

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE ALMIRANTE TAMANDARÉ

SECRETARIA DE GOVERNO, OUVIDORIA E COMUNICAÇÃO SOCIAL
LEI COMPLETAR Nº 039/2015

“Cria o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e dá outras providências”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE ALMIRANTE TAMANDARÉ, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, no uso das prerrogativas legais, de acordo com o disposto as disposições dos Artigos 51, VI, parágrafo único, e 69, IV e VIII da Lei Orgânica do Município, em conformidade com o disposto no art. 58 da Lei Complementar nº 001/2006, de 03 de outubro de 2006, e considerando ainda, o disposto no § 3º, art. 24, da Lei Federal nº 12.587/2012, de 03 de janeiro de 2012é, sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º - Fica Criado, na forma do anexo I da presente lei, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 2º - O presente instrumento passar a compor o Plano Diretor Municipal, Lei Complementar nº 001/2006, de 03 de outubro de 2006, atendendo o disposto no § 3º, art. 24, da Lei Federal nº 12.587/2012.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABIENTE DO PREFEITO MUNICIPAL, NO PALÁCIO ALMIRANTE TAMANDARÉ, em 14 de maio de 2015.

ALDNEI SIQUEIRA
Prefeito Municipal

ANEXO I

PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA

1a EDIÇÃO
2015

Gestão 2013-2016:

ALDNEI JOSÉ SIQUEIRA
Prefeito Municipal

ANTONIO CLARET GIORDANO TODESCHI
Vice-Prefeito

PARTICIPAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Secretaria Municipal de Planejamento: **Leonel Wandley de Siqueira**
Secretaria Municipal de Urbanismo: **Wanderley Antunes de Oliveira**
Secretaria Municipal de Obras: **Eduardo Henrique de Siqueira**
Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Abastecimento: **Fabrizio George Granatto da Silva**
Secretaria Municipal de Indústria e Comércio e Turismo: **Eduardo Neves Teixeira**
Secretaria Municipal de Família e Desenvolvimento Social: **Angela Cunico Siqueira**
Secretaria Municipal de Assuntos Estratégicos: **Ricardo de Freitas Vasco**
Secretaria Municipal de Habitação: **Dete Pavoni**

ELABORAÇÃO

Coordenador: Flávio Henrique Mazzini
Arquiteta: Andressa Ellen Lima
Arquiteto: Ivan Arnoldo Parra
Engenheiro Cartógrafo: Gerson Ferreira
Engenheira Civil: Cláudia M. L. de Queirós
Estagiária de Arquitetura e Urbanismo: Louise Cullmann

ASSESSORIA TÉCNICA

Anderson Goinski
Beatriz Alcântara
Cleusa Silva
Kassiano Sgoda
Simone Forman

INSTITUIÇÕES COLABORADORAS:

COMEC (Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba)
IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba)
Paranacidade
SEDU (Secretaria de Desenvolvimento Urbano)
Copel
Sanepar

FONTES:

Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba-2006 (COMEC)
Diretrizes de Gestão para o Sistema Viário Metropolitano-2000 (COMEC/SEPL)
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Código de Trânsito Brasileiro
Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito/DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito)
ALMIRANTE TAMANDARÉ. Lei Orgânica do Município de Almirante Tamandaré. Almirante Tamandaré, PR, 03 abr. 1990.
ALMIRANTE TAMANDARÉ. Lei complementar nº 01/2006. Institui o **Plano Diretor Municipal**, e estabelece Objetivos, Instrumentos e Diretrizes para as ações de Planejamento do **Município de Almirante Tamandaré**. