

Plano de Mobilidade de Colombo



Produto 5 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana

Etapa 4 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana

Maio, 2022

Apresentação

O presente documento diz respeito ao **Produto 5 — Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana**, produzido na **Etapa 4** do processo de elaboração do **Plano de Mobilidade Urbana de Colombo**, decorrente do contrato n.º 158/2022, celebrado no dia 04 de abril de 2022, supervisionado pelo PARANACIDADE.

Sua organização está estruturada de forma a atender as solicitações presentes no **Termo de Referência (TR)** que orienta a elaboração do **Plano de Mobilidade Urbana de Colombo (PMU)**. Seu conteúdo versa sobre o Plano de Ações e Investimentos (PAI) e a Institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana de Colombo.

Prefeitura Municipal de Colombo

Helder Luiz Lazaratto
Prefeito Municipal

Alcione Luiz Giaretton
Vice-Prefeito Municipal

José Olívio Arcie
Gabinete do Prefeito

Elisângela Rena Beraldo
Secretaria Municipal de Assistência Social

Ademir Alberti Chaves Garcia
Secretaria Municipal da Administração

Jerônimo Strapasson
Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento

Onéias Ribeiro de Souza
Secretaria Municipal de Comunicação Social

Keli Coradin
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Keli Coradin
Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão

Alessandra da Silva
Secretaria Municipal da Fazenda

Plínio Toniolo Schmidt
Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Turismo e Trabalho

José Vicente de Lima
Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Ítalo Perini Neto
Secretaria Municipal de Obras e Viação

Marilda França Gimenes Zanoni
Secretaria Municipal de Saúde

Equipe Técnica Municipal (ETM)

Conforme Portaria n.º 260/2023.

José Olívio Arcie

Titular do Gabinete do Prefeito

Luiz Guilherme Covre de Marco

Suplente do Gabinete do Prefeito

Ademir Alberti Chaves Garci

Titular da Secretaria Municipal de Governo

Leonardo D'Agostin Wolff

Suplente da Secretaria Municipal de Governo

Lis Gracieli Albert

Titular da Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão

Oswaldo Tchaikovski Junior

Suplente da Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão

Keli Coradin

Titular da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

André Lucas Feliciano Ferreira

Suplente da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Jhonathan Phillip Cordeiro

Titular da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Narcelis Quinsler

Suplente da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Robério Marcolino Filho

Titular da Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Ildemar Luis Moro Vianna Junior

Suplente da Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Jerônimo Strapasson

Titular da Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento

José Ribeiro Junior

Suplente da Secretaria Municipal da Agricultura e Abastecimento

Italo Perini

Titular da Secretaria Municipal de Obras e Viação

Michelle Kowalski

Suplente da Secretaria Municipal de Obras e Viação

Valdir Ribeiro Netto

Titular da Secretaria Municipal de Obras e Viação

Vanderson Skowronski

Suplente da Secretaria Municipal de Obras e Viação

João Paulo Durao

Titular da Secretaria Municipal de Educação

William Jose Arcie

Suplente da Secretaria Municipal de Educação

Romualdo Uniczyski Filho

Titular da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Turismo e Trabalho

José Luiz Nogueira Binotto

Suplente da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Turismo e Trabalho

VERSÃO PRELIMINAR

Comissão Executiva (CE)

Conforme Portaria n.º 260/2023.

Keli Coradin

Titular da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

André Lucas Feliciano Ferreira

Suplente da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Ademir Alberti Chaves Garci

Titular da Secretaria Municipal de Governo

Leonardo D'Agostin Wolff

Suplente da Secretaria Municipal de Governo

Keli Coradin

Titular da Secretaria Municipal de Planejamento Orçamento e Gestão

Lis Gracieli Alberti

Suplente da Secretaria Municipal de Planejamento Orçamento e Gestão

Robério Marcolino Filho

Titular da Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Ildemar Luis Moro Vianna Junior

Suplente da Secretaria Municipal de Meio Ambiente

Jerônimo Strapasson

Titular da Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento

José Ribeiro Junior

Suplente da Secretaria Municipal da Agricultura e Abastecimento

Ítalo Perini

Titular da Secretaria Municipal de Obras e Viação

Michelle Kowalski

Suplente da Secretaria Municipal de Obras e Viação

Equipe Técnica Principal URBTEC™

Gustavo Taniguchi

Coordenador Geral | MSc Engenheiro Civil

Manoela Fajgenbaum Feiges

Coordenadora Adjunta | MSc Arquiteta Urbanista

Vicente Berardi Neto

Engenheiro Civil

Tiago Otto Martins

Engenheiro Civil

Vanessa Kerecz

Engenheira Civil

Altair Rosa

Dr. Engenheiro Ambiental

Luciane Leiria Taniguchi

MBA Esp. Advogada

Fabiane Baran Cargano

MSc Cientista Social

VERSÃO PRELIMINAR

Equipe Técnica Complementar URBTEC™

Alessandro Lunelli

Analista de Contrato | Arquiteto e Urbanista

Maria Eduarda Dircksen Aguiar

Arquiteta e Urbanista

Nathaly Louise Zalkoski

Arquiteta e Urbanista

Alceu Dal Bosco Junior

MSc Engenheiro Civil

Máximo Alberto S. Miquelles

Engenheiro Cartógrafo

Cecília Parolim Ferraz

Engenheira Cartógrafa

Arthur Ripka Barbosa

Geógrafo

Sérgio Luiz Zacarias

Jornalista

Matheus Rocha Carneiro

Jornalista

Rodrigo Otávio Fraga Peixoto de Oliveira

Engenheiro Civil

Paulo Dula Neto

Estagiário de Arquitetura e Urbanismo

Lumi Dodo

Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

Hellen Fracaro

Estagiária de Engenharia Civil

Gabriela Simm Stanga

Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

Sumário

1. Introdução	13
2. Plano de Ações e Investimentos — PAI	14
2.1. Metodologia para o Plano de Ações e Investimentos — PAI	14
2.2. Detalhamento das Ações	20
2.2.1. Sistema Viário e Circulação Geral	21
2.2.2. Modos Motorizados Coletivos	48
2.2.3. Modos Motorizados Individuais	52
2.2.4. Modos Não Motorizados	55
3. Estrutura Administrativa e Organizacional e Monitoramento do PMU	67
3.1. Estruturação dos Processos para as ações de Curto e Médio prazo	68
3.2. Estruturação da Secretaria de Mobilidade e Trânsito	75
4. Institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana	77
4.1. Fixação de Periodicidade e Monitoramento para o Plano	77
4.2. Instrumentos Técnico-Legais para o Ordenamento da Mobilidade Urbana	79
4.2.1. Lei do Plano de Mobilidade Urbana	80
4.2.2. Lei do Sistema Viário Básico	96
4.2.3. Decreto que Regulamenta a Construção, Reconstrução e Conservação de Calçadas ..	125
4.2.4. Decreto que Disciplina o Tráfego de Caminhões e o Serviço de Carga e Descarga no Perímetro Urbano	144
4.2.5. Decreto que Regulamenta o Sistema de Transporte Individual	149
4.2.6. Sistemas Integrados de Transporte Coletivo	155
4.2.7. Sistemas Estruturais de Transporte Coletivo de Média e Alta Capacidade	155
4.2.8. Modelo Tarifário para o Transporte Coletivo Urbano	155

5. Próximos Passos.....	156
6. Referências.....	157

VERSÃO PRELIMINAR

Índice de Figuras

Figura 1 — Divisão de Diretrizes, Propostas e Ações por Temáticas	20
Figura 2 — Fluxograma geral dos processos	70
Figura 3 — Exemplo do processo para readequação dos estacionamentos públicos	71
Figura 4 — Exemplo do processo para pavimentação de via	72
Figura 5 — Exemplo do processo para adoção de faixas exclusivas de transporte público coletivo na Estrada da Ribeira	73
Figura 6 — Exemplo do processo para identificação e implementação de rotas acessíveis.....	74
Figura 7 — Monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de Colombo.....	77
Figura 8 — Pacto da elaboração e execução do PMU.....	78

Índice De Quadros

Quadro 1 — Modelo de preenchimento do Plano de Ações e Investimentos	19
Quadro 2 — Detalhamento das Ações – Sistema Viário e Circulação Geral	23
Quadro 3 — Detalhamento das Ações – Modos Motorizados Coletivos	49
Quadro 4 — Detalhamento das Ações – Modos Motorizados Individuais.....	53
Quadro 5 — Detalhamento das Ações – Modos Não Motorizados.....	56
Quadro 6 — Detalhamento das Estruturas Administrativas e Organizacionais relacionadas ao cenário atual.....	69
Quadro 7 — Possíveis necessidades para gestão do Plano de Mobilidade	76

Siglas

AMEP — Agência de Assuntos Metropolitanos no Paraná
ATTCs — Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado
CBUQ — Concreto Betuminoso Usinado a Quente
CGM — Custo Médio Gerencial
CMU — Conselho Municipal de Mobilidade Urbana
CNPJ — Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas
CONTRAN — Conselho Nacional de Trânsito
CPF — Cadastro de Pessoas Físicas
CRLV — Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
DER — Departamento de Estradas de Rodagem
DNIT — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
ETM — Equipe Técnica Municipal
GPS — Sistema de Posicionamento Global
IGP-M — Índice Geral de Preços do Mercado
LED — *Light Emitting Diode*
LUOS — Lei de Uso e Ocupação do Solo
NBR — Norma Técnica Brasileira
PAI — Plano de Ações e Investimentos
PDM — Plano Diretor Municipal
PMU — Plano de Mobilidade Urbana
SEDUH — Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação
SEMCS — Secretaria Municipal de Comunicação
SEMED — Secretaria Municipal de Educação
SEMOV — Secretaria Municipal de Obras e Viação
SEPLAN — Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão
SINAPI — Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil
TR — Termo de Referência
URBS — Urbanização de Curitiba S/A

1. Introdução

O presente relatório se refere à consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Colombo, abrangendo o Plano de Ações e Investimentos (PAI), os anteprojetos de minuta de lei, representativos da institucionalização das normatizações necessárias no âmbito da mobilidade, bem como as sugestões de adequação da estrutura administrativa municipal com vistas à gestão da mobilidade e do trânsito.

O conteúdo aqui disposto remete ao detalhamento apresentado na etapa anterior de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Colombo — Diretrizes e Propostas —, retomando as proposições firmadas junto à Equipe Técnica Municipal (ETM) e sociedade civil, em especial a partir da realização dos eventos técnicos e participativos registrados no Relatório de Atividades 3. Tal retomada tem por objetivo associar as ações propostas aos indicadores de execução, possíveis fontes de investimento e prazos, de forma a orientar o atingimento das diretrizes definidas em prol da efetivação do Plano de Mobilidade.

Ademais, em relação à institucionalização do Plano, são apresentados os anteprojetos de minuta de lei elaborados em conformidade com as determinações do Termo de Referência (TR), assim como demais minutas tidas como necessárias, em comum acordo com a ETM.

Dessa forma, esse relatório se organiza nos seguintes capítulos:

- (i) Plano de Ações e Investimentos (PAI) — retoma as Diretrizes, Propostas e Ações definidas no Produto 04, estabelecendo prazos de execução, responsabilidades, características, custos estimados e possíveis fontes de recursos.
- (ii) Estrutura Administrativa e Organizacional — indica possíveis alterações na estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de Colombo, de forma a aprimorar a capacidade de gestão sobre as temáticas abordadas no Plano de Mobilidade Urbana.
- (iii) Institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana — contém os anteprojetos de minuta de lei e decretos das normatizações resultantes do Plano de Mobilidade.

2. Plano de Ações e Investimentos — PAI

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é um conjunto de medidas e diretrizes estabelecidas pela Lei Federal nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), com o objetivo de promover a integração e eficiência dos sistemas de transporte urbano, visando a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Uma das principais determinações da lei é que o Plano de Mobilidade tenha um horizonte temporal de 10 anos e necessite de revisão após esse período. Essa exigência é importante para garantir que o planejamento seja sempre atualizado e adequado às mudanças na realidade urbana, como os pontos destacados no prognóstico do Plano — o crescimento demográfico e as novas demandas de transporte, por exemplo.

Para cumprir esse requisito, foi elaborado o Plano de Ações e Investimentos (PAI) com o objetivo de orientar a abordagem estratégica das ações propostas pelo Plano de Mobilidade de Colombo dentro do prazo estipulado. O PAI contém informações essenciais, como estimativas de custos, prazos de execução, prioridades e entidades responsáveis, o que torna mais fácil compilar, interpretar e consultar as propostas. Neste sentido, será apresentada a metodologia utilizada para sua estruturação e, posteriormente, o detalhamento das ações.

2.1. Metodologia para o Plano de Ações e Investimentos — PAI

O Plano de Ações e Investimentos (PAI) é um conjunto de ações e investimentos prioritários que caracterizam o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) em Colombo. O detalhamento das ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana de Colombo é essencial para que se possa direcionar os investimentos e a execução das medidas previstas na etapa anterior. Dessa forma, a cada ação proposta, são associadas informações que detalham o seu escopo, a sua prioridade, a sua extensão, a sua característica e a sua responsabilidade. Além disso, o custo estimado para a ação é informado, juntamente com possíveis fontes de recurso que possam ser utilizadas.

É importante também que se estabeleça um prazo de execução para cada ação, de forma a garantir que elas sejam implementadas dentro de um cronograma adequado e que permita atingir os objetivos definidos pelo Plano de Mobilidade. Para acompanhar o

andamento das ações, um indicador de monitoramento é definido para cada uma delas, o que permite avaliar o seu progresso e identificar eventuais desvios em relação aos resultados esperados.

Ressalta-se nesse âmbito — assim como citado previamente no Produto 04 — a necessidade de desvincular os conceitos de prazo de execução e de prioridade. Entende-se que ações prioritárias são determinadas com base em critérios técnicos, se referindo à maiores impactos na mobilidade urbana, enquanto os prazos de execução são reflexo da capacidade de gestão municipal e da articulação política implicada nas intervenções a serem realizadas. Sendo assim, entende-se que ações de prioridade elevada não necessariamente tem prazos reduzidos, visto que a complexidade da ação também tem grande influência sobre sua conclusão.

Além disso, cada ação é correlacionada com as demais ações propostas pelo Plano de Mobilidade, de forma a garantir a sua integração e a sua complementaridade. Essa correlação permite identificar sinergias entre as ações, o que pode resultar em uma implementação mais eficiente.

Os elementos que compõem o detalhamento das ações no PAI são:

- **Abrangência:** detalha a localização territorial da ação, ou seja, onde a intervenção será realizada. É importante que a abrangência seja clara e específica. Alguns exemplos de informações que podem constar na abrangência são: nome da rua, bairro, cidade, estado, ponto de referência, entre outros;
- **Prioridade:** indicador que determina a importância das ações propostas pelo Plano de Mobilidade em relação umas às outras. A definição das ações prioritárias deve ser baseada em critérios técnicos que considerem os maiores impactos na mobilidade urbana. No entanto, os prazos de execução das ações também devem ser levados em conta, uma vez que refletem a capacidade de gestão municipal e a articulação política envolvida nas intervenções a serem realizadas. Por essa razão, é importante ressaltar que ações de prioridade elevada não necessariamente têm prazos reduzidos, já que a complexidade da ação também pode influenciar a sua conclusão. A escala de prioridade é informada na escala de 1 a 3 a prioridade da ação, sendo (1) prioridade alta, (2) média e (3) baixa, conforme já estabelecido em cada ação no Produto 4 — Diretrizes e Propostas;

- **Característica:** classifica a ação de acordo com sua natureza. Conforme especificado no Termo de Referência, as quatro categorias são Física, Operacional, Gerencial e Comportamental. Ações físicas envolvem intervenções no espaço urbano, como implantação de infraestrutura para ciclistas e pedestres. Ações operacionais envolvem alterações no funcionamento do sistema de transporte, como mudanças em horários de ônibus. Ações gerenciais envolvem mudanças na gestão do sistema de mobilidade, como criação de um departamento específico para mobilidade. Ações comportamentais envolvem campanhas educativas para conscientização da população sobre a importância da mobilidade urbana;
- **Extensão/quantidade:** uma medida física que indica a dimensão da intervenção que será realizada, ou quantidade. Geralmente é medida em metros, mas pode variar de acordo com a ação proposta. Por exemplo, para uma ação de implantação de ciclovias, a extensão pode ser medida em metros, enquanto para uma ação de readequação de calçadas, a extensão pode ser medida em metros quadrados. Já para a implementação de uma rotatória, por exemplo, é medida a quantidade (uma interseção);
- **Responsabilidade:** indica a entidade responsável pela execução da ação. Pode estar relacionada na estrutura administrativa da Prefeitura, instituição pública, privada ou terceiro setor;
- **Custo Estimado:** estimativa do valor necessário para a execução de uma determinada ação. Para determinar esse valor, neste plano, foram considerados alguns métodos como: (i) a análise de contratos vigentes na Prefeitura com escopo semelhante de trabalho, que fornecem uma noção do valor praticado para serviços similares, (ii) pesquisa de licitações similares no estado do Paraná; (iii) consulta à tabela SINAPI, uma ferramenta que fornece valores de referência para diferentes tipos de serviços e materiais, sendo importante referência para a elaboração de orçamentos e estimativas de custos em obras públicas e privadas e (iv) o custo médio gerencial de obras estipulado pelo DNIT, que é uma estimativa média dos valores praticados em obras de infraestrutura em todo o Sul do país. Ressalta-se que, caso necessário, foi realizada a atualização da inflação utilizando como referência o índice IGP-M, visto que a referência orçamentária da metodologia adotada se refere ao mês de março de 2023. Pode haver grande variação de valores

a depender do momento da elaboração dos projetos executivos cabíveis. Algumas ações não demandam necessariamente de investimentos adicionais além das receitas usuais destinadas à manutenção dos serviços rotineiros do poder público. Sendo assim, em alguns casos poderá aparecer no campo de custo da tabela a indicação de “despesa corrente”. Informações mais detalhadas sobre a metodologia utilizada foram incluídas no item 2.2;

- **Possíveis Fontes de Recurso:** indica possíveis fontes de recurso que podem ser utilizadas para financiar a ação. Pode incluir recursos próprios da Prefeitura Municipal de Colombo, recursos governamentais, recursos provenientes de parcerias público-privadas ou financiamentos;
- **Prazo de Execução:** indica o tempo necessário para a execução da ação. É importante que o prazo seja realista e esteja alinhado com capacidade de gestão municipal, assim como com as atividades preliminares à execução da ação, considerando, por exemplo necessidades de articulação com outras entidades. A definição do prazo deve levar em consideração a complexidade da ação. Como horizontes temporais convencionam-se curto (0 a 3 anos), médio (3 a 5 anos) e longo (mais que 5 anos);
- **Indicador de monitoramento:** elemento que permite acompanhar a meta e avaliar a efetividade das ações propostas. É um instrumento que ajuda a medir o progresso e o desempenho das iniciativas planejadas, fornecendo informações sobre o alcance das metas e objetivos estabelecidos no plano. O indicador pode ser quantitativo ou qualitativo, e deve ser escolhido de acordo com a natureza e objetivos da ação. Ele pode medir aspectos como redução de tempo de deslocamento, aumento de acessibilidade, redução de congestionamentos, entre outros. O monitoramento dos indicadores deve ser realizado regularmente, permitindo uma avaliação contínua das ações implementadas;
- **Meta:** definição clara e objetiva do que se espera alcançar com a ação proposta. Deve ser uma declaração específica, mensurável e alcançável. A meta deve estar alinhada com a visão e os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana, e deve ser relevante para a melhoria da mobilidade urbana. Algumas metas podem ser, por exemplo, a redução do tempo médio de deslocamento dos usuários de transporte

público em determinada rota, o aumento do número de viagens realizadas por bicicleta em um determinado trecho ou a diminuição de acidentes de trânsito em determinada rua. As metas devem ser monitoradas e avaliadas periodicamente, para que se possa verificar se estão sendo alcançadas e se é necessário ajustar ações ou prazos para que sejam atingidas;

- Correlação: identificação de correlações da ação proposta com outras ações do Plano de Mobilidade Urbana. Essa análise permite identificar possíveis sinergias entre as ações, o que pode resultar em uma implementação mais eficiente e integrada do plano como um todo.

É importante ressaltar que as ações que apresentam prazo estipulado como "longo" não contarão com indicadores, metas e custos estimados. A complexidade inerente ao tempo de execução dessas ações dificulta a precisão desses dados no momento da elaboração do plano. Ademais, a definição desses elementos dependerá do sistema de monitoramento do plano, que permitirá a avaliação contínua do progresso das ações e a realização de ajustes necessários ao longo do tempo. O objetivo principal é assegurar que as ações sejam implementadas de forma efetiva, sempre considerando as necessidades e demandas da população, em um cenário que, por vezes, ainda não é conhecido.

O Quadro 1 apresenta o modelo de preenchimento do Plano de Ações e Investimentos do PMU de Colombo, conforme definido durante a Etapa 1, bem como na Reunião de Capacitação 3.

Quadro 1 – Modelo de preenchimento do Plano de Ações e Investimentos

Diretriz												
Código		Nº da diretriz										
Título		Título da diretriz										
Proposta												
Código		Nº da proposta										
Título		Título da proposta										
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fonte de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
Código da ação. Letra A, seguida do código da proposta, seguido do número da ação. (Ex. A.1.1.1).	Título e intenção da ação.	Abrangência territorial, quando houver.	Nível de prioridade, sendo: 1 - Alta, 2 - Média e 3 - Baixa. Prioridade definida a partir da leitura técnica e da avaliação dos Municípios a partir das Oficinas Comunitárias.	Informada entre Intervenções Físicas, Medidas Operacionais, Medidas Gerenciais ou Medidas Comportamentais.	Dimensão ou quantidade da intervenção.	Departamento, órgão ou entidade responsável pela execução da ação.	Valor previsto para a execução da ação.	Indica possíveis fontes de recurso que podem ser utilizadas para financiar a ação.	Indica um prazo de execução, sendo: Curto - 0 a 3 anos, Médio - 3 a 6 anos e Longo - mais que 5 anos.	Forma de avaliação contínua das ações implementadas.	Indica um objetivo programático a ser atingido com base na prioridade e no prazo de execução da ação.	Indicação de outras ações do Plano em que há correlação.

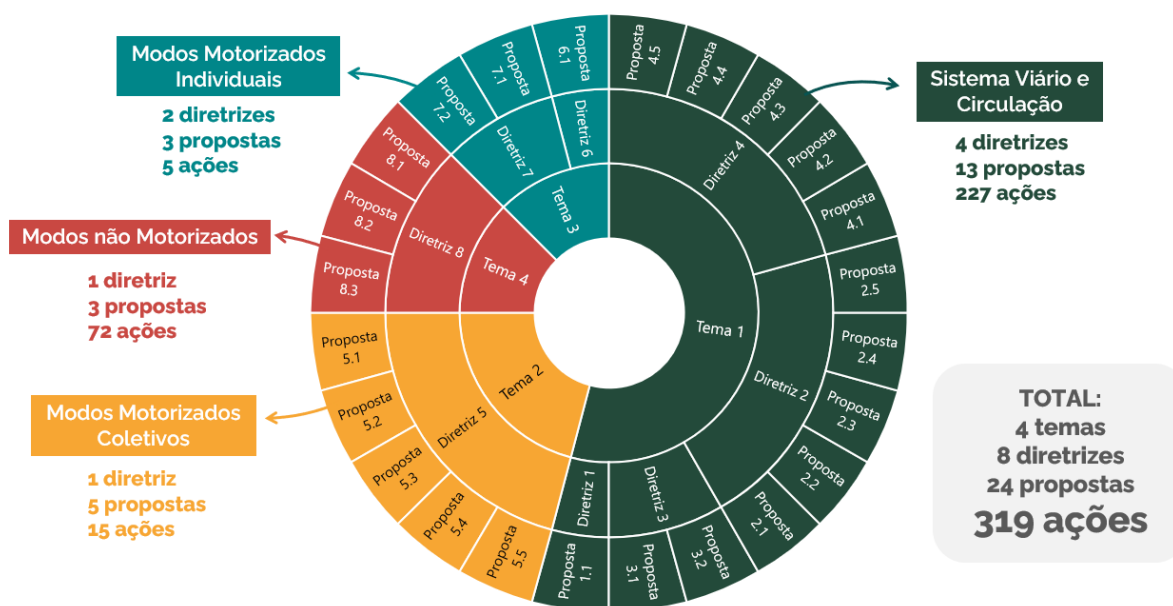
Fonte: URBTEC™ (2023).

2.2. Detalhamento das Ações

O presente capítulo apresenta o detalhamento das ações propostas nos moldes da estrutura ilustrada anteriormente. Para tanto, opta-se pela divisão por temáticas, em conformidade com o definido no Produto 04, sendo que cada temática abrange um conjunto específico de diretrizes, propostas e ações:

- I. Sistema Viário e Circulação Geral — 4 diretrizes, 13 propostas e 227 ações;
- II. Modos Motorizados Coletivos — 1 diretriz, 5 propostas e 15 ações;
- III. Modos Motorizados Individuais — 2 diretrizes, 3 propostas e 5 ações;
- IV. Modos Não Motorizados — 1 diretriz, 3 propostas e 72 ações.

Figura 1 — Divisão de Diretrizes, Propostas e Ações por Temática



Fonte: URBTEC™, 2023.

As diretrizes com maior quantidade de ações de curto prazo são a "Aprimoramento da segurança viária do município" e "Ampliação da participação do transporte público coletivo na matriz de deslocamentos". Já a diretriz com maior quantidade de ações de médio prazo é a "Reestruturação Municipal do sistema viário e organização da circulação geral". Além disso, é possível notar que as ações de médio prazo apresentam custos mais elevados do que as ações de curto prazo, com exceção da "Ampliação da participação do transporte público coletivo na matriz de deslocamentos" que possui um custo estimado significativo para uma única ação de curto prazo. A diretriz com maior porcentagem de

custo estimado é "Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal", com 42,89% do total do valor do plano.

2.2.1. Sistema Viário e Circulação Geral

Esta temática se refere ao sistema viário básico do município de Colombo, com o objetivo de abranger soluções de ordenamento do tráfego, diminuindo conflitos e ampliando a fluidez da circulação. Desta forma, contempla intervenções de maior escala e impacto, na forma de intervenções físicas de influência estrutural sobre o sistema viário.

O Quadro 2 apresenta o detalhamento das diretrizes, propostas e ações internas à temática. É importante destacar, nesse sentido, as principais fontes de informação para estimativa de custos das ações. Para a Diretriz 1 — Reestruturação do sistema viário e de circulação intermunicipal, entendeu-se que os custos estimados partem de despesas correntes da Prefeitura Municipal de Colombo. Já para se estimar os custos das ações previstas na Diretriz 2 — Reestruturação Municipal do Sistema Viário e Organização da Circulação Geral e na Diretriz 3 — Aprimoramento da infraestrutura viária do município, foram utilizados dados do Custo Médio Gerencial (CGM), fornecidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2023). Esse material considera custos de: (i) a implantação de novas vias (incluindo extensão e implantação de diretrizes viárias), (ii) duplicação de vias existentes, (iii) implantação de faixas adicionais (como readequação geométrica de interseções), (iv) requalificação de vias, (v) recuperação de pavimento e (vi) pavimentação de vias.

Além disso, os custos associados à sinalização horizontal e vertical foram estimados em 2% do valor total da pavimentação de vias, após análise de licitações que permitiram identificar a porcentagem que os serviços de sinalização representam em relação ao valor total de uma obra de pavimentação, bem como por meio do custo estimado para projetos hipotéticos de urbanização e infraestrutura básica de loteamentos para avaliação de glebas urbanas através do método involutivo, proposto por Costa e Mello (2017). Essa estimativa é aplicável às ações previstas nesta diretriz, como a implantação de sentido único, adequações de interseções e adoção de binários.

Além disso, o Custo Médio Gerencial (CGM) também considera o custo para construção de pontes e viadutos, que foi utilizado para estimar os custos das ações de implementação de

interseção em desnível. A estimativa dos custos para implantação de sistema de semáforos foi baseada em busca documental. Por fim, foram utilizados dados do PARANACIDADE (PARANAINTERATIVO, 2023) para o serviço de construção de passeios, com destaque para os custos relacionados a Paisagismo/Urbanismo, Meio-Fio e Revestimento.

Por fim, em relação à ação de estacionamento rotativo com destino da receita para o financiamento da mobilidade e ações para segurança viária, de acordo com um estudo contratado pela Prefeitura do Município de Colombo, os custos iniciais para a implementação em dois setores (Centro e Maracanã) são estimados em cerca de R\$ 600.000,00, enquanto a manutenção mensal é estimada em R\$ 90.000,00.

Para a Diretriz 4 — Aprimoramento da Segurança Viária no Município, a estimativa de custos para o procedimento de Operação Escola foi calculada levando em consideração os serviços de sinalização horizontal e vertical, bem como o salário de um Guarda Municipal com a função de trânsito. Para a readequação de faixas de pedestre e travessias elevadas, foram utilizados os dados fornecidos pelo PARANACIDADE (PARANAINTERATIVO, 2023), que estimam o custo para a construção de Travessia Elevada e execução da Faixa de Sinalização Horizontal. Já para a implementação de iluminação em LED ou a instalação de novos postes de iluminação, foi realizada uma estimativa com base na análise de algumas licitações em nível regional.

