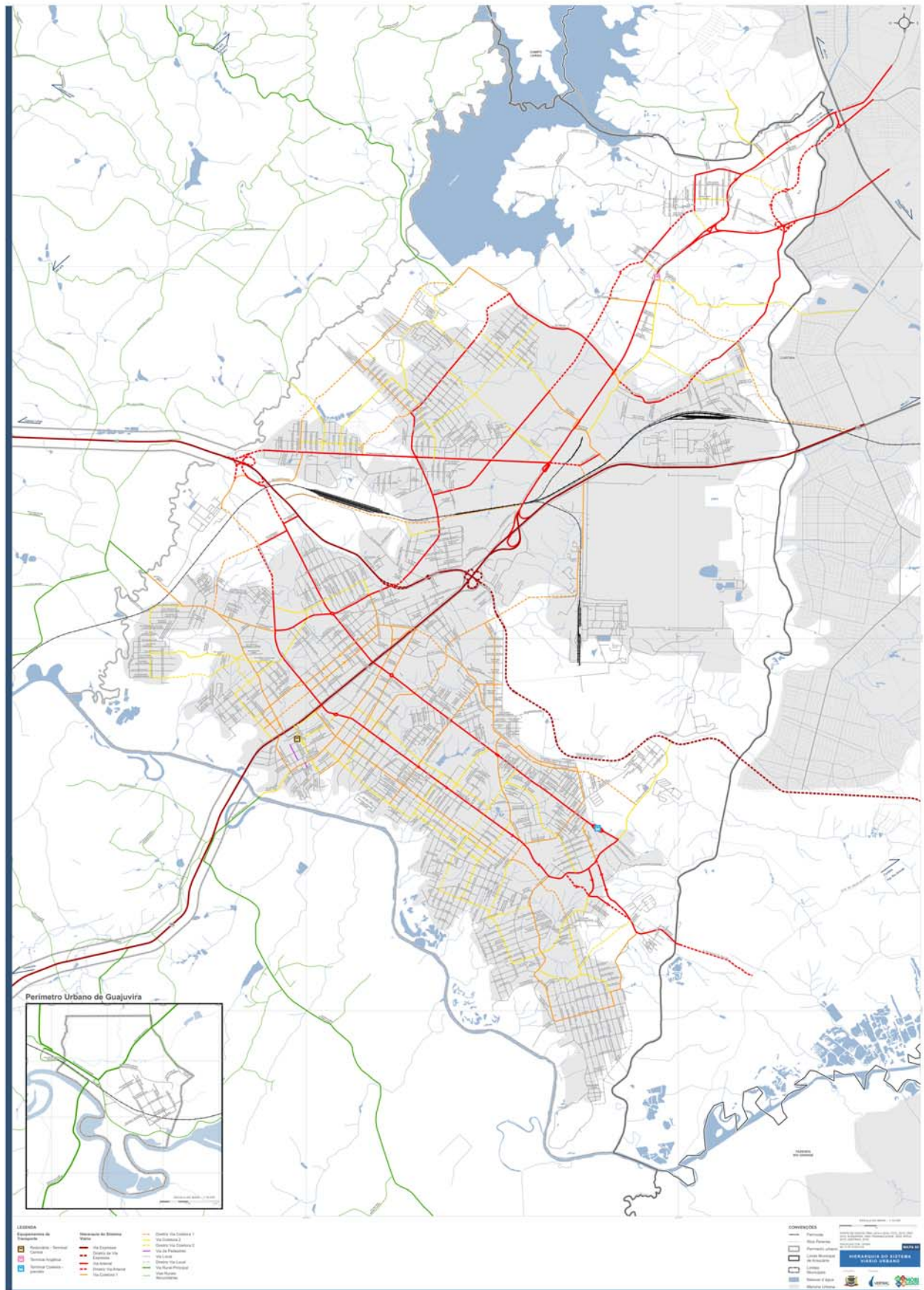
Figura 33: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Duplo (TIPO 4)



Fonte: VERTRAG (2017).

Perfil viário referente às Vias Locais de sentido duplo, com uso cicloviário compartilhado da faixa de rolamento.

MAPA DE HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO



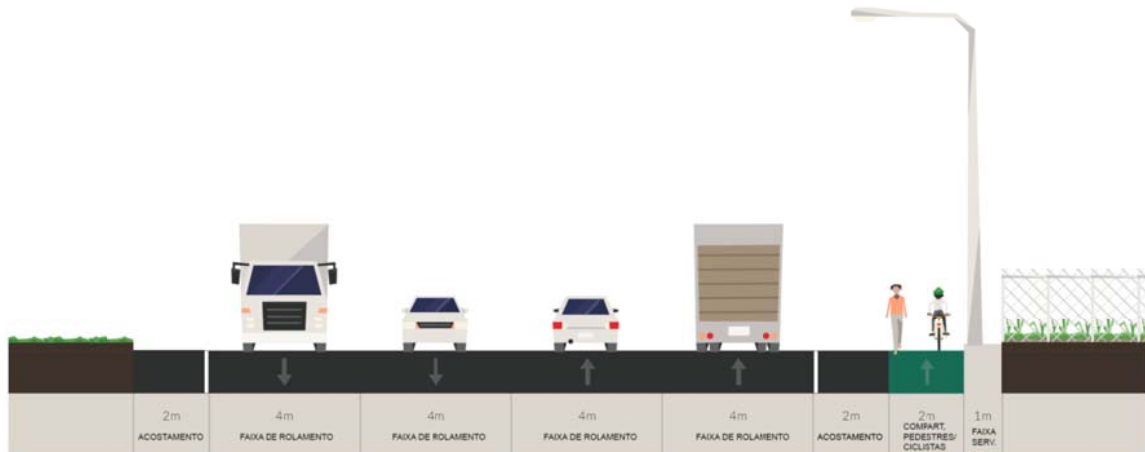
ANEXO II – QUADROS, PERFIS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS RURAIS

QUADRO 01 - CLASSIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DAS VIAS RURAIS HIERARQUIZADAS

TIPO	HIERARQUIA VIÁRIA RURAL			
	CAIXA DE VIA	ACOSTAMENTO	NÚMERO DE FAIXAS	FUNÇÃO
RURAL PRINCIPAL	20 metros (mínimo)	Sim, 2 metros para cada lado da via	Mínimo 1 faixa (3,5 metros) por sentido	Principais acessos da Zona Rural advindos da área urbana
RURAL SECUNDÁRIA	16 metros	Sim, 2 metros para cada lado da via	Mínimo 2 faixas, uma por sentido	Conexões entre as Vias Principais e vias de acesso local
DE ACESSO LOCAL	11 metros	Sim, 2 metros em um lado da via	Mínimo 2 faixas, uma por sentido	Acessos locais às propriedades rurais

PERFIS VIÁRIOS RURAIS

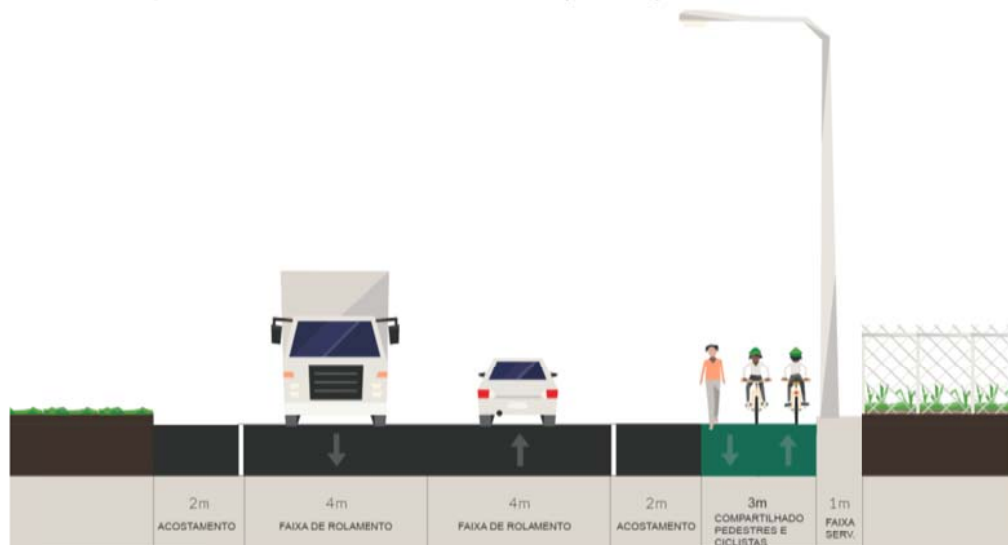
Figura 1: Perfil viário padrão da Via Rural Principal (TIPO 1).



Fonte: VERTRAG (2017).

Perfil viário referente às Vias Rurais Principais, com ciclofaixa.*

Figura 2: Perfil viário padrão da Via Rural Secundária (TIPO 2).



Fonte: VERTRAG (2017).

Perfil viário referente às Vias Rurais Secundárias, com ciclofaixa.*

Figura 3: Perfil viário padrão da Via de Acesso Local (TIPO 3).

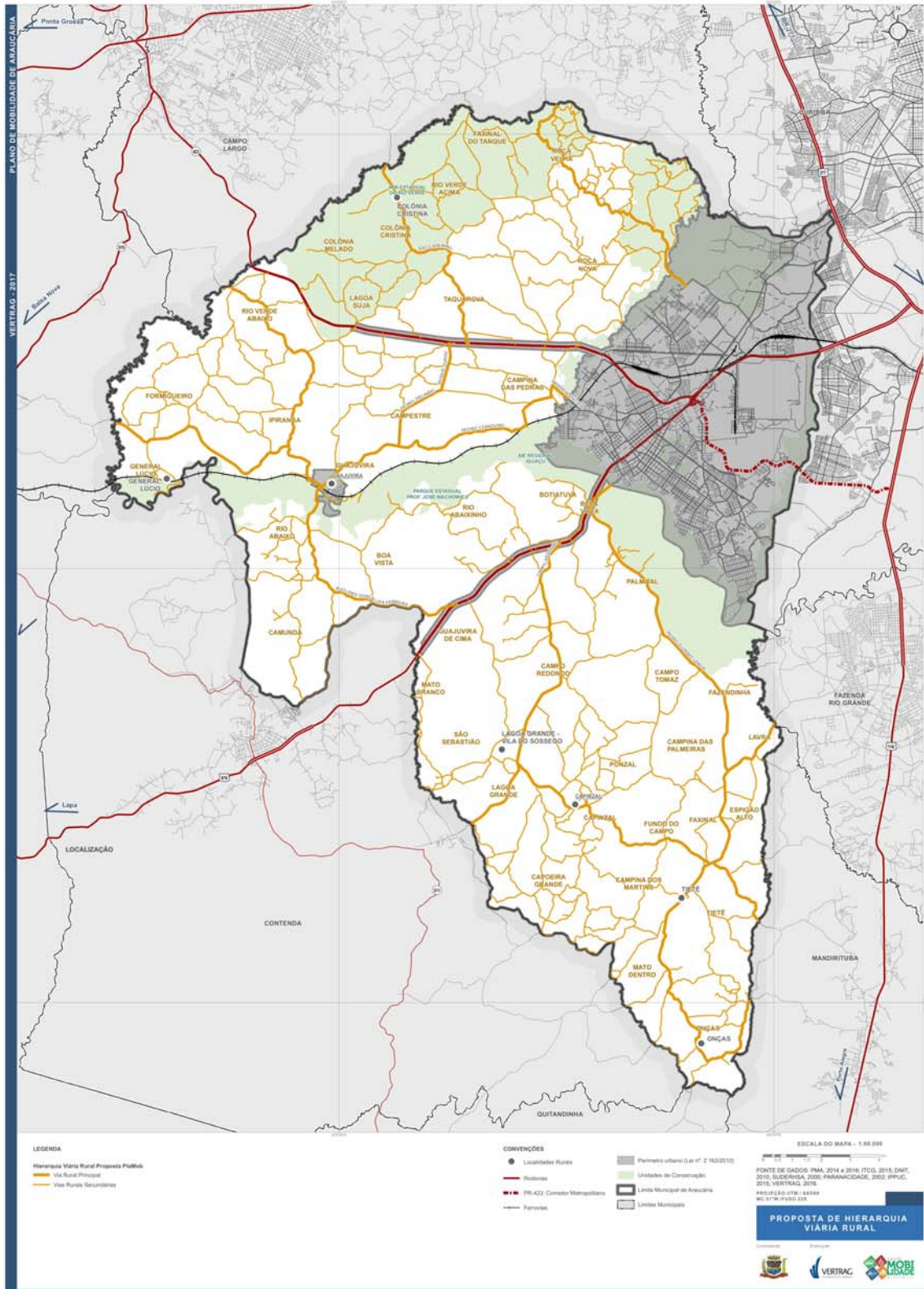


Fonte: VERTRAG (2017).

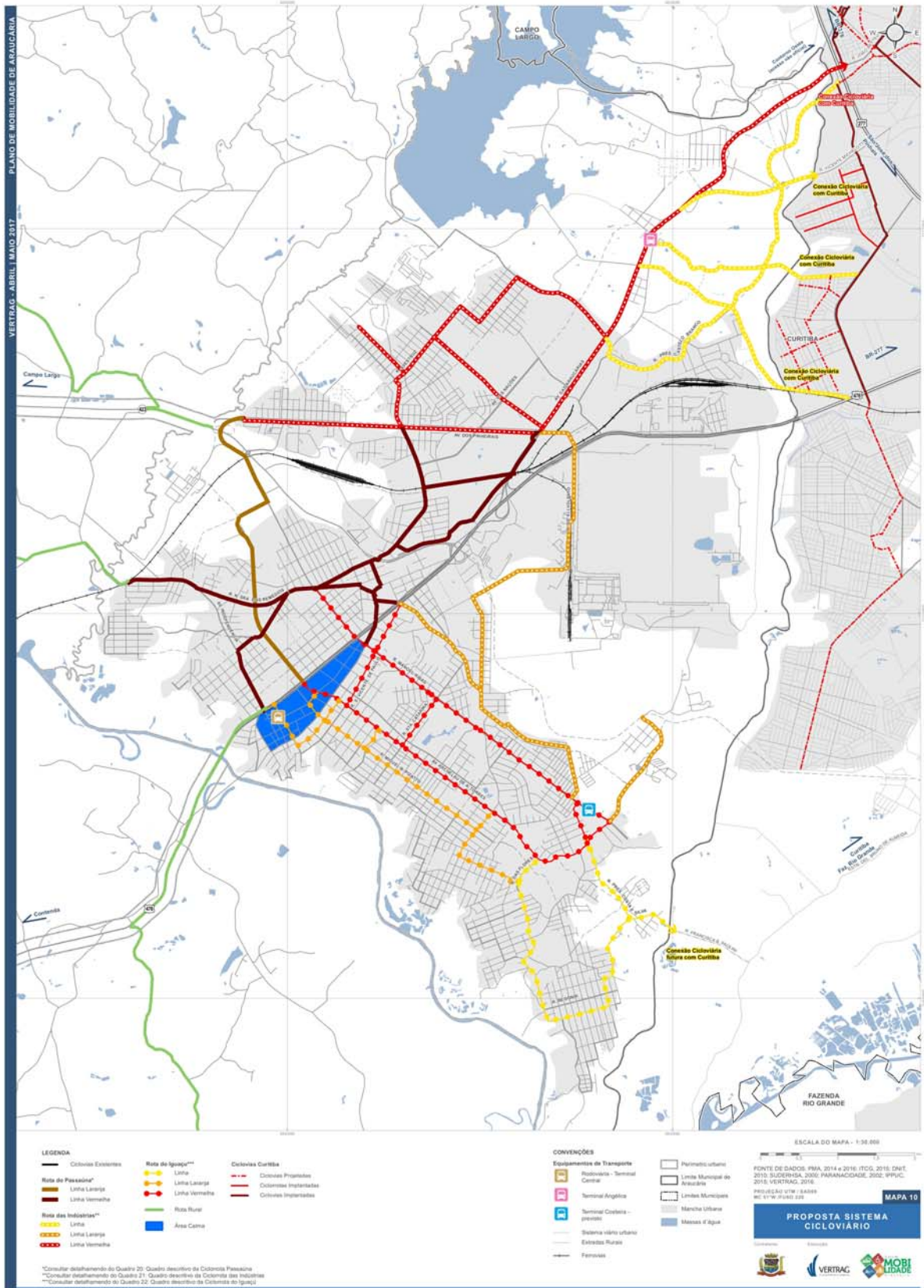
Perfil viário referente às Vias Rurais de Acesso Local, com via compartilhada para bicicletas.*

*Para áreas de características urbanas, considerar passeio de 3 metros junto à faixa de serviço.

MAPA DE HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO RURAL



ANEXO III – MAPA DE DIRETRIZES CICLOVIÁRIAS



Súmula: Institui o Plano de Ação e Investimentos do Plano de Mobilidade de Araucária enquanto referência técnica e orçamentária para o planejamento e gestão da Mobilidade no Município.

Art.1º Fica instituído o Plano de Ação e Investimentos – PAI/PlaMob, instrumento fundamental do Plano de Mobilidade de Araucária, enquanto referência técnica e orçamentária para o planejamento e gestão da Mobilidade no Município.

Parágrafo Único: O PAI/PlaMob encontra-se anexo a esta Lei e não deverá ser modificado sem o devido processo legal e a respectiva participação pública, salvo alterações já previstas nesta Lei.

Art.2º Esta lei integra a Política Municipal de Mobilidade.

§1º O Plano Municipal de Mobilidade de Araucária é o documento de referência técnica que contém a fundamentação e o detalhamento das propostas constantes no Plano de Ação e Investimentos, devendo permanecer disponível para consulta pública.

§2º As ações constantes no PAI/PlaMob deverão ser interpretadas de acordo com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e da Política Municipal de Mobilidade.

Art.3º O Poder Público Municipal deverá considerar as diretrizes, ações e orçamentos do Plano de Ação e Investimentos do PlaMob na formulação de sua política orçamentária, através de instrumentos orçamentários, considerando que podem existir variações no valor, fonte de financiamento e órgão responsável por implementar as ações justificáveis de acordo com a conjuntura.

§1º O PAI/PlaMob deverá ser integrado como anexo à Lei Municipal de Diretrizes Orçamentárias.

§2º O PAI/PlaMob deverá ser avaliado e revisado anualmente pelo Grupo Técnico Gestor da Mobilidade e sua revisão deverá ser aprovada pelo Conselho Municipal do Plano Diretor, ou outro que venha a substituí-lo, até o mês de maio de cada ano.

§3º O detalhamento do orçamento estimativo para cada ação, as fontes de recurso e os órgãos responsáveis pelas ações deverá ser realizado no prazo de 30 dias após a promulgação desta lei.

