



Plano de Mobilidade Urbana de Cianorte-PR

Produto 5

Projeto de Lei do Plano de Mobilidade Urbana



Julho de 2024

FICHA TÉCNICA

Contratada: PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S LTDA

Contratante: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CIANORTE-PR

Objeto: Diagnóstico do Sistema de Mobilidade Urbana

Relatório V do Plano

Emissão: julho de 2023

PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S LTDA

Rua Paes Leme, 569

Centro

CEP: 86010-622

Londrina-PR

Telefone: (43)4141-5058

Endereço eletrônico: lucia.b@proengeconsult.com

LÚCIA MARIA BRANDÃO,
Eng^a Civil, M.Sc. Eng^a de Transportes
CREA-PR 15.187-D

Equipe Técnica:



Prefeitura Municipal de Cianorte-PR

LÚCIA MARIA BRANDÃO, Eng^a Civil, M.Sc. Eng^a de Transportes, CREA-PR 15.187-D
VINÍCIUS PIETRANTONIO, Eng^o Civil, M.Sc. Eng^o de Transportes, CREA-SP 5069890530
LETÍCIA SCALIANTE DOS SANTOS, Arquiteta e Urbanista, CAU-PR A-183980-2

SUMÁRIO

Ficha Técnica	2
Sumário	3
Apresentação	4
1. MINUTA DE LEI MUNICIPAL.....	5



PROJETO DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR

APRESENTAÇÃO

O presente documento refere-se ao “Projeto de Lei do Plano de Mobilidade Urbana”, parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Cianorte-PR (PlanMob), e insere-se no escopo dos serviços e atividades do Contrato N° 465/2022, firmado entre o Município de Cianorte-PR e a Empresa PROENGE Projetos e Consultoria S/S Ltda, que tem por objeto, entre outros, a contratação de empresa especializada para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana para a Cidade. E como base o Termo de Referência do Edital de Licitação da Tomada de Preço N° 04/2022, o Estatuto da Cidade, Lei Federal N° 10.257/2001, as diretrizes e princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal N° 12.587/2012, o Caderno de Referência PLANMOB, publicado pelo Ministério das Cidades, e as diretrizes e princípios definidos para a mobilidade urbana no contexto do Plano Diretor Municipal de Cianorte (PDM).

O Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) é constituído de cinco produtos inter-relacionados: Plano de Trabalho (Produto 1); Realização de Pesquisa Origem e Destino (Produto 2); Diagnóstico do Sistema de Mobilidade Urbana (Produto 3), Proposições de Ações para a Mobilidade Urbana (Produto 4); e Projeto da Lei do Plano de Mobilidade Urbana e leis complementares (Produto 5).

Tratando-se especificamente do Produto 5 do PlanMob, o Projeto de Lei do Plano de Mobilidade Urbana para o município de Cianorte representa o esforço da municipalidade no que se refere à elaboração de normas que devem nortear as ações voltadas a mobilidade urbana, com objetivos amplos de integração entre os modos de transportes disponíveis e melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas em território urbano.



1. MINUTA DE LEI MUNICIPAL

Lei Nº, dede..... de 2023.

**Institui o Plano de Mobilidade Urbana
para a Cidade de Cianorte-PR, e outras
Providências relacionadas**

O Prefeito Municipal de Cianorte, Estado do Paraná, Senhor **MARCO ANTÔNIO FRANZATO**, no uso das atribuições constitucionais de seu cargo, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do município de Cianorte, que visa hierarquizar, dimensionar, disciplinar e definir diretrizes e parâmetros para uso e expansão do sistema viário; promover a integração dos modos de transporte disponíveis na cidade; e promover a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas em solo urbano; sempre em conformidade com as disposições constantes do Plano Diretor Municipal de Cianorte-PR, bem como leis específicas e complementares, como a Lei do Sistema Viário de Cianorte; e as diretrizes



da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Federal Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012.

CAPÍTULO I

DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 2º A presente Lei tem por diretrizes e objetivos:

- I. **Estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros**, considerando-se a sua função, localização, características de tráfego e importância na rede viária, visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;
- II. **Classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação**, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da cidade, desvios do tráfego de passagem de veículos de carga ou de passageiro, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;
- III. **Definir as Seções Viárias por classe**, de acordo com as diretrizes e estratégias gerais do presente documento, em consonância com a Lei do Sistema Viário de Cianorte, considerando sua hierarquia, dotando-as com espaço adequado para a circulação segura e eficiente de pedestres, ciclistas e veículos em geral;
- IV. **Preservar a integridade das zonas residenciais**, através da disciplina do tráfego de passagem de pessoas e cargas, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos;
- V. **Garantir locomoção com segurança e fluidez**, privilegiando o transporte não-motorizado sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual, garantindo de forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável priorizando nesta



ordem as viagens a pé, de bicicleta, transporte coletivo, motocicletas e veículos em geral;

- VI. **Privilegiar o uso das vias pelos pedestres**, através de medidas localizadas nas vias centrais de negócios e nas proximidades de polos geradores de viagens a pé, e em especial nas proximidades dos estabelecimentos escolares;
- VII. **Priorizar os modos de mobilidade ativa**, através de implantação de vias exclusivas ou rotas para ciclistas, calçadas seguras e confortáveis para pedestres, e vias exclusivas para pedestres em centros de negócios;
- VIII. **Promover a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade**, através de proposição de um programa de acessibilidade universal nas vias públicas, equipamentos urbanos e tecnologias de transporte público coletivo;
- IX. **Promover a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e com os atores da mobilidade ativa**, através da ligação física direta entre os modos;
- X. **Garantir a operação e o disciplinamento do transporte de carga**, através do estabelecimento de instrumentos legais que restrinjam o horário, a dimensão e a área de circulação de cargas na cidade;
- XI. **Controlar a implantação de novos polos geradores de tráfego no município**, através do estabelecimento de instrumentos legais contendo os parâmetros e critérios para autorização de instalação de novos polos; e
- XII. **Disciplinar as áreas destinadas ao estacionamento e parada de veículos na via pública**, através de sinalização viária de regulamentação de estacionamento por tipo de usuário, tendo em vista a necessidade de garantir rotatividade nos usos dessas áreas, restringindo e limitando o tempo de sua utilização, de modo compatível com o uso do solo lindeiro.



CAPÍTULO II

DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Objetivando a compreensão dos elementos que compõem a via e suas dimensões, devem-se considerar as seguintes definições:

I Acessibilidade: Possibilidade e viabilização de alcance, incluindo a percepção e o entendimento para utilização com segurança e autonomia dos espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos;

II Alinhamento Predial: a linha divisória entre o lote e o espaço público;

III Aproximação: espaço da via localizado na chegada desta ao se cruzar com outra;

IV Área Central de Negócios: a região mais ativa da cidade, onde se concentram as atividades comerciais, de serviços e financeira.

V Arruamento: conjunto de espaços públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

VI Avanço de calçada: Ampliação da calçada existente sobre a pista de rolamento (quase sempre nas esquinas) medindo entre 2,00 m (dois metros) e 2,50 m (dois metros e meio), correspondentes à largura da faixa de estacionamento regulamentado;

VII Caixa da via: distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

VIII Calçada: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;



IX Calçada: vias destinadas prioritariamente à circulação de pedestres, contendo mobiliário urbano e paisagismo;

X Canteiro central: espaço existente entre duas pistas principais, em geral de sentidos opostos, de uma mesma via;

XI Ciclorrota: a interligação entre um par de Origem e Destino, através do uso de todas as vias e caminhos disponíveis, desde que sejam minimamente preparados para garantir segurança à mobilidade dos ciclistas;

XII Espaço público: área de propriedade pública e de utilização comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;

XIII Faixa de Tráfego: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XIV Faixa elevada para travessia de pedestres: Dispositivo implantado no trecho da pista em que o pavimento é elevado, conforme critérios e sinalização definidos na Resolução Nº 738/2018 do CONTRAN (ou sucedâneas);

XV Meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento;

XVI Mobilidade: facilidade de deslocamento, de movimento, considerando os meios de locomoção;

XVII Pista de rolamento: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, contendo uma ou mais faixas de tráfego, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais, podendo, ou não, possuir área destinada para o estacionamento de veículos;



XVIII Transporte remunerado privado individual de passageiros (transporte por aplicativo): 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 (definição constante da Lei Federal Nº 12.587/2012); e

XIX Via Expressa: via cujos acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, e as intersecções sempre a nível diferente. Não se permite estacionamento, descarregamento de mercadorias, nem pedestres. O transporte público permitido somente através de serviços de coletivos expressos, com paradas para embarque-desembarque somente em estações especialmente desenhadas para intercâmbios.

XX Via de Trânsito Rápido: é o mesmo que Via Espressa.

CAPÍTULO III

DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 4º O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias hierarquizadas, e seus equipamentos de controle de tráfego.

Art. 5º Para efeito da presente Lei, a hierarquia viária urbana da cidade compreende os seguintes tipos de vias:

a) Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa);



- b) Via Arterial de Nível 1;
- c) Via Arterial de Nível 2;
- d) Via Coletora; e
- e) Via Local.

Art. 6º Com objetivo específico de preservar a integridade das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, e em atendimento aos incisos IV, V, VI e VII do artigo 2º da presente lei, devem-se:

- I. Estabelecer a classificação viária considerando as definições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e da Lei do Sistema Viário de Cianorte, aprimorando os conceitos com o objetivo de adequar o planejamento e as intervenções sobre o sistema de mobilidade urbana local;
- II. Ampliar as áreas de calçamento e preferenciais de pedestres na Área Central;
- III. Propor e estender o sistema ciclovitário para loteamentos consolidados ou novos, com a finalidade de se estabelecer uma rede integrada de ciclovias ou ciclorrotas para todos os bairros da cidade;
- IV. Revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a mobilidade ativa, acessibilidade universal e o transporte sustentável; e
- V. Estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições de deslocamento para a mobilidade ativa e o transporte coletivo, mas também para o tráfego compartilhado de veículos, em especial no atendimento a extensos deslocamentos.

CAPÍTULO IV

DA FUNÇÃO DAS VIAS

Art. 7º A função da via deverá refletir a medida de sua utilização pelos usuários em geral, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo.

Parágrafo único. Para fins de estudos de mobilidade urbana, as vias classificadas como arteriais são subdivididas em níveis, de modo a refletir seus usos e funções, e instruir o procedimento de análise e seleção dos diferentes dispositivos de controle de tráfego a serem instalados.

Art. 8º A função da via segundo sua classificação é a que se segue:

a) Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa): caracteriza-se por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, seus acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível, conforme Código de Trânsito Brasileiro (CTB); sem permissão de estacionamento, descarga de mercadorias. O transporte coletivo de passageiros é permitido só em ônibus expressos, com pontos de paradas especialmente desenhados nos intercâmbios. Atende a deslocamentos de longa distância entre regiões longínquas da municipalidade; apresenta tráfego de passagem superior a 70% do volume de tráfego da via.

b) Via Arterial de Nível 1: caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB). Possui elevado grau de continuidade dentro do sistema viário e atende a extensos deslocamentos; apresenta tráfego de passagem entre 50 e 70% do volume de tráfego da via. A ocupação lindeira inclui edificações residenciais, e comércios e serviços de médio e grande porte com



atração de viagens especialmente regionais. Pode abrigar o itinerário de linhas troncais do sistema de transporte público de passageiros.

c) Via Arterial de Nível 2: caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB). Possui algum grau de continuidade dentro do sistema viário, atende a deslocamentos de médias a grandes distâncias; apresenta tráfego de passagem entre 45 e 60% do volume de tráfego da via. A ocupação lindeira inclui edificações residenciais, comércio e serviços. Pode abrigar o itinerário de linhas troncais do sistema de transporte público de passageiros.

d) Via Coletora: caracteriza-se por interseções em nível, podendo ser controlada por semáforo ou sinalização de parada obrigatória ou de prioridade; destina-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros; apresenta tráfego de passagem entre 30 e 45% do volume de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros.

e) Via Local: caracteriza-se por interseções em nível, sem semáforo, sendo destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB), cuja função principal é prover acesso às edificações ou aos lotes, devendo atender unicamente ao trânsito local; o estacionamento veicular é permitido e o trânsito de pedestres é irrestrito; conecta-se entre si e com as vias coletoras; apresenta tráfego local superior a 70% do volume de tráfego da via, que em geral é pequeno. Pode abrigar o itinerário de linhas locais do sistema de transporte público de passageiros.



CAPÍTULO V

DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 9º A classificação normativa de vias segundo a Hierarquia Viária vigente de Cianorte, em consonância com a Lei do Sistema Viário de Cianorte, e em atendimento aos incisos I e II do artigo 2º da presente lei, é apresentada no Anexo I, enquanto o inventário de vias segundo sua classificação consta do Anexo II.

§ 1º. Todas as vias existentes deverão atender às seções viárias normativas conforme definições do Plano Diretor Municipal de Cianorte-PR, Lei do sistema Viário de Cianorte.

§ 2º. Quanto às vias ainda não projetadas, que venham a ser construídas no futuro, deverão obedecer ao disposto na Lei do Sistema Viário de Cianorte, conforme disposições sobre dimensões e características físicas e de usos segundo os padrões de Seções Transversais Viárias definidas.

§ 3º. A inserção de nova(s) via(s) ao sistema viário normatizado de Cianorte deverá ser instituída através de artigo específico do decreto municipal de aprovação do loteamento a que pertence(m) a(s) referida(s) via(s).

CAPÍTULO VI

DAS VIAS DE PEDESTRES

Art. 10º Para novos empreendimentos e novas vias, todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, conforme parâmetros constantes dos anexos do



Decreto sobre Padrão de Passeio Público do Município, que regulamenta a construção e modificação de passeios públicos.

§ 1º. A calçada deverá ser construída pelo proprietário/empreendedor, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, quando o empreendimento for de particulares.

§ 2º. A calçada deverá ser construída pela municipalidade, quando o empreendimento for de responsabilidade do poder público.

Art. 11. As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto na Norma Técnica Brasileira da ABNT – NBR 16537/2024 (ou sucedâneas) e Norma Técnica Brasileira da ABNT – NBR 9050/2020 (ou sucedâneas), em consonância com os objetivos da presente lei (incisos V, VI e VII do artigo 2º), em especial no que se refere à declividade, acessibilidade, continuidade sem barreiras ou saliências no seu trajeto.

Art. 12. Deverão ser realizados estudos e análises para locais com presença relevante de pedestres, que não contam com facilidades para promover travessias confortáveis e seguras, conforme a seguir.

§ 1º. Deverão ser construídos avanços de calçadas nas vias da área central de negócios, de modo a permitir redução na distância de travessia para os pedestres, sempre que o fluxo de pedestres for superior a 100 (cem) pedestres/hora (contabilizando os dois sentidos de movimento na aproximação em análise).

§ 2º. Sempre que o avanço de calçada for construído no meio de quadra para atender a demanda de pedestres nas proximidades de polos geradores de tráfego de viagens a pé, deverá ser instalada faixa elevada para travessia de pedestres (FEP), no alinhamento do referido avanço, segundo parâmetros de projeto e de sinalização viária definidos na Resolução Nº 738/2018 do CONTRAN (ou sucedâneas).



I - A largura da FEP deverá ser compatível com o fluxo de pedestres no local, acomodando-o de modo confortável e seguro.

II – Para o caso específico de FEP a ser construída em frente a estabelecimentos de ensino, sua largura deverá acompanhar a extensão do avanço da calçada, que deverá ser superior à largura do portão de acesso-egresso do estabelecimento em 30 % (trinta por cento), devendo ainda atender aos parâmetros mínimos e máximos estabelecidos na referida Resolução do CONTRAN que a normatiza.

§ 3º. Para o avanço de calçada que não contar com FEP em nenhuma das faces, deverão ser instaladas rampas para acesso à PCD, de modo a promover a concordância de nível entre a calçada e o leito carroçável, segundo parâmetros construtivos contidos na NBR 9050/2020 (ou sucedâneas).

§ 4º. Deverá ser promovido pela administração municipal um programa de implantação de calçadas acessíveis e acessibilidade universal, incluindo, além da construção de rampas acessíveis, a instalação de sinalização tátil e visual no piso das calçadas existentes e a construir na área central de negócios e ao longo das vias principais, segundo parâmetros construtivos contidos nas normas NBR 16537/2024 e NBR 9050/2020 ou sucedâneas, com observância ao seu orçamento e disponibilidade de recursos para realização do referido programa.

I - As vias identificadas como prioritárias à integração do referido programa de calçadas acessíveis são elencadas no Anexo III, e podem ser visualizadas através do Mapa - Vias Prioritárias a Intervenções no Programa de Implantação de Calçadas Acessíveis.

II – O cronograma básico de intervenções, conforme previstas no referido programa, bem como o custo estimado para sua realização em cada etapa, deve constar do Plano de Ações e Investimentos, parte integrante do Produto 4 do PlanMob, que se refere a Proposições de Ações para a Mobilidade Urbana.



§ 5º. A presença de árvore fora da faixa de serviço ensejará, sempre que possível, o desvio da faixa livre, de modo a contornar seu tronco, recortando a faixa de serviço e mantendo a continuidade e largura da faixa livre para circulação segura e confortável de pedestres.

§ 6º. Em casos extremos a constatação referida no parágrafo anterior poderá ainda ensejar requerimento para seu corte ao departamento responsável, nos termos do inciso II do artigo 8º do Decreto Municipal Nº 28 de 9 de fevereiro de 2021, que regulamenta a Lei Municipal Nº 1277 de 16 de outubro de 1990, que dispõe sobre o Plano de Arborização Urbana do Município de Cianorte.

