



MUNICÍPIO DE
CASCATEL
Estado do Paraná

Cascavel, 22 de abril de 2015.

Of. SEAJUR/ATL nº 096/2015

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCATEL

PROTOCOLO Nº 3153

DATA 23/04/2015

Excelentíssimo Presidente,

Em resposta ao Requerimento nº137/2015, do Vereador Paulo Porto – PC do B, segue as informações solicitadas.

Reafirmamos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,


Edgar Bueno
Prefeito Municipal


Welton de Farias Fogaça
Secretário de Assuntos Jurídicos

Obs: A resposta contendo
61 páginas entregue
ao vereador proponente.

Ao Excelentíssimo Vereador
Aldino Jorge Bueno (**Gugu Bueno**)
Presidente da Câmara Municipal
Cascavel/PR.

Comunicação Interna

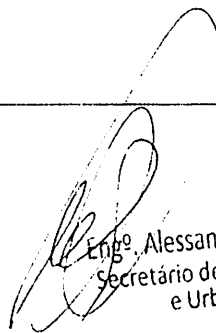
Data	22/04/2015	C.I. n.º	304/2015
Emissor	SEPLAN – Setor Planos e Programas		
Receptor	SEAJUR – Secretaria de Assuntos Jurídicos		
Assunto	RESPOSTA CI Nº 247/2015		

Em resposta a CI nº 247/2015, sobre o **Requerimento nº 137/2015** da Câmara de Vereadores, que solicita cópia integral do Plano Municipal de Mobilidade Urbana mais atual, informamos que estamos encaminhando em anexo cópia da última versão da revisão feita pela equipe interna com a participação de outras secretarias e autarquias, sendo que estão sendo revistos os mapas que fazem parte desta lei, e considerando que esta deverá ser encaminhada ao CONCIDADES e posteriormente realizada audiência pública.

Sendo o que temos a informar.

Atenciosamente,

Emitido por:
Janeceli C. S.
Setor Planos e Programas



Engº. Alessandro H. B. Lopes
Secretário de Planejamento
e Urbanismo

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CASCAVEL

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

TÍTULO I

FUNDAMENTAÇÃO

Capítulo I

Disposições Gerais

Art. 1º Fica aprovado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cascavel em conformidade com a Lei nº 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana.

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

- I – De licenciamento e regularização de parcelamentos do solo e de edificações/obras;
- II – De abertura, manutenção, sinalização e a regulamentação da circulação nas vias públicas;
- III – De execução de infraestrutura, arborização urbana, numeração predial e tratamento de calçadas;
- IV – De planejamento, gestão, regulamentação, operação e fiscalização relacionados com o transporte e trânsito no Município;
- V – Do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, dos demais órgãos da Administração Municipal e órgãos de outras instâncias no que diz respeito à presente lei;
- VI – De todo cidadão estando no território do Município, no que se refere a este plano.

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

Capítulo II

Objetivo

Art. 4º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cascavel tem por objetivo:

I – Estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar o direito de ir e vir;

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

III – Efetivar a educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade para uma convivência no trânsito de forma responsável e segura;

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

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

VI – Promover o exercício da cidadania, incentivando a participação da sociedade nas discussões dos problemas e das soluções, gerando um comportamento coletivo e seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito;

VII – Proporcionar o abastecimento, a distribuição de bens e o escoamento da produção do Município.

Art. 5º Complementam este Plano, além do disposto nas Normas da ABNT – NBR 9050 ou sua substituta, as disposições das leis municipais:

I – Lei de Parcelamento do Solo;

II – Lei de Uso do Solo;

III – Código de Obras;

IV – Leis Ambientais;

V – Código de Posturas;

VI – Plano de Acessibilidade;

VII – Lei de Aplicação dos Instrumentos da Política Urbana.

Capítulo III

Definições, conceitos

Art. 6º Para efeitos desta lei são empregadas as seguintes definições e conceituações:

Acessibilidade Universal – É a possibilidade de acesso aos serviços e espaços públicos a toda comunidade;

Bicicletário – Local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

Bilhetagem Eletrônica – A bilhetagem eletrônica consiste na substituição dos meios de pagamento tradicionais (dinheiro, Vale-Transporte em papel, etc.) por meios eletrônicos de pagamento para o transporte de passageiros. Isso é feito utilizando equipamentos eletrônicos, chamados validadores, instalados nos ônibus e terminais de embarque para debitar as passagens;

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;

Ciclos – Veículo de pelo menos duas rodas movido à propulsão humana;

Ciclofaixa – Parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

Ciclovía – Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

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

Paraciclo – Estacionamento para bicicletas em espaços públicos, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantia mínima de segurança contra o furto.

Passeio – Parte da calçada, livre de interferências, destinada à circulação de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas, quando houver separação de parte do passeio, com pintura ou elemento físico separador;

Pólo Geradores de Tráfego (PGT) – São todos os empreendimentos que têm como característica gerar um grande número de viagens motorizadas ou não e, conseqüentemente, produzir um impacto significativo na vizinhança, na região ou na cidade;

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

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

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

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

TÍTULO II

ESTRUTURA DO SISTEMA DE MOBILIDADE

Art. 7º O sistema de Mobilidade do Município de Cascavel, conforme disposto na Lei Complementar nº 28 – Plano Diretor de Cascavel é composto dos seguintes sistemas:

I – Sistema Rodoviário;

II – Sistema Viário Urbano;

III – Sistema Ferroviário;

IV – Sistema Aeroviário.

Capítulo I

Sistema Rodoviário

Art. 8º O Município de Cascavel deverá ter seu planejamento e estruturação viária estabelecidos dentro dos critérios do presente plano e na Lei Municipal do Sistema Viário Básico, no que couber, conforme consta no Art. 248 do Plano Diretor.

Art. 9º A classificação, a estrutura hierárquica e o funcionamento do Sistema Rodoviário são disciplinados, no que couber, na Lei Municipal do Sistema Viário Básico.

Art. 10 O Sistema Rodoviário é composto pelas Rodovias e Estradas no município.

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

Art. 11 De acordo com sua utilização, e em conformidade com a lei Municipal do Sistema Viário Básico, a classificação das vias no território do município e sua

estrutura hierárquica seguem o disposto abaixo e estão representadas graficamente no **Mapa 1** do **Anexo I** da Lei Municipal do Sistema Viário Básico:

I – Rodovias:

- a) Federais;
- b) Estaduais.

II – Estradas Municipais:

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

Art. 12 Para estruturação das Rodovias Federais no Município, a Administração Municipal desenvolverá parcerias com os órgãos competentes para realização das seguintes obras:

I – Rodovia BR 277:

- a) Construção de marginais à rodovia no perímetro urbano da cidade, entre o Trevo Cataratas e o Núcleo de Produção Industrial Albino Nicolau Schmidt;
- b) Construção de marginais à rodovia, ao norte da rodovia, desde o Trevo Cataratas até a Estrada Municipal Jacob Munhak;
- c) Construção de marginais à rodovia, ao sul da rodovia, desde o Trevo Cataratas até o terminal ferroviário;
- d) Construção de marginais à rodovia fora das áreas especificadas até o limite do município à medida que as URBEs se consolidem.

II – Rodovia BR 467:

- a) Cidade de Cascavel;
 - 1. Ligação dos trechos não executados e pavimentação das vias marginais existentes da Rodovia BR 467 no perímetro urbano.
- b) Sede do Distrito de Sede Alvorada:
 - 1. Prioridade na execução de transposição segura da BR 467;
 - 2. Solução para drenagem urbana, obras de contenção e outras obras preventivas para solução da erosão causada pela drenagem da rodovia;
 - 3. Execução de vias marginais além da faixa de domínio da rodovia.

III – Rodovia BR 369:

a) Cidade de Cascavel;

1. Desenvolver estudos para implantação de marginal à rodovia no perímetro urbano;
2. Prioridade na execução de transposição segura da BR 369.

IV – Rodovia BR 163 – Contorno Oeste:

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

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

- 1 Futura duplicação da pista;
- 2 Sinalização adequada;
- 3 Permissão de construção de retornos em pontos estratégicos;
- 4 Implantação de posto de pesagem;
- 5 Instalação de posto policial;
- 6 Construção de Serviços de suporte aos usuários da rodovia – tipo SAU;
- 7 Buscar formas seguras de cruzamento dos fluxos da rodovia e dos acessos.

Art. 12 As rodovias estaduais no território do Município possuem faixa de domínio definida, conforme consta na Lei Municipal do Sistema Viário Básico.

Art. 13 As rodovias estaduais no território do Município possuem faixa de domínio definida, conforme consta na Lei Municipal do Sistema Viário Básico.

Art. 14 Para estruturação das Rodovias Estaduais no Município a Administração Municipal desenvolverá parcerias com os órgãos competentes para realização das seguintes obras:

I – Rodovia PR 180:

a) Na sede do Distrito de Rio do Salto:

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

- 2 Execução de vias marginais à rodovia;
- 3 Outras obras para segurança dos transeuntes tais como calçadas, recuos, obras de drenagem, alargamento da via;
- 4 Desenvolver estudos para desviar o traçado da rodovia para fora do perímetro urbano da sede do distrito.

b) Na sede do Distrito de Juvinópolis:

- 1 Execução de vias marginais à rodovia;
- 2 Outras obras para segurança dos transeuntes tais como calçadas, recuos, obras de drenagem, alargamento da via;
- 3 Executar ciclovia da sede do distrito à Vila Rural transpondo a PR 180 em segurança.

II – Rodovia PR 486:

a) Na cidade de Cascavel:

- 1 Execução de vias marginais à rodovia na área urbana;
- 2 Construção de dispositivos para travessia da rodovia em segurança.

b) Na sede do Distrito de Espigão Azul:

- 1 Prever a execução de vias marginais além da faixa de domínio da rodovia;
- 2 Construção de acessos seguros.

III – Construção de Contornos:

- 1 Articular-se com o governo estadual para viabilizar a construção dos Contornos Leste, Norte e Sul.

Parágrafo único As vias de que trata o presente Artigo estão representadas graficamente nos seguintes mapas, desta lei:

I – Mapa 1 do Anexo IV, referente à alínea "a" do inciso I;

II – Mapa 2 do Anexo IV, referente à alínea "b" do inciso I;

III – Mapa 3 do Anexo IV, referente à alínea "a" do inciso II;

IV – Mapa 4 do Anexo III, referente à alínea "b" do inciso II;

V – Mapa 5 do Anexo III, referente ao inciso III.

Art. 15 As Estradas Municipais Principais - EMP são vias cuja função é de importância para o Sistema de Mobilidade do Município, constituem-se de:

I – Linhas do transporte escolar;

II – Ligações entre: rodovias, sedes distritais, comunidades;

III – Ligações com as Zonas de Especial Interesse Ambiental ou Público - ZEIA ou ZEIP;

IV – Outras vias consideradas de suporte ao escoamento da produção.