Art.4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

ANEXO I – PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTOS

ANEXO 1 – LEI Nº _____

INTERVENÇÕES EM CURTO PRAZO (2021)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 1	Articular para que se realizem as obras de melhorias no trecho urbano da BR-476	4,2 km	Construção de uma trincheira, duas passarelas, vias marginais e estacionamento de cargas e barreiras físicas	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano
	Elaborar/finalizar o projeto da PR-423 entre a área urbana de Araucária e Curitiba (Corredor Metropolitano)	9,0 km	Projeto associado ao Sistema Viário Básico de Araucária; Documentação técnica pronta para licitação da obra	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano/Maior conectividade da rede viária metropolitana/Maior disponibilidade de vias para o transporte público metropolitano
	Projeto e construção de uma trincheira entre Avenida João Bettge e Avenida das Araucárias	-	Ligação direta entre Av. das Araucárias e Avenida João Bettge construída	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Menores tempos de viagem do transporte público
	Elaborar projeto de diretrizes viárias que ligam o Contorno Sul até a Rua Pres. Castelo Branco e PR-421	1,8 km	Ligação direta entre Rua Pres. Castelo Branco e Rua Aracy de Carvalho Guimarães Rosa	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Menores tempos de viagem do transporte público
	Duplicação da ponte sobre o Rio Barigui que conecta a Rua Pres. Costa e Silva à Rua Francisca Paolini em Curitiba	200 m ²	Consolidação de corredor metropolitano de transporte público coletivo ao sul e acesso ao sul do município	Maior segurança na travessia/Maior conectividade da rede viária/Maior fluxo de transporte público/Maior fluxo de ciclistas
	Elaborar projeto da ampliação da caixa da Rua Pres. Costa e Silva	1,7 km	Consolidação de corredor metropolitano viário ao sul de Araucária	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público/Maior fluxo de ciclistas
	Formalizar municipalização da antiga PR-421 e da PR-423 existente no trecho urbano.	11,0 km	Autonomia na manutenção e fiscalização do trecho pelo município	Melhorias no conforto e segurança para o usuário das vias
	Projeto e construção da continuação da Rua Archelau de Almeida Torres ao sul encontrando com a Rua Pres. Costa e Silva	1,1 km	Ligação entre o principal binário da cidade com o corredor viário sul	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público
	Elaborar projeto das diretrizes transversais propostas no sul da cidade (continuação da Rua Alberto Rodrigues e da Rua Calistemon)	1,5 km	Consolidação de malha viária para maiores alternativas de deslocamento	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público
	Projeto e construção da continuação da Rua Miguel B. Pizzato, trecho	1,2 km	Consolidação de um dos principais binários do município que dá acesso ao centro da cidade	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público

INTERVENÇÕES EM CURTO PRAZO (2021)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	da Rua Alberto Rodrigues até a Rua Professora Maria Nassar Schaustek			
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua Alberto Karas e ponte sobre rio	0,5 km + ponte	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao Norte e dar continuidade à característica coletora da via. Potencial binário com a Francisco Dranka.	Amplia a mobilidade interbairros. Reduz conflitos com cargas na BR-476.
	Implantação das ligações faltantes da Rua Juruá e da Avenida Curitiba até a Avenida Manoel Ribas	0,6 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público
	Elaborar projeto da continuação da Rua Eli Volpato, passando pela Rua Cabo Antônio Machado até a Rua Lourenço Jasiocha	2,8 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul
	Elaborar projeto da Rua Vicente Budziak até a Avenida das Araucárias	3,3 km	Criar alternativa para a movimentação de cargas nos terminais ferroviários, além de ligação direta entre a Avenida das Araucárias e a PR-423	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano/Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Elaborar projeto da continuação da Rua Avestruz (Norte) e da Rua Andorinha	1,5 km	Consolidação de malha viária para maiores alternativas de deslocamento	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao norte/Maior número de vias para transporte público
EIXO 2	Elaborar projeto de duplicação da Avenida das Nações no trecho entre a ferrovia e a Avenida das Cerejeiras e projeto de duplicação da ponte sobre a ferrovia.	0,3 km + ponte	Consolidar o único trecho não duplicado da Avenida das Nações e dar continuidade à via arterial	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Maior número de vias para transporte público
	Projeto e construção dos trechos faltantes da Rua Curió em toda sua extensão, integrando-a a Avenida dos Pinheirais, realizando o fechamento de interseções e implantando os retornos necessários.	1,4 km + 13 fechamentos + 4 retornos	Consolidação da Avenida dos Pinheirais com vias separadas por canteiro central	Maior conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao norte/Maior número de vias para transporte público
	Elaborar projeto da continuação da Avenida dos Pinheirais conectando-a com a Rua Eli Volpato	0,6 km	Conexão entre Avenida dos Pinheirais, Avenida das Araucárias, BR-476 e Rua Eli Volpato	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
		0,3 km	Readequar a interseção para	Maior conectividade da rede

INTERVENÇÕES EM CURTO PRAZO (2021)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Projeto e readequação geométrica da interseção entre Avenida das Araucárias e Avenida dos Pinheirais		contemplar os novos movimentos previstos pelas diretrizes propostas	viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e implantação da rotatória entre a Rua das Flores e a Rua Maranhão	7 m	Ordenar os movimentos na interseção e possibilitar maior segurança nas conversões à esquerda	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Maior número de vias para transporte público/Menor número de acidentes de trânsito
	Projeto e construção do viaduto entre a Avenida das Nações e a PR-423	1 km + viaduto	Separação entre tráfego rodoviário e urbano dando fluidez a uma interseção crítica atualmente	Menor número de acidentes de trânsito/Menores tempos de viagem para o transporte público
	Projeto e construção parcial do trevo que liga a PR-423 e a BR-476	0,2 km	Consolidação de interseção entre as principais vias expressas da cidade	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Maior número de vias para transporte público/Menor número de acidentes de trânsito
	Projeto e construção da diretriz viária que conecta a Rua Paulo Alves Pinto com a Rua Guanabara.	0,1 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Elaborar projeto de ponte sobre a ferrovia na interseção entre a continuidade da Rua Eli Volpato e a continuidade da Avenida dos Pinheirais	400 m ²	Conexão entre Avenida dos Pinheirais e Rua Eli Volpato no intuito de consolidar o anel viário de cargas	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior produtividade do setor industrial
	Projeto e execução da obra de aumento da capacidade da rotatória entre a Avenida N. Sra. dos Remédios e Rua Agrimensor Carlos Hasselman	-	Aplicar melhorias geométricas para evitar o congestionamento na interseção	Maior conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Melhoria de via para transporte público
EIXO 2	Projeto e pavimentação da segunda pista da Avenida das Nações a partir da Avenida dos Pinheirais em direção ao norte	0,5 km	Dar continuidade a uma via arterial importante para o transporte público na cidade	Maior conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Melhoria de via para transporte público
	Implantar interseção entre Avenida das Nações e Avenida dos Pinheirais	-	Ordenar os movimentos de interseção entre duas vias arteriais	Maior conectividade da rede viária/Menor número de acidentes de trânsito
	Implantar interseção entre Rua Avestruz e Rua Galha Azul	-	Ordenar os movimentos de interseção entre duas vias arteriais	Maior conectividade da rede viária/Menor número de acidentes de trânsito
	Implantar interseção de encontro da Rua Maranhão com a Rua Archelau de Almeida Torres	-	Ordenar os movimentos de interseção entre via arterial e coletora 1	Maior conectividade da rede viária/Menor número de acidentes de trânsito
	Projeto e readequação	2		Ampliar a segurança nas

INTERVENÇÕES EM CURTO PRAZO (2021)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	geométrica da interseção de encontro entre a Avenida das Cerejeiras e a Avenida dos Pinheirais	conjunto s de semáforos	Melhorar a segurança do cruzamento entre vias arteriais, itinerário de transporte público.	travessias do sistema de transporte público em vias arteriais. Redução dos acidentes de trânsito. Ampliar a conectividade no sistema arterial Norte.
	Elaborar o projeto e construção do viaduto da BR-476 com o Terminal Central	1 projeto + construção	Segregar o tráfego urbano do tráfego rodoviário dando continuidade ao centro da cidade tanto ao norte quanto ao sul da BR-476	Maior conectividade da rede viária/Menor número de acidentes de trânsito/Maior número de via para transporte público
	Projeto e regularização de todas as travessias em nível entre sistema viário urbano e ferrovia	4	Aumentar a segurança na travessia do corredor ferroviário	Menor número de acidentes de trânsito
	Estudo de demanda por estacionamento rotativo na cidade	-	Entender as demandas por estacionamento na cidade	Maior sustentabilidade ao sistema de estacionamento rotativo/Maior diversificação modal
	Regulamentar o trânsito de cargas na cidade e elaborar projeto de readequação do pavimento no anel de cargas	4,4 km	Regulamentar o trânsito de cargas na cidade	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano/Menor nível de saturação das vias
	Elaborar projeto e pavimentar pelo menos 30% das vias rurais definidas como principais	22 km	Promover melhorias para a mobilidade na zona rural	Maior integração entre os polos rurais de produção/Maior produtividade da atividade agropecuária de Araucária
EIXO 3	Executar projetos complementares e implantar o Terminal Costeira ou outro meio de integração de transporte urbano na região sul.	-	Criar um sistema de integração na região sul tanto para o transporte urbano quanto para o metropolitano	Menor tempo de viagem do TPC/Menores custos operacionais do TPC/Maior número de passageiros do TPC
	Projeto e readequação do Terminal Angélica	-	Ordenar os movimentos da interseção e otimizar a operação dos ônibus	Maior conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao norte/Melhoria de vias para transporte público
	Implantar os "nós" intermodais nos três terminais de integração de Araucária	3	Implementar o conceito de "nós" intermodais estimulando a utilização de mais de um modal para o deslocamento urbano e metropolitano	Aumento da frota e estacionamentos para bicicletas/Aumento do número de ciclistas/Maior acessibilidade para pedestres/Maior quantidade de informação aos usuários/Maior número de passageiros do TPC
	Elaborar um plano operacional do sistema de transporte urbano, contando com pesquisa Origem-Destino	-	Verificar com maior precisão a matriz de desejo de viagens dentro do município para planejar a rede de transporte público coletivo em termos operacionais	Estudos para a mobilidade coletiva da cidade
	Instituir Política Tarifária considerando a tarifa urbana e a tarifa rural independentes.	-	Segregar tarifa urbana de tarifa rural dando maior autonomia para o município calcular suas tarifas	Menor custo do TPC urbano/Mais passageiros
	Instalar equipamentos e	-	Consolidar uma política de	Maior quantidade de informações

INTERVENÇÕES EM CURTO PRAZO (2021)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	sistema de informação sobre itinerários e horários a serem cumpridos, inicialmente nos terminais e principais pontos de parada do TPC		comunicação eficiente ao usuário do TPC	ao usuário de transporte público coletivo/Maior número de passageiros
EIXO 4	Projeto e ampliação do calçamento pela Rua Presidente Carlos Cavalcanti	0,2 km	Implementar uma via para pedestres na Área Calma proposta para a cidade	Aumento de fluxo de pedestres/Menor número de acidentes de trânsito
	Projeto e construção do modelo de interseção da Área Calma no primeiro quadrilátero contendo a Rua Francisco Xavier da Silva, BR-476, Rua Cel. João Antônio Xavier e Avenida Vitor do Amaral	11	Começar a consolidação da Área Calma no centro de Araucária	Menor número de acidentes de trânsito/Aumento do fluxo de bicicletas e de estacionamentos para bicicletas/Diminuição de níveis de congestionamento na área central
	Adotar padrões de acessibilidade universal (rampas, elevadores, plataformas elevatórias, piso tátil de alerta e direcional, etc.) nos projetos de terminais, estações e pontos de parada.	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Número de terminais, estações e pontos de paradas adequados aos padrões de acessibilidade universal (unidade).
	Implantar sinalização informativa e direcional, conforme consta na NBR 9050, nos terminais, estações e pontos de parada	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Número de terminais, estações e pontos de paradas adequados aos padrões de acessibilidade universal (unidade).
	Eliminar as barreiras à circulação existentes no interior ou entorno das edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público.	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Porcentagem de edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público adaptados para acesso e utilização de pessoas com necessidades especiais ou restrições de mobilidade (%)
	Projeto e implantação das ciclorrotas Iguazu e Passaúna	44,5 km	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas
EIXO 4	Criar um Observatório da Mobilidade Ativa	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Maior quantidade de informações ao usuário de transporte ativo/Aumento do fluxo de ciclistas
	Promover campanhas e programas educativos permanentes sobre mobilidade ativa – ciclomobilidade	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Maior quantidade de informações ao usuário de transporte ativo/Aumento do fluxo de ciclistas

INTERVENÇÕES EM CURTO PRAZO (2021)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Criar mecanismos de aluguel de bicicletas nos "nós" intermodais primeiramente nos terminais de ônibus e posteriormente nos demais "nós"	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas
	Projetar design-padrão de equipamentos e sinalização do sistema cicloviário	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas
	Identificar e projetar os espaços para a instalação de paraciclos em áreas públicas, faixas de serviço, edifícios públicos, e comércio de grande porte	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas
	Projetar e implantar bicicletários e infraestrutura de apoio nos terminais de transporte	3	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas
	Projeto, requalificação e ampliação de passarela entre o Jardim Alvorada e o Thomaz Coelho, por sobre a ferrovia	-	Acessibilidade universal na passarela sobre a ferrovia	Melhoria em equipamentos para pedestres/Maior fluxo de pedestres na região
EIXO 5	Contratação de novos servidores públicos, sendo no mínimo 01 (um) profissional de nível superior com conhecimento em áreas afins e 02 (dois) técnicos de nível médio com conhecimento em georreferenciamento	-	Fortalecer o quadro técnico da prefeitura na gestão e monitoramento das ações do PlaMob	Maior número de funcionários qualificados para a implementação do PlaMob/Maior monitoramento das atividades relacionadas ao PlaMob
	Elaboração de estudo para a implantação do Sistema de Informações Integradas (InfoMob), que integre especialmente os dados de uso e ocupação do solo em relação aos dados relativos à mobilidade	-	Introduzir a organização do sistema de informações proposto	Padronização dos processos para avaliação e acompanhamento de políticas propostas pelo PlaMob
	Aquisição de equipamentos e softwares para a gestão do InfoMob	-	Consolidar na prefeitura a gestão do InfoMob e das ações do PlaMob	Maior número de funcionários qualificados para a implementação do PlaMob/Maior monitoramento das atividades relacionadas ao PlaMob
EIXO 5	Fortalecimento da Câmara Técnica de Mobilidade, parte integrante do Conselho Municipal do Plano Diretor ou outro que o substitua, que deverá	-	Fortalecer e retomar as atividades de instância participativa sobre a mobilidade dentro das atividades do Conselho Municipal do Plano Diretor ou outro que o substitua	Maior contribuição da população para a avaliação e monitoramento das ações propostas pelo PlaMob

INTERVENÇÕES EM CURTO PRAZO (2021)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	emitir seu parecer técnico nos casos de alterações significativas da legislação que regulamenta o Plano de Mobilidade			
	Criação e divulgação de espaço exclusivo para Mobilidade no portal eletrônico da Prefeitura	-	Fortalecer canal de comunicação com a população sobre as atividades elaboradas a partir do PlaMob	Maior contribuição da população para a avaliação e monitoramento das ações propostas pelo PlaMob

INTERVENÇÕES EM MÉDIO PRAZO (2026)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 1	Projeto e readequação do pavimento das vias do Anel de Cargas	4,4 km	Segregar o tráfego de cargas do tráfego urbano criando um anel de cargas próximo ao setor industrial e regulamentando a circulação de cargas nas demais áreas da cidade	Diminuição da circulação de veículos de carga no tecido urbano
	Construção da continuidade da PR-423 conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	9,0 km	Conexão direta de Araucária com a BR-116 passando por Curitiba.	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano /Maior conectividade da rede viária metropolitana/Maior número de vias para o transporte público metropolitano
	Projeto e construção da trincheira entre a continuidade da Rua Eli Volpato ao sul e PR-423	-	Conectar a Eli Volpato com o Sistema Viário Básico ao sul da BR 476 e possibilitar acesso e movimentos na interseção.	Maior conectividade da rede viária e aumento da acessibilidade ao principal local de emprego (REPAR)
	Elaborar projeto de duplicação da PR-421	2,2 km	Definição de responsabilidades e elementos para a licitação da obra.	Integração entre níveis de governo/parcerias público-privadas/captação de recursos.
	Construção das diretrizes viárias e interseções que ligam o contorno até a Avenida Castelo Branco e PR-421, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	1,8 km	Ligação direta entre Avenida Castelo Branco e Rua Aracy de Carvalho Guimarães Rosa	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Redução dos tempos de viagem do transporte público
	Construção da ampliação da Rua Costa e Silva, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	1,7 km	Consolidação de corredor metropolitano viário ao sul de Araucária	Maior densidade e conectividade da rede viária metropolitana/Menor nível de saturação das vias ao sul/Melhoria na integração entre o transporte público municipal e o metropolitano
	Promover a integração da rede proposta de ciclovias para Araucária com a rede de Curitiba.	-	Consolidar as ligações cicloviárias ao Norte e ao sul com Curitiba.	Integração entre níveis de governo/ Extensão e conectividade entre as redes cicloviárias
	Projeto e construção da ligação entre BR-476 e Avenida Castelo Branco	2,1 km	Consolidar a ligação entre a Avenida Castelo Branco e a BR-476 permitindo novas alternativas de acesso de cargas ao setor indústria	Diminuição da circulação de veículos de carga e redução da emissão de CO ² no tecido urbano
	Projeto e construção da passagem elevada da Rua Pedro de Alcântara Meira até a Avenida dos Pinheirais (eixo arterial Leste-Oeste), atravessando a PR-423	1,4 km + viaduto	Consolidar importante ligação a oeste da cidade, entre duas vias arteriais (Rua Pedro de Alcântara e Avenida dos Pinheirais) sobre a PR-423	Maior segurança na travessia da PR-423 /Extensão e conectividade da rede viária arterial e do transporte público.
	Projeto e construção das complementações diretrizes viárias transversais propostas no sul da	1,5 km	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao sul com o sistema arterial e o transporte	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao

INTERVENÇÕES EM MÉDIO PRAZO (2026)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	cidade (continuação da Rua Alceu da Silva Oliveira, Rua Alberto Rodrigues e da Rua Calistemon), conforme projeto elaborado (Curto Prazo)		coletivo	sul/Ampliação das conexões ao transporte coletivo
	Projeto e construção da diretriz de continuação da Avenida das Nações até o Terminal Angélica	2,2 km	Construir via arterial paralela à Avenida das Araucárias ampliando as alternativas de mobilidade na região norte de Araucária	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Mais vias para transporte público/Diminuição do tempo de viagem do transporte público
	Construção da continuação da Rua Avestruz (Norte) e da Rua Andorinha, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	1,5 km	Conexão do sistema arterial Norte	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao norte/Extensão da rede de transporte público
	Projeto e construção da diretriz do trecho sul da Rua Avestruz	0,7 km	Consolidar ligação direta entre a Avenida dos Pinheirais e Rua Avestruz conectando rede viária coletora sentidos norte-sul e Leste-Oeste	Maior densidade e conectividade da rede viária /Menor nível de saturação das vias
	Construção da diretriz de continuação da Rua Eli Volpato, passando pela Rua Cabo Antônio Machado até a Rua Lourenço Jasiocha e readequação geométrica da interseção com a Rua Marcelino Jasisnski, conforme projeto elaborado (Curto Prazo).	2,8 km	Consolidação de via coletora e anel de cargas com ligação direta entre região da REPAR e Avenida dos Pinheirais	Maior densidade e conectividade da rede viária/Redução do congestionamento nas interseções
	Construção de ponte e rebaixamento da ferrovia na interseção entre a continuidade da Rua Eli Volpato e a continuidade da Avenida dos Pinheirais, conforme projeto elaborado (Curto Prazo).	400 m ² + obra ferroviária	Conexão entre Avenida dos Pinheirais, Avenida das Araucárias, BR-476 e Rua Eli Volpato	Maior densidade e conectividade da rede viária
	Projeto e implantação da adequação geométrica da interseção entre a Rua Costa e Silva e a Rua Minas Gerais	0,1 km	Consolidar interseção chave para a operação do transporte metropolitano no Terminal Costeira	Maior conectividade da rede viária SUL /Melhoria nas vias e integração para o transporte público
EIXO 2	Projeto e implantação da adequação geométrica da interseção entre a Rua Santa Catarina e a Rua Manoel Ribas	-	Melhoria da fluidez e segurança no cruzamento entre arterial e coletora 1	Maior conectividade da rede viária/redução de congestionamento/Melhoria das vias para o transporte público
	Elaborar projeto e construção do trecho da diretriz da Rua Francisco Galarda/Travessa Thomaz Coelho até a Rua Francisco Orlikoski e a conexão com Curitiba	1,1 km	Consolidar alternativa de conexão vindo de Curitiba via BR- 476 com a Avenida das Araucárias	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Elaborar projeto executivo da diretriz da perimetral oeste	3,4 km	Preparação de elementos para a licitação da obra	Integração entre níveis de governo para definição de responsabilidades para execução da obra
	Duplicar a Rua N. Sra. Dos Remédios no trecho de pista simples	0,4 km	Dar continuidade à característica arterial da via	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Implantar interseção entre a Avenida N. Sra. Dos Remédios e Rua Alfred Charvet	-	Ordenar os movimentos na interseção entre duas vias arteriais	Maior conectividade da rede viária/Menor número de acidentes de trânsito
	Elaborar projeto de duplicação da Rua Pedro de Alcântara Meira em toda sua extensão	1,4 km	Dar continuidade à característica arterial da via	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
Construção da continuação da Rua Vicente Budziak até a Avenida das	3,3 km	Criar alternativa para a movimentação de cargas nos	Maior produtividade do setor industrial/Menor circulação de	