§ 7º. A Municipalidade poderá permitir e regulamentar, através de lei específica, a instalação e o uso de extensão temporária da calçada pública, através de plataforma denominada “Parklet”.

Art. 13. São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

- I. o empreendedor;
- II. o proprietário ou possuidor do terreno;
- III. o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada;
- IV. a municipalidade, em razão de modificações realizadas no alinhamento ou no nivelamento dos espaços públicos pela administração municipal, em virtude da execução de obras de infraestrutura.

Art. 14. A inclinação longitudinal das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres deve sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras, desde que garanta a acessibilidade, conforme definida em normas e legislação vigentes.



Art. 15. Os critérios de projeto e procedimentos de execução de guias rebaixadas deverão atender às disposições do Código de Edificações e Obras das Áreas Urbanas e Rurais do Município.

§ 1º. Em postos de abastecimento de combustíveis:

I – Quando em esquinas, deverão ser instaladas, por uma extensão de 4 (quatro) metros de cada lado, em uma faixa de 30 cm (trinta centímetros) de largura limítrofe ao lote, floreiras com vegetação baixa, muretas ou outro tipo de barreira, medindo de 40 cm (quarenta centímetros) a 60 cm (sessenta centímetros) de altura, como obstáculo à circulação de veículos, devendo prever trecho em chanfro conforme previsto no código de Obras.

II - As áreas de acesso-egresso deverão ser obrigatoriamente identificadas por sinalização horizontal.

III - Nas quinas do rebaixamento deverão ser aplicados zebrados nas cores preta e amarela.

§ 2º. As áreas de acesso-egresso de estacionamentos e/ou garagens de uso coletivo serão identificadas através da presença de equipamento com sinalização de luzes intermitentes na cor amarela, dotado de dispositivo de emissão de sinal sonoro, devidamente instalado em locais de fácil visibilidade e audição aos pedestres.

CAPÍTULO VII

DO ANEL VIÁRIO CENTRAL

Art. 16. Fica instituído o Anel Viário Central no Sistema Viário de Cianorte, com função especial, através da articulação e requalificação de sequência de vias, perfazendo um traçado circular em torno da área central, com objetivo de facilitar o



tráfego de veículos sem passar pelo centro da cidade, em consonância com os objetivos da presente lei, em especial quanto aos incisos V, VI, VII e VIII do artigo 2º.

Art. 17. O Anel Viário Central (AC) será composto de vias existentes, que coordenadas entre si através do sistema de controle por semáforos sincronizados, com prioridade de tráfego, apresentará maior fluidez de trânsito nesse corredor.

Parágrafo único. O traçado definido para o AC é apresentado no Anexo IV.

Art. 18. As vias integrantes do AC, listadas no Quadro 1, serão requalificadas e passarão a apresentar as características mostradas no Anexo V, que incluem:

I - acessibilidade universal - piso adequado a calçadas, devidamente nivelado; sinalização tátil e visual no piso; instalação de rampas de acesso a PCD, através de rebaixamento de guia nas esquinas, e junto às áreas destinadas ao estacionamento exclusivo da PCD;

II - conforto e segurança para pedestres – instalação de avanço de calçadas para reduzir distância de travessia;

III - espaço de convivência nesses avanços de calçadas - instalação de mobiliários como bancos, lixeiras, floreiras, iluminação baixa e paisagismo;

IV - facilidades para mobilidade ativa sustentável, com garantia de prioridade ao pedestre - implantação de ciclovias ao longo do anel viário central, junto ao canteiro central das vias;

V – elementos de iluminação pública em LED, com padrões urbanísticos diferenciados e modernos no centro de cada cruzamento, e iluminação baixa nos avanços de calçada e no canteiro central;

VI - sistema de controle de tráfego modernizado - para garantir preferência de circulação e fluidez para o AC, através da priorização de circulação e sincronização dos semáforos; e

VII - sinalização viária indicativa, orientando usuários sobre saídas para principais destinos na cidade.



Quadro 1 – Vias Integrantes do Anel Viário Central Cianorte

Identificação da Via	Trecho
Av. Allan Kardec	entre R. Dom Pedro II e Av. Marajó
Av. Marajó	entre Av. Allan Kardec e Av. Pará
Av. Amazonas	entre Av. Pará e Av. Piauí
Av. Piauí	entre Av. Amazona e Av. São Paulo
Lgo. Espartacus	em toda sua extensão
Av. São Paulo	entre Lgo. Espartacus e Av. Édson de Lima Souto
Av. Édson de Lima Souto	entre Av. São Paulo e Pç. Francisco Kano
Pç. Francisco Kano	em toda sua extensão
Av. Mato Grosso	entre Pç. Francisco Kano e Lgo. Independência
Lgo. Independência	entre R. Mato Grosso e R. Recife
R. Recife	entre Lgo. Independência e Av. Dr. José Roberto Furquim de Castro
Av. Dr. José Roberto Furquim de Castro	entre R. Recife e Av. Distrito Federal
Av. Espírito Santo	Entre Av. Dr. José Roberto Furquim de Castro e Av. Allan Kardec

CAPÍTULO VIII

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 19. Considerando as diretrizes e parâmetros definidos na Seção II – Do Sistema Ciclovitário, da Lei do Sistema Viário de Cianorte, e no Manual Brasileiro de Sinalização Viária (MBST), volume VIII, fica definido o novo traçado do Sistema Ciclovitário (SC) de Cianorte, apresentado no Anexo VI.

§ 1º. O SC deve ser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e ao longo das vias, em área independente, separada fisicamente do tráfego motorizado sempre que possível.



§ 2º. O traçado do SC deverá promover sua ampla cobertura na área urbana, conectando as diferentes regiões da cidade e o Anel Viário Central, através da ampliação da rede de ciclovias existentes.

§ 3º. A infraestrutura cicloviária que compõe o SC inclui, além dos trechos de ciclovias, trechos de ciclofaixas e de ciclorrotas (em áreas de baixa demanda pelo modo bicicleta), e de bicicletários ou paraciclos. Todos articulados e integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 20. Bicicletários ou paraciclos deverão ser projetados e instalados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Público (TP), de pontos de parada de coletivos em que ocorre a integração de diferentes linhas do serviço de TP, nas interseções de rotas cicloviárias, e nas proximidades de polos geradores de tráfego localizados ao longo das vias integrantes do sistema cicloviário da cidade.

Art. 21. A largura útil desejável de cada ciclovia será de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) para pista com sentido único de circulação, e de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) para pista com sentido duplo de circulação, em consonância com os parâmetros recomendados no MBST, Volume VIII – Sinalização Cicloviária.

Parágrafo único. Em situações em que não for possível atender ao disposto no presente artigo, em face da presença de obstáculos naturais intransponíveis junto ao traçado projetado para a ciclovia, serão admitidas larguras menores que as desejáveis, mas não inferiores a 1,00 m para pista de sentido único e 2,00 m para pista de sentido duplo.



Art. 22. As ciclovias, separadas fisicamente das pistas de rodagem de veículos, devem ser acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível, e semafórica se necessário, com a inclusão de fase exclusiva para os ciclistas.

Parágrafo único. A Inclusão de fase independente e exclusiva para ciclistas em cruzamentos rodociclovitários semaforizados será necessária em situações caracterizadas pela ausência de brechas mínimas seguras para transpor a interseção.

Art. 23. Fica a critério da gestão municipal o detalhamento e a atualização do Sistema Ciclovitário, sempre tendo em vista o disposto no presente capítulo, e em especial quanto à ampla cobertura da área urbana pela rede de ciclovias, e sua conexão com as diversas regiões da cidade.

CAPÍTULO IX

DAS DIRETRIZES PARA EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 24. As diretrizes para expansão do sistema viário de Cianorte são apresentadas no Anexo VII, através do Mapa intitulado “Diretrizes Estratégicas de Expansão do Sistema Viário”, e foram elaboradas considerando o disposto no inciso I do artigo 2º da presente lei.

§ 1º. Os parâmetros de projeto geométrico de novas vias deverão seguir as características físicas mínimas constantes da Lei do Sistema Viário de Cianorte.

§ 2º. As calçadas de novas vias deverão obedecer aos conceitos e parâmetros definidos através do Decreto de Padrão de Passeio Público do Município e seus anexos, e sua implantação deverá incluir o plantio de no mínimo 1 (uma) árvore por lote, ao longo da testada da edificação, em atendimento ao Código de Edificações e Obras das



Áreas Urbanas e Rurais do Município, e considerando o Plano de Arborização Urbana do Município de Cianorte.

§ 3º. Considerando a função de vias locais, que servem principalmente ao acesso às edificações, as intervenções nessa categoria de vias devem pretender essencialmente a segurança dos pedestres e do tráfego não motorizado (mobilidade ativa), em detrimento ao tráfego motorizado de passagem.

§ 4º. Em atendimento ao parágrafo anterior, na abertura de novas vias locais deverá ser evitada sua fluência de traçado ao cruzarem com vias arteriais, de modo a evitar sua transposição direta, restringindo sua continuidade e assim preservar a função de via local, ao dificultar o tráfego de veículos de passagem.

§ 5º. As vias arteriais deverão ter a continuidade de seu traçado garantida na abertura de novos loteamentos, mantendo a capacidade dos trechos de vias existentes aos quais se articulará, de modo a permitir o atendimento a grandes e extensos desejos de viagens, sempre articuladas entre si através de vias coletoras.

§ 6º. A abertura de novas vias, sempre que possível, deverá acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de talvegues, sendo aceitáveis rampas de até 15% (quinze por cento), conforme disposições da Lei do Sistema Viário de Cianorte, mas em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

§ 7º. A interface com áreas de reservas de vegetação e de proteção permanente, ou junto a córregos, encostas e fundos de vale, deve atender às disposições da Lei do Plano Diretor Municipal de Cianorte e Leis Específicas e Complementares.

§ 8º. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não



apresentarem continuidade direta com as vias classificadas como coletoras ou arteriais.

§ 9º. A extensão das vias sem saída será de no máximo 100 (cem) metros. E o espaço destinado à manobra de retorno (praça de retorno) dessas vias deverá ter diâmetro mínimo de 32 (trinta e dois) metros.

CAPÍTULO X

DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 25. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º. Para novos loteamentos e parcelamentos de solo a implantação da sinalização viária é de responsabilidade do empreendedor, conforme prevê Lei Complementar Nº 176 de 6 de junho de 2022 (Lei de Parcelamento e o Remembramento do Solo Urbano).

§ 2º. Toda e qualquer via pavimentada de Cianorte deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 3º. O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, com base nas características geométricas da via e no volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre picos.

§ 4º. A preferência em cruzamentos será definida com base nos volumes de tráfego nas aproximações, conferindo prioridade de circulação, sobre às demais, à via com maior volume de tráfego; exceto em situações específicas em que estudos de engenharia indiquem solução diferente da orientação apontada.



Art. 26. Considerando os objetivos estabelecidos na presente lei, em especial quanto ao inciso V do artigo 2º, dever-se-á adotar:

I. sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes;

II. sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico;

III. sinalização horizontal, em cruzamentos com parada obrigatória, ou de “dê a preferência”, indicando os pontos de travessia de pedestres;

IV. sinalização horizontal de separação de fluxos de mesmo sentido e de fluxos opostos, de proibição de estacionamento e de estacionamento regulamentado, conforme definido no Capítulo XI da presente lei; e

V. sinalização de “área de espera” para acomodar motocicletas, motonetas e ciclomotores entre duas linhas de retenção, uma mais próxima do cruzamento semaforizado e a outra antes dos demais veículos da corrente de tráfego, nos principais cruzamentos semaforizados da área urbana, salvo exceções justificadas.

Art. 27. Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, localizados em de vias arteriais, deverão contemplar uma fase semafórica com tempo exclusivo para pedestres, suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto e segurança, sempre que a volume de pedestres circulando nos dois sentidos for superior a 130 (centro trinta) pedestres por hora, em atendimento ao inciso VI do artigo 2º da presente lei.

§ 1º. Polos geradores de viagens a pé são edificações que geram ou atraem grande quantidade de deslocamentos de pessoas a pé, de forma concentrada ou



diluída durante o dia, tais como instituições de ensino, igrejas, shoppings, centro de compras, áreas de lazer, museus, hospitais e centro cívico, além de outros não mencionados.

§ 2º. O tempo mencionado no *Caput* deste artigo será indicado através de porta-foco independente e fase exclusiva.

§ 3º. Os equipamentos semafóricos com fase exclusiva para pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas com deficiência visual, incluindo a instalação de semáforos sonoros, em especial em cruzamentos semaforizados localizados na área central da cidade.

Art. 28. Em trechos de vias com significativo fluxo de pedestres, mas concentrado em apenas períodos específicos do dia:

I – Quando próximos a cruzamentos já semaforizados da área central de negócios, em que se constatar volume superior a 40 (quarenta) pedestres durante os quinze minutos mais movimentados da hora pico, deverão ser instaladas junto ao equipamento botoeiras para pedestres, capazes de acionar fase exclusiva para sua travessia com segurança e conforto; e

II – Quando distantes de cruzamentos semaforizados, em meio de quadra, fora da área central de negócios, em que se constatar volume de tráfego superior a 800 (oitocentos) veículos na hora pico, deverão ser instalados equipamentos semafóricos exclusivos ao pedestre e por ele atuados, através do acionamento das botoeiras destinadas a esse fim.

Art. 29. Os controladores semafóricos eletrônicos, deverão receber programação e planos compatíveis com o fluxo de veículos em cada período do dia, de modo a reduzir atrasos e esperas nos cruzamentos controlados por semáforos.

CAPÍTULO XI

DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 30. As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se os horários permitidos de estacionamento e o período de permanência, por tipo de veículo, considerando critérios de restrição para veículos pesados, em atendimento aos incisos X e XII do artigo 2º da presente lei.

§ 1º. Devem ser realizados estudos para implantação de bolsões de estacionamento público em áreas adjacentes, porém externas, à área central de negócios, que serão articulados às vias centrais através serviços diferenciados de transporte público.

§ 2º. Estacionamento de veículos junto ao canteiro circular de rotatórias somente será permitido quando paralelo ao alinhamento do referido canteiro.

Art. 31. A municipalidade poderá implantar estacionamento rotativo pago na via pública, desde que atenda a um dos seguintes critérios quanto ao uso do solo da face da quadra em análise:

- 60% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como comércio do tipo compra comparada;
- 60% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como serviços diversificados;



- 50% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como comércio do tipo compra comparada, conjugada com um mínimo de 10% do tipo compra direta e de serviços diversificados;
- 50% de ocupação da face da quadra por atividades classificadas como serviços diversificados, conjugada com um mínimo de 20% de atividades comerciais do tipo compra comparada.

§ 1º. Entende-se por compra comparada a atividade em que o indivíduo, antes de se decidir pela compra de um artigo, compara a qualidade e preços oferecidos em outras lojas, existentes na via ou região (com concorrência de mesma mercadoria).

§ 2º. Entende-se por compra direta a atividade que atende ao indivíduo em suas necessidades básicas, onde não há necessidade de comparação de qualidade e preços (sem concorrência de mesma mercadoria).

Art. 32. A municipalidade poderá realizar licitações para contratação de empresas administradoras de estacionamento rotativo pago na via pública, para gestão e instalação de equipamento e plataforma de controle, monitoramento e vendas de bilhetes para utilização dessas vagas de estacionamento rotativo pago.

Art. 33. Devem-se prover áreas específicas para estacionamento das PCDs e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelece a Resolução do CONTRAN N° 965/2022, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 34. Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, respeitadas as condições estabelecidas no Código de Edificações e Obras das Áreas Urbanas e Rurais do Município, e segundo os critérios apresentados a seguir:



- I - Instalar guia rebaixada para acesso a área do recuo;
- II - Deixar liberado o espaço reservado para o passeio, de modo a não dificultar a mobilidade das pessoas em geral;
- III - Não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos, de modo a evitar obstáculos ao acesso/egresso de pedestres, em especial de pessoas idosas ou pessoas com deficiência;
- IV - Sinalizar o espaço destinado às vagas de estacionamento, e utilizar elementos de paisagismo ou diferenciação de nível ao longo da testada, exceto nos trechos com acesso às guias rebaixadas;
- V - Dar preferência às áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comércio ou serviço de grande porte.

Art. 35. Em consonância com a Lei do Sistema Viário de Cianorte deve-se programar a retirada das áreas de estacionamentos de veículos existentes junto aos canteiros centrais de vias arteriais da cidade.

Parágrafo único. Tal procedimento deve anteceder o cronograma de implantação de infraestrutura cicloviária, conforme programação definida no contexto da presente Lei.

CAPÍTULO XII

DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 36. Consideram-se polos geradores de tráfego as edificações permanentes de médio e grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens ao longo do dia ou por período determinado, causando impacto negativo sobre o sistema viário e de transporte, podendo comprometer a acessibilidade, a mobilidade e a segurança de pedestres e veículos.

§ 1º. São considerados polos geradores de tráfego (PGT): aeroportos, centros de compras (como *shoppings centers*), escritórios, clínicas médicas, edificações de serviços públicos, escolas, faculdades e universidades, estádios e ginásios esportivos, hotéis, hospitais, igrejas, indústrias de médio e grande porte, instituições bancárias, museus, mercados de médio e grande porte, teatros, terminais de transporte público urbano, metropolitano ou rodoviário.

