



**PLANMOB PALMEIRA**  
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE

# REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE DE PALMEIRA

RESUMO EXECUTIVO  
PRODUTO 5

Município de  
**PALMEIRA**  
Secretaria de  
Desenvolvimento Urbano

  
**funpar**

RESUMO EXECUTIVO  
REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE DE PALMEIRA

## APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta o RESUMO EXECUTIVO decorrente do Contrato de Prestação de Serviços Nº 1326/2022, celebrado entre a Prefeitura Municipal de Palmeira e a FUNPAR – Fundação da Universidade Federal do Paraná para o Desenvolvimento da Ciência, da Tecnologia e da Cultura, para a elaboração da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana no Município de Palmeira.

Curitiba,

Outubro 2023

RESUMO EXECUTIVO  
REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE DE PALMEIRA

## Prefeitura de Palmeira

Prefeito: Sérgio Luis Belich

Vice-prefeito: Major Jonatas Boaventura Schulli

Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano: Diego José Lopes

Diretora de Segurança e Trânsito: Sabrina Ristow

Coordenador: Igor Alessandro Dombroski

Coordenador Adjunto: Murilo Orlando Malucelli Klas

## Equipe Técnica Municipal

Instituída pelo Decreto Municipal 12.952 de 2019

Annelise Breus de Souza

Aldemar Viante

Maurício Daros

Marcos Maurício Kincheski

Victor Brustolin Vida

## Equipe Técnica da Funpar

Definida pelo Contrato 1326 de 2022

Anive Alcantara Soares - Coordenadora Arquiteta e Urbanista;

Mariana Auler - Advogada;

José Álvaro Twardowski - Engenheiro Civil;

Mayara Bormann Azzulin - Arquiteta e Urbanista;

## Equipe de Apoio

Juliana Gusmão – Estagiária; e ,

Lucas Affonso Purkott Zelleroff – Estagiário.

## Apoio Institucional

Diretor Superintendente - Tomás Sparano Martins

Diretor de Administração e Finanças - Enio Fabricio Ostrowski Ponczek

Supervisor Técnico - Luís Henrique Cavalcanti Fragomeni

Gestor de Projetos - Fabiano Henrique R. da Cruz

Analista de Projetos - José Guilherme de Faria Pereira e Ferreira

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>CONFIGURAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DA REVISÃO DO PLANMOB .....</b>	<b>2</b>
2.1	ETAPA 1 – MOBILIZAÇÃO E PLANO DE TRABALHO .....	3
2.2	ETAPA 2 – DIAGNÓSTICO .....	5
2.3	ETAPA 3 – DIRETRIZES E PROPOSTAS.....	24
2.4	ETAPA 4 – PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTOS E INSTITUCIONALIZAÇÃO ..	39
<b>3</b>	<b>INSTITUCIONALIZAÇÃO.....</b>	<b>48</b>
3.1	CONSIDERAÇÕES INICIAIS .....	48
3.2	ESTRUTURAÇÃO DA INSTITUCIONALIZAÇÃO.....	49
<b>MINUTA DE LEI: POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E DO PLANO DE MOBILIDADE DE PALMEIRA.....</b>		<b>50</b>
<b>MINUTA DE LEI: SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL .....</b>		<b>63</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>		<b>78</b>

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Estrutura da Revisão do PlanMob de Palmeira .....	2
Figura 2:- Desenvolvimento das etapas da Revisão do PlanMob de Palmeira...	3
Figura 3: Aspectos da realização da 1 <sup>a</sup> Audiência Pública.....	5
Figura 4: Caracterização de dados primários .....	6
Figura 5: Aspectos das calçadas.....	9
Figura 6: Aspectos das ciclovias .....	10
Figura 7: Linhas de transporte coletivo municipal propostas para Palmeira pelo PlanMob de 2017 .....	12
Figura 8: Aspectos do Terminal Rodoviário. ....	13
Figura 9: Aspectos dos táxis.....	14
Figura 10: Aspectos da frota do transporte escolar .....	15
Figura 11: Aspectos da configuração viária segundo o Plano Diretor.....	17
Figura 12: Configuração das rodovias em Palmeira.....	18
Figura 13: Aspectos da Infraestrutura .....	21
Figura 14: Aspectos da circulação viária.....	22
Figura 15: Mapa síntese do Diagnóstico. ....	23
Figura 16: Aspectos da Oficina de Leitura Técnica .....	24
Figura 17: Configuração das escalas .....	27
Figura 18: Cenário Atual .....	28
Figura 19: Cenário Tendencial .....	28
Figura 20: Cenário Estratégico .....	29
Figura 21: Aspectos das propostas do transporte motorizado.....	33
Figura 22: Aspectos das propostas do sistema viário das áreas urbanas .....	34
Figura 23: Aspectos das propostas da circulação viária em Palmeira .....	35
Figura 24 :Aspectos das propostas para o sistema viário rural.....	36
Figura 25: 3 <sup>a</sup> Reunião Técnica .....	38
Figura 26: Aspectos da realização da 2 <sup>a</sup> Audiência Pública.....	39

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Indicadores de monitoramento .....	26
<b>Quadro 14 – PAI: Transporte Não Motorizado - Pedestres.</b> .....	42
<b>Quadro 15 – PAI: Transporte Não Motorizado - Ciclistas.</b> .....	42
<b>Quadro 16 – PAI: Transporte Não Motorizado - Acessibilidade.</b> .....	43
<b>Quadro 17 – PAI: Transporte Motorizado – Transporte Coletivo de Passageiros.</b> 43	
<b>Quadro 18 – PAI: Transporte Motorizado – Transporte Coletivo por Táxi.</b> .....	43
<b>Quadro 19 – PAI: Transporte Motorizado – Transporte Coletivo Escolar.</b> .....	43

Quadro 20 – PAI: <b>Transporte Motorizado – Transporte de Bens, Mercadorias e Serviço</b> .....	44
Quadro 21 – PAI: <b>Sistema Viário</b> .....	44
Quadro 22 – PAI: <b>Circulação Viária</b> .....	44
Quadro 23 – PAI: <b>Infraestrutura Viária - Pavimentação</b> .....	45
Quadro 24 – PAI: <b>Infraestrutura Viária - Estacionamento</b> .....	45
Quadro 25 – PAI: <b>Infraestrutura Viária - Mobiliário Urbano</b> .....	45
Quadro 26 – PAI: <b>Infraestrutura Viária - Sinalização Viária</b> .....	46
Quadro 27 – PAI: <b>Infraestrutura Viária - Acidentes de Trânsito</b> .....	46
Quadro 28 – PAI: <b>Infraestrutura Viária - Polos Geradores de Tráfego</b> .....	46
Quadro 29 – PAI: <b>Operação da Mobilidade</b> .....	46
Quadro 30 – PAI: <b>Gestão da Mobilidade</b> .....	47
Quadro 31 – PAI: <b>Participação da Sociedade</b> .....	47

## 1 INTRODUÇÃO

O Resumo Executivo formata-se pela síntese do processo da elaboração da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob)do Município de Palmeira abrangendo a configuração segundo a estrutura estabelecida.

Pontua-se que o Plano Mobilidade de Palmeira vigente foi elaborado em 2017, com validade de cinco anos, sendo assim necessária a revisão. A configuração do desenvolvimento da Revisão do PlanMob de Palmeira é estruturada nas seguintes etapas: Etapa 1 – Mobilização e Plano de Trabalho, Etapa 2 – Diagnóstico, Etapa 3 – Diretrize e Propostas e Etapa 4 – Plano de Ação e Investimentos e Institucionalização.

Para a Etapa 1 – Mobilização e Plano de Trabalho, se apresenta a organização dos trabalhos para a Mobilização e Plano de trabalho. A elaboração deste documento foi realizada em conjunto com a equipe técnica da Prefeitura Municipal de Palmeira, considerando o estabelecido no Termo de Referência elaborado pelo Município.

A Etapa 2 – Diagnóstico, que proporciona uma análise da mobilidade de Palmeira auxiliando na formulação de propostas. Considerando a multiplicidade de assuntos pertinentes à mobilidade foram identificados os seguintes componentes para a avaliação: Levantamentos e Pesquisas, o Transporte Não Motorizado, o Transporte Motorizado, o Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços, a Estrutura do Sistema Viário e a Circulação Viária, a Infraestrutura, a Operação da Mobilidade, a Estrutura da Gestão da Mobilidade e os Modos de Participação.

Na Etapa 3 – Diretrizes e Propostas, é definido pelas Diretrizes que abrangem as Condicionantes, as Estratégias e os Cenários, configurando o Prognóstico; na qual foram estabelecidos Indicadores com o intuito de favorecer a avaliação das ações previstas, vinculadas as Propostas, indicando as ações para a melhoria da mobilidade urbana e rural de Palmeira.

A Etapa 4 – Plano de Ação e Investimentos e Institucionalização, além de sintetizar as propostas para a mobilidade, o documento instrumenta as diretrizes, do Estatuto das Cidades, da Política Nacional de Mobilidade Urbana e da política de desenvolvimento e de expansão urbana do município. O conteúdo dessa etapa é composto pelo Plano de Ação e Investimentos (PAI) e pela Institucionalização.Pontua-se que na Institucionalização são apresentadas a Lei do Plano de Mobilidade e a Lei do Sistema Viário.

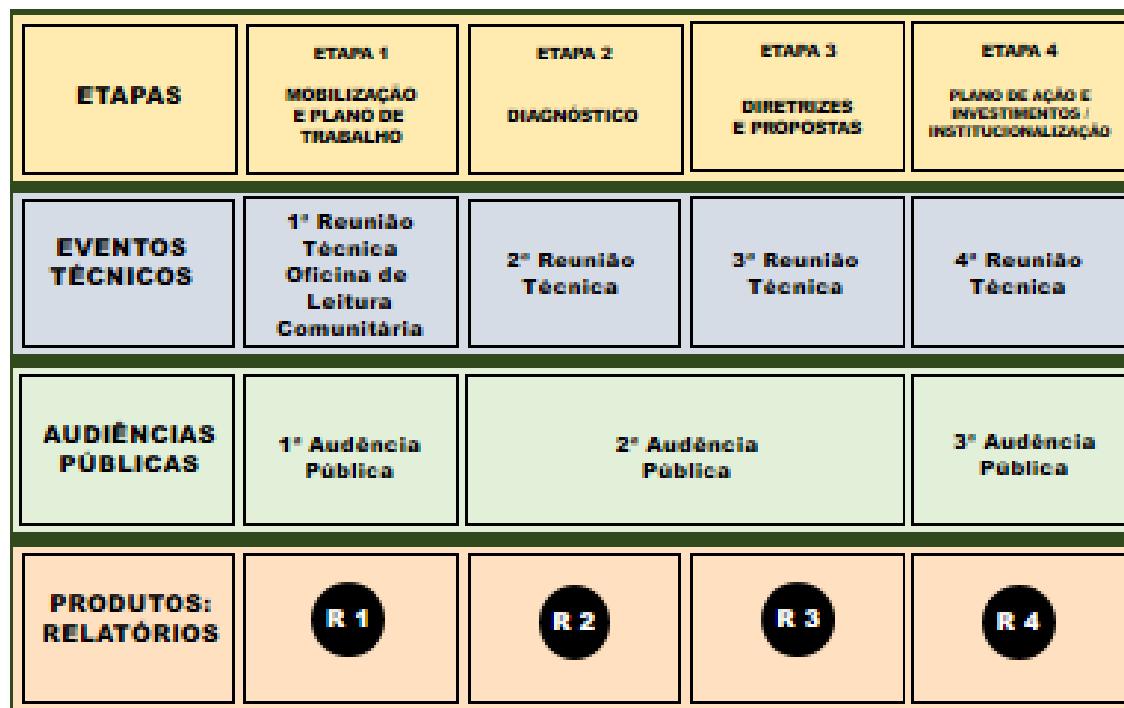
## 2 CONFIGURAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DA REVISÃO DO PLANMOB

A Revisão do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do Município de Palmeira foi objeto da contratação da Fundação da Universidade Federal do Paraná (FUNPAR) pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Palmeira.

O contato baseia-se nos preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, adequando-se às formas de participação e metodologias utilizadas para a realização das atividades a serem desenvolvidas no prazo de execução previsto, com a colaboração com a equipe técnica da Prefeitura Municipal de Palmeira, considerando o estabelecido no Termo de Referência elaborado pelo Município.

A Revisão do PlanMob de Palmeira estrutura-se em quatro Etapas, conforme demonstrado na figura a seguir.:

Figura 1: Estrutura da Revisão do PlanMob de Palmeira

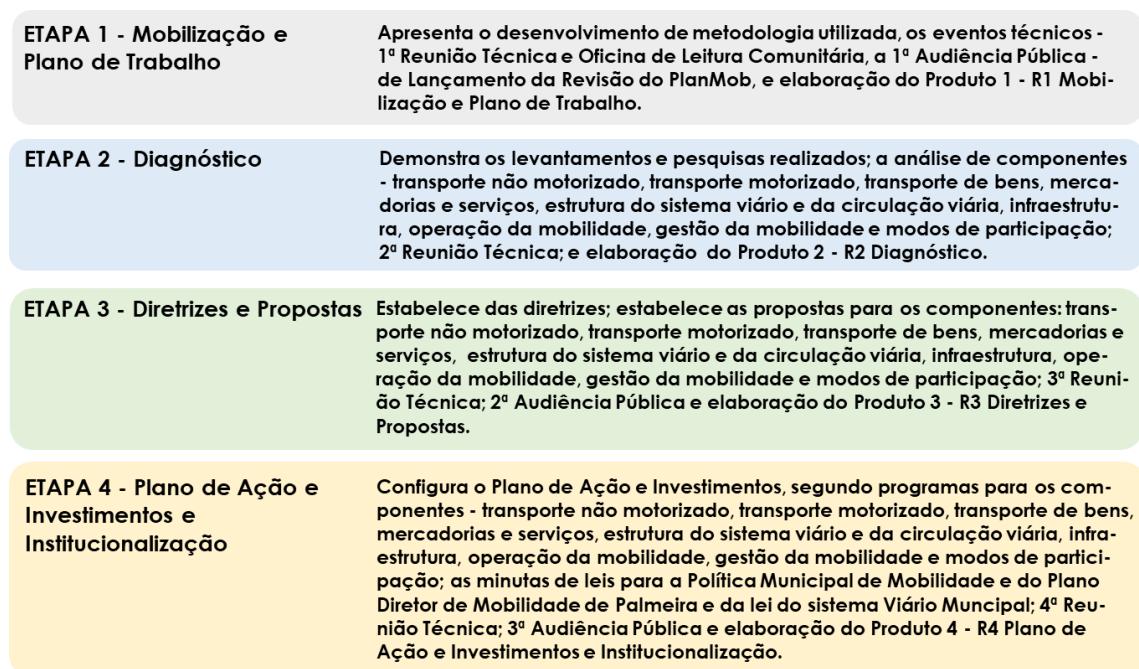


Fonte: Funpar, 2023.

Para cada etapa são identificados os conteúdos, os eventos técnicos, as audiências públicas realizadas e os produtos elaborados para o seu desenvolvimento, que particulariza o processo de construção da Revisão do PlanMob de Palmeira.

A configuração do PlanMob, em quatro etapas, com o seu detalhamento é caracterizada pela Figura 2, que particulariza para cada uma das etapas o processo de desenvolvimento da Revisão do PlanMob de Palmeira, conforme estabelecido no Plano de Trabalho.

Figura 2:- Desenvolvimento das etapas da Revisão do PlanMob de Palmeira



Fonte: Funpar, 2023.

## 2.1 ETAPA 1 – MOBILIZAÇÃO E PLANO DE TRABALHO

A Mobilização e Plano de Trabalho abrangem os aspectos relativos à apresentação da metodologia adotada, além dos os eventos técnicos, identificados como a 1<sup>a</sup> Reunião Técnica, a 1<sup>a</sup> Audiência Pública de Lançamento da Revisão do PlanMob e elaboração do Produto 1 – Mobilização e Plano de Trabalho.

### 2.1.1 Metodologia

A metodologia adotada considera as recomendações da Lei 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana, em conformidade com as diretrizes estabelecidas no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01).

A Revisão do PlanMob de Palmeira estrutura-se pela caracterização de:

- Objeto: elaboração da Revisão do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do Município de Palmeira;
- Objetivo e justificativa: identificam a necessidade do desenvolvimento do PlanMob, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana; com a identificação dos agentes envolvidos no desenvolvimento do PlanMob, com coordenação geral da Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Palmeira, com a Equipe Técnica Municipal (ETM) e pela a Equipe Técnica da Funpar;

- Escopo dos serviços: caracterizado em quatro etapas: Mobilização e Plano de Trabalho; Diagnóstico; Diretrizes e Propostas; e Plano de Ação e Investimentos e Institucionalização;
- Estratégia de ação: que apresenta a metodologia a ser adotada para a realização da Revisão do PlanMob de Palmeira, indicando as atividades a serem implementadas em cada uma das quatro etapas, como demonstrado na Figura 1;
- Produtos a serem entregues: particularizado pelos cadernos técnicos, referenciados por relatórios, que identificação das tarefas a serem executadas;
- Prazos a serem cumpridos: estabelecimento de cronograma, que identifica as atividades relevantes, entre 22 de novembro de 2022 e 30 de agosto de 2023;
- Logística: estabelece os meios necessários para a elaboração da Revisão do PlanMob de Palmeira, levando em consideração para o desenvolvimento dos trabalhos as atividades de responsabilidade da FUNPAR e as da ETM, em especial para a realização dos eventos previstos; e,
- Relatório das Ações: especifica como se processou o desenvolvimento dos trabalhos, identificando o que foi realizado, com as informações sobre o andamento dos trabalhos, com indicação de todas as atividades realizadas em cada uma das etapas.

### **2.1.2 1ª Reunião Técnica**

A 1ª Reunião Técnica, realizada em 6 de dezembro de 2022, de forma presencial na Prefeitura Municipal de Palmeira, apresentou e discutiu com a Equipe Técnica Municipal (ETM) o processo de construção da Revisão do PlanMob de Palmeira, para pactuar a sua realização, de acordo com a metodologia proposta, com a configuração das etapas a serem efetivadas.

### **2.1.3 1ª Audiência Pública**

A 1ª Audiência Pública de Lançamento da Revisão do Plano de Mobilidade de Palmeira foi realizada no dia 12 de dezembro de 2022, na Prefeitura Municipal, com a apresentação do processo de planejamento do PlanMob.

Participaram da 1ª Audiência Pública 36 pessoas, com o vereadores Egon Krambeck e Odair José Sanson Junior, Prefeito Sérgio Luiz Belich, o Secretário de Desenvolvimento Urbano Diogo Lopes, contando com a ETM e a população, que expressaram as suas expectativas com relação à elaboração da Revisão do PlanMob de Palmeira.

Figura 3: Aspectos da realização da 1ª Audiência Pública



Fonte: Funpar, 2023.

## 2.2 ETAPA 2 – DIAGNÓSTICO

O Diagnóstico, que apresenta a segunda etapa, refere-se à análise da realidade da mobilidade em Palmeira, para verificar e dimensionar seus problemas de forma a resolvê-los ou minimizá-los.

O Diagnóstico é constituído pelos levantamentos e pesquisas, os aspectos do transporte não motorizado, transporte motorizado, transporte de bens, mercadorias e serviços, estrutura do sistema viário e da circulação viária, infraestrutura, operação da mobilidade, gestão da mobilidade e modos de participação; além de considerações sobre a realização da Oficina de Leitura Comunitária, que configura a participação da sociedade e pela realização da 2ª Reunião Técnica.

### 2.2.1 Levantamentos e Pesquisas

Os Levantamentos e Pesquisas são estabelecidos pela coleta de dados primários e secundários.

Os dados primários consistem na realização de pesquisas, definidas como:

- Contagem volumétrica de veículo, realizada no cruzamento da Rua XV de Novembro com a Rua Santos Dumont que identificaram as horas de pico em Palmeira; e,
- Contagem classificada de veículos que caracterizam a tipologia dos veículos que trafegam em oito cruzamentos da área urbana de Palmeira, que identificaram a

tipologia e volumes de circulação de veículos nas horas de pico identificadas na contagem volumétrica de veículos.

Figura 4: Caracterização de dados primários



Fonte: Funpar, 2023.

Os dados secundários abrangem a caracterização do município e a análise da legislação da mobilidade.