INTERVENÇÕES EM MÉDIO PRAZO (2026)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Araucárias, conforme projeto elaborado anteriormente (Curto Prazo)		terminais ferroviários, além de ligação direta entre a Avenida das Araucárias e a PR-423	veículos de carga em meio urbano/Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Construção da continuação da Avenida dos Pinheirais conectando-a com a Rua Eli Volpato e regularização da travessia em nível da diretriz com o ramal ferroviário Imcopa, conforme projeto elaborado anteriormente (Curto Prazo)	0,6 km + interseção em nível com ferroviária	Conexão entre Avenida dos Pinheirais, Avenida das Araucárias, BR-476 e Rua Eli Volpato	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Maior produtividade do setor industrial
	Construção da duplicação da Avenida das Nações desde a ferrovia até a Avenida das Cerejeiras e duplicação da ponte sobre a ferrovia conforme projeto elaborado anteriormente (Curto Prazo)	0,3 km + ponte	Consolidar o único trecho não duplicado da Avenida das Nações e dar continuidade à via arterial	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias/Maior número de vias para transporte público
	Projeto e readequação da Avenida da Natureza conectando-a a Rua das Flores	0,4 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretriz de continuação da Rua Padre José Damek até a Rua Vitório Perreto	0,3 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretriz de continuação da Rua Bernardo Frederico Michel até a Rua Targino Silva	0,8 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretriz que parte da Avenida da Independência até a Rua Hugo Alencastro Cordeiro concordando com a Avenida César Hasselman	1,1 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretriz de continuação da Avenida César Hasselman até a Rua Pedro de Alcântara Meira e até a Rua Nicolau Merhy e regularização da travessia em nível da diretriz com o ramal ferroviário	1,4 km + travessia em nível	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretriz de continuação da Rua Vereador Valentim Wolski até a Rua Rosália Kaminski	0,1 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção de diretriz viária conectando a Rua Francisco Gondek com a continuidade da Rua Vicente Budziak	0,2 km	Conexão entre a diretriz proposta e a malha viária existente	Maior densidade e conectividade da rede viária
EIXO 2	Projeto e construção da diretriz viária da Rua Joana Geraldello até a Avenida das Araucárias	0,4 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da readequação geométrica da Avenida Castelo Branco	3,8 km	Consolidar a Avenida Castelo Branco como alternativa à Avenida das Araucárias	Maior densidade e conectividade da rede viária
	Projeto e construção da diretriz de	0,9 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de

INTERVENÇÕES EM MÉDIO PRAZO (2026)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	continuação da Rua Coleiro até a Rua Antônio Mikosz			saturação das vias
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua Segismundo Kucheny até a Rua Minas Geral.	0,9 km	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao sul e dar continuidade à característica coletora da via	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua Joval de Paula Souza entre a Rua Luiz Francheschi e a Rua Presidente Castelo Branco e ponte sobre rio	0,7 km + ponte	Estruturar e ampliar mobilidade no bairro Thomaz Coelho. Ligação entre o Coletor norte.	Maior densidade e conectividade entre coletoras norte/Menor nível de saturação das vias que conectam com Curitiba.
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua Francisco Galarda/Travessa Thomaz Coelho até a Rua Leocádia Skczypek Belo e conexão com Curitiba e pontes sobre os rios	1,2 km + 4 pontes	Estruturar bairro Thomaz Coelho. Ligação entre as arteriais norte e Perimetral Oeste. Consolidar mais uma alternativa de ligação com Curitiba.	Maior densidade e conectividade da rede viária coletora Norte. Amplia mobilidade do tráfego de cargas. Redução do tempo de viagem sentido leste/oeste entre Tomaz Coelho e Passaúna
	Projeto e construção do trecho da diretriz da Rua Ladislau Gembaroski até a Rua Francisco Orlikoski e conexão com Curitiba, readequação geométrica da interseção com a Rua Presidente Castelo Branco e ponte sobre rio.	2,0 km + readequação geométrica + ponte	Estruturar bairro Thomaz Coelho. Ligação entre as arteriais norte e consolidar mais uma alternativa de ligação com Curitiba.	Ampliação da acessibilidade ao Transporte Pública (Terminal Angélica) Maior densidade e conectividade da rede viária Coletora Norte/Menor nível de saturação das vias arteriais Norte
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua Sonia Bodziak até suas conexões com a perimetral oeste, readequação geométrica da interseção com a Rua Silvio Cantele e pontes sobre rios	1,8 km + readequação geométrica + 2 pontes	Ampliar as alternativas de conexão do bairro e dar continuidade à característica coletora da via	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul
	Projeto e implantação da readequação estrutural e duplicação de ponte sobre ferrovia na Rua Luís Franceschi	-	Ampliar a capacidade de travessia da BR 476 no acesso a REPAR e região Norte da cidade.	Maior conectividade da rede viária entre o sistema arterial e o coletor. Reduzir os conflitos entre cargas e tráfego local.
	Aprimorar a gestão de estacionamentos públicos em geral no município.	-	Estabelecer maior controle e monitoramento da demanda por estacionamento público na cidade	Melhor delimitação do estacionamento rotativo/Melhorias dos indicadores de mobilidade no centro
	Projeto e pavimentação de pelo menos 30% das vias rurais definidas como principais	22 km	Promover melhorias para a mobilidade na zona rural	Maior integração entre os polos rurais de produção/Maior produtividade da atividade agropecuária de Araucária
EIXO 3	Implantar os "nós" intermodais nos demais pontos da cidade	4	Implementar o conceito de "nós" intermodais estimulando a utilização de mais de um modal para o deslocamento urbano e metropolitano	Aumento da frota e estacionamentos para bicicletas/Aumento do número de ciclistas/Maior acessibilidade para pedestres/Maior quantidade de informação aos usuários/Maior número de passageiros do TPC
	Projeto e readequação o Terminal Angélica, conforme estudo do PlaMob para longo prazo	-	Ordenar os movimentos da interseção e otimizar a operação dos ônibus	Maior conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao norte/Melhoria de vias para transporte público
	Readequar os itinerários das linhas metropolitanas para que atendam somente os terminais de integração	-	Segregar transporte urbano de transporte metropolitano tendo como ponto de integração os Terminais de "ponta"	Maior autonomia do planejamento de transportes municipal e cálculo da tarifa urbana

INTERVENÇÕES EM MÉDIO PRAZO (2026)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Instalar faixas preferenciais para ônibus, principalmente nos eixos inter-terminais, de acordo com plano operacional de transporte coletivo definido em curto prazo.	-	Tornar o Transporte Público Coletivo urbano competitivo frente ao transporte individual	Menor tempo de viagem no TPC/Mais passageiros/Maiores velocidades médias do TPC
	Aprimorar e padronizar os procedimentos de monitoramento, avaliação e fiscalização do serviço de transporte público, vinculado a uma base de dados digital	-	Tornar digital e remoto todo o controle e monitoramento de indicadores do TPC	Maior confiabilidade para o TPC urbano
EIXO 4	Projeto e construção do modelo de seção viária e interseção da Área Calma no segundo quadrilátero contendo primeiramente a Rua Archelau de Almeida Torres, BR-476, Rua Cel. João Antônio Xavier e Avenida Vitor do Amaral	7	Consolidação da Área Calma no centro de Araucária	Menor número de acidentes de trânsito/Aumento do fluxo de bicicletas e de estacionamentos para bicicletas/Diminuição de níveis de congestionamento na área central
	Projeto e construção do modelo de seção viária e interseção da Área Calma no terceiro quadrilátero contendo a Rua Archelau de Almeida Torres, BR-476, Avenida Manoel Ribas e Avenida Doutor Vitor do Amaral.	3	Consolidação da Área Calma no centro de Araucária	Menor número de acidentes de trânsito/Aumento do fluxo de bicicletas e de estacionamentos para bicicletas/Diminuição de níveis de congestionamento na área central
	Projeto e implantação das ciclorrotas Indústrias e a ciclovia rural	73 km	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano e rural de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas
	Adequar a acessibilidade universal as edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público, conforme disposições da norma da ABNT - NBR 9050.	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Porcentagem de edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público adaptados para acesso e utilização de pessoas com necessidades especiais ou restrições de mobilidade (%)
	Avaliar a possibilidade de instalar dispositivo em parte dos veículos do transporte público coletivo destinado ao transporte seguro de bicicletas	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas

INTERVENÇÕES EM LONGO PRAZO (2031)				
Eixo Estratégico	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 1	Construir a duplicação da PR-421, conforme projeto elaborado anteriormente	2,2 km	Consolidar alternativa de acesso ao município pela PR-421	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Menor tempo de viagem do transporte público/Ampliação da conectividade da rede viária
	Projeto e implantação da requalificação e Ampliação de Ponte sobre ferrovia na Av. das Araucárias.	-	Ampliar a segurança e fluidez do trânsito	Maior conectividade da rede viária. Redução dos conflitos entre modos de transporte.
EIXO 2	Construir a diretriz perimetral oeste proposta e pontes sobre rio, conforme projeto elaborado anteriormente	3,4 km + 3 pontes	Criar alternativa para o tráfego periférico de veículos, ligando a BR 476 e PR 423, além de aumentar a conectividade com a Avenida das Araucárias e a Avenida dos Pinheirais.	Redução dos conflitos com veículos de carga em meio urbano/ Redução do congestionamento saturação das vias
	Projeto e construção da continuação da Rua Alfredo Mattioli sob a BR-476 conectando-a com a Rua Papa João XXIII	0,5 km + trincheira	Alternativa para a transposição à BR-476 pelo trânsito urbano, descongestionando a travessia pela Avenida Manoel Ribas.	Maior segurança na travessia da BR-476/Diminuição do tempo de viagem do TPC/Aumento da conectividade da malha viária
	Projeto e construção da diretriz de continuidade da Av. das Nações até a Av. Centenário com requalificação das Ruas José Leal de Oliveira e Rua Joana Geraldello	1,4 km	Consolidar anel arterial Norte e nova alternativa de acesso ao SVB	Maior densidade e conectividade da rede viária/Redução do congestionamento /Mais vias para transporte público/Diminuição do tempo de viagem do transporte público
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Avenida Centenário conectando com a Rua Presidente Castelo Branco	0,6 km	Complementação do anel arterial Norte	Maior densidade e conectividade da rede viária ARTERIAL NORTE /Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua José Leal de Oliveira até a Rua Joana Geraldello	0,5 km	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao norte da Avenida das Araucárias e dar continuidade à característica coletora da via.	Maior densidade e conectividade entre coletoras norte/Menor nível de saturação das vias que conectam com Curitiba.
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua Targino Silva	0,5 km	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao sul e dar continuidade à característica coletora da via.	Maior densidade e conectividade da rede viária coletora sul/Amplia a mobilidade deslocamento interbairros na região oeste.
	Construção da duplicação da Rua Pedro de Alcântara Meira em toda sua extensão	1,4 km	Ligar o trecho Norte do sistema arterial com o entroncamento da PR-423.	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias arteriais/ extensão da rede de transporte público
	Projeto e complementação da pavimentação das vias rurais principais	30,0 km	Promover melhorias para a mobilidade na zona rural	Maior integração entre os polos rurais de produção/Maior produtividade da atividade agropecuária de Araucária
EIXO 3	Definição da Avenida Manoel Ribas como principal eixo de transporte público da cidade, readequando todo seu perfil viário, conforme projeto elaborado anteriormente.	3,6 km	Consolidar eixo para a priorização do transporte de massa e criar alternativa modal para o transporte coletivo da cidade	Maior velocidade do transporte público/Maior diversidade dos modos de transporte/Maior frequência de atendimento do transporte público
EIXO 4	Projeto e implantação de microrredes cicláveis que conectam os equipamentos públicos, educacionais, e áreas de lazer as ciclorrotas propostas.	-	Consolidar microrredes cicláveis ligando equipamentos públicos à rede principal de ciclorrotas por bairros	Aumento da extensão e conectividade do sistema cicloviário

ANEXO 5

Ata da Conferência Pública do PlaMob

A Coordenadora do Plano de Mobilidade de Araucária Sra. Natália Mealha Cabrita cumprimenta os presentes e dá início à Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária às nove horas e trinta minutos: Bom dia, senhoras e senhores. Em nome da Prefeitura do Município de Araucária iniciamos neste momento a Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Araucária, com o objetivo de avaliar, propor e deliberar sobre a aprovação, adequação e complementação da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade. O Plano de Mobilidade iniciou em 2016. Ao longo deste período foram realizadas consultas públicas, Reuniões Comunitárias e Audiências Públicas, quando foram apresentados e discutidos o plano de trabalho, o diagnóstico, o prognóstico e as propostas de mobilidade para o Município de Araucária. Hoje estamos realizando a Conferência Pública do Plano de Mobilidade, que é o último evento desta etapa e o momento onde apresentaremos e deliberaremos sobre a Lei da Política Municipal de Mobilidade, Lei de Diretrizes e Hierarquia do Sistema Viário Municipal e Lei do Plano de Ação e Investimentos. Sra. Natália faz o chamamento para compor a Mesa Diretora da Conferência, sugerindo que além do Secretário de Planejamento Sr. Samuel Almeida da Silva, que é presidente da mesa diretora, componham a mesa um representante do Poder público Municipal e um da Sociedade Civil Organizada por adesão e todos concordam. Manifestaram-se para compor a Mesa Diretora o representante do Poder Público Municipal Sr. Lauri Anderson Lenz e da Sociedade Civil Organizada Sra. Elenice dos Anjos. Na sequência, Sra. Natália chama o Secretário Municipal de Planejamento e Presidente da Mesa Diretora da Conferência para se pronunciar. Sr. Samuel cumprimenta a todos em especial os representantes da sociedade civil e a equipe da Prefeitura do Município de Araucária, explicando que neste dia serão deliberadas as leis referentes ao Plano de Mobilidade de Araucária, destacando que as propostas destas leis são condizentes com os anseios da comunidade, de acordo com as nossas necessidades e o processo será realizado amparado pelo poder legislativo, para implementação em benefício do nosso Município. Samuel deseja sucesso à palestrante Sra. Priscila e à Coordenadora do Plano de Mobilidade que irá mediar os trabalhos deste dia. Agradece mais uma vez a todos os presentes pela participação na Conferência. Sra. Natália dá continuidade à Conferência com a leitura da lista de Delegados da Sociedade Civil e do Poder Público solicitando que os mesmos se aproximem para retirarem seus crachás e cartões de votação: Elenice dos Anjos, Jair Francisco Lopes, Athaides de Azeredo e Silva, Juscelino Katuragi de Melo e Rafael Gipiele, da Sociedade Civil Organizada, e Fábio Alceu Fernandes, Genildo Carvalho, Naomy Endo Moreira Paes, Lauri Anderson Lenz e Wilmer Jaco da Silva, do Poder Público. Às nove horas e quarenta e cinco minutos é feita a leitura do Regimento da Conferência pelo Sr. Lauri, buscando sua aprovação junto à Plenária. Findada a leitura, e de acordo com o Informativo do Regimento da Conferência, a Sra. Natália aponta os destaques feitos até a data de vinte e quatro de novembro, às dezesseis horas e encaminhados à Comissão. Destaque 1: no Art. 23 acrescentar o §8º com o texto “as propostas que não receberem destaque serão automaticamente consideradas aprovadas e enviadas ao relatório final sem poderem receber novos destaques”. Votação: nove votos a favor, uma abstinência. PROPOSTA APROVADA. Destaque 2: Art. 25 inserir o inciso “VII – Considerem-se automaticamente aprovadas as propostas que não receberam destaque” Votação: nove votos a favor, uma abstinência. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3: Art. 25 inserir o inciso “VIII – Após votadas as propostas com seus destaques, será considerado aprovado todo o texto sem necessidade de aprovação geral do Regimento”. Votação: nove votos a favor, uma abstinência. PROPOSTA APROVADA. Destaque 4: alterar no Art. 26, que o número mínimo de trinta por cento dos delegados. Votação: sete votos a favor, dois votos contra, uma abstinência. PROPOSTA APROVADA. Destaque 5: alterar no Art. 27, que sejam aprovadas as propostas que obtiverem cinquenta por cento mais um voto dos delegados presentes. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Fica o regimento da Conferência APROVADO. Dando continuidade aos trabalhos da Conferência, às dez horas e cinco minutos, a Sra. Natália apresenta a palestrante, Sra. Priscila, que cumprimenta os presentes, agradece a participação, explica o motivo desta participação na Conferência com o intuito de aprovação das leis do Plano de Mobilidade e propõe que antes disso haja uma conversa sobre a mobilidade e a influência deste novo Plano de Mobilidade na vida das pessoas. Inicia apresentando o conceito de mobilidade que é a quantidade de viagens urbanas feitas pela população urbana, entre um lugar e outro por qualquer modo de transporte disponível. Permitir o direito de acesso seguro e eficiente aos espaços urbanos, relacionada à circulação dentro da cidade, no sentido de ir e vir de toda a população. Em seguida, apresenta o conceito de acessibilidade que é a condição para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, pensando na mobilidade para todos, dos mais aptos aos menos aptos. Apresenta as funções básicas da cidade: MORAR/HABITAR – áreas habitacionais, mesmo sendo Araucária uma cidade industrial; TRABALHAR – áreas de comércio e serviço e se