§ 2º. Na análise para caracterização do empreendimento como PGT devem-se considerar os parâmetros constantes do Quadro 2, apresentado a seguir:

Quadro 2 – Uso da Edificação, Caracterização como PGT e Exigência de Vagas de Embarque e Desembarque

Atividade	Área Construída (m ²)	Vagas para Embarque/Desembarque	PGT
Clínica Médica	< 500	-	-
	$500 \leq AC \leq 1000$	1 vaga	-
	> 1000	1 vaga	X
Laboratório Médico	< 500	-	-
	$500 \leq AC \leq 1000$	1 vaga	-
	> 1000	1 vaga	X
Hospital	≤ 1000	1 vaga	X
	> 1000	2 vagas	X
Ensino Infantil	≤ 1000	1 vaga p cada 100m ² de AC	-
	> 1000		X
Ensino Fundamental e Médio	≤ 1000	1 vaga p cada 250m ² de AC	X
	> 1000		X
Ensino Superior	≤ 1000	3 vagas	-
	> 1000	6 vagas	X



Prefeitura Municipal de Cianorte-PR

Instituição Financeira	≥ 5000		X
Restaurante	≤ 1000	-	-
	> 1000	-	X
Supermercado	≤ 1000	-	-
	> 1000	-	X
Centro de Compras	≤ 1000	-	-
	> 1000	-	X
Indústria	≤ 1000	-	-
	> 1000	-	X
Hotel	≤ 1000	1 vaga para veículo leve	
	> 1000	1 vaga para veículo leve + 1 vaga para ônibus (unidade privativa superior a 100m ²)	X
Igreja	≤ 500	-	
	> 500	1 vaga p cada 500m ² de AC	X
Teatro, Cinema, Anfiteatro, Auditório	≤ 500	-	
	> 500	1 vaga p cada 500m ² de AC	X
Centro de Eventos, Centro de Convenções	≤ 1000	-	X
	> 1000	1 vaga p cada 1000m ² de AC	X
Terminal de Transporte, Estádio, Ginásio	≤ 2000	-	X
	> 2000	1 vaga p cada 2000m ² de AC	X
Edificações Públicas não mencionadas anteriormente	≤ 1000	-	X
	> 1000	1 vaga p cada 1000m ² de AC	X
AC – Área Construída			

§ 3º. O Quadro 2 apresenta as exigências quanto à obrigatoriedade de instalação de vagas para embarque e desembarque de pessoas no interior do lote, devendo considerar que:

I - Diante da impossibilidade em atender às essas exigências, em função de restrições e condicionantes físicos, o empreendedor deverá proceder ao recolhimento, em nome da municipalidade, de taxa no valor equivalente a 2 (dois) salários mínimos nacional, para cada vaga de embarque e desembarque não instalada, conforme estabelecido através do Quadro 2.

II – Os valores recolhidos, referidos no inciso anterior, corresponderão à compensação monetária necessária para que a administração municipal cubra as

despesas decorrentes da instalação de vagas de embarque e desembarque junto à via pública lindeira ao lote.

§ 4º. Em atendimento ao inciso XI do artigo 2º da presente lei, a aprovação de projetos técnicos de novas edificações ou de ampliações de edificações existentes em mais de 30% (trinta por cento) de suas dimensões originais, que se caracterizam como PGT, fica condicionada ao atendimento dos termos e exigências integrantes do presente capítulo, sem prejuízo a todas as disposições constantes do Código de Edificações e Obras das Áreas Urbanas e Rurais do Município.

Art. 37. Ao empreendedor de nova edificação de PGT, ou de ampliação de edificação de PGT existente em mais de 30% (trinta por cento) de suas dimensões originais, caberá a obrigatoriedade de elaborar estudo e análise de impacto do novo empreendimento, ou do empreendimento resultante da ampliação física, sobre o sistema viário e de transporte, às suas expensas.

§ 1º. O estudo referido, nomeadamente “Estudo de Impacto de Mobilidade Urbana (EIMU)”, será exigido para os empreendimentos identificados como PGT, segundo a Classe em que se enquadra, conforme indicado no Quadro 3.

Quadro 3 – Caracterização do PGT em Classes, segundo a atividade e a área construída

Atividade	Área Construída (m²)	Classe do PGT
Clínica Médica	> 1000	2
Laboratório Médico	> 1000	2
Hospital	≤ 1000	2
	> 1000	1
Ensino Infantil	> 1000	2
Ensino Fundamental e Médio	≤ 1000	2
	> 1000	1
Ensino Superior	> 1000	1
Instituição Financeira	≤ 5000	1
Restaurante	> 1000	2
Supermercado	> 1000	1
Centro de Compras	> 1000	1
Indústria	> 1000	1



Prefeitura Municipal de Cianorte-PR

Hotel	> 1000	1
Igreja	> 500	2
Teatro, Cinema, Anfiteatro, Auditório	> 500	2
Centro de Eventos, Centro de Convenções	≤ 1000	2
	> 1000	1
Terminal de Transporte, Estádio, Ginásio	≤ 2000	2
	> 2000	1
Edificação do Poder Municipal	≤ 1000	2
	> 1000	1

§ 2º. O EIMU será analisado e apreciado pelo GTP - Grupo Técnico Permanente, e posteriormente aprovado pelo GTP e CMCC – Conselho Municipal da Cidade de Cianorte.

§ 3º. O EIMU para PGT enquadrado na Classe 1 deverá contemplar minimamente os seguintes tópicos:

- I. Caracterização do empreendimento e delimitação de sua área de influência;
- II. Levantamento e análise do tráfego na área de influência do Empreendimento;
- III. Cálculo da geração de viagens pelo empreendimento por motivo;
- IV. Distribuição espacial das viagens geradas;
- V. Escolha modal das viagens geradas;
- VI. Carregamento dos acessos e interseções;
- VII. Avaliação das condições de acesso e estacionamento;
- VIII. Avaliação da infraestrutura e condições de acesso para mobilidade ativa;
- IX. Avaliação dos serviços de transporte coletivo;
- X. Síntese dos impactos esperados;
- XI. Proposição de medidas mitigadoras / compensatórias; e
- XII. Comparação dos níveis de serviço com e sem o PGT.

§ 4º. O EIMU para PGT enquadrado na Classe 2 deverá contemplar minimamente os seguintes tópicos:

- I. Caracterização do empreendimento e delimitação de sua área de influência;



- II. Levantamento e análise do tráfego na área de influência do Empreendimento;
- III. Avaliação das condições de acesso e estacionamento;
- IV. Avaliação da infraestrutura e condições de acesso para mobilidade ativa;
- V. Avaliação dos serviços de transporte coletivo;
- VI. Síntese dos impactos esperados; e
- VII. Proposição de medidas mitigadoras / compensatórias.

§ 5º. No âmbito do EIMU, a área de influência do empreendimento (AIE) é entendida como aquela formada pelo polígono compreendido entre as faces das vias estruturais mais próximas ao empreendimento.

I - Em suma, as faces do polígono composto pelo encontro das vias estruturais no entorno mais próximo do PGT serão as faces da AIE.

II - Quando o alinhamento de obstáculos naturais localizados nas proximidades do PGT se interpuser entre este e a via estrutural mais próxima naquela direção, o próprio alinhamento do referido obstáculo natural será uma das faces da área de influência do empreendimento.

§ 6º. A critério da municipalidade, o EIMU poderá compor o “Estudo/Relatório de Impacto de Vizinhança (EIV/RIV)”, solicitado para empreendimentos em processo de aprovação.

§ 7º. O EIMU deverá ser parte integrante do processo geral de aprovação do projeto de edificação nova, ou de mudança de uso, caracterizada como PGT, segundo a Classe a que pertence.

Art. 38. Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações novas que se caracterizam como PGT, de acordo com o tipo de uso e ocupação, considerando-se vagas para empregados e visitantes ou clientes.



§ 1º. Para o cálculo da quantidade de vagas necessárias, em função do tipo de PGT, dever-se-á considerar os parâmetros constantes do Anexo I e do Anexo II ao Código de Edificações e Obras das Áreas Urbanas e Rurais do Município de Cianorte.

§ 2º. Devem-se utilizar os parâmetros constantes do Quadro 2 para identificar a quantidade de vagas exigidas para a atividade de embarque e desembarque de pessoas, nas áreas internas a edificações nomeadas no parágrafo primeiro do artigo 29, apresentadas por tipo de uso.

Art. 39. Os estacionamentos internos às edificações deverão contar com áreas de acesso, circulação e guarda de veículos, livres de qualquer interferência estrutural ou física que possa reduzi-los, considerando os seguintes tipos:

- a) **privativo:** de utilização exclusiva da população permanente da edificação; e
- b) **coletivo:** aberto à utilização da população permanente e flutuante da edificação.

Parágrafo único. Os acessos aos estacionamentos internos às edificações deverão apresentar áreas independentes para circulação de veículos e pedestres, separadas fisicamente.

Art. 40. Em referência à área de acesso de veículos à edificação, quando a capacidade do estacionamento for superior a 80 (oitenta) veículos, ou quando o acesso se destinar em sua maioria a caminhões e ônibus, o pavimento da pista de rolamento do logradouro poderá prosseguir até o interior do lote.

§ 1º. A área de acesso de veículos à edificação compreende o espaço situado entre a guia e o alinhamento predial da mesma.



§ 2º. Visando a segurança dos pedestres, a saída de veículos da edificação deverá receber sinalização visual de alerta, através da instalação de foco luminoso intermitente na lateral ao portão de acesso-egresso às áreas internas de estacionamento.

§ 3º. A concordância transversal do acesso entre o perfil do logradouro e as áreas de circulação e estacionamento será projetada e executada exclusivamente dentro do imóvel, de modo a não criar degraus ou desníveis abruptos na calçada.

Art. 41. Deverão ser previstas áreas de manobra e estacionamento de veículos, projetadas de modo que essas operações não sejam executadas nos espaços dos logradouros públicos.

Art. 42. O acesso de veículos às edificações classificadas como PGT deverá apresentar os seguintes parâmetros mínimos de projeto:

I - Para edificações que necessitar de rampa de acesso, sua declividade máxima será de:

- a. 20 % (vinte por cento), quando destinada à circulação de automóvel e utilitário; e
- b. 15 % (quinze por cento), quando destinada à circulação de caminhão e ônibus.

II – A rampa de acesso deverá ter o afastamento de 5,00 m (cinco metros) do alinhamento predial para seu início, formando um patamar com declividade máxima de 5% (cinco por cento).



Art. 43. Os estacionamentos coletivos deverão contar com área de acumulação, acomodação e manobra dimensionada de forma a comportar, no mínimo, 5% (cinco por cento) de sua capacidade.

§ 1º. No cálculo da área de acumulação, acomodação e manobra, poderão estar incluídas as rampas e faixas de acesso às vagas de estacionamento, desde que possuam a largura mínima de 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros);

§ 2º. Quando se tratar de estacionamento com acesso controlado, o espaço de acumulação deverá estar situado entre o alinhamento predial e o local do controle de acesso.

Art. 44. As faixas de circulação de veículos deverão apresentar altura livre mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), quando destinadas à circulação de automóvel e utilitário; e altura livre mínima de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), quando destinadas à circulação de caminhão, ônibus ou veículo de carga leve.

Art. 45. O vão de acesso às áreas de circulação de automóvel e utilitário deverão ter largura mínima de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros); e em áreas de estacionamento com capacidade superior a 60 (sessenta) veículos no mesmo pavimento, devem ser previstos 2 (dois) vãos de acesso veicular.

Parágrafo único. A largura das áreas destinadas à manobra e acesso às vagas de estacionamento deverá ser dimensionada em função do ângulo formado pelo eixo da vaga de estacionamento e a faixa de circulação, respeitadas as dimensões mínimas.

Art. 46. Os parâmetros de projeto das vagas de estacionamento internas aos PGT's deverão estar de acordo com todas as disposições pertinentes constantes do Código de Edificações e Obras das Áreas Urbanas e Rurais do Município.

CAPÍTULO XIII

DOS LIMITES DE VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO

Art. 47. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na Cidade de Cianorte estão de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro, e deverão atender aos objetivos desta lei, em especial quanto aos incisos I, IV e V do artigo 2º.

Art. 48. Os limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via na cidade, considerando a hierarquia viária, são os que se seguem:

- a) Via de Trânsito Rápido: 60 Km/h
- b) Via Arterial 1: 50 Km/h
- c) Via Arterial 2: 40 Km/h
- d) Via Coletora: 40 Km/h
- e) Via Local: 30 Km/h

§ 1º. A representação gráfica das vias com seus limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via, na Cidade de Cianorte, consta do Mapa de Limites de Velocidade para o Sistema Viário, Anexo VIII da presente Lei.

§ 2º. As vias arteriais centrais ou com expressiva concentração de comércio e serviços deverão ter seu limite de velocidade definido em 40 km/h, em função da grande quantidade de viagens a pé geradas nestes trechos viários.



§ 3º. Da mesma forma, vias arteriais com uso e ocupação predominantemente residencial deverão ter seu limite de velocidade definido em 40 km/h, em função da grande quantidade de manobras e operações de acesso e egresso aos lotes.

Art. 49. Para trechos específicos de vias arteriais em que sejam observados conflitos de tráfego com risco ou registro de acidentes de trânsito, devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores da velocidade regulamentada para os referidos trechos.

§ 1º. Os conflitos de tráfego e risco de acidentes de trânsito se caracterizam pela ocorrência de fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres, gerados pelas edificações lindeiras em trechos de vias arteriais ou coletoras, que por sua característica de uso contam com presença de polos geradores de tráfego, ou de considerável quantidade de pequenos e médios comércios e serviços contíguos.

§ 2º. Os trechos viários que apresentam grande atividade de acesso-egresso às edificações, e de circulação de pedestres pela presença de polos geradores de tráfego, devem contar com estudos de engenharia de tráfego para definir-se limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 50. Devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida em trechos de vias arteriais, sempre que houver registro de um ou mais atropelamentos, no período de 12 meses anteriores à data da análise, independente da atividade de acesso-egresso às edificações e de circulação de pedestres, para definir limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 51. Quando não for possível realizar os estudos recomendados para trechos específicos da via, podem ser adotados os limites máximos de velocidade segundo o que se segue:



- Trecho de Via Arterial com presença de polo gerador de tráfego de pedestres:
Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.
- Trecho de Via Coletora com presença de polo gerador de tráfego de pedestres:
Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.
- Trecho de Via Arterial com forte presença de pequenos comércios e serviços:
Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.
- Trecho de Via Coletora com forte presença de pequenos comércios e serviços:
Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.
- Via Arterial com presença de polo gerador de tráfego de veículos: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.

Art. 52. Quando o trecho viário permite acesso à Zona Militar ou Área de Segurança Nacional, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 Km/h.

CAPÍTULO XIV

DO TRANSPORTE PÚBLICO

SEÇÃO I - DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Art. 53. Todas as proposições relativas ao sistema de transporte coletivo de passageiros (STP) deverão considerar a Lei Orgânica de Cianorte, e as disposições relacionadas ao tema da Lei do Plano Diretor de Cianorte, em consonância com os objetivos desta lei, especialmente quanto aos incisos VIII e IX do artigo 2º.

Parágrafo único. No planejamento da oferta dos serviços, deverão ser consideradas as interfaces e a necessidade de integração do sistema de transporte



coletivo urbano com as viagens pendulares a cidades dormitórios, próximas ao município, pelo motivo trabalho.

Art. 54. As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 55. Recomenda-se a implantação de uma linha circular entre os principais bairros da cidade, com o objetivo de complementar a rede de itinerários do sistema, que atualmente apresenta configuração e orientação radial nos trajetos, e possibilitar viagens diretas entre diferentes regiões da cidade para os usuários do STP que realizam transbordos nos seus deslocamentos diários.

§ 1º. O traçado da Linha Circular Interbairros deve garantir conexão direta entre bairros adjacentes e distantes, sem passar pelo centro da cidade, e evitar o transbordo nas viagens, conforme proposto no Mapa 1 constante do Anexo IX.

§ 2º. A Linha Circular Interbairros quando implantada deverá operar somente nos períodos de pico, nos quais a necessidade de transbordo é significativa – da ordem de 15 % (quinze por cento) de toda demanda por transporte coletivo na hora mais movimentada do dia.

§ 3º. Quando implantado o serviço referido no *Caput* deste artigo, devem-se prever minimamente dois coletivos em operação simultaneamente sobre o trajeto da linha, sendo um em sentido horário e o outro em sentido anti-horário.

Art. 56. Recomenda-se a implantação de uma linha circular central, através de serviço especial de transporte coletivo, para atender deslocamentos dentro da área central de negócios com agilidade e conforto.



§ 1º. A Linha Circular Central deve prover um serviço de transporte coletivo de padrão executivo, através de tecnologias de pequeno porte, podendo ser um micro-ônibus ou veículos coletivos similares, com assentos estofados, climatizados e com música ambiente, permitindo a parada para embarques e desembarques em qualquer local desejável pelo usuário, com prioridade sobre os demais modos motorizados.

§ 2º. Com o objetivo de reduzir a demanda por estacionamento de veículos particulares na área central de negócios, o traçado desta linha deverá integrar as áreas de bolsões de estacionamento às vias centrais de maior concentração de comércio e serviços, e conectar-se ao serviço convencional de linhas do STP através do Terminal de integração, localizado na Av. Brasil, conforme proposto no Mapa 2, constante do Anexo IX.