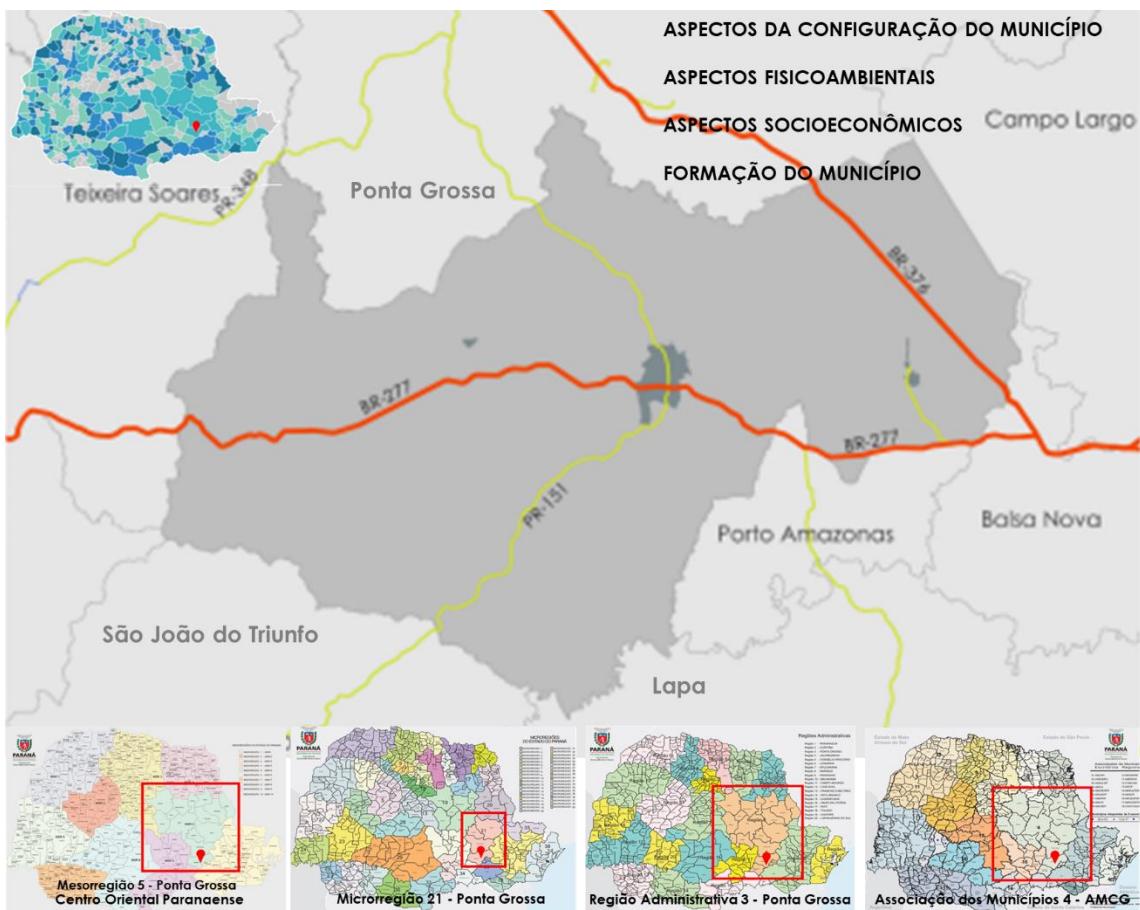
A caracterização do município considera:

- Localização: uma latitude 25°25'46" sul e a uma longitude 50°00'23" oeste, com uma altitude de 865 metros, na região sul do Paraná, na zona fisiográfica dos Campos Gerais, na Mesorregião Centro Oriental Paranaense, situando-se na região de domínio do Segundo Planalto Paranaense, ou Planalto de Ponta Grossa;
  - Limites: norte com o município de Ponta Grossa, a leste com Balsa Nova e Campo Largo, ao sul com Lapa, Porto Amazonas e São João do Triunfo e a oeste com Fernandes Pinheiro e Teixeira Soares.
  - Divisão territorial: distritos de Palmeira, considerada como a Sede, e Papagaios Novos, bem como 66 comunidades rurais, configuradas em 10 polos.
  - Aspectos da configuração do município, identificando sua área (1.470 km<sup>2</sup> (IBGE), com população estimada de 34.109 habitantes (IBGE, 2021), além de outros indicadores e a inserção de Palmeira na configuração estadual (Centro Local [5] considerando a hierarquia urbana; na região de influência de Ponta Grossa.; na Mesorregião 5 – Centro Oriental Paranaense; na Microrregião 21 – Ponta Grossa; integra a Região Administrativa 3 – Ponta Grossa e participa da Associação de Municípios 4 – Associação de Municípios dos Campos Gerais;
  - Aspectos fisicoambientais; situa-se no Segundo Planalto Paranaense, Planalto dos Campos Gerais ou de Ponta Grossa; constituído principalmente por rochas

sedimentares da Bacia do Paraná, integrando a bacia do Rio Tibagi; com clima classificado como Clima Subtropical Úmido Mesotérmico (Cfb); no bioma da Mata Atlântica, mesclado com os campos limpos; entre outros;

- Aspectos socioeconômicos: índice de desenvolvimento humano (IDH-M) era de 0,718, em 2010; e o índice Gini de renda domiciliar per capita era de 0,5864; com o produto interno bruto (PIB) per capita, em 2020, de R\$45.250,00 e renda média familiar per capita, em 2010, de R\$695,65; índice médio de desenvolvimento da educação básica (IDEB), em 2021 era de 4,9 (IPARDES - Caderno Estatístico – Município de Palmeira, janeiro 2023), entre outros; e,
- Formação do município: estruturação a partir do século XVIII, com o ciclo histórico e econômico do tropeirismo, que no circuito dos índios Kaigangues, surgiu a Vila da Palmeira, um pouso de tropeiros, que no ano de 1709 foi caracterizada como freguesia de Palmeira; seguida por distrito em 1813; sendo que em 1854 foi estabelecida uma igreja (atual Matriz); em 1869 foi elevada à categoria de vila e município, com território desmembrado de Ponta Grossa, sendo instalada em 1870; recebendo foros de cidade em 1877 e levada à Comarca em 1889. A partir de 1878 iniciou-se o ciclo de implantação de colônias de imigrantes, dedicadas à produção agrícola.

Figura 5 – Caracterização do município.



Fonte: Funpar, 2023.

A análise da legislação da mobilidade considera a Lei Orgânica, o Plano Diretor, o Plano de Mobilidade Urbana, a Lei da Estrutura Administrativa, o Código de Obras e o Código de Posturas, os Regulamentos; e a análise do Plano Diretor de 2019 e do Plano de Mobilidade de 2017.

### **2.2.2 Transporte Não Motorizado**

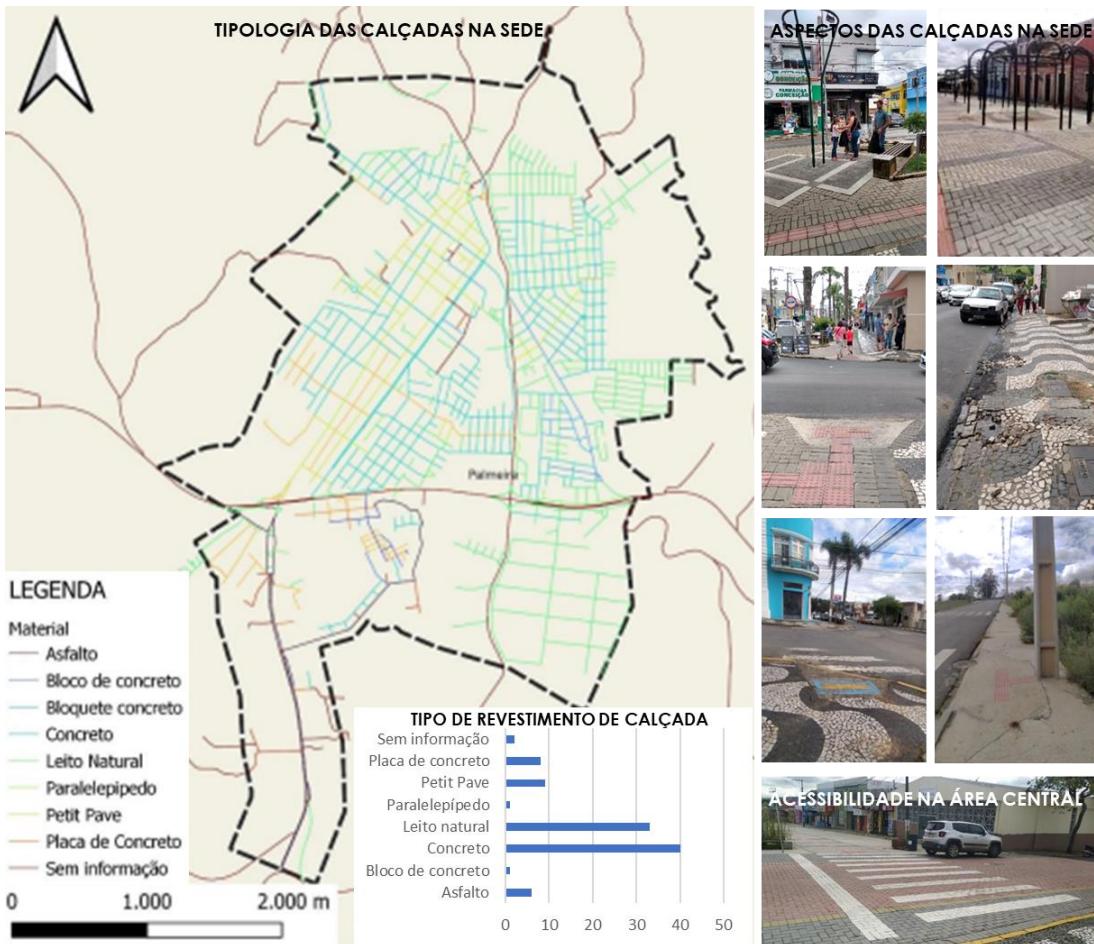
O transporte não motorizado considera a circulação de pedestres; a circulação de veículos de propulsão humana de ciclistas e carrinheiros; e a circulação de veículos de tração animal, e as condições de acessibilidade nas áreas urbanas.

#### **Pedestres**

A circulação de pedestre é definida como prioritária na mobilidade, sendo analisada segundo:

- Tipologia e qualidade das calçadas, que apresentam variações nas dimensões e tipo de revestimento, com muitas não seguem os parâmetros exigidos pela NBR 9050/2020;
- Tipologia das faixas de travessias de pedestres;
- Existência de áreas prioritárias para o tráfego de pedestres, como um trecho da Rua Conceição e Rua Vice-prefeito Marcos José Malucelli; e.
- Existência de semáforos com porta focos para travessia de pedestres.

Figura 5: Aspectos das calçadas.



Fonte: Funpar, 2023.

### Circulação de veículos de propulsão humana - ciclistas e carrinheiros

Considera-se à circulação de ciclistas, com o uso da bicicleta tanto para lazer como meio de transporte para o trabalho; não sendo identificado um perfil do ciclista de Palmeira uma vez que todas as faixas etárias (crianças, adultos e idosos) fazem uso do modal, sendo que muitas das rotas usadas não estão relacionadas às ciclovias implantadas.

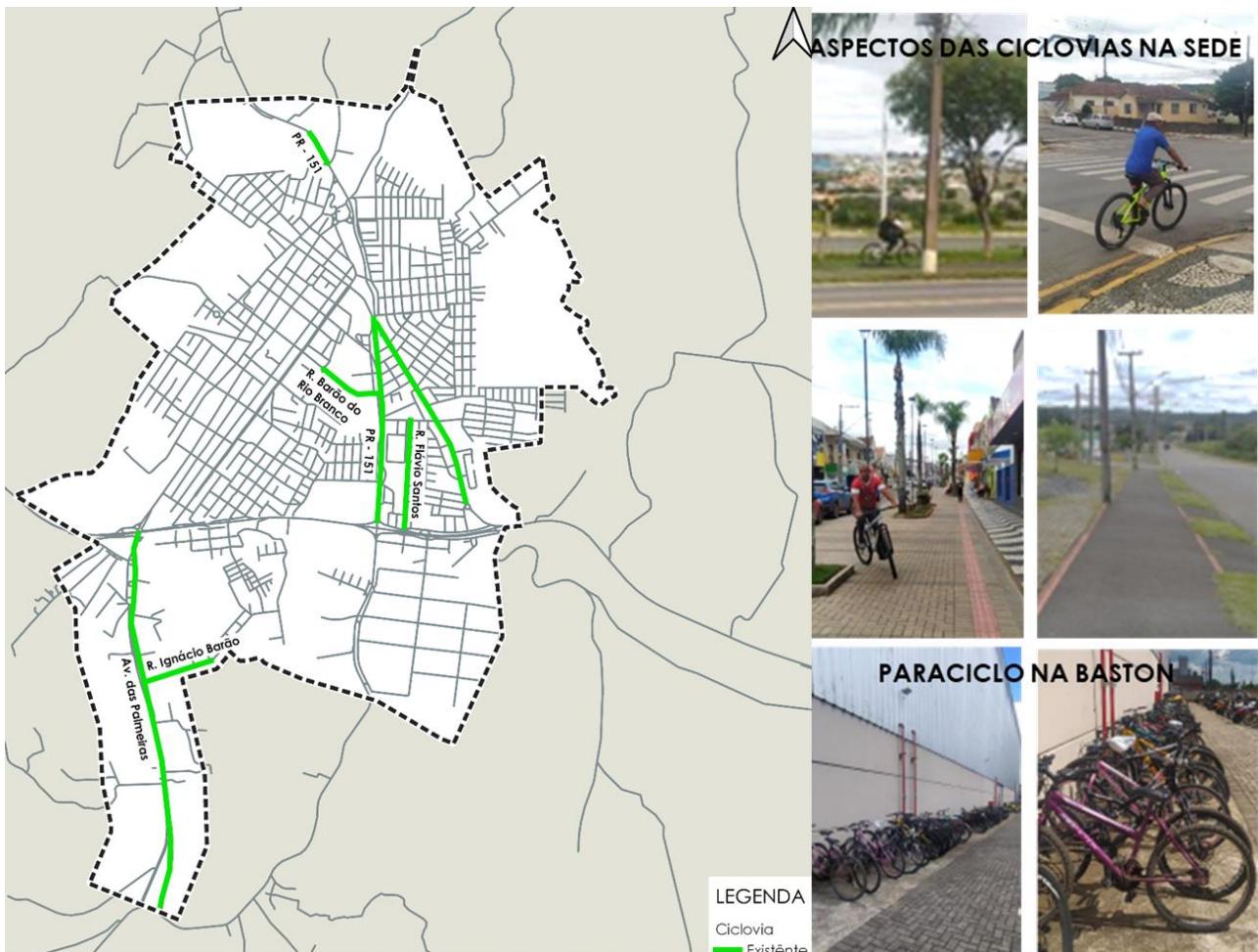
As ruas dotadas de ciclovia são:

- Rodovia PR-151: entre a Rua XV de Novembro e a Rodovia BR-277;
- Rua Flávio Santos, em toda a sua extensão; e,
- Avenida das Palmeiras: em toda a sua extensão.

Não existe a padronização das ciclovias na cidade, observando-se que quando se tem a calçada compartilhada entre ciclista e pedestre não há uma regra de alocação dessa faixa em relação à via pública.

Destaca-se os circuitos turístico existentes, verificando-se também a presença de ciclistas nas áreas rurais, sendo que estes circulam principalmente pelas rodovias.

Figura 6: Aspectos das cicloviás



Fonte: Funpar, 2023.

Em Palmeira, não foram verificados fluxos representativos de veículos de propulsão humana circulando pelas vias, especialmente se considerar que existe uma empresa que presta serviços para o recolhimento dos resíduos recicláveis em Palmeira, isso contribui para que não sejam observados os “carrinheiros”.

### Circulação de veículos de tração animal

Na área urbana de Palmeira, não foi observado veículos de tração animal circulando pelas vias, porém foi identificado seu uso nas áreas rurais.

### Acessibilidade

A acessibilidade em Palmeira envolve a implantação de rampas nas calçadas, especialmente na área central, mas na maioria das interseções, quando existem, as rampas não estão de acordo com o estabelecido na norma técnica NBR 9050 da ABNT.

Verifica-se que, em diversas interseções, ocorre a existência de rampa em uma das calçadas, não havendo correspondência na outra calçada, sendo que poucas áreas além do centro têm rampas nas interseções ou nas faixas de pedestres.

### **2.2.3 Transporte Motorizado**

O Transporte Motorizado, um componente fundamental da circulação de pessoas, considera o transporte coletivo de passageiros; o transporte coletivo por táxi; o transporte coletivo por fretamento; o transporte escolar e o transporte individual.

#### **Transporte Coletivo de Passageiros**

O serviço de transporte coletivo de passageiros municipal que atende Palmeira é regulamentado por um decreto vigente (nº 1.866 de 1993), que determina como modal principal da cidade o ônibus e os tipos de serviços prestados são: transporte coletivo de passageiros intermunicipal e o transporte coletivo de passageiros municipal.

De acordo com os dados do DENATRAN a frota de ônibus cadastrados em Palmeira não apresentou grandes alterações desde 2018.

Verifica-se que já existiram linhas que operavam o sistema municipal, sendo que inclusive os funcionários públicos recebiam vale transporte para o deslocamento entre casa e trabalho e vice-versa; bem como o serviço era prestado mediante pagamento e que inclusive sofreu diversos aumentos. Porém, observa-se que o transporte não está operante, mas atualmente verifica-se que as empresas Rodex e Rigone operam rotas de transporte coletivo, sem estarem regulamentadas.

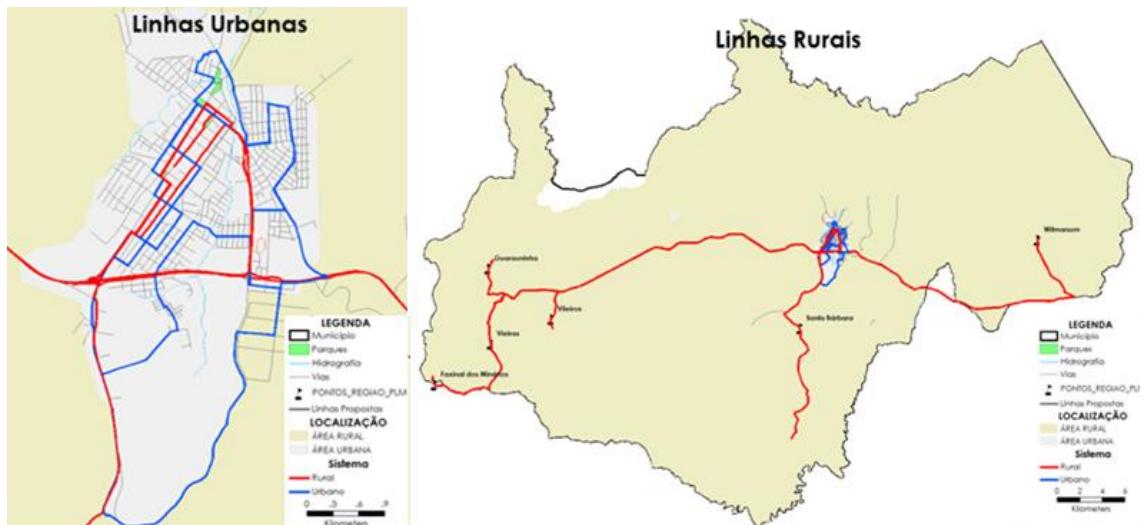
Destaca-se que o serviço era prestado pelas empresas: Klassfur Transporte e Turismo Ltda. e Transporte Coletivos Pérola do Oeste Ltda, que venceram o processo licitatório, mas que deixaram de operar.

As linhas de transporte coletivo intramunicipal não são regulamentadas, entretanto, observa-se que as empresas Rodex e Rigone, realizam transporte intramunicipal, circulando pela área do município de Palmeira, mas sem regulamentação.

O Plano de Mobilidade vigente propôs duas linhas de transporte urbano, identificadas como linha Interbairros (para ligação dos bairros da sede com a região central) e linha

industrial (para atendimento da zona industrial), além de duas linhas rurais, uma atendendo Witmarsum e a área sul da PR-151 Santa Bárbara), e outra servindo a região oeste do município (Faxinal dos Minérios, Vieiras e Guarauninha).

Figura 7: Linhas de transporte coletivo municipal propostas para Palmeira pelo PlanMob de 2017



Fonte: Anexo lei 4498/2017, adaptado pela Funpar, 2023.

O transporte coletivo de passageiros intermunicipal que opera em Palmeira é realizado pelas empresas Expresso Rodex LTDA, Princesa dos Campos, J. Araújo e Rigoni.

O Terminal Rodoviário, localizado na Rua José Antônio Bordgnon (via marginal Rodovia Deputado João Chede), entre a Rua Padre Camargo e a Rua XV de Novembro, é o principal ponto de parada do transporte coletivo de passageiros intermunicipal.

O local dispõe de ampla área externa para a circulação de ônibus, que estacionam em baias individualizadas a 45°; de estacionamento para outros veículos e de um ponto de táxi, com quatro vagas; além de três guichês de atendimentos, guarda-volumes, área de espera para os passageiros e instalações sanitárias.

Figura 8: Aspectos do Terminal Rodoviário.



Fonte: Funpar, 2023.

Os pontos de embarque e desembarque de passageiros das linhas intermunicipais são caracterizados pelos abrigos implantados ao longo das rodovias BR-277, BR-376 e PR-151, segundo os padrões do DNIT e do DER. Nas estradas rurais a tipologia dos abrigos é variada.

### **Transporte Coletivo por Táxi**

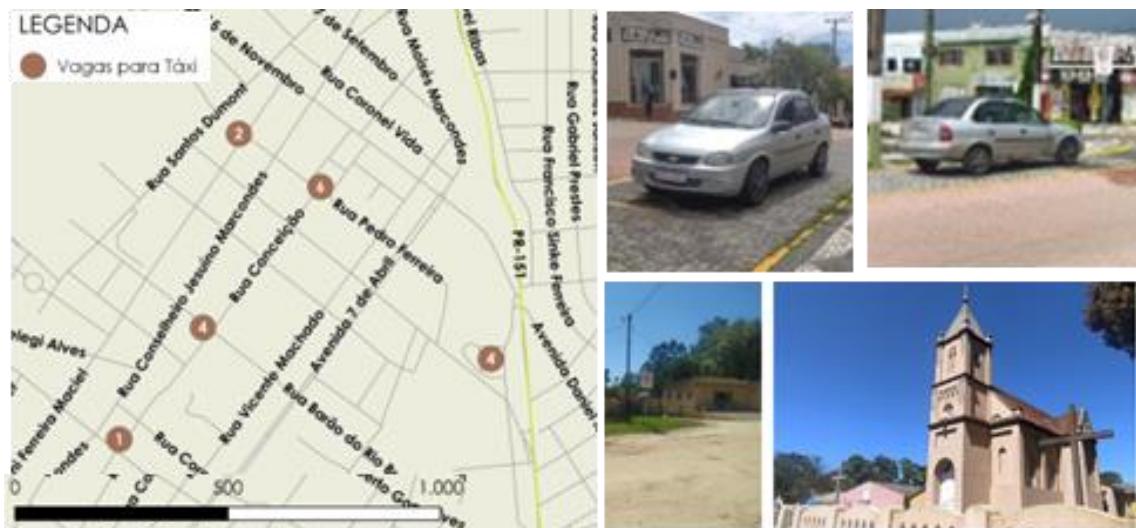
O serviço é efetuado por automóveis que prestam serviço com licença para trafegar, caracterizada pelo alvará, com outorga de autorização e validade por um ano dada pela Prefeitura, com o Departamento de Segurança e Trânsito identificando 21 permissionários e 19 pontos, sendo que cada motorista pode ter até dois pontos.

A frota não é padronizada, com a vistoria dos veículos feita pelo DETRAN, para a verificação da adequabilidade do veículo; e não se tem estrutura para fazer o cálculo tarifário, mas o valor da corrida mínima é fixado em R\$15,00.

Os pontos de táxi são estabelecidos pela Prefeitura Municipal, sendo que dos sete pontos cinco são urbanos (17 vagas) localizados na área central de Palmeira e dois são rurais (2 vagas) na Colônia Maciel e Santa Bárbara.

Além disso, a prefeitura informou que existe um taxista municipal que divulga a realização do serviço também pelo aplicativo 99.

Figura 9: Aspectos dos táxis



Fonte: Funpar, 2023.

### **Transporte Coletivo por Fretamento**

Em Palmeira o transporte coletivo por fretamento não é regulamentado. O departamento responsável pelo cadastramento e alvará do serviço é o Departamento de Arrecadação Mobiliária, e a vitória dos veículos são realizados pela Polícia Militar.

De acordo com o Departamento de Arrecadação Mobiliária, que tem 26 empresas cadastradas, com a maioria das locomoções sendo realizadas por fretamento contínuo, feito por vans, tendo como principal destino as escolas do interior, para a indústria Baston e para as cidades de Ponta Grossa e Iraty, utilizado principalmente por estudantes universitários.

### **Transporte Escolar**

O transporte escolar no Município é realizado pela Prefeitura Municipal, com linhas próprias e terceirizadas, sendo estruturado para o atendimento gratuito de alunos de escolas da área urbana e rural, abrangendo as escolas municipais e estaduais, sendo o atendimento coordenado pela Secretaria de Educação, Esporte e Lazer através da Assessoria de Execução da Logística e Transporte Escolar, que disponibiliza o serviço nos turnos da manhã e da tarde.

A frota da Prefeitura, com diversos tipos de veículos, é composta por 28 ônibus, com 60 lugares; e a frota das duas empresas terceirizadas é de 14 veículos, com capacidade de 44 lugares. Os ônibus escolares não seguem uma padronização, com diversos tipos de identificação, mas atendem a legislação relativas aos veículos de transporte escolar.

O número de motoristas, funcionários da Prefeitura, 44, sendo 40 funcionários atuantes e 4 registrados na reserva.

A média de deslocamento por dia do sistema é de 5.000 km, sendo 3100 km realizados pelos veículos da prefeitura e os outros 1900 km realizados pela empresa terceirizada.

Figura 10: Aspectos da frota do transporte escolar



Fonte: Funpar, 2023.

### Transporte Individual

Em Palmeira o transporte individual particulariza-se pela circulação de automóveis e motos, que representavam 86% da frota, de acordo com dados do Detran/PR (dezembro de 2023), sendo que não foram verificados problemas relacionados ao transporte individual.

A pesquisa de contagem classificada de veículos, realizadas em março de 2023, em 8 interseções da Sede, identificou a circulação de veículos caracterizados como automóvel, ônibus, caminhão, motocicleta, e patinetes elétricos e bicicleta.

Observou-se o uso do transporte patinete motorizado, classificado como transporte individual, por adultos e crianças, devendo-se considerar que, segundo o CTB, esse tipo de veículo não poderia ser utilizado por menores de idade.

#### 2.2.4 Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços

A circulação de veículos de carga na área urbana é feita nas malhas viárias urbanas e na malha de estradas municipais. Na sede não foi verificada a existência de restrições à

circulação de veículos de carga, com a operação de carga e descarga realizada pelos mais variados tipos de veículos e por toda a área urbana, em locais e horários variados, mas principalmente no horário comercial.

Em muitas áreas da cidade muitos caminhoneiros, quando não estão viajando, estacionam os caminhões em frente às suas casas, prejudicando o livre fluxo de veículos quando as vias são estreitas.

O transporte de carga extra-urbana no município utiliza a malha rodoviária que abrange as rodovias BR-277, BR-376, PR- 151 e PR-951 e a malha rodoviária

O transporte de bens, mercadorias e serviços apresentou diversas classes, conforme as atividades econômicas municipais, fornecidas pelo Departamento de Arrecadação Mobiliária.

Para o transporte aeroviário é utilizado o Aeroparque Aldeia da Serra, próximo a Witmarsum, com acesso pela BR-376, para pouso e decolagens de aeronaves de pequeno porte. Destaca-se que no Plano Diretor vigente define-se uma Macrozona de Desenvolvimento Logístico, para a implantação do futuro Aeroporto de Cargas e Transportes de Palmeira.

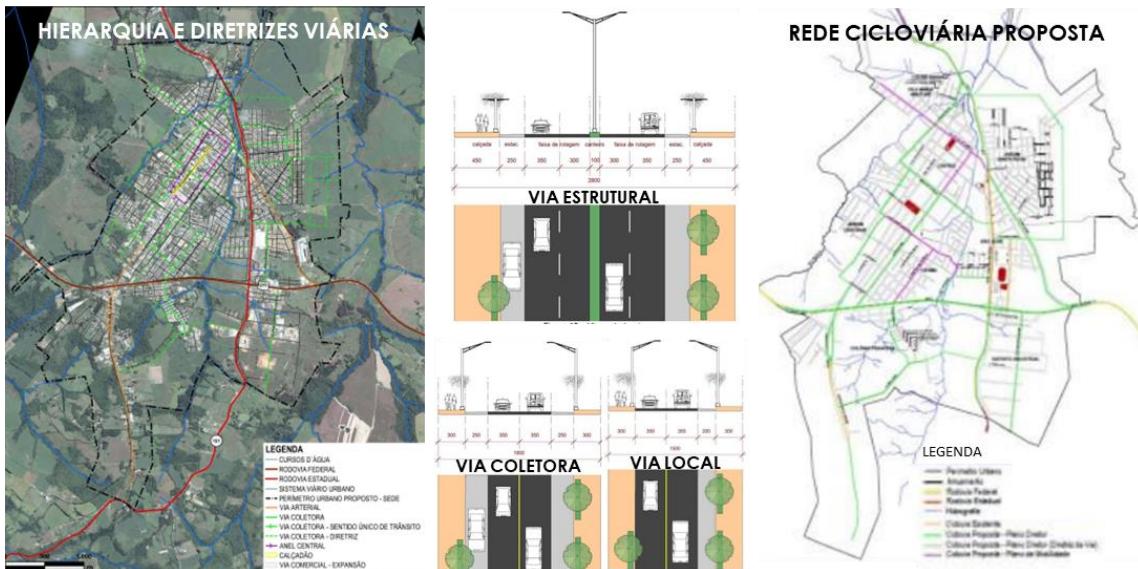
O transporte ferroviário é realizado pela ferrovia que faz a ligação com Ponta Grossa com Curitiba, localizada no sentido noroeste-sul da área rural, destinada ao transporte de cargas; sendo que a transposição na BR-277 é com um viaduto localizado próximo à entrada Sede de Palmeira. Com a configuração da Nova Ferroeste, cujo o trajeto passará na porção sul do município, existe o interesse da implantação de um porto seco.

## **2.2.5 Estrutura do Sistema Viário e da Circulação Viária**

De acordo com o Anexo II da Lei do Plano Diretor (Lei Complementar nº 16/2019) e pela Lei nº 4.498/2017 (que regulamenta a Política de Mobilidade Urbana e institui o Plano de Mobilidade Urbana) a classificação do sistema viário que abrange o perímetro urbano do Distrito de Palmeira, sendo estabelecidas e dimensionadas como Rodovia, Via Arterial e Via Coletora, com as demais vias identificadas como Vias Locais.

O Anexo II da Lei do Plano Diretor identifica um Anel Central, com vias de sentido único de circulação de veículos formado pelas Rua Cons. Jesuíno Marcondes, Rua Teófilo José de Freitas, Rua Vicente Machado e Rua XV de Novembro; um Calçadão na Rua Conceição, entre a Rua Cel Pedro Ferreira e Rua Cel Pedro Scherer; além de uma rede de ciclovias.

Figura 11: Aspectos da configuração viária segundo o Plano Diretor.



Fonte: Funpar, 2023.

A Lei do Plano de Mobilidade Urbana não referencia o sistema viário rural, talvez porque estabelecem a política de mobilidade urbana.

As rodovias da área rural de Palmeira são a BR-277: que secciona o território no sentido leste/oeste; BR-376: situada a leste do município; PR-151: que passa pelo território no sentido norte/sul, apresentando uma curvatura que divide a área urbana da Sede de Palmeira; e, PR-951: que liga Witmarsum à Rodovia BR-277.

O Sistema Viário Rural é composto por estradas que distribuem os fluxos pelo território do Município, com uma malha viária extensa, com cerca de 1.832 km, com 127 km nas rodovias e aproximadamente 1.705 km nas estradas rurais.

O Decreto Municipal nº 5.240 / 2000 define a largura da caixa de rolamento das estradas rurais municipais de 12m para as estradas principais e 8m para as secundárias de 8 m, com faixa de domínio de cada lado a partir do eixo é de 10 m nas estradas principais e 7m nas estradas secundárias.

Figura 12: Configuração das rodovias em Palmeira



Fonte: Mapa Rodoviário do DER, adaptado pela Funpar, 2023.

Na estrutura da circulação viária os aspectos relevantes referem-se à frota e à configuração dos deslocamentos.

A frota de veículos de Palmeira era de 24.421 veículos (Detran, dezembro de 2022), que define uma taxa de motorização de 66,88 veículos/100 habitantes; e uma motorização média de 1,49 habitantes/ por veículo, considerada como sendo uma motorização média.

Na configuração dos deslocamentos destaca-se que os fluxos nas rodovias BR-277, BR-376 e PR-151 são intensos, em especial pela circulação de caminhões, sendo que o trânsito de automóveis também se revela considerável, sendo que na PR-951 não apresenta altos volume no atendimento à bacia leiteira de Witmarsum, entretanto a circulação de caminhões bitrens que transportam a madeira da Slavieiro tem se apresentado em alta; e nos finais de semana os maiores fluxos são para o turismo rural na região.

Os fluxos rurais utilizam as estradas, que formatam uma extensa rede, destacando-se que as interseções das rodovias com as estradas rurais, na maioria das vezes, não apresentam configurações seguras de acessos, pois não são sinalizadas, nem dispõem de ingresso adequados.

Os fluxos urbanos de Palmeira configuram-se pela distribuição dos maiores carregamentos por diversas vias, pois sua malha viária reticulada e as vias com pavimento asfáltico favorecem diversos percursos.

Ressalta-se que as transposições à Rodovia BR-277, na área urbana de Palmeira, são efetuadas em desnível em três locais: por viaduto ligando a Rua Conceição com a Avenida das Palmeiras; uma trincheira na ligação da Rua Gaspar Bertone com a Rua Júlio Kosloski e outra trincheira na Rodovia PR-151.

A Rodovia PR-151 secciona a área urbana de Palmeira no sentido norte / sul, com diversas interseções em nível, acarretando conflitos entre o tráfego urbano e o rodoviário, pois não existem ligações entre as vias urbanas, exceto na interseção da PR-151 e Rua XV de Novembro, Avenida Daniel Mansani e Avenida Nacim Bacila.

As pesquisas de contagem volumétrica de veículos permitiram identificar as interseções com os maiores carregamentos, sendo que não foram identificados volumes significativos, exceto na interseção da PR-151 e Rua XV de Novembro, Avenida Daniel Mansani e Avenida Nacim Bacila.

Na configuração das vias urbanas estas são caracterizadas por uma caixa de rolamento simples, exceto as avenidas Sete de Abril e das Palmeiras, com duas pistas e canteiro central.

Nas áreas urbanas de Palmeira a circulação de veículos não apresenta restrições, exceto na área central da Sede, que determinadas vias que têm sentido único.

## **2.2.6 Infraestrutura**

### **Pavimentação**

Na Sede, o município apresenta mais de 97% de ruas pavimentadas em bom estado; em Papagaios Novos as vias distritais não são pavimentadas e em Witmarsum, o trecho de 12km que é domínio estadual (PR-951) foi recém pavimentado, sendo que todas as rodovias são pavimentadas.

As estradas rurais em todo o interior do município, que somam 1700 km não são pavimentadas.

### **Estacionamento**

Os estacionamentos na área central são bem demandados e com pouca rotatividade nas transversais do calçadão da Rua Conceição, dentro do Anel Central do Plano Diretor.

Nos bairros periféricos, residenciais, a estrutura física das ruas não permite absorver dois sentidos de tráfego mais estacionamento.

Em Witmarsum, há falta de espaços destinados ao estacionamento dos ônibus de turismo.

## **Mobiliário Urbano**

Mobiliário urbano é profuso no eixo Praça. Mal. Floriano - Feira Verde, e rarefeito no restante da Sede, como bancos, lixeiras, cobertura em pontos de taxi, guias rebaixadas para deficientes etc.

A área urbana é bem servida com placas de identificação de logradouros.

A Praça-parque Raul Braz de Oliveira oferece diversos equipamentos e mobiliários para atender à finalidade de lazer.

## **Sinalização Viária**

A sinalização horizontal, em geral, desgastada; o serviço é terceirizado, faz uso de tinta acrílica, mantém faixas de pedestres junto às escolas, em lombadas e passagens elevadas. Verifica-se pouco uso em balizamentos. Verifica-se o pouco uso da legenda "pare" em interseções simples, reforçando a sinalização vertical.

Na sinalização vertical as placas regulamentares não apresentam padrão e criam dubiedades de interpretação. A placa R-2 "Dê a Preferência" é utilizada largamente ao invés da R-1 "Parada Obrigatória". A sinalização indicativa direcional não é aplicada no Município.

A sinalização semafórica é composta por dois semáforos, sendo que os baixos do volume de tráfego não os justificam; porém são úteis para evitar acidentes, facilitar a travessia de pedestres e ordenar o trânsito.

## **Acidentes de Trânsito**

A estrutura viária em forma reticular predispõe à ocorrência de acidentes, assim como as ruas largas e de longa extensão predispõem ao excesso de velocidade.

Do total de acidentes na Sede em 2022, 59% foram colisões, 25% envolveram motocicletas, preocupantes 7% envolveram ciclistas.

## **Polos Geradores de Tráfego.**

No Plano Diretor vigente não há regulamentação do EIV que preveja o Polo Gerador de Tráfego. Assim, Palmeira pode caracterizá-los segundo o estabelecido no Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego, do DENATRAN. Há alguns PGTs em Palmeira - Sede, e em Witmarsum há locais que se assemelham a PGTs.

Figura 13: Aspectos da Infraestrutura



Fonte: Funpar, 2023.

## 2.2.7 Operação da Mobilidade

A Operação da Mobilidade analisa aspectos da atuação do poder público com relação às atividades de planejamento, implementação de medidas, fiscalização do trânsito e transporte coletivo municipal, além da atuação na educação de trânsito que está em estruturação.

## 2.2.8 Gestão da Mobilidade

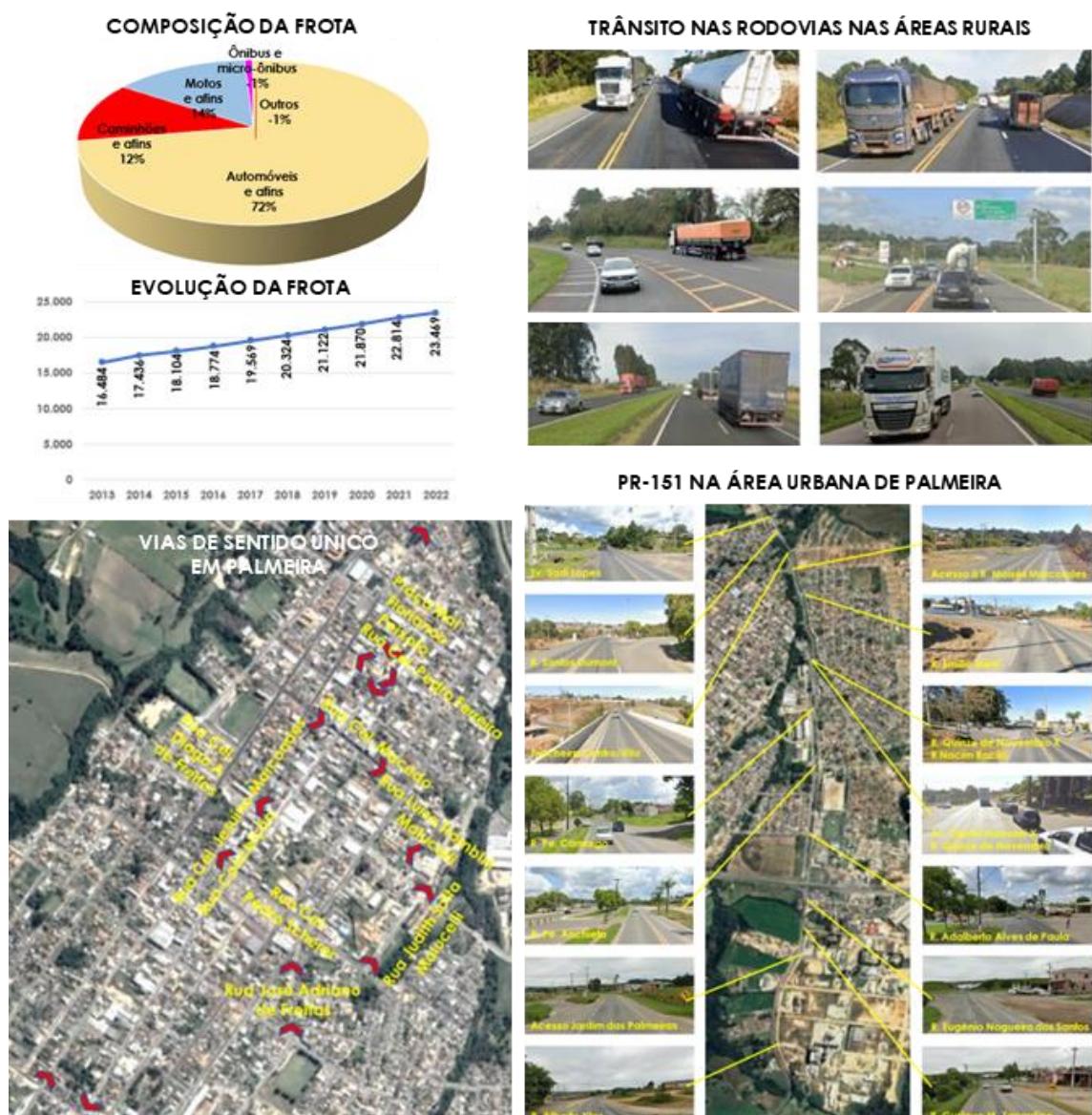
A Gestão da Mobilidade particulariza os instrumentos legais relativos à mobilidade, a estrutura administrativa, o sistema de comunicação, o monitoramento e avaliação da mobilidade, considerando as atividades das Secretarias Municipais de Desenvolvimento Urbano, de Desenvolvimento Rural, e de Educação.

## 2.2.9 Modos de Participação

Nos Modos de Participação considera-se o processo de participação da sociedade e os dos modos de participação da Prefeitura Municipal relacionada com a mobilidade, configurada pelo acesso ao site, que oferece diversos tipos de serviços e informações; além da divulgação de seus atos administrativos.

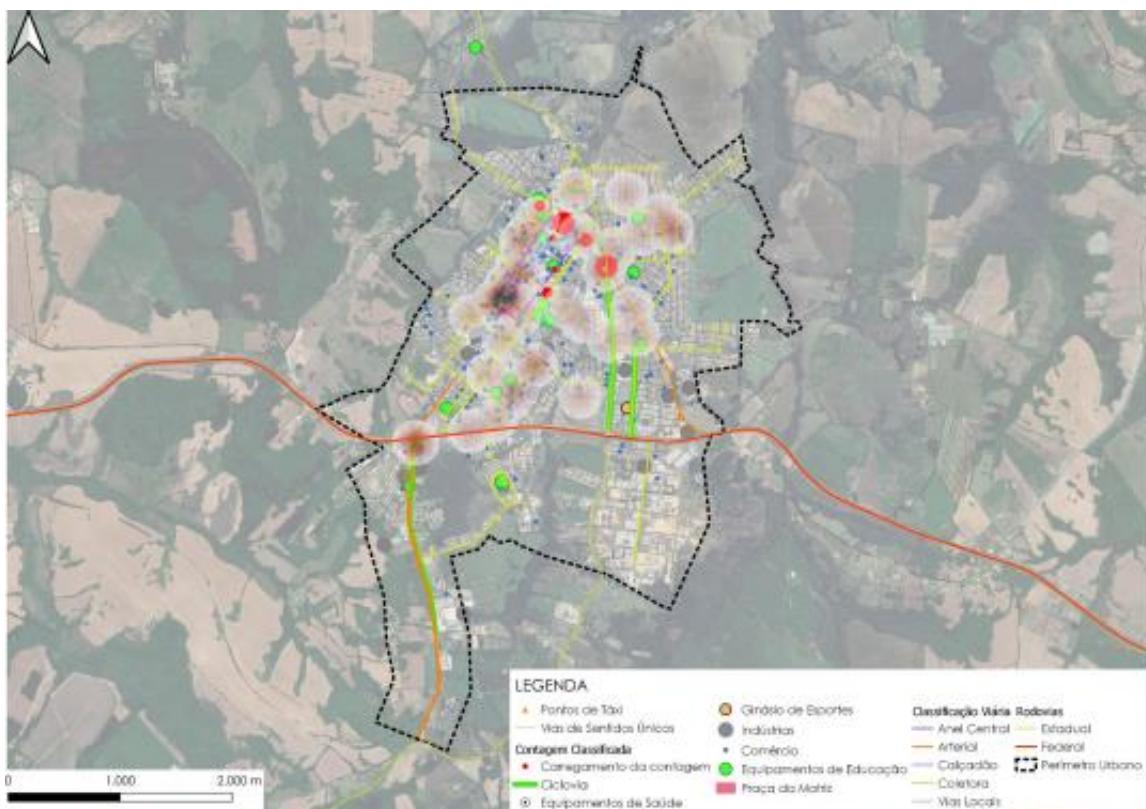
O Diagnóstico da Revisão do Plano de Mobilidade de Palmeira apresenta a realidade da mobilidade em Palmeira, possibilitando identificar seus problemas com o objetivo de resolvê-los ou minimizá-los.

Figura 14: Aspectos da circulação viária



Fonte: Funpar, 2023.

Figura 15: Mapa síntese do Diagnóstico.



Fonte: Funpqr, 2023.

#### **2.2.10 Oficina de Leitura Comunitária**

A Oficina de Leitura Comunitária, que caracteriza a participação da sociedade na Revisão do PlanMob de Palmeira, foi realizada no dia 2 de fevereiro de 2023, no Auditório da Prefeitura Municipal, localizada na Rua Luiza Trombini Malucelli, nº 134, sendo a convocação feita pelo site da Prefeitura e por convites emitidos pela Equipe Técnica Municipal.

O objetivo da Oficina é identificar a realidade local e os anseios da comunidade, que tipifica uma forma de produção coletiva do conhecimento; e a de leitura comunitária que visa construir uma visão dos temas relevantes para cada comunidade e como questioná-los.

A Oficina foi presencial, com uma pesquisa de opinião, sendo os participantes divididos em três grupos de trabalho (infraestrutura, meios de transporte e gestão da mobilidade), e com a participação da Equipe Técnica Municipal e dos consultores.

A metodologia foi a da Matriz FOFA, que avalia as Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças, considerando os aspectos relativos às variáveis internas (Fortalezas e Fraquezas).

e das variáveis externas (Oportunidades e Ameaças), formatando um cenário que identifica as condições para formulação de propostas para a mobilidade.

A análise e sistematização de informações objetiva o entendimento da estrutura territorial atual e das tendências da dinâmica da mobilidade, segundo um olhar técnico e sob o olhar da população, caracterizando uma verificação da realidade local subsidiando uma construção coletiva em busca da solução dos problemas identificados.

Figura 16: Aspectos da Oficina de Leitura Técnica



Fonte: Funpar, 2023.

### 2.2.11 2ª Reunião Técnica

A 2ª Reunião Técnica, realizada em 16 de Janeiro de 2023, de forma virtual, demonstrou para a ETM a configuração do Diagnóstico, segundo a metodologia adotada, pactuando o seu processo de elaboração.

## 2.3 ETAPA 3 – DIRETRIZES E PROPOSTAS

### 2.3.1 DIRETRIZES

As Diretrizes são estruturadas pelos condicionantes, estratégias e indicadores de monitoramento; que fundamentam a formulação de cenários segundo o estabelecimento da visão, de horizontes, de metas e indicadores, caracterizando os cenários atual, tendencial e desejado, que traduzem as situações atual e futuras.

## Condicionantes

Nos Condicionantes são considerados a análise da situação da mobilidade, traduzida pelo Diagnóstico e as recomendações de órgãos norteadores de políticas públicas relativas à mobilidade como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, as recomendações da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, ao orientações da Secretaria das Cidades do Governo do Paraná e do Paranacidade e os objetivos do Milênio da ONU-HABITAT.

## Estratégias

As estratégias são configuradas pela visão de futuro, componentes, estabelecimento de metas, objetivos e horizontes.

A visão de futuro é definida por: PALMEIRA COM UMA MOBILIDADE MULTIFUNCIONAL E SUSTENTÁVEL ATÉ 2038.

Os componentes estabelecidos, refletindo os objetivos definidos são identificados como Transporte Não Motorizado, Transporte Motorizado, Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços, Estrutura do Sistema Viário e Circulação Viária, Infraestrutura, Operação da Mobilidade, Gestão da Mobilidade e Modos de Participação.

As metas estabelecidas abrangem:

- Ampliação da participação do TNM e do transporte público na matriz dos deslocamentos da população;
- Melhoria da acessibilidade na área central;
- Melhoria das calçadas das áreas urbanas, aumentando a segurança para os pedestres;
- Ampliação da infraestrutura;
- Melhoria da qualidade dos serviços e operação do transporte público coletivo;
- Melhoria na circulação do transporte de bens, mercadorias e serviços.
- Melhoria da infraestrutura da circulação viária.
- Redução dos acidentes de trânsito.
- Redução de emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa.
- Qualificação da equipe técnica da gestão.
- Estabelecimento do processo de participação da sociedade.

As estratégias também estabelecem os objetivos, com o objetivo geral revelando o que deverá ocorrer no período de vigência do PlanMob, sendo definido como: a melhoria da mobilidade sustentável com prioridade para os modos não motorizados sobre todos os outros, e dos transportes públicos sobre o individual; e os específicos identificados como:

- Melhorar do transporte não motorizado;
- Atuar no transporte motorizado;

- Estruturar o transporte de bens, mercadorias e serviços;
- Redefinir a estrutura do sistema viário e da circulação viária;
- Aprimorar a infraestrutura;
- Definir a operação da mobilidade;
- Modernizar a gestão; e,
- Aperfeiçoar os modos de participação.

Os horizontes estabelecem os prazos para a implementação de planos, programas, projetos e ações:

- De curto prazo no período de até 5 anos, de 2023 a 2028;
- De médio prazo com período de até 10 anos, de 2029 a 2033;
- De longo prazo para um período de 15 anos, de 2034 a 2038.

### **Indicadores de monitoramento**

A adoção de indicadores de monitoramento são fundamentais para identificar a verificação do atingimento das metas, além de ser instrumento para o acompanhamento e avaliação das intervenções programadas.

Quadro 1: Indicadores de monitoramento

COMPONENTE	INDICADOR
<b>TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO</b>	Pedestres e acessibilidade
	Ciclistas
<b>TRANSPORTE MOTORIZADO</b>	Transporte coletivo de passageiros
	Transporte coletivo por táxi
<b>TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS</b>	Transporte coletivo por fretamento
	Transporte escolar
<b>SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO VIÁRIA</b>	Transporte individual
	Caracterização da logística de cargas
<b>INFRAESTRUTURA</b>	Classificação e hierarquização de vias
	Circulação viária
<b>OPERAÇÃO DA MOBILIDADE</b>	Pavimentação
	Estacionamento
<b>GESTÃO DA MOBILIDADE</b>	Mobilíario urbano
	Sinalização viária
<b>MODOS DE PARTICIPAÇÃO</b>	Equipamentos de controle de velocidade
	Acidentes de trânsito
<b>OPERAÇÃO DA MOBILIDADE</b>	Polos geradores de tráfego
	Atuação do poder executivo
<b>GESTÃO DA MOBILIDADE</b>	Instrumentos institucionais
	Modos de participação da sociedade
<b>MODOS DE PARTICIPAÇÃO</b>	Modos de participação do poder exec
	Número de servidores na Câmara Temática da Mobilidade

Fonte: Funpar, 2023.

### **Cenários**

A formulação de cenários é um instrumento que estabelece projeções quantitativa e qualitativa dos impactos nos cenários na mobilidade urbana e abrangem:

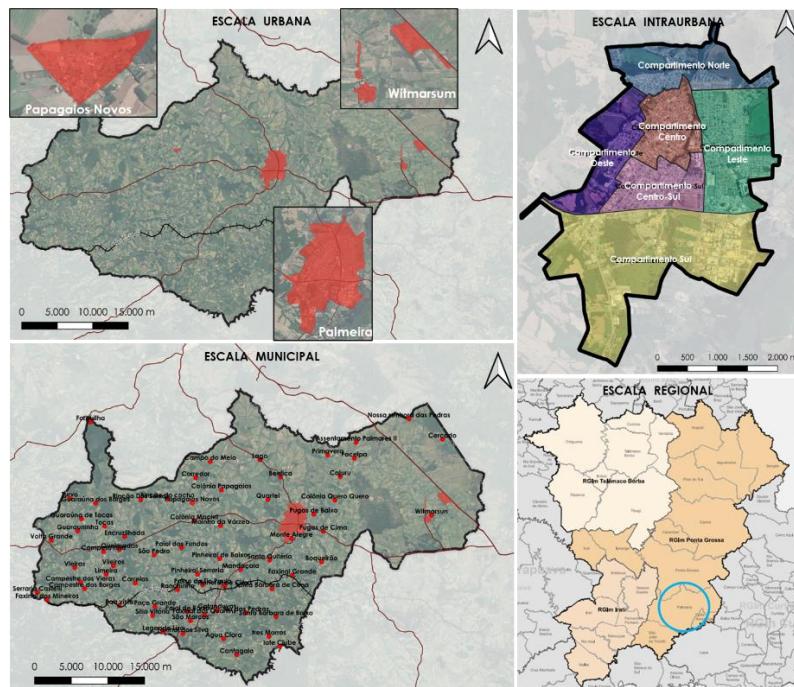
- Cenário Atual: identifica o estado da arte da mobilidade urbana de Palmeira, caracterizando o ano 0 do projeto, ou seja, a situação em 2023;

- Cenário Operacional: formata uma visão de futuro que considera as intervenções previstas para o curto prazo, ou seja, em cinco anos, entre 2023 e o ano horizonte de 2027;
- Cenário Tático: abrange os planos, programas, projetos e ações que definem uma visão de futuro para o médio prazo, isto é, um período de cinco anos, entre 2028 e 2032; e,
- Cenário Estratégico: formula uma visão de futuro com planos, programas, projetos e ações projetados para longo prazo, em um período de cinco anos, entre 2033 e 2037.

Para os cenários são estabelecidas escalas definidas por territórios, identificadas como:

- Escala urbana: o Plano Diretor identifica como urbanas as áreas de Palmeira, Papagaios Novos e Witmarsum;
- Escala intraurbana: analisa a compartimentação de Palmeira;
- Escala municipal: consideram-se como se processam as relações entre a Sede e as diversas comunidades do município; e,
- Escala regional: avalia-se a representatividade de Palmeira na região da área de influência de Ponta Grossa e na Região Metropolitana de Curitiba.

Figura 17: Configuração das escalas



Fonte: Funpar, 2023.

A relevância para a mobilidade analisa as escalas definidas, conforme hierarquia, avalia a sua importância e de seus atributos, segundo grau de relevância, identificadas como:

- Relevância primária - estabelecida pela dimensão máxima de interação entre os elementos da mobilidade;
- Relevância secundária - definida pela dimensão intermediária com relação aos elementos da mobilidade; e,
- Relevância terciária - atribui uma dimensão de menor importância levando em conta os atributos da mobilidade.

As configurações dos cenários são representadas nas figuras a seguir.

Figura 18: Cenário Atual

CENÁRIO ATUAL					
TERRITÓRIO	RELEVÂNCIA	CONTEXTO DA DINÂMICA	TERRITÓRIO	RELEVÂNCIA	CONTEXTO DA DINÂMICA
		<b>ESCALA URBANA</b>			<b>ESCALA INTRAURBANA</b>
Palmeira	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporte coletivo não configurado.</li> <li>- Traçabilidade adequada nas vias urbanas e rodovias.</li> <li>- Sem conflito com o transporte de cargas, exceto PR-151 em Palmeira e PR-951em Witmarsum.</li> <li>- Pavimentação adequada das vias.</li> <li>- Gestão da mobilidade em estruturação.</li> </ul>	Centro	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trânsito mais denso, falta de estacionamento na vias próximas à Rua Conceição.</li> <li>- Conflito de tráfego rodoviário e urbano na PR-151.</li> </ul>
Papagaios Novos	Primária		Norte	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trincheira na PR-151, entre a Vila Maria e o norte da Vila Rosa com baixa utilização.</li> </ul>
Witmarsum	Primária		Leste	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poucas ligações entre a região e o Centro.</li> <li>- Falta continuidade nas marginais da PR-151 e BR-277.</li> <li>- Duas ciclovias: PR-151/Flávio Santo.</li> <li>- Trincheira na BR-277.</li> </ul>
		<b>ESCALA MUNICIPAL</b>			
Comunidades	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acesso às comunidades por estradas não pavimentadas e hierarquizadas.</li> <li>- BR-277, BR-376 e PR-151 conectando com as estradas rurais.</li> </ul>	Centro-Sul	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trincheira na BR-277</li> <li>- Marginal sem pavimentação.</li> </ul>
		<b>ESCALA REGIONAL</b>			
Ponta Grossa RMC municípios vizinhos	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligações com Ponta Grossa: BR-376 e PR-151; com a RMC: BR-277 e BR-376; com municípios a oeste pela BR-277 e com municípios ao sul pela PR-151.</li> </ul>	Oeste	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vias com poucas conexões viárias.</li> </ul>
			Sul	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciclovia na Av. das Palmeiras.</li> <li>- Viaduto sobre na BR-277</li> <li>- Baston: polo gerador de tráfego.</li> </ul>

Fonte: Funpar, 2023.

Figura 19: Cenário Tendencial

CENÁRIO TENDENCIAL					
TERRITÓRIO	RELEVÂNCIA	CONTEXTO DA DINÂMICA	TERRITÓRIO	RELEVÂNCIA	CONTEXTO DA DINÂMICA
		<b>ESCALA URBANA</b>			<b>ESCALA INTRAURBANA</b>
Palmeira	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporte coletivo em configurado.</li> <li>- Traçabilidade adequada nas vias urbanas e rodovias.</li> <li>- Sem conflito com o transporte de cargas, exceto PR-151 em Palmeira e PR-951em Witmarsum.</li> <li>- Pavimentação adequada das vias.</li> <li>- Gestão da mobilidade estruturada, mas Com falta de técnicos.</li> </ul>	Centro	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trânsito mais denso, estacionamento rotativo na vias próximas à Rua Conceição.</li> <li>- Conflito de tráfego rodoviário e urbano na PR-151.</li> </ul>
Papagaios Novos	Primária		Norte	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trincheira na PR-151, entre a Vila Maria e o norte da Vila Rosa com maior volume de tráfego.</li> </ul>
Witmarsum	Primária		Leste	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poucas ligações entre a região e o Centro.</li> <li>- Falta continuidade nas marginais da PR-151 e BR-277.</li> <li>- Duas ciclovias: PR-151/Flávio Santo.</li> <li>- Trincheira na BR-277</li> </ul>
		<b>ESCALA MUNICIPAL</b>			
Comunidades	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acesso às comunidades por estradas hierarquizadas, mas não pavimentadas.</li> <li>- BR-277, BR-376 e PR-151 conectando com as estradas rurais.</li> </ul>	Centro-Sul	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trincheira na BR-277 e marginal com pavimentação adequada.</li> </ul>
		<b>ESCALA REGIONAL</b>			
Ponta Grossa RMC municípios vizinhos	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligações com Ponta Grossa: BR-376 e PR-151; com a RMC: BR-277 e BR-376; com municípios a oeste pela BR-277 e com municípios ao sul pela PR-151.</li> <li>- Melhoria da ligação com Ponta Grossa pela PR-151.</li> </ul>	Oeste	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria de conexões viárias.</li> </ul>
			Sul	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciclovia na Av. das Palmeiras ampliada até o Centro.</li> <li>- Viaduto sobre na BR-277 e trincheira da PR-151 ampliando as ligações</li> <li>- Baston: polo gerador de tráfego.</li> </ul>

Fonte: Funpar, 2023.

Figura 20: Cenário Estratégico

CENÁRIO ESTRATÉGICO					
TERRITÓRIO	RELEVÂNCIA	CONTEXTO DA DINÂMICA	TERRITÓRIO	RELEVÂNCIA	CONTEXTO DA DINÂMICA
<b>ESCALA URBANA</b>		<b>ESCALA INTRABURANA</b>			
Palmeira	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporte coletivo em operação.</li> <li>- Tratabilidade adequada nas vias urbanas e rodovias.</li> <li>- Sem conflito com o transporte de cargas, com tráfego na PR-151 independente do urbano.</li> <li>- Pavimentação adequada das vias.</li> <li>- Implantação de rede de ciclovias.</li> <li>- Gestão da mobilidade estruturada.</li> </ul>	Centro	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantação de binários.</li> <li>- Ampliação do estacionamento rotativo.</li> <li>- Implantação de trincheira na PR-151 com XV de Novembro.</li> <li>- Rede de ciclovias e ciclofaixas.</li> </ul>
Papagaios Novos	Primária		Norte	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trincheira na PR-151, entre a Vila Maria e o norte da Vila Rosa com volumes de tráfego adequado.</li> </ul>
Witmarsum	Primária		Leste	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Novas conexões entre a região e o Centro.</li> <li>- Confluência nas marginais da PR-151 e BR-277,</li> <li>- Rede ciclovária conectada com as da PR-151/Flávio Santos.</li> <li>- Trincheira na BR-277</li> </ul>
<b>ESCALA MUNICIPAL</b>		<b>ESCALA REGIONAL</b>			
Comunidades	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acesso às comunidades por estradas hierarquizadas, com as estradas principais pavimentadas.</li> <li>- BR-277, BR-376 e PR-151 com acesso às estradas rurais pavimentados.</li> </ul>	Centro-Sul	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trincheira na BR-277 e marginal com pavimentação adequada.</li> </ul>
Ponta Grossa RMC municípios vizinhos	Primária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligações com Ponta Grossa: BR-376 e PR-151; com a RMC: BR-277 e BR-376; com municípios a oeste pela BR-277 e com municípios ao sul pela PR-151.</li> <li>- Melhoria da ligação com Ponta Grossa pela PR-151 e BR-277 duplicada.</li> </ul>	Oeste	Secundária	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria de conexões viárias.</li> </ul>
<b>ESCALA REGIONAL</b>		<b>ESCALA REGIONAL</b>			
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciclovia na Av. das Palmeiras conectada com a rede ciclovária.</li> <li>- Viaduto sobre na BR-277 e trincheira da PR-151 ampliando as ligações</li> <li>- Baston: polo gerador de tráfego.</li> </ul>

Fonte: Funpar, 2023.

### 2.3.2 PROPOSTAS

As Propostas são embasadas no Diagnóstico e nas Diretrizes, considerando os Cenários estabelecidos, e configuram planos, programas, projetos e ações formatados segundo componentes, para melhorar e minimizar os problemas de mobilidade, viabilizando o PlanMob de Palmeira.

As Propostas objetivam o aprimoramento dos componentes, considerando o transporte não motorizado, transporte motorizado, transporte de bens, mercadorias e serviços, estrutura do sistema viário e da circulação viária, infraestrutura, operação da mobilidade, gestão da mobilidade e modos de participação.

Destaca-se que para cada componente foram apresentados conceitos e literatura técnica que os fundamentam e referenciam.

#### Transporte Não Motorizado

O transporte não motorizado, um dos componentes para a formulação de propostas para a mobilidade de Palmeira, fundamenta-se pela abordagem de aspectos relativos aos pedestres, ciclistas, veículos de propulsão humana e de tração animal, além da acessibilidade.

As propostas para o transporte não motorizado são caracterizadas pela integração do espaço público urbano com as redes da mobilidade, inserida na dimensão da cidade,

compatibilizando a sua construção social e produção espacial, segundo as suas estruturas morfológicas, devendo ser integradas ao Plano Diretor, configuradas por:

- Prioridade na ampliação do transporte não motorizado nos deslocamentos da população;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, das vias e logradouros;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos na cidade.
- Integração com as políticas de desenvolvimento urbano.
- Redução da ocorrência de acidentes de trânsito do Transporte Não Motorizado.
- Definição de planos, programas e projetos para o Transporte Não Motorizado.

Para os pedestres as propostas visam o estabelecimento do padrão das calçadas, com o dimensionamento das vias conforme Plano Diretor Municipal, através de:

- Estabelecimento do padrão das calçadas, de acordo com o dimensionamento das vias segundo a proposta de hierarquia viária, do Plano Diretor.
- Melhoria da acessibilidade universal, especialmente na área central, com a ampliação de uma Rota Prioritária para a Circulação de Cadeirantes.
- Melhoria das calçadas da área urbana, aumentando a segurança para os pedestres.

No que se refere aos ciclistas as propostas abrangem:

- Planejamento e configuração do sistema cicloviário;
- Implantação da infraestrutura do transporte por bicicleta, com paraciclos e bicicletários; e
- Ampliação do sistema cicloviário, com integração com as ciclovias existentes.

Para os veículos de propulsão humana, mesmo não sendo representativo, indica-se:

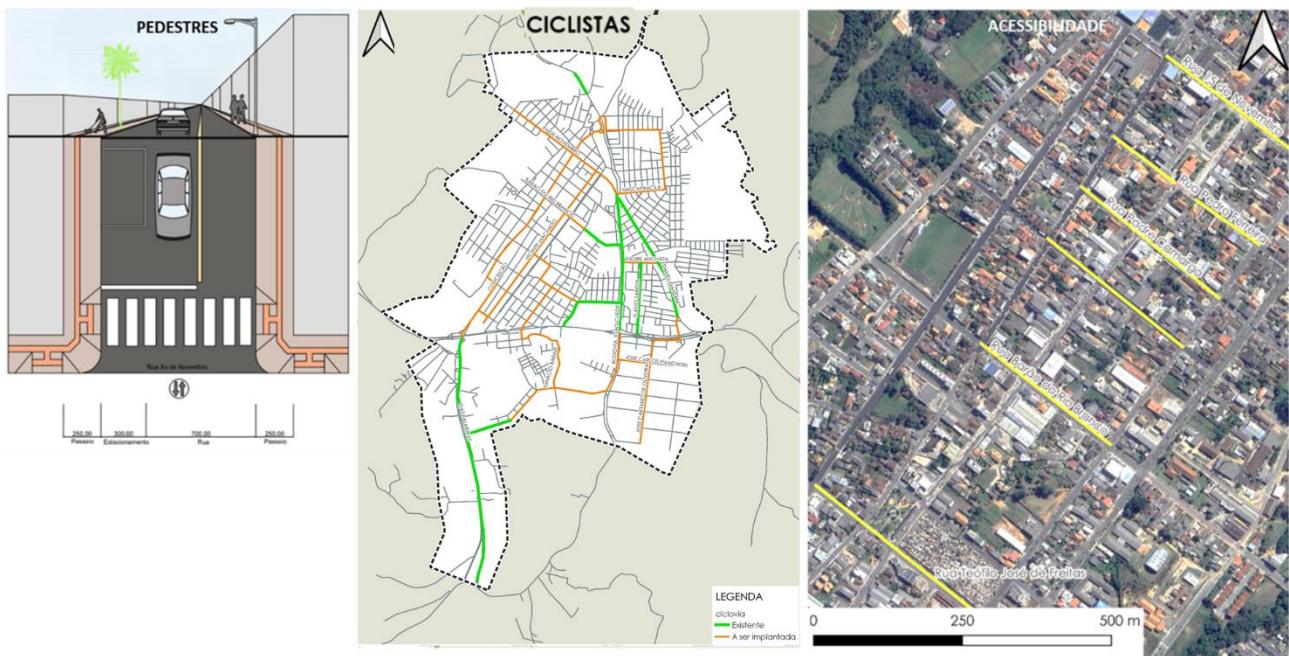
- Caracterização de normas e procedimentos, em conjunto com a assistência social; e,
- Implantação da infraestrutura do transporte por bicicleta, com paraciclos e bicicletários.

Para os veículos de tração animal sugere-se a caracterização de normas, em conjunto com as entidades culturais e turísticas, para regular a realização de passeios a cavalo.

Com relação à acessibilidade, prioritária na abordagem do transporte não motorizado, recomenda-se:

- Promoção da acessibilidade universal com a adequação das calçadas e prédios públicos à NBR 9050; e,
- Implantação de Rotas Acessíveis Prioritárias no Centro, segundo as recomendações do Paranacidade.

Figura 23 – Aspectos das propostas para o transporte não motorizado.



Fonte: Funpar, 2023.

### Transporte Motorizado

As propostas do transporte motorizado referem-se à configuração, definida pelo transporte coletivo municipal, serviço de táxi, serviço de fretamento, transporte escolar e transporte individual.

As propostas para o transporte coletivo de passageiros no Município, que é prioritário sobre os demais tipos de transporte motorizado, abrangem:

- Analisar, com a contratação de uma consultoria especializada, a viabilidade técnica e econômica / financeira do sistema municipal de transporte coletivo;
- Reestruturar o sistema de transporte público coletivo municipal, por ônibus, com a racionalização dos itinerários e escalas horárias, para a melhoria do atendimento aos usuários;
- Realizar a licitação dos serviços, adequados às demandas existentes, nas áreas urbanas e rurais;
- Priorizar da circulação do transporte público coletivo municipal em relação aos demais meios de transporte motorizado, em especial o transporte individual;
- Implantar equipamentos de transporte coletivo nos itinerários, como pontos de ônibus, segundo uma padronização;
- Estruturar a gestão do serviço de transporte coletivo municipal, considerando a estrutura administrativa municipal;
- Implantar equipamentos de controle do sistema para melhorar a gestão do sistema;
- Implantar mecanismos de monitoramento e avaliação, fundamentados em indicadores de desempenho, que traduzam o cumprimento de objetos e metas,

visando aumentar a eficiência e eficácia do sistema, considerando a estrutura administrativa municipal;

- Regulamentar a prestação serviço de transporte coletivo público municipal por ônibus, com o estabelecimento de parâmetros para a realização dos serviços, a gestão, vistoria, fiscalização, remuneração e demais elementos necessários; e
- Promover a capacitação dos agentes públicos e privados que atuarão no sistema de transporte coletivo municipal.