relaciona à função MORAR quando se trata de mobilidade; RECREAR – referente ao lazer, uso das áreas abertas. Explica que para usar as três funções há necessidade de CIRCULAÇÃO e de MOBILIDADE, tema da Conferência, para se pensar nos usos que fazemos da cidade no dia a dia, usos cotidianos ou usos esporádicos, com necessidade de fácil acesso. A sra. Priscila questiona os presentes se há fácil acesso aos serviços na cidade, melhor uso da cidade com menos tempo de deslocamento. Explica que para isso Araucária teve a necessidade de elaborar o Plano de Mobilidade. A palestrante continua apresentando o conceito de Sistema Viário que é espaço público por onde as pessoas circulam, que são as vias usadas para circulação, que pode ser usado por vários modais, que são os meios ou modos como se utiliza o sistema viário, maneira como nos deslocamos. Apresenta alguns modais e os descreve: ANDANDO A PÉ – são mais de quarenta por cento dos deslocamentos diários, principal meio de transporte das idades pequenas, as calçadas são espaços exclusivos dos pedestres e devem estar em boas condições; BICICLETA – cerca de 8% dos deslocamentos diários, mas pouco considerada no cenário da mobilidade pois é muito vista como esporte ou lazer, entretanto metade dos brasileiros utiliza como modo de transporte; MOTO – o número de motos no Brasil cresce por causa do menor custo e por necessidade de menor espaço de abrigo; CARROS – nas grandes cidades o espaço necessário para circular, estacionar, vender e manter veículos gira em torno de 50% do espaço urbano, frota crescente em especial na região metropolitana de Curitiba que possui o maior número de carros per capita do Brasil. Maneira de não chegar nesse caos é entender que veículos como carro e moto não são as únicas soluções para a mobilidade; ÔNIBUS – o transporte coletivo deve facilitar a mobilidade e acessibilidade urbana, apresenta várias questões positivas mas deve ser bem pensado principalmente na melhoria do sistema, a partir de integrações inclusive com outros modais. Explica que devemos pensar na sustentabilidade além da mobilidade apresentando uma imagem que aponta quanto espaço ocupam os modais carro, ônibus e bicicleta para o mesmo número de pessoas. Na sequência mostra o Mapa de Sistema Viário Urbano e Hierarquia de Vias que apresenta a relação entre as vias, hierarquia, e seus usos, quem é prioridade entre os modais. A palestrante explica que o Plano de Mobilidade de Araucária deve estar alinhado com as diretrizes do plano Diretor Municipal, mesmo este não sendo o tema específico da Conferência, mas é o Plano Diretor que orienta os demais planos setoriais para o desenvolvimento da cidade, para onde a cidade deve crescer e se desenvolver, também enquanto economia. Orienta que os planos juntos devem ser implementados para melhorar a qualidade de vida da população a partir do uso racional dos recursos apontando as prioridades de implantação das propostas e o Plano de Mobilidade de Araucária deve estar inserido neste contexto. A palestra foi finalizada às dez horas e trinta minutos e abertura para questionamentos. Não havendo questionamentos, a Sra. Natália agradece a palestrante e convida todos para um intervalo. Os trabalhos são retomados as onze horas com a contagem dos delegados presentes, estando nove delegados presentes. A Sra. Natália chama os componentes da Mesa Diretora da Conferência para comporem a mesa e chama a sra. Tatiana de Sousa para fazer o controle do tempo dos destaques. O sr. Lauri e o sr. Elias iniciam a leitura da Minuta de Lei da Política Municipal de Mobilidade, divididos em blocos conforme apresentação para aprovação. Bloco 1 – não houve destaques – BLOCO APROVADO. Bloco 2 – Destaque 1: retirar o parágrafo único do Art. 9º; Contrarrazão: o Art. 9º já descreve e o parágrafo apenas enfatiza que o modo a pé é um tipo de modal. Votação pela permanência do parágrafo: seis votos a favor, dois votos contrários, uma abstinência. PROPOSTA REPROVADA, permanecendo o texto proposto. Destaque 2: incluir um inciso no Art. 12 considerando a integração entre os bairros e o centro da cidade para os modos de transporte não motorizados. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3: alteração do Art. 13º para que não seja necessário consultar sobre todos os atos do modal transporte coletivo, delimitar/mensurar qual nível de participação. Contrarrazão: participação não se dá somente por consultas públicas, mas também por pesquisas ou por solicitações de grupos. Votação para alteração do texto: oito votos contra, uma abstinência. PROPOSTA REPROVADA, permanecendo o texto proposto. Bloco 3 – Destaque 1: incluir no Art. 17 a participação de um representante da indústria e comércio, um do legislativo municipal, um de direito e um da SMMA. Contrarrazão: o grupo proposto pelo Art. 17 é de estudos e a sociedade civil participa no Conselho Municipal do Plano Diretor que é uma instância deliberativa. Votação para inclusão no Art. 17: seis votos a favor e três votos contrários. PROPOSTA APROVADA. Destaque 2: pela redação jurídica, separar o Art. 17 em dois artigos. Não houve contrarrazão. Votação: oito votos a favor, uma abstinência. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3: Alterar o Art. 16 em função da inclusão aprovada do Art. 17. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 4: incluir no Art. 17 um parágrafo indicando que o representante da indústria e comércio tenha formação em engenharia ou arquitetura. Não houve contrarrazão. Votação: oito votos a favor, uma abstinência. PROPOSTA APROVADA. Destaque 5: Proposta geral: os destaques que impactem em alteração de outros artigos, que estes sejam alterados automaticamente. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos favoráveis. PROPOSTA APROVADA. Blocos 4 e 5 – Destaque 1: questionamento sobre INFOMOB, pois o mesmo não tem prazo para implantação. Como o questionamento foi extemporâneo será apenas registrado no momento. Destaque 2: no Art. 21, alterar o prazo de quatro anos para dois anos. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a

favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 6 – Destaque 1: Nas disposições gerais, incluir prazo de noventa dias após publicação da lei para implantação do INFOMOB. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 7 – não houve destaques. BLOCO APROVADO. A aprovação da Minuta de Lei da Política Municipal de Mobilidade foi finalizada. A Sra. Natália anuncia um intervalo nos trabalhos das doze horas e trinta minutos até às treze horas e trinta minutos. A Sra. Natália retomou os trabalhos no período da tarde às treze horas e quarenta minutos, com a contagem dos delegados presentes, estando nove delegados presentes. O sr. Lauri e o sr. Elias iniciam a leitura da Minuta de Lei de Diretrizes e Hierarquia do Sistema Viário, divididos em blocos conforme apresentação para aprovação. Bloco 8 - não houve destaques. BLOCO APROVADO. Bloco 9 – Destaque 1: Incluir conceito de ciclovia no Art. 7º. Contrarrazão: as ciclovias já estão incluídas nas caixas das vias na classificação do sistema viário. Votação: sete votos contra, um voto a favor e uma abstenção. PROPOSTA REPROVADA. Destaque 2: Incluir nos incisos III e IV do Art. 8º que sejam ouvidas todas as instâncias cabíveis. Contrarrazão: o grupo técnico já faz análise de todos os quesitos necessários. Votação: seis votos a favor e 2 contrários. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3 – Incluir no Art. 9º a frase “após ouvida a população sobre os estudos em audiência pública”. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. Destaque 4: no Art. 7º, no conceito de vias arteriais, suprimir o texto entre parênteses pois a informação pode não ser padrão, nem todos os cruzamentos serão com semáforo. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 5 – no inciso primeiro do Art. 7º supressão da pontuação do caput do Artigo, transformando em uma única oração. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 6: no Art. 8º, alterar o texto “Os projetos de parcelamento do solo para fins de loteamento deverão estabelecer a doação...”. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 7: Incluir artigo estabelecendo que para os casos de desmembramento e remembramento as faixas das diretrizes devem ser indicadas como faixas não edificáveis. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 10 – Destaque 1: incluir no Art. 11 que devem ser feitas audiências públicas para apresentar os padrões de calçadas à população. Primeira contrarrazão: existência de padrões na legislação. Segunda contrarrazão: não existem padrões na legislação existente, há regramento nas normas técnicas para acessibilidade. Alteração do destaque: incluir parágrafo único indicando que após a publicação da lei seja feita uma apresentação das propostas à população e que haja ampla publicidade. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 2: inclusão no inciso quarto do Art. 11 de no mínimo 25% de permeabilidade nas calçadas. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3: No parágrafo único do Art. 16 ao invés de só incluir as áreas industriais, incluir todo o quadro urbano. Contrarrazão: o texto da lei é o mesmo da lei de parcelamento do solo urbano e se houver alteração ficarão incompatíveis. Alteração do destaque: supressão do artigo pois a questão já é tratada em outra lei. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 4: Inciso III do Art. 11, alterar as questões de acessibilidade de acordo com as normas técnicas. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 5: Inciso IV da Art. 11, retirar a obrigatoriedade de área de grama para vias comerciais. Contrarrazão: seria apenas para as novas vias a serem implantadas. Votação: oito votos a favor e um contrário. PROPOSTA APROVADA. Bloco 11 – Destaque 1: complementar o Art. 18 com a redação “reservado todo o contraditório e ampla defesa”. Não houve contrarrazão. Votação: 9 votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 12 – Destaque: a questão da permeabilidade das calçadas perde o sentido com a tabela de classificação viária, sendo que a permeabilidade deveria se adequar à tipologia da via, assim propõe-se excluir o inciso IV do Art. 11. Como o destaque envolve artigo já aprovado anteriormente pela plenária, mas tratando-se de questão de compatibilidade de partes da lei, a Comissão Organizadora da Conferência no uso de suas atribuições decide que há possibilidade de nova votação com relação ao Art. 11. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 13 – Destaque 1: alterar a faixa de serviço de cinquenta centímetros para setenta centímetros para atender às normas técnicas, sendo que esta medida poderá ser suprimida da calçada ou da faixa de estacionamento. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Com a chegada de mais um delegado que ficou ausente por um período, neste momento há um total de dez delegados. Destaque 2: proposta de alteração de título de coluna da tabela de “caixa proposta” para “caixa da hierarquia viária”. Não houve contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3: novamente sobre a faixa de serviço, relatou-se que há inúmeros casos de alinhamentos de posteamento que se encontram a cinquenta centímetros da caixa da via, então propõe-se que a faixa de serviço tenha um metro, sendo que esta medida poderá ser suprimida da calçada ou da faixa de estacionamento. Não houve contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 4: sobre a caixa do conjunto das vias Rua Curió e Avenida dos Pinheirais, diminuir a caixa por causa das situações consolidadas. Contrarrazão: para este caso será definido projeto específico conforme indicado na tabela. Votação: 10 votos contra. PROPOSTA REPROVADA. Destaque 5: na via do item 4 da tabela, a Rua Marcelino Jasinski, em alguns trechos a caixa é de catorze metros e meio e não dezesseis, então se propõe uma observação na tabela que as medidas sejam conferidas e ajustadas para a elaboração dos projetos para não haver divergência de informação. Não houve

contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 6: proposta de exclusão da coluna que apresenta a diferença entre a caixa proposta e a caixa existente pois não é necessária e confunde as informações. Não houve contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 14 – Destaque 1: suprimir o termo “especiais” do título da tabela. Não houve contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 2: para a via Rua Valério Sobânia, manter a caixa de trinta e um metros já existente, pois é uma via de grande circulação de caminhões. Não houve contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3: para a via Avenida Manoel Ribas, alterar a caixa de vinte e nove metros para trinta e um metros, pois já está consolidada com esta caixa. Não houve contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 4: não foram consideradas as vias do centro histórico e cada uma tem uma situação diferente, sendo a proposta incluir na observação da tabela que abrange estes casos específicos. Não houve contrarrazão. Votação: dez votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 15 – não houve destaque, BLOCO APROVADO. Bloco 16 – Destaque 1: reduzir a caixa das vias rurais principais de vinte e três metros para vinte metros e retirar a observação DNIT/DER. Primeira contrarrazão: a caixa mais larga é para futuro alargamento da via. Segunda contrarrazão: além da caixa da via também há os recuos frontais que são de dez metros para o caso de alargamento da via. Votação: seis votos a favor e três contrários. PROPOSTA APROVADA. Destaque 2: número de faixas das vias rurais, alterar de duas em cada sentido para mínimo uma em cada sentido. Não houve contrarrazão. Votação: oito votos a favor, um voto contra e uma abstenção. Às dezesseis horas e quinze minutos a Sra. Natália convida a todos para um intervalo de quinze minutos. A Sra. Natália retomou os trabalhos às dezesseis horas e trinta minutos, com a contagem dos delegados presentes, estando nove delegados presentes. O sr. Lauri e o sr. Elias iniciam a leitura da Minuta do Plano de Ações e Investimentos (PAI) do Plano de Mobilidade de Araucária, divididos em blocos conforme apresentação para aprovação. Bloco 17 – sem destaques, BLOCO APROVADO. Bloco 18, ações a curto prazo – Destaque 1: Eixo 5/Item 1 – alterar o texto para profissional de nível superior com conhecimentos em áreas afins. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 2: Eixo 1/Item 1 – incluir o termo “com barreiras”. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 3: Eixo 1/Item 4 – Substituir o nome da via Rua João Bettega por Rua Aracy de Carvalho Guimarães Rosa. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 4: Eixo 2/último item – substituir o termo “prioritárias” por “principais”. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 5: Eixo5/Item 4 – substituir Conselho da Cidade por “Conselho Municipal do Plano Diretor ou outro que venha a substituí-lo”. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Destaque 6: proposta de ciclovia nas vias Rua Archelau de Almeida Torres e Av. Manoel Ribas. Contrarrazão: proposta de ciclovia nestas vias já estão contempladas pela Ciclorrota Iguaçu. Destaque retirado. Destaque 7: EIXO 3 – retirar a proposta de implantação do Terminal Costeira. Primeira contrarrazão: o Terminal Costeira foi assunto muito discutido na prefeitura e outros órgãos de transporte coletivo e é um ponto muito importante do Plano, inclusive na organização/integração tarifária. Segunda contrarrazão: podem haver outras de integração tarifária. Alteração da proposta: incluir o texto “ou outra forma de integração do transporte coletivo”. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Bloco 19 – não houve destaques, BLOCO APROVADO. Bloco 20 – Destaque 1: alterar a denominação da rodovia de “PR432” para “PR423”. Não houve contrarrazão. Votação: nove votos a favor. PROPOSTA APROVADA. Não havendo mais temas a votar, a Sra. Natália questiona se há mais algum assunto ou questionamento e nada mais havendo, agradece os presentes e encerra a Conferência do Plano de Mobilidade de Araucária.

Slides das Apresentações das Minutas de Lei



CONFERÊNCIA PÚBLICA

Participe das discussões das leis do Plano de Mobilidade e ajude a construir uma Araucária acessível, integrada e multimodal



CONFERÊNCIA PÚBLICA

Aprovação das Leis Integrantes do Plano de Mobilidade



CONFERÊNCIA PÚBLICA

Minuta – Institui a Política Municipal de Mobilidade



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 01



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 1º - A Política Municipal de Mobilidade está fundamentada na Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo ser interpretada e aplicada de acordo com seus princípios e diretrizes.

Art. 2º - A Política Municipal de Mobilidade é composta pelas seguintes leis e documentos de referência:

- I. Lei da Política Municipal de Mobilidade;
- II. Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- III. Lei de Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário Municipal;
- IV. Plano Municipal de Mobilidade.

Parágrafo único O Plano Municipal de Mobilidade é um documento de referência técnica que contém a fundamentação e o detalhamento das propostas constantes nas leis indicadas acima, devendo permanecer disponível para consulta pública.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Capítulo II – Objetivo e Princípios da Política Municipal de Mobilidade

Art. 3º - A Política Municipal de Mobilidade tem como principal objetivo promover a mobilidade sustentável, segundo uma gestão participativa associada ao ordenamento do uso e ocupação do solo, priorizando a integração do transporte público coletivo, do transporte não motorizado e do transporte metropolitano.

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

- I. Acessibilidade universal;
- II. Desenvolvimento sustentável, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Capítulo II – Objetivo e Princípios da Política Municipal de Mobilidade

- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- XI. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.;



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 02



Institui a Política Municipal de Mobilidade

TÍTULO II – SISTEMA DE MOBILIDADE DE ARAUCÁRIA

Art. 5º - O Sistema de Mobilidade de Araucária é composto pela infraestrutura necessária aos distintos modos de transporte pela estrutura administrativa, suportam e gerenciam o deslocamento de pessoas e mercadorias no município.

Capítulo I – Infraestrutura de Transporte

Art. 6º - A Infraestrutura de Transporte é formada pelos terminais e pontos de transporte coletivo, pelo mobiliário urbano voltado à mobilidade e pela rede de ruas e de ciclovias urbanas e rurais;



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 7º - As ações públicas e privadas relacionadas ou com impacto sobre a Infraestrutura de Transporte deverão observar os seguintes princípios:

- I. Transparência e participação pública na tomada de decisões;
- II. Observância dos princípios definidos no Plano Diretor de Araucária, promovendo a integração com as diretrizes de Uso e Ocupação do Solo;
- III. Atendimento às Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário;
- IV. Elaboração de justificativas técnicas para fundamentar todas as ações e decisões com impacto sobre a Infraestrutura de Transporte, de acordo com os princípios e diretrizes desta Lei e do Plano Municipal de Mobilidade;
- V. Integração das Infraestruturas de Transporte e das redes modais facilitando a utilização dos diferentes Modos de Transporte pelos usuários;
- VI. Acessibilidade Universal aplicada a toda Infraestrutura de Transporte.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 8º - As Diretrizes Viárias e a Hierarquia do Sistema Viário serão regulamentadas em lei específica.

Capítulo II – Modos de Transporte

Art. 9º - Os Modos de Transporte consideram os veículos motorizados e não motorizados, destinados à mobilidade de pessoas e mercadorias.

Parágrafo único: os deslocamentos a pé são considerados modos de transporte não motorizados.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 10º - As ações públicas e privadas relacionadas com os modos de transporte motorizados ou com seus impactos deverão observar os seguintes princípios:

- I. Transparência e participação pública na tomada de decisões;
- II. Priorização dos modos de transporte motorizados que utilizem combustíveis renováveis;
- III. Integração com os meios de transporte não motorizados, priorizando a segurança dos pedestres;
- IV. Elaboração de programas de educação no trânsito, despertando a consciência ambiental e cívica sobre os riscos e impactos do transporte motorizado sobre o meio ambiente e sobre a segurança e saúde públicas.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 11º - Os serviços de transporte privado, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados e regulamentados através de leis específicas, fundamentadas nos princípios e diretrizes desta Lei e do Plano Municipal de Mobilidade.

Art. 12º - As ações públicas e privadas com impacto sobre os modos de transporte não motorizados deverão observar os seguintes princípios:

transparência e participação pública na tomada de decisões;

I. Priorização do transporte não motorizado no centro da cidade, nos centros de bairro e nas interações com as estruturas de transporte motorizado;

II. Integração com os meios e modos de transporte motorizados, principalmente com o transporte público coletivo;

III. Elaboração de programas de educação e incentivo à utilização dos modos de transporte não motorizados, destacando os benefícios ao meio ambiente e à saúde pública.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 13º - O serviço de Transporte Público Coletivo será regulamentado através de lei específica, fundamentada nos princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana devendo observar os seguintes princípios:

I. Transparência e participação pública na tomada de decisões;

II. Priorização do transporte público coletivo nas vias arteriais e coletoras e nas interações com as estruturas de transporte motorizado privado;

III. Integração com os meios e modos de transporte cicloviário e não motorizados;

IV. Elaboração de programas de educação e incentivo à utilização dos modos de transporte público coletivo, destacando os benefícios ao meio ambiente e à saúde pública.



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 03



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Capítulo III – Estrutura Administrativa

Art. 14º - A Estrutura Administrativa dedicada à gestão da mobilidade em Araucária tem como principal objetivo estabelecer uma prática de planejamento e gestão da mobilidade de forma integrada, transparente e participativa.

Parágrafo único: A Estrutura Administrativa está contida no Anexo I, parte integrante desta lei.