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

Art. 16 Para estruturação das Estradas Municipais Principais – EMP, a Administração Municipal desenvolverá as seguintes ações:

I – Distrito de São João D'Oeste:

a) Execução de passagem da rodovia em segurança;

b) Construção de acessos seguros;

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

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

e) Regularização e manutenção da Estrada Jacob Munhack;

f) Capeamento asfáltico na estrada que liga a sede do distrito à localidade de Cachoeira Alta;

g) Calçamento poliédrico nas estradas principais do distrito, utilizadas pelo transporte coletivo;

II – Em todos os distritos e na sede:

a) Deve ser priorizada a execução de vias marginais à rodovia nas áreas urbanas e de dispositivos para sua travessia em segurança.

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

§ 2º As ações de que trata o presente Artigo estão indicadas nos seguintes mapas, desta lei:

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

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

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

Art. 17 A política que regula a ação da Administração em relação às Estradas Municipais será explicitada no Programa de Conservação de Estradas Municipais e Adequação de Estradas, denominado Programa de Estradas Municipais, o qual deverá ser mantido em permanente execução, para tanto contará com previsão orçamentária, nos termos do Art. 81 desta lei.

Art. 18 São ações a serem articuladas pela Administração Municipal para melhoria das Estradas Municipais Principais - EMP, em cumprimento às diretrizes do Plano Diretor e em consonância com o Programa de Estradas Municipais:

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

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

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

IV – Adequação, pavimentação, sinalização e caracterização das vias definidas no Plano Diretor como Corredor Turístico, quais sejam:

- PR 180 entre a BR 277 e o Município de Boa Vista da Aparecida, e a
- Estrada Rio da Paz em toda a sua extensão.

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

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

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

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

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

VIII – Facilitar a orientação para transitar pelas estradas municipais, através das seguintes medidas:

- a) Desenvolvimento de programa de denominação e sinalização de estradas e rios, bem como sua execução e manutenção;
- b) Qualquer alteração na numeração das Estradas Municipais Principais – EMP, representadas no **mapa 1, Anexo I** desta lei, somente poderá ser feita através de Decreto Municipal;
- c) Os trajetos propostos para as Estradas Municipais Principais – EMP estão representados no **mapa 1 do Anexo I**, desta lei.

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

- a) Busca de recursos para renovação e ampliação da frota;
- b) Regionalização das áreas de atuação das máquinas, evitando o deslocamento por longas distâncias.

Art. 19 Os pontos de conflito nas vias do município, conforme indicação do Plano Diretor, deverão ter estudos e elaboração de projetos, bem como implantação da solução adotada. Os principais pontos de conflito estão indicados no **mapa 1** **Integrante do Anexo II desta lei. REVER COM MAPA**

Art. 20 O Município desenvolverá e executará projeto voltado à regularização das faixas de domínio das estradas municipais, atendendo às seguintes diretrizes:

- a) O Município desenvolverá proposta de convênio com o órgão federal competente para viabilizar o desmembramento da área correspondente à faixa de domínio definida para a via nesta lei, nos projetos de parcelamento do solo em áreas rurais para fins agrícolas;
- b) O Município desenvolverá parceria com os proprietários lindeiros às vias citadas no caput do artigo no sentido de possibilitar a integração das áreas de faixas de domínio ao Patrimônio Municipal;

c) O Município deverá estabelecer procedimentos que impeçam a invasão das áreas que pertencem as estradas municipais, abrangendo todo o espaço compreendido pelas faixas de domínio estabelecidas na lei do Sistema Viário Básico;

Capítulo II

Sistemas Ferroviário e Aeroviário

Art. 21 Os Sistemas Ferroviário e Aeroviário, de acordo com a lei Complementar nº 28/2006 – Plano Diretor de Cascavel, integram os Sistemas Territoriais de Referência, os quais devem ser considerados na implantação de qualquer projeto público ou privado.

Seção I

Sistema Ferroviário

Art. 22 O Sistema Ferroviário do Município de Cascavel tem a função de movimentação de cargas e passageiros.

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

Art. 23 Para atender o disposto no Artigo anterior, ficam definidas as seguintes diretrizes e ações:

I – Promover a integração entre Estado e Município:

- a)** Articular-se junto ao governo do estado e concessionárias buscando participação nos projetos de expansão da rede ferroviária;
- b)** Estruturar setor em órgão municipal capacitado para promover incremento das atividades relativas ao transporte ferroviário.

II – Apoiar os usuários do terminal ferroviário:

- a)** Desenvolver estudos e projetos para a construção de terminal intermodal para suporte a transferência de cargas entre as diversas modalidades e apoio logístico aos caminhoneiros.

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

- a) Estruturar o Órgão Municipal de Turismo, para o desenvolvimento do projeto e execução;
- b) Articular com os municípios da região para a implantação de projeto turístico.

Seção II

Sistema Aeroviário

Art. 25 É função do Sistema Aeroviário no Município de Cascavel promover a melhoria do serviço de transporte aeroviário, incentivando a sua utilização, com o objetivo de fortalecer o Município de Cascavel como pólo de desenvolvimento regional, facilitando o seu acesso pelos diferentes grupos econômicos e estimulando o turismo de eventos.

Art. 26 Implantar processo de qualificação do serviço prestado no terminal aeroportuário, mediante o conhecimento da demanda pelo serviço de transporte aeroviário, implementando as seguintes medidas:

- I – Realizar parcerias com Instituições de Ensino Superior, a fim de realizar pesquisa de demanda pelo serviço entre os diversos segmentos de usuários potenciais;
- II – Monitorar constantemente a demanda pelo serviço, a fim de definir ajustes na infraestrutura aeroportuária do Município, posicionando definitivamente Cascavel como polo de desenvolvimento regional.

Art. 27 Fomentar a ampliação do número de empresas prestadoras do serviço, aumentando o número de linhas, o porte das aeronaves e tornando o preço das passagens mais acessível, implementando as seguintes medidas:

- I – Articular com os municípios da região atendidos pelo aeroporto de Cascavel, visando à união e ao fortalecimento, a fim de alcançar o objetivo proposto;
- II – Implantar sistema de integração intermodal no aeroporto do Município.

Art. 28 Viabilizar a construção do novo aeroporto, proporcionando condições adequadas para atender os usuários e garantindo integração com os aeroportos do País, implementando as seguintes medidas:

- I – Articular-se com municípios vizinhos e outras esferas governamentais, visando à construção do novo aeroporto;
- II – Buscar recursos de programas nas esferas estaduais e federais;
- III – Realizar parcerias com o Estado e o Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único A região proposta para receber o novo terminal aeroportuário está indicada no **mapa I do Anexo II**, desta lei, sendo necessário estudos que indicarão o local mais apropriado para sua implantação.

Art. 29 Melhorar o acesso viário ao atual terminal aeroportuário, bem como reestruturar o aeroporto existente através das seguintes medidas:

- I – Realizar convênios, parcerias e previsão orçamentária para a execução da infraestrutura necessária;
- II – Executar a infraestrutura necessária: calçadas, iluminação, melhoria do acesso viário através de transposição da rodovia e acostamento;
- III – Criar linha de ônibus executivo, ligando o aeroporto aos principais hotéis da cidade;
- IV – Reestruturar o atual aeroporto buscando ampliar e melhorar os serviços prestados até a construção do novo aeroporto. – VERIFICAR A INTENÇÃO DE INVESTIR NO NOVO AEROPORTO

TÍTULO III SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 30 A cidade de Cascavel e as sedes dos Distritos Administrativos, enquanto área urbana, assim definidas no Plano Diretor, deverão ter seu planejamento e estruturação viária estabelecidos dentro dos critérios do presente plano e na Lei Municipal do Sistema Viário Básico, no que couber, conforme consta no Art. 248 do referido Plano Diretor.

Art. 31 O Sistema Viário Urbano é composto pelas vias urbanas do município.

Art. 32 A classificação e a estrutura hierárquica e o funcionamento do Sistema Viário Urbano são disciplinadas, na Lei Municipal do Sistema Viário Básico.

Capítulo I

Vias Paisagísticas

Art. 33 Para proteção dos parques lineares propostos no Plano Diretor, bem como para permitir fluidez ao tráfego, há possibilidade de serem implantadas outras Vias Paisagísticas além das representadas nesta Lei, as quais terão a função de possibilitar a circulação na área urbana sem entrar em conflito com as áreas a serem protegidas.

I – As vias Paisagísticas fazem parte dos seguintes parques lineares:

1. Parque Linear do Córrego Bezerra;
2. Parque Linear do Afluente do Arroio Juvenal;
3. Parque Linear do segundo braço esquerdo do Ribeirão Coati Chico;
4. Parque Linear do Rio das Antas;
5. Parque Linear do Arroio Cascavel;
6. Parque Linear do Lajeado Clarito;
7. Parque Linear da Sanga Amambay.

Art. 34 Caso seja constatada inviabilidade técnica na execução da via paisagística exigida para novos loteamentos, nesta lei, esta poderá ser alterada a critério da Comissão Técnica de Análises – CTA.

Capítulo II

Ciclovias

Art. 35 Considerando que o Código de Trânsito Brasileiro reconhece o uso de bicicleta como meio de transporte e a lei municipal do Plano Diretor estabelece a necessidade de se ordenar as diversas modalidades de transporte, o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito deverá desenvolver política municipal para incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte, através das seguintes medidas:

- a) Acompanhar a regulamentação da política nacional para o uso de bicicletas e seguir as suas diretrizes para a política municipal;
- b) Elaborar e implantar a legislação municipal, regulamentando o uso da bicicleta no município de Cascavel;

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

§ 1º Para atender a alínea “b” deste Art., o Poder Público Municipal promoverá estudos, a fim de elaborar diagnóstico da situação atual e implementar o sistema cicloviário municipal, integrando-o ao sistema viário.

§ 2º As Ciclovias a serem construídas ou revitalizadas estão representadas no **mapa 1, constante do Anexo II, mapa 1 constante do Anexo III e mapas 1, 2, 3, 4 e 5 constantes do Anexo IV**, desta Lei, além daquelas a serem definidas no sistema cicloviário municipal.

Capítulo III

Ações Para Estruturação das Vias

Art. 36 Para estruturação das vias de pedestres serão realizadas as seguintes ações específicas:

I – Reforma dos pisos de forma a atender às normas de acessibilidade, bem como às disposições do Código de Obras, atendendo às diretrizes do Programa de Calçadas;

II – Rever o ordenamento do mobiliário urbano, tais como: orelhões, lixeiras, bancas de jornal, bancos, entre outros;

III – Elaborar estudos para executar sinalização com piso podotátil em torno do mobiliário urbano localizado no passeio, para permitir segurança à pessoa com deficiência visual em toda a cidade;

IV – Implementar e monitorar o Programa de Calçadas, descrito no Art. 70 e seguintes da presente lei.