Como atualmente o município não apresenta o transporte coletivo de passageiros de maneira regulamentada, propõe-se a regulamentação do serviço bem como a definição das rotas estratégicas para área urbana e rural, conforme previsto no Plano de Mobilidade de 2017, que apresenta uma proposta compatível com a realidade do município.

Para o transporte coletivo por táxi as propostas consideram a sua adequação configurada pela regulamentação do serviço e padronização da frota, considerando:

- Analisar e redimensionar os pontos de táxi, adequando-os às necessidades reais da população, considerando que atualmente o uso de novas formas de solicitação de serviço, seja por aplicativos ou comunicação direta que facilita o uso de táxis;
- Rever o regulamento para a prestação dos serviços, com análise das licenças por alvará, com outorga de autorização, com validade por um ano, concedida pela Prefeitura, para as licenças que efetivamente prestam o serviço;
- Incluir no Regulamento a obrigatoriedade de equipar os veículos com taxímetro, para que a prestação do serviço seja de acordo com a distância percorrida;
- Incluir a diferenciação de horários e dias da prestação do serviço, adotando-se as Bandeira 1 e Bandeira 2;
- Implantar equipamentos para o transporte coletivo por táxi, composto de pontos de parada, segundo uma padronização;
- Implantar mecanismos de monitoramento e avaliação, estabelecendo indicadores de desempenho; e,
- Estabelecer parâmetros para a realização dos serviços, a gestão, vistoria, fiscalização, remuneração e demais elementos pertinentes.

Com relação ao transporte coletivo por fretamento a proposta consiste em sua regulamentação.

Para o transporte escolar recomenda-se a regulamentação do serviço, a padronização dos veículos e a definição de rotas estratégicas para a área urbana e rural.

Para o transporte individual, que não é prioritário em relação aos outros transportes motorizados as propostas configuram-se em:

- Promover a circulação eficiente segura de veículos individuais, integrados com as demais categorias, através de Projetos de Sinalização que orientem os usuários sobre o uso das vias; e,
- Promover a parada e o estacionamento de veículos de modo democrático, no Centro da Sede.

Figura 21: Aspectos das propostas do transporte motorizado



Fonte: Funpar, 2023.

As propostas para o transporte de bens, mercadorias e serviços abrangem a configuração da política de circulação de veículos de carga com:

- Regulamentar o transporte de carga;
- Definir rotas preferenciais e das vias de uso proibido, com o estabelecimento de vias que permitam a circulação de veículos de carga; e,
- Implantar sinalização específica para veículos de carga, para a regulamentação, orientação e restrição.

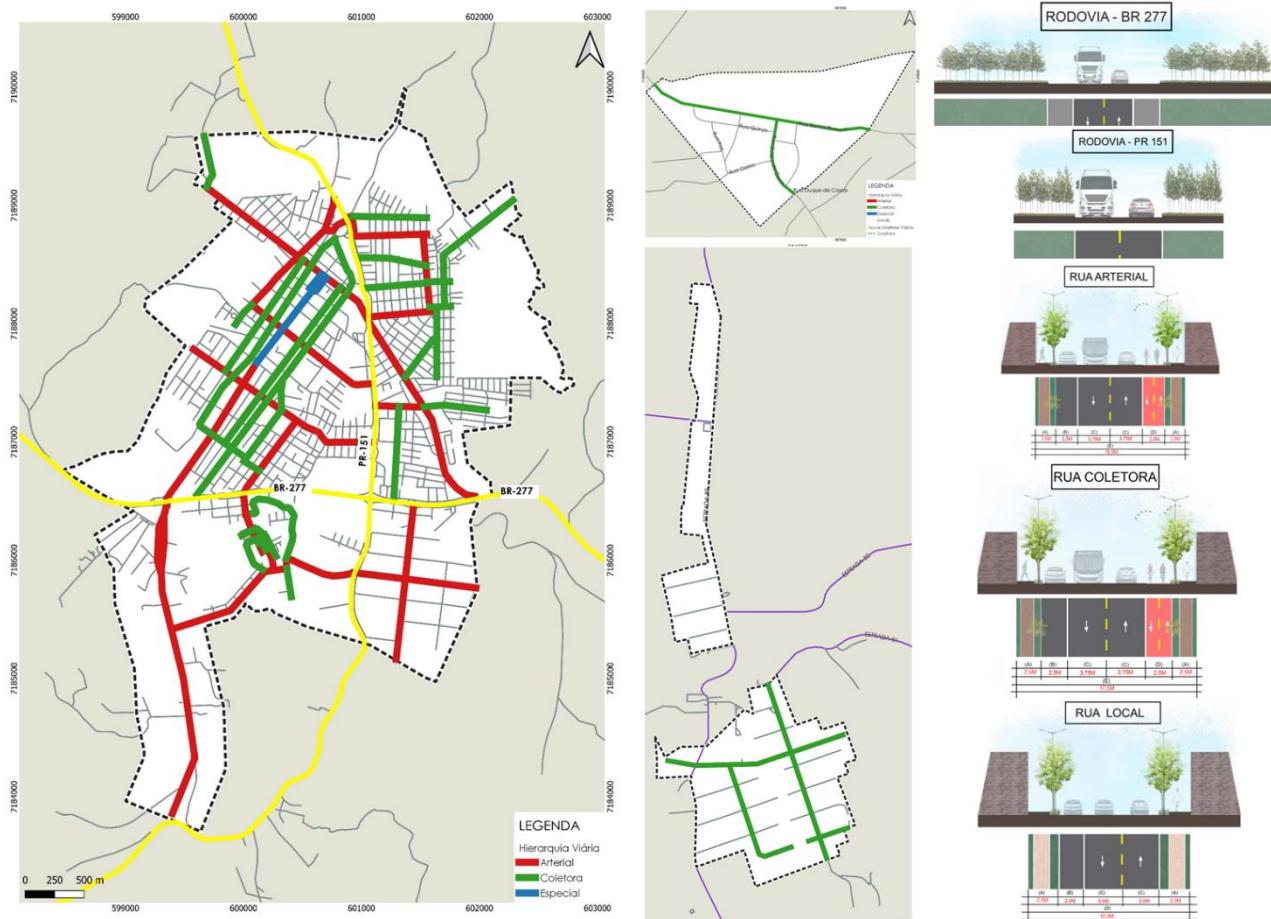
### **Estrutura do Sistema Viário e da Circulação Viária**

As propostas para o ordenamento da mobilidade envolvem ações para o sistema viário e a circulação viária.

As propostas para o sistema viário abrangem:

- Caracterizar a estrutura viária de Palmeira, Papagaios Novos e Witmarsum;
- Hierarquizar o sistema viário rural, definindo as Estradas Principais, Estradas Rurais, Estradas Terciárias e Novas Ligações Viárias; e,
- Implantar novas ligações viárias.

Figura 22: Aspectos das propostas do sistema viário das áreas urbanas



Fonte: Funpar, 2023.

Com relação à circulação viária são propostas:

- Ampliar as vias com sentido único de circulação de veículos, identificadas como:
  - R. Vicente Machado: trecho entre R. XV de Novembro e Barão do Rio Branco; e,
  - R. Padre Camargo: trecho entre R. Jesuíno Marcondes e R. Vicente Machado.
- Adequar a Praça Mal Floriano Peixoto, com a reconfiguração da praça e com a abertura para a circulação de veículos do Boulevard ("calçadão") e estacionamento;
- Negociar com o DER/PR para:
  - Adequar a interseção da PR-151 com a Avenida XV de Novembro, Avenida Daniel Mansani e Avenida Nacim Bacila, com implantação de semáforo, com correções geométricas a curto prazo e construção de uma trincheira a médio prazo; e,
  - Implantar novas transposições viárias na PR-151, que promovam a ligação da R. Barão do Rio Branco com as ruas Gen. Agostinho dos Santos e Siqueira Campos; e a ligação da R. Adalberto Alves de Paula com a rua lateral ao Posto Guapo e de acesso ao Ginásio de Esportes; e,

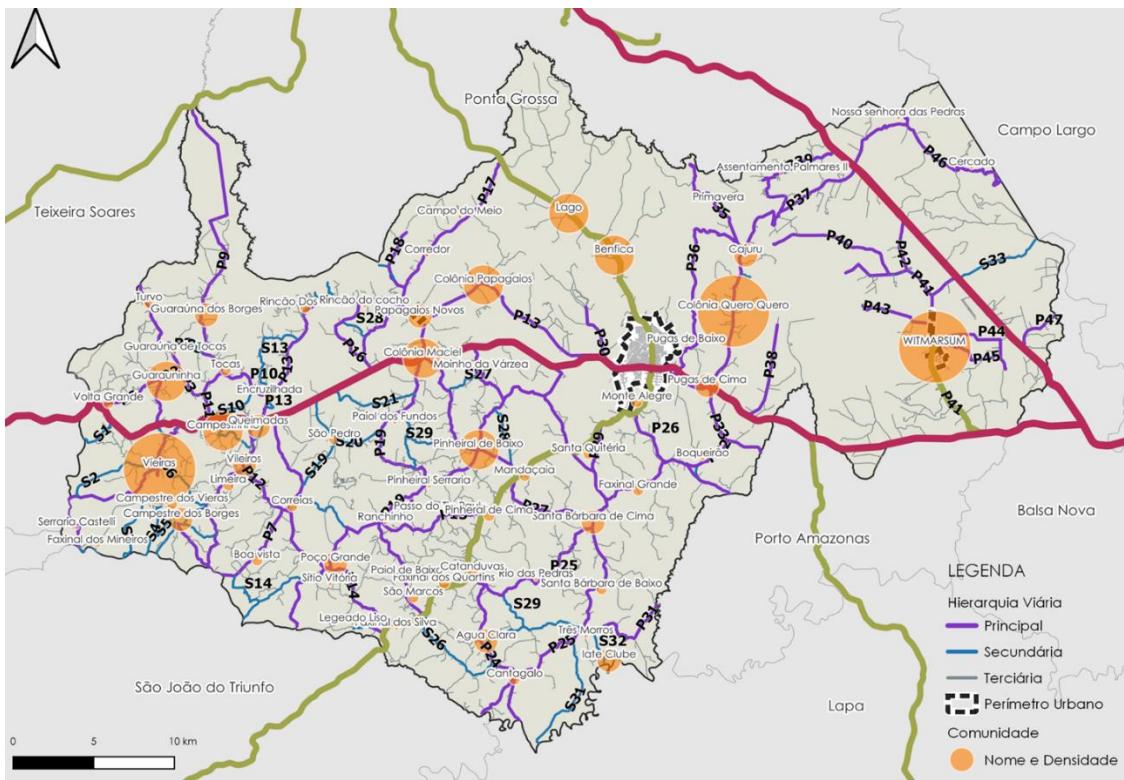
- Implantar novas ligações viárias entre as Estradas Principais e Secundárias, segundo as demandas do Distrito de Papagaios Novos e das comunidades, especialmente as de maiores populações, como Campestrinho, Colônia Maciel, Colônia Quero Quero, Guarauninha, Vieiras, Witmarsum, entre outras.

Figura 23: Aspectos das propostas da circulação viária em Palmeira



Fonte: Funpar, 2023.

Figura 24 :Aspectos das propostas para o sistema viário rural



Fonte: Funpar, 2023.

## Infraestrutura

Os aspectos relativos à infraestrutura, componente da mobilidade de Palmeira, abrangem: a pavimentação, o estacionamento, o mobiliário urbano, a sinalização viária, os acidentes de trânsito, e os polos geradores de tráfego.

Para a pavimentação urbana, propõem-se a ampliação e manutenção da pavimentação em Palmeira, Papagaios Novos e Witmarsum.

- Ampliar e manter a pavimentação em Palmeira, Papagaios Novos e Witmarsum, com especificação e dimensionamento adequados a hierarquia e função da via, com monitoramento;
- Estruturar o Programa de Pavimentação de Estradas Rurais Primárias e Secundárias, atendendo os itinerários do transporte escolar;
- Estruturar o Programa de Pavimentação Alternativa de Estradas Rurais, trechos curto no núcleo das comunidades, e acessos às UBS, escolas e igrejas;
- Pavimentar o prolongamento do trecho municipal da PR-951 - Witmarsum até o entroncamento com a BR-376; e,
- Gestionar parceria junto ao DER-PR para requalificar trecho conurbado da PR-151.

## Operação da Mobilidade

A caracterização dos procedimentos operacionais para a mobilidade embasa-se na legislação das competências dos municípios, os tipos de operação e a constituição do corpo de operação de trânsito com a estruturação do Departamento de Segurança de Trânsito, composta de:

- Adequação dos processos para a operação da mobilidade;
- Atuação na regulamentação de estacionamento, projetos de controle, sinalização e de orientação do trânsito, circulação de veículos de carga e operação de carga e descarga de mercadorias, programas e campanhas voltadas à educação de trânsito, entre outros; e,
- Qualificação do corpo técnico para a execução das atividades de operação da mobilidade.

### **Gestão da mobilidade**

Para a configuração da gestão da mobilidade são considerados a legislação vigente e a formatação da estrutura da Prefeitura Municipal de Palmeira com:

- Revisão da estrutura organizacional, com a definição dos papéis para cada secretaria envolvida com a gestão da mobilidade, considerando a Municipalização do Trânsito;
- Organização da gestão pública da mobilidade com o aparelhamento e a qualificação do setor para estruturação da mobilidade, sistema de comunicação, monitoramento e avaliação;
- Estruturação da gestão da mobilidade com a organização da gestão pública da mobilidade, com o estabelecimento dos sistemas e instituição de rotinas para circulação viária; transportes públicos (coletivo, táxi, escolar e fretamento e transportes de bens, mercadorias e serviços);
- Estabelecimento dos padrões de segurança do transporte e trânsito, com os seus processos de controle, abrangendo a engenharia de tráfego, fiscalização e educação de trânsito;
- Integração com política de uso do solo, alvarás de polos geradores de tráfego e parcelamento;
- Sistema de comunicação: estabelecendo a interface entre o órgão gestor e a sociedade nos aspectos pertinentes à mobilidade;
- Mecanismos de monitoramento e avaliação da mobilidade: com a caracterização de indicadores e parâmetros de monitoramento; e
- Instrumentos institucionais: que identificam o arcabouço legal.

### **Modos de participação**

Os processos dos modos de participação, configurados segundo a legislação pertinente, especialmente o Estatuto das Cidades, considerando participação social e a participação da gestão da mobilidade, com:

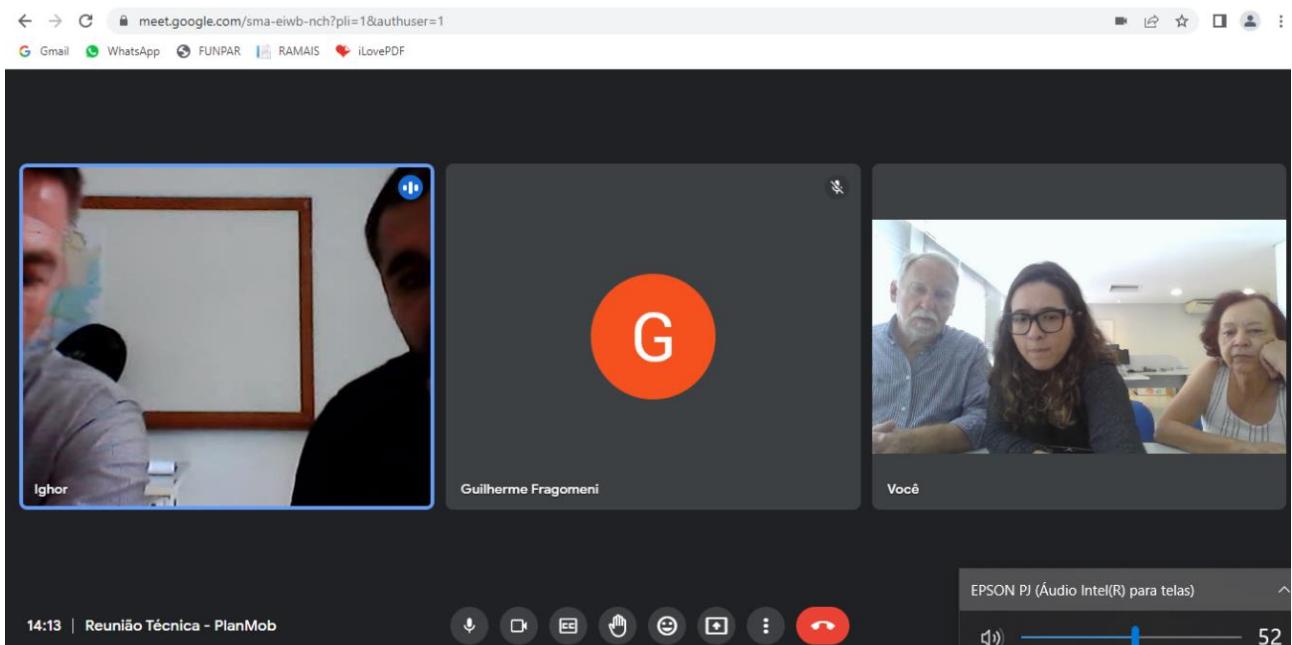
- Melhoria dos processos de participação da sociedade;
- Participação social: aperfeiçoamento dos meios e processos de informação e cooperação dos cidadãos, ampliando e integrando à gestão da mobilidade, com a participação na Câmara Técnica de Mobilidade, do Concidade; e,

- Participação da Prefeitura Municipal: melhoria dos processos de acesso aos atos relativos à mobilidade, ampliando os meios de comunicação e participação dos cidadãos.

### 2.3.2 3ª Reunião Técnica

A 3ª Reunião Técnica, realizada em 14 de fevereiro de 2023, demonstrou para a ETM a configuração do Diagnóstico, segundo a metodologia adotada, pactuando o seu processo de elaboração.

Figura 25: 3ª Reunião Técnica



Fonte: Funpar, 2023.

### 2.3.3 2ª Audiência Pública

A 2ª Audiência Pública foi realizada no dia 24 de abril 2023, na Câmara Municipal, com a apresentação do Diagnóstico e Propostas para a Revisão do Plano de Mobilidade de Palmeira.

A 2ª Audiência Pública contou com a participação de 18 pessoas, incluindo vereadores, o Prefeito Municipal Sérgio Luiz Belich, o vice prefeito Major Jonatas Boaventura Schulli, do Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, dos integrantes da ETM e da população

que analisaram para cada componente o identificado no Diagnóstico e as propostas para solucionar ou minimizar os problemas de mobilidade.

Figura 26: Aspectos da realização da 2<sup>a</sup> Audiência Pública



Fonte: Funpar, 2023.

## 2.4 ETAPA 4 – PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTOS E INSTITUCIONALIZAÇÃO

A etapa, que finaliza a Revisão do PlanMob de Palmeira, objeto do Contrato 1326/2022, é constituída pelo Plano de Ação e Investimentos e pela Institucionalização, além da 4<sup>a</sup> Reunião Técnica e da 3<sup>a</sup> Audiência Pública.

### 2.4.1 Plano de Ação e Investimentos

O Plano de Ação e Investimentos – PAI configura-se pelos planos, programas, projetos e ações para as propostas dos componentes: transporte não motorizado, transporte motorizado, transporte de bens, mercadorias e serviços, estrutura do sistema viário e da circulação viária, infraestrutura, operação da mobilidade, gestão da mobilidade e modos de participação.

Atende às Diretrizes e Propostas, segundo os componentes, conforme prioridades, em um prazo definido, segundo uma estimativa de custos, com previsão de fonte de recursos, identificando os responsáveis pela execução, indicando indicadores para a verificação do atingimento de objetivos.

No PAI são identificados, por atividade e por plano, programa, projetos e ação, quem é o responsável, qual a temática, o objetivo, a localização, o custo, o prazo, o indicador de monitoramento e as fontes de recursos.

Com a avaliação dos cenários e com a definição das prioridades de curto, médio e longo prazo, com uma estimativa de custos, são previstos os recursos financeiros disponíveis ou não, indicando os agentes responsáveis, o modelo de financiamento e de gestão pública. A estimativa de custos está condicionada a capacidade financeira e de endividamento do Município.

#### **2.4.2 Institucionalização da Revisão do Plano de Mobilidade de Palmeira**

A Institucionalização particulariza os instrumentos legais que fundamentam a Revisão do PlanMob de Palmeira, considerando as diretrizes e os aspectos relevantes para a sua implementação, conforme o seu processo de construção, proporcionando-lhe legitimidade, a ser encaminhada pelo Poder Executivo ao Poder Legislativo municipal, para sua análise e aprovação, com posterior promulgação das leis.

As minutas de leis que estabelecem a Revisão do PlanMob de Palmeira são:

Lei do Plano de Mobilidade: institui a Política de Mobilidade de Palmeira; e,

Lei do Sistema Viário: estabelece os condicionantes de arruamento, hierarquização e traçado básico do sistema viário municipal.

As minutas das leis são apresentadas no Anexo I e II.

#### **2.4.3 4ª Reunião Técnica**

A 3ª Reunião Técnica, foi realizada em 14 de junho de 2023, com discussão com a ETM da configuração do Plano de Aplicação e Investimentos, com a sua estrutura e composição, detalhando os planos, programas, projetos e ações previstos para a Revisão do PlanMob de Palmeira.

#### **2.4.4 3ª Audiência Pública**

A 3ª Audiência Pública, realizada no dia 14 de junho de 2023, na Câmara Municipal, apresentou o Plano de Aplicação e Investimentos e a Institucionalização da Revisão do PlanMob de Palmeira.

O evento teve a participação de 19 pessoas, com vereadores Odair José Sanson Júnior e Karina Vanessa Albano, Vice-prefeito Municipal Major Jonatas Boaventura Schulli, Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano Diogo Lopes, dos integrantes da ETM e da população, que validaram o Plano de Ação de Investimentos e fizeram considerações

sobre a legislação a ser encaminhada, pelo Poder Executivo ao Poder Legislativo, para instituir a Revisão do PlanMob de Palmeira.

Figura 29 - Aspectos da realização da 3<sup>a</sup> Audiência Pública.