Art. 57. Os novos pontos de parada de coletivos urbanos deverão ser padronizados conforme projeto arquitetônico e perspectivas constantes do Anexo X, considerando seu design visualmente agradável, e os conceitos para sua concepção que buscam o conforto, a proteção dos usuários contra as intempéries, e a durabilidade.

§ 1º. Os espaços laterais desses equipamentos poderão ser utilizados para propaganda, e serem explorados comercialmente conforme legislação específica a ser criada.

§ 2º. Os novos pontos de ônibus deverão apresentar sinalização fornecendo os horários e itinerários das linhas de ônibus às quais servem, incluindo informações em Braille.



§ 3º. As informações visuais ou em Braille sobre horários e itinerários das linhas de ônibus deverão também ser inseridas em pontos de parada já instalados sempre que houver suporte físico disponível para inseri-las.

Art. 58. A administração pública deverá promover a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida e idosos, dotando a frota e os equipamentos de infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização.

§ 1º. Os equipamentos e infraestrutura, a que se refere o *Caput* deste artigo, podem variar entre os seguintes: (i) plataforma para embarque e desembarque em nível com o veículo; (ii) plataforma elevatória instalada no veículo; ou (iii) rampa (com acionamento motorizado ou manual) em veículo de piso baixo, o qual pode também possuir sistema de movimentação vertical da suspensão.

§ 2º. Além das possíveis adequações físicas e operacionais, deve-se comunicar aos usuários do serviço de transporte público, através de sinalização em local visível internamente aos coletivos urbanos, que todos os assentos dos ônibus são preferenciais da PCD, dos idosos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos.

§ 3º. Sempre que possível a administração municipal deverá oferecer cursos de capacitação e qualificação dos trabalhadores do transporte coletivo, para melhoria do atendimento aos usuários com mobilidade reduzida e idosos.

Art. 59. A administração pública deverá possibilitar a integração entre o modo de transporte público coletivo e de mobilidade ativa, através da instalação de mobiliário e equipamentos urbanos, junto aos terminais de transferências entre viagens, com o objetivo de facilitar e viabilizar essa integração.

§ 1º. Mobilidade ativa pode ser entendida como meios de locomoção não-motorizados, caracterizados pelo uso da energia humana para deslocamento, como bicicletas, pedestres, skates, patins, cadeiras de rodas entre outros exemplos similares.



§ 2º. A integração entre os referidos modos pode ser potencializada através de intervenções na infraestrutura dos terminais e dos pontos de parada, incluindo (i) construção de calçadas com largura suficiente para, pelo menos, duas pessoas caminharem lado a lado, com piso tátil e rampas de acessibilidade; (ii) implantação de faixas de pedestres contínuas e semáforos direcionados aos pedestres em vias com grande fluxo de veículos; (iii) integração física da infraestrutura cicloviária com as vias lindeiras aos terminais e pontos de parada; (iv) instalação de facilidades para bicicletas junto aos terminais e estações; (v) implantação de sinalização vertical em ciclovias, informando as direções para estações e terminais do transporte coletivo; e (vi) avaliação da possibilidade e regulação sobre o embarque com a bicicleta nos veículos de transporte público coletivo.

Art. 60. A administração pública deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento, concessão ou permissão de serviço público ou obra.

SEÇÃO II - DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Art. 61. Quanto ao serviço de transporte público individual por táxi, a administração pública deverá aperfeiçoar as relações institucionais para: (i) padronização da frota; (ii) elaboração de estudos visando à melhoria da oferta dos serviços; (iii) adoção de novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança; e (iv) definição de padrões de pontos de táxi e adequação dos existentes aos novos padrões estabelecidos, sem conflitar com as definições e disposições constantes da Lei Municipal N° 4126 de 2013.

Art. 62. Quanto ao serviço de **transporte remunerado privado individual de passageiros** (transporte por aplicativo), o município poderá com exclusividade



regulamentar e fiscalizar esse serviço no âmbito dos seus territórios, conforme disposto nos artigos 11-A e 11-B da Lei Federal Nº 12.587/2012.

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

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 nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

§ 2º. Na ocasião de sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior 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 e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

SEÇÃO III - DO TRANSPORTE DE ESCOLARES

Art. 63. Na operação dos serviços de transporte escolar a administração pública deverá (i) adotar novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário e para



o controle operacional, (ii) padronizar e fazer manutenção regular da frota, em especial considerando o Decreto Municipal que regulamenta os Serviços de Transporte Escolar.

CAPÍTULO XV

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 64. Além das medidas reguladoras da operação de carga e descarga de mercadorias na área central da cidade, constante do Decreto Municipal N° 59 de 2017, em consonância com o inciso X do artigo 2º da presente lei, com o objetivo de estabelecer uma estratégia de circulação para veículos de cargas em passagem pelo município, visando reduzir seus impactos sobre a circulação urbana, meio ambiente e vizinhança, e promover o controle, monitoramento e fiscalização dessa operação, fica definida a rota preferencial para veículos pesados que atravessam a cidade, nomeadamente ROTA DE CAMINHÕES, conforme apresentado no Anexo XI, em atendimento ao inciso IV do artigo 2º da presente lei.

Parágrafo único. Ficam proibidos a circulação e o estacionamento de veículos de carga acima de 8 t (oito toneladas) em vias locais predominantemente residenciais, exceto mediante autorização específica do setor responsável da municipalidade.

CAPÍTULO XVI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 65. São partes integrantes desta Lei os anexos:

Anexo I - Mapa - Classificação Normativa das Vias;

Anexo II - Inventário de Vias Segundo sua Classificação Normativa;



Anexo III - Programa de Implantação de Calçadas Acessíveis;

Anexo IV - Mapa - Traçado definido para o Anel Viário Central;

Anexo V - Projeto Padrão para o Anel Viário Central;

Anexo VI - Mapa - Sistema Cicloviário de Cianorte;

Anexo VII - Mapa - Diretrizes Estratégicas de Expansão do Sistema Viário;

Anexo VIII - Mapa - Limites de Velocidade para o Sistema Viário (segundo sua hierarquia);

Anexo IX – Mapas - Traçados das Linhas Circulares do Serviço de Transporte Coletivo Urbano

Anexo X - Projeto Arquitetônico e Perspectivas dos Novos Pontos de Parada de Coletivos Urbanos

Anexo XI - Mapa - Rota de Caminhões

Art. 66. Qualquer alteração, ajuste, acréscimo, ou supressão nos termos da presente Lei, somente será possível com a realização de novos estudos técnicos, incluindo contagens de fluxo veicular e de pedestres, análise sobre locais críticos em acidentes de trânsito, e pesquisas de tráfego complementares, sob a responsabilidade de um profissional habilitado, com titulação mínima de especialista em engenharia de trânsito e transportes, ou mobilidade urbana.

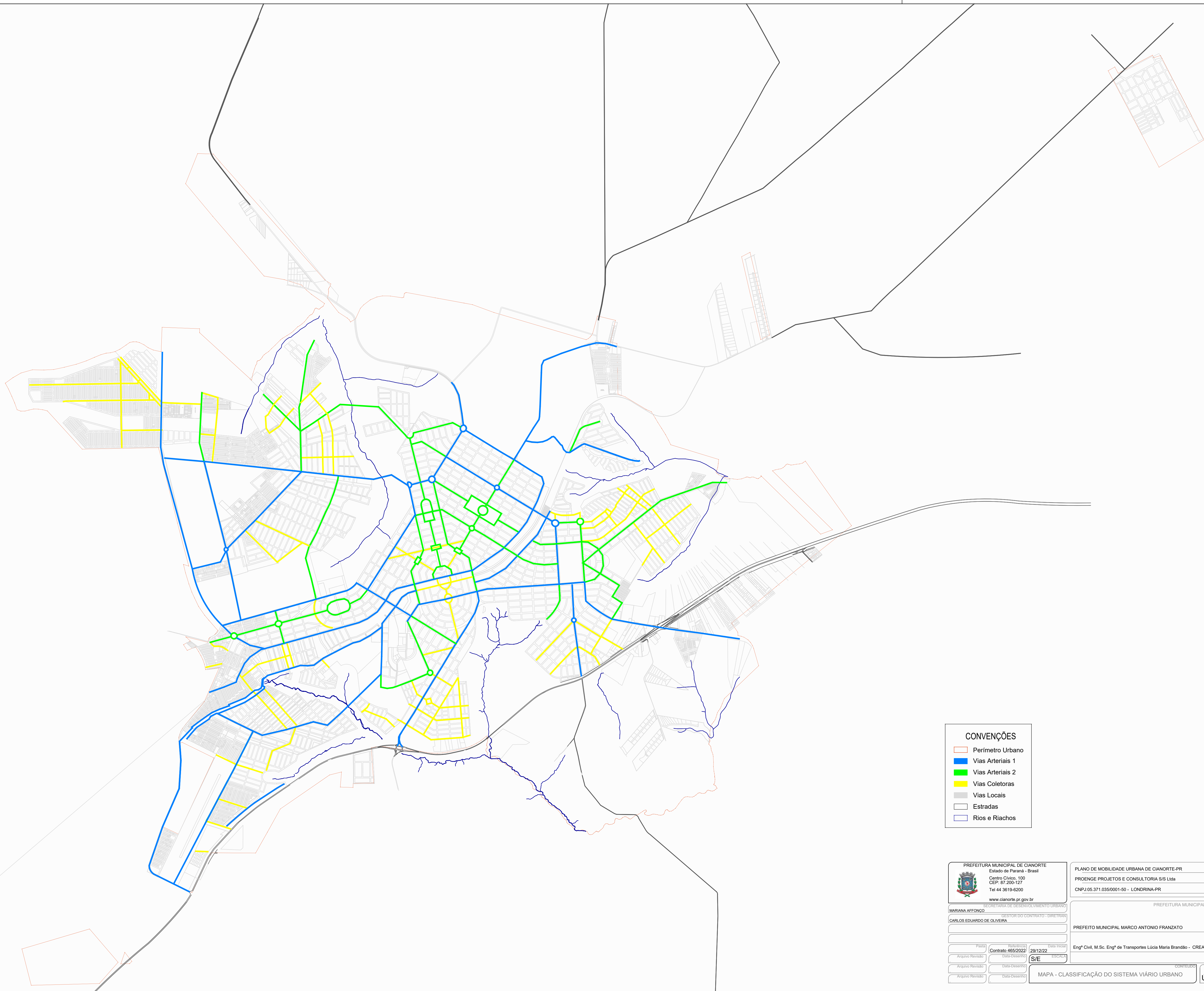
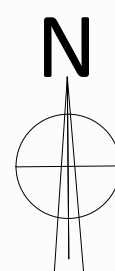
Parágrafo único. Tais estudos poderão ser sucedidos por discussões públicas com representantes dos poderes executivo e legislativo do município, com entidades de classes, associações e a comunidade em geral de Cianorte.

Art. 67. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art. 68. Esta Lei entrará em vigor no dia seguinte à sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANEXO I

MAPA - CLASSIFICAÇÃO NORMATIVA DAS VIAS



CONVENÇÕES

- Perímetro Urbano
- Vias Arteriais 1
- Vias Arteriais 2
- Vias Coletoras
- Vias Locais
- Estradas
- Rios e Riachos

 PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado de Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br	SERVIÇO EXECUTORA PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR																		
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO MARIANA AFFONCO GESTOR DO CONTRATO - DIRETOR	PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO AUTOR																		
<table><tr><td>Plano</td><td>Referência</td><td>Data Vigor</td></tr><tr><td>Contrato 465/2022</td><td>29/12/22</td><td></td></tr><tr><td>Arquivo Revisão</td><td>Data Descrição</td><td>ESCALA</td></tr><tr><td></td><td>S/E</td><td></td></tr><tr><td>Arquivo Revisão</td><td>Data Descrição</td><td></td></tr><tr><td>Arquivo Revisão</td><td>Data Descrição</td><td></td></tr></table>	Plano	Referência	Data Vigor	Contrato 465/2022	29/12/22		Arquivo Revisão	Data Descrição	ESCALA		S/E		Arquivo Revisão	Data Descrição		Arquivo Revisão	Data Descrição		Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR DESENHISTA
Plano	Referência	Data Vigor																	
Contrato 465/2022	29/12/22																		
Arquivo Revisão	Data Descrição	ESCALA																	
	S/E																		
Arquivo Revisão	Data Descrição																		
Arquivo Revisão	Data Descrição																		
MAPA - CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO URBANO																			
Única																			

ANEXO II

INVENTÁRIO DE VIAS SEGUNDO SUA CLASSIFICAÇÃO NORMATIVA

INVENTÁRIO DAS VIAS SEGUNDO SUA CLASSIFICAÇÃO NORMATIVA

a) Via de Trânsito Rápido:

- Rodovia PR-323 (trecho urbano em que não há cruzamento em nível)

b) Vias Arteriais 1:

- Av. Allan Kardec (parcial)
- Av. Amazonas
- Av. América
- Av. Atlântica
- Av. Coruja
- Av. Das Fábricas
- Av. Dr. José Roberto Furquim de Castro (entre Av. Mato Grosso e Av. distrito Federal)
- AV. Édson de Lima Souto
- Av. Espírito Santo
- Av. Europa
- Av. Ilha do Mel
- Av. Leopoldina
- Av. Makio Sato
- Av. Marajó
- Av. Maranhão
- Av. Mato Grosso (parcial)
- Av. Minas Gerais
- Av. Nações Unidas
- Av. Paraíba
- Av. Pernambuco
- Av. Piauí (parcial)
- Av. Santos Dumont
- AV. São Paulo (parcial)
- Estrada do Aterro
- Rodovia Municipal Vereador José da Silva
- Rua Coroados
- Rua Dom Pedro II
- Via Marginal Vereador Djalma Magalhães Barros

c) Vias Arteriais 2

- Av. Allan Kardec (parcial)
- Av. Arthur Thomas
- Av. Brasil
- Av. Ceará
- Av. Dr. José Roberto Furquim de Castro (entre Av. Distrito Federal e Av. Paraná)
- Av. Goiás
- Av. Genei Uehara
- Av. Industrial
- Av. Mato Grosso
- Av. Paraná
- Av. Piauí (parcial)
- Av. Rio Branco
- Av. Rondônia
- Av. Santa Catarina
- Av. São Paulo (parcial)
- Av. Souza Naves
- Av. Volta Redonda
- Praça João XXIII
- Praça Santos Dumont

d) Vias Coletoras:

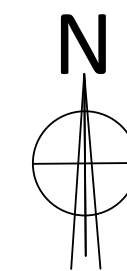
- Av. Acre
- Av. Alagoas
- Av. Bahia
- Av. Do Médico
- Av. Francisco Jorge Nacle
- Av. Leopoldina (entre Av. Maranhão e Av. Pará)
- Av. Lovat
- Av. Magno Neverti Greggi
- Av. Manduhi
- Av. Paraná
- Av. Pardo
- Av. Sergipe
- Av. Souza Naves (trecho até a Av. Maranhão)
- Continuação da Estrada Curua,

- Praça das Bandeiras
- Praça Dr. Gastão de Mesquita Filho
- Praça Osvaldo cruz
- Rua Altair Santana
- Rua Álvares de Azevedo
- Rua Amadeus Pereira Lucas
- Rua Antônio Vessoni
- Rua Araguari
- Rua Arco-Íris (trecho)
- Rua Barra Velha
- Rua Beija-Flor
- Rua Blumenau
- Rua Cândido Augusto dos Santos
- Rua Casemiro de Abreu
- Rua das Laranjeiras
- Rua do Ambientalista
- Rua Durval Marques Leão
- Rua Elizaete Alves Pereira
- Rua Fátima
- Rua Girassol
- Rua Guarani
- Rua Guarapari
- Rua Guarapuava
- Rua Guaratuba
- Rua Guarujá
- Rua Heitor Villa Lobos
- Rua Itapicuru
- Rua Ivaí
- Rua Jade
- Rua Jerusalém
- Rua João Márcio Bernardes de Almeida
- Rua João Uzelotto
- Rua Joaquim Antônio Nascimento
- Rua Joinville
- Rua José Buzo
- Rua José do Patrocínio

- Rua José Garcia
- Rua José Rodrigues Briznes
- Rua Juquiá
- Rua Jurerê Internacional
- Rua Leonardo da Vinci
- Rua Líbano
- Rua Mar Azul
- Rua Marcel Humberti Rouiller
- Rua Marina de Oliveira
- Rua Maringá
- Rua Nelson Pereira
- Rua Paracatu
- Rua Porto Belo
- Rua Portugal
- Rua Ribeira
- Rua Santa Mariana
- Rua Santa Tereza
- Rua Sumatra
- Rua Uirapuru
- Rua Urucuí
- Rua Uruguaiana
- Rua Valdomiro Fabrício
- Rua Vinícius de Moraes

ANEXO III

PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO DE CALÇADAS ACESSÍVEIS



- Perímetro Urbano
- Vias Prioritárias a Intervir
- Vias a Intervir no Médio Prazo
- Vias a Intervir no Longo Prazo