Art. 15º - O processo de planejamento e gestão da mobilidade em Araucária será coordenado pelo órgão municipal de planejamento, que deverá orientar os demais atores envolvidos a partir de uma visão sistêmica e integradora.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 16º - O órgão municipal de planejamento deverá organizar, manter e capacitar um Grupo Técnico Gestor para a gestão da mobilidade na estrutura do Poder Executivo.

Art. 17º - Compete ao Grupo Técnico Gestor organizar encontros periódicos para debater e avaliar as ações e propostas ligadas à mobilidade. O Grupo deverá ser formado, no mínimo, por representantes dos órgãos municipais responsáveis pelos seguintes aspectos:

I. Planejamento

II. Urbanismo;

III. Trânsito;

IV. Transporte Coletivo;

V. Obras e Transporte;

VI. Orçamento.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

§1º As ações de capacitação do Grupo Técnico Gestor deverão ser organizadas pelo órgão municipal de planejamento, com base nas demandas percebidas durante o processo de detalhamento e implementação do Plano Municipal de Mobilidade.

§2º O Grupo Técnico Gestor terá como principal atribuição o acompanhamento da implementação do Plano Municipal de Mobilidade, apoiando o órgão municipal de planejamento através do repasse de informações, elaboração de pareceres técnicos e suporte na realização de eventos.

§3º Caberá ao órgão municipal de planejamento a regulamentação do Grupo Técnico Gestor, de suas atribuições e atividades no prazo de 90 (noventa) dias após a publicação desta lei.



rt. 18º - O órgão municipal de planejamento será responsável por organizar gerir um Sistema de Informações Integradas sobre Mobilidade – Infomob, servando no mínimo as seguintes características:
 O Sistema será gerido a partir de informações próprias e dados repassados dos demais órgãos envolvidos com as ações de mobilidade;
 As informações do Infomob deverão ser especializadas em mapas máticos, visando facilitar sua leitura e compreensão, especialmente em lação à circulação, às infrações e acidentes de trânsito, obras de fraestrutura, inclusive sinalização, ligadas à mobilidade e pólos geradores de tráfego;



III. Entre as informações do Infomob, deverá constar o Plano de Ação e Investimentos do Plano Municipal de Mobilidade, com seus indicadores de monitoramento e avaliação devidamente atualizados, de forma a permitir consultas e avaliações sobre o andamento das ações.

Parágrafo único: As informações oriundas do Infomob deverão estar disponíveis para consulta pública.



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 04



Capítulo IV – Participação Pública

Art. 19º - De acordo com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana e desta Lei, o planejamento e gestão da mobilidade municipal deverão ser transparentes e participativos.

Art. 20º - A participação pública ocorrerá através de conferências, consultas, proposições, audiências e seminários sobre mobilidade, além da participação no Conselho Municipal do Plano Diretor, ou outro que o substitua, através da Câmara Técnica de Mobilidade.

Art. 21º - O órgão municipal de planejamento será responsável por organizar conferência pública de avaliação da mobilidade municipal, a cada quatro anos contados a partir da promulgação desta lei.

Art. 22º - Qualquer cidadão poderá solicitar informações ou apresentar propostas para a mobilidade no Município através do Sistema de Informações da Mobilidade – Infomob, da Ouvidoria da Prefeitura e outras formas de comunicação.



TÍTULO II – EIXOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

rt. 23º - As medidas para a implementação do Plano Municipal de Mobilidade são organizadas em Eixos Estratégicos, Diretrizes e Ações.

Parágrafo único: Os Eixos Estratégicos e Diretrizes supracitados constam nesta Lei, enquanto as Ações, suas referências orçamentárias e indicadores de monitoramento, constam no Plano de Ação e Investimentos, regulamentado em lei específica.

Capítulo I – Integração Regional

rt. 24º - O Eixo Estratégico de Integração Regional tem como principal objetivo promover a melhoria da fluidez do tráfego regional e ampliar a integração da mobilidade metropolitana.



Art. 25º - O Eixo de Integração Regional será implementado mediante acordos interfederativos entre o Município, a União, o Estado e a entidade metropolitana, tendo por referência as seguintes diretrizes:

I. Promover a construção de novas vias e novos acessos à rede viária regional e melhorar as interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Araucária e Curitiba;

II. Incentivar a segregação do transporte de cargas do trânsito local;

III. Fomentar a integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano.



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 05



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Art. 28º - O Eixo Estratégico de Transporte Público e Intermodalidade tem como principal objetivo promover a articulação do transporte não motorizado e do transporte público coletivo municipal e metropolitano.

Art. 29º - O Eixo de Transporte Público e Intermodalidade será implementado através das seguintes diretrizes:

Elaborar o Plano Municipal de Transporte Público;

Implementar um sistema troncal de transporte público, com prioridade aos deslocamentos intramunicipais, associado à hierarquia do Sistema Viário e à indução do aumento das densidades demográficas no tecido urbano;

Promover e consolidar pontos de integração entre as diferentes redes de mobilidade, preferencialmente localizados em centros de bairro, incluindo: acessibilidade universal, disponibilidade de informação, rede cicloviária, pontos de táxi e estacionamento.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Garantir que a maior parcela da população tenha ao seu dispor alternativas modais adequadas para realizar os seus deslocamentos cotidianos, e que a migração de modais convencionais para os ativos contribua com a qualificação do ambiente urbano;

Incrementar as infraestruturas de integração dos diversos modais, com a implantação do traçado cicloviário, itinerários e conexões do tipo "nós" de mobilidade, em especial na rede de transporte público coletivo

Adequar os acessos e a acessibilidade nos equipamentos e espaços de uso públicos.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Capítulo II – Hierarquia do Sistema Viário e Infraestrutura

Art. 26º - O Eixo Estratégico de Hierarquia do Sistema Viário e Infraestrutura tem como principal objetivo consolidar uma rede integrada de mobilidade garantindo a circulação segura entre os modos de transporte e a prioridade ao Transporte Público associado ao transporte não motorizado.

Art. 27º - O Eixo de Hierarquia do Sistema Viário será implementado através das seguintes diretrizes:

I. Adequar a hierarquia das redes viárias às funções propostas e ao espaço viário disponível;

II. Ampliar as conexões entre as diferentes centralidades de bairros e destas com o Centro;

III. Estabelecer espaços preferenciais para o transporte não motorizado no centro da cidade, vias preferenciais de tráfego lento e restrições de território para o transporte de cargas.



Institui a Política Municipal de Mobilidade

Capítulo IV – Transporte Não Motorizado e Acessibilidade

Art. 30º - O Eixo Estratégico de Transporte Não Motorizado e Acessibilidade tem como principal objetivo qualificar a rede de infraestrutura do município, viabilizando a melhoria das condições de deslocamento e circulação para transporte não motorizado e acessibilidade.

Art. 31º - O Eixo de Transporte Não Motorizado e Acessibilidade será implementado através das seguintes diretrizes.

I. Promover os deslocamentos em modos ativos, reforçando o seu papel no sistema de circulação, com a instalação de infraestruturas facilitadoras, garantindo um espaço seguro para a realização do deslocamento não motorizado e acessibilidade;



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 06



Infraestrutura de Transporte: recursos materiais que viabilizam o deslocamento de pessoas e mercadorias, incluindo as vias, ciclovias, terminais de passageiros, mobiliários urbano e outros.

Mobilidade: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço do município;

Modos de transporte: veículos que viabilizam o deslocamento de pessoas mercadorias utilizando a infraestrutura de transporte

Modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano, incluindo os deslocamentos a pé, ou tração animal;

Plano de Ação e Investimentos: resumo das propostas oriundas do Plano Municipal de Mobilidade, com seus respectivos prazos de implementação, cronogramas e indicadores de monitoramento;



Plano Municipal de Mobilidade: conjunto de relatórios técnicos e contribuições da comunidade que fundamentam as propostas constantes no Plano de Ação e Investimentos;

Política Municipal de Mobilidade: lei municipal que estabelece os princípios e diretrizes que orienta a interpretação e implementação do Plano Municipal de Mobilidade e demais ações ligadas à mobilidade municipal;

Política Nacional de Mobilidade Urbana: lei federal que estabelece os princípios e diretrizes que orientam o Sistema Nacional de Mobilidade e a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade;



CONFERÊNCIA PÚBLICA

Minuta – Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

Art. 1º - Esta lei estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal, que deverão ser observadas pelos agentes públicos e privados nos processos de parcelamento do solo e alteração ou ampliação do sistema viário.

§1º Entende-se por vias as áreas públicas destinadas à circulação do transporte motorizado e não motorizado.

§2º Entende-se por diretrizes viárias, as linhas orientativas que têm por objetivo a conexão de dois ou mais pontos da malha urbana, as quais podem ter seu traçado ajustado conforme condições físicas e ambientais.

§3º As diretrizes e hierarquia viárias constantes nesta lei abrangem todo o território municipal.

Art. 2º - Esta lei integra a Política Municipal de Mobilidade.



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 09



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 08



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

Art. 3º - As diretrizes viárias e a classificação hierárquica das vias tem como principal objetivo dar suporte ao desenvolvimento do Município, de forma integrada às diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas no Plano Diretor do Município de Araucária e no Plano Municipal de Mobilidade.

Art. 4º - As vias classificam-se, quanto à sua implementação, em:

- I. Vias existentes: as vias implantadas e denominadas;
- II. Vias projetadas: as vias definidas nesta lei complementar, não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos de vias existentes.

Art. 5º - As diretrizes viárias, seus perfis e seu atingimento sobre o território municipal estão definidas nos anexos I e II integrantes desta Lei.

Art. 6º - As diretrizes cicloviárias sobre o território municipal estão definidas no anexo III integrante desta Lei.



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

Art. 7º - A classificação hierárquica das vias municipais está organizada entre vias urbanas e rurais, considerando suas características funcionais e físicas, de acordo com a seguinte classificação:

I. Vias Urbanas:

- a) Vias Expressas – sem interseções em nível, controle de acesso e sem travessia de pedestres em nível;
- b) Vias Arteriais – com interseções em nível (normalmente semaforizadas), travessias de pedestres e acesso a imóveis lindeiros;
- c) Vias Coletoras – Vias destinadas a distribuir o tráfego oriundo de vias arteriais e expressas para as zonas da cidade. Então classificadas em Coletora 1 e 2. A Coletora 1 caracteriza-se como via com média extensão, integrada ao sistema viário principal. A Coletora 2 caracteriza-se como via de menor extensão no interior dos bairros, podendo ou não estar integrada ao sistema viário principal.



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

- 1) Vias Locais – caracterizadas por transposições em nível não amforizadas, acesso local. Ideais para utilização de elementos de segurança viária para controle de velocidade.
- 2) Vias de Pedestres – vias exclusivas para o trânsito de pedestres.
- 3) Vias Rurais:
- 4) Vias Principais – Principais acessos da Zona Rural advindos da área urbana;
- 5) Vias Secundárias – Conexões entre as Vias Principais e vias de acesso local;
- 6) Vias de Acesso Local - Acessos locais às propriedades rurais..



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

- 7) § 1º A classificação e características das vias urbanas estão definidos no quadro 1 do anexo 1.
- 8) § 2º Serão aplicados critérios específicos para adequação dos perfis das vias relacionadas nos quadros 2 e 3 do anexo 1.
- 9) § 3º A classificação e características das vias rurais estão definidos no quadro 1 do anexo 2.
- 10) Art. 8º - Os projetos de parcelamento do solo deverão prever a doação das faixas de domínio para a implementação do sistema viário, de acordo com as diretrizes desta Lei, a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e os seguintes parâmetros específicos:
- 11) § 1º Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser observados os atingimentos estabelecidos nesta Lei e nos respectivos projetos geométricos.



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

- 12) 2º Quando as vias não estiverem projetadas, deverão ser observados os seguintes atingimentos:
- 13) Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente ou projetada;
- 14) Quando um dos lados do eixo da via estiver desocupado, deverá ser liberada a faixa de domínio integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente;
- 15) I. Quando ambos os lados da via estiverem ocupados, caberá ao Grupo Técnico Gestor definir a necessidade de desapropriação ou indicar solução alternativa de acordo com o caso específico;
- 16) f. Caberá ao Grupo Técnico Gestor a análise de situações especiais.



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

- 17) Art. 9º - Os padrões de urbanização para o Sistema Viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo órgão municipal de urbanismo por meio de projeto específico para cada via quanto:
- 18) I. Ao tratamento paisagístico;
- 19) II. Ao tipo de pavimentação das vias;
- 20) III. Ao mobiliário urbano
- 21) IV. Ao tipo de iluminação
- 22) V. À sinalização pública.
- 23) Art. 10º - Os acessos das atividades lindeiras às rodovias somente serão autorizados a partir das vias marginais.
- 24) Parágrafo Único: Quando as vias marginais não estiverem implantadas, os acessos das atividades lindeiras às rodovias serão concedidos após aprovação de projetos específicos nos órgãos responsáveis.



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 10



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

- 25) Art. 11º - Os projetos de calçadas deverão ser padronizados e regulamentados pelo Poder Público em até noventa dias após a publicação desta Lei, considerando os seguintes parâmetros:
- 26) I. Quando as calçadas apresentarem declividade longitudinal superior a 15% (quinze por cento) o trajeto deverá ser vencido por patamares e escadarias, com base em projeto a ser aprovado pelo órgão municipal de urbanismo.
- 27) II. A declividade transversal máxima das calçadas será de 3% (três por cento), sendo obrigatório o uso de piso antiderrapante e sem obstáculos.
- 28) III. As calçadas deverão ter nas esquinas o meio-fio rebaixado, de acordo com a legislação vigente e Normas Técnicas Brasileiras.
- 29) IV. Para a abertura de novas vias, as calçadas deverão apresentar taxas de permeabilidade de 25% (vinte e cinco por cento).



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

rt. 12° - Na análise de projetos será sempre verificada a continuidade das vias adjacentes, existentes ou projetadas com as Diretrizes Viárias estabelecidas nesta Lei, de modo a promover a continuidade do Sistema Viário.

rt. 13° - As vias localizadas nas zonas industriais, independente da classificação, terão faixa de domínio mínima de 20m (vinte metros).

rt. 14° - As vias localizadas nas zonas de serviços, ao longo das rodovias, serão classificadas as vias locais que forem interrompidas deverão possuir extensão máxima de 125m (cento e vinte e cinco metros) e balão de retorno conforme Norma de Procedimento Técnico 05 (NPT-05) do Código de Segurança contra Incêndio e Pânico (CSCIP) ou outro que o substitua. em Zonas Principais Rurais.



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

Art. 15° - As vias locais que forem interrompidas deverão possuir extensão máxima de 125m (cento e vinte e cinco metros) e balão de retorno conforme Norma de Procedimento Técnico 05 (NPT-05) do Código de Segurança contra Incêndio e Pânico (CSCIP) ou outro que o substitua.

Art. 16° - Na zona urbana, as vias guardarão, entre si, considerados os alinhamentos mais próximos, uma distância não inferior a 40m (quarenta metros) nem superior a 250m (duzentos e cinquenta metros).

Parágrafo Único: Nas zonas industriais, os afastamentos entre vias poderão ser aprovados com distâncias maiores que a prevista no caput, desde que sejam analisados pelo Grupo Técnico Gestor, o qual emitirá parecer técnico para encaminhamento e deliberação pelo Conselho Municipal do Plano Diretor ou outro que o substitua.



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 11



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

Art. 17° - Em áreas com urbanização consolidada, o órgão municipal poderá regularizar configurações viárias diferentes do estabelecido nesta Lei, mediante justificativa técnica que aponte a falta de alternativas viáveis e indique as contrapartidas por possíveis infrações da legislação urbanística.

Art. 18° - Os projetos apresentados para análise do Poder Público anteriormente a esta Lei deverão ser aprovados no prazo de um ano e os interessados terão o prazo de um ano para implementação após a emissão do alvará de construção, podendo ser prorrogado desde que a obra tenha iniciado, conforme o Código de Obras e Posturas do Município de Araucária.



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

Parágrafo Único: Decorrido o prazo definido no caput sem que a construção tenha sido iniciada ou abandonada, o alvará será considerado automaticamente revogado, bem como a aprovação do projeto, devendo ser apresentado novo projeto nos termos desta Lei.

rt. 19° - Esta Lei entra em vigor a partir de sua publicação, revogando as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal n° 2161/2010.



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 12



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO 01

ANEXO 01 - CLASSIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DAS VIAS HIERARQUIZADAS

TIPO	VIAS HIERARQUIZADAS				
	LOCAL	COLETORA 2	COLETORA 1	ARTERIAL	EXPRESSA
LOCALIZAÇÃO	Predominante no interior de áreas de residências de baixa densidade	Predominante no interior de áreas de residências de baixa densidade e uso misto	Predominante no interior de áreas de residências de média densidade, áreas comerciais e de serviço	Predominante no interior de áreas de residências de alta densidade, zonas comerciais, de serviço e industriais	Zonas de serviço e industriais
FUNÇÃO	Distribuição local, alta acessibilidade aos imóveis, pedestres e baixo fluxo veicular	Distribuição entre vias locais e arteriais, equilíbrio entre fluidez e acessibilidade	Distribuição entre vias locais e arteriais, equilíbrio entre fluidez e acessibilidade	Ligações intrurbanas; médio ou alto fluxo veicular; restrição hierárquica com a atividade lindeira	Ligações interurbanas; alto fluxo veicular; interação a atividade lindeira restrita e controlada
ATIVIDADES LINDEIRAS PREDOMINANTES	Residências unifamiliares	Residências unifamiliares, comércio e serviço vicinal	Habitação coletiva, comércio e serviço vicinal e de bairro	Habitação coletiva, comércio e serviço de bairro	Comércio e serviço regional
TIPOLOGIA DE TRÁFEGO	Tráfego leve	Tráfego médio	Tráfego Pesado	Tráfego Pesado	Tráfego Pesado
PRIORIDADE DE UTILIZAÇÃO	Pedestres, ciclistas e Transporte individual	Pedestres, transporte individual e transporte de cargas leves	Pedestres, transporte individual, transporte coletivo e de cargas leves	Transporte coletivo diferenciado e transporte de cargas	Transporte individual e de cargas pesadas
LARGURAS MÍNIMAS DAS VIAS	16m	18m	20m	22m Exceção Vias	60m



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 13



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO 01

ANEXO 01 - CLASSIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DAS VIAS HIERARQUIZADAS

TIPO	VIAS HIERARQUIZADAS				
	LOCAL	COLETORA 2	COLETORA 1	ARTERIAL	EXPRESSA
INCLINAÇÃO MÁXIMA DE GREIDES	12%	12%	8%	8%	8%
LARGURA MÍNIMA DA PISTA	7,0 m	9,0 m	11,0 m	2x 9,5 m para pistas com canteiro central	7,0 m
Nº MÍNIMO DE FAIXAS DE ROLAMENTO	1	2	2	2 x 3 para pistas com canteiro central	2
LARGURA MÍNIMA DAS FAIXAS DE ROLAMENTO	3,5 m	3,0 m (3,5 m para faixas preferenciais de TPC ou Cargas)	3,0 m (3,5 m para faixas preferenciais de TPC ou Cargas)	3,0 m (3,5 m para faixas preferenciais de TPC ou Cargas)	3,5 m
Nº DE FAIXAS DE ESTACIONAMENTO	Variável de acordo com perfil da via	Variável de acordo com perfil da via	Variável de acordo com perfil da via	Variável de acordo com perfil da via	-
LARGURA REFERENCIAL DAS FAIXAS DE ESTACIONAMENTO (m)	2,0	2,0	2,5	2,5	-
LARGURA DO ANTEIRO CENTRAL	-	-	-	-	-
SAZOS MÍNIMOS DE INCLINAÇÃO (m)	4,0	6,0	8,0	8,0	-
LARGURA REFERENCIAL DA PISTA (m)	4,5	4,0	4,0	5,0	-



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

TIPO	VIAS HIERARQUIZADAS				
	LOCAL	COLETORA 2	COLETORA 1	ARTERIAL	EXPRESSA
LARGURA FAIXA ACESSÍVEL (m)	1,5	1,5	2,0	2,5	-

* Em cruzamentos deve prevalecer o raio de concordância da via de maior importância.
 ** Consultar capítulo 3.2.4 das Propostas do Plano de Mobilidade relativo a necessidade de aumento de capacidade de vias.