Fonte: Prefeitura de Palmeira, 2023.

## Quadro 2 – PAI: Transporte Não Motorizado - Pedestres.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Programa de Caminhabilidade	Estabelecimento do padrão das calçadas segundo o dimensionamento das vias de acordo com a proposta de hierarquia viária.	Curto	-					Dep. de Des. Urbano e Projetos	km linear implantado em ambos os lados da via
	Ampliação e melhoria das calçadas das áreas urbanas, aumentando a segurança para os pedestres e para a adequação da caminhabilidade.	Curto/Médio	R\$ 5.000.000,00		x	x	x	Dep. de Obras Urbanas	km linear implantado em ambos os lados da via

Fonte: Funpar, 2023.

## Quadro 3 – PAI: Transporte Não Motorizado - Ciclistas.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Programa do Sistema Ciclovário	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Ignácio Barão	Curto	R\$ 30.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Isaias Baptista Teixeira	Curto	R\$ 45.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Júlio Koloski	Curto	R\$ 10.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Gaspar Bertoni	Curto	R\$ 30.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Julio André Gumi	Curto	R\$ 40.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua José Caetano de Oliveira	Curto	R\$ 70.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua João Bornancin	Curto	R\$ 15.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Padre Anchieta	Curto	R\$ 20.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Eugenio N. dos Santos	Curto	R\$ 10.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Avenida Nacim Bacila	Médio	R\$ 26.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Avenida Itália	Médio	R\$ 35.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Marginal BR277 (Trecho no Distrito Industrial)	Curto	R\$ 10.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Fritz Klewer	Médio	R\$ 35.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua XV de Novembro	Médio	R\$ 70.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Coronel Ottoni Ferreira Maciel	Médio	R\$ 50.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Vicente Machado	Médio	R\$ 50.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Coronel Alípio do Nascimento	Médio	R\$ 55.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Pedro Sawatzki	Médio	R\$ 3.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclovia bidirecional, com 2,5m de largura na Avenida das Palmeiras	Curto	R\$ 150.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Implantação de ciclovia bidirecional, com 2,5m de largura na Rua Conceição (A partir da Rua Pedro Sawatzki)	Médio	R\$ 15.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	km linear implantado
	Estabelecimento dos padrões dos elementos do sistema ciclovário compreendendo ciclovias e ciclofaixas. Estabelecimento dos padrões de bicicletário e paraciclos, além da sinalização viária;	Curto	-					Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e Trânsito	Política instituída
	Instituição da política para o incentivo ao uso de bicicletas, integrado com os demais modos de transporte.	Curto	-					Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	Política instituída
	Formatação de um Programa de Educação de Trânsito, para propiciar instrumentos para a convivência entre os modos de transporte.	Curto	R\$ 10.000,00		x	x	x	Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projetos/Dep. Segurança e	Programa formatado

Fonte: Funpar, 2023.

#### Quadro 4 – PAI: Transporte Não Motorizado - Acessibilidade.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Promoção da acessibilidade universal	Requalificação da infraestrutura urbana existente para acessibilidade universal nas áreas urbanas.	Médio/Longo	R\$ 800.000,00		x	x		Dep. de Des. Urbano e Projetos	Porcentagem do número de vagas
	Adequação da frota municipal de transporte escolar para acessibilidade.	Longo	R\$ 10.500.000,00		x	x		Dep. de Educação	Medidas adotadas
	Inclusão da frota de transporte público com acessibilidade universal.	Curto/Médio	-	sem previsão				Dep. de Segurança e Trânsito	Medidas adotadas
	Inclusão dos requisitos de acessibilidade em todos os projetos.	Curto	-	sem previsão				Dep. de Des. Urbano e Projetos	Medidas adotadas
	Revisão da Legislação municipal sobre calçadas, no que couber, para adequação quanto aos quesitos de acessibilidade.	Curto	-	sem previsão				Dep. de Des. Urbano e Projetos	Medidas adotadas
	Melhoria da acessibilidade universal, especialmente na área central, com programas do Governo Estadual e Federal, com pavimentação, drenagem, acessibilidade e paisagismo.	Curto/Médio	R\$ 1.000.000,00		x	x		Dep. de Des. Urbano e Projetos	Medidas adotadas
	Adequação de calçadas do Centro	Médio	R\$ 600.000,00		x			Departamento de Obras Urbanas	Medidas adotadas

Fonte: Funpar, 2023.

#### Quadro 5 – PAI: Transporte Motorizado – Transporte Coletivo de Passageiros.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Configuração do sistema de transporte coletivo	Análise, com a contratação de uma consultoria, a viabilidade técnica e econômica / financeira do sistema municipal de transporte coletivo.	Curto	R\$ 50.000,00		x			Dep. de Segurança e Trânsito	Viabilização da contratação
	Regulamentação do Sistema de Transporte Coletivo	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	Realização da adequação
	Adequação do Terminal Rodoviário de Palmeira.	Curto	R\$ 300.000,00		x			Secretaria Municipal de Gestão Pública e Finanças	Realização da adequação

Fonte: Funpar, 2023.

#### Quadro 6 – PAI: Transporte Motorizado – Transporte Coletivo por Táxi.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Adequação do serviço de transporte coletivo por taxi	Análise e redimensionamento dos pontos de táxi, adequando-os às necessidades reais da população.	Curto	-					Departamento de Segurança e Trânsito	Viabilização da revisão do Regulamento
	Revisão do regulamento para a prestação dos serviços, com a inclusão de obrigatoriedade de equipar os veículos com taxímetro, para que a prestação do serviço seja de acordo com a distância percorrida.	Curto	-						
	Implantar equipamentos para o transporte coletivo por táxi, composto de pontos de parada, segundo uma padronização.	Curto	R\$ 50.000,00		x				

Fonte: Funpar, 2023.

#### Quadro 7 – PAI: Transporte Motorizado – Transporte Coletivo Escolar.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Adequação do transporte escolar	Aquisição de veículos para transporte escolar.	Curto	R\$ 500.000,00		x	x		Secretaria de Educação	Realização da adequação

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 8 – PAI: Transporte Motorizado – Transporte de Bens, Mercadorias e Serviço.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Caracterização da logística de carga	Implantação de Estacionamentos destinados aos veículos pesados em Palmeira	Curto		sem previsão	x			Departamento de Desenvolvimento Urbano e Projeto	Execução da obra
	Adoção de instrumentos legais (leis, decretos, portarias) para a regulamentação de carga e descarga, com a limitação de horários e locais de circulação de veículos pesados.	Curto	-		x				Projeto realizado
	Definição de área de acesso restrito, vinculada com a localização de polos geradores de tráfego, de indústrias de porte, considerando a largura das vias e os sentidos de tráfego.	Médio	-					Departamento de Segurança e Trânsito	Projeto realizado
	Estabelecimento de rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana.	Curto	-						Projeto realizado

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 9 – PAI: Sistema Viário.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR	
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA			
Configuração da estrutura viária	Rodovias (Entroncamentos)	Curto	R\$ 40.000.000,00	Imediato	x	x		Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos	Configuração realizada	
	Via Marginal	Médio	R\$ 50.000.000,00	Sem previsão	x	x		Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos		
	Via Arterial (Rua Sete de Abril e Rua Moisés Marcondes)	Médio/Longo	R\$ 20.000.000,00	Sem previsão	x	x		Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos		
	Via Arterial (Av. Daniel Mansani e Rua XV de Novembro)	Médio/Longo	R\$ 12.000.000,00	Sem previsão	x	x		Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos		
	Via Arterial (Av. Das Palmeiras)	Médio/Longo	R\$ 3.500.000,00	Sem previsão	x	x		Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos		
	Via Coletora	Médio	R\$ 100.000.000,00	Sem previsão	x	x		Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos		
	Via Local	Médio	-	Sem previsão	x	x	x	Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos		
	Via Rural - Estrada Principal	Longo	R\$ 360.000.000,00	Sem previsão	x	x		Secretaria de Desenvolvimento Rural		
	Via Rural - Estrada Secundária	Longo	R\$ 75.000.000,00	Sem previsão	x	x				
	Via Rural - Estrada Terciária	Longo	-	Sem previsão	x	x				

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 10 – PAI: Circulação Viária.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Estruturação da circulação viária	Análise, definição, ampliação e sinalização de vias de sentido único de circulação de veículos	Curto	R\$ 100.000,00		x	x	x	Dep. de Segurança e Trânsito	Número da vias com sentido único de circulação de veículos
Renovação de espaços urbanos	Renovação Urbana da Praça Marechal Floriano Peixoto/Boulevard	Curto	R\$ 450.000,00	Imediata	x			Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos	Projeto executado

Fonte: Funpar, 2023.

### Quadro 11 – PAI: Infraestrutura Viária - Pavimentação.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Melhoria da pavimentação	Programa de Pavimentação Urbana: Recuperação e manutenção	Curto	-	Imediata				Dep. de Obras Urbanas	M² de vias recuperadas
	Programa de Pavimentação Urbana: Novas pavimentações com 13.639m	Curto/Médio	R\$ 30.000.000,00	Imediata	x	x		Dep. Desenvolvimento Urbano e Projetos	km linear implantado
	Gestão para recuperação PR-151	Médio	-	Imediata				Governo do Estado do Paraná	Boletim de medição realizado
	Programa de Pavimentação Urbana: Distrito de Papagaios Novos com nova pavimentação em pedra irregular de 982m	Curto	R\$ 442.000,00		x			Dep. de Obras Urbanas	km linear implantado
	Programa de Pavimentação Urbana: Recuperação e manutenção da continuidade da PR-951 no trecho municipal	Médio	-	Imediata				Dep. de Obras Urbanas	M² de vias recuperadas
	Programa de Pavimentação Urbana: Localidade de Witzmarsum com nova pavimentação no perímetro urbano	Médio	-	Sem previsão				Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos	km linear implantado

Fonte: Funpar, 2023.

### Quadro 12 – PAI: Infraestrutura Viária - Estacionamento.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Melhoria do estacionamento	Implantação de Estacionamento Rotativo Regulamentado	Curto	R\$ 200.000,00		x			Dep. de Segurança e Trânsito	Ação realizada
	Revisão Lei nº 3839 e Lei nº 3945 sobre Estac. Exclusivo R. Conceição	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	
	Revisão Lei nº 2375 sobre Circul. e Estac. Ônibus e Caminhões R. Conc	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Melhoria do estacionamento	Implantação de Estacionamento Rotativo Regulamentado	Curto	R\$ 200.000,00		x			Dep. de Segurança e Trânsito	Ação realizada
	Revisão Lei nº 3839 e Lei nº 3945 sobre Estac. Exclusivo R. Conceição	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	
	Revisão Lei nº 2375 sobre Circul. e Estac. Ônibus e Caminhões R. Conc	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	

Fonte: Funpar, 2023.

### Quadro 13 – PAI: Infraestrutura Viária - Mobiliário Urbano.

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONÁRIA	INICIATIVA PRIVADA		
Adequação do mobiliário urbano	Estabelecimento de padrões dos equipamentos de mobiliário urbano, ressaltando-se na pavimentação das calçadas considerando itens de acessibilidade universal.	Curto	-	Imediata				Dep. de Segurança e Trânsito	Projeto definido
	Implantação de semáforo na PR-151 com Avenida XV de Novembro	Curto	R\$ 120.000,00		x			Dep. de Segurança e Trânsito	
	Definição de padrões e contratação de Programa de Indicação de Nomenclatura de Logradouro Público	Curto	-	Imediata				Dep. de Segurança e Trânsito	

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 14 – PAI: Infraestrutura Viária - Sinalização Viária.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONARIA	INICIATIVA PRIVADA		
Melhoria da sinalização viária	Implantação e Conservação de Sinalização Horizontal nas vias urbanas pavimentadas de Palmeira	Curto	R\$ 400.000,00		x	x	x	Dep. de Segurança e Trânsito	m² de sinalização implantada
	Plano de Sinalização Indicativa Direcional para a rede de Estradas Rurais Principais (1ª Etapa) e Secundárias (2ª Etapa)	Curto/Médio	R\$ 200.000,00		x	x		Secretaria Municipal de Desenvolvimento Rural / Departamento de Turismo	Número de placas implantadas
	Programa de Substituição das Placas Existentes R-2 (Dê a Preferência) por R-1 (Parada Obrigatória) em todos os cruzamentos, complementada pela sinalização horizontal padrão PARE, faixa de retenção e faixa de aproximação	Curto	R\$ 200.000,00		x	x	x	Dep. de Segurança e Trânsito	Número de placas implantadas

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 15 – PAI: Infraestrutura Viária - Acidentes de Trânsito.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONARIA	INICIATIVA PRIVADA		
Redução de acidentes de trânsito	Estruturação na Prefeitura de um processo para análise de ocorrências de trânsito. Negociação de um canal oficial de informações -14ºBPM, Polícias Rodoviárias Estadual e Federal. Estudos e Estatísticas dos Indicadores para intervenções de engenharia de tráfego, segurança e fiscalização das vias públicas	Curto	-	Imediata	x			Dep. de Segurança e Trânsito	
	Proposições de intervenções de Engenharia de Tráfego e Campanhas Educativas, com base nos indicadores de estatísticas de acidentes de trânsito.	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	Número de campanhas realizadas

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 16 – PAI: Infraestrutura Viária - Polos Geradores de Tráfego.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONARIA	INICIATIVA PRIVADA		
Estudos de polos geradores de tráfego	Definição dos procedimentos para a elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança, com base nos preceitos do Plano Diretor Lei Complementar nº 16/2019 e no Manual de Tratamento de Polos Geradores de Tráfego do SENATRAN.	Curto	-	Imediato				Dep. de Desenvolvimento Urbano e Projetos / Dep. de Segurança e Trânsito	Número de estudos com medidas compensatórias e mitigadoras

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 17 – PAI: Operação da Mobilidade.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONARIA	INICIATIVA PRIVADA		
Adequação da operação	Estabelecimento dos procedimentos para a operação da mobilidade.	Curto	-	Imediata				Dep. de Segurança e Trânsito	Procedimentos definidos

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 18 – PAI: Gestão da Mobilidade.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONARIA	INICIATIVA PRIVADA		
Estruturação da gestão da mobilidade	Estruturação da gestão da mobilidade, com o aparelhamento e a qualificação do setor.	Curto/Médio	R\$ 30.000,00	Sem previsão	x			Dep. de Segurança e Trânsito	Ações realizadas
	Estruturação do sistema de tramitação para comunicação.	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	
	Estruturação dos mecanismos de monitoramento e avaliação.	Médio	-					Dep. de Segurança e Trânsito	
	Instituição da Câmara Técnica da Mobilidade, integrante do Conselho da Cidade.	Curto	-					Dep. de Segurança e Trânsito	Câmara Técnica da Mobilidade instituída

Fonte: Funpar, 2023.

**Quadro 19 – PAI: Participação da Sociedade.**

PROGRAMA	AÇÃO / ATIVIDADE / PROJETO	PRIORIDADE	VALOR	PREVISÃO	FONTE DO RECURSOS			RESPONSÁVEIS	INDICADOR
					MUNICÍPIO	ESTADO / CONCESSIONARIA	INICIATIVA PRIVADA		
Participação Social	Estabelecimento do processo de participação da sociedade, com a criação de canais específicos.	Curto	-	Imediata	x			Dep. de Segurança e Trânsito	Ações realizadas
	Instituição da Câmara Técnica da Mobilidade, integrante do Conselho da Cidade.	Curto	-	Imediata	x			Dep. de Segurança e Trânsito	
Participação do Município	Definição das formas de participação social na elaboração, institucionalização, implementação, avaliação e revisão do PlanMob.	Curto	-	Imediata	x			Dep. de Segurança e Trânsito	Ações realizadas
	Realização de audiências públicas, referendos e outras formas de participação.	Curto	-	Imediata	x			Dep. de Segurança e Trânsito	

Fonte: Funpar, 2023

### **3 INSTITUCIONALIZAÇÃO**

A institucionalização do Plano de Mobilidade (PLAMOB) configura-se pela formalização da legislação a ser encaminhada ao Poder Legislativo Municipal, para a análise e para aprovação do projeto encaminhado pelo Poder Executivo Municipal, para posterior promulgação das leis.

#### **3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

O Plano de Mobilidade (PLAMOB) de Palmeira, que estrutura a Política Municipal de Mobilidade, será instituído por instrumentos legais pertinentes à mobilidade, em consonância com o estabelecido pela legislação da Revisão do Plano Diretor.

A estruturação do PLAMOB foi objeto de discussões com a equipe técnica da Prefeitura Municipal de Palmeira, com diretrizes e propostas validadas nos eventos participativos ocorridos durante a sua elaboração, compostos de consultas públicas e recomendações provenientes de Audiências Públicas, com apresentação de questões relativas à mobilidade.

Os procedimentos propostos visam consolidar as diretrizes e os instrumentos necessários para a implementação do PLANMOB, traduzindo o processo de sua construção, conferindo-lhe legitimidade.

Os instrumentos institucionais que regulamentam a mobilidade no Município são constituídos por:

- Constituição Federal de 1988: que estabelece no inciso XX do art. 21, que compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; e no art. 182, que estabelece que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes;
- Estatuto das Cidades: instituído pela Lei Nº 10.257 / 2001, que regulamenta o Capítulo II - da Política Urbana da Constituição Federal de 1988, art. 182, estabelecendo as diretrizes gerais da política urbana;
- Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana: instituída pela Lei Nº 12.587 / 2012, estabelecendo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, como um instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município;
- Estatuto da Metrópole: instituído pela Lei Nº 13.683 / 2018, com o objetivo de criar regras para a governança compartilhada de grandes aglomerados urbanos que envolvam mais de um município; com diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e

a execução de políticas públicas em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos estados;

- Constituição do Estado do Paraná, de 1989, que estabelece no Título I, Capítulo II – Da Organização Municipal, artigos 15, 16, 17 e 18 os parâmetros para os municípios; no Capítulo III – Das Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Microrregiões, que dos artigos 21 ao 25 considera as condições para a sua instituição; e no Título V – Da Ordem Econômica; e no Capítulo II – Da Política Urbana, dos artigos 150 ao 153 determina a política de desenvolvimento urbano.
- Leis municipais: considerando especialmente:
  - Lei do Plano Diretor Municipal de Palmeira, que deverá ter uma atualização de acordo com a Revisão do PLAMOB; e
  - Leis que estabelecem a estrutura organizacional do Poder Executivo do Município de Palmeira, também em curso.

A legislação específica que institui o PLANMOB tem por fim garantir a sua continuidade, independente dos períodos de gestões administrativas do Poder Público, superando as frequentes descontinuidades das sucessões políticas, respeitando, desta forma, todos os que participaram da sua construção.

Para o estabelecimento da Política de Mobilidade de Palmeira, com a instituição do PLAMOB, em sintonia com a Revisão do Plano Diretor, propõe-se a formulação de minutas compostas de:

- Lei da Política de Mobilidade; e
- Lei do Sistema Viário.

### **3.2 ESTRUTURAÇÃO DA INSTITUCIONALIZAÇÃO**

A seguir apresentam-se as minutas dos instrumentos institucionais relativos ao PLANMOB, consistindo da Lei do Plano de Mobilidade e Lei do Sistema Viário.

MINUTA DE LEI: POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE  
E DO PLANO DE MOBILIDADE DE PALMEIRA

**LEI COMPLEMENTAR Nº**

Estabelece a Política Municipal de Mobilidade e institui o Plano de Mobilidade do Município de Palmeira

**TÍTULO I  
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 1º** Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade de Palmeira, componente da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano, compatibilizada com o Plano Diretor do Município de Palmeira, Lei Complementar nº 16, de 12 de dezembro de 2019 e suas alterações.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso aos espaços da cidade, mediante a utilização dos vários modos de transporte.

**Art. 2º** A Política Municipal de Mobilidade de Palmeira é regida pelos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e tem como principais princípios:

- I - acessibilidade universal dos espaços e equipamentos públicos;
- II - valorização dos modos de transporte ativos;
- III - equidade e integração entre os diferentes modos de transporte;
- IV - aprimoramento dos serviços de transporte coletivo;
- V - segurança e conforto no trânsito;
- VI - estímulo à sustentabilidade e a inovação;
- VII - gestão democrática, participativa e transparente.

**Art. 3º** A Política Municipal de Mobilidade de Palmeira atende aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, da Agenda 2030 da organização das

Nações Unidas – ONU, em especial:

- I - assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades;
- II - tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis;
- III - tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos.

**Art. 4º** A consecução dos objetivos de desenvolvimento da mobilidade urbana é orientada pelo:

- I - desenvolvimento institucional para boa governança;
- II - desenvolvimento econômico sustentável;
- III - desenvolvimento social inclusivo;
- IV - desenvolvimento ambiental sustentável.

## TÍTULO II DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE DE PALMEIRA

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 5º** O Plano Municipal de Mobilidade de Palmeira é o instrumento de planejamento e efetivação da Política Municipal de Mobilidade de Palmeira integrado aos demais instrumentos de planejamento e gestão governamental.

**Art. 6º** São objetivos do Plano Municipal de Mobilidade de Palmeira:

- I - orientar as políticas públicas, os programas, as ações e os investimentos para o desenvolvimento da política de mobilidade no Município;
- II - aprimorar a mobilidade no território municipal;
- III - consolidar o processo de planejamento e controle participativo nas políticas de mobilidade urbana.

**Art. 7º** O Plano Municipal de Mobilidade de Palmeira é formado por oito eixos estruturantes associados a programas, que por sua vez orientam ações estratégicas desenvolvidas no Plano de Ação e Investimentos – PAI, integrante desta Lei.

## CAPÍTULO II DOS EIXOS ESTRUTURANTES DO PLANO

### Seção I Definições

**Art. 8º** O Plano Municipal de Mobilidade de Palmeira é formado pelos seguintes eixos estruturantes de ações estratégicas:

- I – Transporte Não Motorizado;
- II – Transporte Motorizado;
- III – Transporte de Bens Mercadorias e Serviços;
- IV – Estrutura do Sistema Viário e da Circulação Viária;
- V – Infraestrutura;
- VI – Operação da Mobilidade;
- VII – Gestão da Mobilidade;
- VIII – Mecanismos de Participação Social.

Parágrafo Único. Os componentes estruturam as ações estratégicas, definidas por planos, programas e projetos constantes ao Plano de Ação e Investimentos.