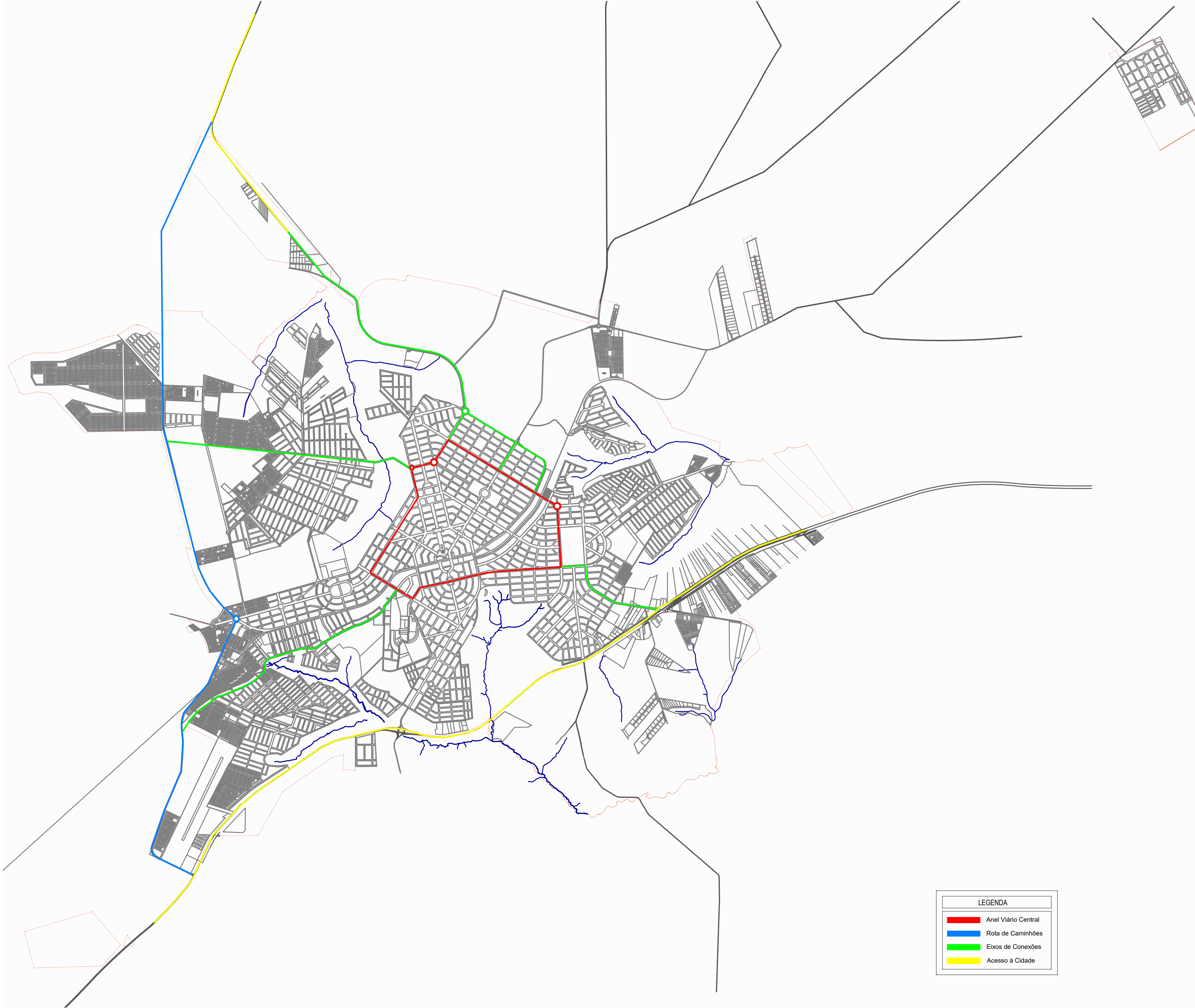
☐ Vias Urbanas
☐ Estradas
☒ Rios e Riachos

Vias Prioritárias	20,1 Km
Intervir a Médio Prazo	26,2 Km
Intervir a Longo Prazo	7,4 Km
TOTAL	53,7 Km

 PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado de Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-124 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br	PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROJETO DE LEI Nº 001/2015 CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRI-PR
	SERVIÇO DE EXECUÇÃO
	SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO MARIANA AFFONSO GESTOR DO CONTRATO - DIRETOR CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA
	PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE AUTOR PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO Engº Msc. C. S. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR DESENHISTA

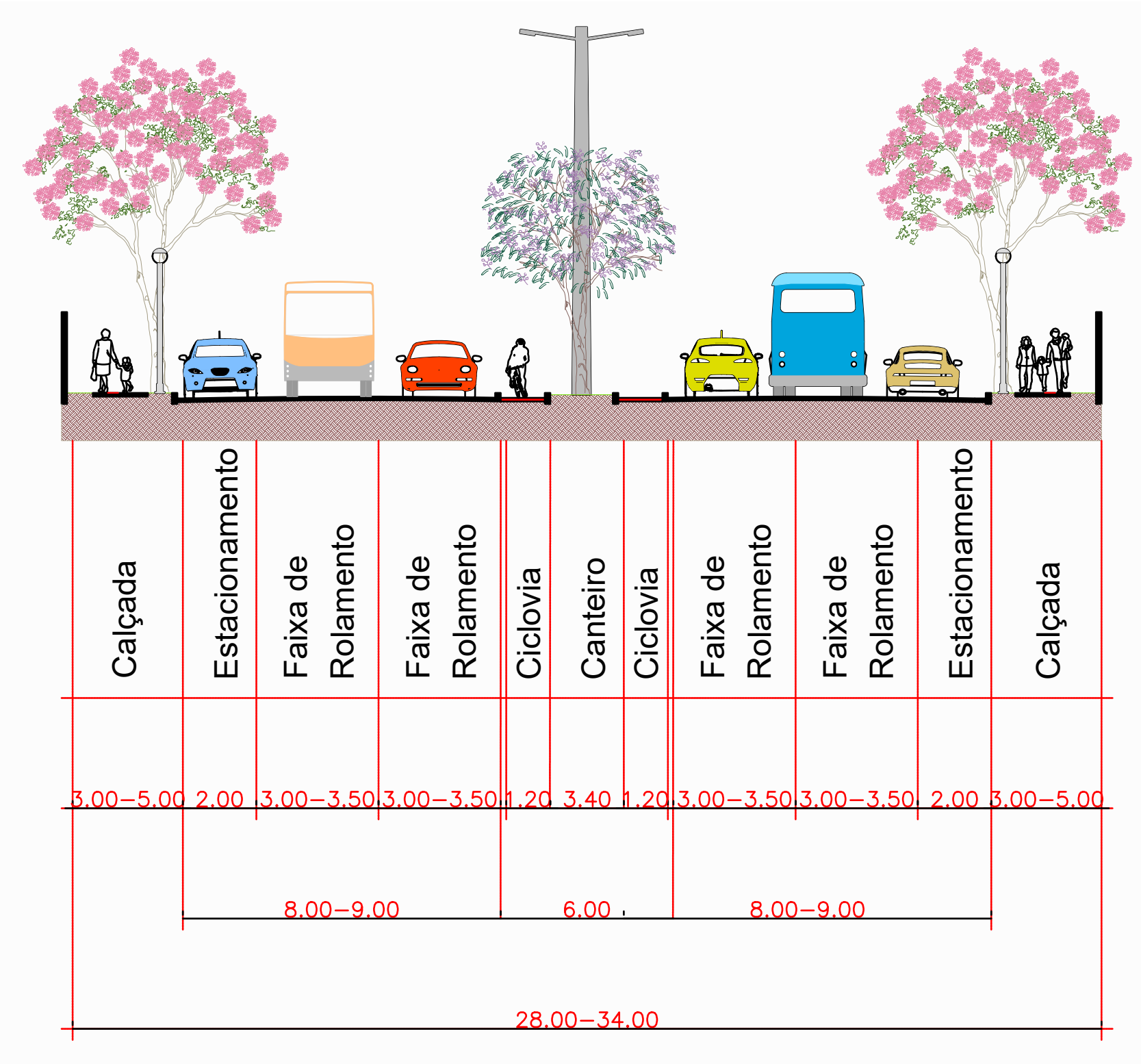
ANEXO IV

TRAÇADO DEFINIDO PARA O ANEL VIÁRIO CENTRAL



LOCAÇÃO DO ANEL VIÁRIO CENTRAL, VIAS DE CONEXÕES E ROTA DE CAMINHÕES

S/ESCALA



PERFIL VIÁRIO DO ANEL

ESCALA 1:150

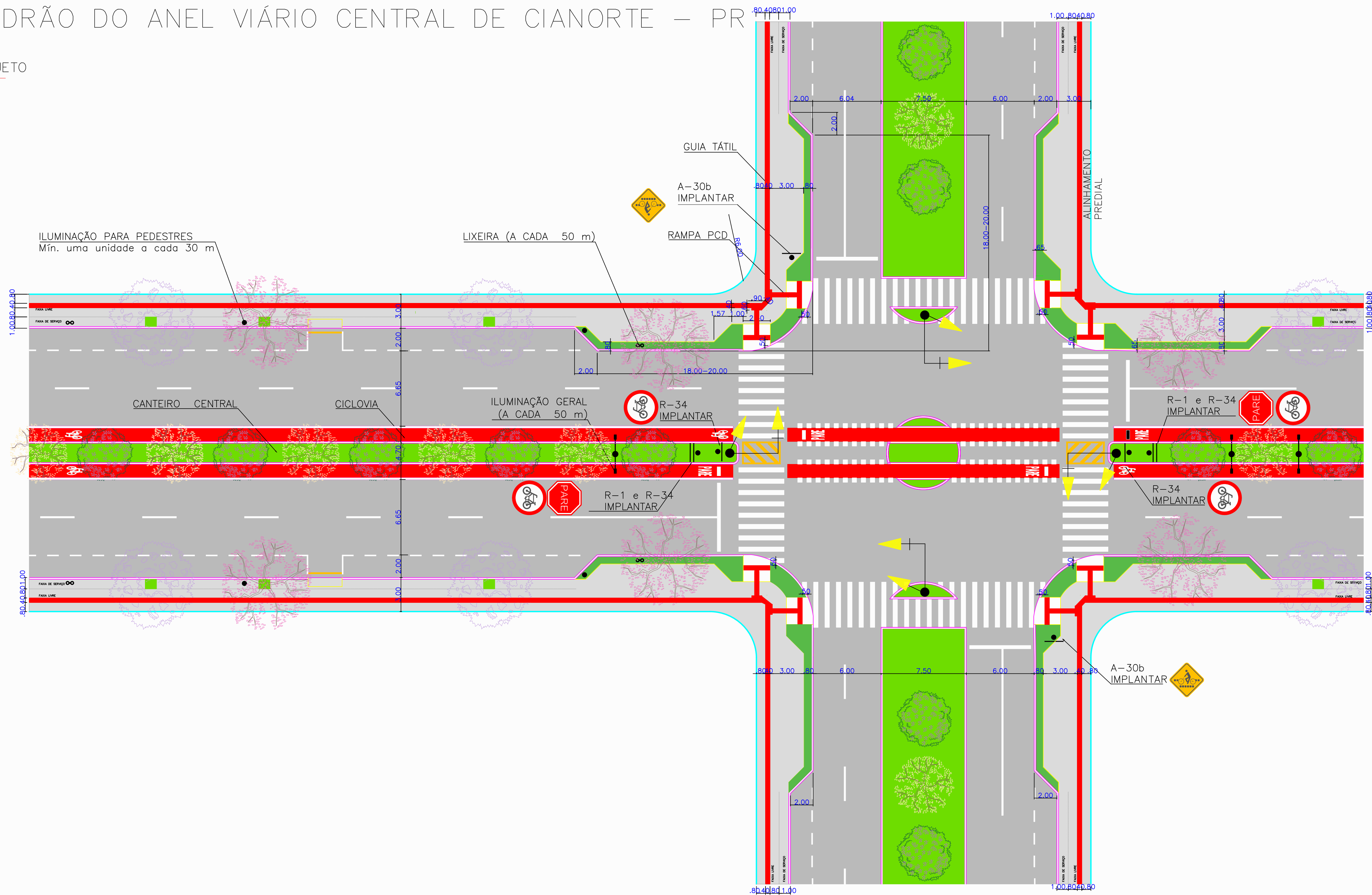
Carimbos e Aprovações



PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado do Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br			PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR	
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO				
MARIANA AFFONÇO				
GESTOR DO CONTRATO - DIRETRAN				
CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA				
Pasta				
Referência		Data Inicial		
Contrato 465/2022		29/12/22		
Arquivo Revisão		Data-Desenho		
Arquivo Revisão		Data-Desenho		
Arquivo Revisão		Data-Desenho		
Arquivo Revisão		Data-Desenho		
PROJETO ANEL VIÁRIO CENTRAL, VIAS DE CONEXÕES E ROTA DE CAMINHÕES				FOLHA
01/02				