(1) Vias Arteriais Específicas – Quadro 03
 (2) Admite exceções de acordo com o perfil viário padrão proposto



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 14



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO 01

QUADRO 02 - CRITÉRIOS PARA ADEQUAÇÃO DOS PERFIS PADRÃO À DISPONIBILIDADE DE CAIXAS JÁ EXISTENTES

No	NOME DA VIA	HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA PROPOSTA (SV MUNICIPAL)	CAIXA EXISTENTE	DIFERENÇA PROPOSTA/EXISTENTE	SOLUÇÃO PROPOSTA PARA A SEÇÃO DA VIA
-		Variável	-	-	2 metro	
1	Rua Maria Prosdócimo Franceschi (trecho entre Avenida Independência e Avenida Alfred Charvet)	Coletora 2	18 metros	17 metros	1 metro	1. Aumentar a caixa da via quando possível ou; 2. Reduzir faixa de estacionamento no trecho reduzido.
2	Avenida Nossa Senhora dos Remédios (trecho entre Rua Alice Machado Barbosa e Avenida Alfred Charvet)	Arterial	31 metros	18 metros	Via Arterial Especial	Ampliação de Caixa da Via dando continuidade à via existente
3	Rua Curú/Avenida Pinheirais	Arterial	57 metros	-	-	Reestruturação da via
4	Rua Marcelino Jasinaki (trecho Rua Maria Sobânia até PR-423)	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passagem Compartilhada (3,5m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (0,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Passeio (2,5m).



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 15



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

QUADRO 02 - CRITÉRIOS PARA ADEQUAÇÃO DOS PERFIS PADRÃO À DISPONIBILIDADE DE CAIXAS JÁ EXISTENTES

Nº	NOME DA VIA	HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA PROPOSTA (SV MUNICIPAL)	CAIXA EXISTENTE	DIFERENÇA PROPOSTA/EXISTENTE	SOLUÇÃO PROPOSTA PARA A SEÇÃO DA VIA
5	Rua Pedro Planowak	Coletora 1	20 metros	16 metros	16 metros	Ampliação de Caixa de Via.
6	Rua Carlos Vicente Zapzon	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio (3m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Corredor de Serviços (0,5m), Passeio (2,5m).
7	Rua João Zimek e Rua Augusto Ribeiro dos Santos	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio (3m), Corredor de Serviços (0,5m), Ciclovias bidirecional (2,5m), Faixa Preferencial de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público (3,5m), Faixa de Rolamento comum (3m), Corredor de Serviços (0,5m), Passeio (3m).
8	Rua Lúcia	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Passeio (2,5m).



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 16



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

QUADRO 02 - CRITÉRIOS PARA ADEQUAÇÃO DOS PERFIS PADRÃO À DISPONIBILIDADE DE CAIXAS JÁ EXISTENTES

Nº	NOME DA VIA	HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA PROPOSTA (SV MUNICIPAL)	CAIXA EXISTENTE	DIFERENÇA PROPOSTA/EXISTENTE	SOLUÇÃO PROPOSTA PARA A SEÇÃO DA VIA
9	Rua Pedro Planowak	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Passeio (2,5m).
10	Rua Miguel B. Pizzato	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Passeio (2,5m).
11	Rua Maranhão	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio (3m), Corredor de Serviços (0,5m), Faixa de Rolamento comum de sentido duplo (3m), Faixa de Estacionamento (2,5m), Corredor de Serviços (1m), Passeio (3m).



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 17



Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

QUADRO 02 - CRITÉRIOS PARA ADEQUAÇÃO DOS PERFIS PADRÃO À DISPONIBILIDADE DE CAIXAS JÁ EXISTENTES

Nº	NOME DA VIA	HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA PROPOSTA (SV MUNICIPAL)	CAIXA EXISTENTE	DIFERENÇA PROPOSTA/EXISTENTE	SOLUÇÃO PROPOSTA PARA A SEÇÃO DA VIA
12	Rua Alberto Keras	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio Compartilhado (3,5m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Passeio (2,5m).
13	Rua Francisco Cirnha (trecho entre a Avenida Alfred Charvet e a Rua Agripino Carlos Heisemann)	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio (3m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Corredor de Serviços (0,5m), Passeio (2,5m).
14	Rua Vereador Valdirin Walski (trecho entre a Avenida Independência e a Avenida Alfred Charvet)	Coletora 1	20 metros	16 metros	4 metros	Seção de via composta por: Passeio (3m), Corredor de Serviços (0,5m), 02 Faixas de Rolamento com previsão de uso de Transporte Público em sentido duplo (3,5m cada), Faixa de Estacionamento (2,5m), Corredor de Serviços (0,5m), Passeio (2,5m).

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

JADRO 03 - VIAS EXPRESSAS E ARTERIAIS ESPECIAIS ESPECÍFICAS

VIAS	CAIXAS EXISTENTES A SEREM MANTIDAS
avenida das Araucárias	56 metros
avenida das Nações	46 metros
anelorod Metropolitano (Prolongamento PR-423)	60 metros
rua Agrimensor Carlos Hasselmann	31 metros
rua Luiz Armando Ohpis	31 metros
rua Manoel Ribas	29 metros
rua Doutor Valério Sobânia	25 metros
rua Presidente Castelo Branco	40 metros
R-421	60 metros
avenida Alfred Charvet (trecho entre Rua Maria P. Francheschi e R-476)	25 metros
avenida Alfred Charvet (trecho entre Rua Maria P. Francheschi e avenida Nossa Senhora)	31 metros
avenida Cezar Hasselmann	57 metros
avenida dos Pinheirais/Curió	57 metros
rua Avestruz	31 metros
avenida Nossa Senhora dos Remédios	31 metros
rua Roque Saad	31 metros

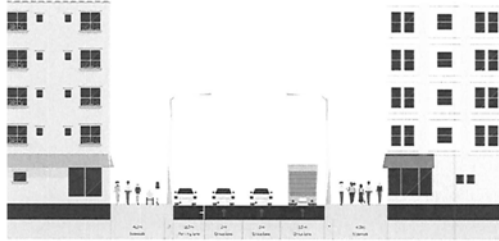
BLOCO 20

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 1: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 1)

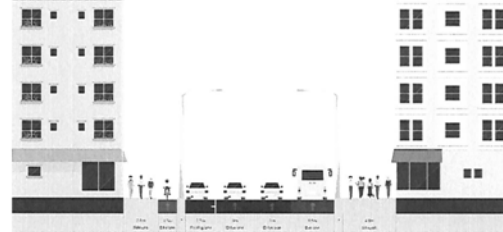


Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 2: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 2)



Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com faixa de estacionamento, faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia unidirecional.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 3: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 3)



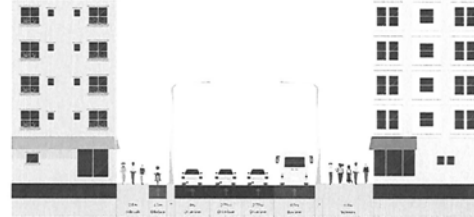
Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com quatro faixas de rolamento.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 4: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 4)



Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia unidirecional.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

NEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

ERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 5: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 5)



Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central e faixa de rolamento para transporte coletivo em ambos os sentidos da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 6: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 6)



Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central e faixa de rolamento preferencial para transporte coletivo em ambos os sentidos da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

NEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

ERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 7: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 7)



Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central, faixa de rolamento referencial para transporte coletivo em ambos os sentidos da via e ciclovia em ambos os sentidos da via, o caso da Rua Manoel Ribas, por exemplo.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 8: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Único (TIPO 8)



Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido único, com faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia bidirecional.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

NEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

ERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 9: Perfil viário padrão da Via Arterial - Sentido Duplo (TIPO 9)



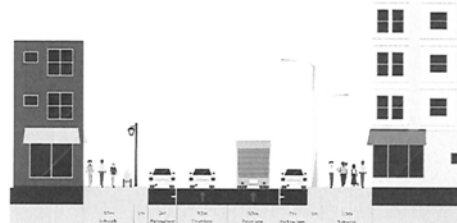
Perfil viário referente às Vias Arteriais de sentido duplo, com canteiro central, faixa de rolamento referencial para transporte coletivo em ambos os sentidos da via e ciclovia bidirecional de um lado da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 10: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Único (TIPO 1)



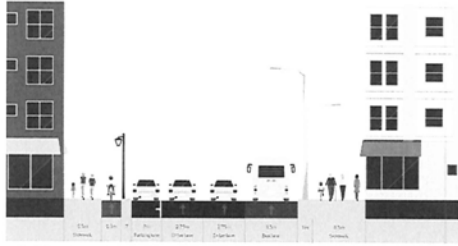
Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento de ambos os lados da via e faixas de rolamento compatíveis com transporte de cargas.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 11: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Único (TIPO 2)



Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento e um dos lados da via, faixa de rolamento para transporte coletivo e ciclovia unidirecional e um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 12: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Único (TIPO 3)



Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e faixa de rolamento para transporte de cargas.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 13: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Único (TIPO 4)



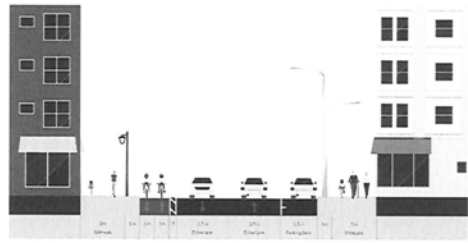
Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido único, com faixa de estacionamento e um dos lados da via e ciclovia unidirecional de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 15: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 6)



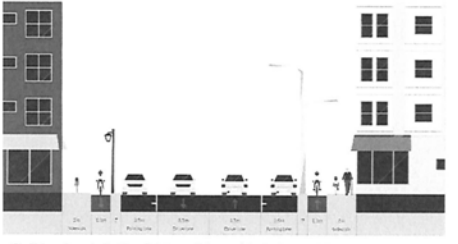
Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e ciclovia unidirecional de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 16: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 7)



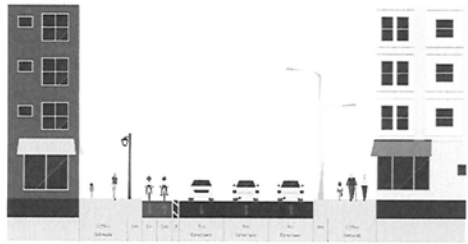
Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com faixa de estacionamento e ciclovias unidirecionais de ambos os lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 17: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 8)



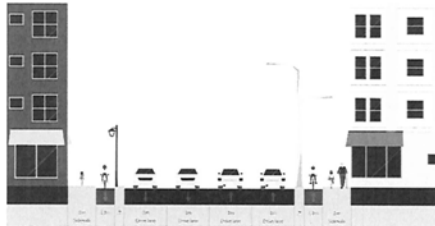
Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com ciclofaixa bidirecional de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

NEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 18: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 9)



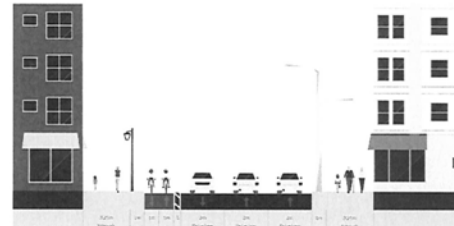
Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com ciclovias unidirecionais de ambos os lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 19: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 10)



Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com ciclofaixa bidirecional de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

NEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 20: Perfil viário padrão da Via Coletora 1 - Sentido Duplo (TIPO 11)



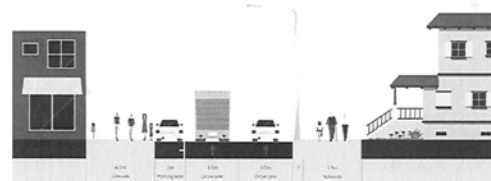
Perfil viário referente às Vias Coletoras 1 de sentido duplo, com faixa de estacionamento em um dos lados da via e quatro pistas de rolamento.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 21: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Único (TIPO 1)



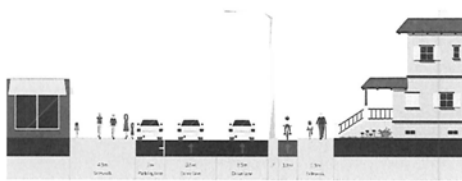
Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido único, com faixa de estacionamento em um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

NEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 22: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Único (TIPO 2)



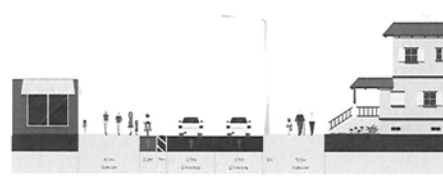
Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido único, com faixa de estacionamento e ciclovia unidirecional de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 23: Perfil viário padrão da Via Coletora 2 - Sentido Único (TIPO 3)



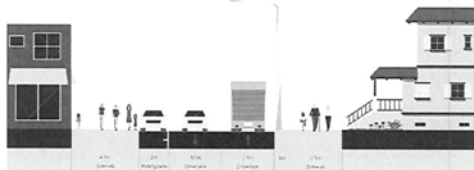
Perfil viário referente às Vias Coletoras 2 de sentido único, com ciclofaixa unidirecional de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 24: Perfil viário padrão da Via Coiletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 4)



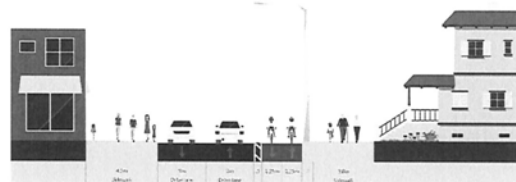
Perfil viário referente às Vias Coiletoras 2 de sentido duplo, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e faixas de rolamento para transporte de carga.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 25: Perfil viário padrão da Via Coiletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 5)



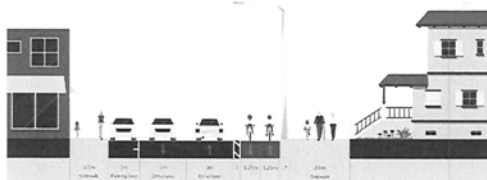
Perfil viário referente às Vias Coiletoras 2 de sentido duplo, com ciclofaixa bidirecional de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 26: Perfil viário padrão da Via Coiletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 6)



Perfil viário referente às Vias Coiletoras 2 de sentido duplo, com ciclofaixa bidirecional e faixa de estacionamento de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 27: Perfil viário padrão da Via Coiletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 7)



Perfil viário referente às Vias Coiletoras 2 de sentido duplo, com ciclofaixa unidirecional de ambos os lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 28: Perfil viário padrão da Via Coiletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 8)



Perfil viário referente às Vias Coiletoras 2 de sentido duplo, com duas faixas de rolamento em um sentido e uma em outro.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 29: Perfil viário padrão da Via Coiletora 2 - Sentido Duplo (TIPO 9)



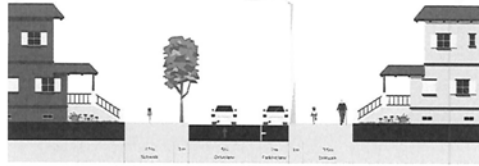
Perfil viário referente às Vias Coiletoras 2 de sentido duplo, com cicloviárias unidirecionais em ambos os lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 30: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Único (TIPO 1)



Perfil viário referente às Vias Locais de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 31: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Único (TIPO 2)



Perfil viário referente às Vias Locais de sentido único, com faixa de estacionamento de um dos lados da via e uso cicloviário compartilhado da faixa de rolamento.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 32: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Duplo (TIPO 3)



Perfil viário referente às Vias Locais de sentido duplo.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO I - QUADROS E MAPA DE DIRETRIZES VIÁRIAS URBANAS

PERFIS VIÁRIOS URBANOS

Figura 33: Perfil viário padrão da Via Local - Sentido Duplo (TIPO 4)



Perfil viário referente às Vias Locais de sentido duplo, com uso cicloviário compartilhado da faixa de rolamento.

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO 02

QUADRO 01 - CLASSIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DAS VIAS RURAIS HIERARQUIZADAS

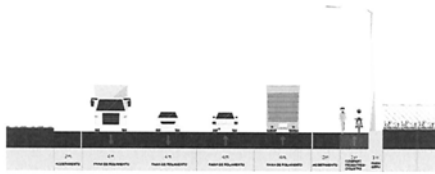
TIPO	HIERARQUIA VIÁRIA RURAL			
	CAIXA DE VIA	ACOSTAMENTO	NÚMERO DE FAIXAS	FUNÇÃO
RURAL PRINCIPAL	23 metros (mínimo) DNIT/DER	Sim, 2 metros para cada lado da via	Mínimo 2 faixas (3,5 metros) por sentido	Principais acessos da Zona Rural advindos da área urbana
RURAL SECUNDÁRIA	16 metros	Sim, 2 metros para cada lado da via	Mínimo 2 faixas, uma por sentido	Conexões entre as Vias Principais e vias de acesso local
DE ACESSO LOCAL	11 metros	Sim, 2 metros para cada lado da via	Mínimo 2 faixas, uma por sentido	Acessos locais às propriedades rurais

BLOCO 21

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO 02

Figura 1: Perfil viário padrão da Via Rural Principal (TIPO 1).

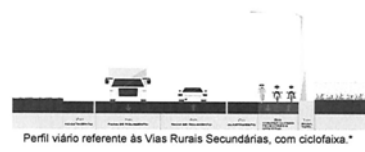


Perfil viário referente às Vias Rurais Principais, com ciclofaixa.*

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

ANEXO 02

Figura 2: Perfil viário padrão da Via Rural Secundária (TIPO 2).