### Seção II Do Transporte Não Motorizado

**Art. 9º** O eixo referente ao transporte não motorizado compreende as políticas, programas e ações voltados aos modais não motorizados como bicicletas e a locomoção de pedestre e tem como diretrizes:

- I - ampliar a participação do transporte não motorizado na matriz dos deslocamentos da população;
- II - melhorar a acessibilidade universal, com a adequação às normas de acessibilidade universal, favorecendo especialmente as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, com a implantação de rotas acessíveis prioritárias, em especial na área central;
- III - promover a equidade no uso do espaço público de circulação: vias e logradouros;
- IV - melhorar as calçadas da área urbana, para a circulação de pedestres em condições seguras e humanizadas;

V - estabelecer o padrão das calçadas, segundo o dimensionamento das vias de acordo com a hierarquia viária instituída no Plano Diretor;

VI - ampliar a infraestrutura do transporte por bicicleta, com a implantação de um sistema de infraestrutura que possibilite a circulação de bicicletas em condições seguras e humanizadas;

VII - promover ações para a melhoria da circulação de veículos de propulsão humana em condições seguras e humanizadas;

VIII - reduzir os acidentes de trânsito do transporte não motorizado; e,

IX - mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas na cidade.

**Art. 10** O eixo do transporte não motorizado contempla os seguintes programas:

I – “Programa Caminhabilidade: Ruas de Palmeira”, que estabelece:

a) o padrão de padrão das calçadas segundo o dimensionamento das vias de acordo com a proposta de hierarquia viária; e

b) ampliação e melhoria das calçadas das áreas urbanas, aumentando a segurança para os pedestres e para a adequação da caminhabilidade.

II – “Programa do Sistema Cicloviário”, que estabelece:

a) implantação de ciclofaixa bidirecional;

b) implantação de ciclovia bidirecional;

c) estabelecimento dos padrões dos elementos do sistema cicloviário compreendendo ciclovias e ciclofaixas;

d) estabelecimento dos padrões de bicicletário e paraciclos, além da sinalização viária;

e) instituição da política para o incentivo ao uso de bicicletas, integrado com os demais modos de transporte; e,

f) formatação de um Programa de Educação de Trânsito, para propiciar instrumentos para a convivência entre os modos de transporte.

III– “Programa de Acessibilidade”, que abrange:

a) o “Programa de Rotas Acessíveis” para a promoção da acessibilidade universal nas áreas urbanas; e,

b) o “Programa Rotas Acessíveis Prioritárias” para a promoção da acessibilidade universal na área central.

Parágrafo único. Os programas do Transporte Não Motorizado são associados à Estratégia 1 – Melhoria do Transporte Não Motorizado do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

### Seção III Do Transporte Motorizado

**Art. 11** O eixo referente ao transporte motorizado que compreende as políticas, programas e ações voltados ao trânsito de veículos automotores e tem como diretrizes:

- I - caracterizar e normatizar o transporte público coletivo de passageiros urbano e rural, o transporte coletivo por táxi, do transporte coletivo por fretamento, do transporte escolar e do transporte individual.
- II - garantir deslocamento das pessoas em um transporte coletivo de qualidade, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos;
- III - garantir a eficiência com a disponibilização de uma rede de transporte integrada por modos complementares, trabalhando em regime de eficiência, com prioridade efetiva para os meios coletivos, segundo o preconizado pela Política Nacional de Mobilidade;
- IV - desestimular o uso do automóvel através de políticas públicas, e infraestrutura que priorize o transporte não motorizado e o transporte coletivo;
- V - estruturar e normatizar o transporte público coletivo, urbano e rural, garantindo o deslocamento das pessoas em condições seguras, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos;
- VI - propiciar a melhoria do transporte coletivo por táxi, com a sua adequação no que se refere à sua estruturação;
- VII - promover o aprimoramento do transporte coletivo por fretamento, adequado às demandas existentes;
- VIII - favorecer o transporte escolar, compatibilizando-o com a estruturação da infraestrutura viária;
- IX - desestimular o transporte individual motorizado através de políticas públicas e de estruturação do sistema viário e da circulação viária, priorizando o transporte não motorizado e o transporte coletivo; e,
- X - reduzir os acidentes de trânsito do transporte motorizado.

**Art. 12** O eixo referente ao transporte não motorizado contempla as seguintes propostas programáticas:

I – para transporte coletivo de passageiros propõe-se:

- a) a estruturação do sistema de transporte coletivo, envolvendo com análise, de viabilidade técnica, econômica e financeira do sistema municipal de transporte coletivo urbano e rural;
- b) adequação do Terminal Rodoviário de Palmeira.

II – para o transporte coletivo por táxi propõe-se:

a) adequação do serviço de transporte coletivo por táxi com redimensionamento dos pontos de táxi para as necessidades reais da população;

b) revisão do regulamento para a prestação dos serviços.

III – para o transporte coletivo por fretamento propõe-se adequação do serviço às demandas existentes;

IV – para o transporte escolar propõe-se a adequação do transporte escolar a partir de regulamentação.

V – para o transporte individual propõe-se a melhoria do sistema de circulação de veículos.

Parágrafo único. Os programas do Transporte Motorizado são associados à Estratégia 2 – Melhoria do Transporte Motorizado do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

#### **Seção IV Do Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços**

**Art. 13** O eixo referente ao transporte de bens, mercadorias e serviços compreende as políticas, programas e ações voltados para logística de cargas e tem como diretrizes:

I - caracterizar e normatizar a logística de carga, considerando o modo rodoviário, com a particularização da operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária urbana;

II - estabelecer rotas preferenciais e de vias de uso proibido para a circulação de veículos de carga nas áreas urbanas; e,

III - implantar sinalização viária de orientação e restrição, específica para a circulação de veículos de carga nas áreas urbanas.

**Art. 14** O eixo transporte de bens, mercadorias e serviços é vinculado ao “Programa Caracterização da Logística de Cargas”, que prevê:

I - adoção de instrumentos legais (leis, decretos, portarias) para a regulamentação de carga e descarga, com a limitação de horários e locais de circulação de veículos pesados;

II - definição de área de acesso restrito, vinculada com a localização de polos geradores de tráfego, de indústrias de porte, considerando a largura das vias e os sentidos de tráfego; e,

III - estabelecimento de rotas preferenciais, segundo a organização da logística de carga urbana.

Parágrafo único. O programa do Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços são associados à Estratégia 3 – Estruturação do Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

## Seção V Da Estrutura do Sistema Viário e da Circulação Viária

**Art. 15** O eixo referente à estrutura do sistema viário e circulação viária compreende as políticas, programas e ações voltados à organização da malha viária do Município e tem como diretrizes:

I – integrar com o Plano Diretor, para servir como instrumento eficiente de formar políticas de ocupação do solo;

II - configurar a estruturação urbana para promover o adensamento de atividades, incluindo o residencial, favorecendo os deslocamentos por modo coletivo;

III - classificar e normatizar a infraestrutura viária, urbana e rural, segundo uma rede hierarquizada, para dar suporte à mobilidade;

IV - caracterizar e normatizar a circulação viária, estabelecendo as condições adequadas para a mobilidade, considerando os fluxos viários; e,

V - promover a qualidade ambiental, com o controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora, proteção do patrimônio histórico, arquitetônico, cultural e ambiental, bem como das áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos.

**Art. 16** O eixo referente à estrutura do sistema viário e circulação viária contempla as seguintes propostas programáticas:

I - Reordenação da estrutura viária pela instituição do Sistema Viário Municipal, que passa a conter:

- a) Rodovias
- b) Via Marginal;
- c) Via Arterial;
- d) Via Coletora;
- e) Via Local;
- f) Ciclovia;
- g) Via Especial;

- h) Estrada Rural Principal;
- i) Estrada Rural Secundária;
- j) Estrada Rural Terciária.

II – melhoria da circulação viária abrangendo:

- a) ampliação de vias com sentido único de circulação de veículos; e
- b) renovação urbana da Praça Mal. Floriano Peixoto.

Parágrafo único. Os programas da Estrutura do Sistema Viário e Circulação Viária particularizam a Estratégia 4 – Redefinição da Estrutura do Sistema Viário e da Circulação Viária do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

**Art. 17** O sistema de hierarquia e classificação viária do Município de Palmeira consta na Lei do Sistema Viária, cujo conteúdo é complementar a este Plano de Mobilidade.

## Seção VI Da Infraestrutura

**Art. 18** A Infraestrutura compreende as políticas, programas e ações voltados à melhoria e desenvolvimento da estrutura física da malha viária e tem como diretrizes:

- I - implantar pavimentação viária adequada à classificação da via, para promover os deslocamentos seguros e confortáveis dos veículos motorizados;
- II - estabelecer uma política para o estacionamento de veículos automotores, em áreas públicas e privadas, podendo ser gratuitos ou onerosos;
- III - caracterizar os equipamentos de mobiliário urbano de acordo com as suas funções, estabelecendo a tipologia para as diversas atividades;
- IV - implantar sinalização viária, destinada a condutores e pedestres, configurada para informar sobre condições, proibições, obrigações ou restrições de uso das vias, de forma a propiciar segurança e fluidez ao trânsito;
- V - adotar medidas para a redução de acidentes de trânsito, com ações para mitigar seus efeitos no âmbito físico, social e econômico; e,
- VI - regularizar os polos geradores de tráfego, objetivando diminuir os impactos gerados no sistema viário, com o estabelecimento de normas e procedimentos mitigadores para os locais considerados como polos geradores de deslocamento.

**Art. 19** O eixo da infraestrutura contempla as seguintes propostas programáticas:

- I – melhoria de pavimentação;

II – melhoria do estacionamento com a implantação do estacionamento regulamentado;

III – adequação do mobiliário urbano, que prevê:

a) estabelecimento de padrões dos equipamentos de mobiliário urbano; ressaltando-se a pavimentação das calçadas considerando a acessibilidade universal;

b) definição da indicação de nomenclatura de logradouro público.

IV – melhoria da sinalização viária, que contempla:

a) melhoria da sinalização horizontal;

b) melhoria da sinalização vertical;

c) implantação de semáforo na Rodovia PR-151 com a Rua XV de Novembro, Avenida Nacim Bacila e Avenida Daniel Mansani; e

d) dimensionamento dos tempos de ciclos dos semáforos.

V – redução de acidentes de trânsito, que contempla:

a) realização de campanhas educativas permanentes utilizando todas as formas de comunicação de massa, para a conscientização do trânsito;

b) implantação ou reforço da iluminação pública nos trechos e interseções onde os acidentes estejam relacionados à falta de visibilidade noturna; e,

c) implantação de semáforo para pedestres nas travessias onde o desrespeito à sinalização é constante.

VI – estudos de polos geradores de tráfego com a definição dos procedimentos para a elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança.

Parágrafo único. Os programas da Infraestrutura particularizam a Estratégia 5 – Aprimoramento da Infraestrutura do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

## **Seção VII** **Da Operação da Mobilidade**

**Art. 20** O eixo da operação da mobilidade compreende as políticas, programas e ações voltados para a reestruturação e qualificação dos agentes e instituições municipais responsáveis pela operação da mobilidade e tem como diretrizes:

I – estabelecer as competências dos órgãos da estrutura administrativa que atuam na mobilidade, objetivando o planejamento, implementação de medidas, fiscalização de trânsito e atuação na educação de trânsito;

II - ampliar e qualificar a equipe técnica, para atuação do Poder Público no planejamento, implementação de medidas, fiscalização de trânsito e atuação na educação de trânsito;

III - configurar o planejamento da operação da mobilidade, considerando a elaboração de projetos, execução de obras, realização de estudos de interferências no trânsito, implantação de novos equipamentos de controle da mobilidade, aquisição de equipamentos e materiais para as intervenções, segundo critérios técnicos;

IV - estruturar os processos e protocolos para a implementação de medidas, como as operações rotineiras, programadas ou emergenciais, com o objetivo de melhorar as condições da mobilidade;

V - estruturar a fiscalização, com a adoção de procedimentos para controlar o cumprimento das leis e normas estabelecidas, visando o disciplinamento, a segurança e melhoria da mobilidade; e,

VI - promover a atuação na educação de trânsito, com o estabelecimento de um processo permanente de aquisição, de construção e de aplicação de conhecimentos, de valores, de posturas e de atitudes para a melhoria da mobilidade.

**Art. 21** O eixo da operação da mobilidade é vinculado ao “Programa de Adequação da Operação da Mobilidade”, que estabelece os procedimentos administrativos e institucionais para a operação da mobilidade.

Parágrafo único. O programa de Operação da Mobilidade é associado à Estratégia 6 – Definição da Operação da Mobilidade do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

## Seção VIII Da Gestão da Mobilidade

**Art. 22** O eixo da gestão da mobilidade compreende as políticas, programas e ações voltados para reorganização administrativa e estabelecimento de mecanismos de acompanhamento do Plano de Mobilidade e tem como diretrizes:

I - estruturar a administração municipal para a gestão da mobilidade, caracterizando as funções e atividades das entidades e órgãos responsáveis pelo planejamento, implantação, operação e fiscalização dos componentes da mobilidade;

- II - acompanhar a legislação que regulamenta os aspectos pertinentes à mobilidade;
- III - aperfeiçoar o sistema de comunicação interna, entre os órgãos e entidades que atuam na mobilidade; e de comunicação externa, entre o Poder Público e a sociedade, para propiciar melhorias para a mobilidade;
- IV - estabelecer o sistema de monitoramento e avaliação da mobilidade;
- V - identificar os mecanismos e instrumentos de financiamento dos componentes da mobilidade, visando o desenvolvimento de novos projetos ou continuidade daqueles existentes; e,
- VI - configurar a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade, em prazo não superior a dez anos.

**Art. 23** O eixo da gestão da mobilidade é vinculado ao “Programa Estruturação da Gestão da Mobilidade”, que prevê:

- I - o fortalecimento institucional e a qualificação do setor;
- II – criação de sistema de comunicação;
- III – criação de mecanismos de monitoramento e avaliação; e
- IV - instituição da Câmara Técnica da Mobilidade, integrante do Conselho da Cidade.

Parágrafo único. O “Programa de Estruturação da Gestão da Mobilidade” é associado à Estratégia 7 – Modernização da Gestão da Mobilidade do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

## **Seção IX** **Da Participação da Sociedade**

**Art. 24** O eixo de Participação da Sociedade compreende as políticas, programas e ações voltadas à promoção da participação cívica do planejamento da mobilidade e tem como diretrizes:

- I - Estabelecer os processos participativos da sociedade, garantindo aos diversos atores sociais a atuação na proposição de medidas e resolução dos problemas de mobilidade, configurando a gestão democrática;
- II - Melhorar os canais de comunicação entre a sociedade e a estrutura administrativa municipal voltada à mobilidade;
- III - Adequar os canais de comunicação internos da estrutura administrativa municipal para assuntos da mobilidade; e,

IV - Estruturar e instituir os participantes da Câmara Temática da Mobilidade No Conselho da Cidade de Palmeira - CONCIDADE.

**Art. 25** O eixo é vinculado aos “Programas de Participação da Sociedade”, que preveem:

I - estabelecimento do processo de participação da sociedade, com a criação de canais específicos;

II - instituição da Câmara Técnica da Mobilidade, integrante do Conselho da Cidade.

III - definição das formas de participação social na elaboração, institucionalização, implementação, avaliação e revisão do PlanMob;

IV - realização de audiências públicas, referendos e outras formas de participação;

V - promoção de canais de relacionamento direto entre o gestor público da mobilidade e a população.

Parágrafo único. Os programas da Participação Social são associados à Estratégia 8 – Aperfeiçoamento da Participação da Sociedade do Plano de Ação e Investimentos – PAI.

### **CAPÍTULO III DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS**

**Art. 26** O Plano de Ação e Investimentos - PAI, anexo e integrante desta Lei, identifica as estratégias, programas, ações, atividades e projetos, segundo prioridades, cronograma, valor, fonte de recursos, responsáveis e indicadores a serem executadas nos próximos dez anos para a mobilidade no município de Palmeira.

Parágrafo único. O PAI constitui documento orientativo do planejamento orçamentário municipal, devendo ser levado em consideração da formulação dos Planos Plurianuais – PPA, nas Leis de Diretrizes Orçamentárias - LDO e nas Leis Orçamentárias Anuais - LOA.

**Art. 27** As Estratégias do Plano de Ação e Investimentos - PAI são identificadas como:

I – Estratégia 1 – Melhoria do Transporte Não Motorizado;

II – Estratégia 2 – Melhoria do Transporte Motorizado;

III – Estratégia 3 – Estruturação do Transporte de Bens, Mercadorias e Serviços;

IV – Estratégia 4 – Redefinição da Estrutura do Sistema Viário e da Circulação

Viária;

- V – Estratégia 5 – Aprimoramento da Infraestrutura;
- VI – Estratégia 6 – Definição da Operação da Mobilidade;
- VII – Estratégia 7 – Modernização da Gestão da Mobilidade; e,
- VIII – Estratégia 8 – Aperfeiçoamento da Participação da Sociedade.

### **TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 28** O Poder Executivo Municipal deverá instituir a Câmara Temática da Mobilidade no Conselho da Cidade de Palmeira - CONCIDADE no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a aprovação desta Lei.

Parágrafo único. Os trabalhos iniciais da Câmara Temática serão voltados à proposição e acompanhamento da implantação dos instrumentos legais para o acompanhamento do Plano de Mobilidade do Município de Palmeira e o monitoramento do Plano de Ação e Investimentos.

**Art. 29** Esta Lei será revisada no prazo máximo de dez anos a partir da data de sua publicação.

**Art. 30** Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo órgão municipal competente, com parecer da Câmara Técnica de Mobilidade, integrante do Conselho da Cidade de Palmeira - CONCIDADE.

**Art. 31** Fica revogada a Lei nº 4498 de 28 de setembro de 2017, bem como outras disposições em contrário.

**Art. 31** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Palmeira, XX de XXX de 2024

Sérgio Luis Belich  
Prefeito Municipal

MINUTA DE LEI: SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

**LEI COMPLEMENTAR Nº \_\_\_\_\_**

“Dispõe sobre o Sistema Viário de Palmeira e inclui novos conceitos e parâmetros definidos para a Revisão do Plano de Mobilidade Municipal”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE PALMEIRA, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Palmeira, tendo por referência a Lei Municipal que instituí as diretrizes do Plano de Mobilidade, a Legislação Federal, em especial a Lei nº 12.587/2012, o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar, e a Legislação Estadual pertinente.

**Art. 2º** O Sistema Viário Municipal é composto pelo conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§ 1º É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos inseridos nos perímetros urbanos de Palmeira, Papagaios Novos e Witmarsum, definidos nos Mapas da Hierarquia Viária Urbana da presente Lei.

§ 2º É considerado Sistema Viário Rural, para fins desta Lei, o conjunto de estradas rurais do Município de Palmeira, definidos no Mapa da Hierarquia Viária Rural da presente Lei.

**Art. 3º** Integram o Sistema Viário Municipal o conjunto de vias urbanas e estradas rurais, rodovias estadual e federal, conforme descrito e representado nos mapas dos Anexos I e II da presente Lei.

**Art. 4º** São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I - Mapa da Hierarquia Viária Perímetros Urbanos de Palmeira, Papagaios Novos e Witmarsum.
- II - Anexo II - Mapa da Hierarquia Viária Rural do Município de Palmeira.
- III - Anexo III - Dimensionamento das Vias Urbanas.
- IV - Anexo IV – Classificação e Dimensionamento das Vias Rurais.
- V - Anexo V - Modelo Padrão de Passeios.

## **CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS**

**Art. 5º** Esta Lei dispõe sobre a regulação do Sistema Viário do Município de Palmeira, com a finalidade de atender o interesse coletivo, com o objetivo de:

- I - Induzir o desenvolvimento pleno do Município, através de uma compatibilização coerente entre a circulação e o ordenamento territorial, face a estreita relação entre a distribuição das funções urbanas, uso do solo e sistema viário;
- II - Estabelecer e reestruturar um sistema hierárquico das vias de circulação garantindo o adequado ordenamento do trânsito urbano e rural, escoamento do tráfego urbano e rural e a segura locomoção de pedestres e ciclistas;
- III - Melhorar o nível de serviço e a capacidade da atual rede viária, implementando soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;
- IV - Promover a melhoria da acessibilidade das vias públicas através de intervenções no sistema viário e no transporte, quando for o caso;
- V - Promover a mobilidade dos cidadãos com segurança, priorizando os pedestres, favorecendo a inclusão dos portadores de deficiências ou mobilidade reduzida, permitindo o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos meios não motorizados de transporte e ao transporte público coletivo;
- VI - Compatibilizar ao sistema viário os deslocamentos não motorizados, pedestres e ciclistas, com padronização de calçadas adequadas e com a implantação da rede de cicloviás ou ciclofaixas.

## **CAPÍTULO III DAS DEFINIÇÕES**

**Art. 6º** Para os fins de interpretação desta Lei, devem ser consideradas as seguintes definições:

I - Acessibilidade: facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade;

II - Acessibilidade Universal: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoas com deficiência, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, disponibilizando a todos a autonomia nos deslocamentos;

III - Acesso: permite a interligação de pedestres e veículos do logradouro público aos demais espaços ou áreas públicas ou privadas, podendo ser entre:

a) logradouro público e propriedade privada;

b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;

c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

IV - Acostamento: parcela da área pavimentada adjacente à pista de rolamento, que visa a:

a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;

b) proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;

c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

V - Bicicleta: veículo dotado de pelo menos duas rodas, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de propulsão humana, quanto à espécie como de passageiro, quanto à categoria como particular;

VI - Caixa da Via ou largura da via: distância entre os alinhamentos prediais da via;

VII - Caixa de Rolamento: conjunto de faixas, normalmente contidas entre meios-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;

VIII - Faixa de Rolamento: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;

IX - Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

X - Canteiro: trecho verde da faixa de serviço exclusiva para vegetação;

XI - Canteiro Central: faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;

XII - Ciclista: todo aquele que utiliza a bicicleta para os deslocamentos;

XIII - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, não motorizados, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

XIV - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento, calçada ou canteiro destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XV - Estacionamento: espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação de pedestres e veículos;

XVI - Faixa de Domínio: porção do solo, de utilização pública, medida a partir do centro da pista, de rodovia, linha férrea e outras, para cada uma de suas laterais;

XVII - Hierarquia Viária: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;

XVIII - Logradouro Público: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;

XIX - Meio Fio: linha composta de blocos de concreto ou pedra que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XX - Mobilidade: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.