Art. 37 Para estruturação das vias de trânsito rápido serão realizadas as ações específicas que estão elencadas no Art. 12 desta lei.

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

Art. 38 Para estruturação das vias urbanas serão realizadas as seguintes ações específicas:

I – Realizar a constante manutenção das vias, de acordo com a hierarquia, mantendo as mesmas em bom estado de conservação, através das seguintes medidas:

- a) Prever no orçamento municipal, os recursos necessários para a manutenção das vias;**
- b) Desenvolver o planejamento das ações a serem realizadas, priorizando os serviços de acordo com a hierarquia das vias;**
- c) Desenvolver e executar o Programa de Manutenção de Vias Públicas, descrito no Art. 79 e seguintes da presente lei;**
- d) Estruturar equipe para manutenção integrada de vias nos Órgãos Municipais de Obras Públicas e de Trânsito;**
- e) Desenvolver estudos de viabilidade para terceirização do Parque de Máquinas.**

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

- a) Mapear a cidade, atualizando os dados dos loteamentos que necessitam da intervenção;**
- b) Articulação com órgãos estaduais e federais em busca de recursos para a execução do previsto no caput deste Artigo.**

III – Buscar meios para diminuir os índices de acidentes no Município, através das seguintes medidas:

- a) Realizar o monitoramento constante do sistema viário, identificando os pontos de conflitos e estudando soluções e executando-as;**
- b) Implantar equipamentos destinados a coibir o excesso de velocidade;**
- c) Estruturar o setor de fiscalização do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito e aplicar as punições cabíveis a cada caso.**

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

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

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

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

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

Art. 39 Adequar a sinalização viária existente e realizar o acompanhamento do sistema viário, identificando a necessidade de novas sinalizações, contribuindo para o tráfego rápido e seguro dos diversos meios de transporte, de acordo com o Programa de Denominação e Sinalização de Vias Públicas e Cursos D'água previsto no Art. 77 desta lei.

Art. 40 Os pontos de conflito nas vias urbanas do município, conforme indicação do Plano Diretor, deverão ter estudos e elaboração de projetos, bem como implantação da solução adotada. No **Anexo V** estão relacionados os principais pontos e suas particularidades. Os pontos de conflito das áreas urbanas estão indicados no **mapa 1** integrante do **Anexo III** e mapas 1, 2, 3, 4, 5 e 6 do **Anexo IV**, os pontos de conflito relativos a área do Município estão indicados no **mapa 1, Anexo I** desta lei.

§ 1º O prolongamento das vias indicadas no mapa poderá ter seu traçado final considerando a melhor topografia, sob critério e análise da CTA.

§ 2º Em conjunto com a Administração Municipal, poderá ser empregado o instrumento Direito de Preempção, conforme previsto no Plano Diretor, para a resolução de conflitos viários.

Art. 41 A Administração Municipal promoverá a adequação da infraestrutura urbana, para o convívio dos diversos tipos de transporte, através das seguintes medidas:

I – Desenvolver e executar novos projetos abrangendo os diversos meios de transportes;

II – Desenvolver e executar projetos adequando as ciclovias existentes;

III – Disponibilizar bicicletários em polos geradores de ciclistas e em pontos de integração de transportes.

Capítulo IV

Dos Estacionamentos

Art. 42 Rever a lei que trata do Estacionamento Regulamentado, adequando-a às disposições do presente plano.

Art. 43 São diretrizes para estacionamento:

- I – Ampliar o Estacionamento Regulamentado – ESTAR, por meio do controle e racionalização daqueles existentes no centro da cidade e criação em outros locais;
- II – Disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as leis de uso do solo, sistema viário e as condições ambientais;
- III – Proporcionar vagas de estacionamento de veículos no projeto dos novos terminais de transporte público urbano;
- IV – Aumentar as vagas de estacionamento na região central da cidade;
- V – Impedir o uso irregular das vias que reduzem a sua capacidade e prejudicam o tráfego de veículos e pedestres.

§ 1º A disposição do inciso IV deste Artigo será implementada através das seguintes medidas:

- a) Incentivar a construção de edifícios garagem na região central da cidade;
- b) Desenvolver estudos para implantação de estacionamentos oblíquos nas vias locais;
- c) Elaborar estudos visando à delimitação e ampliação das vagas de estacionamento exclusivas para motocicletas.

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

- a) Incentivar a instalação de novos estacionamentos privados;
- b) Observar as exigências estabelecidas na Lei de Uso do Solo do Município, referentes a vagas de estacionamento, áreas para embarque e desembarque e outras exigências e aplicar as penalidades previstas;

- c) Fiscalizar o cumprimento das exigências de estacionamento nos estabelecimentos públicos e privados.

Capítulo V

Eventos em Logradouros e ou Vias Públicas

Art. 44 Regulamentação Municipal Específica deverá dispor sobre autorização para realização de eventos, tais como: fechamento temporário de ruas, utilização de áreas públicas para realização de atividades de qualquer natureza, passeatas, carreatas, atos públicos em geral, entre outros, contendo no mínimo:

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

- a) Antecedência mínima para protocolo da solicitação;
- b) Relação de documentos necessários para fazer a solicitação;
- c) Os fatores condicionantes para autorizar ou não o evento;
- d) Procedimentos caso deferida a solicitação;
- e) Regras para o uso dos calçadões;
- f) Procedimentos para outros usos que dependem de parecer da Comissão Técnica de Análises - CTA;
- g) Previsão de segurança aos participantes;
- h) Pagamento de caução para eventuais danos causados pela realização do evento;
- i) Previsão da sinalização;
- j) Definição do horário;
- k) Limpeza do local.

II – Prever as penalidades para as infrações;

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

TÍTULO IV

DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Capítulo I

Considerações Gerais

Art. 45 São objetivos relativos aos Transportes:

- I – Garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;
- II – Priorizar o transporte coletivo ao transporte individual;
- III – Tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;
- IV – Garantir a universalidade do transporte público;
- V – Cooperar com a preservação ambiental, buscando reduzir a emissão de poluentes pelos veículos;
- VI – Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;
- VII – Ampliar e aperfeiçoar a participação comunitária na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte.

Art. 46 São diretrizes para os Transportes:

- I – A articulação dos diversos meios de transporte que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;
- II – A priorização da circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário;
- III – O incentivo ao uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes;
- IV – Reduzir a carga poluidora gerada pelo sistema de transportes, incluindo a implantação gradativa de ônibus movidos a fonte de energia limpa, de modo a respeitar os índices de qualidade ambiental definidos pela legislação do órgão técnico competente.

Art. 47 São ações estratégicas de Transportes:

- I – Implantar Rede Integrada de Transporte Público Coletivo, reorganizado e racionalizado com outras modalidades de transporte;
- II – Promover o monitoramento do sistema de bilhetagem eletrônica e facilitar o acesso ao usuário;
- III – Implantar sistema de transporte coletivo com tarifas especiais para atrair o usuário de automóvel, empregando veículos alternativos;
- IV – Promover gradativamente a adequação da frota de transporte coletivo às necessidades de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida;

- V** – Regular a circulação de ônibus fretados;
- VI** – Implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;
- VII** – Realizar cadastro de empresas que transportam seus próprios funcionários.

Capítulo II

Transporte Público Coletivo

Art. 48 Melhorar o serviço de transporte público coletivo incentivando a sua utilização e conseqüente diminuição da circulação de carros particulares e outros meios de transporte, através das seguintes ações:

I – Buscar aumentar a receita do sistema de transporte coletivo, visando investimentos e melhorias no próprio sistema, implementando as seguintes medidas:

a) Articular as esferas municipal, estadual e federal visando à redução de impostos, tornando o valor das tarifas mais acessíveis.

II – Rever o número e o sistema de isenções de tarifas, proporcionando um preço de passagem mais acessível, implementando as seguintes medidas:

a) Rever as leis atuais e estabelecer critérios mais justos para a concessão de gratuidades revogando as leis que se fizer necessário;

b) A concessão de benefícios tarifários de serviços de transporte público coletivo a uma classe ou segmento de usuários deverá ser custeada com recursos definidos em lei específica.

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

d) Reduzir o custo da tarifa, revendo gratuidades concedidas e exigindo contrapartidas quando houver benefício para funcionários de determinado órgão, este órgão deverá repassar os valores relativos à isenção de seus funcionários; gratuidades e isenções, salvo as determinadas pela legislação federal, deverão possuir uma fonte de receita que cubra o valor, evitando que o custo seja repassado aos usuários pagantes do sistema de transporte coletivo;

III – Estruturar e adequar os terminais de transbordo urbanos do transporte público coletivo, através das seguintes medidas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Desenvolver campanhas incentivando o uso do transporte público.

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

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

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

c) Proporcionar meio de transporte alternativo como vans, microônibus, nas áreas não atendidas pelo transporte público coletivo.

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

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

- a) Rever o traçado das vias e o itinerário das linhas do transporte coletivo;
- b) Desenvolver estudos para diminuir os tempos de percurso e adicionar eficiência ao sistema de transporte público.

Capítulo III

Transporte por Táxi

Art. 49 Melhorar o serviço de táxi, incentivando a sua utilização através das seguintes medidas e ações:

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

- a) Demarcar áreas de embarque e desembarque de passageiros, nos locais de eventos e aglomeração de pessoas;
- b) Incentivar a renovação da frota;
- c) Promover a qualificação contínua dos motoristas;
- d) Estruturar o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito para a fiscalização da atividade e aplicação da legislação;
- e) Desenvolver campanhas demonstrando os benefícios da utilização do serviço de táxi, incentivando o seu uso.

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

- a) Regulamentar novos pontos de táxi de forma que fiquem melhor distribuídos;
- b) Desenvolver projeto padrão de ponto de táxi com estética melhorada, buscando parcerias para execução.

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

Capítulo IV

Transporte Rodoviário Interurbano de Passageiros

Art. 50 Melhorar o transporte rodoviário de Passageiros, tornando-o mais variado, ágil e seguro, ligando o Município a todo o País, através das seguintes medidas e ações:

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

- a) Realizar estudo da interseção e dos fluxos, propondo soluções;**
- b) Desenvolver um projeto viário;**
- c) Planejar a relocação do terminal rodoviário, à longo prazo, conforme a demanda exigir.**

II – Revitalizar o atual terminal rodoviário, através das seguintes medidas:

- a) Prever no orçamento municipal recursos para a sua reforma;**
- b) Rever a distribuição das receitas do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, garantindo que parte das receitas oriundas da administração do terminal rodoviário, seja utilizada para sua manutenção.**

III – Melhorar a segurança no terminal rodoviário, através das seguintes medidas:

- a) Promover parcerias para garantir a segurança no terminal rodoviário;**
- b) Desenvolver programas sociais específicos para acabar com problemas como roubo, aliciamento, mendicância entre outros, que ocorrem dentro e no entorno do terminal rodoviário.**

IV – Melhorar e expandir o serviço do transporte rodoviário, através das seguintes medidas:

- a) Pesquisar as causas dos atrasos dos ônibus a fim de evitá-las e solicitar providências aos órgãos competentes;**
- b) Pesquisar a necessidade de novas linhas ligando a outros Municípios;**
- c) Articular junto às companhias prestadoras do serviço a disponibilização de linhas diretas com as principais cidades do Estado.**

V – Melhorar o atendimento aos Distritos, através das seguintes medidas:

- a) Estudar a demanda existente e conhecer a realidade dos distritos, a fim de oferecer melhores serviços;**
- b) Analisar o distrito de Diamante e verificar a sua necessidade de transporte;**
- c) Estudar a possibilidade de o Município assumir a responsabilidade e implantar o serviço de transporte coletivo ou transporte alternativo aos Distritos;**
- d) Adequação dos pontos de parada, oferecendo segurança e conforto aos usuários.**

Parágrafo único A região proposta para receber o novo terminal rodoviário está indicado no **mapa I do Anexo II**, desta lei, sendo necessário estudos que indicarão o local mais apropriado para sua implantação.