Perfil viário referente às Vias Rurais Secundárias, com ciclofaixa.*

Estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal

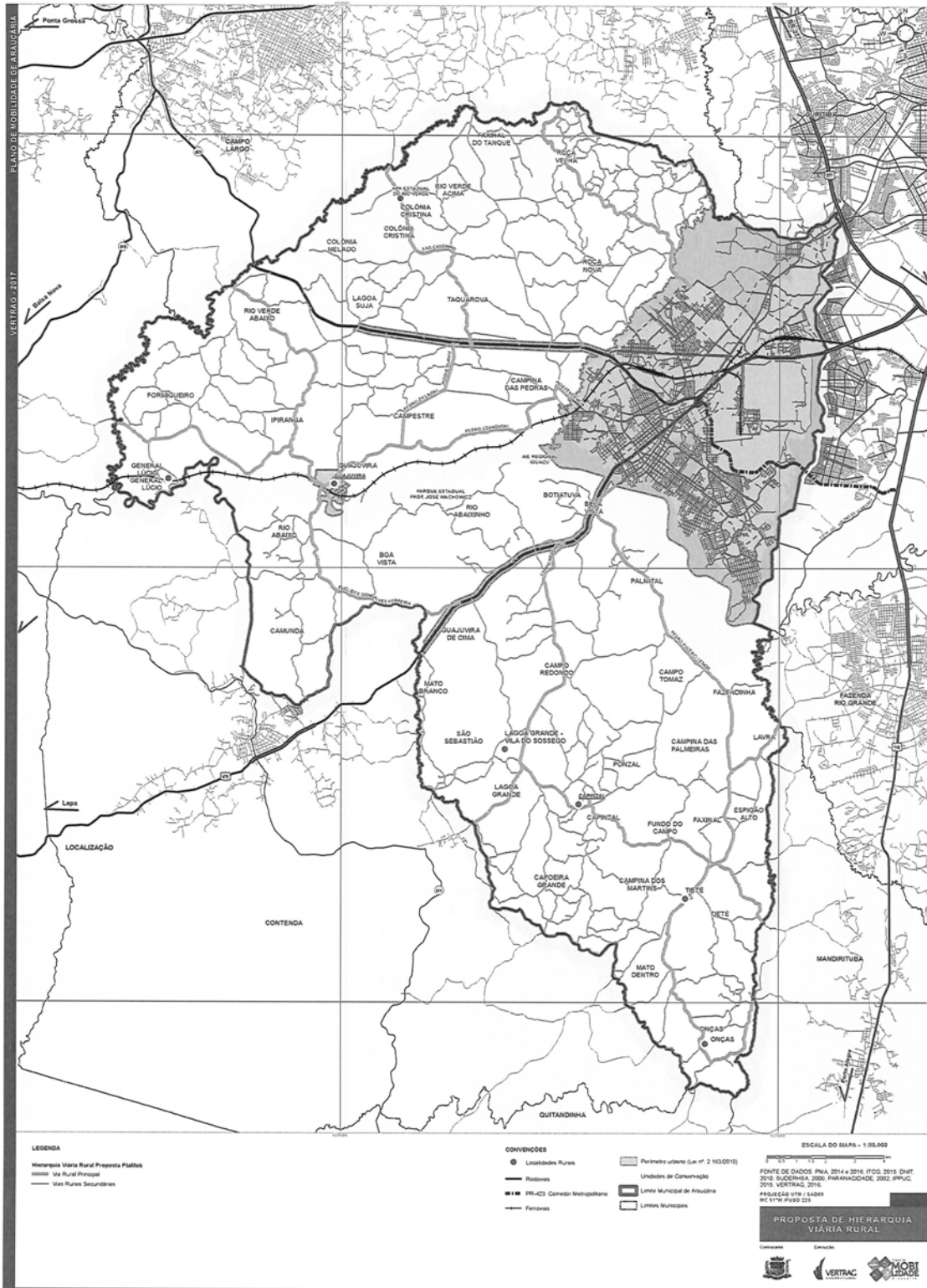
ANEXO 02

Figura 3: Perfil viário padrão da Via de Acesso Local (TIPO 3).



Perfil viário referente às Vias Rurais de Acesso Local, com via compartilhada para bicicletas.*

*Para áreas de características urbanas, considerar passeio de 3 metros junto à faixa de serviço.





CONFERÊNCIA PÚBLICA

Participe das discussões das leis do Plano de Mobilidade e ajude a construir uma Araucária acessível, integrada e multimodal



CONFERÊNCIA PÚBLICA

Aprovação das Leis Integrantes do Plano de Mobilidade



CONFERÊNCIA PÚBLICA

Minuta – Institui o Plano de Ações e Investimentos (PAI) do PlaMob



CONFERÊNCIA PÚBLICA

BLOCO 22



Institui o PAI do PlaMob

Art. 1º - Fica instituído o Plano de Ação e Investimentos – PAI/PlaMob, instrumento fundamental do Plano de Mobilidade de Araucária, enquanto referência técnica e orçamentária para o planejamento e gestão da Mobilidade no Município.

Parágrafo Único: O PAI/PlaMob encontra-se anexo a esta Lei e não levará ser modificado sem o devido processo legal e a respectiva participação pública, salvo alterações já previstas nesta Lei.

Art. 2º - Esta lei integra a Política Municipal de Mobilidade.

1º O Plano Municipal de Mobilidade de Araucária é o documento de referência técnica que contém a fundamentação e o detalhamento das propostas constantes no Plano de Ação e Investimentos, devendo permanecer disponível para consulta pública.



Institui o PAI do PlaMob

§2º As ações constantes no PAI/PlaMob deverão ser interpretadas de acordo com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e da Política Municipal de Mobilidade.

Art. 3º - O Poder Público Municipal deverá considerar as diretrizes, ações e orçamentos do Plano de Ação e Investimentos do PlaMob na formulação de sua política orçamentária, através de instrumentos orçamentários, considerando que podem existir variações no valor, fonte de financiamento e órgão responsável por implementar as ações justificáveis de acordo com a conjuntura.



Institui o PAI do PlaMob

1º O PAI/PlaMob deverá ser integrado como anexo à Lei Municipal de Diretrizes Orçamentárias.

2º O PAI/PlaMob deverá ser avaliado e revisado anualmente pelo Grupo Técnico Gestor da Mobilidade e sua revisão deverá ser aprovada pelo Conselho Municipal do Plano Diretor, ou outro que venha a substituí-lo, até 31 de maio de cada ano.

3º O detalhamento do orçamento estimativo para cada ação, as fontes de recurso e os órgãos responsáveis pelas ações deverá ser realizado no prazo de 30 dias após a promulgação desta lei.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



Institui o PAI do PlaMob

Intervenções em curto prazo (2021)



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 1	Atuar para que se reduza o nível de multas no trecho urbano da BR-476	4,2 km	Construção de uma trincheira, duas passarelas, vias marginais e estacionamento de cargas	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano
	Elaborar/realizar o projeto de implantação do Sistema Vião Branco de Aracaju; Documentação técnica pronta para licitação de obra	9,0 km	Projeto associado ao Sistema Vião Branco de Aracaju;	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano/Maior conectividade da rede viária metropolitana/Maior disponibilidade de vias para o transporte público metropolitano
	Projeto e construção de uma trincheira entre Avenida João Batista e Avenida das Américas	-	Ligação direta entre Av. das Américas e Avenida João Batista	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Menores tempos de viagem de transporte público
	Elaborar projeto de diretrizes viárias que ligam o Centro Sul até a Rua Pres. Castelo Branco e PR-423	1,8 km	Ligação direta entre Rua Pres. Castelo Branco e Avenida João Batista	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Menores tempos de viagem de transporte público
	Qualificação da porta sobre a Rua Sérgio que conecta a Rua Pres. Costa e Silva e Rua Francisco Paslin em Curitiba	200 m²	Constituição de corredor metropolitano de transporte público coletivo ao sul e acesso ao sul do município	Maior segurança na travessia/Maior conectividade da rede viária/Maior fluxo de transporte público/Maior fluxo de ciclistas
Elaborar projeto de ampliação da casa de Rua Pres. Costa e Silva	1,7 km	Constituição de corredor metropolitano viário ao sul de Aracaju	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público/Maior fluxo de ciclistas	
Formalizar municipalização da antiga PR-423 e da PR-423 existente no trecho urbano.	11,0 km	Aumentar na manutenção e fiscalização de trecho pelo município	Melhorias no conforto e segurança para o usuário das vias	



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Projeto e construção de continuação da Rua - Avenida de Almeida Torres ao sul encontrando com a Rua Pres. Costa e Silva	1,1 km	Ligação entre o principal eixo da cidade com o corredor viário sul	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público
	Elaborar projeto das diretrizes transversais propostas no sul da cidade (continuação da Rua Alberto Rodrigues e da Rua Collamer)	1,5 km	Consolidação de malha viária para maiores alternativas de deslocamento	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público
	Projeto e construção de continuação da Rua Miguel B. Pinheiro, entre a Rua Alberto Rodrigues até a Rua Professor Maria Heiser Schuchardt	1,2 km	Consolidação de um dos principais eixos do município que dá acesso ao centro da cidade	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público
	Projeto e construção de obras de prolongamento da Rua Alberto Torres e ponte sobre a	0,5 km + ponte	Ampliar as alternativas de conexão das bairras ao Norte e dar continuidade à característica colorida de via. Potencializado com a Francisco Dantas.	Amplia a mobilidade pedestre. Reduz conflitos com cargas na BR-476.
	Implantação das Ilhas de Segurança da Rua José de Almeida Curitiba até a Avenida Manoel Ribas	0,6 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias ao sul/Maior fluxo de transporte público
Elaborar projeto de continuação da Rua El Volante, passando pela Rua Carlos Antônio Machado até a Rua Laureano Jussich	2,8 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias ao sul	
Elaborar projeto da Rua Monte Esclusas até a Avenida dos Aracajanos	3,3 km	Oferecer alternativa para a movimentação de cargas nos terrenos ferroviários, além de ligação direta entre a Avenida dos Aracajanos e a PR-423	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano/Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias	



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Elaborar projeto de continuação da Rua Anselmo Duarte e da Rua Andaraí	1,5 km	Consolidação de malha viária para maiores alternativas de deslocamento	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias ao sul/Maior número de vias para transporte público
	Elaborar projeto de duplicação da Avenida das Nações no trecho entre a Avenida e Avenida das Companias e projeto de duplicação da ponte sobre a ferrovia.	0,3 km + ponte	Consolidar o eixo viário não duplicado da Avenida das Nações e dar continuidade à via arterial	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias/Maior número de vias para transporte público
	Projeto e construção dos baches liberados da Rua Curú em toda sua extensão, integrando a Avenida dos Pinheirais, realizando o fechamento de interseções e implantando os novos meios de transporte.	1,4 km + 13 baches + 1 veículo	Consolidação da Avenida dos Pinheirais com vias separadas por canteiro central	Maior conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias do norte/Maior número de vias para transporte público
	Elaborar projeto de identificação da Avenida dos Pinheirais, Avenida dos Aracajanos, BR-476 e Rua El Volante	0,6 km	Conexão entre Avenida dos Pinheirais, Avenida dos Aracajanos, BR-476 e Rua El Volante	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias
	Projeto e readequação geométrica da interseção entre Avenida dos Aracajanos e Avenida dos Pinheirais	0,3 km	Readequar a interseção para contemplar os novos movimentos previstos pelas diretrizes propostas	Maior conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias
Projeto e implantação de sinalização de trânsito entre a Rua dos Flores e a Rua Maranhão	7 km	Ordenar os movimentos na interseção e possibilitar maior segurança aos condutores e usuários	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias/Maior número de vias para transporte público/Maior número de acidentes de trânsito	
Projeto e construção de viaduto entre a Avenida das Nações e a PR-423	1 km + 1 viaduto	Separação entre tráfego rodoviário e urbano dando fluidez a uma interseção crítica e importante	Menor número de acidentes de trânsito/Menores tempos de viagem para o transporte público	



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Projeto e construção parcial do Eixo que liga a PR-423 e a BR-476	0,2 km	Consolidação de interseção entre as principais vias expressas da cidade	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias/Maior número de vias para transporte público/Maior número de acidentes de trânsito
	Projeto e construção de dragagem viária que conecta a Rua Paulo Alves Pinto com a Rua Guaranápolis	0,1 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias
	Elaborar projeto de ponte sobre a ferrovia no trecho entre a Avenida dos Pinheirais e a Avenida dos Aracajanos	400 m²	Conexão entre Avenida dos Pinheirais e Rua El Volante no intuito de consolidar e ampliar vias de carga	Maior densidade e conectividade da rede viária/Maior produtividade do setor industrial
	Projeto e execução de obra de melhoria da segurança de travessia de pedestres entre a Avenida R. Sica, das Fêmeas e Rua Agrônomo Carlos Heuserman	-	Aplicar melhorias geométricas para evitar o congestionamento na interseção	Maior conectividade da rede viária/Maior nível de saturação das vias/Maior número de acidentes de trânsito
	Projeto e pavimentação da segunda pista da Avenida das Nações e parte da Avenida dos Pinheirais em direção ao norte	0,5 km	Dar continuidade a uma via arterial importante para o transporte público na cidade	Maior conectividade da rede viária/Maior número de acidentes de trânsito
Implantar interseção entre Avenida das Nações e Avenida dos Pinheirais	-	Ordenar os movimentos de interseção entre duas vias arteriais	Maior conectividade da rede viária/Maior número de acidentes de trânsito	
Implantar interseção entre Rua Anselmo e Rua Graça Azeite	-	Ordenar os movimentos de interseção entre duas vias arteriais	Maior conectividade da rede viária/Maior número de acidentes de trânsito	



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Instalar intervenção de encontro de Rua Maranhão com a Rua Aracaju de Almeida Torres	-	Ordenar os movimentos de intervenção entre via arterial e ciclovia T	Menor conectividade da rede viária/Menor número de acidentes de trânsito
	Projeto de readequação geométrica da intervenção de encontro entre a Avenida dos Cineiros e a Avenida dos Pirineus	2 conjuntos semafóricos	Melhorar a segurança do cruzamento entre vias arteriais, itinerários de transporte público, sistema arterial norte.	Ampliar a segurança nas travessias de transporte público em vias arteriais. Redução dos acidentes de trânsito. Ampliar a conectividade no sistema arterial norte.
EIXO 2	Elaborar o projeto e contratação de estudos de BRT-475 com o Terminal Central	1 projeto + contratação	Segregar o tráfego urbano do tráfego rodoviário dando continuidade ao centro da cidade tanto no norte quanto no sul de BRT-475	Menor conectividade da rede viária/Menor número de acidentes de trânsito/Menor número de viagens por transporte público
	Projeto e regulamentação de todas as travessias de vias entre sistema viário urbano e ferroviário	4	Aumentar a segurança na travessia de condutor ferroviário	Menor número de acidentes de trânsito
	Estudo de demanda por estacionamento relativo na cidade	-	Estabelecer as demandas por estacionamento na cidade	Menor sustentabilidade do sistema de estacionamento rodoviário/Menor diversificação modal
	Regulamentar o trânsito de cargas na cidade e elaborar projeto de readequação do pavimento no eixo de cargas	4,4 km	Regulamentar o trânsito de cargas na cidade	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano/Menor nível de saturação das vias
	Elaborar projeto e pavimento para menos 30% das vias rurais de eixo como prioritárias	22 km	Promover melhorias para a mobilidade no zone rural	Menor integração entre os polos rurais do município/Menor produtividade de estabulação agropecuária



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Elaborar projetos complementares e implantar o Terminal Central	-	Criar um Terminal de Integração no região sul tanto para o transporte urbano quanto para o metropolitano	Menor tempo de viagem de TPC / Menores custos operacionais do TPC / maior número de passageiros de TPC
	Elaborar projeto e executar readequação do Terminal Angélica	-	Ordenar os movimentos de intervenção e otimizar a operação dos ônibus	Menor conectividade da rede viária / menor nível de saturação das vias no norte / melhoria de vias para transporte público
EIXO 3	Implantar os "hubs" intermediários nos três terminais de integração de Aracaju	3	Implementar o conceito de "hubs" intermediários no três terminais de integração de Aracaju	Aumento de frota e estacionamento para bicicletas/Aumento de número de ciclistas/Menor acessibilidade para pedestres/Menor quantidade de informações aos usuários/Menor número de passageiros de TPC
	Elaborar um plano operacional do sistema de transporte urbano, contendo um perfil Origin-Destino	-	Verificar com maior precisão a matriz de origem-destino do município para planejar o modo de transporte público coletivo em termos operacionais	Estudos para a mobilidade coletiva da cidade
	Instalar o sistema de Tarifas considerando a tarifa urbana e a tarifa rural independentes	-	Segregar tarifa urbana de tarifa rural dando maior autonomia para o município calcular suas tarifas	Menor custo de TPC urbano/Mais passageiros
	Instalar equipamentos e sistema de informação sobre bicicletas e horários e serem curtos, resultando nas tarifas a serem pagas pelos usuários	-	Consolidar uma política de comunicação eficiente ao usuário de TPC	Menor quantidade de informações ao usuário de transporte público coletivo/Mais número de passageiros



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Projeto de ampliação do calçamento da Rua Presidente Carlos Cavalcanti	0,2 km	Implementar uma via para pedestres na Área Calma proposta para a cidade	Aumento do fluxo de pedestres / Menos número de acidentes de trânsito
	Projeto de construção de modo de intervenção de Área Calma no primeiro quadrilátero contido as Ruas Francisco Xavier de Sá, BRT-475, Rua Cel. João Antônio Xavier e Av. Vitor do Amaral	11	Conter a circulação da Área Calma no Centro de Aracaju	Menor número de acidentes de trânsito / Aumento do número de bicicletas e de estacionamentos para bicicletas / Diminuição de níveis de congestionamento na área central
EIXO 4	Adotar padrões de acessibilidade universal (tempo, elevadores, plataformas elevatórias, piso tátil de alerta e direcional, etc.) nos projetos de terminais, estações e pontos de parada	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Número de terminais, estações e pontos de parada adequados aos padrões de acessibilidade universal (unidade)
	Instalar sinalização informativa e direcional conforme consta no NHT 200, nos terminais, estações e pontos de parada	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Número de terminais, estações e pontos de parada adequados aos padrões de acessibilidade universal (unidade)
	Eliminar as barreiras à circulação existentes no interior ou entorno das edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público.	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Porcentagem de edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público adaptados para acesso e utilização de pessoas com necessidades especiais ou restrições de mobilidade (%)
	Projeto de implantação das cicloviárias Guajará e Passarela	44,5 km	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Aracaju	Aumento do fluxo de ciclistas



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Criar um Observatório de Mobilidade Ativa	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Aracaju	Menor quantidade de informações ao usuário de trânsito urbano/Aumento do fluxo de ciclistas
	Promover campanhas e programas educativos permanentes sobre mobilidade ativa - ciclomobilidade	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Aracaju	Menor quantidade de informações ao usuário de transporte ativo/Aumento do fluxo de ciclistas
EIXO 4	Criar mecanismos de aluguel de bicicletas nos "hubs" intermediários situados nos terminais de integração nos terminais "hubs"	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Aracaju	Aumento do fluxo de ciclistas
	Preparar design padrão de equipamentos e sinalização de sistema cicloviário	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Aracaju	Aumento do fluxo de ciclistas
	Identificar e preparar os espaços para a instalação de paradas em áreas públicas, locais de serviços, edificações públicas e comércio de grande porte	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Aracaju	Aumento do fluxo de ciclistas
	Preparar e implantar bicicletários e infraestrutura de apoio nos terminais de transporte	3	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Aracaju	Aumento do fluxo de ciclistas
	Projeto, aquisição e implantação de paraciclistas entre o Jardim Alvorada e o Terminal Central, por sobre a ferrovia	-	Acessibilidade universal no passeio sobre a ferrovia	Melhoria em equipamentos para pedestres/Mais fluxo de pedestres na região



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Contratação de novos servidores públicos sendo no mínimo 05 (cinco) profissionais de nível superior e 02 (dois) técnicos de nível médio com conhecimento em geoplanejamento	-	Fortalecer o quadro técnico da prefeitura na gestão e monitoramento das ações do PlaMob	Menor número de funcionários qualificados para a implementação do PlaMob / Maior monitoramento das atividades relacionadas ao PlaMob
	Elaboração de estudo para a implementação do Sistema de Informações Integradas (SII), que integra especialmente no âmbito de uso e atuação do SII em relação aos dados relativos à mobilidade	-	Introduzir a organização do sistema de informações proposto	Padronização dos processos para avaliação e acompanhamento de políticas propostas pelo PlaMob
EIXO 5	Aquisição de equipamentos e softwares para a gestão do trânsito	-	Consolidar na prefeitura a gestão do trânsito e das ações do PlaMob	Menor número de funcionários qualificados para a implementação do PlaMob/Mais monitoramento das atividades relacionadas ao PlaMob
	Fortalecimento da Câmara Técnica de Mobilidade, parte integrante do Conselho Municipal do Plano Diretor ou outra que o substitua, que deverá emitir seu parecer técnico nos casos de alterações significativas de legislação que regulamentam o Plano de Mobilidade	-	Fortalecer e retomar as atividades de instância participativa sobre a mobilidade dentro das atividades do Conselho da Cidade	Menor contribuição da população para a avaliação e monitoramento das ações propostas pelo PlaMob
	Criar o canal de comunicação com a população sobre as atividades elaboradas a partir do PlaMob	-	Fortalecer canal de comunicação com a população sobre as atividades elaboradas a partir do PlaMob	Menor contribuição da população para a avaliação e monitoramento das ações propostas pelo PlaMob