XXI - Mobilidade Urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XXII - Mobilidade Urbana Sustentável: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

XXIII - Mobiliário Urbano: elementos do serviço público que visam dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;

XXIV - Passeio Público: conjunto de faixas, contida entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, acessos, serviços e mobiliários;

XXV - Pedestre: todo aquele que utiliza as vias urbanas, passeios e travessias, a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;

XXVI - Pista de Rolamento: é a parte da caixa de rua destinada a circulação dos veículos;

XXVII - Sistema Municipal de Mobilidade: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

XXVIII - Rede Viária: o conjunto de vias urbanas do município;

XXIX - Vaga: espaço público da caixa de rua, contíguo à pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado ao estacionamento de veículos;

## **CAPÍTULO IV**

### **DA HIERARQUIA E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS**

**Art. 7º** Integram a hierarquia viária do município de Palmeira as seguintes vias, classificadas de acordo com a sua função:

I - RODOVIA: via destinada aos deslocamentos de longa distância, comportando tráfego intenso e de alta velocidade, podendo ser de domínio Estadual ou Federal.

a) São rodovias: Rodovia Federal BR-277; Rodovia Federal BR-376 (Rodovia do Café Governador Ney Braga); Rodovia Estadual PR-151 (Rodovia Deputado João Chede – trecho entre Ponta Grossa e Palmeira e Rodovia Prefeito João Batista Distefano – trecho entre Palmeira e São Mateus do Sul); Rodovia Estadual PR-951 (Avenida Presidente Ernesto Geisel);

II – VIA MARGINAL: as Vias Marginais correspondem às vias paralelas às Rodovias BR-277 e PR-151, com função de separar o tráfego local do rodoviário, possibilitando o acesso aos imóveis lindeiros ou com testada para as Rodovias nos trechos, ordenando o tráfego local, os acessos e as transposições rodoviárias em determinados pontos, diminuindo os conflitos com as Rodovias.

III – VIA ARTERIAL: compõe um conjunto de vias que ordenam a distribuição do tráfego prioritário, definindo uma malha estruturante dos deslocamentos urbanos, podendo ser de itinerário de linhas do transporte coletivo intermunicipal e urbano.

a) São vias arteriais: Avenida Daniel Mansani; Rua XV de Novembro; Rua Santos Dumont, entre PR-151 e Rua Barão do Rio Branco; Avenida Nacim Bacila; Rua Barão do Rio Branco; Rua Conceição, entre a Rodovia BR-277 e Rua Teófilo José de Freitas; Rua Dom Alberto Gonçalves; Avenida das Palmeiras; Rua Ignácio Barão; Ligação entre a Rua Ignácio Barão e Rua Alberto Klas (a implantar); Rua

Alberto Klas; Rua José Caetano de Oliveira; Rua Izaías Baptista Teixeira, entre a Rua Ignácio Barão e Rua Alberto Klas; Rua Venerável Gáspar Bertoni; Rua Júlio Kosloski; Rua Maria Lima Malucelli, entre a Rua Júlio Kosloski e Rua Nodevir Gonçalves Cordeiro; Rua Nodevir Gonçalves Cordeiro, entre a Rua Maria Lima Malucelli e Rua Ignácio Barão; Rua Fritz Kliewer; Avenida Lucia Malucelli Cherobim; Rua Padre Ancheta, entre a Rodovia PR-151 e Avenida Daniel Mansani; Rua Manoel Ribas, entre a Rua Lucia Malucelli Cherobim e Rua Moisés Marcondes; Rua Moisés Marcondes, entre Rua Conselheiro Jesuíno Marcondes e Rua Santos Dumont.

**IV – VIA COLETORA:** têm a função de coletar e distribuir o trânsito proveniente das Rodovias e Vias Arteriais, promovendo o acesso a bairros e regiões.

a) São vias coletoras na Sede: Rua Moisés Marcondes, entre a Rua XV de Novembro e Rua Conselheiro Jesuíno Marcondes; Rua Santos Dumont, entre a Rua Barão do Rio Branco e sua extremidade; Rua Rosa Mildemberg Mayer; Rua Coronel Otonni Ferreira Maciel, entre Rua XV de Novembro e Rua Dom Alberto Gonçalves; Rua Conselheiro Jesuíno Marcondes; Rua Vicente Machado, entre a Rua XV de Novembro e Rua José Rigoni; Avenida Sete de Abril; Rua José Rigoni; Rua José Adriano de Freitas, entre a Rua Olívio Beliche e Avenida Sete de Abril; Rua Olívio Beliche, entre a Rua José Adriano de Freitas e Rua Venerável Gáspar Bertoni; Rua Jacob João Maier; Rua Aldo Moraes; Rua Nair Alves; Rua Alahy Schoroeder de Jesus; Rua João de Barro; Rua Oscar Teixeira de Oliveira; Rua Emílio Mehl; Rua Augusto Stalschmidt; Rua Marçal Batista Teixeira; Rua Salvador Ramos; Rua Willie Margraf; Rua Zé do Nascimento; Rua Pedro Moscaleski, entre a Rua Zé do Nascimento e Rua Antônio Bach Filho; Rua João Perota; Rua Flávio Santos; Avenida Lily Bacila; Avenida Itália Maria Malucelli Trombini; Rua Izaías Baptista Teixeira, entre a ligação até a Rua Alberto Klas e Rua Primo Feliciano Calaça; Rua Primo Feliciano Calaça, entre a Rua Manoel Demétrio de Oliveira e Rua Petrônio Romero Carneiro de Souza; Rua Petrônio Romero Carneiro de Souza, entre a Rua Primo Feliciano Calaça e Rua Júlio Kosloski.

b) São vias coletoras em Papagaios Novos: Rua Santos Dumont e Rua Duque de Caxias.

c) São vias coletoras em Witmarsum: Rua Johannes Janzen; Rua Julius Legiehn; Rua Senador Roberto Glasser e Rua Johann Boldt.

**V – VIA LOCAL:** é aquela que não se enquadra nas categorias anteriores, compondo as redes viárias, para o acesso aos lotes, apresentando menor fluxo de veículos e proporcionando a ligação entre diversas áreas, especialmente às zonas residenciais.

VI – CICLOVIA: é a via destinada à circulação exclusiva de bicicletas e outros veículos não motorizados.

VII – VIA ESPECIAL: é a via que prioriza a circulação de pedestres, mas permite o estacionamento e a circulação de veículos automotores.

a) Via especial 1: rua de concentração comercial, caracterizada por calçadão, sendo permitido exclusivamente o tráfego de pedestres, e disposição de mobiliário urbano. Rua Conceição, trecho entre a Rua Coronel Pedro Ferreira e Rua Coronel Pedro Scherer.

b) Via especial 2: rua de concentração comercial, caracterizada por calçadas e Boulevard, sendo permitido o tráfego de pedestres, e disposição de mobiliário urbano e particular removível, sujeito a liberação do órgão Responsável. Rua ao entorno da Praça Marechal Floriano Peixoto.

VIII – ESTRADA RURAL PRINCIPAL: corresponde às vias rurais consolidadas, configuradas pelos caminhos antigos, pelas ligações com a Sede de Palmeira, pelas conexões entre localidades de maior porte ou pela ligação entre as demais localidades, além de dar acesso às rodovias.

IX – ESTRADA RURAL SECUNDÁRIA: corresponde às ligações de menor extensão, responsáveis pela conexão das localidades menores com as estradas principais e rodovias.

X – ESTRADA RURAL TERCIÁRIA: corresponde as demais ligações de curta extensão, geralmente de acesso às propriedades rurais ou utilizadas como servidão de passagem.

§ 1º As vias integrantes da hierarquização do sistema viário de Palmeira estão identificadas em mapa, aos Anexos I e II, referentes ao Mapa da Hierarquia Viária Perímetros Urbanos de Palmeira, Papagaios Novos e Witmarsum e ao Mapa da Hierarquia Viária Rural do Município de Palmeira.

§ 2º Uma vez que há grande quantidade de estradas rurais não nomeadas, sua classificação nominal consta por códigos ao Anexo VI – Classificação das Vias Rurais.

§ 3º As ciclovias não são classificadas nominalmente, razão pela qual as diretrizes cicloviárias devem ser consultadas nos Mapas de Hierarquia Viária, constantes aos Anexos I e II.

§ 4º As vias projetadas e ou ainda sem implantação, mesmo que não nomeadas na classificação das vias existentes, devem seguir as diretrizes viárias constante ao Anexo I - Mapa da Hierarquia Viária Perímetros Urbanos de Palmeira,

Papagaios Novos e Witmarsum, respeitando a categorização e padrões ora estabelecidos.

## CAPÍTULO V DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

**Art. 8º** As vias já implantadas, pavimentadas e consolidadas permanecerão com as dimensões atuais, devendo ser adequadas gradativamente em caso de reformas ou obras, a partir das quais deverão seguir o padrão ora previsto.

**Art. 9º** As vias a serem implantadas ou pavimentadas, rurais ou urbanas, seguirão os seguintes padrões:

### I - VIA MARGINAL:

- a) Caixa da Via: mínimo 18,00m (dezoito metros);
- b) Caixa de Rolamento: 10,00m (dez metros) para via de sentido duplo e 8,00m (oito metros) para via de sentido único;
- c) Passeio: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) lado do alinhamento predial.

### II - VIA ARTERIAL:

- a) Caixa da Via: 18,50m (dezoito metros e cinquenta centímetros);
- b) Caixa de Rolamento: 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros);
- c) Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado.

### III - VIA COLETORA:

- a) Caixa da Via: 17,50m (dezessete metros e cinquenta centímetros);
- b) Caixa de Rolamento: 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros);
- c) Passeio: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado.

### IV - VIA LOCAL:

- a) Caixa da Via: 12,00 m (doze metros);
- b) Caixa de Rolamento: 8,00 m (oito metros);
- c) Passeio: 2,00 m (dois metros) de cada lado.

V - CICLOVIA: com 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), com duplo sentido de circulação de bicicletas.

VI – ESTRADA RURAL PRINCIPAL:

- a) Faixa de domínio: 20,00m (vinte metros), sendo 10,00m (dez metros) de cada lado.
- b) Caixa da Via: 12,00m (doze metros).

VII – ESTRADA RURAL SECUNDÁRIA:

- a) Faixa de domínio: 14,00m (quatorze metros), sendo 7,00m (sete metros) de cada lado.
- b) Caixa da Via: 8,00 m (oito metros).

VIII - ESTRADA RURAL TERCIÁRIA: será mantida a configuração existente.

**Art.10** Os perfis das vias podem ser consultados no Anexo III, IV e VI, integrantes desta lei, referentes ao Dimensionamento das Vias Urbanas e Dimensionamento das Vias Rurais.

**Art.11** Quando da implantação de novas vias ou diretrizes viárias deverá ser considerado o dimensionamento mínimo previsto nos padrões e perfis de vias ora estabelecidos.

Parágrafo único. Em situações em que se demonstrar a inviabilidade de seguimento do padrão estabelecido, em razão de aspectos físicos do terreno ou no caso de projetos paisagísticos específicos promovidos pelo poder público, o Município poderá estabelecer padrões especiais para cada caso que se enquadre nestas hipóteses.

**Art. 12** As rodovias federais e estaduais seguirão padrões próprios estabelecidos pelo ente federado competente.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE AS ESTRADAS RURAIS E FAIXAS DE DOMÍNIO

**Art. 13** Aos proprietários de áreas marginais às estradas rurais municipais de que trata esta Lei são estabelecidas as seguintes limitações nas faixas de domínio:

- I - De plantar vegetação que em razão do porte, possa prejudicar, pela umidade provocada pela falta de iluminação solar, a consistência da faixa de rolamento ou que venha a prejudicar de alguma forma o tráfego de veículos;
- II - Proceder com escavações ou desmontes sem autorização do Município;
- III - Encaminhar águas servidas ou pluviais para o leito de estradas, impedir, dificultar ou represar o escoamento das águas, fazer barragem que levem águas a aproximarem-se do leito das estradas a menos de 05 (cinco) metros em período de enchentes.

§ 1º Compete ao proprietário de áreas marginais às estradas municipais proceder a roçada da faixa de domínio sempre que a vegetação possa comprometer a faixa de rolamento ou a sua visibilidade.

§ 2º A falta de atendimento do disposto neste artigo acarretará ao infrator sanções, inclusive pecuniárias, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§ 3º Identificada qualquer transgressão ao disposto neste artigo, será procedida pelo Poder Executivo a notificação ao proprietário, para que no prazo de 30 (trinta) dias, cumpra com sua obrigação, sendo que o não atendimento ensejará a realização do respectivo serviço pelo Município e por consequência o lançamento da respectiva tarifa ou preço público, em face do infrator.

**Art. 14** Ocorrendo a necessidade de alargamento das estradas municipais para atender ao disposto no artigo 1º desta Lei, o Município realizará a desapropriação correspondente, lançando o custo do alargamento como contribuição de melhoria, com base no Código Tributário Municipal.

Parágrafo único. O proprietário de área marginal às estradas municipais que consentir em realizar a doação das áreas necessárias ao alargamento previsto neste artigo ao Município, ficará isento da Contribuição de Melhoria.

## CAPÍTULO VII DAS CALÇADAS, PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

**Art. 15** Os passeios devem ser construídos com material antiderrapante, contínuos livres de obstáculos, não possuir degraus ou outros elementos que prejudiquem a circulação de pedestres.

**Art. 16** Os passeios terão uma largura mínima de 2,50m (dois metros e meio), divididas em três faixas de uso, a faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso, sendo:

- I – Faixa de Serviço, adjacente ao meio fio, com no mínimo de 0,50m, (arborização e permeabilidade);
- II - Faixa Livre para Circulação de Pedestres, com no mínimo 1,20m;
- III - Faixa de Acesso ou Transição, entre a faixa livre e o alinhamento predial ou testada do lote, com no mínimo de 0,80m.

Parágrafo Único. Para as zonas com predominância do uso comercial as calçadas poderão ser totalmente revestidas com material antiderrapante.

**Art. 17** Os passeios deverão atender ao dimensionamento previsto na classificação da hierarquia viária conforme Anexo V – Modelo Padrão de Passeio.

§ 1º Para passeios com dimensões inferiores ao dimensionamento mínimo previsto, deverá ser priorizado o fluxo livre de pedestres, ou promover a adequação de acordo com a disponibilidade de espaço e função da via, podendo se transformar em uma via exclusiva de pedestres.

§ 2º A execução e manutenção dos passeios de acordo com a norma NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e suas atualizações é de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização, previamente a emissão do Habite-se.

§3º Nos locais onde houver intervenção no passeio público, realizado pela Prefeitura e Concessionárias, as mesmas deverão refazer a calçada com as características do passeio demolido respeitando o Código de Obras e Edificações e NBR 9050.

**Art. 18** Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverão ser executadas as rampas de acessibilidade construídas na direção do fluxo da travessia de pedestres, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, conforme as normas especificadas pela NBR-9050, previstas no Plano de Mobilidade.

**Art. 19** As vias urbanas serão arborizadas conforme especificações previstas no Plano Municipal de Arborização, cuja manutenção e fiscalização é de responsabilidade do Município.

## CAPÍTULO VIII

### DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

**Art. 20** A orientação e a determinação de importância das vias preferenciais, do sentido dos fluxos, da organização e das limitações de tráfego, deverão obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei e das leis que compõe o Plano de Mobilidade, cabendo ao Executivo Municipal através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano a elaboração do Plano de Circulação e Sinalização do Município, bem como os projetos contendo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

**Art. 21** Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne à:

- I - bons níveis de fluidez de tráfego com o estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II - implantação de restrições ao trânsito de veículos pesados, com o estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;
- III - adequação das calçadas e passeios que atendam às necessidades de deslocamento dos pedestres, pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, livres de obstáculos, de acordo com as normas de acessibilidade universal, as diretrizes que fundamentam o Plano de Mobilidade de Palmeira.

Parágrafo único. A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

**Art. 22** A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito e iluminação adequada.

§ 2º Nos cruzamentos entre vias de categorias diferentes, deve ser priorizado o tráfego das vias de maior fluxo de veículos, e/ou categoria e dimensões superiores.

## CAPÍTULO IX

### DOS PROJETOS DE PARCELAMENTO E DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

**Art. 23** É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou

arruamentos, condomínios horizontais que vierem a ser projetados ou executados no Município de Palmeira.

§ 1º Todos os empreendimentos de parcelamento, aberturas de novas vias e mesmo seus prolongamentos deverão obter, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, previamente, as respectivas licenças e diretrizes de arruamento, nos termos do Art. 6º da Lei Federal nº 6.766/79.

§ 2º Os projetos de médio e grande porte que dificultem o acesso e causem impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito e no sistema viário, como a construção de novos eixos viários, transposições em desnível, ampliação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos específicos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho da Cidade de Palmeira – CONCIDADE, considerando as informações da Câmara Técnica da Mobilidade, e dos órgãos federais e estaduais competentes.

§ 3º Quando do licenciamento de atividades através do Alvará de Localização e Funcionamento ou a execução de obras pelo Alvará de Construção, caso for, será obrigatório a reserva de faixa de alargamento sem edificação, para fins de ampliação ou implantação da faixa de domínio prevista da via.

§ 4º A Prefeitura Municipal fiscalizará a execução das vias de que trata o “caput” deste artigo.

**Art. 24** Os projetos de arruamento deverão privilegiar a continuidade das vias existentes, devendo seguir o dimensionamento adequado às funções a que se destinam conforme estabelecido nesta lei.

**Art. 25** A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto a otimização das obras de terraplanagem à abertura das vias e implantação das edificações.

**Art. 26** As vias deverão, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos.

**Art. 27** Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a linhas de drenagem natural.

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

## CAPÍTULO X

### DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 28** O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

**Art. 29** As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o Plano Diretor e o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo vigente na área ou zona, podendo ser revistas e atualizadas mediante justificativas técnicas embasadas da necessidade e viabilidade das modificações, sujeitas à análise e parecer favorável do Conselho da Cidade de Palmeira - CONCIDADE, com apreciação da Câmara Técnica de Mobilidade, apresentadas em audiência pública e com o devido encaminhamento para aprovação na Câmara de Vereadores por meio de projeto de lei.

**Art. 30** Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo órgão municipal competente, com parecer da Câmara Técnica de Mobilidade, integrante do Conselho da Cidade de Palmeira - CONCIDADE.

**Art. 31** Projetos de empreendimentos de parcelamento aprovados ou em implantação seguirão os padrões previamente aprovados, de modo que as presentes disposições valerão para os projetos apresentados a partir da vigência desta lei.

**Art. 32** Eventuais atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

**Art. 33** Ficam revogadas as Leis nº 4498 de 28 de setembro de 2017 e a Lei nº 5.240 de 14 de outubro de 2020, bem como outras disposições em contrário.

**Art. 34** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Palmeira, XX de XXX de 2024

Sérgio Luis Belich

Prefeito Municipal

PRODUTO 4 – PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTO E INSTITUCIONALIZAÇÃO  
REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE DE PALMEIRA

## REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. 496 p. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf). Acesso em: 16 de dezembro de 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. 496 p. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf). Acesso em: 16 de dezembro de 2021.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257 de 10 de julho de 2001.

BRASIL. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 31 mar. 2023.

BRASIL. **Lei no 10.741**, de 1º de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

PALMEIRA. **Site da Prefeitura Municipal de Palmeira**. Disponível em: <https://palmeira.pr.gov.br/?playlist=86c6609&video=8c680f7>. Acesso 19 de janeiro de 2023.

PALMEIRA. **Estrutura Organizacional Administrativa do Poder Executivo do Município de Palmeira**: Lei nº 5.386 de 03 de setembro de 2001. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/palmeira/lei-ordinaria/2021/539/5386/-n-5386-2021-dispoe-sobre-a-estrutura-organizacional-administrativa-do-poder-executivo-do-municipio-de-palmeira> Acesso em 19 de janeiro de 2023.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257 de 10 de julho de 2001.

PARANÁ. Constituição do Estado do Paraná. Curitiba, PR: Assembléia Legislativa, 1989. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=9779&codItemAto=97592> Acesso em 16 de dezembro de 2022.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Cidades, 2023. Sistema agregador de informações do IBGE sobre os municípios e estados do Brasil. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em, 28 de mar. 2023

Departamento de Estradas e Rodagem - DER. Mapas Rodoviários, 2023. Mapa rodoviário do estado do paraná. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/Pagina/Mapas-Rodoviarios> Acesso em: 28 de mar. 2023

Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES. Cadernos municipais, 2023. Disponível em: <https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Cadernos-municipais> Acesso em: 28 de mar. 2023

Departamento Estadual de Trânsito do Paraná - DETRAN-PR. FROTA DE VEÍCULOS CADASTRADOS POR MUNICÍPIOS E TIPO, PARANÁ - POSIÇÃO EM MARÇO - 2022, 2022. Disponível em: [https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos\\_restritos/files/documento/2022-04/frota\\_marco\\_de\\_2022.pdf](https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2022-04/frota_marco_de_2022.pdf) Acesso em: 28 de mar. 2023.

Departamento Estadual de Trânsito do Paraná - DETRAN-PR. FROTA DE VEÍCULOS CADASTRADOS POR MUNICÍPIOS E TIPO, PARANÁ - POSIÇÃO EM DEZEMBRO - 2022, 2022. Disponível em: <https://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/planejamento/2018/FROTA.pdf> Acesso em: 28 de mar. 2023.

Departamento Estadual de Trânsito do Paraná - DETRAN-PR. FROTA DE VEÍCULOS CADASTRADOS POR MUNICÍPIOS E TIPO, PARANÁ - POSIÇÃO EM JANEIRO - 2020, 2020. Disponível

PRODUTO 4 – PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTO E INSTITUCIONALIZAÇÃO  
REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE DE PALMEIRA

em: [https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos\\_restritos/files/documento/2020-03/frota\\_janeiro\\_2020\\_1.pdf](https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2020-03/frota_janeiro_2020_1.pdf) Acesso em: 28 de mar. 2023.

Departamento Estadual de Trânsito do Paraná - DETRAN-PR. FROTA DE VEÍCULOS CADASTRADOS POR MUNICÍPIOS E TIPO, PARANÁ - POSIÇÃO EM JUNHO - 2021, 2021. Disponível

em: [https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos\\_restritos/files/documento/2021-07/frota\\_junho\\_de\\_2021-1.pdf](https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2021-07/frota_junho_de_2021-1.pdf) Acesso em: 28 de mar. 2023.

Departamento Estadual de Trânsito do Paraná - DETRAN-PR. FROTA DE VEÍCULOS CADASTRADOS POR MUNICÍPIOS E TIPO, PARANÁ - POSIÇÃO EM MARÇO 2018, 2018. Disponível

em: <https://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/planejamento/2018/FROTA.pdf>  
Acesso em: 28 de mar. 2023.

GUIAGEO. Mapa Rodoviário do Paraná - Detalhado, 2023. Disponível  
em: <http://www.guiageo-parana.com/mapas/mapa-rodoviarion.htm> Acesso  
em: 28 de mar. 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Frota de Veículos - 2022, 2022. Disponível  
em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2022> Acesso em: 28 de mar. 2023.

PALMEIRA. Site da prefeitura de palmeira, 2023. Disponível  
em: <https://palmeira.pr.gov.br/> Acesso em: 28 de mar. 2023.