Quadro 2 – Detalhamento das Ações – Sistema Viário e Circulação Geral

Diretriz												
Código	1											
Título	Reestruturação do sistema viário e de circulação intermunicipal											
Proposta												
Código	1.1											
Título	Promoção de integração regional por meio do contorno norte											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.1.1.1	Articular a implementação de interconexão de trevo completo na PR-417 x Contorno Norte	—	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEDUH e SEPLAN	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Fase do projeto executivo da interseção (Projeto finalizado? Sim ou Não)	Projeto executivo finalizado	—
A.1.1.2	Acompanhamento do município com as fases de aprovação e execução do projeto do Contorno Norte	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEDUH, SEPLAN e SEMOV	Despesa corrente	—	Ação contínua	—	—	—
A.1.1.3	Pleitear a mitigação dos impactos decorrentes da implantação do Contorno Norte	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	Nova estrutura proposta	Despesa corrente	—	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.1.1.4	Alinhamento das Diretrizes Viárias Metropolitanas junto à AMEP	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEDUH e SEPLAN	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Fase do caderno técnico a ser submetido à CTSV (Caderno finalizado? Sim ou Não)	Caderno técnico finalizado e submetido à CTSV	—
Diretriz												
Código	2											
Título	Reestruturação municipal do sistema viário e organização da circulação geral											
Proposta												
Código	2.1											
Título	Promoção de integração entre a área rural e a área urbana											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.1.1	Estruturação do eixo composto pela Rua Rafael Francisco Greca e Rua Padre Domingos Marine	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	8.440 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 14.600.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via executada	100% da via executada no prazo	Ações 8.1.2; 8.3.3; 5.2.3 e 8.3.1; Proposta 3.1
A.2.1.2	Estruturação do eixo composto pela Rua José Strapasson, Rua João Strapasson Sobrinho e Rua Orlando Cecon	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	15.330 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 26.600.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via executada	100% da via executada no prazo	Ações 8.1.2; 8.3.3; 5.2.3 e 8.3.1; Proposta 3.1
A.2.1.3	Estruturação da Rua Vicente Betinarde	—	2 — Média	Intervenções Físicas	3.960 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 6.900.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via executada	100% da via executada no prazo	Ações 8.1.2; 8.3.3; 5.2.3 e 8.3.1; Proposta 3.1

Proposta												
Código	2.2											
Título	Promoção de conexões e integração intraurbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.2.1	Extensão das Rua João Agripino Tosin, Rua Hemenegildo Tosin e Rua José Cavassin	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	1.150 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 2.000.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.2	Extensão da Rua Paschoa Lazarotto Toniolo e da Rua Abran Milani	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	440 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 760.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.3	Extensão da Rua Alexandre Andretta	—	2 — Média	Intervenções Físicas	80 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 140.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.4	Extensão da Rua Vitória Régia e conexão da Rua Vicente Schena à Rua Francisco Caetano Coradim	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	615 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.100.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.5	Conexão da Rua Olímpio Cardoso à Rua Marialva	—	2 — Alta	Intervenções Físicas	510 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 890.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.6	Extensão da Rua Paulo Fravo	—	2 — Média	Intervenções Físicas	135 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 240.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.7	Extensão da Rua João D'agostin	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	2.345 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 4.100.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.8	Conexão da Rua Sebastião José de Souza à Rua Ângelo Milani	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1.110 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.900.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.9	Conexão da Rua Gabriel Ferreira à Rua Antônio Fracaro	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1.070 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.900.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.10	Extensão da Rua Maria Lurdes Pereira Faria e adequação da Rua Terezinha de Jesus Lopes	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	2.270 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 4.000.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.11	Extensão da Rua Maximiliano Fontoura da Silva	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	310 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 540.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.12	Conexão da Rua João D'Agostin à Rua São Tomas de Aquino	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	55 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 100.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.13	Extensão da Rua Pedro Strapasson	—	2 — Média	Intervenções Físicas	310 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 540.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.14	Extensão da Rua Francisco Camargo	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	365 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 630.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—

Proposta												
Código	2.2											
Título	Promoção de conexões e integração intraurbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.2.15	Conexão da Rua Maria Itália Fidelis à Rua Francisco Camargo	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	200 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 350.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.16	Extensão da Rua Venâncio Trevisan, até a Rua Francisco Nodari	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	140 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 250.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.17	Extensão da Rua Venâncio Trevisan, até a Rua Faustino André Johnson	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	360 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 630.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.18	Conexão da Rua Padre Francisco Bonato, até a Rua Vereador Pio José Broto	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	310 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 540.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.19	Conexão da Rua Mário Mendes à Travessa dos Trabalhadores	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	120 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 210.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.20	Extensão da Rua Padre Domingos Marine	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	440 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 770.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.21	Conexão da Rua da Carnaúba à Rua do Juazeiro	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	125 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 220.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.22	Conexão da Rua da Arara à Rua do Avestruz e à Rodovia da Uva	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	2.340 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 4.100.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.23	Conexão da Rua Elpidio D'Agostin à Rua Padre Domingos Marine	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	1.640 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 2.800.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.24	Extensão da Rua Antônio Serafim	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	905 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.600.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.25	Extensão da Rua do Pintassilgo	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	200 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 350.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.26	Conexão da Rua Frederico D'Agostin à Rua Feres Felipe Daher	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	230 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 400.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.27	Conexão da Rua Romano Mocelin à Avenida Santos Dumont	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	535 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 930.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.28	Conexão da Rua Rio Paranapanema à Rua Alberto Kubis	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	200 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 350.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.29	Conexão da Rua Ângela Tereza Ceccon Corleto à Rua Osvaldo Strapasson Vicentin	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	15 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 30.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—

Proposta												
Código	2.2											
Título	Promoção de conexões e integração intraurbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.2.30	Extensão da Rua Oswaldo Strapasson Vicentin	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	125 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 220.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.31	Conexão da Rua Mario Muller à Rua Prefeito João Batista Stocco	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	365 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 640.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.32	Conexão da Rua das Bananeiras à Rua Antônio Kamaroski	—	2 — Média	Intervenções Físicas	235 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 410.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.33	Conexão da Rua das Violetas à Rua Inácio Torques	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	375 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 660.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.34	Conexão da Rua Marcos Cardoso até a Rua Francisco Caetano Coradim	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1045 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.800.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.35	Conexão da Rua Luiz Gulin à Rodovia da Uva	—	2 — Média	Intervenções Físicas	230 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 400.000,00	Recurso Municipal e Estadual	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.36	Conexão da Rua Pedro Gonsi à Rua Inês Canha Machioski	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	455 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 790.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.37	Conexão da Rua Mário Muller à Rua Prefeito João Batista Stocco	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	135 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 240.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.38	Conexão da Rua Gaspar Kania à Rua Ary Cardoso da Silva	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	20 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 40.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.39	Extensão da Rua João Pinto Martins	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	155 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.40	Conexão da Rua Ângelo Basseti à Rua Arlindo Andreta	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	110 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 200.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.41	Conexão da Rua Maiorca à Rua Coimbra	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	155 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.42	Conexão da Rua Roseli Pansolin Alberti à Rua Ângelo Tognato	—	2 — Média	Intervenções Físicas	120 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 210.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.43	Conexão da Travessa Mallet à Rua Sertaneja	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	70 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 130.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.44	Extensão da Rua Roncador	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	250 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 440.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—

Proposta												
Código	2.2											
Título	Promoção de conexões e integração intraurbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.2.45	Extensão da Rua Goiere até a Rua Londrina	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	635 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.100.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.46	Extensão da Rua Luiza Guarise Tosin	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	290 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 510.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.47	Implantação da Rua Carambei, entre a Rua Atalaia e a Rua Jaguariaiva	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	905 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.600.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.48	Conexão da Rua Elpidio D'Agostin à Rua Antônio Chemin	—	2 — Média	Intervenções Físicas	135 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 240.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.49	Conexão com a Rua Florindo Trevisan	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	160 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 277.350,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.50	Conexão da Rua Lago Tumuri à Rua Pedro Rosário	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	60 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 110.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.51	Extensão da Rua Alípio da Silva	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	25 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 50.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.52	Conexão com a Rua Lago Itaipu	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	465 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 806.100,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.53	Conexão da Rua Lago Passauna à Rua Madre Maria Avosani	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	185 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 330.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.54	Conexão da Rua Madre Maria Avosani à Rua Maria Geronosso do Rosário	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	900 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.600.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.55	Conexão da Rua Madre Maria Avosani à conexão da Rua Maria de Lurdes Pereira de Faria à extensão da Rua João D'Agostin	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	55 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 100.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.56	Extensão da Rua Lago Santa Clara à conexão da Rua Lago Passauna à Rua Madre Maria Avosani	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	1050 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.800.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.2.57	Conexão da Rua Maria de Lurdes Pereira de Faria à extensão da Rua João D'Agostin	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	135 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 240.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.58	Conexão com a Rua Maria de Lourdes Pereira de Faria	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	505 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 880.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—

Proposta												
Código	2.2											
Título	Promoção de conexões e integração intraurbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.2.59	Extensão da Rua Alcide Nilton Motin	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	145 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 260.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.60	Conexão da Rua Milão à Rua Florença	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	80 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 140.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.61	Conexão da Rua Remaldo Dambyski à Rua Fortunado Taverna	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	105 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 190.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.62	Implantação da Rua Manoel Prestes	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	600 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.000.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.63	Implantação da Travessa José Simioni	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	45 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 80.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.64	Implantação da Rua Luiza Frazon	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	125 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 220.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.65	Conexão da Rua Antonio Amilton Trevisan à Rua Honesta de Souza Rausis	—	2 — Média	Intervenções Físicas	520 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 910.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.66	Conexão da Rua Um à Rua Julidith Schulga e à Rua Ozório Strapasson	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	170 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 300.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.67	Implantação da Rua Domingues Marques Bonfim	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	220 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 390.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.2.68	Extensão da Rua Presidente Juscelino Kubitshek	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	215 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 380.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—

Proposta												
Código	2.3											
Título	Aprimoramento da circulação em áreas de grande concentração de fluxo											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.3.1	Adoção do eixo binário Rua José Leal Fontoura x Rua Francisco Camargo e adequação das suas interseções	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1530 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 870.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Binário implementado e operante? (Sim ou Não)	Início da operação do binário até o prazo	—
A.2.3.2	Implantação de sentido único na Rua do Rosário	Trecho compreendido entre a Rua José Leal Fontoura e a Rua Antônio Puppi	1 — Alta	Medidas Operacionais	140 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Sentido único implementado e operante? (Sim ou Não)	Início da operação do sentido único até o prazo	—
A.2.3.3	Adoção do eixo binário Rua Cascavel x Rua Gênésio Moreschi e adequação das suas interseções	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	4.370 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 160.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Binário implementado e operante? (Sim ou Não)	Início da operação do binário até o prazo	—
A.2.3.4	Adoção do eixo binário Rua Darwin x Rua Huxley e adequação das suas interseções	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	2.770 metros	SEMOV, SEDUH, SEPLAN e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Binário implementado e operante? (Sim ou Não)	Início da operação do binário até o prazo	—
A.2.3.5	Elaboração de estudo de viabilidade técnica e financeira da Municipalização do trecho urbano da Estrada da Ribeira	—	2 — Média	Medidas Gerenciais	—	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	Despesa corrente	—	Médio (3 a 5 anos)	Estudo realizado e aprovado? (Sim ou Não)	Aprovação do estudo até o prazo	Ações 5.2.1; 5.2.2; Proposta 2.3
A.2.3.6	Elaboração de estudo de viabilidade técnica e financeira da Municipalização do trecho urbano da Rodovia da Uva	—	2 — Média	Medidas Gerenciais	—	Nova estrutura proposta	Despesa corrente	—	Longo (mais que 5 anos)	Estudo realizado e aprovado? (Sim ou Não)	Aprovação do estudo até o prazo	Ações 5.2.1; 5.2.2; Proposta 2.3
A.2.3.7	Adequação da interseção da Estrada da Ribeira x Av. Colombo	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 180.000,00	Recurso Municipal e Federal	Curto (0 a 3 anos)	Adequações geométricas, operacionais e de sinalização realizadas? (Sim ou Não)	Início da operação da interseção adequada até o prazo	Ação 2.2.2.
A.2.3.8	Adequação da interseção da Rua Luiz Carlos de Lima x Av. São Gabriel	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Adequações geométricas, operacionais e de sinalização realizadas? (Sim ou Não)	Início da operação da interseção adequada até o prazo	—

A.2.3.9	Adequação da interseção da Rua da Pedreira x Av. Londres	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 60.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Adequações geométricas, operacionais e de sinalização realizadas? (Sim ou Não)	Início da operação da interseção adequada até o prazo	—
A.2.3.10	Adequação da interseção da Rua Abel Scuissiato x Rua Dilceu Antônio Valente	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 60.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Adequações geométricas, operacionais e de sinalização realizadas? (Sim ou Não)	Início da operação da interseção adequada até o prazo	—
A.2.3.11	Implementação de interseção em desnível na Rod. BR-476 x Rua Presidente Faria	—	2 — Média	Medidas Operacionais	1 interseção	Nova estrutura proposta	R\$ 46.700.000,00	Recurso Municipal e Federal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.3.12	Implementação de interseção em desnível na Rua Abel Scuissiato x Estrada da Ribeira	—	2 — Média	Medidas Operacionais	1 interseção	Nova estrutura proposta	R\$ 28.000.000,00	Recurso Municipal e Federal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	—
A.2.3.13	Implementação de rotatória na Estrada na Ribeira x Rua do Carvalho	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 810.000,00	Recurso Municipal e Federal	Médio (3 a 5 anos)	Rotatória implementada? (Sim ou Não)	Implementar rotatória no prazo	—
A.2.3.14	Implementação de semáforo na interseção da Rua Araribóia x Rua Abel Scuissiato	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEGOV e SEDUH	R\$ 70.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Semáforo implementado e operante? (Sim ou Não)	Início da operação do semáforo até o prazo	—
A.2.3.15	Implementação de semáforo na interseção da Rua Pedro Strapasson x Rua Alcide Nilton Motin e Rua Pedro Strapasson x Rua Antônio Silveiro da Veiga	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEGOV e SEDUH	R\$ 70.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Semáforo implementado e operante? (Sim ou Não)	Início da operação do semáforo até o prazo	—

Proposta												
Código	2.4											
Título	Reestruturação do Sistema Viário do entorno do Terminal Roça Grande											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.4.1	Implementação de rotatória na Rua Adélio Corrêa x Rua Gustavo Nass	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 810.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Rotatória implementada? (Sim ou Não)	Implementar rotatória no prazo	—
A.2.4.2	Implementação de rotatória na Rua Gustavo Nass x Rua Pedro Socher	—	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 interseção	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 810.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Rotatória implementada? (Sim ou Não)	Implementar rotatória no prazo	—
A.2.4.3	Extensão da Via Rosália Kubis Weigert	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	245 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 430.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via implementada	100% da via implementada no prazo	—
A.2.4.4	Recuperação do pavimento na Rua Gustavo Nass	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	290 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 190.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via recuperada	100% da via recuperada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.2.4.5	Recuperação do pavimento na Rua Pedro Socher	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	155 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 110.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via recuperada	100% da via recuperada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.

Proposta												
Código	2.5											
Título	Regulamentação e readequação de estacionamentos públicos											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.2.5.1	Proibição de estacionamentos em recuos frontais	Municipal	1 — Alta	Medidas Operacionais	—	SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Dispositivo legal em vigência? (Sim ou Não)	Dispositivo legal vigente até o prazo	—
A.2.5.2	Supressão parcial dos estacionamentos na Rua Arquimedes	Trecho compreendido entre a Rua Abel Scussiato e a Rua Pasteur	2 — Média	Intervenções Físicas	100 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 40.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via sem estacionamentos	100% da via sem estacionamentos no prazo	—
A.2.5.3	Supressão parcial dos estacionamentos na Rua São Pedro	Trecho compreendido entre a Estrada da Ribeira e Rua Roberto Lambach Falavinha	1 — Alta	Intervenções Físicas	80 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 30.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via sem estacionamentos	100% da via sem estacionamentos no prazo	—
A.2.5.4	Conversão dos estacionamentos públicos de 90º em 0º na Rua Zacarias de Paula Xavier	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	45 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de estacionamentos convertidos na via	100% dos estacionamentos convertidos na via	—
A.2.5.5	Conversão dos estacionamentos públicos de 45º em 0º na Rua Coronel José Leal Fontoura	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	50 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de estacionamentos convertidos na via	100% dos estacionamentos convertidos na via	—
A.2.5.6	Conversão dos estacionamentos públicos de 45º em 0º na Rua Marechal Floriano Peixoto	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	40 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de estacionamentos convertidos na via	100% dos estacionamentos convertidos na via	—
A.2.5.7	Conversão dos estacionamentos públicos de 45º em 0º na Rua Nicolau Schleder do Carmo	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	135 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de estacionamentos convertidos na via	100% dos estacionamentos convertidos na via	—
A.2.5.8	Conversão dos estacionamentos públicos de 45º em 0º na Estrada da Ribeira	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	55 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal e Federal	Curto (0 a 3 anos)	% de estacionamentos convertidos na via	100% dos estacionamentos convertidos na via	—

A.2.5.9	Conversão dos estacionamentos públicos de 45º em 0º na Avenida Marginal José de Anchieta	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	110 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de estacionamentos convertidos na via	100% dos estacionamentos convertidos na via	—
A.2.5.10	Conversão dos estacionamentos públicos de 45º em 0º na Rua Abel Scussiato	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	55 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 10.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de estacionamentos convertidos na via	100% dos estacionamentos convertidos na via	—
A.2.5.11	Regulamentação do estacionamento rotativo com destinação da receita do rotativo para financiamento da mobilidade e ações para segurança viária	Sem abrangência territorial	2 — Média	Medidas Gerenciais/Intervenções Físicas	—	Procuradoria Geral, SEPLAN e SEDUH	Implantação: 600.000/ Custo mensal: 90.000 / Total para 5 anos: 6.000.000	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Estacionamento rotativo regulamentada e operante? (Sim ou Não)	Início da operação do estacionamento rotativo até o prazo	—
A.2.5.12	Efetivação de estudo de viabilidade técnica e econômica (EVTE) para estacionamento rotativo	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEDUH e SEPLAN	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	EVTE realizado e aprovado? (Sim ou Não)	EVTE aprovado até o prazo	—

Proposta	
Código	3.1
Título	Pavimentação de vias urbanas

Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.3.1.1	Pavimentação da Rua Anair Bonato Tosin	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	470 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 820.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.2	Pavimentação da Rua Antônio Chemin	—	2 — Média	Intervenções Físicas	2.180 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 3.800.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.3	Pavimentação da Rua Antônio Fracaro	—	2 — Média	Intervenções Físicas	465 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 810.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.4	Pavimentação da Rua Antônio Prado, no trecho compreendido entre a Rua Prof. João Agripino Tosin e a Rua José Beira da Silva	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1.055 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.800.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.

Proposta												
Código	3.1											
Título	Pavimentação de vias urbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.3.1.5	Pavimentação da Rua Aviador Max Fontoura	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1.300 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 2.300.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.6	Pavimentação da Rua da Imbuia	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	340 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 590.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.7	Pavimentação da Rua da Vitória-Régia	—	2 — Média	Intervenções Físicas	615 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.100.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.8	Pavimentação da Rua do Bom Senhor, no trecho compreendido entre a Rua da Vitória-Régia e a Rua das Orquídeas	—	2 — Média	Intervenções Físicas	310 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 540.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.9	Pavimentação da Rua do Mamoeiro	—	2 — Média	Intervenções Físicas	705 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.200.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.10	Pavimentação da Rua do Sassafras	—	2 — Média	Intervenções Físicas	360 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 630.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.11	Pavimentação da Rua Domingos Fracaro	—	2 — Média	Intervenções Físicas	140 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 250.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.12	Pavimentação da Rua Eloi Chicora	—	2 — Média	Intervenções Físicas	110 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 200.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.13	Pavimentação da Rua Florindo Trevisan	—	2 — Média	Intervenções Físicas	2645 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 4.600.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.14	Pavimentação da Rua Grajaú	—	2 — Média	Intervenções Físicas	245 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 430.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.15	Pavimentação da Rua José Beira da Silva	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1.290 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 2.200.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.

Proposta												
Código	3.1											
Título	Pavimentação de vias urbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.3.1.16	Pavimentação da Rua Juscelino Kubistscheck	—	2 — Média	Intervenções Físicas	720 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.200.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.17	Pavimentação da Rua Marclio Dias	—	2 — Média	Intervenções Físicas	585 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.000.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.18	Pavimentação da Rua Marcos Cardoso	—	2 — Média	Intervenções Físicas	745 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.300.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.19	Pavimentação da Rua Marialva	—	2 — Média	Intervenções Físicas	280 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 490.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.20	Pavimentação da Rua Mário Mendes	—	2 — Média	Intervenções Físicas	185 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 330.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.21	Pavimentação da Rua Maximiano Fontoura da Silva	—	2 — Média	Intervenções Físicas	675 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.200.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.22	Pavimentação da Rua Olímpio Cardoso	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	845 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.500.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.23	Pavimentação da Rua Paraná	—	2 — Média	Intervenções Físicas	260 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 460.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.24	Pavimentação da Rua Paulo Fravo	—	2 — Média	Intervenções Físicas	295 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 520.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.25	Pavimentação da Rua Rio Xingú	—	2 — Média	Intervenções Físicas	215 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 380.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.26	Pavimentação da Rua Santiago	—	2 — Média	Intervenções Físicas	390 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 680.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.

Proposta												
Código	3.1											
Título	Pavimentação de vias urbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.3.1.27	Pavimentação da Rua Santo Pascoal Franceschi	—	2 — Média	Intervenções Físicas	295 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 520.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.28	Pavimentação da Rua Sete de Setembro	—	2 — Média	Intervenções Físicas	405 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 710.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.29	Pavimentação da Rua Terezinha de Jesus Lopes	—	2 — Média	Intervenções Físicas	305 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 530.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.30	Pavimentação da Rua Vicente Schena	—	2 — Média	Intervenções Físicas	990 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.700.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.31	Pavimentação da Travessa Mallet	—	2 — Média	Intervenções Físicas	120 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 210.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.32	Pavimentação da Rua Miguel Piekartz	—	2 — Média	Intervenções Físicas	795 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.400.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.33	Pavimentação da Rua Nossa Senhora da Saúde	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	200 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 350.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.34	Pavimentação da Rua da Gabirobeira, no trecho compreendido entre a Rua das Amoreiras e a Rua das Bananeiras	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	155 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.35	Pavimentação da Rua Francisco Caetano Coradin	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	1.885 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 3.300.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.36	Pavimentação da Travessa Alasca	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	195 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 340.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.37	Pavimentação da Travessa Assunção	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	165 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 290.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.38	Pavimentação da Rua Pato Branco	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	100 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 180.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Propostas 8.1 e 8.3.

Proposta												
Código	3.1											
Título	Pavimentação de vias urbanas											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.3.1.39	Pavimentação da Rua Justimiano Alves de Souza	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	270 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 470.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.40	Pavimentação da Rua Sudão	—	3 — Baixa	Intervenções Físicas	705 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.200.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.41	Pavimentação da Rua São João Batista, no trecho compreendido entre a Rua Gustavo Kabitschke e a Rua Tunísia	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	905 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.600.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.42	Pavimentação da Rua da Jaqueira	—	2 — Média	Intervenções Físicas	255 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 450.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.43	Pavimentação da Rua Getúlio Vargas, no trecho compreendido entre a Avenida Lisboa e a Rua Gustavo Kabitschke	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	385 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 670.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.44	Pavimentação da Pedro Alexandre Broto	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	265 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 460.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Propostas 8.1 e 8.3.
A.3.1.45	Definição de cronograma de manutenção de vias urbanas	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	Sem abrangência territorial	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	—	—	Curto (0 a 3 anos)	Cronograma definido e vigente? (Sim ou Não)	Início da vigência do cronograma até o prazo	—

Proposta												
Código	3.2											
Título	Pavimentação de vias rurais											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.3.2.1	Pavimentação da Estrada Domingos Strapasson	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	575 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.000.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.2	Pavimentação da Estrada Silvestre Cavali	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	2.100 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 3.600.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.

Proposta												
Código	3.2											
Título	Pavimentação de vias rurais											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.3.2.3	Pavimentação da Estrada Aleixo Nodari	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	190 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 330.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.4	Pavimentação da Estrada Vicente Betinarde	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	850 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.500.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.5	Pavimentação da Estrada Farao Cavali	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	910 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 1.600.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via pavimentada	100% da extensão da via pavimentada no prazo	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.6	Pavimentação da Estrada Liberato Cavali Sobrinho	—	2 — Média	Intervenções Físicas	375 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 660.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.7	Pavimentação da Estrada Pedro Polli	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1.885 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 3.300.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.8	Pavimentação da Estrada Vircinio Arcie	—	2 — Média	Intervenções Físicas	175 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 310.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.9	Pavimentação da Estrada João Gusso	—	2 — Média	Intervenções Físicas	325 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 570.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.10	Pavimentação da Rua Francisco Nottin Neto	—	2 — Média	Intervenções Físicas	1.070 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 1.900.000,00	Recurso Municipal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.11	Pavimentação da Rodovia Antônio Gasparin	—	2 — Média	Intervenções Físicas	5.940 metros	Nova estrutura proposta	R\$ 10.300.000,00	Recurso Estadual	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Proposta 2.1; Ações 5.2.3 e 8.3.1.
A.3.2.12	Definição de cronograma de manutenção de vias rurais	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	Sem abrangência territorial	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	—	—	Curto (0 a 3 anos)	Cronograma definido e vigente? (Sim ou Não)	Início da vigência do cronograma até o prazo	—

Diretriz												
Código	4											
Título	Aprimoramento da segurança viária do município											
Proposta												
Código	4.1											
Título	Adequação da velocidade máxima permitida em vias urbanas, em compatibilidade com o CTB											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.1.1	Alteração da velocidade regulamentar nas vias	Municipal	1 — Alta	Medidas Operacionais	—	SEDUH e SEGOV	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	% das vias com nova velocidade e sinalização regulamentar	100% das vias com nova velocidade sinalizada	Proposta 4.4.
A.4.1.2	Implementação de dispositivos de redução de velocidade nos trechos urbanos da Rodovia da Uva e da Estrada da Ribeira	Trechos urbanos da Rodovia da Uva e da Estrada da Ribeira	1 — Alta	Medidas Operacionais	20.500 metros	DNIT e DER	R\$ 330.000,00	Recurso Estadual e Federal	Curto (0 a 3 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.3	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Abel Scussiato	Rua Abel Scussiato	1 — Alta	Medidas Operacionais	4.860 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 24.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.4	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua da Pedreira e Avenida São Gabriel	Rua da Pedreira e Avenida São Gabriel	1 — Alta	Medidas Operacionais	5.660 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 32.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.5	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Cascavel e na Rua Genésio Moreschi	Rua Cascavel e na Rua Genésio Moreschi	2 — Média	Medidas Operacionais	4.345 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 24.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.6	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Astorga	Rua Astorga	2 — Média	Medidas Operacionais	1.385 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 8.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.7	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Avenida Santos Dumont	Avenida Santos Dumont	2 — Média	Medidas Operacionais	3.875 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 24.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.8	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Gustavo Kabitschke	Rua Gustavo Kabitschke	2 — Média	Medidas Operacionais	1.605 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 16.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.

Diretriz												
Código	4											
Título	Aprimoramento da segurança viária do município											

Proposta												
Código	4.1											
Título	Adequação da velocidade máxima permitida em vias urbanas, em compatibilidade com o CTB											

Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.1.9	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Pedro do Rosário	Rua Pedro do Rosário	2 — Média	Medidas Operacionais	3.070 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 48.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.10	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Huxley e Rua Darwin	Rua Huxley e Rua Darwin	2 — Média	Medidas Operacionais	2.015 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 32.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.11	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Paschoa Lazarotto Toniolo	Rua Paschoa Lazarotto Toniolo	2 — Média	Medidas Operacionais	1.630 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 8.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.12	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Felício Kania	Rua Felício Kania	2 — Média	Medidas Operacionais	1.735 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 16.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.13	Implementação de dispositivos de redução de velocidade na Rua Ludovico Kachel	Rua Luvico Kachel	2 — Média	Medidas Operacionais	1.190 metros	SEMOV e SEGOV	R\$ 16.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% de redução de acidentes das vias em relação a média entre 2015 até 2019	10% de redução do número de acidentes no prazo	Proposta 4.4.
A.4.1.14	Manutenção dos dispositivos de redução de velocidade existentes	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEMOV e SEGOV	Despesa Corrente	Recurso Municipal, Estadual e Federal	Curto (0 a 3 anos)	% dos dispositivos mantidos	100% dos dispositivos mantidos no prazo	Proposta 4.4.

Proposta												
Código	4.2											
Título	Implantação de procedimento de operação escola											

Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.2.1	Implantação de procedimento de operação escola na Escola Municipal Nossa Senhora de Fátima	Rua Pedro André	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 escola + 480 metros de sinalização	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Operação iniciada e vigente? (Sim ou Não)	Operação escola vigente no prazo	Proposta 2.5.

Proposta												
Código	4.2											
Título	Implantação de procedimento de operação escola											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.2.2	Implantação de procedimento de operação escola no Colégio Estadual Presidente Abraham Lincoln	Rua Zacarias de Paula Xavier	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 escola + 480 metros de sinalização	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Operação iniciada e vigente? (Sim ou Não)	Operação escola vigente no prazo	Proposta 2.5.
A.4.2.3	Implantação de procedimento de operação escola na Escola Municipal Cristóvão Colombo	Rua José Cavassin	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 escola + 480 metros de sinalização	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Operação iniciada e vigente? (Sim ou Não)	Operação escola vigente no prazo	Proposta 2.5.
A.4.2.4	Implantação de procedimento de operação escola na Escola Municipal Jardim Ana Maria e no Colégio Estadual Prof. Altair da Silva Leme	Rua Alfredo Pupi	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 escola + 480 metros de sinalização	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Operação iniciada e vigente? (Sim ou Não)	Operação escola vigente no prazo	Proposta 2.5.
A.4.2.5	Implantação de procedimento de operação escola no Colégio Estadual Genésio Moreschi	Rua Genésio Moreschi	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 escola + 480 metros de sinalização	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Operação iniciada e vigente? (Sim ou Não)	Operação escola vigente no prazo	Proposta 2.5.
A.4.2.6	Implantação de procedimento de operação escola na Escola Estadual Caminhos da Natureza	Rua José Cavassin	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 escola + 480 metros de sinalização	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Operação iniciada e vigente? (Sim ou Não)	Operação escola vigente no prazo	Proposta 2.5.
A.4.2.7	Implantação de procedimento de operação escola na APAE Colombo	Rua Felício Kania	1 — Alta	Medidas Operacionais	1 escola + 480 metros de sinalização	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Operação iniciada e vigente? (Sim ou Não)	Operação escola vigente no prazo	Proposta 2.5.

Proposta												
Código	4.3											
Título	Desenvolvimento de campanhas de educação e conscientização											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.3.1	Realização de atividades nas escolas municipais voltadas à educação no trânsito	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Comportamentais	—	SEMED	Despesa corrente	—	Ação contínua	% de escolas municipais em que houve realização de atividades	100% das escolas municipais com atividades realizadas por ano	—
A.4.3.2	Veiculação de campanhas de incentivo à ciclomobilidade	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Comportamentais	—	SEMCS	Despesa corrente	—	Ação contínua	Número de campanhas veiculadas	Ao menos uma campanha por ano veiculada	—

Proposta												
Código	4.3											
Título	Desenvolvimento de campanhas de educação e conscientização											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.3.3	Veiculação de campanhas sobre segurança viária	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Comportamentais	—	SEMCS	Despesa corrente	—	Ação contínua	Número de campanhas veiculadas	Ao menos uma campanha por ano veiculada	—

Proposta												
Código	4.4											
Título	Aprimoramento da infraestrutura para segurança viária											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.4.1	Regulamentação e implementação na legislação Municipal de padrões de execução de sinalizações de trânsito	Municipal	1 — Alta	Medidas Operacionais	—	Procuradoria Geral, SEDUH e SEMOV	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Percentual de vias com sinalização padronizada	Normatização dos padrões de execução de sinalização de trânsito	Ações 8.1.2 e 8.3.3.
A.4.4.2	Criação de inventário dos equipamentos de sinalização existentes no Município	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEMOV	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de equipamentos de sinalização cadastrados no inventário	Melhor gestão dos equipamentos de sinalização e planejamento para novas aquisições	—
A.4.4.3	Duplicação de trecho da Rodovia da Uva com tratamento de acesso viário aos lotes lindeiros	Rodovia da Uva, no trecho compreendido entre a rua Theodoro Makiolka e o Contorno Norte de Curitiba	1 — Alta	Intervenções Físicas	7.720 metros	DER	R\$ 13.400.000,00	Recurso Estadual	Longo (mais que 5 anos)	Redução do tempo de deslocamento médio (%)	Aumento da capacidade de tráfego e melhoria da segurança viária na Rodovia da Uva	Proposta 1.1; Ações 2.3.4; 2.3.5 e 8.3.3.
A.4.4.4	Readequação de faixas de pedestre e travessias elevadas	Área Urbana	1 — Alta	Intervenções Físicas	15 travessias e 148 faixas de pedestre	SEMOV	R\$ 170.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faixas de pedestre e travessias elevadas readequadas	Aumentar a segurança do pedestre	Ações 4.4.1; 8.1.2 e 8.3.3.
A.4.4.5	Regulamentação dos padrões de projeto e execução de iluminação pública	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Intervenções Físicas	—	SEMOV e SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Percentual de vias com iluminação pública padronizada	Normatização dos padrões de projeto e execução de iluminação pública	Ações 8.1.2 e 4.4.6.
A.4.4.6	Implementação de iluminação em LED	Municipal	1 — Alta	Intervenções Físicas	60.245 metros / 1505 postes	SEMOV	R\$ 6.100.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Percentual de vias com iluminação pública instalada	Aumentar a segurança dos usuários	Ações 8.3.3 e 8.1.2.