Capítulo V

Transporte Escolar

Art. 51 Para melhoria do serviço de transporte escolar serão adotadas as seguintes medidas:

- a) Otimizar o serviço e incentivar o uso;
- b) Racionalizar rotas buscando a redução de carros particulares circulando;
- c) Qualificar o serviço de transporte escolar prestado aos Distritos de Cascavel.

Art. 52 Para atender o Art. 51 deverão ser realizadas as seguintes ações, relativas ao transporte escolar rural:

I – Melhorar o transporte escolar rural, oferecendo maior conforto e segurança aos seus usuários;

- a) Rever e ajustar a legislação existente, de acordo com as necessidades;
- b) Elaborar os novos contratos de prestação de serviços para a área rural contendo critérios bem definidos para a atividade e para a manutenção da frota, estabelecendo penalidades pelo seu não cumprimento;
- c) Estudar meios para melhorar a fiscalização do serviço de transporte escolar rural e implantá-lo.

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

- a) Desenvolver um plano de manutenção preventiva das estradas rurais nas quais circulam as linhas do transporte escolar; estabelecendo a priorização dos serviços, conforme estabelecido no Art. 16 desta lei;
- b) Realizar articulação entre as esferas de governo e o setor privado, buscando recursos financeiros para a manutenção de tais estradas;
- c) Estudar formas para melhor distribuição dos equipamentos para manutenção, de forma a atender com maior eficiência à todas as sedes administrativas.

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

- a)** Prever no orçamento municipal recursos para manutenção dos ônibus de transporte escolar rural, ou a aquisição de novos ônibus;
- b)** Articular-se com outras esferas de governo, a fim de adquirir novos ônibus para o transporte escolar rural;
- c)** Desenvolver campanhas, entre os usuários, sobre a importância de cuidar do patrimônio público.

Art. 53 Para atender o Art. 51 deverão ser realizadas as seguintes ações, relativas ao transporte escolar na cidade:

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

- a)** Rever e ajustar a legislação existente, de acordo com as necessidades;
- b)** Elaborar os novos contratos com critérios bem definidos, estabelecendo a aplicação de multas pelo seu não cumprimento;
- c)** Realizar licitação, utilizando o novo contrato;
- d)** Reestruturar o setor de fiscalização do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, com pessoal e equipamentos necessários, visando o cumprimento da lei;
- e)** Utilizar parte dos recursos advindos da aplicação de multas para a melhoria do próprio serviço;
- f)** Estudar meios para diminuir o excesso de veículos atendendo o mesmo bairro ou a mesma escola e evitar a ociosidade dos veículos durante alguns períodos do dia tais como: estabelecer o deslocamento dos permissionários por setores ou rotas; Vincular um número suficiente de veículos a cada escola, de forma que atenda satisfatoriamente a esta escola em todos os períodos.

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

- a)** Rever e aplicar a legislação pertinente, garantindo que as escolas ofereçam área de embarque e desembarque dos usuários, dentro do próprio lote;
- b)** Estabelecer a presença de um monitor que auxilie os usuários menores de 10 anos, no embarque e desembarque;

- c) Realizar campanhas educativas, conscientizando a população para não utilizar vagas de estacionamento destinadas aos veículos escolares;
- d) Atender as normas de acessibilidade.

Capítulo VI

Transportes Alternativos De Passageiros

Seção I

Moto-Táxi

Art. 54 O serviço de moto-táxi será regulamentado posteriormente à regulamentação federal sobre a matéria.

Seção II

Embarque e desembarque de Passageiros

Art. 55 A regulamentação do embarque e desembarque de passageiros tem por objetivo ordenar o uso das vias pelos diversos usuários, entre os quais estão os motoristas de veículos pequenos, os condutores de veículos de passageiros, os passageiros e os pedestres.

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

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

Capítulo VII

Transporte Não Motorizado

Art. 56 Os transportes não motorizados podem ser classificados como:

I – Transporte de Propulsão Humana: carrinhos da coleta seletiva, carrinhos de cachorro quente, carrinhos de picolés, sorvetes e similares;

II – Transporte de Tração Animal: carroças, charretes e outros.

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

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

Art. 57 O Órgão Municipal de Trânsito deverá ordenar a circulação dos meios de transporte não motorizado no Município, tais como: agentes ecológicos e carroças em geral, de forma que não prejudiquem a fluidez segura dos outros meios de transporte.

Art. 58 A Administração Municipal deverá reconhecer a atividade de Agente Ecológico como de fundamental importância para a conservação do meio ambiente e como forma de gerar trabalho e renda para grande parcela da população desprovida de outras oportunidades de trabalho, implementando as seguintes medidas:

I – Buscar o envolvimento das unidades administrativas municipais para que desenvolvam os trabalhos necessários de uma forma integrada, propiciando melhores resultados;

II – Desenvolver a regulamentação para a circulação dos agentes ecológicos no Município;

III – Disciplinar e restringir o trânsito de veículos não motorizados e de tração animal nas vias arteriais e do itinerário de transporte coletivo;

IV – Cadastrar todos os agentes ecológicos atuantes no município;

V – Exigir a identificação visível dos mesmos, facilitando a fiscalização;

VI – Descentralizar os postos de recolhimento dos materiais recicláveis, evitando-se a circulação dos agentes ecológicos por longos percursos;

VII – Capacitar os agentes ecológicos, promovendo diversos cursos, entre eles aulas de trânsito, para que desenvolvam a atividade de forma eficiente e segura;

VIII – Realizar campanhas com o intuito de sensibilizar os motoristas a respeitarem os demais modais de transporte, em especial os agentes ecológicos, como legítimos usuários das vias.

Art. 59 Para transitarem no perímetro do Município de Cascavel, os veículos de tração animal ou propulsão humana deverão obedecer às determinações contidas nesta Lei e demais legislações aplicáveis à matéria.

Art. 60 Todo veículo de tração animal, para transitar nas áreas referidas no Artigo anterior, deve estar registrado no Órgão Municipal de Transporte e Trânsito e ser licenciado para transporte de cargas ou passageiros.

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

Art. 61 Para obter licença para trafegar, o proprietário do veículo de tração animal ou propulsão humana deverá requerer sua concessão junto ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

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

- I – Atestado de vistoria do veículo fornecido pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;
- II – Atestado de sanidade do animal de tração, fornecido pela Secretaria Municipal de Saúde.

Art. 62 Nenhum veículo de tração animal poderá transitar nas vias urbanas sem que o condutor esteja habilitado ou autorizado pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

§ 1º Para obtenção do documento de autorização, o candidato deve:

- I – Ter idade mínima de dezoito anos;
- II – Frequentar curso sobre sinais de trânsito e regras gerais de circulação, promovido pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

§ 2º É obrigatório ao condutor o porte dos seguintes documentos:

- I – Autorização para conduzir veículo de tração animal;
- II – Registro ou licenciamento do veículo.

§ 3º A licença para trafegar deverá ser renovada anualmente, contado esse prazo a partir da data de expedição da primeira concessão.

§ 4º Serão gratuitos os serviços de inspeção sanitária do animal e de inspeção técnica do veículo.

§ 5º O disposto nos Artigos 59 a 63 não se aplica àqueles veículos citados no inciso II do Art. 58 desta lei.

Art. 63 O Órgão Municipal de Trânsito deverá regulamentar as condições previstas nos Artigos 56 a 62 desta lei, em ato que também definirá:

- I – As vias públicas nas quais não será permitido o trânsito de veículos de tração animal;
- II – O horário de circulação;
- III – As penalidades por infração do disposto nesta Lei e na própria regulamentação;
- IV – Os equipamentos obrigatórios para veículos de tração animal e propulsão humana;
- V – O processo para licenciamento dos veículos e habilitação dos condutores;
- VI – O sistema de cadastro e controle das atividades.

Capítulo VIII

Transporte de Cargas

Art. 64 O equacionamento do sistema de movimentação e armazenamento de cargas, visando à otimização do transporte, à distribuição de bens e à disciplina do serviço de cargas e descargas na área urbana será desenvolvido através das seguintes ações:

- I – Implantar programa para monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços, dispondo no mínimo de:
 - a) Normas para o transporte de cargas, considerando a natureza das cargas transportadas e o porte do veículo;

- b) Rotas alternativas para o transporte de cargas perigosas;
- c) Medidas para disciplinar o tráfego nos pontos de carga e descarga;
- d) Ações de fiscalização sobre a circulação dos veículos de transporte de carga e de produtos perigosos;
- e) Definição de locais e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

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

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

- a) Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, conforme lei específica;
- b) Fiscalizar o uso inadequado dos locais de carga e descarga por veículos não destinados a este fim;
- c) Sinalizar os locais de carga e descarga;
- d) Rever o dimensionamento dos espaços de estacionamento para carga e descarga considerando além do comprimento do veículo, o espaço necessário para o manuseio da carga;
- e) Realizar estudos para compatibilizar o horário de carga e descarga com os horários do ESTAR – Estacionamento Regulamentado e para liberação do horário integral nos locais pré-estabelecidos.

Seção I

Moto-Frete

Art. 65 O Órgão Municipal de Trânsito deverá rever e adequar a lei municipal existente, determinando as condições para o exercício da atividade, entre estas:

- I – A capacitação dos motociclistas;
- II – Estado de conservação das motocicletas;
- III – Disposição adequada da encomenda.

Seção II

Pontos de Frete

Art. 66 A Administração Municipal deverá organizar no Município, a disposição dos pontos de frete, oferecendo aos fretistas melhores condições de trabalho, minimizando os conflitos no sistema viário, através das seguintes medidas e ações:

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

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

b) Dotar de infraestrutura os pontos de frete.