TRECHO PADRÃO DO ANEL VIÁRIO CENTRAL DE CIANORTE – PR

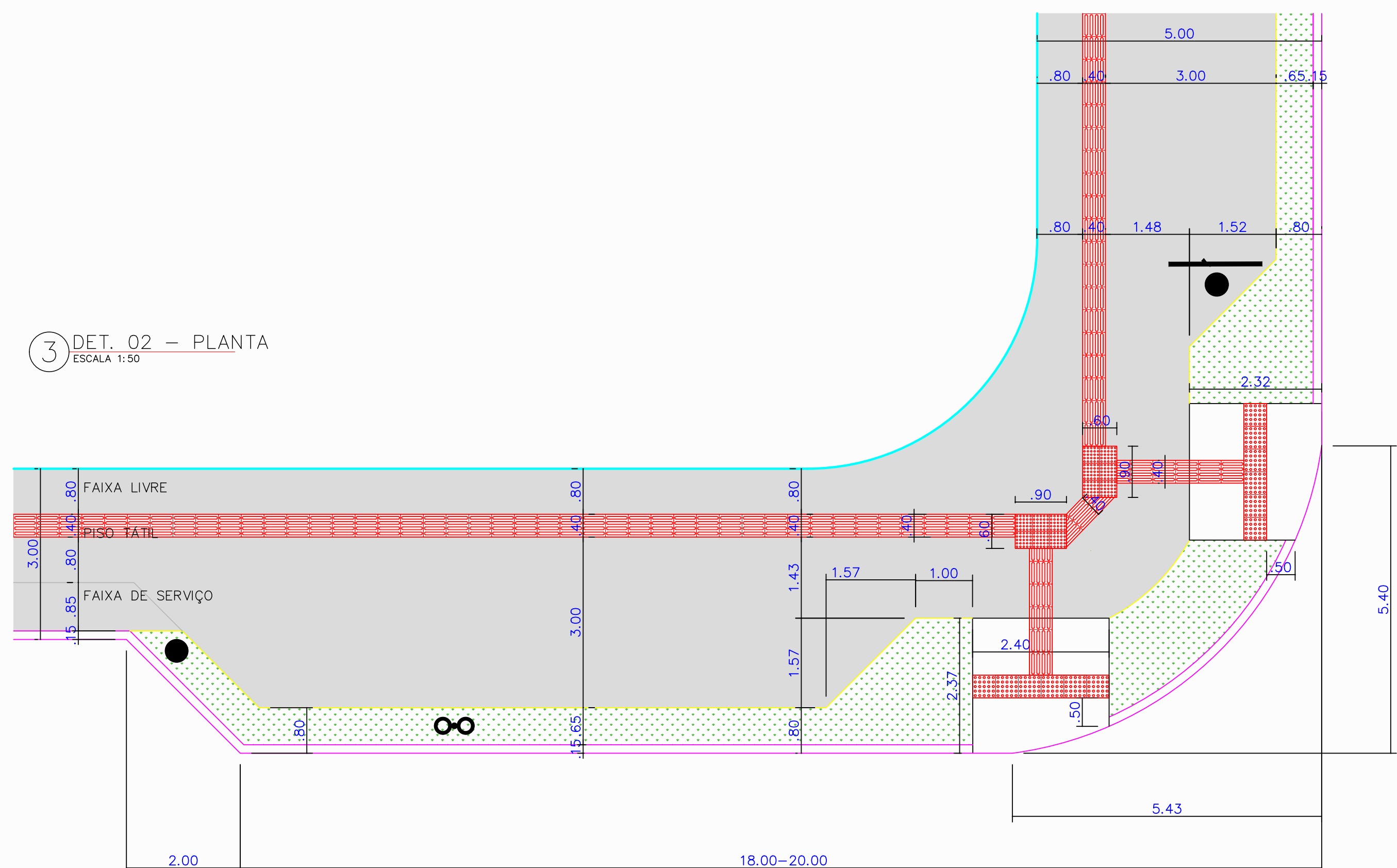
1 PADRÃO DE PROJETO
S/ESCALA



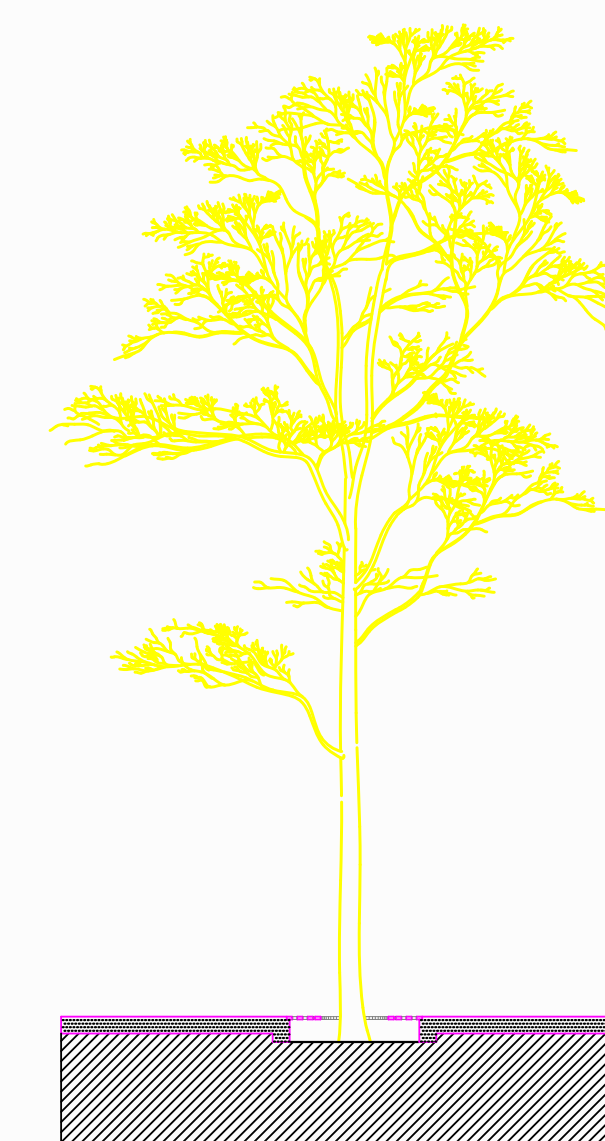
Carimbos e Aprovações



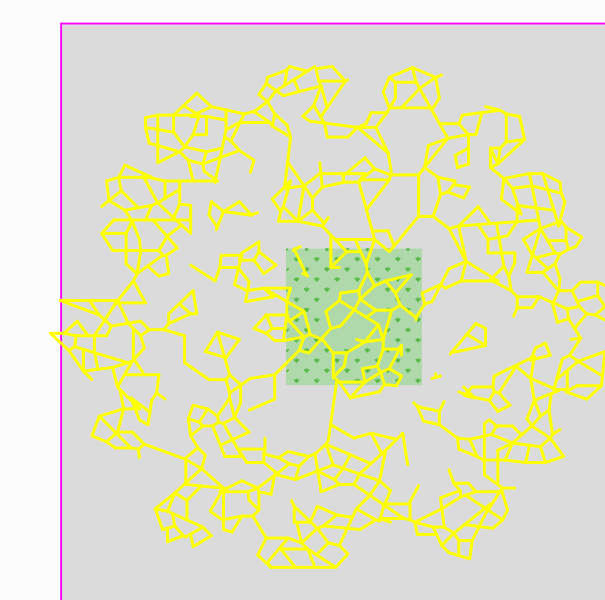
PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado do Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO MARIANA AFFONCO GESTOR DO CONTRATO - DIRETORA CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA	PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO AUTOR Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR DESENHISTA
Plano Contrato 465/2022 29/12/22 S/E Referência Data-Desenho Data-Desenho Data-Desenho Arquivo Revisão Arquivo Revisão Arquivo Revisão	CONTEÚDO PROJETO PADRÃO DO ANEL VIÁRIO CENTRAL FOLHA 02/02



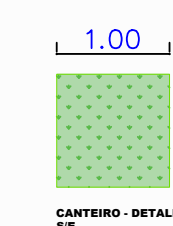
LEGENDA	
	PISO TÁTIL DIRECCIONAL
	PISO TÁTIL DE ALERTA
	RAMPA ACESSÍVEL



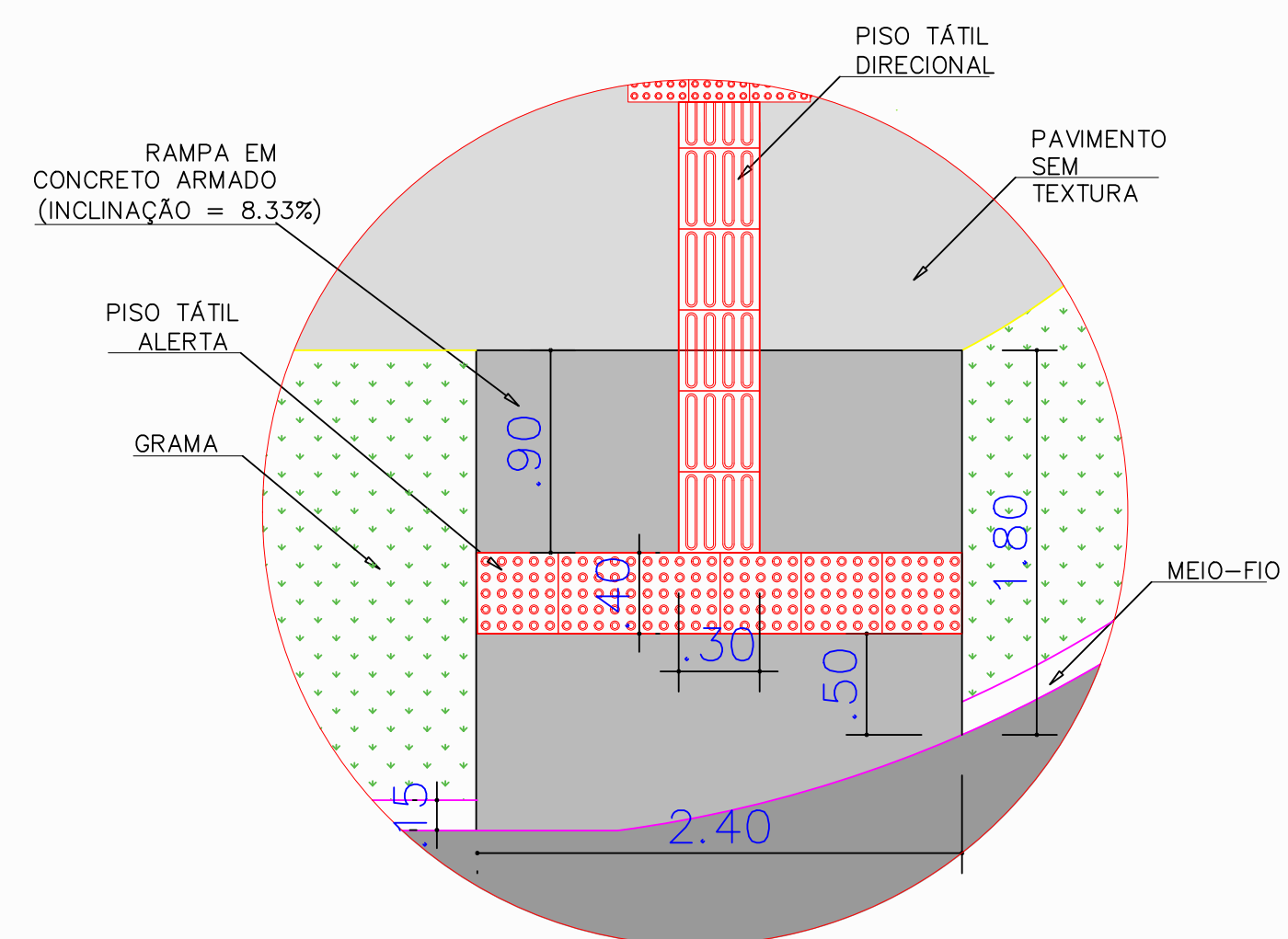
CORTE



PLANTA



CANTEIRO - DETALHE



2 DET. 01 – RAMPA EM CURVA
S/ESCALA

Carimbos e Aprovações



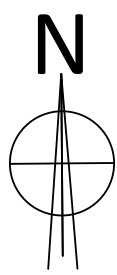
PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado de Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br		PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR		SERVIÇO EXECUTOR
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO (GESTOR DO CONTRATO - DIRETOR)		PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE		
MARIANA AFFONÇO CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA		PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO		
Pasta Arquivo Revisão		Referência Contrato 465/2022 Data Inicial 29/12/22 Data Final 31/12/22 S/E		
Data Desembo Arquivo Revisão		Data Desembo Arquivo Revisão		
PROJETO PADRÃO DO ANEL VIÁRIO CENTRAL		03_03		

ANEXO V

PROJETO PADRÃO PARA O ANEL VIÁRIO CENTRAL

ANEXO VI

SISTEMA CICLOVIÁRIO DE CIANORTE



LEGENDA

Perímetro Urbano

Ciclovias / Ciclofaixas Existentes

Ciclovias / Ciclofaixas a Executar

Ciclorrotas a Executar

Bicicletário ou Paraciclo a Implantar

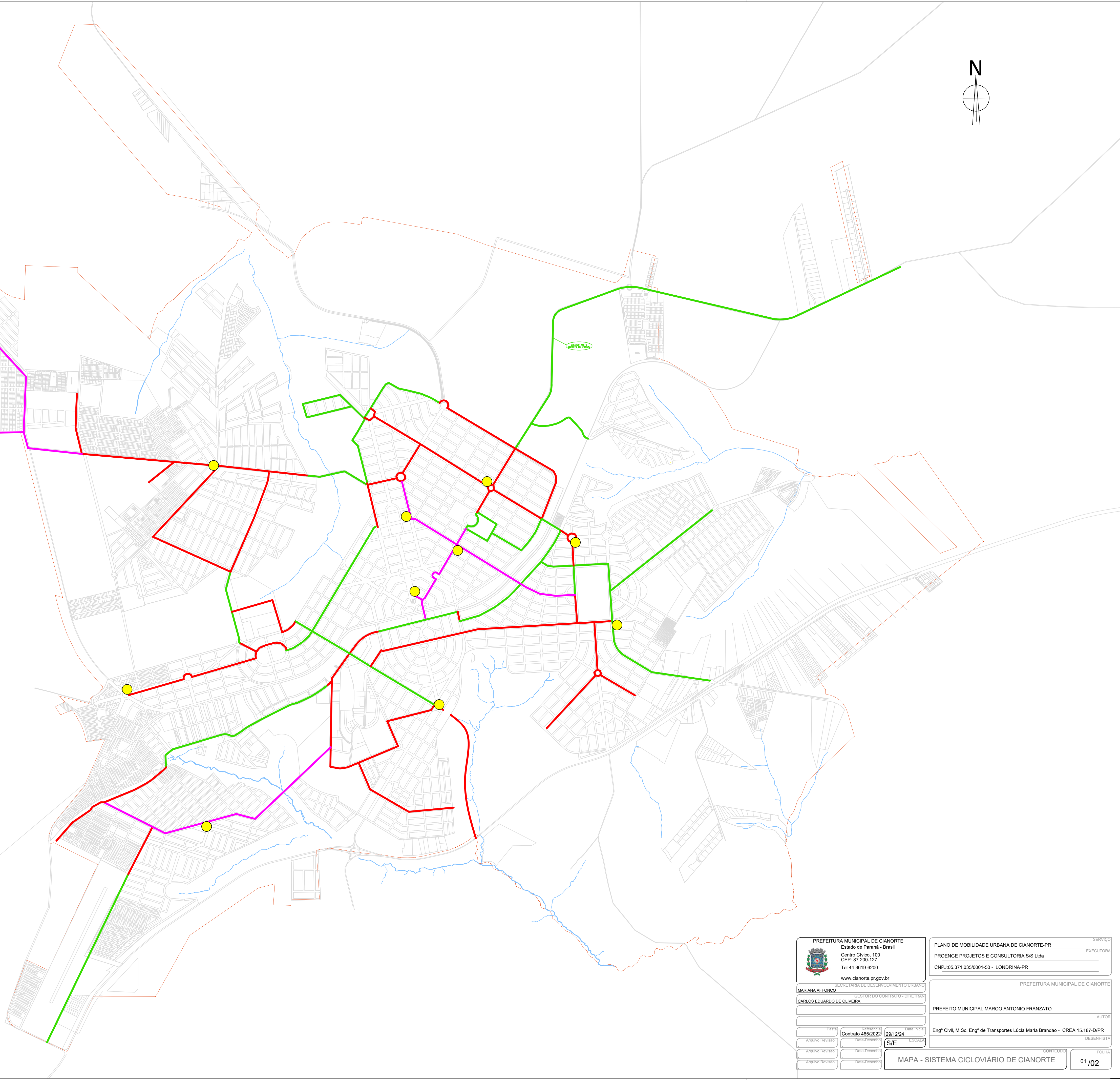
CONVENÇÕES

Vias Urbanas

Estradas

Rios e Riachos

Infraestrutura Cicloviária Existente	30,4 Km
Infraestrutura Cicloviária a Implantar.....	35,7 Km
TOTAL	66,1 Km



PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE

Estado de Paraná - Brasil

Centro Cívico, 100

CNPJ: 07.200.127

Tel 44 3619-6200

www.cianorte.pr.gov.br

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

MARIANA AFFONCO

GESTOR DO CONTRATO - DIRETRIA

CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA

Plano

Referência

29/12/24

Contrato 465/2022

S/E

ESCALA

Arquivo Revisão

Data Desenho

Arquivo Revisão

Data Desenho

Arquivo Revisão

Data Desenho

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR

EXECUTORA

PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda

CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR

PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE

AUTOR

PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO

Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR

DESENHISTA

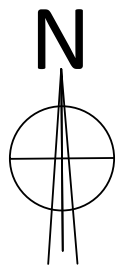
CONTEÚDO

FOLHA

01/02

MAPA - SISTEMA CICLOVIÁRIO DE CIANORTE

84,1x59,4cm-Folha A1



LEGENDA

Perímetro Urbano

Ciclovias Existentes

Implantação em Curto Prazo

Implantação em Médio Prazo

Implantação em Longo Prazo

CONVENÇÕES

Vias Urbanas

Estradas

Rios e Riachos

CICLOVIAS EXISTENTES	30,4 Km
IMPLANTAÇÃO CURTO PRAZO	10,7 Km
IMPLANTAÇÃO MÉDIO PRAZO	12,9 Km
IMPLANTAÇÃO LONGO PRAZO	12,1 Km
TOTAL	66,1 Km

PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE

Estado de Paraná - Brasil

Centro Cívico, 100

CEP: 87.200-127

Tel 44 3619-6200

www.cianorte.pr.gov.br

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

MARIANA AFFONCO

GESTOR DO CONTRATO - DIRETOR

CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA

Plano

Referência

29/12/24

Contrato 465/2022

Arquivo Revisão

Data Desenho

S/E

ESCALA

EXECUTORA

PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda

CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR

PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE

PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO

AUTOR

Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR

DESENHISTA

CONTEÚDO

FOLHA

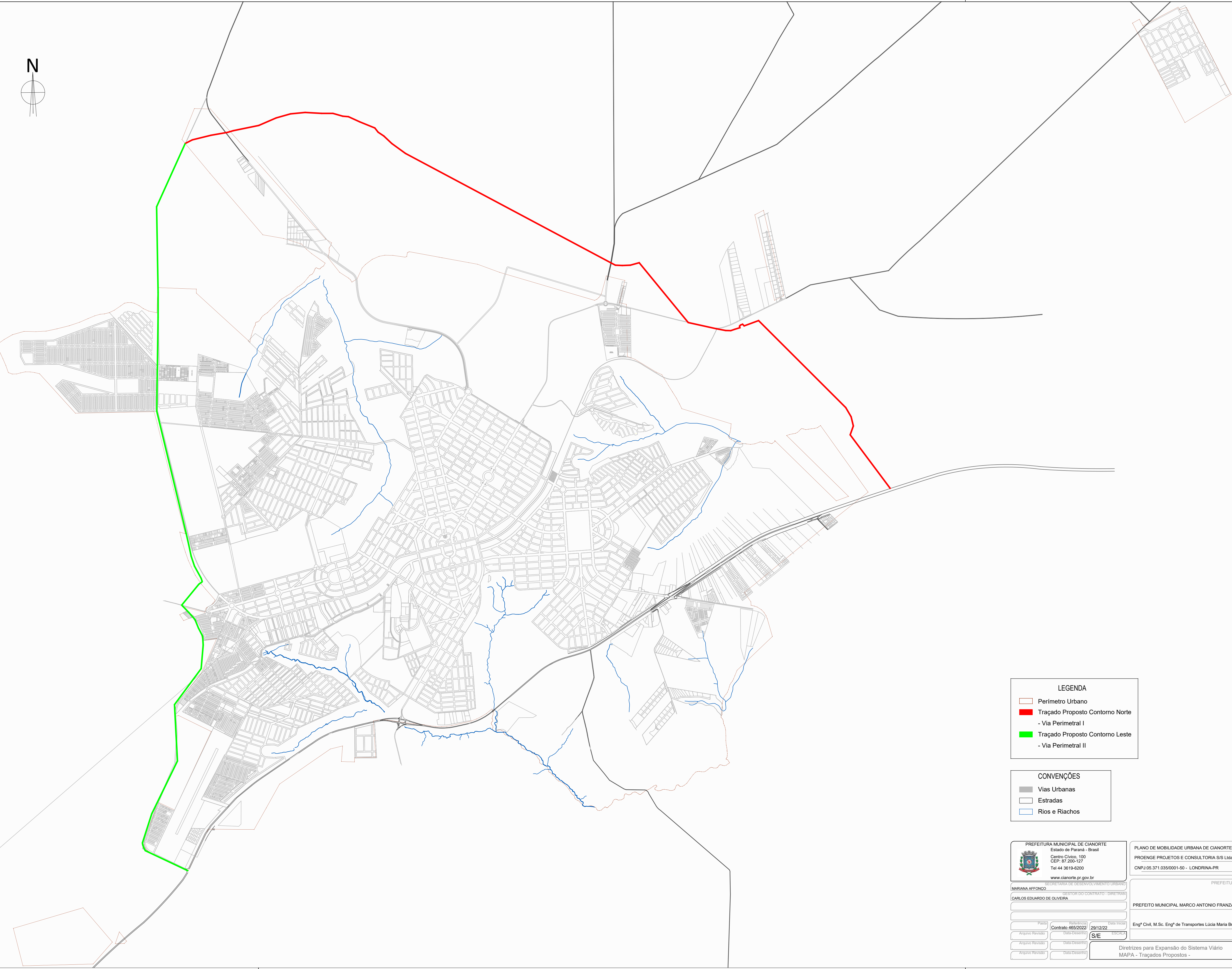
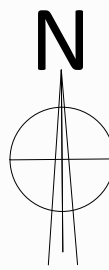
02 /02