Proposta												
Código	4.4											
Título	Aprimoramento da infraestrutura para segurança viária											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.4.7	Implementação de iluminação em LED na escala do pedestre e ciclista	Área Urbana	1 — Alta	Intervenções Físicas	204.335 metros / 5108 postes	SEMOV	R\$ 20.800.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Percentual de trechos com iluminação em LED na escala do pedestre e ciclista	Aumentar a segurança dos usuários	Ações 8.3.3 e 8.1.2.
A.4.4.8	Readequação da iluminação de vapor de sódio ou mercúrio para iluminação em LED	Municipal	2 — Média	Intervenções Físicas	715.690 metros / 17893 postes	SEMOV	R\$ 450.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Percentual de lâmpadas de vapor de sódio ou mercúrio readequadas para LED	Aumentar a segurança dos usuários	Ações 8.3.3 e 8.1.2.
A.4.4.9	Implantação de Área de Espera para Motocicletas	Área Urbana	1 — Alta	Intervenções Físicas	11 interseções	SEMOV	R\$ 13.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	Número de interseções com <i>motobox</i> implantado	12 interseções com <i>motobox</i> implantado no prazo	Ação 4.4.1.

Proposta												
Código	4.5											
Título	Reestruturação de sinalização vertical e horizontal na proximidade de equipamentos de educação											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.5.1	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Jardim Ana Maria e no Colégio Estadual Prof. Altair da Silva Leme	Rua Alfredo Puppi	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 4.2.4	SEMOV, SEDUH e SEGOV	Compreendido na Ação 4.2.4	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.2	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Antonio Lacerda Braga	Marginal José de Anchieta	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.3	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Bento Munhoz Da Rocha Neto	Rua Rio Araguaia	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.

Proposta												
Código	4.5											
Título	Reestruturação de sinalização vertical e horizontal na proximidade de equipamentos de educação											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.5.4	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Guaraituba	Rua Helio Dalprá	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.5	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Genésio Moreschi	Rua Bom Sucesso	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 4.2.5	SEMOV, SEDUH e SEGOV	Compreendido na Ação 4.2.5	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.6	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual João Gueno	Rua Severo Taverna	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.7	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual João Ribeiro De Camargo	Rua João Batista Stocco	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.8	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Lindamir Alberti	Rua Maria Razoto Alberti	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.9	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Luiz Sebastião Baldo	Rua Teixeira Soares	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.10	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Presidente Abraham Lincoln	Rua Zacarias de Paula Xavier	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 4.2.2	SEMOV, SEDUH e SEGOV	Compreendido na Ação 4.2.2	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.

Proposta												
Código	4.5											
Título	Reestruturação de sinalização vertical e horizontal na proximidade de equipamentos de educação											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.5.11	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Rui Barbosa	Rua Pietro Canestraro	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.12	Reestruturação da sinalização no entorno do Colégio Estadual Tancredo Neves	Rua da Tiriva	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.13	Reestruturação da sinalização no entorno do Centro Estadual de Educação Básica para Jovens e Adultos Ulisses Guimarães	Avenida Argentina	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.14	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Estadual Caminhos da Natureza	Rua José Cavassin	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 4.2.6	SEMOV, SEDUH e SEGOV	Compreendido na Ação 4.2.6	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.15	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Ângelo Falavinha Dalprá	Rua Hélio Dalprá	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.16	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Antonio Costa	Rua Venâncio Trevisan	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.17	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Carlos Fontoura Falavinha	Rua João Batista Stocco	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.

Proposta												
Código	4.5											
Título	Reestruturação de sinalização vertical e horizontal na proximidade de equipamentos de educação											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.5.18	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Cristóvão Colombo	Rua Padre Francisco Camargo	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 4.2.3	SEMOV, SEDUH e SEGOV	Compreendido na Ação 4.2.3	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.19	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Manoel Costacurta	Travessa Roma	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.20	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Elvira Nodari Alberti	Rua José Antonio Zen	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.21	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Heitor Villa Lobos	Rua Angelina Cavali	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.22	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Imbuial da Roseira	Estrada da Ribeira	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.23	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Padre Ângelo Alegrini	Rua Pietro Canestraro Filho	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.24	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Municipal Nossa Senhora de Fátima	Rua Pedro André	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 4.2.1	SEMOV, SEDUH e SEGOV	Compreendido na Ação 4.2.1	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.

Proposta												
Código	4.5											
Título	Reestruturação de sinalização vertical e horizontal na proximidade de equipamentos de educação											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.4.5.25	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Rural Municipal Irmã Marieta Antonieta Farani	Rua Virginio Arcie	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.26	Reestruturação da sinalização no entorno da Escola Rural Municipal João José Gasparin	Rua Avelino Motin	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.27	Reestruturação da sinalização no entorno do Centro Municipal de Educação Infantil Padre Eugenio Belotto	Rua Francisco Motin Neto	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.28	Reestruturação da sinalização no entorno do Centro Municipal de Educação Infantil Espaço Da Criança	Rua Venâncio Trevisan	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.29	Reestruturação da sinalização no entorno do Centro Municipal de Educação Infantil Tia Sula	Rua Florindo Berlesi	2 — Média	Medidas Operacionais	480 metros	SEMOV, SEDUH e SEGOV	R\$ 20.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.
A.4.5.30	Reestruturação da sinalização no entorno da APAE Colombo	Rua Felício Kania	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 4.2.7	SEMOV, SEDUH e SEGOV	Compreendido na Ação 4.2.7	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de faces de quadra com sinalização reestruturada no entorno do equipamento	Ao menos dois pares de faces de quadra com sinalização reestruturada	Proposta 4.2 e Ação 4.4.1.

Fonte: URBTEC™ (2023).

2.2.2. Modos Motorizados Coletivos

No contexto do município de Colombo, os Modos Motorizados Coletivos referem-se ao transporte público coletivo e ao transporte escolar. Tais modos têm um impacto significativo na mobilidade urbana e possuem um potencial considerável para contribuir com a sua otimização, em vista de sua capacidade de transportar grandes quantidades de pessoas, bem como dos efeitos sociais e ambientais que apresentam.

No que tange ao transporte público coletivo, é importante ressaltar a atual administração do sistema pelo órgão estadual Agência Metropolitana do Estado do Paraná (AMEP). Dessa forma, as ações relacionadas a esse tema são de caráter recomendatório, uma vez que a execução e administração das propostas elaboradas não se limitam apenas à responsabilidade do poder municipal.

O Quadro 3, a seguir, apresenta o detalhamento das diretrizes, propostas e ações internas à temática de Modos Motorizados Coletivos.

Para a estimativa de custos da criação de novas linhas de transporte público coletivo no município de Colombo, foram considerados fatores como a extensão do trecho, a velocidade média dos veículos e a frequência proposta no Produto 3 — Diretrizes e Propostas. A partir dessas informações, foi possível determinar a quantidade de viagens por hora, dia e mês. O valor foi calculado com base na multiplicação da quantidade de quilômetros rodados por mês pelo custo de R\$ 10,29/km, valor calculado para o subsistema de ônibus convencionais da operação de transporte coletivo de Curitiba, segundo a Urbanização de Curitiba S/A (URBS, 2023).

Já para a adoção de faixas exclusivas de transporte público coletivo, foram considerados os serviços de sinalização, tanto horizontal quanto vertical. Utilizou-se o mesmo critério utilizado em outras propostas que demandaram esses serviços, considerando os dados fornecidos pelo DNIT para o custo de pavimentação de vias. Nesse caso, apenas 2% do valor total estimado foi utilizado para a sinalização, baseado em critérios adotados em licitações encontradas.

Quadro 3 – Detalhamento das Ações – Modos Motorizados Coletivos

Diretriz												
Código	5											
Título	Ampliação da participação do transporte público coletivo na matriz de deslocamentos											
Proposta												
Código	5.1											
Título	Recomendações para redução do tempo de viagem, integração e otimização do transporte público coletivo											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.5.1.1	Recomendação de readequação operacional das linhas de transporte público coletivo	Municipal	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	AMEP	Medida em operação pela AMEP	—	Em vigência	—	—	—
A.5.1.2	Recomendação de criação de linha circular entre os terminais Roça Grande, Maracanã e Guaraituba	Área Urbana	1 — Alta	Medidas Gerenciais	27.600 metros em dois sentidos	AMEP	Por mês: 385.000,00 / Em 5 anos: 23.600.000	Recurso Estadual	Médio (3 a 5 anos)	Discussão finalizada e resposta da AMEP recebida? (Sim ou Não)	Resposta definitiva da AMEP até o prazo	—
A.5.1.3	Recomendação de criação de linha circular entre os terminais Sede e Guaraituba	Área Urbana	2 — Média	Medidas Gerenciais	14.200 metros em dois sentidos	AMEP	Por mês: 245.000,00 / Em 5 anos: 14.700.000	Recurso Estadual	Médio (3 a 5 anos)	Discussão finalizada e resposta da AMEP recebida? (Sim ou Não)	Resposta definitiva da AMEP até o prazo	—
A.5.1.4	Recomendação de extensão da linha S19 (Sede—Roça Grande)	Área Urbana	1 — Alta	Medidas Gerenciais	4.100 metros em dois sentidos	AMEP	Por mês: 22.000,00 / Em 5 anos: 1.320.000	Recurso Estadual	Curto (0 a 3 anos)	Discussão finalizada e resposta da AMEP recebida? (Sim ou Não)	Resposta definitiva da AMEP até o prazo	—
Proposta												
Código	5.2											
Título	Tratamento de infraestrutura viária e do acesso para circulação do transporte coletivo											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.5.2.1	Adoção de faixas exclusivas de transporte público coletivo na Rodovia da Uva	Rodovia da Uva, no trecho compreendido entre a rua Theodoro Makiolka e o terminal Roça Grande	2 — Média	Intervenções Físicas	6.940 metros	DER	R\$ 540.000,00	Recurso Estadual	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Ações 2.3.4 e 2.3.5.
A.5.2.2	Adoção de faixas exclusivas de transporte público coletivo na Estrada da	Estrada da Ribeira, no trecho compreendido entre a Rodovia	2 — Média	Intervenções Físicas	11.960 metros	DNIT	R\$ 710.000,00	Recurso Federal	Longo (mais que 5 anos)	—	—	Ações 2.3.4 e 2.3.5.

	Ribeira	Régis Bittecourt e o Terminal do Guaraituba										
A.5.2.3	Pavimentação das vias de circulação de transporte coletivo	Municipal	1 — Alta	Intervenções Físicas	Compreendido na Proposta 3.1 e 3.2	SEMOV	Compreendido na Proposta 3.1 e 3.2	Recurso Municipal e Estadual	Compreendido na Proposta 3.1 e 3.4	—	—	Propostas 3.1 e 3.2.
A.5.2.4	Mapeamento dos pontos de parada	Municipal	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	AMEP	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	% dos bairros com todos os pontos de parada mapeados e caracterizados	100% dos bairros com os pontos de parada mapeados e caracterizados no prazo	—
A.5.2.5	Recomendação de adequação dos pontos de parada	Municipal	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	AMEP	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	% dos pontos adequados	100% dos pontos adequados no prazo	—

Proposta												
Código	5.3											
Título	Melhoria do transporte coletivo escolar											

Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.5.3.1	Mapeamento dos pontos de parada do transporte escolar	Municipal	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEDUH e SEMED	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	% dos bairros com todos os pontos de parada mapeados e caracterizados	100% dos bairros com os pontos de parada mapeados e caracterizados no prazo	—
A.5.3.2	Divulgação da relação atualizada dos pontos de parada	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEMCS e SEMED	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Documento com mapeamento e explanação divulgado?	Documento divulgado até o prazo	—
A.5.3.3	Atualização da abrangência do transporte escolar para as áreas rural e urbana	Municipal	1 — Alta	Medidas Operacionais	—	SEMED	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	% população rural apta próxima em até 500 m às linhas de transporte escolar	100% da população rural apta abrangida pelas linhas em até 500 m	—

Proposta												
Código	5.4											
Título	Fortalecimento das informações sobre o transporte público coletivo											

Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.5.4.1	Recomendações para divulgação dos pontos de parada e itinerários	Sem abrangência territorial	2 — Média	Medidas Gerenciais	—	SEMCS	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Aumento no número de usuários em decorrência da melhoria da divulgação dessas informações.	Melhorar a informação e a acessibilidade aos usuários do transporte público coletivo	Proposta 5.5.

Proposta												
Código	5.5											
Título	Incentivo à participação popular na gestão do transporte coletivo											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.5.5.1	Criação e regulamentação de conselho de mobilidade urbana	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Comportamentais	—	SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Conselho criado e nomeado? (Sim ou Não)	Primeira reunião do conselho realizado até o prazo	—
A.5.5.2	Veiculação de campanhas de incentivo ao uso do transporte público coletivo	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Comportamentais	—	SEMCS	Despesa corrente	—	Ação contínua	Número de campanhas veiculadas	Ao menos uma campanha por ano veiculada	Proposta 4.3.

Fonte: URBTEC™ (2023).

2.2.3. Modos Motorizados Individuais

Os modos motorizados individuais constituem aqueles que se utilizam de veículos motorizados para se deslocarem, apresentando, em geral, baixa capacidade de transporte de passageiros devido ao caráter individualizado desses meios. Esses modos compreendem veículos de passeio, motocicletas, transportes de carga, táxis e carros de aplicativo (modalidade conhecida como transporte remunerado privado individual de passageiros).

No âmbito desta proposta, busca-se aprimorar e regulamentar tais modos, de forma a minimizar seu impacto negativo no sistema viário e incentivar a adoção de meios alternativos de deslocamento, visando alcançar um equilíbrio na mobilidade urbana. O Quadro 4, a seguir, apresenta o detalhamento das diretrizes, propostas e ações internas à temática de Modos Motorizados Coletivos.

Na Diretriz 7, que trata da Regulamentação e Readequação do Sistema de Transporte Individual Privado, foi proposta a delimitação de zonas com restrição de horários para a circulação de veículos pesados. Para essa medida, foi considerada a implantação de placas de sinalização a cada 200 metros de extensão da via. Para estimar o custo desse serviço, utilizou-se o valor apresentado pelo PARANACIDADE (PARANAINTERATIVO, 2023).

Quadro 4 – Detalhamento das Ações – Modos Motorizados Individuais

Diretriz												
Código	6											
Título	Aprimoramento do sistema de transporte público individual											
Proposta												
Código	6.1											
Título	Aprimoramento do transporte por táxi											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.6.1.1	Atualização do mapeamento dos pontos ativos de parada de táxis	Municipal	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	% dos bairros com os pontos de táxi mapeados	100% dos bairros com os pontos de táxi mapeados	—
A.6.1.2	Atualização dos meios de comunicação com relação aos pontos de parada de táxi	Sem abrangência territorial	2 — Média	Medidas Gerenciais	—	SEDUH e SEMCS	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Número de usuários do serviço de táxi	Melhorar a informação aos usuários do serviço de táxi	—
Diretriz												
Código	7											
Título	Regulamentação e readequação do sistema de transporte individual privado											
Proposta												
Código	7.1											
Título	Regulamentação da circulação do transporte de carga em área urbana											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.7.1.1	Regularização e implantação de vagas exclusivas para carga e descarga	Polígono no Centro e Maracanã	1 — Alta	Medidas Operacionais	Compreendido na Ação 2.5.12	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	Compreendido na Ação 2.5.12	—	Compreendido na Ação 2.5.12	—	—	Ações 2.5.12 e 2.5.13.
A.7.1.2	Delimitação de zonas com restrição de horários para a circulação de veículos pesados	Polígonos especificados no Produto 5	1 — Alta	Medidas Operacionais	122.365 metros	SEDUH, SEPLAN e SEGOV	R\$ 400.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Legislação vigente e zonas sinalizadas? (Sim ou Não)	Início da restrição nas zonas até o prazo	Ações 2.5.12 e 2.5.13.

Proposta												
Código		7.2										
Título		Regulamentação do transporte privado										
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.7.2.1	Fiscalizar e regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Operacionais	—	SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Dispositivo legal em vigência e fiscalização operante? (Sim ou Não)	Implementação do dispositivo legal e início da fiscalização até o prazo	—

Fonte: URBTEC™ (2023).

VERSÃO PRELIMINAR

2.2.4. Modos Não Motorizados

Os modos não motorizados se referem aos meios de deslocamento ativo, que não dependem de força motora, mas sim do próprio esforço do usuário, como é o caso de deslocamentos pedonais e por bicicletas, por exemplo.

Tem-se como princípio a priorização desses modos, considerando seu acesso democrático e a possibilidade de redução de emissão de poluentes, além dos efeitos positivos na saúde dos usuários. Sendo assim, esta temática compreende proposições de aprimoramento da infraestrutura dedicada aos modos não motorizados, partindo-se da necessidade de ampliação de sua atratividade em busca do aumento da adesão a esse tipo de deslocamento.

O Quadro 5 a seguir apresenta o detalhamento das diretrizes, propostas e ações internas à essa temática. Como previamente mencionado, também na Diretriz 8 — Incentivo ao uso de modos Não Motorizados e Promoção da Acessibilidade Universal, foram adotados dados do PARANACIDADE (PARANAINTERATIVO, 2023) para o serviço de qualificação dos passeios e instalação de rampas acessíveis, utilizando informações sobre o custo de paisagismo, urbanismo, meio-fio e revestimento. Para a criação de circuitos cicloturísticos, foi aplicado o mesmo critério de cálculo utilizado para a sinalização, conforme mencionado anteriormente. Para a implantação da malha cicloviária urbana, foram estimados os custos com base em licitações de outros municípios. Por último, para se estimar o custo dos estacionamentos de bicicletas, consideram-se paraciclos, bicicletários de grande e pequeno porte, aplicando-se o preço médio do metro quadrado da construção civil por região, de acordo com o Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI).

Quadro 5 – Detalhamento das Ações – Modos Não Motorizados

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.1	Revitalização da Rua XV de Novembro	—	1 — Alta	Intervenções Físicas	375 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 250.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão da via revitalizada	100% da extensão da via revitalizada	Proposta 2.5.
A.8.1.2	Regulamentação e implementação na legislação Municipal de padrões de execução de calçadas	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	Procuradoria Geral e SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Legislação atualizada e vigente? (Sim ou Não)	Início da vigência da legislação até o prazo	Proposta 2.5; Ações 4.4.1 e 8.3.3.
A.8.1.3	Qualificação dos passeios no entorno do Centro de Atendimento Psicossocial II	Avenida Marginal Direita	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.4	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Arco-Íris	Rua do Curió	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	—
A.8.1.5	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Canaã	Travessa Alasca	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 3.1.36	Compreendido na Ação 3.1.36	Compreendido na Ação 3.1.36	—	—	—
A.8.1.6	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Carrossel	Rua das Dálias	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.7	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Chapeuzinho Vermelho, EM Parque Monte Castelo e Unidade de Saúde Básica	Rua das Orquídeas	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.8	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Cinderela	Rua Nicarágua	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.9	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Estrela D'Alva	Rua Cassiano Ricardo	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.10	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Gota de Orvalho	Rua São Francisco Xavier	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.11	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Lua de Cristal	Rua Pato Branco	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.12	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Nona Joana	Rua Maria Geronasso do Rosário	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.13	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Novo Atubinha	Rua Abel Scuiasiato	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.14	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Pedacinho do Céu	Rua Ângela Cecon Corleto	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.15	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Pequeninos do Jardim	Rua das Bananeiras	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.16	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Peter Pan	Rua dos Trabalhadores	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.17	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Pinóquio	Ana de Souza Johnsonn	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.18	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Quero Aprender	Rua Cristóvão Colombo	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.19	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Raio de Sol	Rua Luisa Guarise Tosin	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.20	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Recanto dos Baixinhos	Rua Luiz Bonato	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.21	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Sonho Azul	Avenida Paranaguá	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.22	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Tia Itamará	Rua Apucarana	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.23	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Turma da Mônica	Rua Venâncio Trevisan	2 — Média	Intervenções Físicas	Compreendido na Ação 8.2.4	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 8.2.4	Recurso Municipal	Compreendido na Ação 8.2.4	—	—	—
A.8.1.24	Qualificação dos passeios no entorno do CMEI Branca de Neve	Rua José Brito Juca	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.25	Qualificação dos passeios no entorno do Colégio Estadual Alfredo Chaves	Rua Budapeste	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.26	Qualificação dos passeios no entorno do Colégio Estadual Dom João Bosco	Rua Justimiano Alves de Souza	2 — Média	Intervenções Físicas	Compreendido na Ação 8.2.4	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 3.1.34	—	Compreendido na Ação 3.1.34	—	—	—
A.8.1.27	Qualificação dos passeios no entorno do Colégio Estadual Zumbi dos Palmares	Honesta de Souza Rausis	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.28	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Estadual Djalma Johnsson	Avenida Argentina	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.29	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Antônio Costa	Rua Venâncio Trevisan	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.30	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Emanuel Costacurta	Rua Daniel Guimarães	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.31	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Gabriel D'Anuncio Strapasson	Rua Albino Wanke	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.32	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Jardim das Flores	Rua José Milani	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.33	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Jardim das Graças	Rua da Gabirobeira	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 8.2.4	—	Compreendido na Ação 8.2.4	—	—	—
A.8.1.34	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal João Batista Stocco	Rua Rio Araguaia	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.35	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal José Frederico Weigert	Rua Domingos Fracaro	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 3.1.11	—	Compreendido na Ação 3.1.11	—	—	—

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.36	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Jovino do Rosário	Rua Marechal Eduardo Gomes	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.37	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Nossa Senhora de Fátima	Rua São Pedro	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.38	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Padre Angelo Alegrini	Rua Tanagildo Berlesi	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.39	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Padre Jones Tíbola	Rua Teixeira Soares	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.40	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Parque Santa Terezinha	Rua Maria Francelina da Silva	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.41	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Presidente Castelo Branco	Rua André Nadolny	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.42	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Santa Fé	Rua Pedro Jarveski	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/ Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.43	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Santa Isabel	Rua das Palmeiras	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.44	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Severo Ribeiro de Camargo	Rua Luis Agostinho Trevisan	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.45	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Zilda Arns Neumann	Travessa Lago Santa Clara	2 — Média	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.46	Qualificação dos passeios no entorno da Escola Municipal Vitório Fraceshini	Rua Antônio Czocher	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.47	Qualificação dos passeios no entorno do Hospital e Maternidade Alto Maracanã	Rua São Pedro	1 — Alta	Intervenções Físicas	Compreendido na Ação 8.2.2	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 8.2.2	—	Compreendido na Ação 8.2.2	—	—	—
A.8.1.48	Qualificação dos passeios no entorno do Hospital Municipal Maria Chemin Lazarotto	Rua Princesa Izabel	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.49	Qualificação dos passeios no entorno do Posto de Atendimento Saúde da Mulher	Rua Antônio Betinarde	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.50	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde	Rua Roger Bacon	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.51	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde Alexandre Nadolny	Rua Basílio Pereira	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.52	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde Jardim Cristina	Rua Cornélio Procópio	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.53	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde Jardim das Graças	Rua Angelo Falavinha Dalprá	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.54	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde Liberdade	Rua Narciso Negrão	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.55	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde Maracanã	Rua Abel Scuiasiato	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.56	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde Nossa Senhora de Fátima	Rua São João Batista	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.

Diretriz												
Código	8											
Título	Incentivo ao uso de modos não motorizados e promoção da acessibilidade universal											
Proposta												
Código	8.1											
Título	Implantação e qualificação de áreas de circulação a pé											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.1.57	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde São Domingos	Rua Ludovico Kachel	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.58	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade Básica de Saúde César Augusto	Rua Antenor Alves de Souza	1 — Alta	Intervenções Físicas	Compreendido na Ação 8.2.4	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 8.2.4	—	Compreendido na Ação 8.2.4	—	—	—
A.8.1.59	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade de Pronto Atendimento Alto Maracanã	Rua São Pedro	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.60	Qualificação dos passeios no entorno da Unidade de Saúde da Mulher	Rua Joaquim Rocha	1 — Alta	Intervenções Físicas	480 metros	SEMOV e SEDUH	R\$ 270.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de calçada construída dentro dos padrões regulamentados	100% da extensão de calçada construída nos padrões	Ações 8.1.3; 8.3.3.
A.8.1.61	Qualificação dos passeios na Rua Pedro Socher	Rua Pedro Socher	2 — Média	Intervenções Físicas	155 metros	SEMOV e SEDUH	Compreendido na Ação 2.4.5	—	Compreendido na Ação 2.4.5	—	—	—
A.8.1.62	Compatibilização do Plano de Arborização Viária Urbana com o Plano de Mobilidade	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEMA e SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Plano de arborização considerar as definições do Plano de Mobilidade	Garantir conforto térmico / Trajetos livres de obstruções	—

Proposta												
Código	8.2											
Título	Identificação e implementação de rotas acessíveis											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.2.1	Identificação e implementação de rotas acessíveis prioritárias no Centro	Poligonal do inventário físico no Centro	1 — Alta	Intervenções Físicas	4.020 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 18.800.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos) para Prioridade 1, Médio (3 a 5 anos) para Prioridade 2	% da extensão da rota construída dentro dos padrões regulamentados	100% da rota construída e identificada até o prazo	Propostas 2.3; 2.4 e 3.1; Ações 4.4.1; 4.4.4; 8.1.2; 8.3.3; 8.3.4.
A.8.2.2	Identificação e implementação de rotas acessíveis prioritárias no Maracanã	Poligonal do inventário físico no Maracanã	1 — Alta	Intervenções Físicas	1.950 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 9.100.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos) para Prioridade 1, Médio (3 a 5 anos) para Prioridade 2	% da extensão da rota construída dentro dos padrões regulamentados	100% da rota construída e identificada até o prazo	Propostas 2.3; 2.4 e 3.1; Ações 4.4.1; 4.4.4; 8.1.2; 8.3.3; 8.3.4.
A.8.2.3	Identificação e implementação de rotas acessíveis prioritárias no Guaraituba	Poligonal do inventário físico no Guaraituba	1 — Alta	Intervenções Físicas	5.370 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 25.100.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos) para Prioridade 1, Médio (3 a 5 anos) para Prioridade 2	% da extensão da rota construída dentro dos padrões regulamentados	100% da rota construída e identificada até o prazo	Propostas 2.3; 2.4 e 3.1; Ações 4.4.1; 4.4.4; 8.1.2; 8.3.3; 8.3.4.
A.8.2.4	Identificação e implementação de rotas acessíveis prioritárias no Roça Grande	Poligonal do inventário físico no Roça Grande	1 — Alta	Intervenções Físicas	535 metros	SEMOV, SEDUH e SEPLAN	R\$ 2.500.000,00	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos) para Prioridade 1, Médio (3 a 5 anos) para Prioridade 2	% da extensão da rota construída dentro dos padrões regulamentados	100% da rota construída e identificada até o prazo	Propostas 2.3; 2.4 e 3.1; Ações 4.4.1; 4.4.4; 8.1.2; 8.3.3; 8.3.4.
A.8.2.5	Estudo de viabilidade para cobrança de Contribuição de Melhoria nas Rotas Acessíveis	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	SEDUH, SEPLAN e SEGOV	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Estudo realizado e aprovado? (Sim ou Não)	Aprovação do estudo até o prazo	—

Proposta												
Código	8.3											
Título	Criação de condições adequadas de ciclomobilidade											
Cód.	Título da Ação	Abrangência	Prioridade	Característica	Extensão/Quantidade	Responsabilidade	Custo Estimado	Possíveis Fontes de Recurso	Prazo de Execução	Indicador de Monitoramento	Meta	Correlação
A.8.3.1	Implantação de circuitos cicloturísticos	Área Rural	2 — Média	Intervenções Físicas	67.365 metros	SEDUH e SEMICTT	R\$ 2.600.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	% da extensão dos circuitos implementados e sinalizados	100% da extensão dos circuitos implementados e sinalizados no prazo	Ação 8.3.4.

A.8.3.2	Definição do padrão da sinalização de circuitos cicloturísticos	Sem abrangência territorial	2 — Média	Medidas Gerenciais	—	SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	Padrão definido e aprovado? (Sim ou Não)	Aprovação do padrão até o prazo	Proposta 3.2 e Ação 4.4.1.
A.8.3.3	Regulamentação e implementação na legislação Municipal de padrões de execução de estruturas cicláveis	Sem abrangência territorial	1 — Alta	Medidas Gerenciais	—	Procuradoria Geral e SEDUH	Despesa corrente	—	Curto (0 a 3 anos)	% da extensão de vias cicláveis seguindo ao padrão regulamentado	100% da extensão das vias cicláveis dentro do padrão até o prazo	Ações 8.3.4 e 8.3.1.
A.8.3.4	Implantação de malha cicloviária urbana	Área Urbana	1 — Alta	Intervenções Físicas	192560	SEMOV e SEDUH	R\$19.500.000,00 para Prioridade 1, R\$32.000.000,00 para Prioridade 2 e R\$20.400.000,00 para Prioridade 3	Recurso Municipal	Curto (0 a 3 anos) para Prioridade 1, Médio (3 a 5 anos) para Prioridade 2 e Longo (mais que 5 anos) para Prioridade 3	% da extensão da malha cicloviária implementada e sinalizada	100% da extensão da malha cicloviária implementada e sinalizada até o prazo	Ações 8.3.3; 2.3.4 e 2.3.5.
A.8.3.5	Implantação de estacionamento para bicicletas	Área Urbana	1 — Alta	Intervenções Físicas	—	SEMOV e SEDUH	R\$ 2.700.000,00	Recurso Municipal	Médio (3 a 5 anos)	Quantidade de estacionamentos implantados	Implantar os estacionamentos até o prazo	—

Fonte: URBTEC™ (2023).

VERSÃO PRELIMINAR

3. Estrutura Administrativa e Organizacional e Monitoramento do PMU

Conforme diagnosticado anteriormente, durante a Etapa 2, a estrutura administrativa da Prefeitura de Colombo descentraliza as atribuições relacionadas à mobilidade urbana. De maneira geral, recebem funções referentes à mobilidade:

- (i) Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação: apresenta divisões internas responsáveis por projetos viários, drenagem e sinalização, além da coordenação do tráfego, mobilidade urbana, acessibilidade e fiscalização.
- (ii) Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão: apresenta divisões internas responsáveis por projetos técnicos e programas.
- (iii) Secretaria Municipal de Obras Públicas e Viação: apresenta divisões internas responsáveis por manutenção viária, pavimentação, fiscalização e iluminação pública.
- (iv) Secretaria Municipal de Governo: apresenta divisões internas responsáveis pela coordenação do trânsito e fiscalização.

Entende-se que as divisões da administração pública têm correlações intrínsecas e que as atividades de mobilidade inevitavelmente englobam mais de uma Secretaria, Departamento, Coordenação e Núcleo. Assim, tem-se como interesse da gestão e monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de Colombo a otimização da estrutura administrativa, de forma a ser capaz de concentrar as principais atividades relativas à implementação de suas ações, com o objetivo de ter maior controle sobre as demandas apresentadas.

Os objetivos gerais que compreendem a proposta envolvem o direcionamento dos investimentos relacionados a manutenção viária e fiscalização do trânsito, visto que as equipes devem se concentrar em uma única estrutura. Dessa maneira, prevê-se a elaboração de materiais de apoio que capacitem os técnicos responsáveis e aprimorem o monitoramento da infraestrutura de apoio ao tráfego.

Além disso, objetivando não só a integração de processos, mas também de informações, é necessária a criação de um banco de dados permanente, amparado pela definição da

metodologia de funcionamento e atualização do mesmo. O gerenciamento das informações relativas ao transporte e mobilidade deve estabelecer um canal contínuo de diálogo entre a AMEP, o Corpo de Bombeiros, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Militar, a Guarda Municipal e demais instituições envolvidas na definição de estratégias de planejamento, como: redução da política tarifária; definição de metas e programas para avaliação do transporte coletivo metropolitano; e alimentação dos dados referentes aos acidentes de trânsito nos domínios municipais.