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

Capítulo IX

Diretrizes Para Pólos Geradores de Tráfego

Art. 67 Quando da construção ou implantação de empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego, evitar sua ocorrência sem a estrutura necessária para atender a demanda por estacionamento, áreas de embarque e desembarque e áreas para carga e descarga de mercadorias, implementando as seguintes medidas:

a) Atender as disposições da lei de Uso do Solo;

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

Art. 68 Minimizar os conflitos no sistema viário, causados pelos pólos geradores de tráfego, implementando as seguintes medidas:

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

b) A área de acumulação de veículos poderá situar-se na faixa de recuo obrigatório, conforme tratado no Código de Obras;

c) Incentivar o uso de outros meios de transporte como: coletivo ou alternativo;

d) Desenvolver estudos visando tornar o processo de fiscalização mais eficaz, e implantar soluções;

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

TÍTULO V

Diretrizes Para Programas Municipais

Art. 69 Os programas previstos neste capítulo deverão ser desenvolvidos de forma integrada em conformidade com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cascavel.

Capítulo I

Programa de Calçadas

Art. 70 Fica denominado Programa Calçadas de Cascavel, o programa previsto no Art. 69, Parágrafo único da Lei Complementar nº 28/2006 – Plano Diretor de Cascavel, no qual constam as seguintes diretrizes:

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

Art. 71 O Programa Calçadas de Cascavel estabelece parâmetros tais como:

- I** – Largura das calçadas: definir faixas para passeio, mobiliário urbano e serviços;
- II** – Dimensionamento e inclinação das faixas componentes do passeio conforme Código de Obras;
- III** – Pavimento do passeio;
- IV** – Inclinação: entre o alinhamento predial e o meio fio;

- V – Rampas:** definir o que é permitido para rebaixamento de acesso de veículos e a exigência de rampas para acessibilidade;
- VI – Obstáculos ao longo do passeio:** definir os obstáculos permitidos, tais como: posteamento, lixeiras, telefones públicos, mobiliário urbano, estabelecendo sua localização e critérios para sua implantação;
- VII – Iluminação:** estabelecer critérios para iluminação voltada ao passeio beneficiando o pedestre;
- VIII – Drenagem;**
- IX – Ajardinamento e arborização** conforme Programa de Arborização Urbana.

Art. 72 O Programa Calçadas de Cascavel, considerando a necessidade da qualidade das calçadas existentes realizará procedimento contínuo de conservação, manutenção, outras obras e ações necessárias, como:

- I – Alargar calçadas** onde for necessário;
- II – Tratar e remover** obstruções;
- III – Instalar iluminação** em segundo nível, direcionada para pedestres;
- IV – Canalizar o fluxo de pedestre** para a travessia, por meio da instalação de mobiliário urbano e gradis;
- V – Construir travessias elevadas** ou com piso diferenciado;
- VI – Melhorar a sinalização e iluminação** das travessias de pedestres;
- VII – Dar tratamento aos pontos de ônibus**, considerando a acomodação dos passageiros e respeitando o espaço de circulação;
- VIII – Priorizar ações visando à segurança**, em especial aquelas que permitam melhorar os deslocamentos a pé;
- IX – As intervenções nas calçadas e trajetos de pedestres** deverão ser realizadas de forma integrada entre os diversos órgãos públicos, concessionárias, polícia militar e secretarias municipais;
- X – Ajardinamento de canteiros centrais**, direcionando as travessias de pedestres para os locais apropriados com faixas iluminadas e diminuindo as incidências de atropelamentos devido a travessias irregulares;
- XI – Pontos de ônibus com pisos diferenciados (piso podotátil)** para as pessoas com deficiência visual;
- XII – Desenvolver campanha de conscientização da população**, sobre a sua responsabilidade pela manutenção e sobre a importância das calçadas.

Capítulo II

Plano Municipal de Arborização Urbana

Art. 73 Fica denominado Programa de Arborização Urbana, o programa estabelecido no Art. 69 no seu Parágrafo único alínea "a", da Lei Complementar nº 28/2006 – Plano Diretor.

Art. 74 O Programa de Arborização Urbana ~~deve ser desenvolvido considerando as~~ no qual constam seguintes diretrizes:

- I – Efetuar os levantamentos dos locais a serem arborizados, como também daqueles que necessitam ser complementados ou adaptados;
- II – Promover a compatibilização da arborização com os sistemas de distribuição de energia elétrica, abastecimento de água, rede coletora de esgotos, sinalizações, edificações e calçadas;
- III – Realizar cadastramento e controle dos espécimes em: porte, localização, identificação da espécie, data do plantio, época de poda, influência com as redes citadas no inciso anterior e outros serviços urbanos;
- IV – Estabelecer o critério para a poda, com a finalidade de garantir um conjunto de árvores vitais, seguras e de aspecto visual agradável;
 - a) Com base no levantamento das espécies determinado no inciso III deste Artigo, elaborar calendário de atividade de acordo com o local de ocorrência da espécie e sua melhor época de poda;
 - b) Articular-se com a concessionária de energia elétrica a fim de assegurar a poda adequada, resultando em visual agradável.
- V – Elaborar estudos para a escolha da espécie ideal, partindo do conhecimento das características da própria espécie e do local, técnicas de plantio, manutenção de podas; altura dos veículos que transitarão pela rua para que as árvores de pequeno porte não sejam danificadas por veículos de grande porte;
- VI – Prever processo de substituição das espécies consideradas inadequadas com base no levantamento determinado no inciso III deste Artigo.

Capítulo III

Programa de Distribuição Racional da Infraestrutura

Art. 75 A Administração Municipal desenvolverá Programa de Distribuição Racional da Infraestrutura, o qual deverá conter toda a regulamentação necessária para a implantação de novas redes de infraestrutura bem como a manutenção e cadastramento das redes existentes em todo o Município.

Art. 76 As prestadoras de serviço público cujas redes de infraestrutura já estão implantadas no Município, deverão fornecer o mapeamento de suas redes para fins de desenvolvimento do programa.

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

Capítulo IV

Programa de Sinalização de Vias Públicas e Cursos D'Água

Art. 77 O Programa de Sinalização de Vias Públicas e Cursos D'Água deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes:

- I – Considerar a sinalização viária em todas as suas formas, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro;
- II – Prever e implantar toda a sinalização de trânsito e sua manutenção;
- III – Prever a colocação de placas indicativas com nome de rios e cursos d'água e sua manutenção.

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

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

Capítulo V

Programa de Numeração Predial

Art. 78 O Programa de Numeração Predial deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes:

- I** – Estabelecer que todos os prédios existentes ou que vierem a ser construídos neste Município serão obrigatoriamente numerados de acordo com as disposições constantes no Programa de Numeração Predial;
- II** – Será facultativa a colocação de placa artística com o número designado, sempre que possível será adotada a padronização na colocação de placas de numeração;
- III** – A numeração nos logradouros obedecerá, por convenção, a ordem crescente, o sentido Norte-Sul e Leste-Oeste. Para os imóveis situados à direita de quem percorre o logradouro, do início para o fim serão distribuídos os números pares, e para os imóveis do outro lado, os ímpares;
- IV** – Quando em uma mesma edificação ou lote houver mais de uma unidade imobiliária destinada a ocupação independente, cada um destes elementos poderá receber numeração própria atribuída pelo órgão competente, sempre com referência à numeração da entrada pelo logradouro público;
- V** – A numeração dos novos edifícios, bem como das unidades autônomas que os compuserem, será atribuída por ocasião do processamento da licença para edificação;
- VI** – Quando no pavimento térreo de um edifício existem divisões formando elementos de ocupação independente (lojas), cada elemento poderá receber numeração própria;
- VII** – Quando um prédio ou terreno, além de sua entrada principal, tiver entrada por mais de um logradouro, o proprietário poderá obter, mediante requerimento, a designação da numeração suplementar relativa à posição do imóvel em cada um destes logradouros;
- VIII** – A Administração Municipal deverá fornecer à agência local da Empresa de Correios e Telégrafos uma relação completa contendo a antiga e a nova numeração, após qualquer alteração;
- IX** – Fica vedada a colocação, em qualquer imóvel, de placa de numeração indicando número que altere a oficialmente estabelecida pela Administração Municipal;
- X** – A numeração das edificações, bem como das unidades autônomas quando com frente para a via pública no pavimento térreo, será estabelecida pelo órgão competente da Administração Municipal;
- a)** É obrigatória a colocação de placa de numeração, que deverá ser fixada em lugar visível, em qualquer parte entre o alinhamento e a fachada;
- b)** A numeração das novas edificações será processada por ocasião da vistoria.
- XI** – O órgão competente da Administração Municipal, quando julgar conveniente ou for requerido pelos respectivos proprietários, poderá designar numeração para lotes de terrenos que estiverem perfeitamente demarcados em todas as suas divisas e de acordo com a lei de parcelamento do solo;

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

Capítulo VI

Programa de Manutenção de Vias Públicas

Art. 79 O Programa de Manutenção das Vias Públicas deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes:

I – Prever a manutenção da malha viária, compreendendo:

- a)** Vias Pavimentadas: renovação e manutenção do revestimento;
- b)** Vias Não Pavimentadas: serviços de patrolamento, construção e manutenção dos acostamentos, limpeza e abertura de valas e cascalhamento.

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

III – Vias que fazem parte dos itinerários dos serviços de transporte coletivo:

- a)** Prever a execução de pavimentação daquelas ainda não pavimentadas;
- b)** Implantar serviços de manutenção nas vias já pavimentadas;
- c)** Em ambos os casos acima descritos, deverá constar no projeto a implantação ou manutenção das calçadas, guias e sarjetas e a sinalização viária necessária que viabilizem a mobilidade e a acessibilidade universal da população com conforto e segurança, incluindo, quando for o caso, a implantação de ciclovias ou ciclofaixas.