MAPA - SISTEMA CICLOVIÁRIO DE CIANORTE

84,1x59,4cm-Folha A1

ANEXO VII

MAPA - DIRETRIZES ESTRATÉGICAS DE EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO



LEGENDA

Perímetro Urbano

Traçado Proposto Contorno Norte
- Via Perimetral I

Traçado Proposto Contorno Leste
- Via Perimetral II

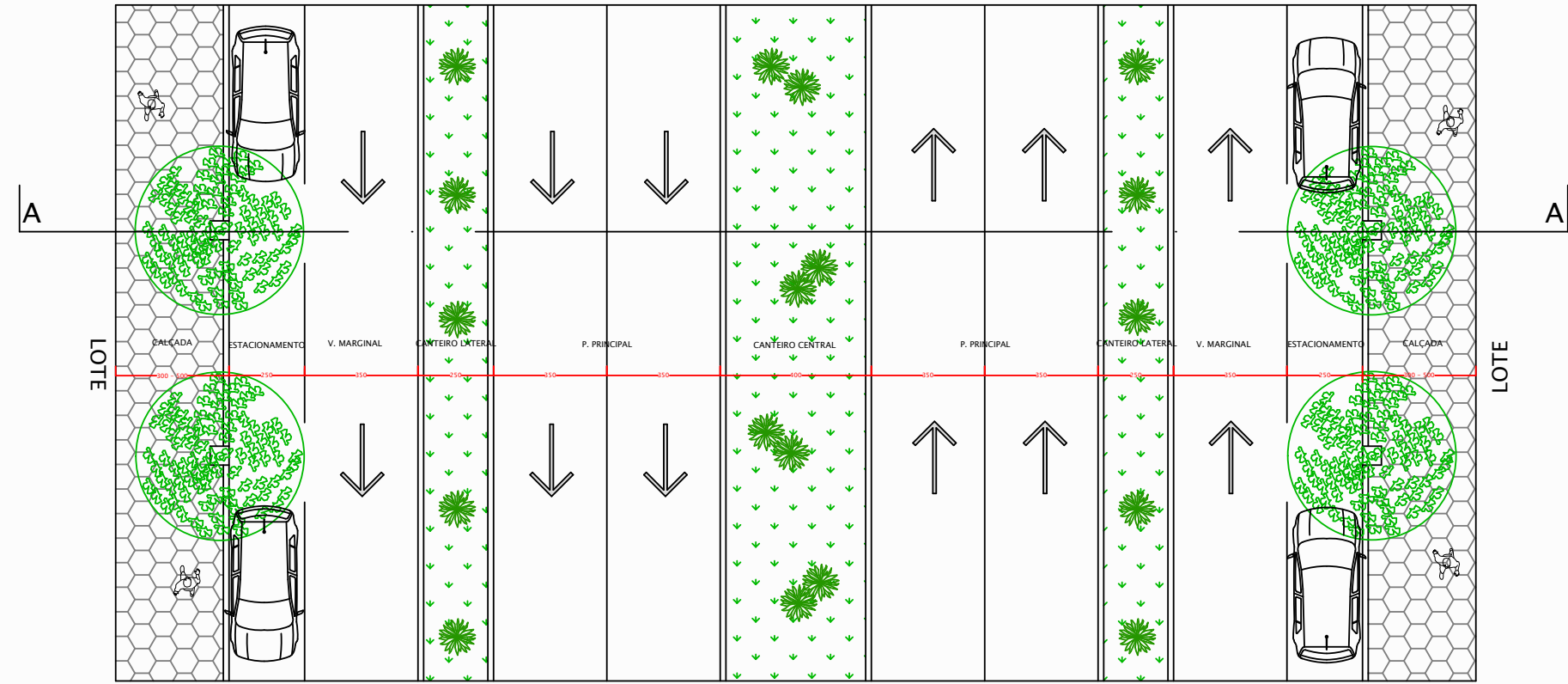
CONVENÇÕES

Vias Urbanas

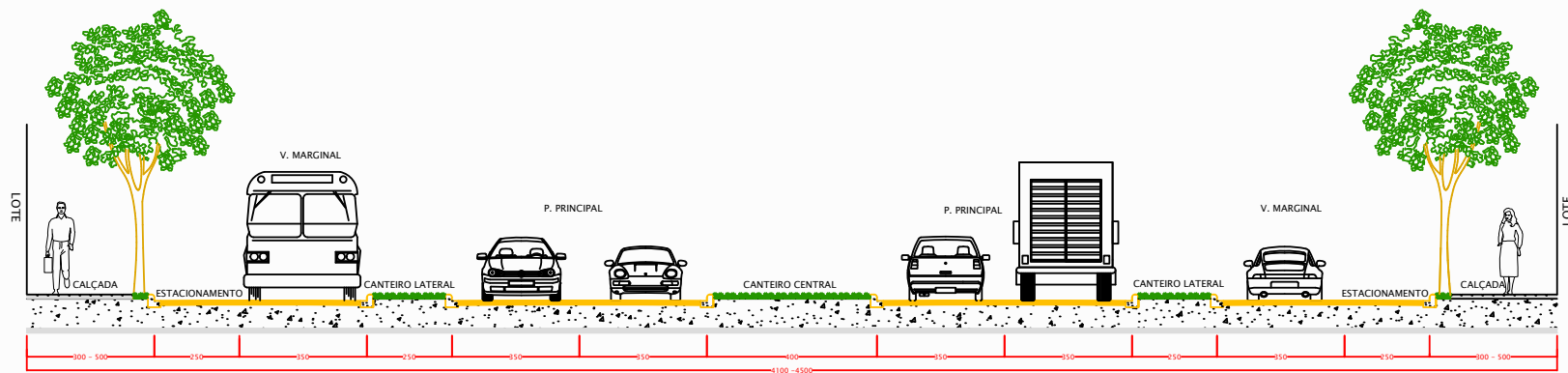
Estradas

Rios e Riachos

PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado de Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO MARIANA AFFONCO GESTOR DO CONTRATO - DIRETRIZ SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA DESENHISTA	SERVIÇO EXECUTORA PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR	PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE AUTOR PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO DESENHISTA Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR												
<table><tr><td>Plano</td><td>Referência</td><td>Data Vigor</td></tr><tr><td>Arquivo Revisão</td><td>Contrato 465/2022</td><td>29/12/22</td></tr><tr><td>Arquivo Revisão</td><td>Data Desenh</td><td>S/E</td></tr><tr><td>Arquivo Revisão</td><td>Data Desenh</td><td></td></tr></table>	Plano	Referência	Data Vigor	Arquivo Revisão	Contrato 465/2022	29/12/22	Arquivo Revisão	Data Desenh	S/E	Arquivo Revisão	Data Desenh		Diretrizes para Expansão do Sistema Viário MAPA - Traçados Propostos -	CONTEÚDO FOLHA 01/02
Plano	Referência	Data Vigor												
Arquivo Revisão	Contrato 465/2022	29/12/22												
Arquivo Revisão	Data Desenh	S/E												
Arquivo Revisão	Data Desenh													



PLANTA BAIXA



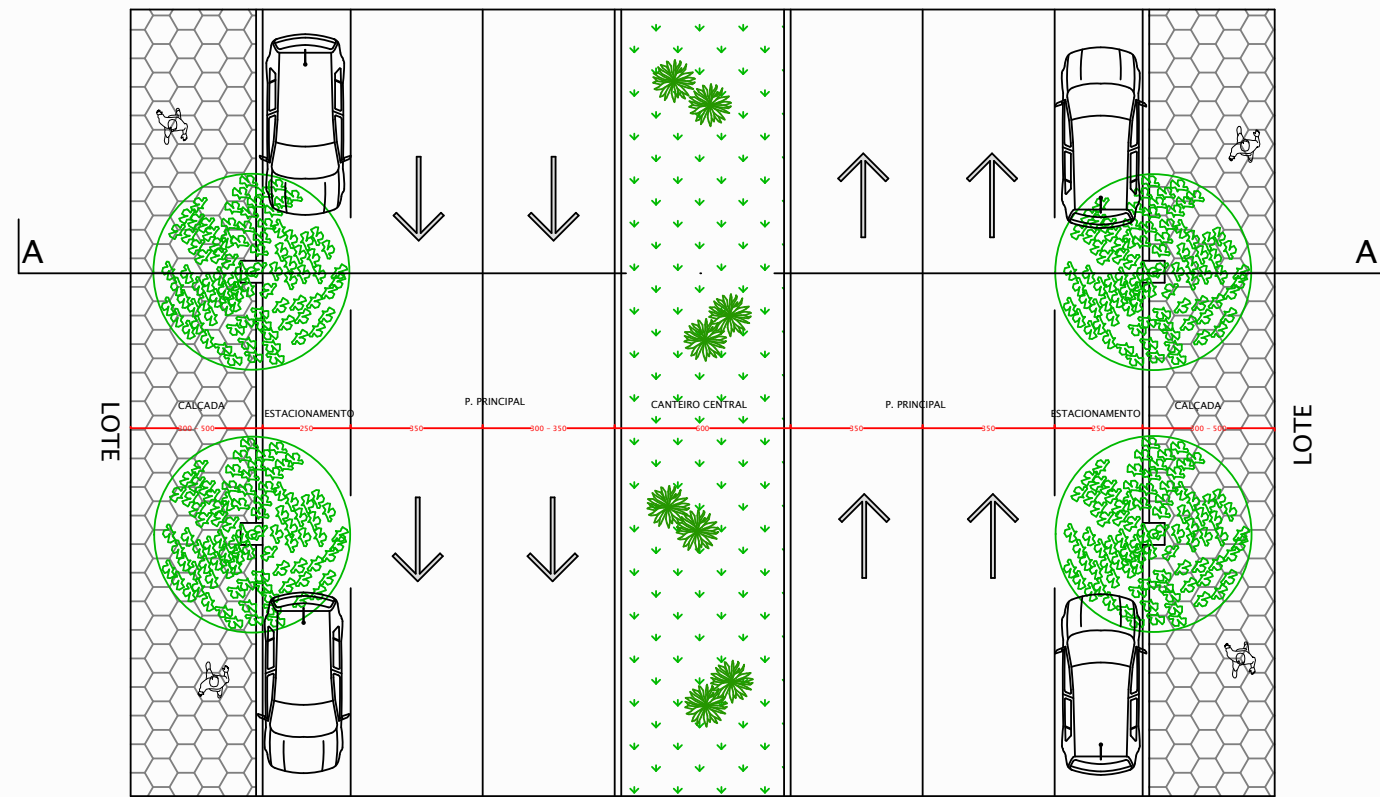
CORTE AA

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR
DIRETRIZES DE EXPANSÃO VIÁRIA

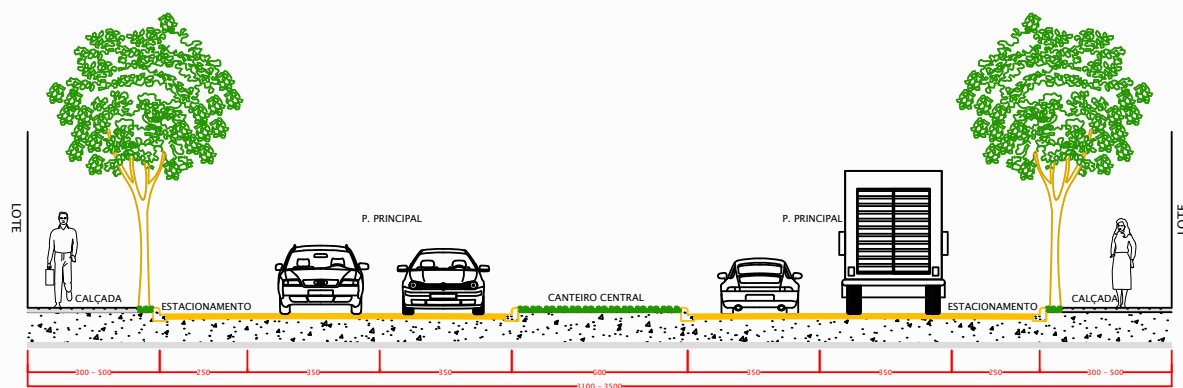
Esc.
S/E

SEÇÃO TRANSVERSAL VIÁRIA
VIA PERIMETRAL I

Data
11/2024



PLANTA BAIXA



CORTE AA

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR
DIRETRIZES DE EXPANSÃO VIÁRIA

Esc.
S/E

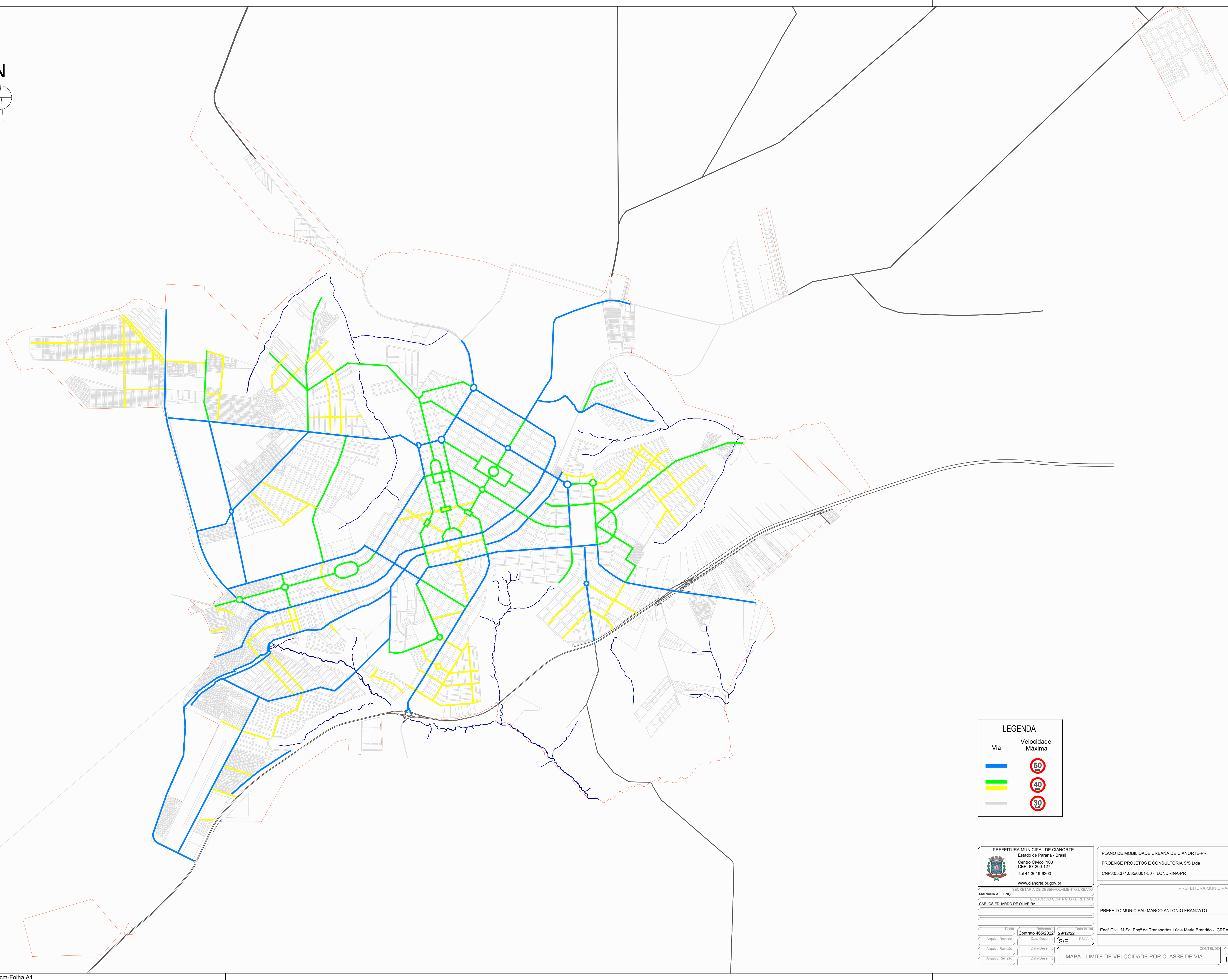
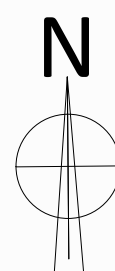
SEÇÃO TRANSVERSAL VIÁRIA
VIA PERIMETRAL II

Data
11/2024

 PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado de Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br	SERVIÇO EXECUTORA PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO MARIANA AFFONCO GESTOR DO CONTRATO - DIRETRIZ	PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO AUTOR
Plano Contrato 465/2022 Data: 29/12/22 S/E	Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR DESENHISTA
Arquivo Revisão Data: 29/12/22 S/E	Diretrizes para Expansão do Sistema Viário - Perfis Viários FOLHA 02 /02