3.1. Estruturação dos Processos para as ações de Curto e Médio prazo

O fortalecimento dos processos é crucial para melhorar a eficiência do sistema de mobilidade urbana em Colombo. Para as ações de Curto e Médio Prazo, é necessário que haja uma comunicação eficiente entre as diferentes esferas da Prefeitura Municipal que atuam nessa área. Essas esferas são existentes na estrutura organizacional atual da Prefeitura, mas muitas vezes não interagem de maneira efetiva. Portanto, propõe-se o reforço dos procedimentos de recebimento, encaminhamento e validação de questões associadas ao Sistema de Mobilidade de Colombo.

Com o objetivo de ilustrar esse fortalecimento, foram selecionados quatro exemplos de diretrizes ou ações específicas do Plano de Mobilidade Urbana de Colombo: regulamentação e readequação de estacionamentos públicos, pavimentação da Estrada Domingos Strapasson, adoção de faixas exclusivas para transporte público coletivo na Estrada da Ribeira e identificação e implementação de rotas acessíveis.

Para garantir a implementação dos processos, é crucial que os Departamentos, Secretarias e Núcleos existentes trabalhem de maneira integrada e coordenada. Além disso, é preciso realizar uma adaptação das atribuições de cada uma dessas áreas para que os processos possam ser efetivados. Para essa adaptação, é proposta a coparticipação de três Secretarias Municipais: Desenvolvimento Urbano e Habitação, Obras e Viação e Governo. Juntas, essas Secretarias poderão atuar de maneira mais integrada e coordenada, garantindo a efetividade dos processos de recebimento, encaminhamento e anuência de documentos relacionados à mobilidade e ao trânsito. Para isso, no Quadro 6 são detalhados os Departamentos, Secretarias, e Núcleos vigentes que deverão se

interrelacionar, bem como a proposta de adaptação de suas respectivas atribuições. A Figura 2 apresenta o fluxograma geral dos processos.

Quadro 6 — Detalhamento das Estruturas Administrativas e Organizacionais relacionadas ao cenário atual

Estrutura existente	Secretaria de origem	Proposta de atribuição
Coordenação de Tráfego e Sistema Viário	SEDUH	Planejar e gerenciar o encaminhamento do Plano, assim como de novas propostas.
Núcleo de Análise de Projetos	SEDUH	Avaliar projetos de melhoramento do Sistema, de acordo com as diretrizes estabelecidas no planejamento.
Núcleo de Acessibilidade	SEDUH	Garantir o usufruto universal de todos os modos de transporte, conforme Leis.
Núcleo de Fiscalização	SEDUH; SEMOV	Supervisionar o seguimento do processo, em consonância às legislações vigentes.
Núcleo de Monitoramento do Plano de Mobilidade	SEDUH	Acompanhar o cumprimento e atualizações do Plano, a fim de atestar sua qualidade e conformidade ao proposto em estudos técnicos.
Coordenação de Transporte Público Coletivo e Veículos de Aluguel	SEDUH	Planejar e gerenciar os serviços de Transporte Público Coletivo de pessoas, de modo a garantir sua qualidade e eficiência.
Núcleo de Concessões e Permissões	SEDUH	Avaliar a outorga de solicitações quanto a projetos, licitações e demais requisições ao seguimento do serviço.
Departamento de Projetos	SEDUH	Elaborar, executar e vistoriar o cumprimento e atualizações de infraestruturas relacionadas à mobilidade e trânsito.
Coordenação de Pavimentação Comunitária	SEDUH	Gerir, monitorar e mediar a execução de projetos de engenharia de pavimentação de vias a partir da participação da sociedade civil.
Núcleo de Orçamento e Medições	SEDUH	Executar atividades administrativo-financeiras, a fim de otimizar o custo-benefício de obras.
Núcleo de Relações com a Comunidade	SEDUH	Prestar contas à sociedade civil quanto a operacionalização, execução e gastos de projetos de engenharia de tráfego e

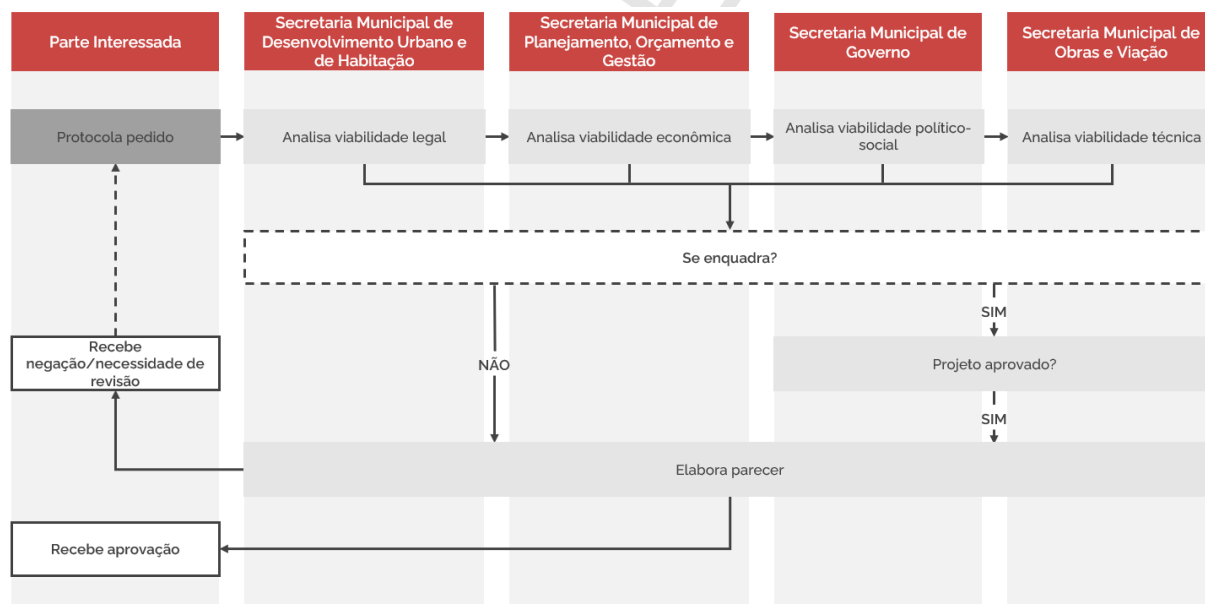
Estrutura existente	Secretaria de origem	Proposta de atribuição
		mobilidade.
Núcleo de Pavimentação	SEMOV	Executar projetos de engenharia de pavimentação de ruas, estradas, vielas, canaletas e demais vias públicas.
Departamento de Trânsito	SEGOV	Elaborar, executar e vistoriar o cumprimento e atualizações do funcionamento do trânsito.
Coordenação de Fiscalização	SEGOV	Supervisionar, monitorar e conduzir o seguimento do processo, em consonância às legislações vigentes.

Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações

- (1) SEDUH = Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação.
- (2) SEMOV = Secretaria Municipal de Obras e Viação.
- (3) SEGOV = Secretaria Municipal de Governo.

Figura 2 — Fluxograma geral dos processos

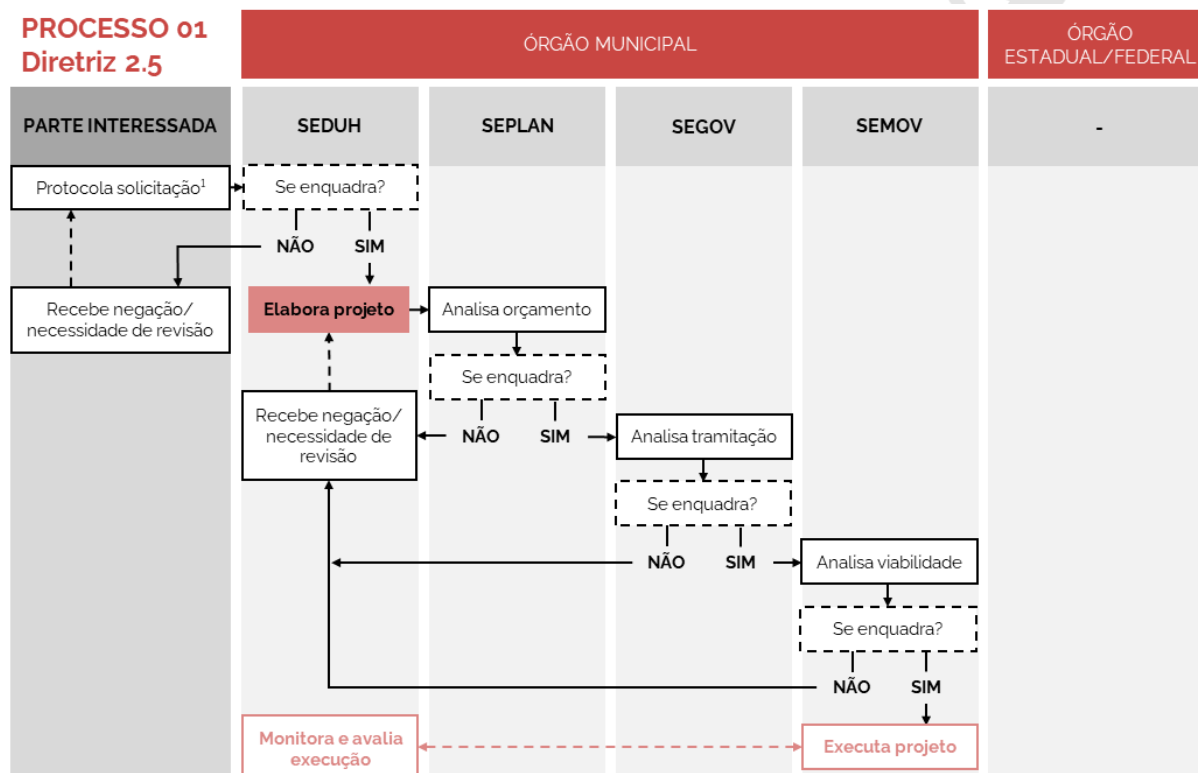


Fonte: URBTEC™ (2023).

Por exemplo, para a readequação de estacionamentos públicos, conforme Figura 3, o interessado deve protocolar uma solicitação. A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) analisa a solicitação para verificar se é necessário fazer a readequação e elabora o projeto. Em seguida, a Secretaria Municipal de Planejamento,

Orçamento e Gestão (SEPLAN) analisa o orçamento para a execução do projeto. A Secretaria Municipal de Governo (SEGOV) faz a análise da tramitação, enquanto a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SEMOV) analisa a viabilidade da execução do projeto, em conjunto com a SEGOV. Após as análises, a SEMOV executa o projeto e a SEDUH fica responsável pelo monitoramento e avaliação da execução do projeto.

Figura 3 — Exemplo do processo para readequação dos estacionamentos públicos



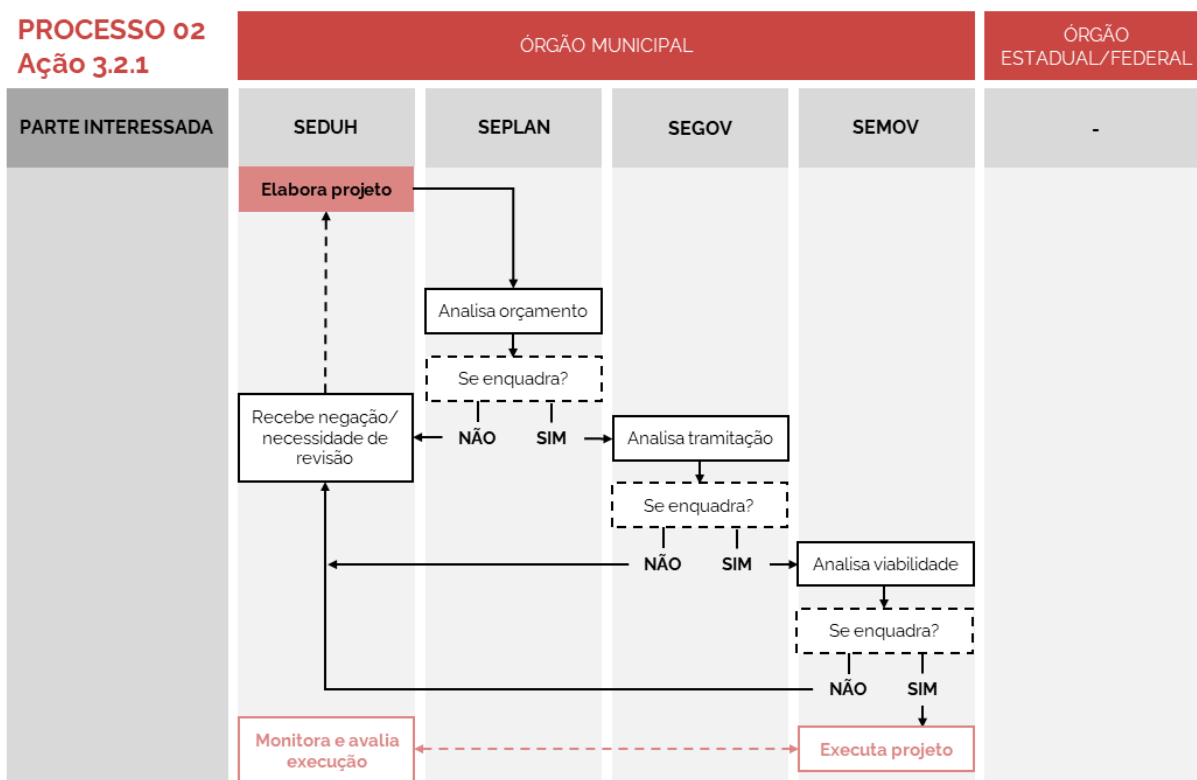
Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações

- (1) Para casos além dos propostos no PMU ou além dos propostos pela SEDUH.

Para a pavimentação da Estrada Domingos Strapasson (Figura 4), não há uma parte interessada específica, como proprietários que possam solicitar a pavimentação por meio de protocolo, por exemplo. O processo dentro da prefeitura é semelhante ao descrito anteriormente. A SEDUH elabora o projeto, a SEPLAN analisa o orçamento, a SEGOV analisa a tramitação e a SEMOV avalia a viabilidade de execução. Em seguida, a SEMOV, juntamente com a SEGOV, executa o projeto. Cabe à SEDUH monitorar e avaliar a execução da ação, como parte do monitoramento previsto no Plano de Mobilidade Urbana de Colombo.

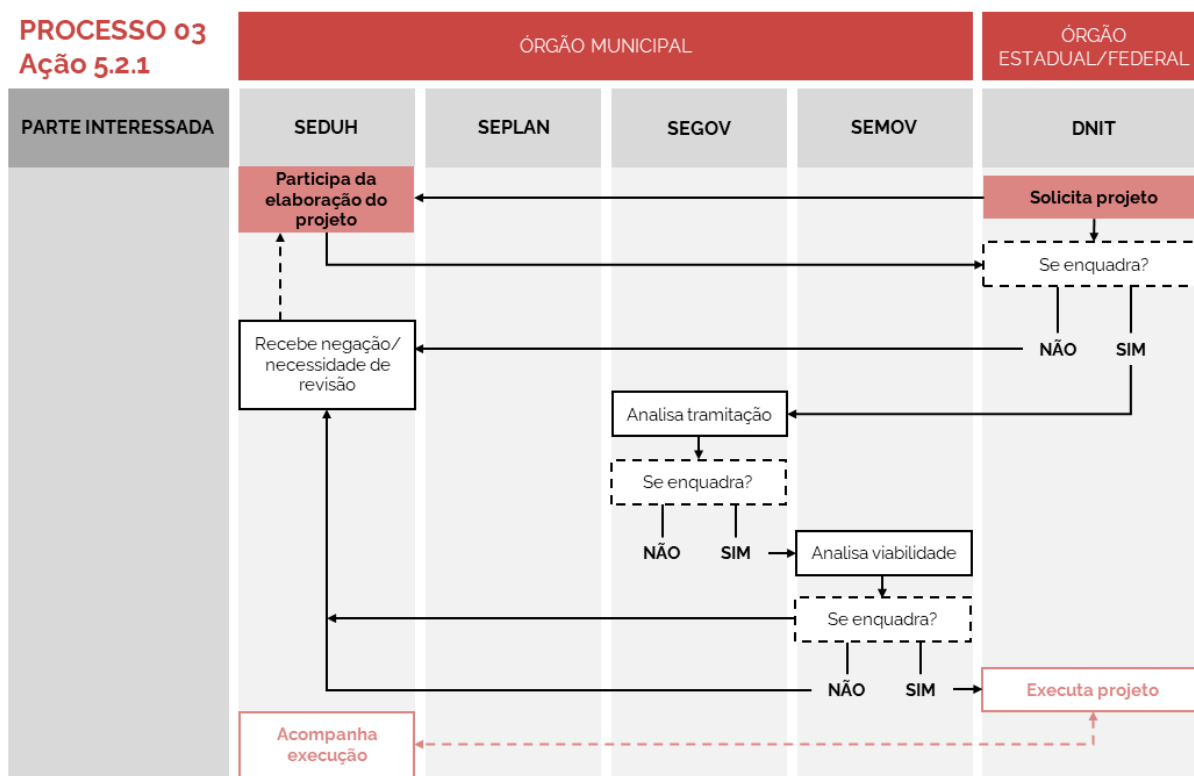
Figura 4 — Exemplo do processo para pavimentação de via



Fonte: URBTEC™ (2023).

A ação de adoção de faixas exclusivas de transporte público coletivo na Estrada da Ribeira foi selecionada como um exemplo de processo por conta da sua interface junto ao DNIT, órgão federal, conforme Figura 5. Para realizar essa ação, o DNIT e a SEDUH elaboram o projeto. Em seguida, a SEGOV analisa a tramitação, enquanto a SEMOV avalia a viabilidade e executa o projeto. Durante todo o processo, a SEDUH acompanha a execução da ação, como parte do monitoramento previsto no Plano de Mobilidade Urbana de Colombo.

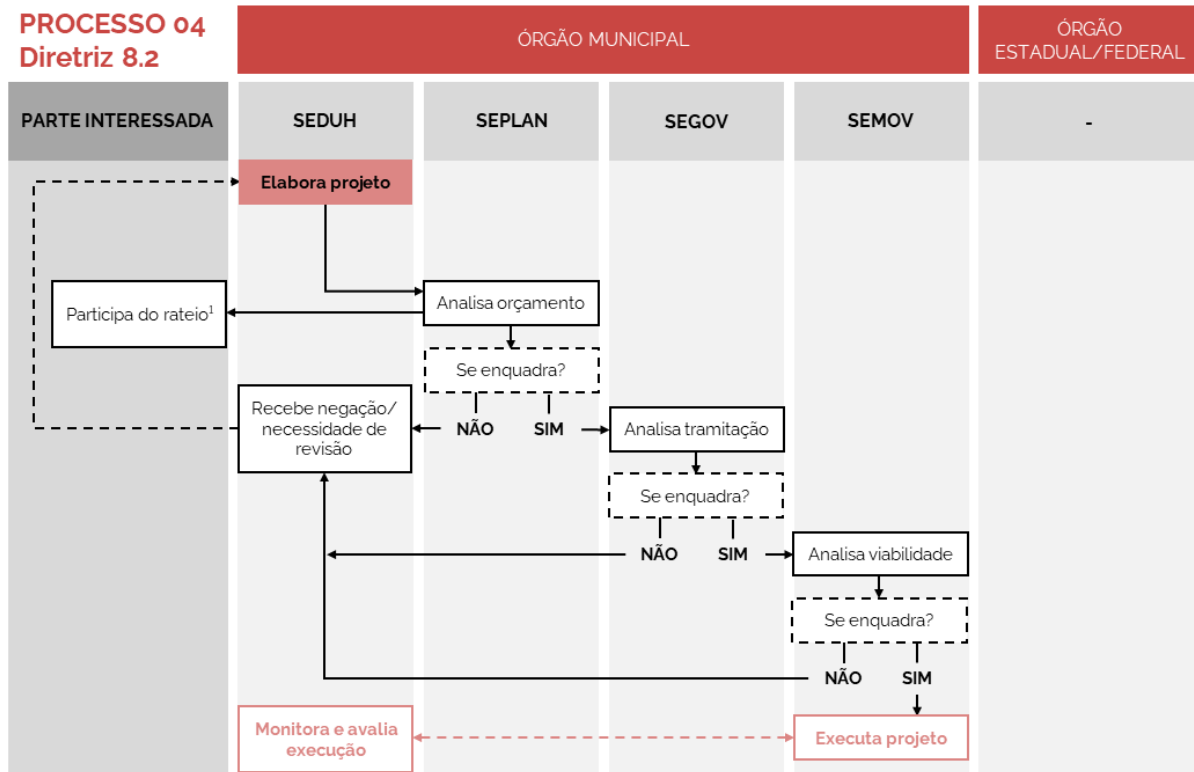
Figura 5 – Exemplo do processo para adoção de faixas exclusivas de transporte público coletivo na Estrada da Ribeira



Fonte: URBTEC™ (2023).

Embora o processo para executar a ação de identificação e implementação de rotas acessíveis seja semelhante aos demais processos de execução de infraestrutura, os proprietários dos imóveis situados ao longo das rotas identificadas como necessárias para melhorar a acessibilidade podem participar do rateio dos custos, conforme Contribuição de Melhoria. O processo começa com a identificação das rotas que precisam ser adaptadas para tornar-se acessíveis. Em seguida, a SEDUH elabora o projeto e a SEPLAN analisa o orçamento. A SEGOV, por sua vez, analisa a tramitação e a SEMOV avalia a viabilidade e executa o projeto. Durante a execução da ação, a SEDUH acompanha e monitora o progresso do trabalho, garantindo que as rotas acessíveis sejam implementadas de acordo com as normas e regulamentações estabelecidas.

Figura 6 — Exemplo do processo para identificação e implementação de rotas acessíveis



Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações

- (1) Conforme Contribuição de Melhoria, regulamentada pelo Decreto nº 195/1967; Lei Federal nº 10.257/2001 (art. 41) e Lei Municipal nº879/2004 (arts. 39 e 40).

VERSÃO PRELIMINAR

3.2. Estruturação da Secretaria de Trânsito, Transporte Coletivo e Mobilidade

Para as ações de longo prazo, faz-se relevante mencionar a possibilidade de criação de uma Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte Coletivo e Mobilidade. Para tanto, parte-se da necessidade de diferenciação entre planejamento, gestão e execução. Entende-se que, nesse âmbito, o Plano de Mobilidade cumpre a função de planejamento, a execução, por sua vez, cabe à Secretaria Municipal de Obras Públicas e Viação e, por fim, a gestão destina-se à secretaria sugerida.

A criação da Secretaria Municipal de Trânsito e Mobilidade não necessariamente implicará em remanejamento ou realocação de estruturas, mas caberá oportunamente um estudo específico para o dimensionamento das necessidades e, posteriormente, a tomada de decisão sobre a melhor forma de otimizar a gestão. Essa nova Secretaria deve contemplar a eficiência financeira, uma vez que a solvência da organização atual não implica na extinção das funções por ela desempenhadas, mas, sim, na busca por uma gestão otimizada. Para isso, em complemento ao Quadro 6 — Detalhamento das Estruturas Administrativas e Organizacionais relacionadas ao cenário atual, o Quadro 7 detalha possíveis necessidades à gestão do Plano de Mobilidade. Os cenários em proposição dependem, intrinsecamente, do balanceamento entre as implicações atuais e as tendências que essa estrutura carrega para o futuro próximo.

Quadro 7 – Possíveis necessidades para gestão do Plano de Mobilidade

Possível Estrutura Complementar	Atribuição
Departamento de Mobilidade	Administrar, controlar e revisar a elaboração, cumprimento e atualizações do Sistema de Mobilidade por meio do Plano de Mobilidade Urbana.
Núcleo de Gestão	Coordenar o sistema de transporte público, encaminhando a operação de atividades aos demais núcleos.
Coordenação de Projetos Viários	Gerir e executar projetos de engenharia de pavimentação de vias, conforme regulamentações relacionadas a implementação das propostas.
Núcleo de Calçamento e Iluminação Pública	Executar projetos de regularização e implementação de passeios e iluminação pública, consonantes as normas vigentes.
Núcleo de Drenagem	Executar projetos de escoamento, canalização, esgotamento e saneamento geral de vias públicas.
Coordenação de Sinalização	Planejar e estudar a viabilidade da instalação de sinalização horizontal e/ou vertical, além de visual e/ou sonora.
Núcleo de Implantação	Executar a instalação de sinalização horizontal e/ou vertical, além de visual e/ou sonora.
Núcleo de Gestão	Coordenar o sistema de sinalização, encaminhando a operação de atividades aos demais núcleos.
Núcleo de Operações	Organizar os procedimentos e atividades inerentes a fiscalização do trânsito.
Núcleo de Gestão	Coordenar o sistema de trânsito, encaminhando a operação de atividades aos demais núcleos.
Núcleo de Infrações e Recursos	Mediar o capital proveniente de indenizações e a obtenção de recursos, para um fundo de investimentos.

Fonte: URBTEC™ (2023).

4. Institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana

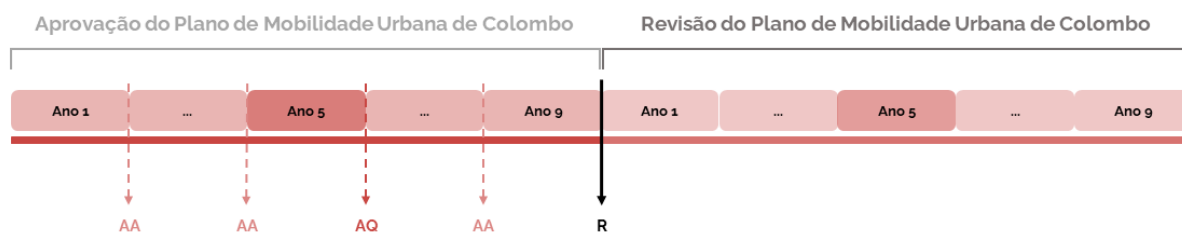
Neste tópico, será abordada a institucionalização do Plano de Mobilidade Urbana, tratando da importância da fixação de periodicidade para sua elaboração e atualização, bem como apresentados os instrumentos técnico-legais para o ordenamento da mobilidade urbana, tais como leis, regulamentos e normas que devem ser seguidas para garantir a efetividade do Plano.

4.1. Fixação de Periodicidade e Monitoramento para o Plano

A fim de cumprir as exigências da Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e viabilizar o acompanhamento e controle mencionado, deve-se considerar a criação de um Sistema de Acompanhamento e Monitoramento (SAM). Em conformidade à essa necessidade, no Artigo 21/Inciso III, a mesma legislação exige que, para o planejamento, gestão e avaliação do Sistema de Mobilidade deve-se considerar “a *formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos*” (BRASIL, 2012).

A Lei Federal nº 13.683, de 19 de junho de 2018, reforça a implementação de um SAM, destacando a importância de fiscalização e avaliação constante no controle de suas disposições (Artigo 7º, Inciso VI). Contudo, em nenhum dos produtos legais mencionados tem-se a definição desse processo de controle. Nesse sentido, na figura seguinte é disponibilizado o fluxo do monitoramento.

Figura 7 — Monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana de Colombo



Fonte: URBTEC™ (2023).

O Acompanhamento Anual (AA) deve ocorrer a cada ano, a partir de um relatório da Equipe de Acompanhamento Municipal. O andamento do Plano de Ação e Investimentos (PAI) será apresentado em Conferência Municipal Intermediária, a fim de expor à

Sociedade Civil os resultados obtidos com o PMU até o momento. O objetivo, aqui, não é colher insumos para novas proposições, mas sim avaliar a execução das propostas já aprovadas.

O Acompanhamento Quinquenal (AQ) tem a previsão de acontecer a cada cinco anos e deverá apresentar uma dinâmica parecida com os Acompanhamentos Anuais, porém, com peso maior na avaliação do Plano. O andamento do Plano de Ação e Investimentos (PAI) será apresentado com maior detalhamento, em Conferência Municipal. O objetivo, aqui, além da avaliação do executado em cinco anos, também, repensar o custo estimado para ações de longo prazo. Além disso, preparar o Plano para os dois últimos anos de vigência, considerando a eminência da Revisão.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), é determinado que a Revisão (R) do Plano de Mobilidade Urbana deve ser realizada em um prazo máximo de 10 anos (conforme Artigo 23, Inciso XI), de preferência em conjunto com o Plano Diretor. É crucial salientar que durante os 10 anos de vigência do Plano de Mobilidade, um monitoramento constante deve ser realizado, e revisando as propostas durante a implantação. A fase de elaboração e revisão do Plano apenas demarca o início do trabalho necessário para a sua aplicação e monitoramento. A execução exige a participação efetiva da comunidade, da Prefeitura e da Câmara Municipal, como parte de um conjunto de planejamento, pacto social, gestão democrática e, por fim, monitoramento e controle social

Figura 8 — Pacto da elaboração e execução do PMU



Fonte: URBTEC™ (2023).

4.2. Instrumentos Técnico-Legais para o Ordenamento da Mobilidade Urbana

O presente tópico apresenta as peças sugeridas para direcionar e ordenar o planejamento urbano e a mobilidade nas cidades. Esses instrumentos incluem leis e decretos que orientam ações e decisões relacionadas à mobilidade urbana. O Termo de Referência estabelece que as peças legais devem contemplar diversas questões relacionadas à mobilidade urbana.

Entre os temas a serem tratados, destacam-se: a classificação e hierarquização do sistema viário municipal, a implantação e qualificação de áreas de circulação a pé, a criação de condições adequadas para circulação de bicicletas, o tratamento viário qualitativo e quantitativo, a melhoria do transporte coletivo e escolar para a área rural e interligação entre as regiões municipais, a organização da circulação, o controle da demanda do tráfego urbano, a regulamentação da circulação do transporte de carga em área urbana, além da integração dos principais eixos de fluxo do município.

A consultoria responsável pelo Plano de Mobilidade Urbana entendeu a necessidade de criar algumas peças legais para garantir o atendimento aos itens dispostos no TR, bem como aos insumos provenientes da Etapa 3 — Diretrizes e Propostas. Dentre essas peças, estão a Lei do Plano de Mobilidade, a Lei do Sistema Viário, a Lei do Transporte Público Escolar, bem como dos Decretos que regulamentam o Transporte Individual de Passageiros, a circulação do Transporte de Cargas, os padrões de execução de calçadas e o uso de calçadas para fins comerciais. Essas peças legais são fundamentais para garantir a efetividade do Plano de Mobilidade e a melhoria da mobilidade urbana do município e estão apresentadas a seguir.

4.2.1. Lei do Plano de Mobilidade Urbana

LEI N.º ___, DE 20___, QUE INSTITUI O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE COLOMBO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

“Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Colombo.”

Eu, PREFEITO DE COLOMBO, faço saber que a Câmara Municipal de COLOMBO decreta e que eu a sanciono e promulgo para que todos os cidadãos cumpram e a façam valer. A seguir estão dispostos os artigos da lei:

CAPÍTULO I DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1º. Esta lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Colombo – PMU Colombo, e tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio da:

- I - redução da necessidade de deslocamento;
- II - integração metropolitana, regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º. O PMU Colombo é instrumento estratégico da política de mobilidade urbana, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município, estabelecido em conformidade com a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º O PMU Colombo é parte integrante do processo de planejamento municipal, o qual incorpora as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Municipal - PDM, e suas diretrizes e prioridades devem ser incorporadas no Plano Plurianual, na Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS, na Lei de Parcelamento do Solo e Condomínios, na Lei do Sistema Viário Municipal, no Código de Obras e Edificações, no Código de Posturas.