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

Capítulo VII

Programa de Qualificação do Transporte Público

Art. 80 O Programa de Qualificação do Transporte Público deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes, além daquelas já estabelecidas no Título IV – Capítulo II – Transporte Público Coletivo, desta lei:

- I** – Melhorar a qualidade do transporte público coletivo, disponibilizando maior número de linhas, reduzindo o tempo de espera pelo ônibus e do tempo de percurso;
- II** – Desenvolver estudos sobre os itinerários das linhas para favorecer igualmente toda a população;
- III** – Padronizar critérios para a seleção do veículo mais adequado, levando em consideração a necessidade de equipar os veículos com padrões de conforto cada vez maiores para competir com o sistema de transporte individual;
- IV** – Incorporar itens que garantam aos veículos condições de acessibilidade universal a pessoas com dificuldade de locomoção, adaptando toda a frota de ônibus; quando da renovação da frota, os novos veículos já deverão vir adaptados de fábrica, conforme determina a legislação federal;
- V** – Implantar infraestrutura para o transporte coletivo urbano, tais como terminais de transporte, estações de embarque / desembarque e abrigos para pontos de parada, buscando a qualificação do sistema de mobilidade urbana. Deverão ser incluídos projetos de sinalização viária necessária, garantindo acessibilidade universal e incluindo a implantação de bicicletários e paraciclos, onde couber;
- VI** – Melhorar e adequar os Terminais de Transbordo, em especial nas questões de acessibilidade, fluxo, limpeza, espaço e equipamento para espera entre viagens;
- VII** – Colocar abrigo nos pontos de ônibus, em especial nos pontos com maior fluxo de passageiros, efetuar de maneira contínua a manutenção dos espaços, condições de calçadas e sinalização principalmente;
- VIII** – Rever a localização dos pontos de forma a atender toda a população em condição igualitária;
- IX** – Rever a política de Tarifas e Isenções, buscando constantemente a tarifa mais justa e o equilíbrio econômico e financeiro da operação do sistema;
 - a)** Cada lei que implantar uma isenção ou outro benefício deverá indicar o órgão que subsidiará as despesas com o transporte dos referidos usuários.
- X** – Estabelecer o sistema de tomada de decisão baseado em informações obtidas periodicamente em pesquisas para conhecer os movimentos das pessoas no espaço, ou seja, a demanda de transporte, sendo que entre elas deverão constar:
 - a)** A velocidade-retardamento do percurso – buscando medir o tempo médio de percurso, os retardamentos, pontos de estrangulamento no tráfego, etc.;
 - b)** Pesquisa – Origem e Destino (OD) de passageiros de ônibus, realizada nos pontos, terminais ou dentro dos veículos;
 - c)** Pesquisa de embarque e desembarque (ED), buscando identificar os pontos de maior movimento, ocupação de veículos por trechos, pontos críticos de carregamento.

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

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

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

Capítulo VIII

Programa de Manutenção de Estradas Municipais

Art. 81 O Programa de Manutenção de Estradas Municipais Principais e Adequação de Estradas deve ser desenvolvido considerando as seguintes diretrizes, além de detalhar as ações discriminadas nos Art.s 16 e 20, desta lei:

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

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

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

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

V – Serão igualmente priorizadas para manutenção as vias que, apesar de não hierarquizadas como EMP, consistirem rota do transporte escolar;

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

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

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

Seção IX

Programa de Educação e Segurança no Trânsito

Art. 82 O Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, em conjunto com os demais órgãos competentes, deverá desenvolver o Programa Municipal de Educação Continuada, voltado para a segurança no trânsito, destinado à população em geral.

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

Art. 83 O Programa Municipal de Educação e Segurança no Trânsito deve dispor sobre:

- I – Valorização do ser humano;
- II – Sistema Viário;
- III – Sinalização;
- IV – Formação de condutores;
- V – Legislação e fiscalização;
- VI – Prejuízos gerados aos cofres públicos decorrentes da violência no trânsito.

TÍTULO VI

ESTRUTURA DE GESTÃO, PLANEJAMENTO, OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Art. 84 São atribuições do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito:

- I – As atribuições previstas no Código de Trânsito Brasileiro;
- II – Planejamento, operação e gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;
- III – Regulamentar e autorizar o serviço de táxi;
- IV – Regulamentar e autorizar o serviço de Transporte Escolar;
- V – Exploração e gerenciamento dos terminais rodoviários do Município;
- VI – Gerenciamento do Aeroporto Municipal conforme concessão da Infraero;
- VII – Regulamentar as demais formas de transporte previstas neste plano;
- VIII – Análise das solicitações, emissão de autorizações, fiscalização, aplicação da legislação e das penalidades, referentes aos eventos em logradouros e vias públicas;
- IX – Assegurar que os repasses governamentais, impostos e taxas municipais destinados à manutenção do sistema viário, sejam de fato nele aplicados;

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

Art. 85 Para que o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito desenvolva com eficiência e eficácia as suas atribuições, serão necessárias as seguintes medidas:

- I** – Revisão do organograma do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, adequando-o para que venha a desempenhar todas as suas atribuições;
- II** – Estruturação do quadro de funcionários e equipamentos necessários;
- III** – Implantação de um Sistema de Informações integrado à Administração Municipal, mais especificamente à Secretaria de Finanças, possibilitando a aplicação e arrecadação de multas relativas à aplicação da legislação municipal, cabíveis ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;
- IV** – Estruturação do setor responsável por projetos e pela captação de recursos financeiros;
- V** – Revisão e atualização de leis municipais adequando-as ao presente plano tanto na questão de gerenciamento das ações quanto na captação e aplicação de recursos;
- VI** – A revisão deste plano ficará a cargo do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

Art. 86 A fim de exercer as suas atribuições, fica o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito autorizado, mediante lei específica, a realizar:

- I** – Convênios, quando necessários, com os órgãos competentes;
- II** – Operações Urbanas Consorciadas, junto aos setores privados da economia, visando obter recursos para promover renovações urbanas ou complementar recursos para aproveitar potencial urbano inovador de projetos de transporte;
- III** – Parcerias, dividindo as responsabilidades e realizando o intercâmbio de benefícios entre os setores público e privado, em favor do desenvolvimento e melhoramento da infraestrutura viária.

Art. 87 O Órgão Municipal de Transporte e Trânsito poderá terceirizar serviços que sejam de sua atribuição mediante justificativa técnica e dentro dos termos previstos pela legislação pertinente.

§ 1º Quando terceirizar algum serviço, deverá ser sob regime de concessão ou permissão nos termos do que dispõe a Lei Federal nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995.

§ 2º Quando terceirizar algum serviço, o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito ficará responsável pelo gerenciamento e fiscalização do mesmo.

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

Art. 88 Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta lei.

Art. 89 Os serviços de transporte individual, prestados sob autorização ou permissão, deverão ser disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança e qualidade dos serviços e fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem praticadas.

Art. 90 A fim de promover a participação e o diálogo entre os órgãos municipais, estaduais, federais e os setores organizados da população, rever e implementar a Comissão Municipal de Trânsito.

Art. 91 A Comissão Municipal de Transporte e Trânsito será vinculada ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, têm como objetivo estudar, oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos relacionados com o transporte e trânsito, para decisões do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

Art. 92 Será constituída por quinze titulares, indicados pelos órgãos e entidades do município, quais sejam:

- I – Um representante do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;
- II – Um representante do Corpo de Bombeiros;
- III – Um representante da Secretaria Municipal de Educação;

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

Art. 93 Compete à Comissão Municipal de Transporte e Trânsito:

- I – Desenvolver estudos sobre os temas previamente identificados pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito;
- II – Propor ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, a criação de grupos técnicos para fornecer subsídios aos estudos promovidos pela Comissão;
- III – Opinar sobre temas afetos ao trânsito e ao desenvolvimento dos trabalhos da Comissão, sempre que solicitado pelo Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.

Art. 94 As formas de organização e funcionamento serão definidas no Regimento Interno da Comissão Municipal de Trânsito.

TÍTULO VII

SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO

Art. 95 O Órgão Municipal de Transporte e Trânsito implantará mecanismos de monitoramento e avaliação sistemática e permanente dos objetivos estabelecidos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cascavel, com o objetivo de dimensionar a

necessidade de ajustes no mesmo e embasar o planejamento. Para avaliar a eficácia ou qualidade do sistema de transporte coletivo, ficam criados os seguintes indicadores:

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

Parágrafo único Os resultados do monitoramento e avaliação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cascavel deverão constar no Sistema único de Informações, previsto no Plano Diretor.

Art. 96 Para avaliar a segurança dos pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas e outros, serão utilizados indicadores, tais como:

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

Art. 97 Para avaliar a proteção ao meio ambiente serão utilizados indicadores, tais como:

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

Art. 98 Para avaliar a efetiva educação contínua para o trânsito serão utilizados indicadores, tais como:

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

Art. 99 Para avaliar se os deslocamentos estão mais ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos, ficam criados os seguintes indicadores:

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

Art. 100 Além dos indicadores mencionados nesta lei deverão ser realizadas continuamente: pesquisa de satisfação em geral, pesquisa de origem/destino, localização dos pontos de conflito em relação ao número de ocorrências.

Art. 101 Poderão ser usados outros indicadores além dos citados acima, desde que seu uso seja justificado.

TÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 102 São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

- I – Relação das Estradas municipais principais e nova nomenclatura – Anexo V;
- II – Relação dos principais pontos de conflitos – Anexo VI;
- III – Mapas integrantes da Lei:

- a) Mapa 1 do Anexo I – Mapa de codificação das Estradas Municipais Principais (EMP) no município;
- b) Mapa 1 do Anexo II – Mapa de Pontos de Conflitos no município;
- c) Mapa 1 do Anexo III – Mapa de Pontos de Conflitos na cidade de Cascavel;
- d) Mapa 1 do Anexo IV – Mapa de Pontos de Conflitos na sede do distrito de Espigão Azul;
- e) Mapa 2 do Anexo IV – Mapa de Pontos de Conflitos na sede do distrito de Juvinópolis;

- f) Mapa 3 do Anexo IV – Mapa de Pontos de Conflitos na sede do distrito de Rio do Salto;
- g) Mapa 4 do Anexo IV – Mapa de Pontos de Conflitos na sede do distrito de São João D'Oeste;
- h) Mapa 5 do Anexo IV – Mapa de Pontos de Conflitos na sede do distrito de São Salvador;
- i) Mapa 6 do Anexo IV – Mapa de Pontos de Conflitos na sede do distrito de Sede Alvorada.

Art. 103 Deverão ser previstos no orçamento municipal os recursos necessários para a implementação deste Plano.

Art. 104 Qualquer proposição de alteração ou revisão desta lei deverá ser submetida à anuência do Conselho Municipal da Cidade e Audiência Pública.

Art. 105 Caberá ao Órgão Municipal de Transporte e Trânsito, nos casos omissos desta Lei, consultar a Comissão Técnica de Análises - CTA e os organismos competentes, e regulamentar a questão.

Art. 106 Ficam revogadas as disposições em contrário.

Art. 107 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal

Cascavel, Abril de 2015.