ANEXO VIII

MAPA - LIMITES DE VELOCIDADE PARA O SISTEMA VIÁRIO



LEGENDA

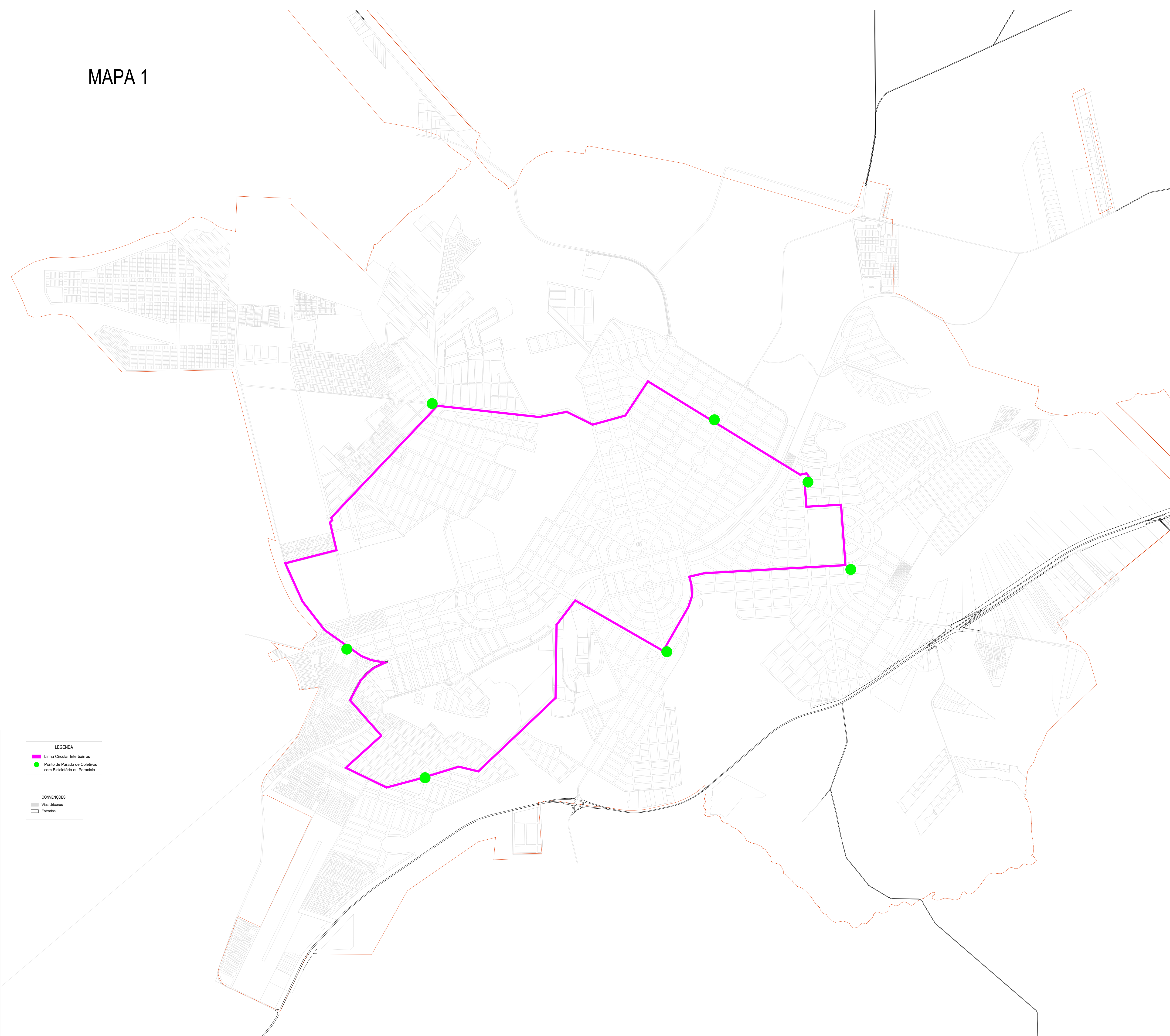
Via	Velocidade Máxima

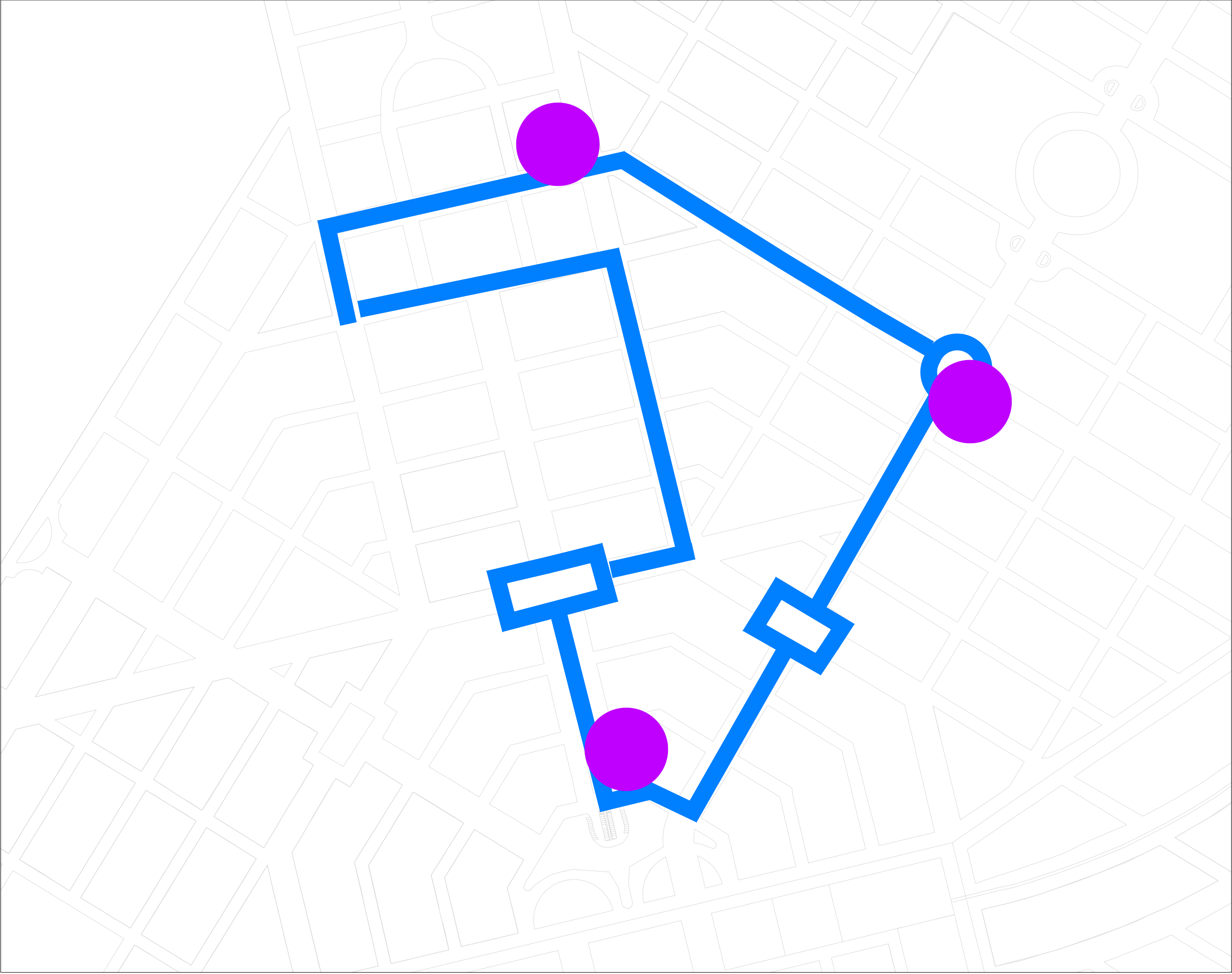
PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado de Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO MARIANA AFFONCO GESTOR DO CONTRATO - DIRETOR Arquivo Revisão Data-Desenho	PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO AUTOR Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR DESENHISTA MAPA - LIMITE DE VELOCIDADE POR CLASSE DE VIA	SERVIÇO EXECUTORA CONTEÚDO FOLHA Única
--	--	--

ANEXO IX

TRAÇADOS DAS LINHAS CIRCULARES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

MAPA 1





LEGENDA

— Linha Circular Central 1

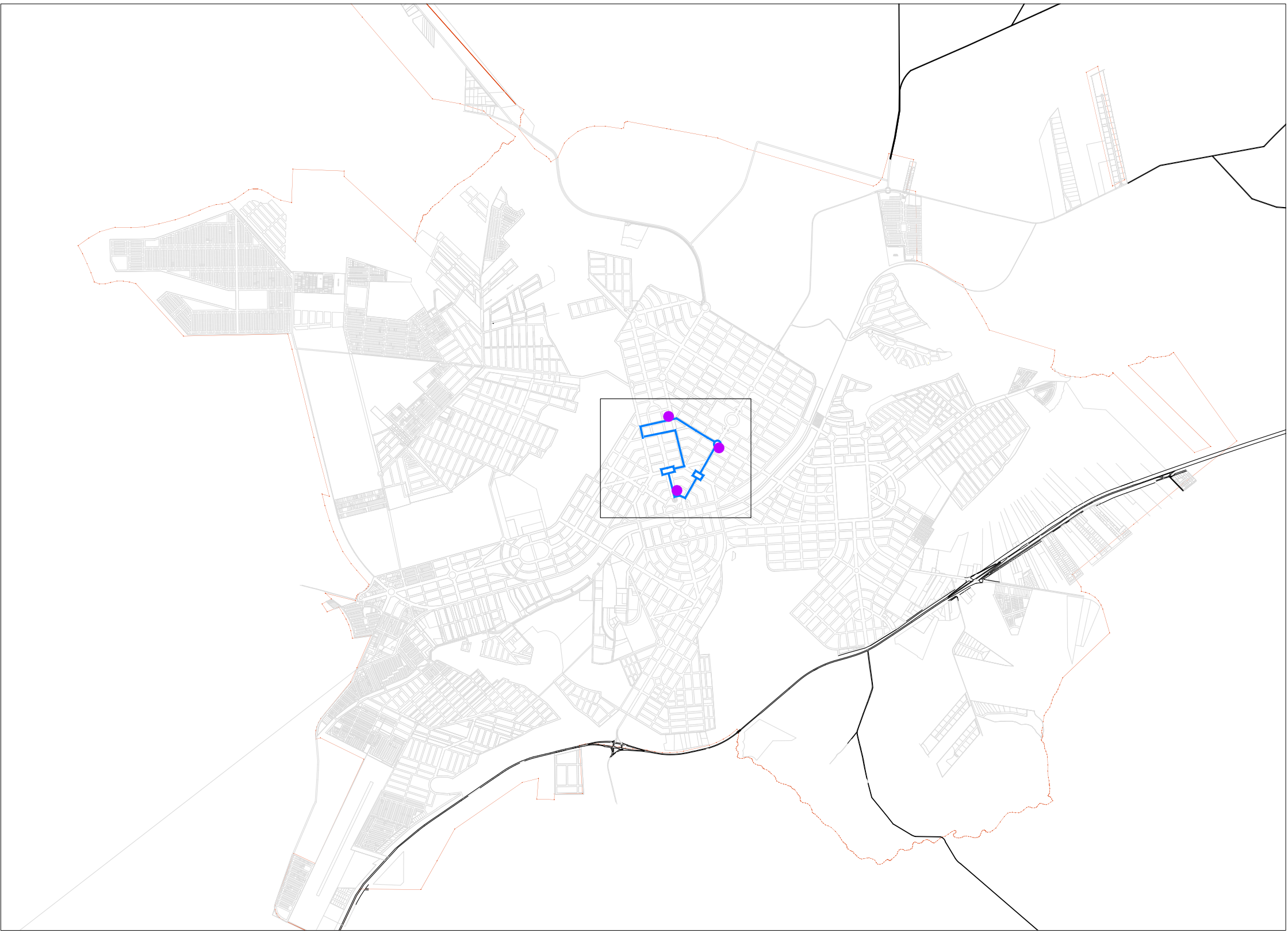
● Bicicletário ou Paracido

CONVENÇÕES

Vias Urbanas

Estradas

MAPA 2



ANEXO X

PROJETO ARQUITETÔNICO E PERSPECTIVAS DOS NOVOS PONTOS DE PARADA DE COLETIVOS URBANOS





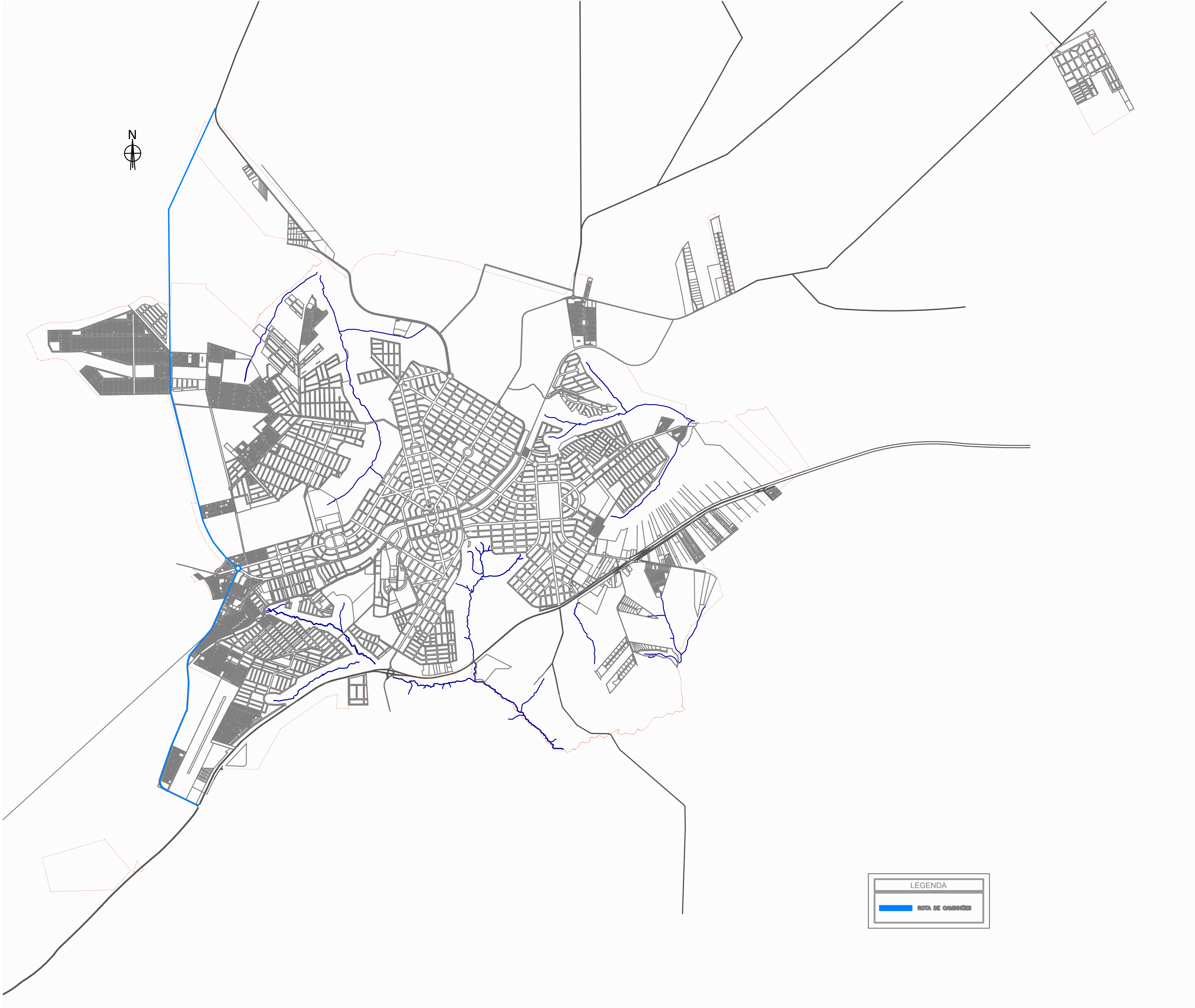






ANEXO XI

MAPA – ROTA DE CAMINHÕES



LOCAÇÃO DA ROTA DE CAMINHÕES

S/ESCALA



PERPECTIVAS DA ROTA DE CAMINHÕES

S/ESCALA

Carimbos e Aprovações



PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE Estado de Paraná - Brasil Centro Cívico, 100 CEP: 87.200-127 Tel 44 3619-6200 www.cianorte.pr.gov.br		
SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO		
MARIANA AFFONÇO		
GESTOR DO CONTRATO - DIRETRAN		
CARLOS EDUARDO DE OLIVEIRA		
Pasta	Referência	Data Inicial
Arquivo Revisão	Contrato 465/2022	29/12/22
Arquivo Revisão	Data-Desenho	S/E ESCALA
Arquivo Revisão	Data-Desenho	
Arquivo Revisão	Data-Desenho	

SERVIÇO	
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CIANORTE-PR	
EXECUTORA	
PROENGE PROJETOS E CONSULTORIA S/S Ltda	
CNPJ:05.371.035/0001-50 - LONDRINA-PR	
PREFEITURA MUNICIPAL DE CIANORTE	
PREFEITO MUNICIPAL MARCO ANTONIO FRANZATO	
AUTOR	
Engº Civil, M.Sc. Engº de Transportes Lúcia Maria Brandão - CREA 15.187-D/PR	
DESENHISTA	
CONTEÚDO	FOLHA
PROJETO ANEL VIÁRIO CENTRAL, VIAS DE CONEXÕES E ROTA DE CAMINHÕES	01/03