§ 2º O PMU Colombo observará os planos nacionais, regionais, estaduais, as diretrizes metropolitanas estabelecidas pela Agência de Assuntos Metropolitanos no Paraná - AMEP e o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Urbano Integrado de Região Metropolitana de Curitiba - PDUI RMC, de ordenação do território e de mobilidade urbana.

Art. 3º. O PMU Colombo abrange a totalidade do território do Município, definindo:

- I - a política de mobilidade urbana e transporte do Município de Colombo;
- II - as políticas públicas de transporte e circulação do Município e sua integração metropolitana;
- III - os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal relacionados ao sistema de mobilidade;
- IV - a gestão do Sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana;

V - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 4º. O Sistema de Planejamento e Gestão é formado por um conjunto de órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com as entidades privadas e com a sociedade em geral na implementação dos objetivos do PMU Colombo.

Parágrafo único. O Sistema de Planejamento e Gestão visa o fomento e implantação de diversos programas setoriais com o objetivo de modernização da ação governamental em relação a política de mobilidade e transporte no território municipal.

Art. 5º. O PMU Colombo parte da realidade do Município e tem como prazos, curtos (entre 0 e 3 anos); médios (entre 3 e 5 anos) e longos (mais que 5 anos).

Art. 6º. O PMU Colombo rege-se pelos seguintes princípios:

I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

III - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;

V - integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;

VI - acessibilidade universal;

VII - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VIII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;

X - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

XII - aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas no Município de Colombo;

XIII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

XIV - ampliação da dinâmica e rede de mobilidade metropolitana; e

XV - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 7º. É objetivo da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Colombo ordenar o

pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

- I** - a consolidação do Município como sub centro metropolitano, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;
- II** - a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana;
- III** - a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo;
- IV** - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;
- V** - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;
- VI** - o planejamento do desenvolvimento da Cidade de Colombo, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;
- VII** - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:
 - a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;
 - b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;
 - c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;
 - d) a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;
- VIII** - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;
- IX** - a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;
- X** - a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico
- XI** - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- XII** - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- XIII** - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere

à acessibilidade e à mobilidade;

XIV - proporcionar a melhora na eficácia da mobilidade metropolitana;

XV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
e

XVI - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA E REGIONAL

Art. 8º. Respeitado o princípio da autonomia municipal, o PMU Colombo assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Metropolitana de Curitiba - RMC, no que concerne às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário metropolitano e regional.

Art. 9º. Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

I - transporte público e sistema viário metropolitano e regional;

II - promoção de construção de novas vias e novos acessos à rede viária metropolitana e melhorar as interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Colombo e seus municípios limítrofes: Almirante Tamandaré, Rio Branco do Sul, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Pinhais, Quatro Barras e Curitiba;

III - fomento da integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano;

IV - turismo;

V - o planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;

VI - execução de informações regionais e cartografia.

Art. 10. Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Metropolitana de Curitiba os eixos que constituem o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - as vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios metropolitanos;

II - as vias que interligam as diversas regiões da Cidade e da região metropolitana, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III - as vias que interligam os principais centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades e por novas centralidades a serem criadas;

IV - os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais

destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V - os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

Art. 11. A implantação de qualquer projeto, público ou privado no território do Município de Colombo, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei e na Lei do Plano Diretor Municipal e na legislação urbanística complementar de uso, parcelamento e ocupação do solo e na legislação estadual em especial à relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

CAPÍTULO III – PLANOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS DA MOBILIDADE

Art. 12. A estratégia da Política de Mobilidade Urbana do Município de Colombo tem como objetivo:

I - qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação, do incremento e da melhoria da malha viária, de circulação de pedestres, dos sistemas transporte coletivo municipal e metropolitano, individual e de cargas, a implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes, diminuir os níveis de poluição sonora e atmosférica; e

II - estabelecer a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e estacionamentos em logradouros públicos.

Seção I – Da Hierarquia Viária

Art. 13. O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município de Colombo, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:

I - via expressa: é a via que abriga as características de corredor de transporte, busca estruturar o município, abrigar os principais itinerários de transporte coletivo, promover a integração de diferentes modais de transporte e propiciar a ocupação a adensamento urbanos e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pela Agencia de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP, , com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga.

II - via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos com o objetivo de conduzir o trafego nos percursos de maior distância e proporcionar ligações entre bairros;

III - via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade;

IV - via parque: função similar à coletora, porém com a atribuição extra de proteção e valorização das áreas protegidas por lei, limite de perímetro urbano ou parques lineares, e conseqüente aproveitamento como espaço público. Permitem

ocupação fundiária apenas de um dos lados da via;

V - via de ligação metropolitana: atuação compatível à via coletora, porém com abrangência metropolitana, considerando o fenômeno da conurbação;

VI - via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

VII - ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

VIII - ciclorrota: trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado à circuitos turísticos ou esportivos;

IX - via pedonal: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres, com a priorização do deslocamento de pedestres;

X - estrada municipal principal: é a via rural com função similar às vias coletoras, que tem por objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

XI - estrada municipal secundária: é a via rural com função similar às vias locais, que tem por função objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais.

Parágrafo único. As ações estratégicas a serem implementadas na Hierarquização Viária constantes do Plano Diretor em consonância com o PMU Colombo, visam o deslocamento racional dos pedestres compatibilizando-o com os diferentes modos de transportes público e privado.

Seção II – Da Circulação Viária e Transportes

Art. 14. São diretrizes da política municipal de Circulação Viária e de 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, não motorizado e o pedestrianismo;

III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade de Colombo;

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

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

VI - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

VII - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VIII - garantir e melhorar a ligação do Município de Colombo com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado do Paraná e com o País;

IX - estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, especialmente

nas vias classificadas como expressas;

X - urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município; e

XI - avaliar constantemente a necessidade da ampliação, soluções e melhorias para os meios de transporte não motorizado.

Art. 15. São ações estratégicas da política municipal de Circulação Viária e de Transportes:

I - criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência e crianças;

II - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente;

III - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais; e

IV - induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município.

Art. 16. A criação de áreas de restrição de circulação, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudo técnico e sujeitadas às esferas competentes de análise e orientação técnica.

Seção III – Da Qualificação Da Paisagem Urbana

Art. 17. A estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município de Colombo através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto e segurança e o bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo - edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais, tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis -, que conferem identidade a estes espaços.

Art. 18. São diretrizes da política municipal de Qualificação da Paisagem Urbana:

I - garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;

II - garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;

III - garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;

IV - assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;

V - favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano; e

VI - disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional,

subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei.

Art. 19. São ações estratégicas da política municipal de Paisagem Urbana:

- I - criar novos padrões, mais efetivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;
- II - estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;
- III - estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana estabelecidos neste Plano;
- IV - reurbanizar e requalificar as vias das áreas centrais e vias das áreas onde há alto fluxo de circulação;
- V - melhorar a qualidade e eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;
- VI - implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade de Colombo;
- VII - estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via, a compatibilização com as redes de infraestrutura.

Seção IV – Da Infraestrutura e Serviços Públicos Vinculados ao Sistema Viário

Art. 20. São diretrizes da política municipal de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:

- I - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário instalada e por instalar;
- II - equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;
- III - garantir o investimento em infraestrutura;
- IV - implantar e manter um Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;
- V - coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas com vistas a qualificar as ações e projetos viários e de mobilidade urbana.

Art. 21. São ações estratégicas da política municipal de infraestrutura e serviços de utilidade pública:

- I - implantar, por meio de galerias técnicas, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolo e espaço aéreos, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;
- II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;
- III - instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade

pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos.

Seção V – Dos Estacionamentos

Art. 22. Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.

Parágrafo único. Garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

Art. 23. É obrigatória a previsão de local interno no terreno destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela legislação de uso e ocupação do solo e Código de Obras e Edificações.

Art. 24. É obrigatória a observância da Lei Municipal nº 1.511 de 06 de setembro de 2019, ou de legislação que venha substituí-la, que regulamenta os Estacionamentos Rotativos Controlados pagos denominados “ESTACIONECOLOMBO”.

CAPÍTULO IV – DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na Cidade de Colombo.

§ 1º São considerados os meios de transporte urbanos:

I - motorizados: realizados por intermédio de veículos automotores;

II - meios não-motorizados: realizados a pé ou por veículos movidos pelo esforço humano e não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo; e

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público; e

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

I - vias e demais logradouros, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas, desde que inseridos em áreas públicas;

II - passeios, incluindo a faixa de serviço, a faixa livre e a faixa de acesso;

III - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

IV - terminais rodoviários;

- V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- VI - sinalização viária e de trânsito;
- VII - equipamentos e instalações;
- VIII - instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I – Da Infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 26. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos no Município de Colombo:

- I - consolidação do Sistema Viário, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano;
- II - elaboração do Programa de Calçadas;
- III - elaboração de um Plano Cicloviário;
- IV - criação de uma rede de calçadas conectando os principais polos geradores de deslocamentos do Município; e
- V - incentivo a integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.

Seção II – Do Transporte de Cargas

Art. 27. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

- I - restrição de acesso de veículos de grande porte nas Áreas para Restrição de Circulação, e em áreas objeto de estudo futuro.
- II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Seção III – Do Transporte Público Coletivo

Art. 28. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município de Colombo, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor em especial na legislação relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

§ 1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§ 2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente.

§ 3º Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 29. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Colombo:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas

e integrações;

III - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e

IV - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 30. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

I - implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;

II - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

IV - ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VI - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

VII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;

VIII - estruturação de política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

IX - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

X - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 31. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Município de Colombo deverá:

I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II - promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e

IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Seção IV – Do Transporte Público Individual

Art. 32. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro ou legislação correlata.

Art. 33. O Município de Colombo conforme estabelece o inciso X do art. 4º da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, por meio de decreto expedido pelo executivo municipal, irá fiscalizar e regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, assim definido como o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 1º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as seguintes diretrizes:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de Seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

§ 2º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no caput deste artigo, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal;
- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

§ 3º A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação a ser expedida pelo Município de Colombo caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Seção V – Do Transporte Não Motorizado

Art. 34. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 35. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 36. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Parágrafo único. - Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o

serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 37. O sistema cicloviário deverá garantir:

- I - a afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;
- II - a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais e transporte pelos ônibus;
- III - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 38. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 39. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público municipal assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 40. O poder público municipal poderá regulamentar a implantação de parklets nas vias e logradouros públicos que tenham velocidade máxima de 40 (quarenta) km/h e que não apresentem trânsito intenso de veículos automotores.

Art. 41. São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

- I - ir e vir a pé ou em cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;
- II - calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;
- III - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;
- IV - iluminação pública preferencialmente para o pedestre nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;
- V - equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa com deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade;

CAPÍTULO V – DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES

Art. 42. O Município de Colombo manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações sobre mobilidade urbana e transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

§ 1º Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema Municipal de Informações.

§ 2º O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de

meios e instrumentos para fins idênticos.

§ 3º O Sistema Municipal de Informações deverá oferecer indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem periodicamente aferidos, publicados pelo Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, as entidades representativas de participação popular e as instâncias de participação e representação regional.

Art. 43. Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município deverão fornecer ao Município de Colombo, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema Municipal de Informações.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 44. É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos, programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

CAPÍTULO VI – DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Seção I – Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMU)

Art. 45. Fica instituído o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU, que terá como atribuições formular e compatibilizar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e a lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

- I - criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
- II - instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 46. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU terá o apoio do Órgão Municipal de Trânsito¹ correspondente.

Art. 47. São atribuições do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU:

- I - elaborar e aprovar o seu regimento interno;
- II - eleger, entre seus membros, o Presidente e Vice-Presidente;
- III - dar encaminhamento às deliberações das consultas e audiências públicas;
- IV - opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;
- V - emitir pareceres sobre propostas de alteração deste Plano de Mobilidade e legislações correlatas com o tema de mobilidade;

¹ A ser definida(o) pela Prefeitura Municipal.

- VI** - fiscalizar e avaliar o serviço de transporte urbano de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de outros modos regulamentados pelo Poder Público, sugerindo alternativas que viabilizem sua integração;
- VII** - acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados com PMU de Colombo;
- VIII** - auxílio no monitoramento do PMU de Colombo;
- IX** - auxílio na avaliação e na proposição de ajustes do PMU de Colombo;
- X** - auxílio na definição das ações do Plano de Mobilidade Urbana Municipal à curto, médio e longo prazo
- XI** - autorizar, juntamente com Órgão Municipal de Trânsito¹ correspondente, intervenções no sistema viário, desde que estejam em consonância com os objetivos e diretrizes estabelecidas nesta Lei;
- XII** - constituir grupos técnicos ou comissões especiais, temporárias ou permanentes, quando julgar necessário para o pleno desempenho de suas funções.

Art. 48. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – CMU será composto por 6 (seis) membros efetivos e por seus respectivos suplentes, com mandatos de 3 (três) anos, admitida a recondução, com a seguinte composição¹:

- I** - Membro municipal¹;
- II** - Membro municipal¹;
- III** - Membro municipal¹;
- IV** - Membro sociedade civil¹;
- V** - Membro sociedade civil¹;
- VI** - Membro sociedade civil¹.

§ 1º A presidência do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU será feita mediante eleição entre seus Conselheiros na forma estabelecida em seu Regimento Interno.

§ 2º Para cumprir suas finalidades, o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU terá Secretaria Executiva e Regimento próprios, inclusive para definir processo de indicação ou eleição de conselheiros e formas de transparência dos seus atos, os quais serão regulamentados por ato do Poder Executivo.

§ 3º Os representantes da sociedade civil serão indicados pelas entidades mencionadas nos inc. IV A VI do caput.

§ 4º O mandato dos representantes da sociedade civil será de 3 (três) anos permitida uma recondução.

§ 5º Os representantes do Poder Público Municipal serão nomeados por ato do Chefe do Executivo.

Art. 50. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU poderá instituir, exclusivamente para fins de assessoria técnica interna, Câmaras Temáticas para acompanhar a efetividade local nas diretrizes municipais da política municipal de

mobilidade urbana.

Parágrafo único. As Câmaras Técnicas instituídas pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU deverão contar obrigatoriamente com a participação de representantes do Poder Público Municipal.

Art. 51. Os trabalhos do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - CMU será voluntário e não remunerado, sendo considerado como serviço público relevante para os fins de direito e podendo ser suspenso a bem do interesse público ou pela ausência do titular em forma regulamentada regimentalmente.

Seção II – Do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade

Art. 52. O Órgão Municipal de Trânsito¹ correspondente, passará a ter atribuições de Órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a coordenação de Secretaria Municipal¹ correspondente com o apoio das demais Secretarias Municipais.

Art. 53. Caberá ao responsável¹ pelo correspondente, nomear os membros do órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade que regulamentará suas atribuições e a normatização dos Procedimentos Administrativos referentes aos processos de sua competência no prazo máximo (6) seis meses a partir da data de vigência da presente lei.

CAPITULO VII – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 54. As alterações na presente lei e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma, deverão ter parecer favorável da Câmara Técnica de Mobilidade Urbana e precedidas de Audiência Pública.

Art. 55. O PMU Colombo deverá ser revisto total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 56. O Plano de Ações e Investimentos do PMU Colombo deverá ser revisto total ou parcialmente no quinto ano decorrido da data de promulgação da primeira avaliação;

Art. 57. As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 58. Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 59. Esta Lei entra em vigor na data de sua promulgação e publicação, revogadas as disposições em contrário.

4.2.2. Lei do Sistema Viário Básico

LEI N.º ____, DE 20__, QUE DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE COLOMBO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

“Dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Colombo e dá outras providências.”

Eu, PREFEITO DE COLOMBO, faço saber que a Câmara Municipal de COLOMBO decreta e que eu a sanciono e promulgo para que todos os cidadãos cumpram e a façam valer. A seguir estão dispostos os artigos da lei:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DEFINIÇÕES

Art. 1º. Esta Lei estabelece a hierarquização e definição do Sistema Viário Básico do Município de Colombo, obedecidas as demais normas federais e estaduais relativas à matéria, especialmente o Estatuto da Cidade - Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001, a Lei Federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal nº 12.587 de 03 de Janeiro de 2012, Lei Municipal do Plano Diretor de Colombo - Lei Municipal nº 1.705 de 26 de dezembro de 2022 e da Lei Municipal que instituiu o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Colombo - Lei Municipal de nº correspondente tendo como objetivos:

- I - ordenamento do trânsito;
- II - equilibrar a repartição de fluxos na rede viária;
- III - diminuir conflitos e proporcionar fluidez na circulação;
- IV - facilitar a circulação entre as centralidades do município;
- V - definir os eixos de desenvolvimento com atividades não residenciais para atendimento local ou regional;
- VI - acomodar os diversos modais de deslocamento, tanto os existentes como os planejados.

Art. 2º. São partes integrantes desta Lei, os seguintes anexos:

- I - Anexo I — Mapa da Hierarquia Viária Municipal;
- II - Anexo II — Mapa das Diretrizes Viárias Municipais;
- III - Anexo III — Descrição da Hierarquia Viária Municipal;
- IV - Anexo IV — Perfis Viários da Hierarquia Viária Municipal;
- V - Anexo V - Setorização e dimensões das Calçadas.

Art. 3º. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, parcelamentos, loteamentos, subdivisões, unificações, arruamentos ou condomínios que vierem a ser executados.

Parágrafo único. A Prefeitura do Município de Colombo por meio da Secretaria Municipal¹ de Desenvolvimento Urbano e Habitação definirá as diretrizes viárias do

Município de Colombo e suas hierarquias funcionais, cabendo ao Órgão Municipal de Trânsito¹ a sua fiscalização.

Art. 4º. Para efeito da presente Lei, ficam definidos os seguintes termos:

I - acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos, e/ou de pedestres, entre a via pública e o lote, ou, ainda, entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;

II - alinhamento: linha legal limitando os lotes ou chácaras com relação à via pública;

III - aproximação: linha de chegada no cruzamento ou na interseção;

IV - caixa da via: distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição;

V - calçada: parte da via reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VI - canaleta: parte da via, segregada do tráfego comum, exclusiva para a circulação dos veículos destinados ao transporte público coletivo;

VII - canteiro: divisor físico construído entre duas pistas de rolamento de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;

VIII - classe de rodovia: é a classificação que se dá a uma rodovia, um conjunto de condições e diretrizes que devem ser seguidas tanto por quem constrói a rodovia como também por aqueles que dela se utilizam;

IX - ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

X - ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XI - ciclorrota: trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado à circuitos turísticos ou esportivos;

XII - corredor: sequência de vias que permite continuidade de tráfego;

XIII - eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;

XIV - faixa de domínio: área ao longo das rodovias e ferrovias destinada a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme o estabelecido nas normas técnicas pertinentes, sendo definida no âmbito da respectiva licença urbanística;

XV - faixa de estacionamento: área entre o passeio (ou eventualmente canteiro) e a pista de rolamento destinada ao estacionamento de veículos;

XVI - faixa ou pista de rolamento: área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento, incluindo áreas de estacionamento;

XVII - faixa total: é a caixa da via atual;

XVIII - hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as

características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;

XIX - ilha: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XX - interseção: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;

XXI - passagem subterrânea: obra de arte em desnível subterrâneo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres ou veículos;

XXII - passarela: obra de arte em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de modos não motorizados;

XXIII - passeio: parte da calçada, com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, desde que identificada, de ciclistas;

XXIV - pista: parte da via destinada à circulação e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;

XXV - sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;

XXVI - sistema estrutural viário: conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;

XXVII - tráfego (trânsito): movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias;

XXVIII - via binária: superfície por onde transitam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;

XXIX - via de circulação: avenidas, ruas, alamedas, travessas, estradas e caminhos de uso público

XXX - via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro; e

XXXI - viela: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

CAPÍTULO II - DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES E REQUISITOS

Seção I - Classificação

Art. 5º. As vias componentes do sistema viário básico são assim classificadas:

I - via expressa: é a via que abriga as características de corredor de transporte, busca estruturar o município, abrigar os principais itinerários de transporte coletivo, promover a integração de diferentes modais de transporte e propiciar a ocupação a adensamento urbanos e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga.

II - via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos

com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância e proporcionar ligações entre bairros;

III - via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

IV - via parque: função similar à coletora, porém com a atribuição extra de proteção e valorização das áreas protegidas por lei, limite de perímetro urbano ou parques lineares, e conseqüente aproveitamento como espaço público. Permitem ocupação fundiária apenas de um dos lados da via;

V - via de ligação metropolitana: atuação compatível à via coletora, porém com abrangência metropolitana, considerando o fenômeno da conurbação;

VI - via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

VII - ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

VIII - ciclorrota: trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado à circuitos turísticos ou esportivos;

IX - via pedonal: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

X - estrada municipal principal: é a via rural com função similar às vias coletoras, que tem por objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

XI - estrada municipal secundária: é a via rural com função similar às vias locais, que tem por função objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais.

Art. 6º. As vias classificam-se, quanto à sua implementação, em:

I - vias existentes: as vias implantadas e denominadas;

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

Art. 7º. O sistema viário básico do Município de Colombo, indicado no **Anexo I – Mapa da Hierarquia Viária Municipal** e **Anexo II – Mapa das Diretrizes Viárias Municipais** – parte integrante desta lei é formada por vias expressas vias arteriais, vias coletoras, vias parque, vias de ligação metropolitana, vias locais, via pedonal, estradas municipais principais e estradas municipais secundárias.

§ 1º A relação das vias com a sua respectiva classificação, de acordo com a hierarquia viária, encontra-se no **Anexo III – Descrição da Hierarquia Viária Municipal** – da presente Lei.

§ 2º. As vias projetadas, que constituem prolongamento de trechos existentes, deverão seguir a mesma hierarquização.

Art. 8º. A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação é o órgão responsável pela definição, classificação, emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.

Parágrafo único. Fica a cargo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação a avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas.

Seção II - Das Dimensões E Requisitos Obrigatórios Das Vias

Art. 9º. São considerados, para o dimensionamento das vias, os elementos abaixo, cujos parâmetros estão estabelecidos nos **Anexos III e IV**:

- I - caixa da via;
- II - faixa de rolamento;
- III - faixa de estacionamento;
- IV - calçada;
- V - canteiro central.

Art. 10. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

- I - representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego; e
- II - constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão.

Parágrafo único. Existindo necessidade de interligação viária entre bairros, cujo dimensionamento da via seja inferior ao disposto no art. 8º, este poderá ser feito, ajustando ao perfil existente, para o seu prolongamento.

Art. 11. As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características:

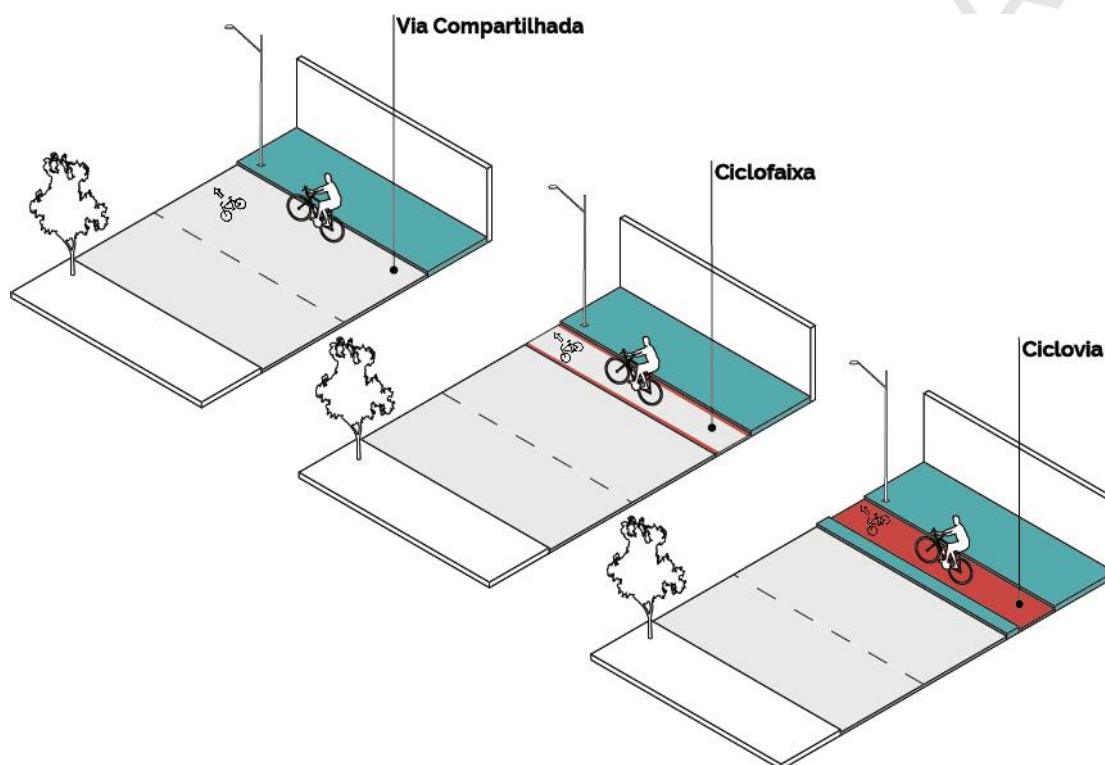
- I - vias expressas: caixa da via a ser definida pela concessionária responsável, sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas a via, preferencialmente duas faixas de rolamento de tráfego, ciclovia ou ciclofaixa, preferencialmente com canteiro central;
- II - vias arteriais de mão dupla, com ciclofaixa: caixa da via de 24m (vinte e quatro metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, quatro faixas de rolamento (duas para cada sentido), ciclofaixa;
- III - vias arteriais de mão dupla, sem ciclofaixa: caixa da via de 24m (vinte e quatro metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas a via, quatro faixas de rolamento (duas para cada sentido);
- IV - vias arteriais de mão única, com ciclofaixa: caixa da via de 21m (vinte e um metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, três faixas de rolamento, ciclofaixa;
- V - vias arteriais de mão única, sem ciclofaixa: caixa da via de 21m (vinte e um metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas a via, três faixas de rolamento;
- VI - vias coletoras de mão dupla, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclofaixa bidirecional;

- VII** - vias coletoras de mão dupla, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);
- VIII** - vias coletoras de mão única, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento, ciclofaixa;
- IX** - vias coletoras de mão única, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas a via, duas faixas de rolamento;
- X** - vias de ligação metropolitana, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclofaixa bidirecional, salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XI** - vias de ligação metropolitana, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido) salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XII** - vias de ligação metropolitana de mão única, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento, ciclofaixa, salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XIII** - vias de ligação metropolitana de mão única, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas a via, duas faixas de rolamento, salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XIV** - vias parques, com área frágil em um dos lados da via: caixa da via de 13,8m (treze metros e oitenta centímetros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclovia à esquerda;
- XV** - vias parques, com área frágil em ambos os lados da via: caixa da via de 13,8m (treze metros e oitenta centímetros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclovia à direita;
- XVI** - vias locais: caixa da via de 12m (doze metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);
- XVII** - estradas municipais principais: caixa da via a ser definida pela secretaria responsável, sendo seu perfil formado por pistas de acostamento, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);
- XVIII** - estradas municipais secundárias: caixa da via a ser definida pela secretaria responsável, sendo seu perfil formado por pistas de acostamento, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);

XIX - ciclovias: com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), unidirecionais, nas vias expressas e largura mínima de 2,50m (dois metros e meio), bidirecionais, nas vias expressas e vias parque ou de acordo com análise de Secretaria Municipal correspondente.

XX - ciclofaixas: com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), unidirecionais, nas vias locais, coletoras, vias de ligação metropolitana e vias arteriais e largura mínima de 2,50m (dois metros e meio), bidirecionais, nas vias locais, vias coletoras, vias de ligação metropolitana e vias arteriais ou de acordo com análise da Secretaria Municipal¹ correspondente.

XXI - via compartilhada: com largura mínima correspondente a caixa da via;



Fonte: URBTEC™ (2023).

§ 1º A declividade das novas vias deverá obedecer aos parâmetros do estabelecidos na Lei municipal que dispõe sobre o uso e ocupação e lei que dispõem sobre o parcelamento do solo para fins urbanos de Colombo.

§ 2º O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às especificações citadas neste artigo de acordo com análise das Secretarias Municipais correspondentes.

Seção III – Dos Passeios E Calçadas

Art. 12. Para assegurar o trânsito seguro e acessível a todos os pedestres, as calçadas deverão ser executadas ou reparadas conforme determinado na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e na classificação estabelecida na hierarquia do sistema viário municipal e padrão estabelecido nesta lei complementar **Anexo V – Setorização e Dimensões das Calçadas**, e a critério do Município de Colombo, será dada a continuidade dos padrões das calçadas adjacentes.

Parágrafo único. Na construção de calçadas ou espaços públicos é necessária a

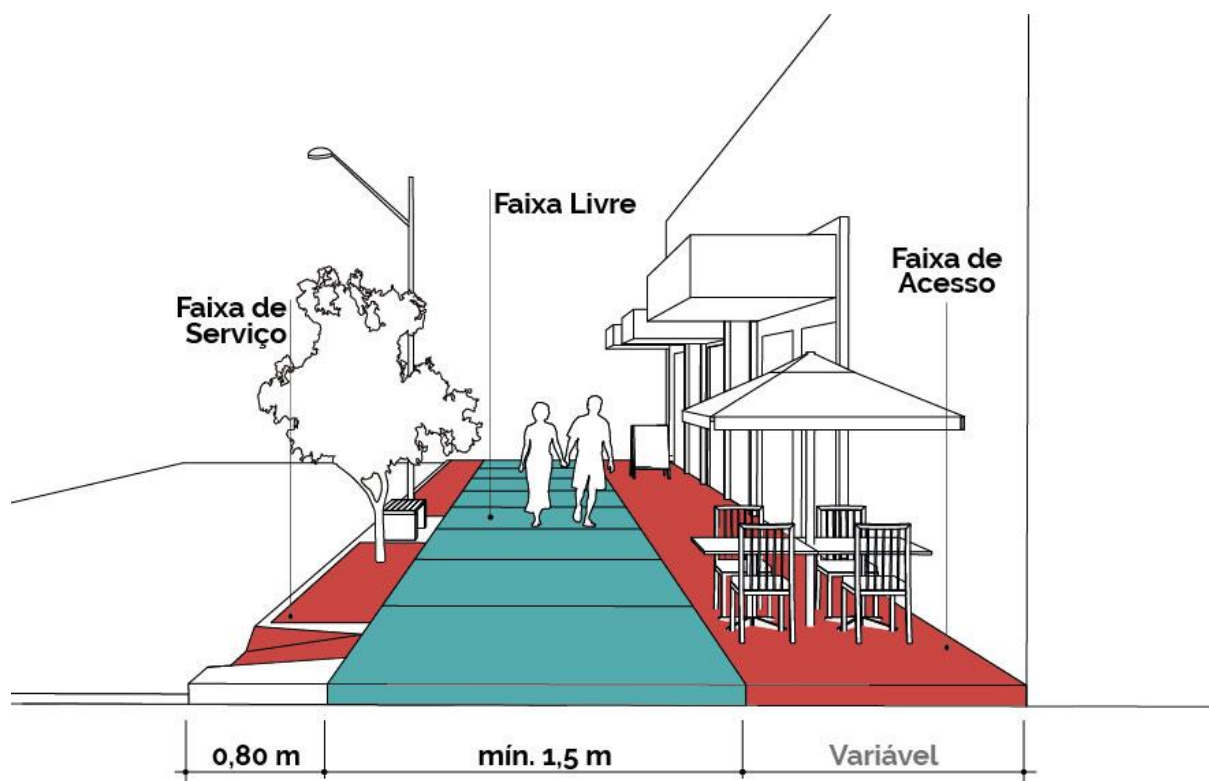
implantação de elementos de acessibilidade conforme as especificações presentes na NBR 9050 ou norma técnica oficial que a substitua.