Edgar Bueno
Prefeito Municipal

Alessandro Honore Beraldi Lopes
Secretário de Planej. e Urbanismo

Welton de Farias Fogaça
Secretário de Assuntos Jurídicos

ANEXO V

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

1. DISTRITO DE DIAMANTE

TIPO	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	112	Continuidade da Estrada Municipal São Brás de São Salvador	- estruturar toda ela
EMP	113	Estrada Municipal Barater – Fazenda Vitória	- proposta de continuidade - estruturá-la
EMP	116	Estrada Municipal Rio da Paz	- estruturá-la
EMP	117	Estrada Municipal Aeroporto	- proposta de continuidade de trecho próximo da EMP 407 - estruturá-la
EMP	118	Estrada Municipal Barater; Estrada Municipal Gramadinho	- estruturar as duas estradas
EMP	119	Estrada Municipal que vai até a EMP 203 e entre a EMP 223 e EMP 123.	- estruturá-la
EMP	121	Estrada Municipal Rio Saltinho	- estruturá-la
EMP	205	Estrada Municipal que vai da divisa do município até Jangada Taborda	- estruturá-la
EMP	206	Estrada Municipal Diamante	- estruturá-la
EMP	310	Estrada Municipal - da EMP 116 até a EMP 113	- estruturá-la
EMP	404	Estrada Municipal Quarenta e Sete	- estruturá-la
EMP	405	Estrada Municipal Linha Peroba	- estruturá-la
EMP	413	Estrada Municipal Limberger, Estrada Municipal Sanepar	- estruturá-la

2. DISTRITO DE ESPIGÃO AZUL

TIPO	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	114	Estrada Municipal Lajeado Clarito	- abrir trecho próximo à Sede Cascavel - estruturar toda ela
EMP	115	Estrada Municipal Alto Bela Vista	- abertura de trechos na EMP 421 e próximo a PR 486 para dar continuidade e ligar à Estrada Municipal Boi Picuá, - estruturá-las
EMP	119	Estrada Municipal entre a EMP 223 1 a EMP 123	- estruturá-la
EMP	123	Estrada Municipal Escolar Planaltina	- estruturá-la
EMP	124	Estrada Municipal Esquina Memória	- estruturá-la
EMP	217	Estrada Municipal Gelinsk	- abertura de trecho próximo a EMP 216 - estruturá-la
EMP	218	Estrada Municipal Fazenda Taquaraçu	- estruturá-la
EMP	220	Estrada Municipal Espigão Azul - Melissa - da EMP 115 até o Distrito e deste até a PR 180	- estruturá-la

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

3. DISTRITO DE JUVINÓPOLIS

TIPO	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	104	Estrada Municipal Córrego das Flores - no trecho de Juvinoópolis terá que ser feita uma via Marginal passando pela Estrada Municipal Castelo Branco até chegar na Estrada Municipal EMP 104 que vem do Rio do Salto	- estruturar toda a estrada
EMP	110	Estrada Municipal Linha Velha - Proposta de continuidade até a EMP 202 e travessia do rio através de ponte	- estruturá-la
EMP	202	Estrada Municipal Brigadeiro	- estruturá-la
EMP	203	Estrada Municipal Dr. Maurílio; Estrada Municipal Rio das Flores	- alteração de trajeto em um trecho - estruturar as duas estradas
EMP	205	Estrada Municipal Castelo Branco - divisa com Catanduvas,	- trecho a ser aberto próximo ao rio - estruturá-la
EMP	201	Estrada Municipal da PR 180 até a divisa do Distrito	- estruturá-la
EMP	204	Estrada Municipal para substituir a EMP 406	- estruturar a estrada proposta
EMP	301	Estrada Municipal da Colônia Pires até a Estrada Dr. Maurílio - EMP 202	- trecho a ser aberto com travessia do rio através de construção de ponte - estruturá-la
EMP	401	Estrada Municipal da Colônia Pires até a EMP 201 - Estrada Brigadeiro	- estruturá-la
EMP	402	Estrada Municipal Colônia Pires - da Colônia Pires até a PR 180,	- necessidade de ponte para travessia do rio - trecho a ser aberto - estruturá-la
EMP	403	Estrada Municipal 4 Fronteiras	- estruturá-la

4. DISTRITO DE RIO DO SALTO

TIPO	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	103	Estrada Municipal que liga a Estrada Municipal do Pinhalzinho com a Estrada Municipal Castelo Branco (Fazenda Abraão)	- estruturá-la
EMP	104	Estrada Municipal Coluna Prestes, Estrada Municipal do Pinhalzinho	- verificar necessidade de abertura de trecho próximo à mata - estruturar as duas estradas
EMP	105	Estrada Municipal - Estrada Municipal	- estruturá-las

		que liga a Estrada Municipal Nossa Senhora de Lourdes - Rio do Salto e a Estrada Municipal Coluna Prestes.	
EMP	109	Estrada Municipal Nossa Senhora de Lourdes – Linha Velha	- estruturá-la
EMP	113	Estrada Municipal vem do Distrito de Diamante	- necessita de abertura/prolongamento da estrada - estruturar toda ela
EMP	204	Estrada Municipal Castelo Branco – divisa de Catanduvas - pequeno trecho passa pelo Distrito com travessia do rio através de ponte	- estruturá-la
EMP	207	Estrada Municipal Córrego Seis	- estruturá-la
EMP	208	Estrada Municipal entre a EMP 104 e a divisa do Município	- estruturá-la
EMP	209	Estrada Municipal, entre a divisa do Município e a PR 180 - trecho a ser aberto e necessidade de ponte para travessia do rio. Trecho dentro de área de Reserva Florestal	- estruturá-la
EMP	302	Estrada Municipal - liga no trecho a ser aberto na EMP 203, próximo à divisa com Juvinoópolis, segue proposta de abertura até o outro lado da PR 180 até a EMP 410.	- estruturá-las
EMP	305	Estrada Municipal da Arataca; Estrada Municipal Rio do Oeste	- trecho a ser aberto com necessidade de ponte para travessia do rio - estruturá-las
EMP	306	Estrada Municipal 305 que sai da EMP 109, até a PR 180	- estruturá-la
EMP	307	Estrada Municipal Rio do Salto – Coluna Prestes - sai da EMP 109 e vai até São João D'Oeste.	- estruturá-la
EMP	408	Estrada Municipal Arroio dos Lemos	- estruturá-la
EMP	413	Estrada Municipal Rio do Salto – Rio do Oeste	- estruturá-las

5. DISTRITO DE SÃO JOÃO D'OESTE

TIPO	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	101	Estrada Municipal Macedo	
EMP	102	Estrada Municipal Rio Bonito	
EMP	104	Estrada Municipal São João – São Pedro Estrada Municipal Salto Portão - São João - Continua pela Marginal da BR 277 e vai pela Estrada Municipal Coluna Prestes	- a estrada precisa ser toda estruturada - Necessidade de trevo de acesso à BR 277
EMP	106	Estrada Municipal Sapucaia Estrada Municipal Fazenda Piquiri	- estruturá-las
EMP	107	Estrada Municipal Rio Tesouro	- estruturar toda ela
EMP	210	Estrada Municipal Theobaldo Bresolim	
EMP	212	Estrada Municipal Jacob Munhak	- melhorar o acesso à BR 277 e tem início na BR indo até próximo a Sede do Distrito de São João
EMP	212	Estrada Municipal Slavieiro	
EMP	212	Estrada Municipal Cachoeira Alta	
EMP	213	Estrada Municipal Colônia Esperança inicia na EMP 107	- abrir parte do trecho entre EMP 106 - EMP 107, os trechos entre EMP 106 - EMP 309 e EMP 309 – EMP

			212 estão abertos totalmente devendo estruturar toda a estrada;
EMP	213	Estrada Municipal Barbeiro	- estruturar toda ela
EMP	303	Estrada Municipal dos Buenos	
EMP	304	Estrada Municipal das Cachoeiras	
EMP	305	Estrada Municipal Centenário	
EMP	306	Estrada Municipal Rio Tourinho; Estrada Municipal da Bandeira	
EMP	309	Estrada Municipal Comil	- estruturá-la
EMP	311	Estrada Municipal Barreiro	- estruturá-la e no sentido EMP 106 a São João
EMP	312	Estrada Municipal Shangri-La	
EMP	420	Estrada Municipal Colônia Barreiro	
EMP	421	Estrada Municipal que tem início na EMP 305 e segue até a Comunidade de Santa Terezinha	- estruturá-la
EMP	422	Estrada Municipal - tem início na BR 369 e segue até a EMP 310	- estruturá-la
EMP	424	Estrada Municipal Barzoto	
EMP	425	Estrada Municipal que tem início na EMP 428 e segue até o Distrito,	
EMP	426	Estrada Municipal Gaipa	
EMP	427	Estrada Municipal Bazotti	
EMP	428	Estrada Municipal Escolar Rio Bonito	
EMP	429	Estrada Municipal Cachoeira Baixa	
EMP	430	Estrada Municipal que tem início na divisa do perímetro do Município e segue até a EMP 306.	

6. DISTRITO DE SÃO SALVADOR

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

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

7. DISTRITO DE SEDE ALVORADA

TIPO	Nº	TRECHO	AÇÃO
EMP	120	Estrada Municipal Novo Horizonte	- estruturá-la
EMP	122	Estrada Municipal São Martin	- estruturá-la
EMP	125	Estrada Municipal Escolar Lopeí	- estruturá-la
EMP	126	Estrada Municipal Fazenda Pizzato	- executar melhorias na marginal da BR 467 - estruturá-la
EMP	127	Estrada Municipal Oleolar	- estruturá-la;
EMP	128	Estrada Municipal próximo a divisa com o Município de Toledo.	- abrir um trecho próximo à comunidade - estruturá-la
EMP	214	Estrada Municipal do Perímetro Municipal à EMP 122 - São Martin	- estruturá-la
EMP	216	Estrada Municipal Três Lagoas	- possui pequeno trecho a ser aberto - estruturá-la
EMP	219	Estrada Municipal Chaparral	- estruturá-la
EMP	222	Estrada Municipal entre a EMP 128 e a EMP 127	- estruturá-la
EMP	313	Estrada Municipal das Torres	- estruturá-la
EMP	314	Estrada Municipal Três Eucaliptos	- estruturá-la
EMP	315	Estrada Municipal São Pedro Lopeí	- estruturá-la
EMP	316	Estrada Municipal que sai da Sede do Distrito e segue até a EMP 416	- estruturá-la
EMP	317	Estrada Municipal Sede Alvorada	- estruturá-la
EMP	406	Estrada Municipal Arroio Cará	- estruturá-la
EMP	409	Estrada Municipal São Francisco	- estruturá-la
EMP	410	Estrada Municipal do Vivian	- estruturá-la
EMP	414	Estrada Municipal Meurer - estruturá-la; Estrada Municipal São Roque do	- abertura de trecho próximo a BR 467 - estruturá-la

		Lopeí	
EMP	415	Estrada Municipal Rio das Antas	- estruturá-la
EMP	417	Estrada Municipal do Mahal	- estruturá-la
EMP	418	Estrada Municipal Velha de Toledo, Estrada Municipal Bom Princípio	- estruturá-las

ANEXO VI

PRINCIPAIS PONTOS DE CONFLITOS QUE REQUEREM SOLUÇÕES:

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

1.1 – Cidade de Cascavel

1. Terminais de Transbordo Oeste e Rodoviário:

a) Estruturação das vias no entorno dos terminais;

b) Adequação das movimentações de entrada e saída de ônibus dos terminais.