Institui o PAI do PlaMob

Intervenções em médio prazo (2026)



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 4	Projeto e readequação do pavimento das vias de Aveni de Cargas	4,4 km	Segregar o trafego de cargas do trafego urbano criando um anal de cargas proximo ao setor industrial e regulamentando a circulação de cargas nas demais áreas da cidade	Diminuição da circulação de veículos de carga no tecido urbano
	Construção de continuidade da PR-423 conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	9 km	Conexão direta de Araucária com a BR-116 passando por Curitiba.	Menor circulação de veículos de carga em meio urbano. Maior conectividade da rede viária metropolitana. Maior número de vias para o transporte público metropolitano
	Projeto e construção da trilha entre a continuidade da Rua El Volpato ao sul e a PR-423	-	Conectar a El Volpato com o Sistema Vial Básico ao sul da BR-476 e possibilitar acesso e movimentos na interseção.	Maior conectividade da rede viária e aumento de acessibilidade ao principal local de emprego (REPAR)
	Elaborar projeto de duplicação da PR-421	2,2 km	Definição de responsabilidades e elementos para a licitação da obra.	Integração entre níveis de governo/parcerias público-privadas/captação de recursos.
	Construção das diretrizes viárias e interseções que ligam e conectam a Avenida Castelo Branco e PR-421, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	1,8 km	Ligação direta entre Avenida Castelo Branco e Avenida João Betegg comunitária	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Redução dos tempos de viagem do transporte público
	Construção da ampliação da Rua Costa e Silva, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	1,7 km	Consolidação de corredor metropolitano viário ao sul de Araucária	Maior densidade e conectividade da rede viária metropolitana. Menor nível de saturação das vias ao sul/Melhoria na integração entre o transporte público municipal e o metropolitano
Promover a integração da rede proposta de ciclovias para Araucária com a rede de Curitiba.	-	Consolidar as ligações cicloviárias ao Norte e ao sul com Curitiba.	Integração entre níveis de governo/ Extensão e conectividade entre as redes cicloviárias	
Projeto e construção da ligação entre BR-476 e Avenida Castelo Branco	2,1 km	Consolidar a ligação entre a Avenida Castelo Branco e a BR-476 permitindo novas alternativas de acesso de cargas ao setor industrial	Diminuição da circulação de veículos de carga e redução da emissão de CO ₂ no tecido urbano	



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Projeto e construção da passagem elevada da Rua Pedro de Alcântara Meira até a Avenida dos Pinheais (via arterial Leste-Oeste), atravessando a PR-423	1,4 km + viaduto	este de cidade, entre duas vias arteriais (Rua Pedro de Alcântara Meira e Avenida dos Pinheais) sobre a PR-423	Extensão e conectividade da rede viária arterial e do transporte público.
	Projeto e construção das complementações diretas viárias transversais propostas no sul da cidade (continuação da Rua Alceu de Silva Oliveira, Rua Alberto Rodrigues e da Rua Calistemon), conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	1,5 km	Ampliar as alternativas de conexão das vias ao sul com o sistema arterial e o transporte coletivo	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias ao sul/Ampliação das conexões ao transporte coletivo
	Projeto e construção da conexão de Araucárias com a Avenida das Haydes até o Terminal Angelica	2,2 km	Construir via arterial paralela a Avenida das Araucárias ampliando as alternativas de mobilidade na região norte de Araucária	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias para transporte público/Diminuição de tempo de viagem do transporte público
	Construção da continuação da Rua Avenida (Porto) e da Rua Andorinha, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	1,5 km	Conexão do sistema arterial Norte	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias ao norte/Extensão da rede de transporte público
	Projeto e construção da conexão de trecho sul de Rua Avenida	0,7 km	Consolidar ligação direta entre a Avenida das Pinheais e Rua Avenida conectando rede viária coletora setentris norte-sul e Leste-Oeste	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Construção da diretiva de continuação da Rua El Volpato, passando pela Rua Cabo Antônio Machado até a Rua Lourenço Jasielcio e readequação geométrica da interseção com a Rua Manoel Jasielcio, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	2,8 km	Consolidação de via coletora e anel de cargas com ligação direta entre região do REPAR e Avenida dos Pinheais	Maior densidade e conectividade da rede viária/Redução do congestionamento nas interseções
	Construção de ponte e realinhamento da ferrovia na interseção entre a continuidade da Rua El Volpato e a continuidade da Avenida dos Pinheais, conforme projeto elaborado (Curto Prazo)	400 m ² + obra ferroviária	Conexão entre Avenida dos Pinheais, Avenida das Araucárias, BR-476 e Rua El Volpato	Maior densidade e conectividade da rede viária
	Projeto e implantação da adequação geométrica da interseção entre a Rua Costa e Silva e a Rua Minas Gerais	0,1 km	Consolidar interseção chave para a operação do transporte metropolitano no Terminal Costeira	Maior conectividade da rede viária. SLL. Melhoria nas vias e integração para o transporte público
	Projeto e implantação da adequação geométrica da interseção entre a Rua Santa Catarina e a Rua Manoel Ribes	-	Melhoria da fluidez e segurança no cruzamento entre arterial e coletora 1	Maior conectividade da rede viária/redução do congestionamento/Melhoria das vias para o transporte público
	Elaborar projeto e construção do trecho de diretiva da Rua Francisco Caldeira/Teresina Thomaz Coelho até a Rua Francisco Caldeira e a conexão com Curitiba	1,1 km	Consolidar alternativa de conexão vindo de Curitiba via BR-476 com a Avenida das Araucárias	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Elaborar projeto executivo da diretiva da perimetral oeste	3,4 km	Preparação de elementos para a licitação da obra	Integração entre níveis de governo para definição de responsabilidades para execução da obra
	Duplicar a Rua N. Sr. Dos Remedios no trecho de pista simples	0,4 km	Dar continuidade à característica arterial da via	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias
	Implantar interseção entre a Avenida N. Sr. Dos Remedios e Rua Alfred Chevrolet	-	Ordenar os movimentos na interseção entre duas vias arteriais	Maior conectividade da rede viária. Menor número de acidentes de trânsito
	Elaborar projeto de duplicação da Rua Pedro de Alcântara Meira em toda sua extensão	1,4 km	Dar continuidade à característica arterial da via	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias
	Construção da continuação da Rua Vicente Buzaki até a Avenida das Araucárias, conforme projeto elaborado anteriormente (Curto Prazo)	3,3 km	Criar alternativa para a movimentação de cargas nos terminais ferroviários, além de ligação direta entre a Avenida das Araucárias e a PR-423	Maior produtividade de setor industrial. Menor circulação de veículos de carga em meio urbano. Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Construção da continuação de Avenida dos Pinheais conectando-a com a Rua El Volpato e regularização da travessia em nível da diretiva com o ramal ferroviário Imcoço, conforme projeto elaborado anteriormente (Curto Prazo)	0,6 km + interseção em nível com ferrovia	Conexão entre Avenida dos Pinheais, Avenida das Araucárias, BR-476 e Rua El Volpato	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias. Maior produtividade do setor industrial
	Construção da duplicação da Avenida das Nações desde a ferrovia até a Avenida das Condições e duplicação da ponte sobre a ferrovia conforme projeto elaborado anteriormente (Curto Prazo)	0,3 km + ponte	Consolidar o único trecho não duplicado da Avenida das Nações e dar continuidade à via arterial	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias. Maior número de vias para transporte público
	Projeto e readequação da Avenida de Nairuzza conectando-a a Rua das Flores	0,4 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretiva de continuação da Rua Padre José Damasc até a Rua Vitorino Perreto	0,3 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretiva de continuação da Rua Bernardo Frederico Michel até a Rua Turgino Silva	0,8 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Projeto e construção da diretiva que parte da Avenida da Independência até a Rua Hugo Assencio Cordeiro concordando com a Avenida Casar Hesselman	1,1 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da conexão de Araucárias com a Avenida das Haydes até a Rua Pedro de Alcântara Meira e até a Rua Nicolau Menly e regularização da travessia em nível da diretiva com o ramal ferroviário	1,4 km + travessia em nível	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da diretiva de continuação da Rua Venâncio Valentei Weber até a Rua Rosalia Kaminski	0,1 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção de diretiva viária conectando a Rua Francisco Gondet com a continuidade da Rua Vicente Buzaki	0,2 km	Conexão entre a diretiva proposta e a malha viária existente	Maior densidade e conectividade da rede viária
	Projeto e construção da diretiva viária da Rua Joana Gerálde até a Avenida das Araucárias	0,4 km	Consolidação de via coletora	Maior densidade e conectividade da rede viária. Menor nível de saturação das vias



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Projeto e construção da readequação geométrica da Avenida Castelo Branco	3,8 km	Consolidar a Avenida Castelo Branco como alternativa à Avenida das Araucárias	Menor densidade e conectividade da rede viária
	Projeto e construção da extensão da Rua Colares até a Rua Antônio Mikosz	0,9 km	Consolidação de via coletora	Menor densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias
	Projeto e construção da extensão do prolongamento de Rua Sagrado Kuchery até a Rua Minas Cent.	0,9 km	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao sul e dar continuidade à característica coletiva da via	Menor densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul
	Projeto e construção da extensão do prolongamento da Rua Lúiz Francisco Souza entre a Rua Luiz Francisco e a Rua Presidente Castelo Branco e ponte sobre rio	0,7 km + ponte	Estruturar e ampliar mobilidade no bairro Thomaz Coelho. Ligação entre o Colar e norte.	Menor densidade e conectividade entre coletoras norte/Menor nível de saturação das vias que conectam com Curitiba.
	Projeto e construção da extensão do prolongamento da Rua Francisco Caldas/Trevo Thomaz Coelho até a Rua Leopoldo Siqueira Reis e conexão com Curitiba e pontes sobre os rios	1,2 km + 4 pontes	Estruturar bairro Thomaz Coelho. Ligação entre as arteriais norte e Perimetral Oeste. Consolidar mais uma alternativa de ligação com Curitiba.	Menor densidade e conectividade da rede viária coletora Norte. Ampliar mobilidade do trecho de conexão entre Thomaz Coelho e Passagem



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 2	Projeto e construção do trecho da divisa da Rua Ladislau Cernicchowski até a Rua Francisco Orlowski e conexão com Curitiba. readequação geométrica da interseção com a Rua Presidente Castelo Branco e ponte sobre rio	2,0 km + readequação 2 geometrias + ponte	Estruturar bairro Thomaz Coelho. Ligação entre as arteriais norte e consolidar mais uma alternativa de ligação com Curitiba.	Ampliação da acessibilidade ao Transporte Público (Terminal Angélica) Menor densidade e conectividade da rede viária Coletora Norte/Menor nível de saturação das vias arteriais Norte
	Projeto e construção da divisa do prolongamento da Rua Santa Bodilak até sua conexão com a Perimetral Oeste, readequação geométrica da interseção com a Rua Silvio Carrara e pontes sobre rio	1,8 km + readequação 2 geometrias + 2 pontes	Ampliar as alternativas de conexão do bairro e dar continuidade à característica coletiva da via	Menor densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao sul
	Projeto e implantação da readequação estrutural e aplicação de ponte sobre ferrovia na Rua Luiz Francisco	-	Ampliar a capacidade de travessia da BR 476 no acesso a REPAR e região Norte da cidade.	Menor conectividade da rede viária entre o sistema arterial e o coletor. Reduzir os conflitos entre cargas e tráfego local.
	Aprovar a gestão de estacionamentos públicos em geral no município.	-	Estabelecer maior controle e monitoramento da demanda por estacionamento público na cidade	Melhor delimitação de estacionamento coletivo/Melhorias dos indicadores de mobilidade no centro
	Projeto e pavimentação de pelo menos 20% das vias rurais definidas como prioritárias	22 km	Promover melhorias para a mobilidade na zona rural	Menor integração entre os polos rurais de produção/Maior produtividade da atividade agropecuária de Araucária



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 3	Implantar os "hubs" intermediários nos demais pontos da cidade	4	Implementar o conceito de "hubs" intermediários estimulando a utilização de mais de um modal para o deslocamento urbano e metropolitano	Aumento de frota e estacionamentos para bicicletas/Aumento de número de ciclistas/Maior acessibilidade para pedestres/Maior quantidade de informações aos usuários/Maior número de passageiros do TPC
	Projeto e readequação o Terminal Angélica, conforme estudo do PlaMob para longo prazo	-	Ordenar os movimentos da integração e otimizar a operação dos ônibus	Maior conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias ao norte/Melhorias de vias para transporte público
	Readequar os itinerários das linhas metropolitanas para que atendam somente os terminais de integração	-	Segregar transporte urbano de transporte metropolitano tendo como ponto de integração os Terminais de "zona"	Maior autonomia do planejamento de transportes municipais e cálculo da tarifa urbana
	Instalar faixas preferenciais para ônibus, principalmente nos eixos troncais, de acordo com plano operacional de transporte coletivo definido em curto prazo.	-	Terçar o Transporte Público Coletivo urbano competitivo frente ao transporte individual	Menor tempo de viagem no TPC/Mais passageiros/Maioras velocidades médias do TPC
	Aprovar e padronizar os procedimentos de monitoramento, avaliação e fiscalização do serviço de transporte público, vinculados a uma base de dados digital	-	Terçar digital e remoto todo o controle e monitoramento de indicadores do TPC	Maior confiabilidade para o TPC urbano



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 4	Projeto e construção do modelo de seção viária e interseção da Área Calma no segundo quadrilátero contendo primeiramente a Rua Archelau de Almeida Torres, BR-476, Rua Cel. João Antônio Xavier e Avenida Vitor de Amaral	7	Consolidação da Área Calma no centro de Araucária	Menor número de acidentes de trânsito/Aumento do fluxo de bicicletas e de estacionamentos para bicicletas/Diminuição de níveis de congestionamento na área central
	Projeto e construção do modelo de seção viária e interseção da Área Calma no terceiro quadrilátero contendo a Rua Archelau de Almeida Torres, BR-476, Avenida Manoel Ribas e Avenida Doutor Vitor de Amaral	3	Consolidação da Área Calma no centro de Araucária	Menor número de acidentes de trânsito/Aumento do fluxo de bicicletas e de estacionamentos para bicicletas/Diminuição de níveis de congestionamento na área central
	Projeto e implantação das ciclovias industriais e a ciclovia rural	73	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano e rural de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas
	Adequar a acessibilidade universal em edifícios, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público, conforme disposições da norma de ABNT - NBR 9050.	-	Instituir conceito de acessibilidade universal no município	Porcentagem de edifícios, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, públicos e privados de uso público adaptados para acesso e utilização de pessoas com necessidades especiais ou restrições de mobilidade (%)
	Avaliar a possibilidade de instalar dispositivos em parte dos veículos do transporte público coletivo destinados ao transporte seguro de bicicletas	-	Incluir a bicicleta no sistema de trânsito urbano de Araucária	Aumento do fluxo de ciclistas



Institui o PAI do PlaMob

Intervenções em longo prazo (2031)



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 1	Construir a duplicação da PR-421, conforme projeto elaborado anteriormente	2,2 km	Consolidar alternativa de acesso ao município pela PR-421	Menor saturação das vias ao norte da cidade/Menor tempo de viagem do transporte público/Ampliação da conectividade da rede viária
	Projeto e implantação da requalificação e Ampliação de Ponte sobre ferrovia na Av. das Araucárias.	-	Ampliar a segurança e fluidez do trânsito	Maior conectividade da rede viária. Redução dos conflitos entre modos de transporte.



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Consolidação a diretriz perimetral oeste proposta e pontes sobre rio, conforme projeto elaborado anteriormente	3,4 km + 3 pontes	Criar alternativa para o trajeto perimetral de veículos, ligando a BR 476 e PR 432, além de aumentar a conectividade com a Avenida das Araucárias e a Avenida dos Pinheirais.	Redução dos conflitos com veículos de carga em meio urbano/ Redução do congestionamento saturação das vias
	Projeto e construção de continuação da Rua Alfredo Mattioli sob a BR-476 conectando-a com a Rua Papa João XXIII	0,5 km + trincheira	Alternativa para a transposição à BR-476 pelo trânsito urbano, descongestionando a travessa pela Avenida Manoel Ribas.	Maior segurança na travessa da BR-476/Diminuição do tempo de viagem do TPC/Aumento da conectividade da malha viária
EIXO 2	Projeto e construção da diretriz de continuidade da Av. das Nações até a Av. Centenário com requalificação das Ruas José Leal de Oliveira e Rua Joana Geraldino	1,4 km	Consolidar anel arterial Norte e nova alternativa de acesso ao SVB	Maior densidade e conectividade da rede viária/Redução do congestionamento/ Mais vias para transporte público/Diminuição do tempo de viagem do transporte público
	Projeto e construção de diretriz de prolongamento da Avenida Centenário conectando com a Rua Presidente Castelo Branco	0,8 km	Complementação do anel arterial Norte	Maior densidade e conectividade da rede viária/ARTERIAL NORTE /Menor nível de saturação das vias



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua José Leal de Oliveira até a Rua Joana Geraldino	0,5 km	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao norte da Avenida das Araucárias e dar continuidade à característica coletora da via.	Maior densidade e conectividade entre coletoras norte/Menor nível de saturação das vias que conectam com Curitiba.
	Projeto e construção da diretriz de prolongamento da Rua Targino Silva	0,5 km	Ampliar as alternativas de conexão dos bairros ao sul e dar continuidade à característica coletora da via.	Maior densidade e conectividade da rede viária coletora sul/Amplia a mobilidade destacamento interbairros na região oeste.
EIXO 2	Construção da duplicação da Rua Pedro de Alcantara Metra em toda sua extensão	1,4 km	Ligar o trecho Norte do sistema arterial com o entroncamento da PR-423.	Maior densidade e conectividade da rede viária/Menor nível de saturação das vias arteriais/ extensão da rede de transporte público
	Projeto e complementação da pavimentação das vias rurais prioritárias	30 km	Promover melhorias para a mobilidade na zona rural	Maior integração entre os polos rurais de produção/Maior produtividade da atividade agropecuária de Araucária



Institui o PAI do PlaMob

EIXO	Ação	Quant. Unid.	Metas	Indicadores
EIXO 3	Definição da Avenida Manoel Ribas como principal eixo de transporte público da cidade, readequando todo seu perfil viário, conforme projeto elaborado anteriormente.	3,6 km	Consolidar eixo para a priorização do transporte de massa e criar alternativa modal para o transporte coletivo da cidade	Maior velocidade do transporte público/Maior diversidade dos modos de transporte/Maior frequência de atendimento do transporte público
EIXO 4	Projeto e implantação de microrredes cicáveis que conectam os equipamentos públicos, educacionais, e áreas de lazer às ciclorrotas propostas.	-	Consolidar microrredes cicáveis ligando equipamentos públicos à rede principal de ciclorrotas por bairros	Aumento da extensão e conectividade do sistema ciclovário