Art. 13. A calçada pública poderá ser setorizada em até 3 (três) faixas, e deve seguir os padrões especificados no **Anexo V**, obedecendo as seguintes definições e ordem de prioridade:

I - Faixa livre ou passeio: destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo físico permanente ou temporário; deve possuir largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e a superfície do piso deve ser regular, estável, firme, antiderrapante e não trepidante com inclinação transversal constante de no mínimo 1% (um por cento) e no máximo 3% (três por cento).

II - Faixa de serviço: situada entre a pista de rolamento e a faixa livre, é destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, postes de iluminação, sinalização de trânsito, tampas de caixas de inspeção, instalações subterrâneas e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones e lixeiras; deve possuir largura mínima de 0,80m (oitenta centímetros), a superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre;

III - Faixa de acesso: situada em frente ao imóvel, entre a faixa livre e atestada do lote, destinando-se ao acesso e apoio à propriedade, onde pode estar vegetação, rampas, toldos/marquises, e mobiliário móvel como floreiras e mesas de bar, desde que não dificultem o acesso à edificação ou criem obstáculo para os usuários da faixa livre; sua existência ou não, bem como seu dimensionamento, inicia-se a partir da garantia da faixa livre e de serviço. Segundo a NBR 9050, esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m., Sua superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre.



Fonte: URBTEC™ (2023).

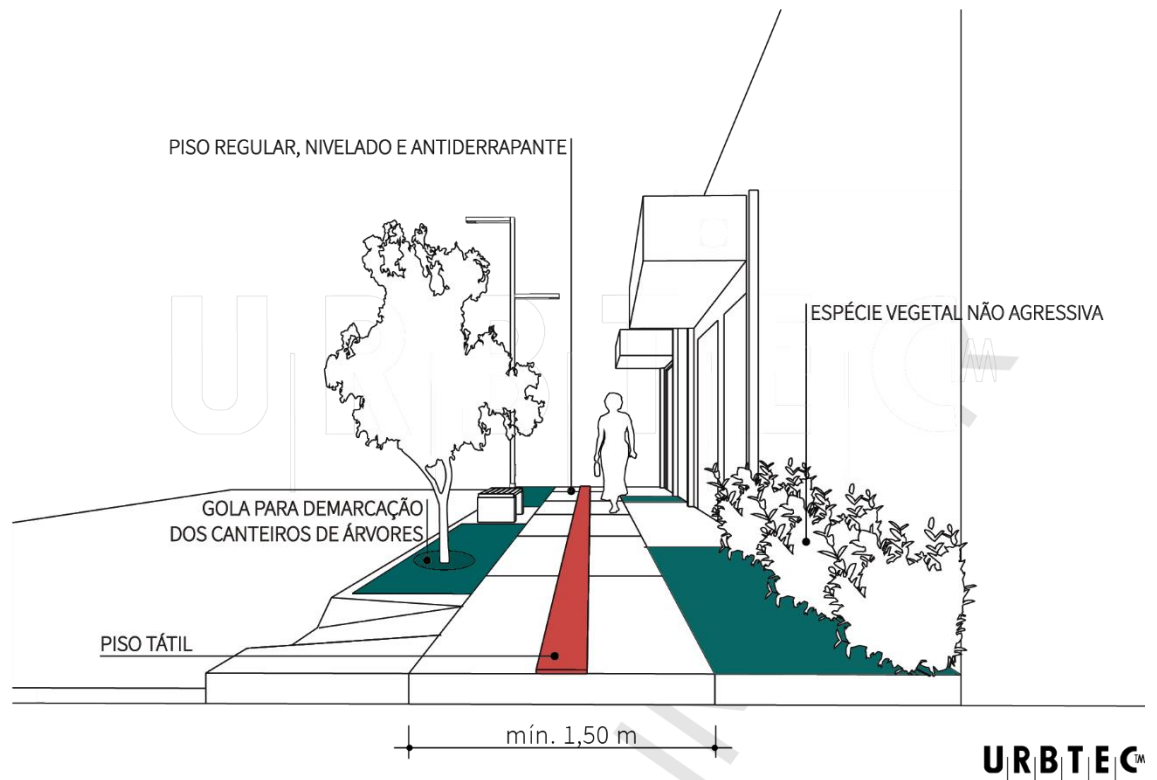
§ 1º As faixas de acesso e de serviço poderão receber o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre quando os imóveis estiverem inseridos em vias integrantes de centralidades urbanas ou conforme disposição estabelecida na Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo.

§ 2º A utilização da faixa de acesso poderá ser regulamentada por Decreto Municipal.

Art. 14. Na faixa livre ou passeio deve ser executado piso com largura paralela ao meio-fio, conforme especificado nas figuras **do Anexo V**, salvo em casos de existência de vegetação de grande porte ou outras interferências de difícil remoção, quando poderá ser executado de forma a desviá-los.

Art. 15. A construção ou reforma dos passeios deverá atender aos padrões estabelecidos na Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050 – e aos seguintes padrões básicos:

- I - Piso regular, estável, nivelado e contínuo, de material resistente e antiderrapante, sob qualquer condição climática;
- II - Faixa para circulação de pedestres em linha reta e livre de obstáculos, com a largura igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);



Fonte: URBTEC™ (2023).

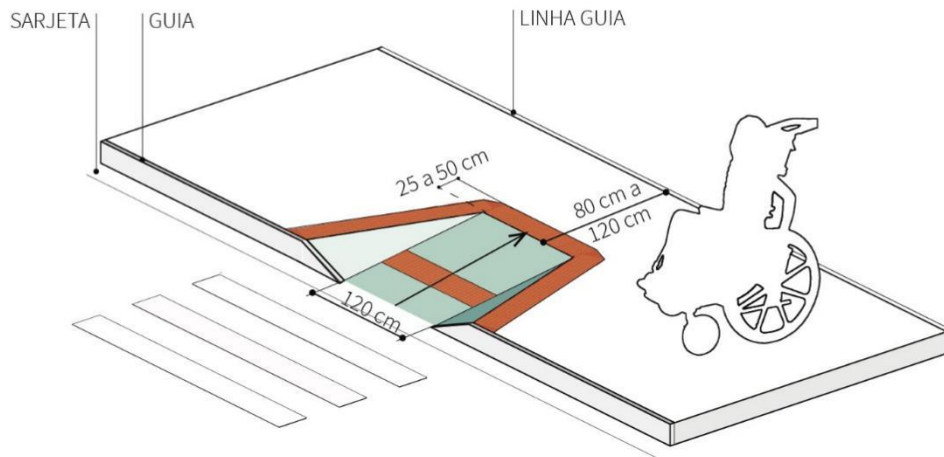
III - Desníveis devidamente sinalizados e, sempre que possível, superados por intermédio de rampas;

IV - Elementos dispostos sobre o passeio devidamente sinalizados e contornados com piso tátil de alerta, bem como instaladas golas ou contornos para demarcação dos canteiros de árvores e áreas ajardinadas no nível do piso;

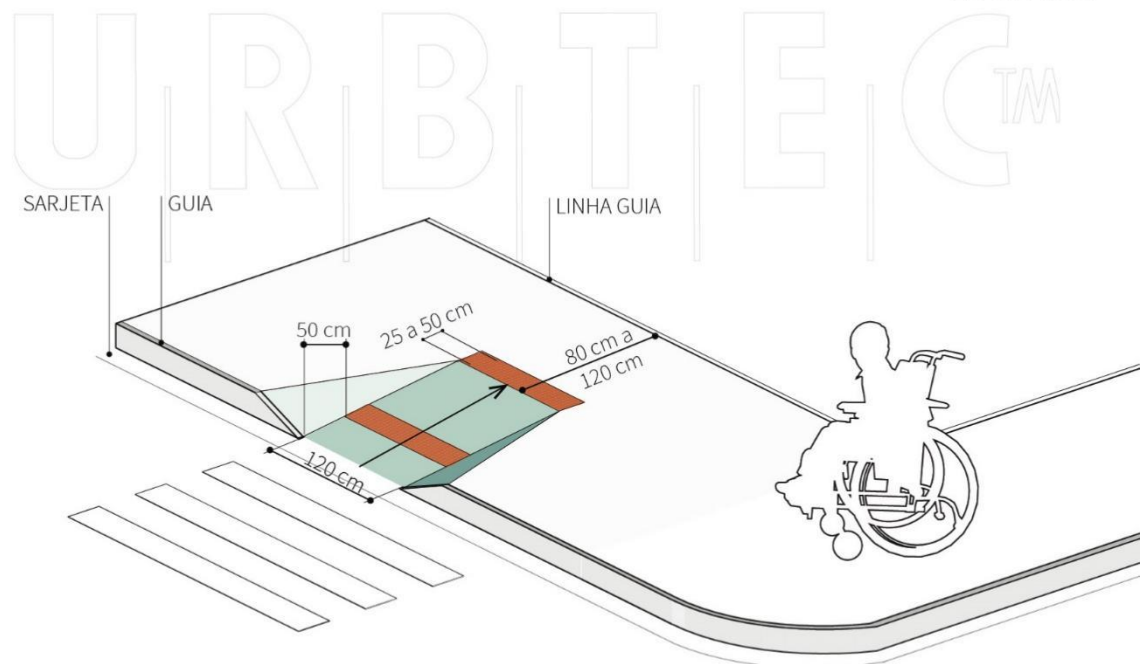
V - Inclinação transversal máxima de 3% (três por cento).

§ 1º Em passeios já consolidados, no caso de comprovada inviabilidade da adoção da largura mínima estabelecida para a faixa de circulação de pedestres, será admitida largura menor, desde que esta resulte na maior largura possível livre de obstáculos para o trânsito de pedestres.

§ 2º É obrigatória a construção de rampa de acesso ao passeio junto à faixa de travessia de pedestres dotada com todos os elementos e padrões da NBR 9050.



SINALIZAÇÃO TÁTIL DE ALERTA NOS REBAIXAMENTOS AS CALÇADAS
EXEMPLO 01



SINALIZAÇÃO TÁTIL DE ALERTA NOS REBAIXAMENTOS AS CALÇADAS
EXEMPLO 02

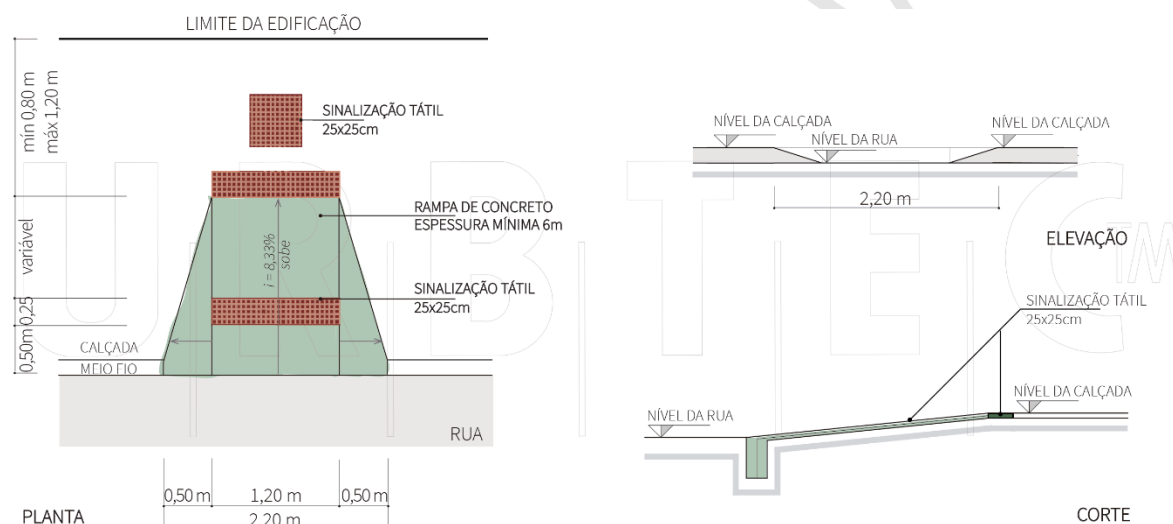
URBTEC

Fonte: URBTEC™ (2023).

§ 3º As soluções de acesso para vencer eventuais desníveis entre o passeio e a linha de testada do terreno deverão estar localizadas no interior do lote. Será permitida a construção de rampas na faixa de acesso para edificações já construídas.

Art. 16. Para as construções em lotes de esquina ou junto às faixas de travessia de pedestres, deverão ser previstos e executados rebaixamentos de calçada com rampas conforme o Anexo IV e o disposto na NBR 9050, ou outra norma técnica oficial que a substitua, e considerações a seguir:

- I - não deve haver desnível entre o término da calçada e a pista de rolamento.
- II - os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo de pedestres e quando localizados em lados opostos da via devem estar alinhados entre si.
- III - todo rebaixamento de calçadas para travessia de pedestres deve ser sinalizado com piso tátil de alerta.



URBTEC

Fonte: URBTEC™ (2023).

Art. 17. A inclinação longitudinal das calçadas deverá acompanhar a inclinação da via em que se encontra.

§ 1º Quando existirem áreas com declividade acentuada, maior que 15% (quinze por cento), poderão ser executados degraus somente nas faixas de serviço e de acesso.

§ 2º A faixa livre deverá permanecer sem obstáculos.

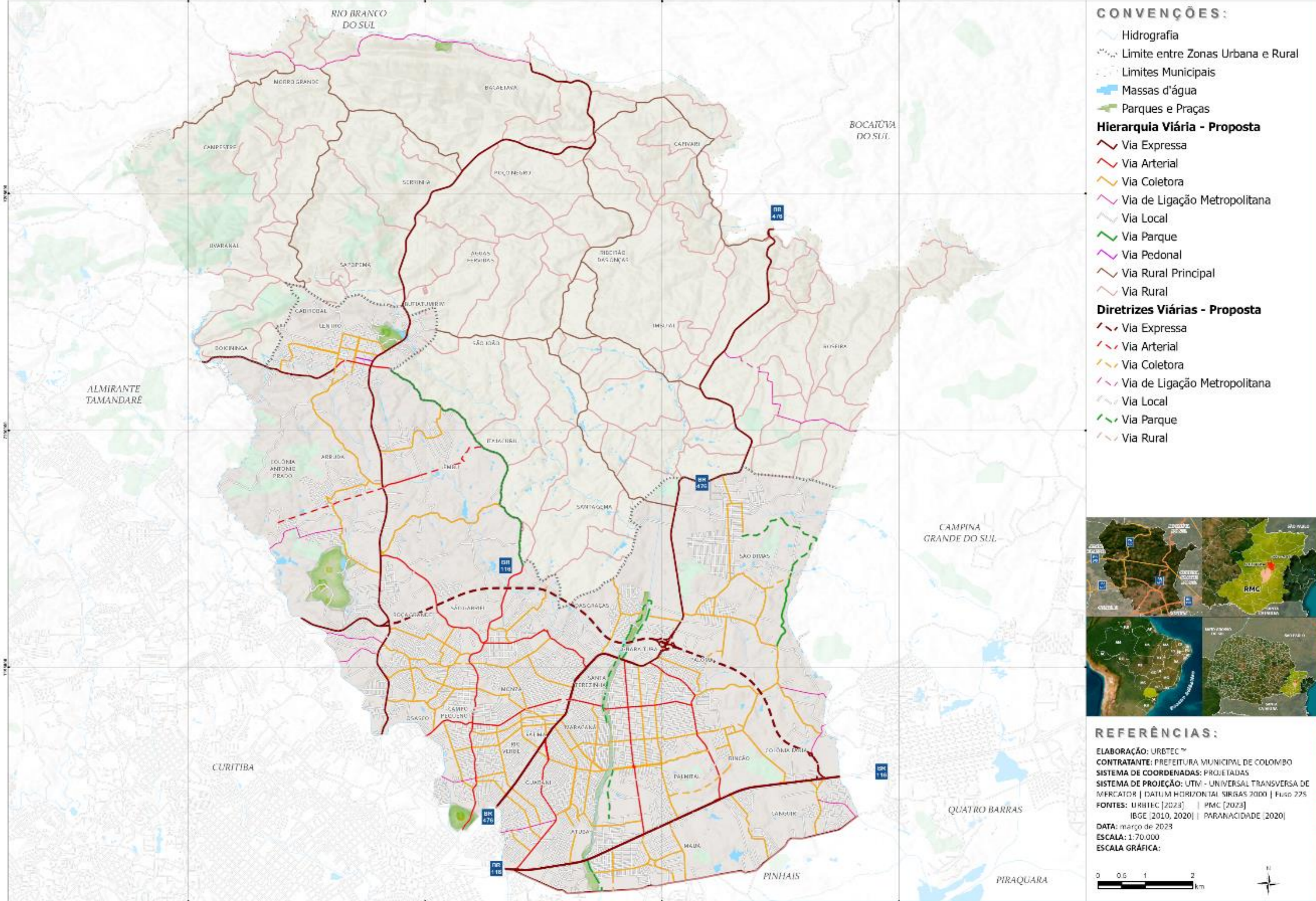
CAPITULO IV - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 18. Os lotes resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam dispensadas da exigência do recuo frontal quando este (recuo frontal) for utilizado para a respectiva ampliação.

Art. 19. Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do município.

Parágrafo único. O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às normas citadas no caput deste artigo.

Art. 20. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

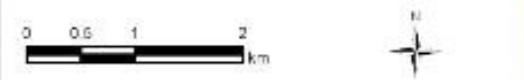


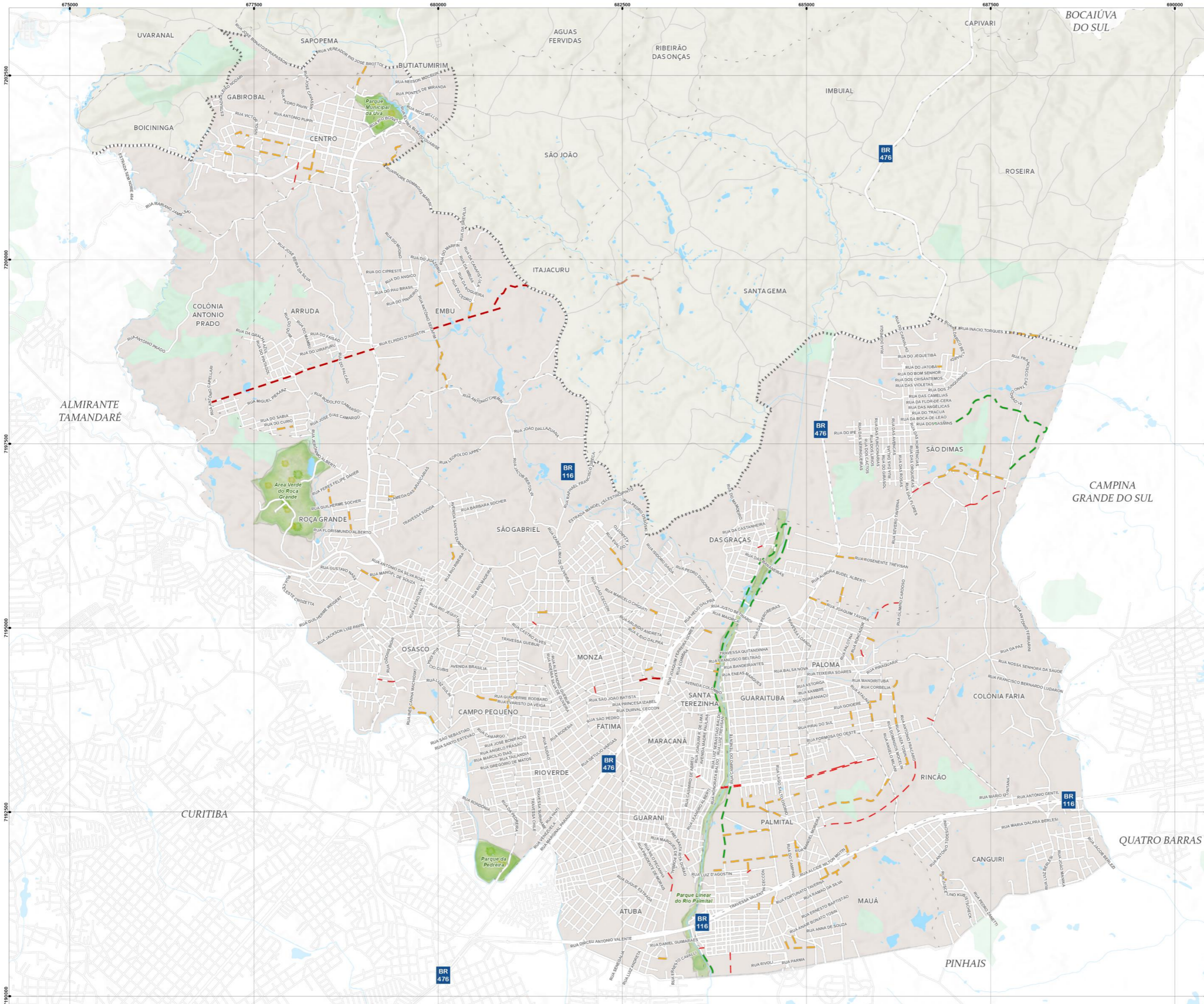
- CONVENÇÕES:**
- Hidrografia
 - Limite entre Zonas Urbana e Rural
 - Limites Municipais
 - Massas d'água
 - Parques e Praças
- Hierarquia Viária - Proposta**
- Via Expressa
 - Via Arterial
 - Via Coletora
 - Via de Ligação Metropolitana
 - Via Local
 - Via Parque
 - Via Pedonal
 - Via Rural Principal
 - Via Rural
- Diretrizes Viárias - Proposta**
- Via Expressa
 - Via Arterial
 - Via Coletora
 - Via de Ligação Metropolitana
 - Via Local
 - Via Parque
 - Via Rural



REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC™
 CONTRATANTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE COLOMBO
 SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
 SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S
 FONTES: URBTEC [2023] | PMC [2023]
 IBGE [2010, 2020] | PARANACIDADE [2020]
 DATA: março de 2023
 ESCALA: 1:70.000
 ESCALA GRÁFICA:





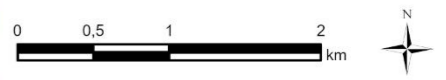
- CONVENÇÕES:**
- Hidrografia
 - Limite entre Zonas Urbana e Rural
 - Limite de Bairros
 - Malha Viária
 - Limites Municipais
 - Massas d'água
 - Parques e Praças
- Diretrizes Viárias - Proposta 1**
- Via Arterial
 - Via Coletora
 - Via Local
 - Via Parque
 - Via Rural



REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC™
 CONTRATANTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE COLOMBO
 SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
 SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S
 FONTES: URBTEC [2023]¹ | PMC [2022]
 IBGE [2010, 2020] | PARANACIDADE [2020]

DATA: março de 2023
 ESCALA: 1:50.000
 ESCALA GRÁFICA:



ANEXO III - DESCRIÇÃO DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Arterial de mão dupla, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Ciclofaixa	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	3 m	3 m	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	24 m
Via Arterial de mão dupla, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	3 m	3 m	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	24 m

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA									LARGURA TOTAL	
	CALÇADA		CAIXA DA VIA					CALÇADA			
Via Arterial de mão única, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Ciclofaixa	Faixa de Serviço	Faixa Livre	21 m
	2,7 m	0,8 m	-	3 m	3 m	3 m	2,5 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	
Via Arterial de mão única, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	21 m
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	3 m	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	
Via Coletora de mão dupla, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Ciclofaixa	-	-	Faixa de Rolamento ←	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	21 m
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	
Via Coletora de mão dupla, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via Coletora de mão única, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	-	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Ciclofaixa	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Coletora de mão única, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento →	Faixa de Rolamento →	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	18 m
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Ciclofaixa	-	-	Faixa de Rolamento ←	Faixa de Rolamento →	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	18 m
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento ←	Faixa de Rolamento →	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA							CALÇADA	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via de Ligação Metropolitana de mão única, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	-	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Ciclofaixa	Faixa de Serviço	Faixa Livre	18 m
	2,7 m	0,8 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	
Via de Ligação Metropolitana de mão única, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	18 m
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA							CALÇADA	
Via Parque, com área frágil à esquerda	Faixa Livre	Ciclovia	Faixa de Serviço	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	13,8 m
	1,5 m	1,8 m	0,8 m	-	-	2,5 m	2,5 m	2,4 m	0,8 m	1,5 m	
Via Parque, com área frágil à direita	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Serviço	Ciclovia	Faixa Livre	13,8 m
	1,5 m	0,8 m	2,4 m	-	-	2,5 m	2,5 m	0,8 m	1,8 m	1,5 m	

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Local	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	1,5 m	0,8 m	2,4 m	-	-	-	2,5 m	2,5 m	0,8 m	1,5 m	12 m
Estrada Municipal Principal e Secundária	-	-	Faixa de Acostamento	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Acostamento	-	-	
	-	-	(1)	-	-	(1)	(1)	(1)	-	-	(1)

Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações:

(1) Caixa da via a ser definida pela Secretaria responsável em caso de adequações.

ANEXO IV – PERFIS VIÁRIOS DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL
VIA ARTERIAL DE MÃO DUPLA, COM CICLOFAIXA



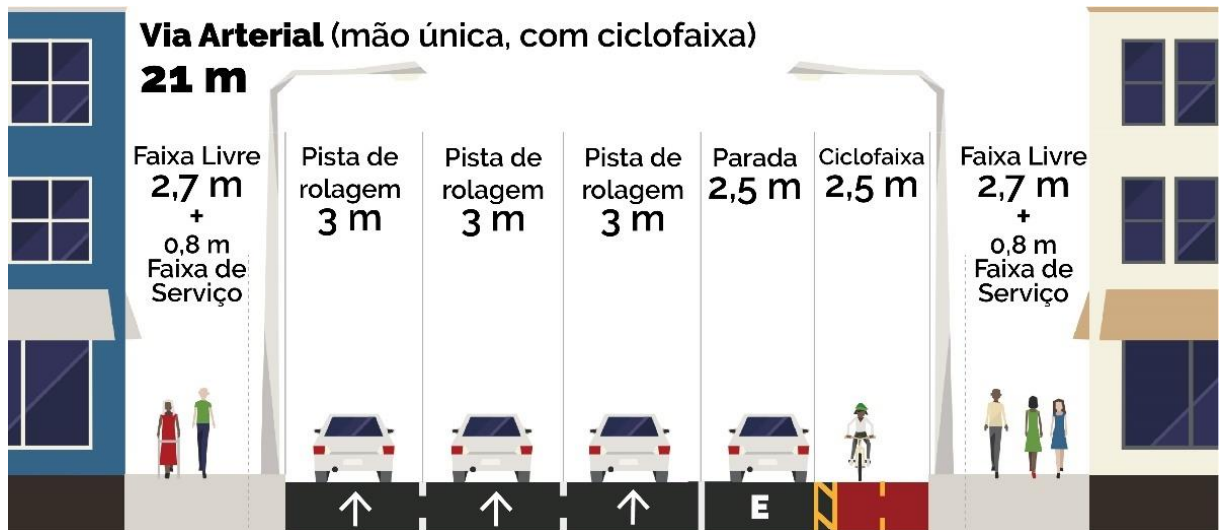
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA ARTERIAL DE MÃO DUPLA, SEM CICLOFAIXA



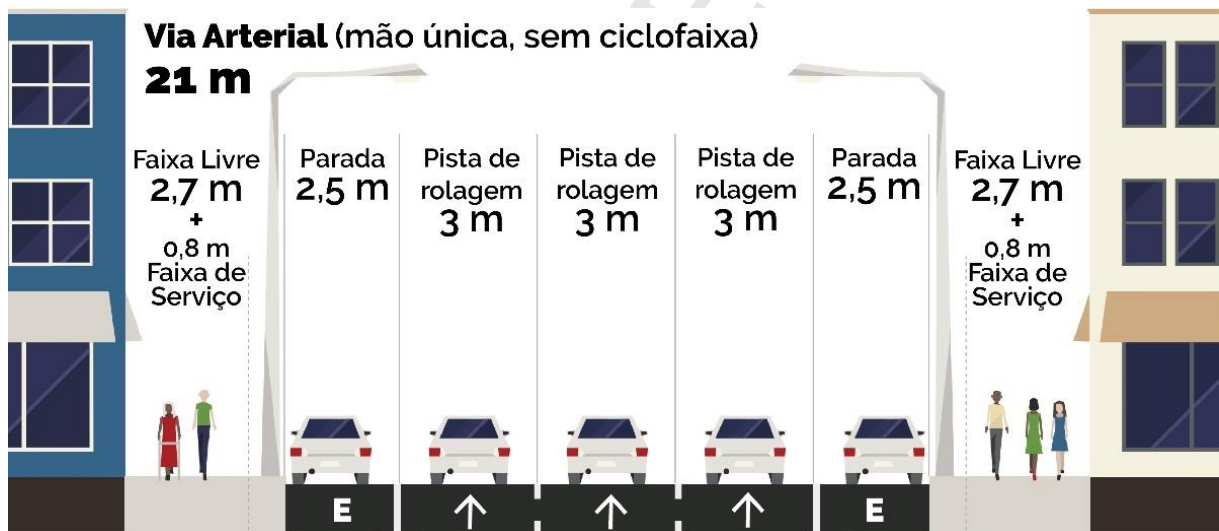
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA ARTERIAL DE MÃO ÚNICA, COM CICLOFAIXA



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA ARTERIAL DE MÃO ÚNICA, SEM CICLOFAIXA



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO DUPLA, COM CICLOFAIXA

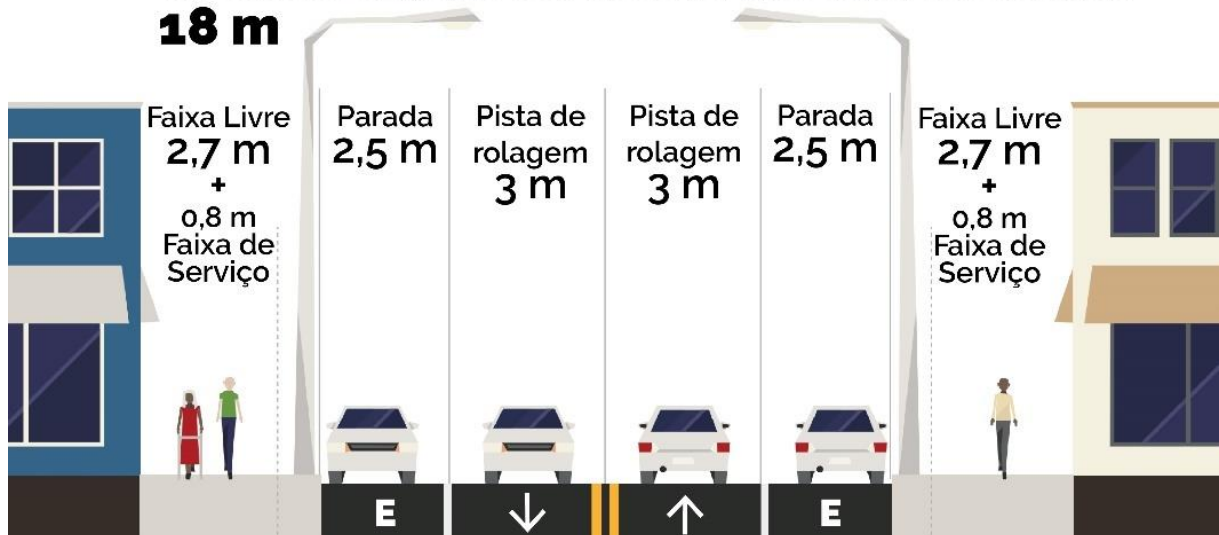
Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão dupla, com ciclofaixa)
18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO DUPLA, SEM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão dupla, sem ciclofaixa)
18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO ÚNICA, COM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão única, com ciclofaixa)
18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO ÚNICA, SEM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão única, sem ciclofaixa)
18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO DUPLA, COM CICLOFAIXA