2. Rua Padre Ricardo nos cruzamentos com as ruas Das Palmeiras, Paraná, Francisco Bartnik, Recife, Fagundes Varela;

3. Encontro das ruas Turqueza, Espinélio, Tito Muffato, Aimorés, Opala e Carijós;

4. Rua Carlos Bartolomeu Cancelli com rua Alcir da Motta e conflitos do entorno;

5. No Bairro Floresta: avenida Das Torres nos cruzamentos com avenida Uirapuru, avenida Papagaios, rua Cisne Branco, rua Tangará e rua Bem-te-vi;

6. Estudos para relocação do Terminal de Transbordo Leste;

7. Transposições do Córrego Bezerra no Bairro Santa Cruz, rua das Palmeiras, rua Tamoios e rua Suyas;

8. Encontro da rua Aluísio de Azevedo com rua Fagundes Varela, rua Osvaldo Aranha e rua Maranhão no Bairro Alto Alegre;

9. Encontro da rua Maria Tereza Figueiredo e rua Galileu, no Bairro Interlagos.

2 – Conflitos que requerem ligação ou prolongamento de vias:

1. Ligação da rua Bororós com a avenida Tito Muffato e encontro com a rua Barawanas;

2. Ligação da rua Presidente Kennedy no loteamento Porto Seguro com a rua Emir Sfair no loteamento FAG e rua Ernesto Barnabé com a rua Recife;

a) No desenvolvimento do estudo, averiguar a necessidade de regularização ou ampliação de caixa da rua Ilha de Paquetá.

3. Prolongamento da rua Fagundes Varela até a rua Indira Gandhi;

4. Ligação das ruas Belém, Pedro Américo e Rio Grande do Norte; contrapartida ambiental;

5. Abertura da rua Pedro Ivo ligando os loteamentos Jardim Canadá e Jardim Social Americano; da rua Dom Pedrito até a rua Cruz Alta, rua Pelotas seguir até a rua 13 de Maio;
6. Abertura da avenida dos Papagaios desde a rua Altemar Dutra até a marginal da BR-467, interligando com os trechos da rua Clara Nunes;
7. Ligação da rua Casemiro de Abreu com rua Tamoios;
8. Ligação da rua Chopinzinho com a rua Citrino e prolongamento da rua Tupinambás até o limite do Perímetro Urbano e ajustes entre a rua Espinério e Clevelândia;
9. Ligação da rua Carijós com a avenida Tancredo Neves;
10. Ligação da rua Jequitibá com a rua Alcir da Motta e ligação da rua Jequitibá com a rua Maria Dolores da Motta;
11. Ligação da rua Flor da Serra com rua da Amizade e regularização de trecho da rua da Pedreira;
12. Abertura da avenida das Torres no Bairro Guarujá;
13. Ligação da rua Romário Correa de Oliveira com rua Aníbal Lopes da Silva;
14. Ligação da rua Aníbal Lopes da Silva com a rua Telvino Galina;
15. Projeto de prolongamento da rua da Lapa até a rua Cezário Basak e prolongamento da avenida Rocha Pombo até a BR 277, compondo a alternativa para o binário rua Cuiabá X rua Vitória, na Região do Lago;
16. Projeto para prolongamento da avenida Toledo até o trevo da BR 467;
17. Projeto de Ligação da rua Nereu Ramos com a rua Jorge Lacerda, próximo ao Trevo da BR 467, duplicação da rua Jorge Lacerda neste trecho;
18. Projeto para prolongamento da seqüência da avenida Toledo, considerar a seqüência pela avenida Guaira até a BR 467 como opção de estudo;
19. Prolongamento da rua 13 de Maio, ligando o Bairro Country ao Bairro Canadá;
20. Ligação da rua Poente do Sol com rua Rio das Antas; rever o traçado da rua Poente do Sol com rua Bocaiúva do Sul;
21. Ligação da rua Sócrates e rua Manoel Pedro dos Passos (loteamento Gralha Azul em projeto);
22. Ligação da rua Sócrates com rua Tangará;
23. Abertura da rua Ipanema entre as ruas Ásia e Ari Barroso;
24. Ligação do Sítios de Recreio Lago Azul, rua Lagoa Rodrigo de Freitas com a rua Bem-te-vi;
25. Prolongamento/ligação da rua Panamá a partir da rua Romeu Caponi;

- 26. Projeto para abertura da avenida Antonio Kucinski (avenida das Torres) entre a rua Eucalipto e rua Jorge Lacerda e ligação deste prolongamento com a rua Antonio Damian no Jardim Metropolitano;
- 27. Rua José de Sá Cavalcanti (até a rua Carlos Bartolomeu Cancelli), possibilidade de seguir ao lado do Condomínio da COHAMIC até a rua Caxias do Sul ou rua Lajeado;
- 28. Projeto para solução do conflito no encontro das vias: rua Bororós, Selvino Casagrande, Silvino Blender e Potiguaras;
- 29. Estudos para solucionar a continuidade da rua Minas Gerais após a rua Jacarezinho;
- 30. Estudos para solução dos acessos à avenida Tito Muffato.

2.1 - Nos distritos:

2.1.1 – Sede Alvorada

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

3 – Conflitos em trevos, acessos ou interseções com rodovias e estradas municipais principais (EMP):

- 1. Interseção da Rua Do Cowboy e Estrada da Pedreira com a BR 277;
- 2. Melhorar o acesso da BR 277 na Avenida Carlos Gomes, sentido centro;
- 3. Interseção entre a via que liga a Avenida Rocha Pombo à BR 277 e à rua Munique;
- 4. Interseção da BR 277 com a Rua Áustria e prolongamento da rua Olindo Periolo;
- 5. Projeto de viaduto para o Trevo Cataratas;
- 6. Transposições da BR 467 na Rua Medianeira;
- 7. Conclusão das obras de apoio da transposição da BR 467, tais como iluminação, sinalização e finalização das marginais.
- 8. Na chegada às rodovias prever acesso seguro.

3.1 - Nos distritos:

3.1.1 – Sede Alvorada

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

3.1.2 – Espigão Azul

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

3.1.3 – São João D'Oeste

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

3.1.4 – São Salvador

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

3.1.5 – Rio do Salto

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

3.1.6 – Juvinópolis

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

4 – Conflitos que requerem readequação, regularização ou alargamento:

1. Projeto de regularização da rua Álamo, dos acessos ao supermercado Irani e ligação com a rua Jequitibá;
2. Alargamento da rua Francisco Bartinik;
3. O tratamento da avenida Brasil deverá contemplar ciclovia em toda sua extensão, canteiro central ampliado e tratado como parque, medidas para redução da velocidade de circulação do automóvel: alargamento de passeios, redução da largura da pista, criação de áreas de estacionamento público no sistema de ESTAR, entre os dois terminais de transbordo;
4. Readequação do cruzamento da rua Luciano Correia de Siqueira com rua Recife;
5. Regularização de caixa da rua Frei Maximiliano Kolbe e da rua do Cowboy;
6. Rever o acesso à pista dupla na Rua Manaus, cruzamento da avenida Guaíra com rua Presidente Juscelino Kubitschek;
7. Melhorar acessos à rua Jacarezinho, das ruas José do Patrocínio e Terra Roxa;
8. Estudar acesso das vias à rua Jacarezinho, entre avenida Brasil e BR 467, conforme estabelecido no sistema viário, buscando o prolongamento das vias;
9. Melhorar o cruzamento da rua Fortaleza com rua Londrina;
10. Adequação da caixa da rua Gandhi;
11. Complementação de caixa e estruturação da avenida das Pombas.

4.1 - Nos distritos:

4.1.1 – Espigão Azul

1. Cruzamento das ruas “1”, “3” e “6”, melhorar o traçado das vias;
2. Cruzamento das ruas “1” e “4”, melhorar o traçado das vias.

ÍNDICE

TÍTULO I – FUNDAMENTAÇÃO

Capítulo I – Disposições Gerais

Capítulo II – Objetivo

Capítulo III – Definições, Conceitos

TÍTULO II – ESTRUTURA DO SISTEMA DE MOBILIDADE

Capítulo I – Sistema Rodoviário

Capítulo II – Sistemas Ferroviário e Aeroviário

Seção I – Sistema Ferroviário

Seção II – Sistema Aeroviário

TÍTULO III – SISTEMA VIÁRIO URBANO

Capítulo I – Vias Paisagísticas

Capítulo II – Ciclovias

Capítulo III – Ações Para Estruturação das Vias

Capítulo IV – Estacionamento em Áreas Públicas

Capítulo V – Eventos em Logradouros e ou Vias Públicas

TÍTULO IV – DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Capítulo I – Considerações Gerais

Capítulo II – Transporte Público Coletivo

Capítulo III – Transporte por Táxi

Capítulo IV – Transporte Rodoviário de Passageiros

Capítulo V – Transporte Escolar

Capítulo VI – Transportes Alternativos de Passageiros

Seção I – Moto-Táxi

Seção II – Embarque e Desembarque de Passageiros

Capítulo VII – Transporte Não Motorizado

Capítulo VIII – Transporte de Cargas

Seção I – Moto-Frete

Seção II – Pontos de Frete

Capítulo IX – Diretrizes Para Pólos Geradores de Tráfego

TÍTULO V – Diretrizes Para Programas Municipais

Capítulo I – Programa de Calçadas

Capítulo II – Programa de Arborização Urbana

Capítulo III – Programa de Distribuição Racional da Infraestrutura

Capítulo IV – Programa de Sinalização de Vias Públicas e Cursos D'Água

Capítulo V – Programa de Numeração Predial

Capítulo VI – Programa de Manutenção de Vias Públicas

Capítulo VII – Programa de Qualificação do Transporte Público

Capítulo VIII – Programa de Manutenção de Estradas Municipais

Capítulo IX – Programa de Educação e Segurança no Trânsito

TÍTULO VI – ESTRUTURA DE GESTÃO, PLANEJAMENTO, OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

TÍTULO VII – SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO, REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DO PLANO

TÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES FINAIS

ANEXOS – TABELAS

ANEXO V – CODIFICAÇÃO DAS ESTRADAS MUNICIPAIS PRINCIPAIS (EMP) E AÇÕES ESPECÍFICAS

ANEXO VI – PRINCIPAIS PONTOS DE CONFLITOS QUE REQUEREM SOLUÇÕES

ANEXOS – MAPAS

ANEXO I	MAPA DE CODIFICAÇÃO DAS ESTRADAS MUNICIPAIS PRINCIPAIS (EMP) NO MUNICÍPIO
ANEXO II	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NO MUNICÍPIO
ANEXO III	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NA CIDADE DE CASCAVEL
ANEXO IV	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NA SEDE DO DISTRITO DE ESPIGÃO AZUL
ANEXO IV	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NA SEDE DO DISTRITO DE JUVINÓPOLIS
ANEXO IV	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NA SEDE DO DISTRITO DE RIO DO SALTO
ANEXO IV	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NA SEDE DO DISTRITO DE SÃO JOÃO D'OESTE
ANEXO IV	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NA SEDE DO DISTRITO DE SÃO SALVADOR ANEXO IV –
	MAPA DE PONTOS DE CONFLITOS NA SEDE DO DISTRITO DE SEDE ALVORADA