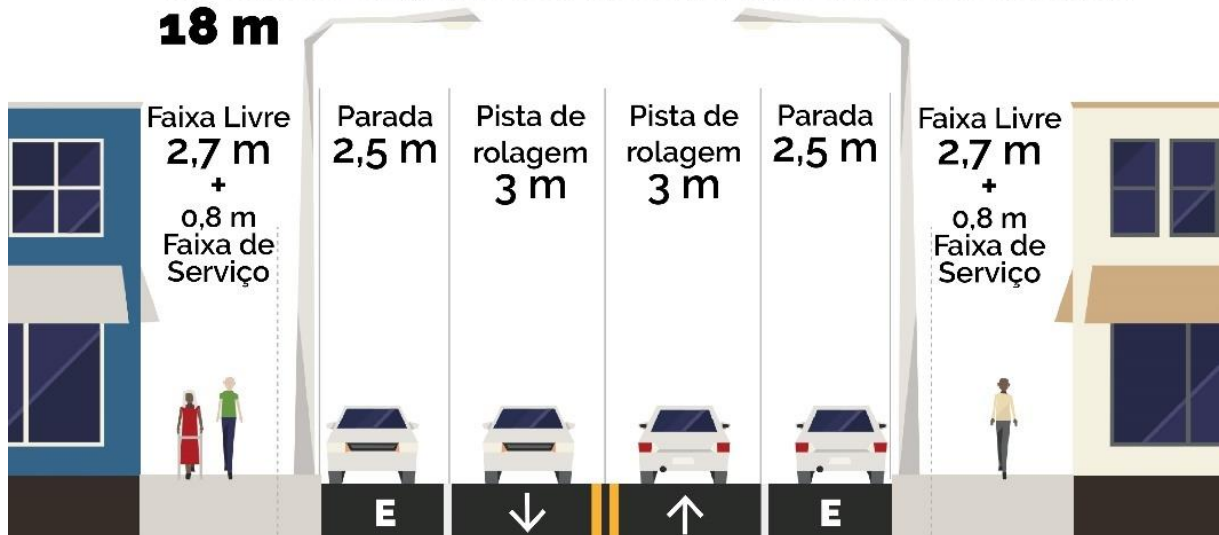
Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão dupla, com ciclofaixa)
18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO DUPLA, SEM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão dupla, sem ciclofaixa)
18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO ÚNICA, COM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão única, com ciclofaixa)

18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO ÚNICA, SEM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão única, sem ciclofaixa)

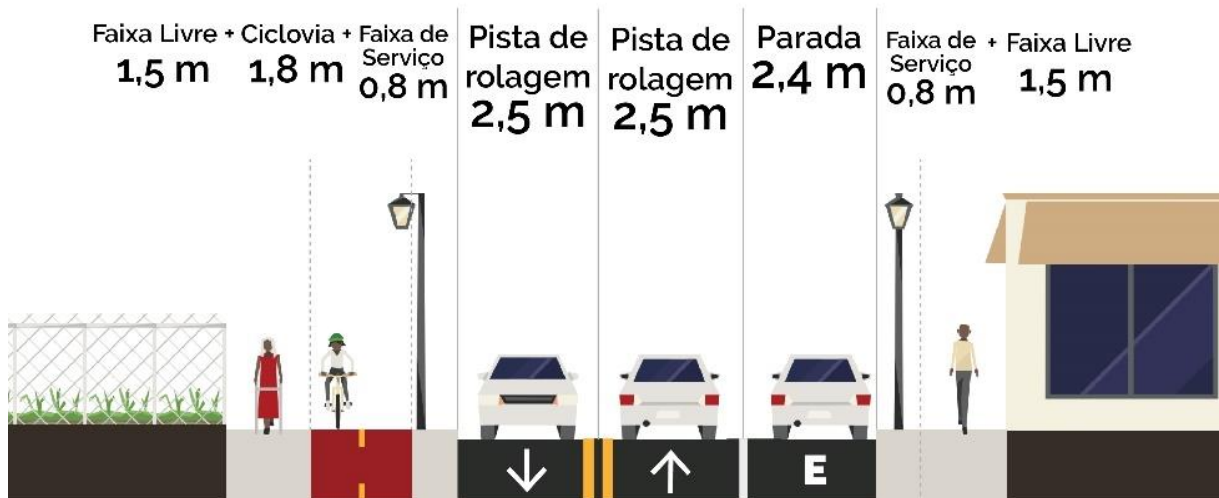
18 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA PARQUE, COM ÁREA FRÁGIL À ESQUERDA

Via Parque (com área frágil à esquerda)
13,8 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA PARQUE, COM ÁREA FRÁGIL À DIREITA

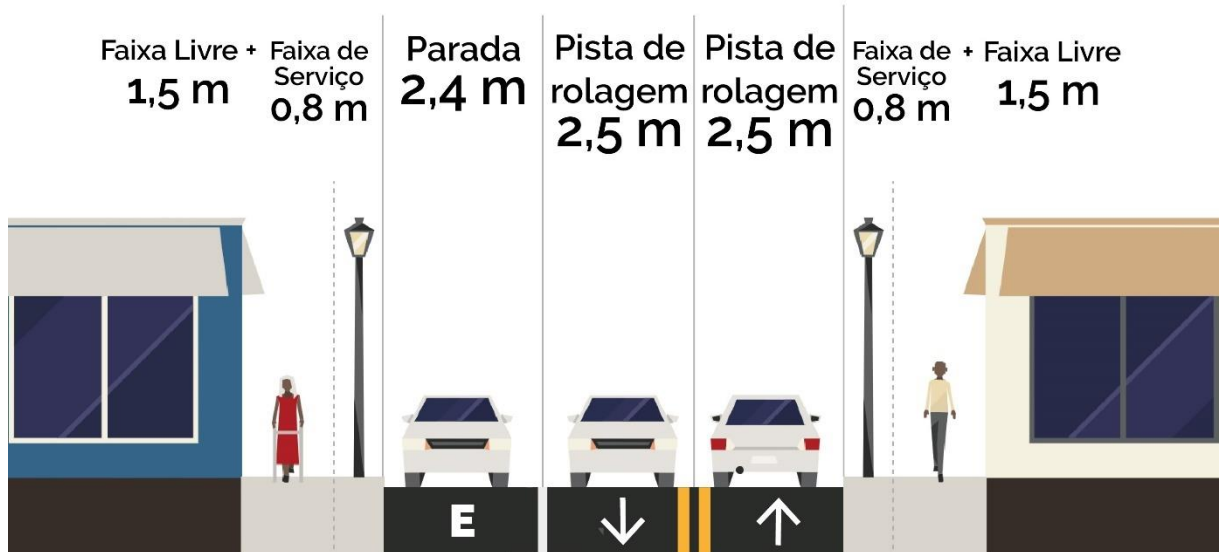
Via Parque (com área frágil à direita)
13,8 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA LOCAL DE MÃO DUPLA, SEM CICLOVIA

Via Local (mão única, sem ciclovia)
12 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VERSÃO PRELIMINAR

ANEXO V – SETORIZAÇÃO E DIMENSÕES DAS CALÇADAS

ANEXO V (a) – DIMENSIONAMENTO

HIERARQUIA VIÁRIA	LARGURA MÍNIMA DA FAIXA DE SERVIÇO⁽¹⁾	LARGURA MÍNIMA DA FAIXA LIVRE	LARGURA MÍNIMA TOTAL DA CALÇADA⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
Via Arterial de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão única, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão única, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Parque, com área frágil à esquerda	0,8 m	1,5 m	2,3 m

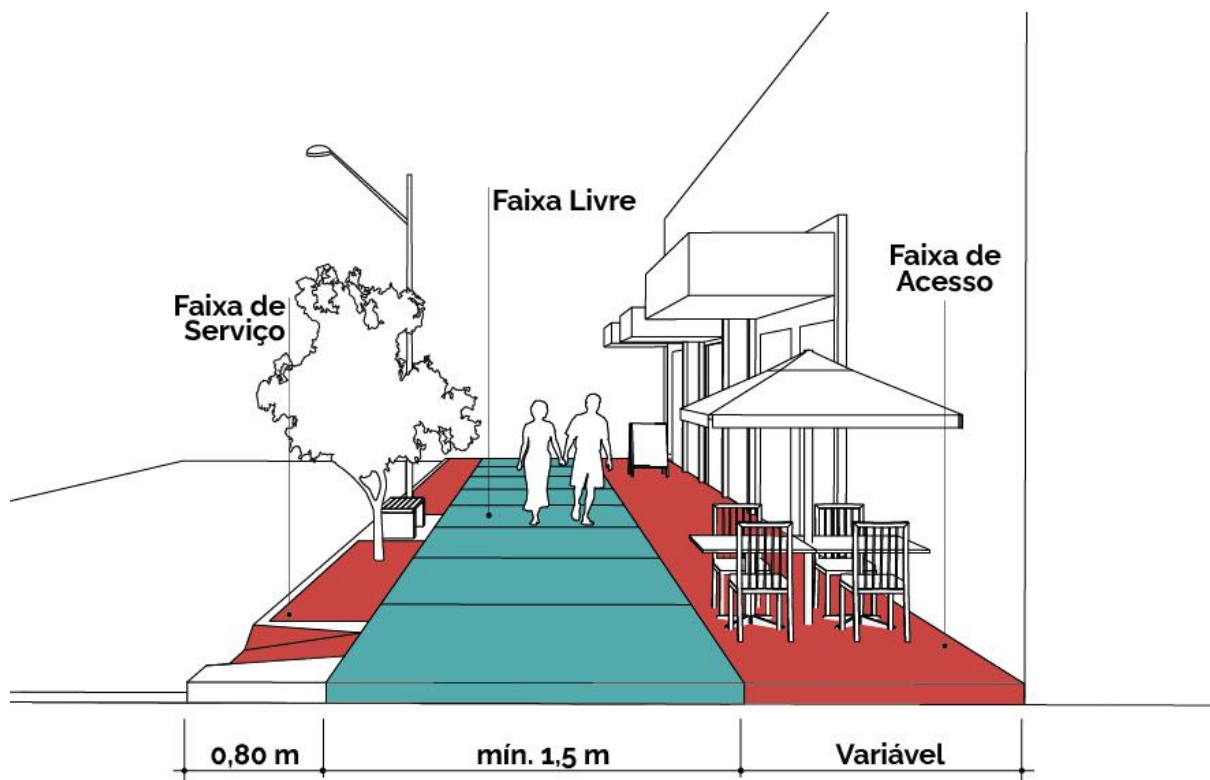
Via Parque, com área frágil à direita	0,8 m	1,5 m	2,3 m
Via Local	0,8 m	1,5 m	2,3 m

Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações:

- (1) Todas as calçadas com mais de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) de largura poderão apresentar faixa de acesso, que terá largura livre, desde que atendidas às larguras mínimas para a faixa livre e faixa de serviço;
- (2) Quando não se optar pela faixa de acesso nas calçadas acima de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros), a sua largura poderá ser incorporada à faixa livre ou de serviço;
- (3) Quando a calçada possuir largura menor que a definida para a sua tipologia, deverá ser atendida a largura mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) para a faixa livre. Para tanto, deverão ser consultados os técnicos municipais responsáveis pela análise e parecer final do caso;
- (4) Materiais permitidos: I. Bloco intertravado de concreto; II. Revestimento asfáltico (CBUQ); III. Concreto moldado *in loco*.

ANEXO V (b) – SETORIZAÇÃO



Fonte: URBTEC™ (2023).

4.2.3. Decreto que Regulamenta a Construção, Reconstrução e Conservação de Calçadas

DECRETO QUE REGULAMENTA A CONSTRUÇÃO, RECONSTRUÇÃO E CONSERVAÇÃO DE CALÇADAS, VEDAÇÃO DE TERRENOS, TAPUMES E STANDS DE VENDAS E CRIA O PROGRAMA¹ – READEQUAÇÃO DAS CALÇADAS DE COLOMBO

“Decreto que regulamenta a construção, reconstrução e conservação de calçadas de Colombo.”

Eu, PREFEITO DE COLOMBO, no uso de minhas atribuições legais, com supedâneo na Lei Orgânica do Município, DECRETO

Art. 1º. Este decreto regulamenta a construção, reconstrução e conservação de calçadas, e cria o Programa¹ - Readequação das Calçadas de Colombo.

Art. 2º. A responsabilidade pela construção das calçadas públicas, em acordo aos padrões fixados pelo Município, é do incorporador, proprietário ou possuidor legal de cada imóvel lindeiro.

Art. 3º. A responsabilidade pela reconstrução das calçadas públicas, em acordo aos padrões fixados pelo Município, é do agente causador da necessidade de reconstrução.

Art. 4º. A responsabilidade pela manutenção e conservação das calçadas públicas, em acordo aos padrões fixados pelo Município, é do poder público e do proprietário do imóvel lindeiro.

§ 1º Em casos de interesse público, para a melhoria da circulação de pedestres e garantia da acessibilidade à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, as calçadas poderão ser executadas ou substituídas pelo Município, podendo, nesses casos, onerar os proprietários ou possuidores legais dos imóveis lindeiros o valor despendido para a obra como contribuição de melhoria a ser regulamentada em lei específica.

§ 2º Toda calçada deverá ser executada segundo padrões fixados neste Decreto empregando materiais que não comprometam sua durabilidade e manutenção, devendo se adequar à topografia e às condições locais, de modo a garantir trânsito livre e seguro aos transeuntes e acessibilidade para todas as pessoas.

Art. 5º. O proprietário de terreno, edificado ou não, situado em via provida de pavimentação, deverá construir e manter calçada em toda a extensão da testada do imóvel.

§ 1º A construção da calçada deverá acompanhar as disposições deste Decreto.

§ 2º A obrigação contida no caput deste artigo é extensiva às pessoas jurídicas de direito público.

Art. 6º. A reconstrução e reparos de calçadas danificadas por concessionárias do serviço público serão por estas realizados dentro de 10 (dez) dias a contar do término de seu

respectivo trabalho.

§ 1º Se dentro do prazo estipulado no caput deste artigo a concessionária não executar os serviços de reconstrução ou reparo, a Administração Municipal executará as obras, direta ou indiretamente, e cobrará seu custo da concessionária responsável, acrescido de 20% (vinte por cento) a título de gastos de administração.

§ 2º O procedimento previsto no § 1º deste artigo, também será adotado no caso de os serviços de reconstrução ou reparo não atenderem aos padrões técnicos estabelecidos nesta lei.

Art. 7º. Os materiais empregados na construção, reconstrução ou reparo das calçadas, especialmente do pavimento, entendido este como um sistema composto de base, sub-base e revestimento, da faixa livre, deverão:

- I - garantir superfície firme, regular, estável e não escorregadia sob qualquer condição;
- II - evitar vibrações de qualquer natureza que prejudiquem a livre circulação, principalmente de pessoas usuárias de cadeiras de rodas;
- III - ter durabilidade garantida ou mínima de 5 (cinco) anos;
- IV - possuir resistência à carga de veículos, quando os materiais forem utilizados na faixa de acesso de garagem e estacionamento e o rebaixamento de guia para veículos;

§ 1º Sempre que possível, a calçada deve possuir faixas permeáveis, compostas com paisagismo, garantindo e melhorando a permeabilidade do solo.

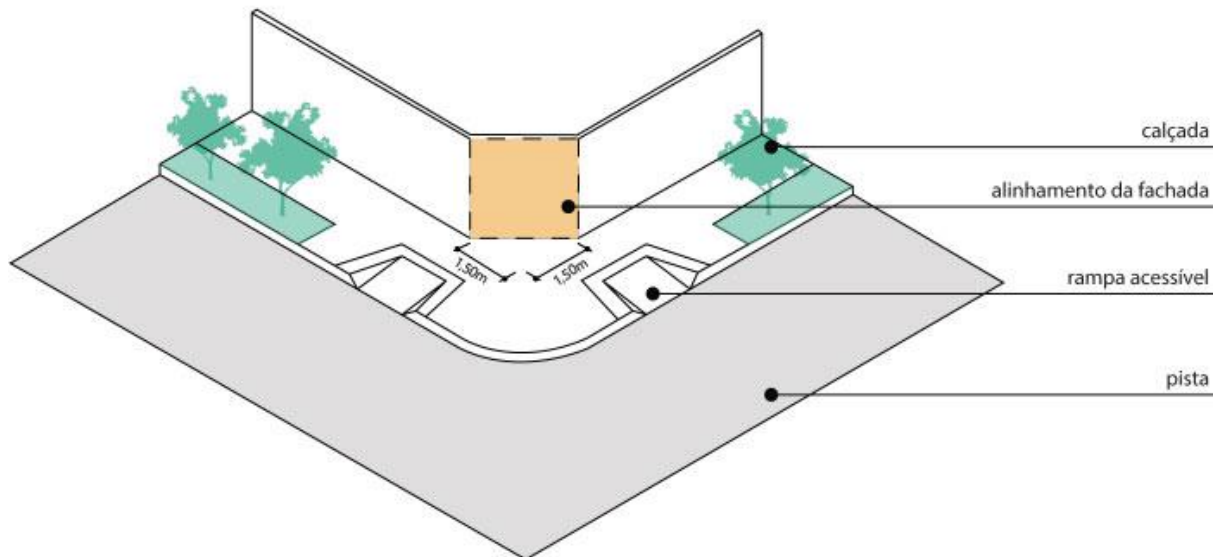
§ 2º Caberá ao Poder Executivo Municipal estabelecer regulamento específico, inclusive quanto à definição dos padrões técnicos das calçadas, respeitadas as disposições deste artigo, garantindo a qualidade da calçada em termos de fluidez, conforto e segurança.

Art. 8º. Nas áreas lindeiras a bens tombados ou calçadas pertencentes a imóveis de interesse de preservação, prevalecerão as diretrizes determinadas pela Secretaria Municipal correspondente. Em tais casos, é necessário submeter previamente ao poder público para verificar a necessidade de um projeto executivo específico.

Art. 10. Para assegurar o trânsito seguro e acessível a todos os pedestres, as calçadas deverão ser executadas ou reparadas conforme o padrão municipal estabelecido neste, especificado nos Anexos I e II e, a critério do Município, será dada a continuidade dos padrões das calçadas adjacentes.

Parágrafo único. Na construção de calçadas e demais espaços públicos, é necessária a implantação de elementos de acessibilidade universal, conforme as especificações presentes na NBR 9050, ou norma técnica oficial que a substitua.

Art. 11. Em lotes de esquina, a distância entre o muro, gradil ou a própria fachada, quando construída no alinhamento do lote, e o meio fio, deverá possuir a mesma largura das calçadas, sendo que a distância mínima admitida será de 1,50m (três metros) na bisetriz do ângulo formado pelos dois alinhamentos prediais.



Fonte: URBTEC™ (2023).

Art. 12. A calçada pública deverá ser setorizada em 3 (três) faixas, conforme estabelecido na Lei do Sistema Viário e representado no Anexo I deste Decreto, e deverá seguir os padrões especificados nos Anexos II, III e IV.

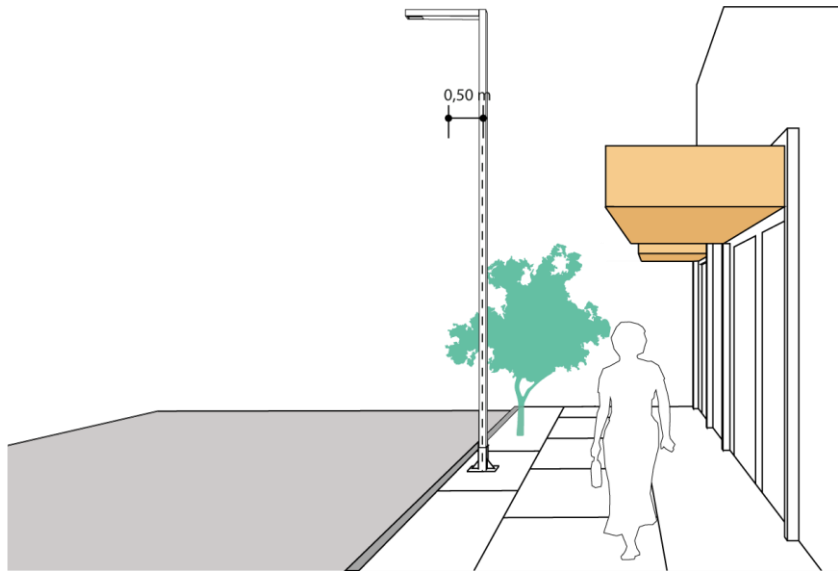
Parágrafo único. A utilização da faixa de acesso deverá ser regulamentada por Decreto específico.

Art. 13. As calçadas não poderão ter nenhum tipo de degrau ou obstáculo que impeça ou dificulte o trânsito de pedestres.

§ 1º Entenda-se por obstáculo qualquer elemento fora do nível do passeio, como degraus, rampas, muretas, árvores, pedras, trilhos, grades, lixeiras, placas, banners, faixas ou postes de publicidade, sarjetas, mesas, cadeiras, pontalotes de suporte de toldos e outros obstáculos similares, inclusive veículos estacionados.

§ 2º As placas de sinalização viária e os postes da rede de energia elétrica deverão ser dispostos na faixa de serviço e os depósitos de resíduos sólidos deverão ser posicionados internamente ao muro, no alinhamento do lote.

§ 3º As placas de sinalização viária e os postes da rede de energia elétrica existentes deverão buscar a melhor solução espacial possível, considerando a segurança do trânsito e a harmonização com a paisagem urbana. Para tanto, poderão ser realizados estudos e projetos específicos visando à adequação dos equipamentos existentes ou sua eventual remoção e reinstalação em outro local mais adequado.



Fonte: URBTEC™ (2023).

Art. 14. A construção ou reforma das calçadas deverá atender aos padrões estabelecidos na NBR 9050.

§ 1º É obrigatória a construção de rampa de acesso ao passeio junto à faixa de travessia de pedestres, a qual deverá atender ao disposto na NBR 9050.

§ 2º Quando existirem áreas com declividade acentuada, maiores que 15% (quinze por cento), poderão ser executados degraus apenas nas faixas de serviço e de acesso.

Art. 15. Para o plantio de árvores em calçadas públicas deverá ser consultado órgão municipal competente, conforme o Plano Municipal de Arborização de Colombo, especificará as espécies que podem ser plantadas em cada via, assim como as distâncias entre as árvores.

Art. 16. Em condomínios, todas as vias internas, calçadas, jardins, e demais instalações internas nas áreas comuns de uso coletivo são de responsabilidade dos proprietários, ficando o Município isento de qualquer despesa com instalação, conserto ou manutenção das mesmas.

Art. 17. Para a construção de calçada em logradouros públicos, em vias dotadas de pavimentação definitiva, bem como para substituição parcial ou total de revestimento de passeio, é necessária a obtenção prévia de licença expedida pela Secretaria Municipal correspondente.

Art. 18. O padrão das calçadas segue estabelecido no Anexo V deste Decreto.

Parágrafo único. A critério da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação poderão ser utilizadas outras tecnologias ou materiais para pavimentação das calçadas implantadas pelo Poder Público Municipal, desde que resulte em superfície regular, firme, contínua e antiderrapante.

Art. 19. Deverá ser garantida a qualidade na execução e na manutenção das calçadas atendidas as seguintes condições:

I - inclinação longitudinal: deverá acompanhar o "greide" da via;

II - inclinação transversal: 2% (dois por cento) (máximo), inclusive nos acessos à

edificação;

III - o passeio deverá ter continuidade, não sendo admitidos, degraus, rampas e desníveis de qualquer natureza, que caracterizem obstrução;

IV - em situações topográficas atípicas, poderá ser admitido, a critério da Secretaria Municipal¹ correspondente, parte da seção transversal do passeio e os acessos às edificações, com inclinação superior a 2% (dois por cento), desde que seja garantida uma faixa de circulação com largura mínima de 1,20m (um vírgula vinte metros), livre de obstáculos, acompanhando o "greide" da via e com inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento);

V - a adequação dos passeios quanto à acessibilidade das pessoas com deficiência, será efetuada mediante implantação de rampas executadas em conformidade com a ABNT - NBR 9050, em todos os cruzamentos.

Art. 20. Para construção ou reconstrução de calçadas em vias cujo padrão predominante é de pavimentação com pedras naturais, deverão ser observados os seguintes aspectos:

VI - a alteração do padrão poderá ser autorizada pela Secretaria Municipal¹ correspondente, atendidas as disposições do presente decreto;

VII - o padrão de paisagismo implantado na via, compreendendo a largura das faixas de grama e largura da faixa livre de circulação, deverão ser mantidos;

Art. 21. A construção ou reconstrução de calçadas em Unidades de Conservação e entorno de equipamentos urbanos, deverá obedecer aos projetos específicos desenvolvidos pelos órgãos competentes.

Art. 22. A construção ou reconstrução de calçadas deverá obedecer ao padrão de paisagismo predominante implantado na via, compreendendo a largura das faixas de grama e da faixa livre de circulação e a arborização existente.

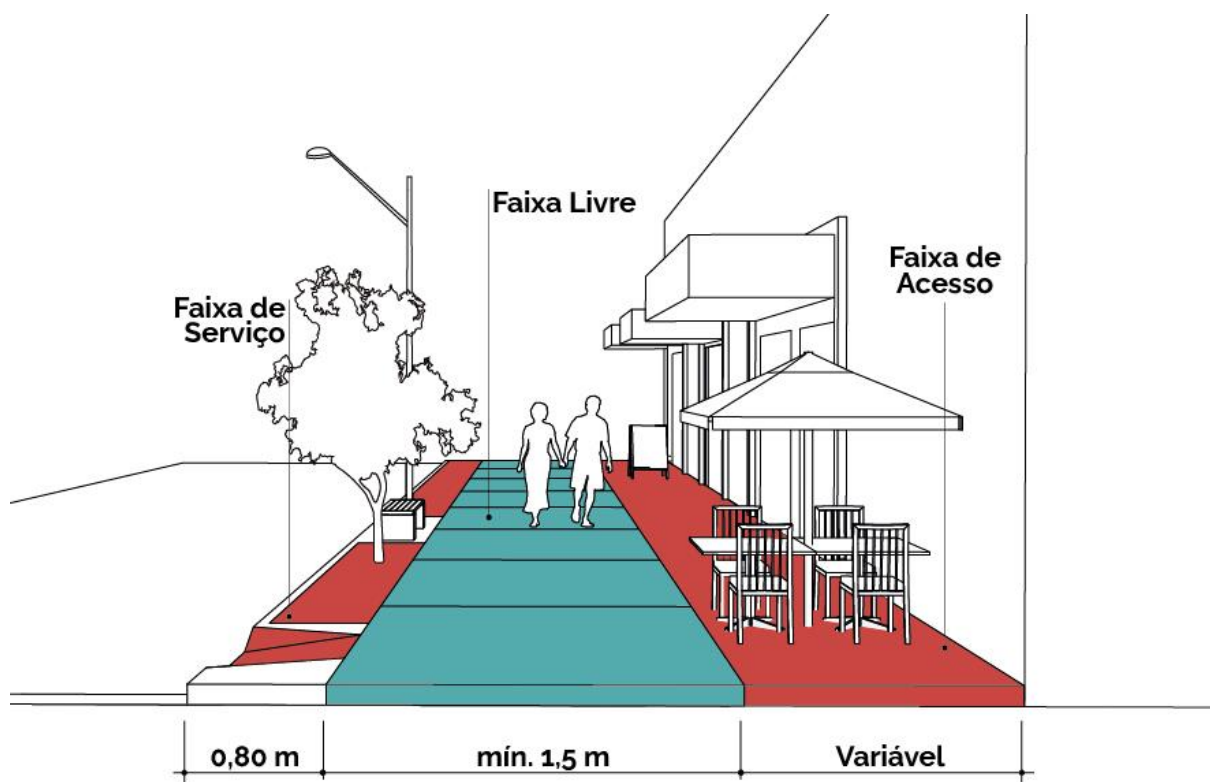
Art. 23. Em vias dotadas de pavimentação provisória (anti-pó), a construção ou reconstrução da calçada deverá obedecer ao Padrão estabelecido no Anexo V.

Art. 24. Fica proibido qualquer tipo de intervenção nas faixas de ciclovia instaladas sobre área de calçada.

Art. 25. Nas calçadas existentes a Prefeitura Municipal de Colombo incluirá a execução de rampas para acessibilidade das pessoas com deficiência.

Art. 26. É facultado ao Município instituir um programa destinado à readequação das calçadas de Colombo, visando a execução de obras e serviços indispensáveis à requalificação e reurbanização das referidas vias públicas, em conjunto com a colaboração da iniciativa privada.

ANEXO I - SETORIZAÇÃO DE CALÇADAS



Fonte: URBTEC™ (2023).

ANEXO II - DIMENSÕES DE CALÇADAS

HIERARQUIA VIÁRIA	LARGURA MÍNIMA DA FAIXA DE SERVIÇO⁽¹⁾	LARGURA MÍNIMA DA FAIXA LIVRE	LARGURA MÍNIMA TOTAL DA CALÇADA⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
Via Arterial de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão única, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão única, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Parque, com área frágil à esquerda	0,8 m	1,5 m	2,3 m
Via Parque, com área frágil à direita	0,8 m	1,5 m	2,3 m
Via Local	0,8 m	1,5 m	2,3 m

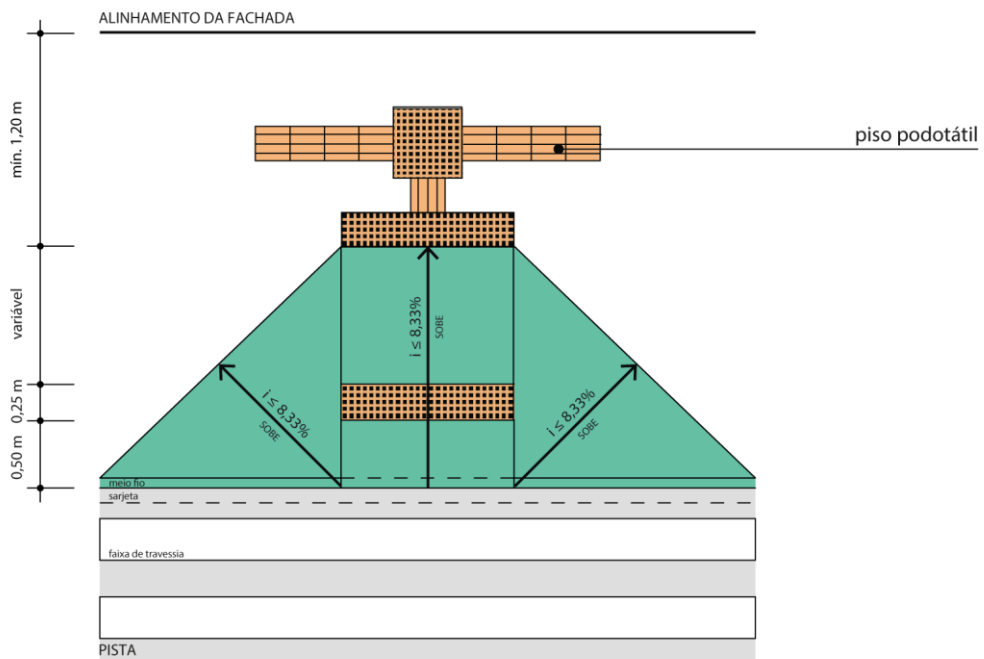
Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações:

- (1) Todas as calçadas com mais de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) de largura poderão apresentar faixa de acesso, que terá largura livre, desde que atendidas às larguras mínimas para a faixa livre e faixa de serviço;

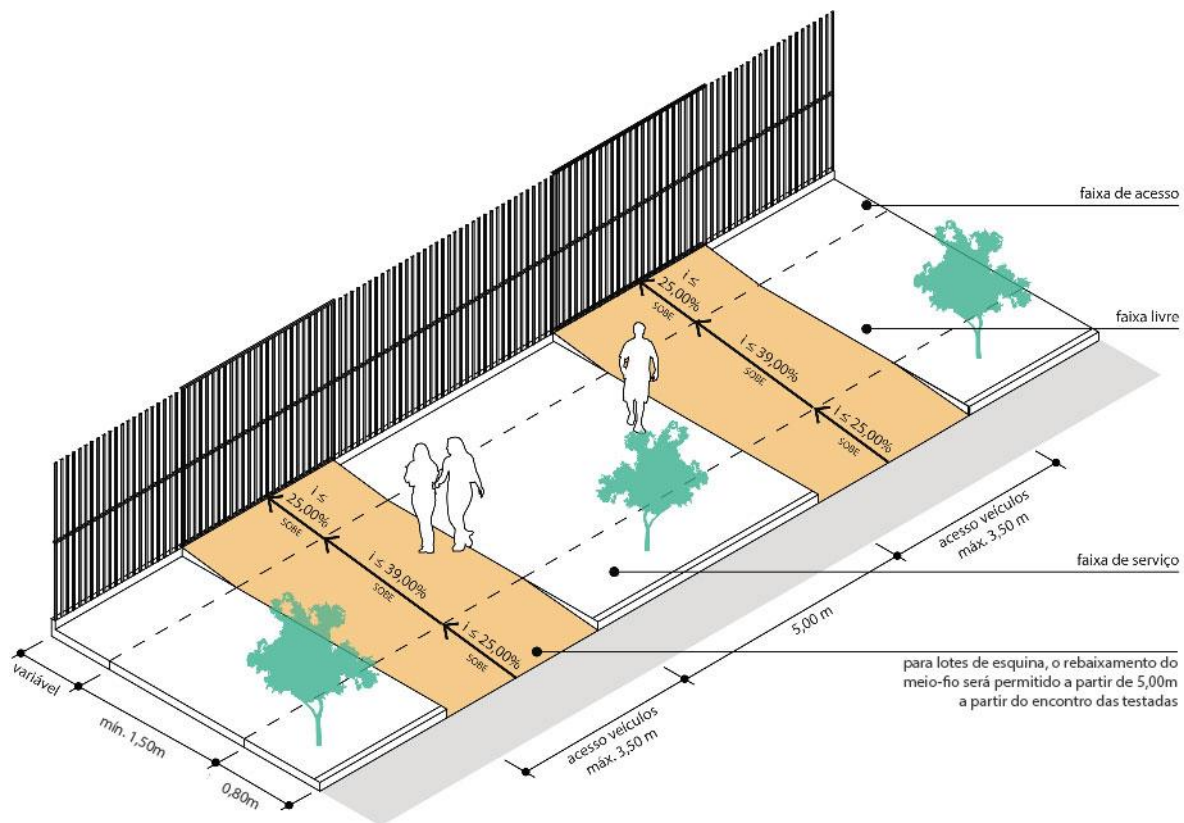
- (2) Quando não se optar pela faixa de acesso nas calçadas acima de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros), a sua largura poderá ser incorporada à faixa livre ou de serviço;
- (3) Quando a calçada possuir largura menor que a definida para a sua tipologia, deverá ser atendida a largura mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) para a faixa livre. Para tanto, deverão ser consultados os técnicos municipais responsáveis pela análise e parecer final do caso;
- (4) Materiais recomendados: I. Bloco intertravado de concreto; II. Revestimento asfáltico (CBUQ); III. Concreto moldado *in loco*.

ANEXO III - RAMPAS DE ACESSIBILIDADE



Fonte: URBTEC™ (2023).

ANEXO IV - RAMPAS DE VEÍCULOS



Fonte: URBTEC™ (2023).

VERSÃO PR

4.2.4. Decreto que Disciplina o Tráfego de Caminhões e o Serviço de Carga e Descarga no Perímetro Urbano

DECRETO QUE DISCIPLINA O TRÁFEGO DE CAMINHÕES E O SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA NO PERÍMETRO URBANO DO MUNICÍPIO DE COLOMBO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

“Disciplina o tráfego de caminhões e o serviço de carga e descarga e no perímetro urbano do Município de Colombo e dá outras providências.”

O PREFEITO MUNICIPAL DE COLOMBO, MUNICÍPIO DO ESTADO DO PARANÁ, no uso das atribuições legais que lhe foram conferidas por Lei e com supedâneo na Lei Orgânica do Município.

CONSIDERANDO a alta taxa de veículos motorizados no município;

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentar a circulação de veículos pesados em vias públicas do município de Colombo, buscando promover um melhor escoamento do fluxo de veículos automotores e a segurança para os pedestres e demais usuários das vias públicas;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer normas para o funcionamento dos serviços de carga e descarga de bens e mercadorias nos estabelecimentos comerciais e nas Áreas para Restrição de Circulação de Colombo;

CONSIDERANDO que a rápida liberação do trânsito cria melhores condições de trafegabilidade, com melhores condições para o desenvolvimento do comércio e serviços em geral;

CONSIDERANDO que o espaço viário não dispõe, na sua maioria, de espaços internos destinados ao serviço de carga e descarga;

CONSIDERANDO que o funcionamento de normas para cargas e descargas de bens e mercadorias em horário diferenciado, auxilia a circulação de veículos automotores, contribui para a redução de níveis de poluição ambiental e sonora e para melhoria da qualidade de vida da comunidade;

CONSIDERANDO que as operações que envolvam carga e descarga relativas ao transporte de mercadorias realizado por caminhões necessitam de autorização específica, levando em consideração a existência de diferentes tamanhos de veículos de carga, bem como dos produtos transportados.

CONSIDERANDO que os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, o controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições, de acordo com o Art. 23 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

CONSIDERANDO que dentre os principais objetivos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Colombo, instituído pela Lei Complementar está o aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas no Município, **DECRETA:**

Art. 1º. Este decreto estabelece conceitos e normas para o trânsito de caminhões em áreas e vias do Município de Colombo, sem prejuízo a posterior regulamentação por parte da municipalidade.

Art. 2º. Para efeito do presente Decreto compreende-se como Áreas para Restrição de Circulação as áreas do Município de Colombo com restrição ao trânsito de caminhões, que concentram núcleos de comércio e de serviços, conforme delimitação constante no **Anexo I – Quadro das Áreas para Restrição de Circulação e Anexo II – Mapa das Áreas para Restrição de Circulação** deste Decreto.

Art. 3º. O tráfego, as operações de carga e descarga de bens e mercadorias, e o estacionamento de veículos nas Áreas para Restrição de Circulação obedecerão aos dias e horários abaixo, conforme capacidade máxima de carga útil do veículo:

I - Segunda a Sexta-feira.

a) Veículo até 02 (duas) toneladas – horário livre (não há proibição).

b) Veículo de até 04 toneladas de carga — proibição das 06h00 às 09h00 no período da manhã, e das 17h00 às 20h00 no período noturno,

c) Veículo de entrega de bebidas até 12 toneladas — proibição das 06h00 às 09h00 no período da manhã, e das 17h00 às 20h00 no período noturno;

d) Veículo Leve de Carga até 12,5 toneladas — proibição das 06h00 às 09h00 no período da manhã, e das 17h00 às 20h00 no período noturno;

e) Veículo Transportador de Caçambas até 16 toneladas — proibição das 06h00 às 09h00 no período da manhã, e das 17h00 às 20h00 no período noturno,

f) Veículo Pesado até 18 toneladas — proibição das 06h00 às 09h00 no período da manhã, e das 17h00 às 20h00 no período noturno;

g) Veículos acima de 18 toneladas de carga útil e/ou com altura superior a 4,40m, e veículos articulados ou combinações de veículos estão proibidos de circular nesta área.

II - Sábados – os veículos com restrições das letras “b”, “c”, “d”, “e”, e “f”, do inciso anterior estarão liberados para utilizar as vias públicas após às 14h.

III - Domingos e feriados as vias públicas estarão livres para todos os veículos relacionados anteriormente, com exceção dos veículos relacionados na letra “g”.

§ 1º Haverá tolerância de 30 minutos, após o término dos horários estabelecidos aos veículos que já se encontrarem em operação de descarga;

§ 2º O veículo não poderá, em hipótese alguma, estacionar em pistas de rolamentos ou demais locais proibidos pela regulamentação.

§ 3º O veículo deverá estar estacionado no mesmo sentido do fluxo de regulamentação da via, junto à guia do meio fio, quando esta existir.

§ 4º . No período noturno o veículo deverá estar com o sistema de pisca alerta ligado.

§ 5º . É vedado, fora do período de manuseio, a descarga de mercadorias no passeio público, bem como na pista de rolamento.

§ 6º O proprietário ou responsável pelo estabelecimento não poderá, em hipótese alguma, sinalizar o local para carga e descarga em vias públicas sem autorização do órgão municipal de trânsito.

Art. 4º. O Órgão Municipal de Trânsito¹ correspondente poderá expedir autorizações especiais de trânsito, com prazo certo, válido para cada operação, após atendidas as medidas de segurança necessárias, ou para carga e descarga em situações especiais, bem como nos casos não regulamentadas por este decreto.

§ 1º No caso do disposto no caput poderão haver exigências para que o responsável providencie a sinalização especial e/ou serviço de escolta caso haja necessidade.

§ 2º Para efeito do disposto neste artigo, deverá a autorização ser solicitada com, no mínimo, 1 (um) dia útil de antecedência, indicando o local, o itinerário, os horários desejados e as especificações do veículo, tendo validade apenas para cada operação após recolhimento dos valores devidos para cada autorização.

§ 3º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causarem à via ou a terceiros.

Art. 5º. Os veículos articulados de carga (reboque e semirreboque) ou combinações de veículos de carga não poderão estacionar nas vias públicas municipais, sujeitando-se os infratores a notificação por estar em desacordo com regulamentação municipal.

Art. 6º. As vagas específicas para carga e descarga, localizadas no sistema viário público das Áreas para Restrição de Circulação, deverão ser utilizadas única e exclusivamente para este fim.

§ 1º As vagas descritas no caput deste artigo são públicas, de uso geral, não se vinculando a qualquer estabelecimento especificamente.

§ 2º É vedada a utilização das vagas específicas para carga e descarga para instalação de caçambas e/ou estacionamentos de equipamentos destinados à remoção de entulhos sem a prévia autorização do órgão municipal de trânsito.

Art. 7º. Em casos especiais, eventos ou festividades, o órgão municipal competente poderá estabelecer condições específicas para a circulação e estacionamento de veículos nas Áreas para Restrição de Circulação.

Art. 8º. A transgressão às normas estabelecidas neste decreto implicará em autuação de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro ou Legislação Municipal.

Art. 9º. Ficam excluídos dos limites desta legislação os veículos prestadores de serviço do

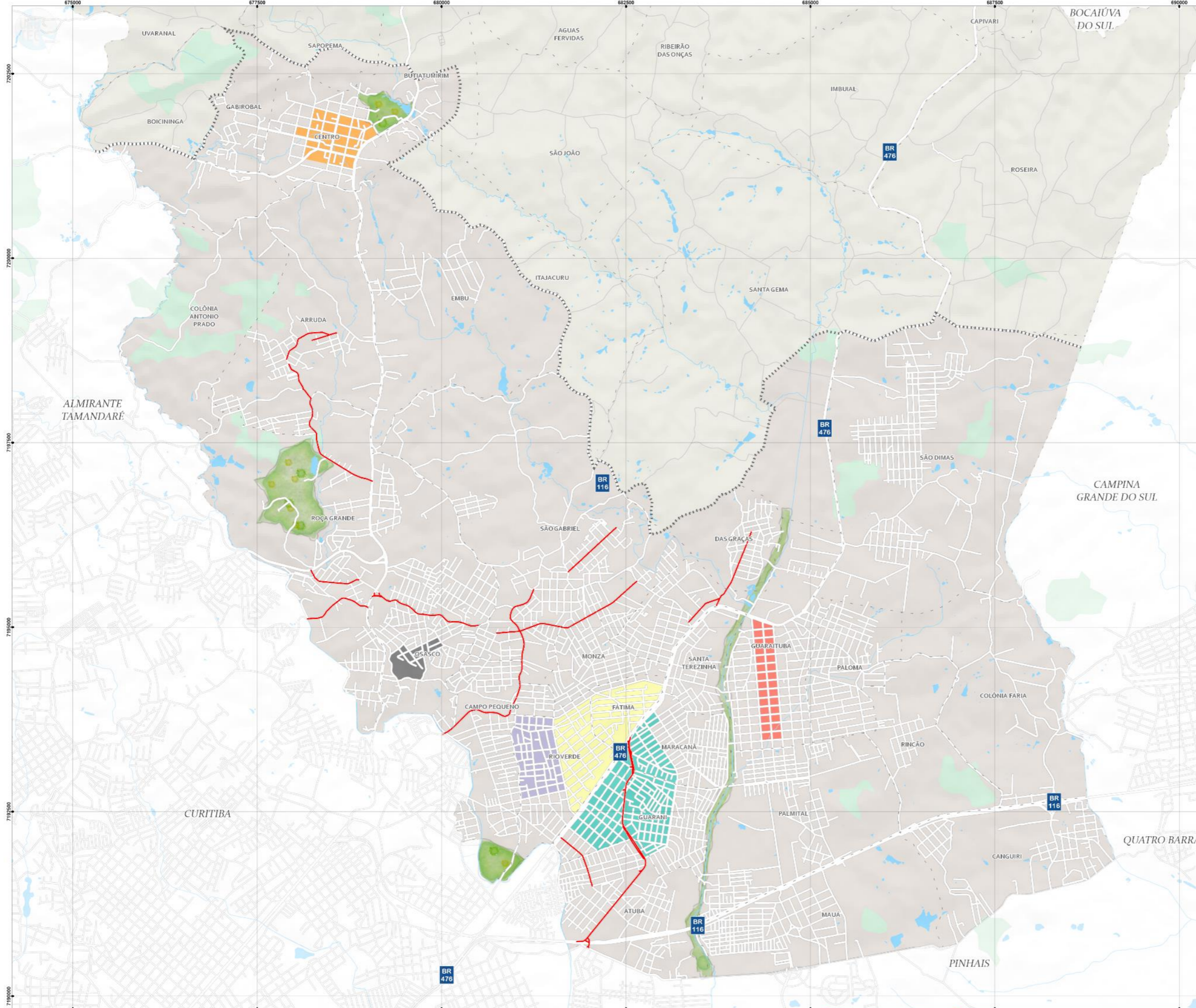
Corpo de Bombeiros, Controle do Sistema de Trânsito, Sistema de Iluminação Pública, Transporte de Oxigênio, Combustível, Guinchos e Auto Fossa.

Art. 10. Este decreto entra em vigor na data da sua publicação revogando disposições em contrário.

ANEXO I – QUADRO DAS ÁREAS PARA RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO

POLÍGONO 1	Marginal da Estrada da Ribeira, (Av. Marginal José de Anchieta, Antonio Fiorese, Av. Marginal Direita), Rua Joaquim Rocha, Rua Santa Maria, Avenida Portugal, Rua Arariboia, Rua Abel Scussiato a Rua Huxley.
POLÍGONO 2	Rua Paschoal Lazarotto Toniolo, Avenida Espirito Santo, Marginal Estrada da Ribeira a Rua Tunísia.
POLÍGONO 3	Avenida Londres, Rua da Pedreira, Rua Pedro Gorski a Rua Gustavo Kabitschke.
POLÍGONO 4	Marginal Estrada da Ribeira, Rua Cascavel, Rua Genésio Moreschi a Rua Andirá.
POLÍGONO 5	Região Rua Odonis Bughi, Rua João Mocelin, Rua Santo Paschoal Franceschi a Rua Prefeito Pio Alberti.
POLÍGONO 6	Rua Francisco Busato, Rua Walfrido Ceccon, Rua Pedro Pavin, Rua Faustino André Johnsson a Rua Venâncio Trevisan.
VIAS	Avenida São Gabriel, Luiz Carlos de Lima, André Skrok, Rua Felicio Kania, Rua Adélio Corrêa, Rua Guilherme Weigert, Rua Antenor Alves de Souza, Rua Jeronimo Alberti, Rua do Faisão, Rua do Galo da Serra, Rua Alfredo Miguel Baduy, Rua Hélio Dalprá, Rua Ângelo Falavinha Dalprá, Rua Presidente Faria, Rua Abel Scussiato, Rua Mendel.

Fonte: URBTEC™ (2023), com base em Colombo (2022).



CONVENÇÕES:

- Hidrografia
- Limite entre Zonas Urbana e Rural
- Limite de Bairros
- Vias de Destaque para o Estudo
- Rodovias
- Vias Principais
- Vias
- Estradas
- Limites Municipais
- Massas d'água
- Parques e Praças

Estudo de Viabilidade do Estacionamento Rotativo ¹

- Região 1
- Região 2
- Região 3
- Região 4
- Região 5
- Região 6



REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC™
 CONTRATANTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE COLOMBO
 SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
 SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S
 FONTES: URBTEC [2023] | PMC [2023] ¹
 IBGE [2010, 2020] | PARANACIDADE [2020]
 DATA: fevereiro de 2023
 ESCALA: 1:50.000
 ESCALA GRÁFICA:



4.2.5. Decreto que Regulamenta o Sistema de Transporte Individual

DECRETO QUE REGULAMENTA A LEI N.º __, DE 20__, O SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL A PARTIR DO COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS

“Decreto que Regulamenta o sistema de transporte individual a partir do compartilhamento de veículos conforme art. __ da Lei __ de 202__”

Eu, PREFEITO DE COLOMBO, no uso de minhas atribuições legais, com supedâneo na Lei Orgânica do Município, DECRETO

Art. 1º. Este decreto regulamenta a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos dos artigos 11-A e 11-B, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Lei 13.640, de 26 de março de 2018, e dos artigos 12 e 18 inciso I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso intensivo do viário urbano no Município de Colombo para exploração de atividade econômica privada de utilidade pública consistente no transporte remunerado privado individual de passageiros, por meio de empresa responsável pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os usuários.

§ 1º Os dispositivos deste instrumento não se aplicam aos serviços previstos na Lei Municipal nº 942 de 06 de fevereiro de 2006 .

§ 2º O serviço deverá ser prestado de forma adequada ao pleno atendimento do usuário, de acordo com a Lei Orgânica do Município e com a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS

Seção I – Do Uso Do Viário Urbano

Art. 2º. O viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade, e sua utilização e exploração intensiva devem observar as seguintes diretrizes:

- I - promover o desenvolvimento sustentável da cidade de Colombo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- II - incentivar o desenvolvimento local de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema.

Seção II – Da Autorização Para A Execução Do Serviço

Art. 3º. O direito ao uso intensivo do viário urbano, no Município de Colombo, para exploração de atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros somente será conferido às Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado, doravante denominadas "ATTCs".

§ 1º A condição de ATTC é restrita às administradoras de tecnologia em transporte

compartilhado, credenciadas no Município de Colombo, que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os usuários do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 2º A exploração do serviço de que trata o artigo 1º deste decreto, fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas ATTCs, assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço.

Art. 4º. A autorização do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica referida no artigo 3º deste decreto, é condicionada ao credenciamento, perante a Secretaria Municipal¹ correspondente, da ATTC, que deverá ser pessoa jurídica organizada para esta finalidade e ter sede, filial ou escritório de representação no Município de Colombo.

§ 1º O credenciamento da ATTC terá validade de 36 meses, devendo ser requerida sua renovação com antecedência mínima de 30 dias do vencimento.

§ 2º A autorização terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público ou do descumprimento das exigências previstas neste decreto, assegurado o devido processo legal.

Art. 5º. Compete à ATTC:

- I - organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados;
- II - intermediar a relação entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;
- III - cadastrar veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos aos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;
- IV - fixar o preço da viagem;
- V - intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para a sua realização ou moeda corrente;
- VI - adotar as medidas cabíveis para evitar a operação de prestadores de serviço e veículos não cadastrados;
- VII - fornecer ao motorista dístico de identificação da ATTC, o qual deverá ser exposto no para-brisa dianteiro do veículo em atividade e observar requisitos mínimos que garantam a plena identificação da ATTC;
- VIII - suspender as atividades do condutor que não estiver com as suas obrigações em dia, por meio da não distribuição de chamadas, até a regularização da pendência;
- IX - manter, ininterruptamente, à disposição dos usuários, canal de comunicação para esclarecimento de dúvidas e formalização de reclamações em relação ao serviço prestado.

§ 1º Além do disposto neste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta seção:

- I - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em

tempo real;

II - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

III - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do modelo do veículo, do motorista, com foto, e do número da placa de identificação;

IV - emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contenha as seguintes informações:

a) Origem e destino da viagem;

b) Tempo total e distância da viagem;

c) Mapa do trajeto percorrido conforme sistema GPS;

d) Especificação dos itens do valor total pago; e

e) Identificação do veículo, da placa e do condutor.

§ 2º O cumprimento da exigência prevista no inciso VII do caput deste artigo, deverá ocorrer no prazo de até 60 (sessenta) dias do credenciamento previsto no artigo 5º deste decreto.

Art. 6º. A exploração intensiva do viário urbano implicará pagamento de preço público.

§ 1º Os valores a serem pagos serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pela ATTC.

§ 2º O preço público poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 3º O Poder Executivo Municipal poderá instituir fatores de incentivo, com o objetivo de cumprir as diretrizes definidas no artigo 2º deste decreto.

§ 4º A cobrança do preço público fixada neste decreto dar-se-á sem prejuízo da incidência de tributação específica.

§ 5º Os serviços de que trata este decreto sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 7º. O valor do preço público será definido em resolução específica a ser publicada pela Secretaria Municipal correspondente.

Art. 8º. O valor devido a título de preço público deverá ser apurado mensalmente e recolhido até o quinto dia útil de cada mês, mediante guia de recolhimento eletrônica.

Seção III – Da Política De Preço

Art. 9º. Além das diretrizes previstas no artigo 2º deste decreto, a definição do preço público poderá considerar o impacto urbano e financeiro do uso do viário urbano pela atividade privada, dentre outros:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego; e

III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

Art. 10. As ATTCs têm liberdade para fixar o preço cobrado do usuário.

Parágrafo único. Caso exista cobrança de preço diferenciado, o usuário deverá ser informado sobre tal circunstância pelas ATTCs, de modo claro e inequívoco, por meio do aplicativo utilizado e antes de iniciada a corrida, além de expressamente atestar seu aceite.

Art. 11. O Poder Público Municipal exercerá sua competência de fiscalizar práticas e condutas abusivas cometidas pelas ATTCs.

Seção IV – Da Política De Cadastramento De Veículos E Motoristas

Art. 12. Podem se cadastrar nas ATTCs motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada (EAR);
- II - possuir certidão negativa de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal, Vara de Execuções Penais, Distribuidor Criminal da Justiça Estadual e Secretaria de Segurança Pública do Estado;
- III - comprovar contratação de seguro que cubra acidente de passageiros (APP) e Seguro obrigatório (DPVAT);
- IV - apresentar comprovante de residência em nome do motorista a ser cadastrado;
- V - possuir o Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos (CRLV) dentro do prazo de validade;
- VI - possuir inscrição como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Art. 13. Os veículos a serem utilizados na prestação de serviços deverão atender ao disposto no CTB, nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e em especial:

- I - estar identificado com o dístico da ATTC a que estiver vinculado;
- II - ter tempo de fabricação de no máximo 6 anos, ou, no caso de veículos híbridos, elétricos ou adaptados para transporte de pessoas com deficiência, de até 8 anos.
- III - possuir capacidade máxima para 7 passageiros.

§ 1º As ATTCs terão o prazo de um ano para adequarem-se as exigências contidas no inciso II e III deste artigo.

§ 2º Excetuam-se das exigências do inciso II deste artigo, os serviços prestados com apelo temático ou veículos de coleção, nos termos da Resolução/CONTRAN nº 56, de 21 de maio de 1998.

Art. 14. Compete às ATTCs, no âmbito do cadastramento de veículos e motoristas:

- I - registrar, gerir e assegurar a veracidade das informações atestadas pelos motoristas prestadores de serviço e a conformidade com os requisitos estabelecidos neste decreto, mantendo a documentação comprobatória em seus arquivos;
- II - efetuar o recadastramento dos motoristas a cada dois anos;

III - credenciar-se e compartilhar dados com o Órgão Municipal de Trânsito correspondente conforme regulamentação expedida nos termos deste decreto.

Parágrafo único. Parágrafo único. As ATTCs credenciadas deverão, sempre que solicitado, disponibilizar ao Município de Colombo dados estatísticos e estudos necessários ao controle, aprimoramento e regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários e motoristas, bem como dos demais dados das ATTCs na forma da legislação vigente.

Art. 15. Constituem deveres do motorista prestador de serviço, além dos previstos na legislação de trânsito e resoluções do CONTRAN:

- I - não estacionar, em qualquer circunstância, nos pontos destinados ao serviço de táxi ou ao de transporte coletivo;
- II - aceitar passageiros somente pelo chamado realizado por meio da plataforma digital das ATTCs às quais estiver vinculado, ficando expressamente vedada a aceitação de chamadas realizadas por outros meios, em especial diretamente em vias públicas;
- III - tratar com urbanidade e polidez os passageiros, os não usuários e os agentes administrativos e de fiscalização do Órgão Municipal de Trânsito de Colombo;
- IV - não permitir que terceiro utilize seu veículo para transporte de passageiro;
- V - não utilizar veículo sem cadastro na ATTC a que estiver vinculado;
- VI - cumprir as determinações da Secretaria Municipal correspondente e as normas prescritas no presente decreto e demais atos administrativos expedidos.

CAPÍTULO II - DA COMPETÊNCIA DO ÓRGÃO MUNICIPAL DE TRÂNSITO¹

Art. 16. Compete ao Órgão Municipal de Trânsito correspondente a execução das atividades de fiscalização dos serviços e condições previstos neste Decreto, a partir de parâmetros estabelecidos pelo Município de Colombo.

CAPÍTULO III - DO TRATAMENTO DOS DADOS

Art. 17. As ATTCs credenciadas para este serviço compartilharão com o Município de Colombo os dados cadastrais dos motoristas prestadores de serviço necessários ao controle, fiscalização e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana nos termos deste decreto, contendo, no mínimo:

- I - Nome;
- II - CPF;
- III - Placa;
- IV - Renavam; e
- V - Município de emplacamento do veículo.

§ 1º Na hipótese de justificada insuficiência dos dados fornecidos pela ATTC, a Administração Pública poderá requisitar a apresentação de outras informações, resguardado o sigilo, a confidencialidade e a privacidade do usuário.

§ 2º As ATTCs deverão disponibilizar os dados cadastrais de que trata o caput em ambiente próprio de armazenamento e consulta de dados ou enviá-los à base de dados

do Departamento Municipal correspondente, com atualizações em períodos não superiores a 30 (trinta) dias ou sempre que solicitado pelo órgão.

§ 3º Sem prejuízo do disposto neste decreto, resta assegurado a proteção legal estabelecida em legislação específica quanto à situação econômica ou financeira das pessoas privadas, sobre a natureza e o estado de seus negócios ou atividades, bem como sobre informações pessoais relativas à intimidade, vida privada, honra e imagem.

§ 4º As informações recebidas, geradas ou guardadas Departamento Municipal¹ correspondente com base neste devem ser protegidas, cuidadas e gerenciadas adequadamente de forma a garantir-lhes disponibilidade, integridade, confidencialidade, autenticidade e auditabilidade, independente do meio de armazenamento, processamento ou transmissão, respeitado o direito de confidencialidade quanto a segredos empresariais, de acordo com o artigo 6º da Lei Federal nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 e a Lei Federal nº 12.965, de 23 de abril de 2014.

CAPÍTULO IV - DAS SANÇÕES

Art. 18. A infração a qualquer disposição deste decreto ou do regulamento enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, inclusive a suspensão ou a cassação do credenciamento.

Art. 19. As penalidades previstas para os serviços de que trata este decreto aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento regular.

CAPÍTULO V - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20. As ATTCs deverão disponibilizar ao Município, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo que viabilize, facilite, agilize ou dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

Art. 21. O Município poderá estabelecer reserva na via pública de estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel mencionados neste Decreto mediante regulamentação específica.

Art. 22. Os casos omissos serão definidos pela Secretaria Municipal correspondente.

Art. 23. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

4.2.6. Sistemas Integrados de Transporte Coletivo

Dentre os temas abordados no Plano de Mobilidade Urbana do município de Colombo, destaca-se que o Transporte Público Coletivo se torna responsabilidade da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (AMEP), não sendo de domínio do poder público municipal. O referido sistema depende da avaliação e monitoramento da Agência, cabendo ao poder público atuar apenas em situações específicas previstas em lei ou em acordo com a AMEP. Assim sendo, acordado com a Equipe Técnica Municipal e com a AMEP em reuniões de alinhamento, optou-se pela não elaboração de peças legais que ordenem tais Sistemas, dada a sua natureza específica e regulamentada pelo contrato em vigor.

4.2.7. Sistemas Estruturais de Transporte Coletivo de Média e Alta Capacidade

Da mesma maneira que o justificado para os Sistemas Integrados de Transporte Público Coletivo, estende-se o argumento para os Sistemas Estruturais de Transporte Coletivo de Média e Alta Capacidade.

4.2.8. Modelo Tarifário para o Transporte Coletivo Urbano

Para a definição de modelos de tarifa que custeiem a operacionalização do Transporte Coletivo Urbano faz-se necessária a existência de um Modelo vigente do Sistema propriamente dito, de modo que seja possível estabelecer valores com base na realidade municipal. Prezando a coexistência dessas informações, e do explicitado nos itens 4.2.6 e 4.2.7, não cabe à consultoria a definição desse tema como uma legislação.

5. Próximos Passos

Após a discussão em audiência pública, o plano e as minutas de lei serão apreciadas pela Câmara Municipal de Colombo. Nessa etapa, os vereadores irão avaliar o plano e, por fim, o plano será promulgado como lei, tornando-se um instrumento legal que estabelece as ações e investimentos necessários para o desenvolvimento da mobilidade urbana de Colombo.

VERSÃO PRELIMINAR

6. Referências

COSTA, Carmen Maria da Gama; MELLO, Isabela Peixoto de. **Custo estimado para projetos hipotéticos de urbanização e infraestrutura básica de loteamentos para avaliação de glebas urbanas através do método involutivo**. In: Anais do XIX COBREAP, Foz do Iguaçu, Paraná, 2017. Disponível em: <https://ibape-nacional.com.br/biblioteca/wp-content/uploads/2017/08/047.pdf>. Acesso em: 01 mar. 2023.

DNIT. **Custo Médio Gerencial**. Disponível em: [https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/custo-medio-gerencial#:~:text=O%20Custo%20M%C3%A9dio%20Gerencial%20\(CMG,empreendimentos%20de%20infraestrutura%20de%20transportes](https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/custo-medio-gerencial#:~:text=O%20Custo%20M%C3%A9dio%20Gerencial%20(CMG,empreendimentos%20de%20infraestrutura%20de%20transportes). Acesso em: 01 mar. 2023.

PARANAINTERATIVO. **Rotas acessíveis prioritárias**. 2023. Disponível em: <https://paranainterativo.pr.gov.br/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=513efb6ce40f4017b57e37722395f790>. Acesso em: 01 mar. 2023.

URBS. **Rede Integrada de Transporte**. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>. Acesso em: 08 mar. 2023.

VERSÃO PRELIMINAR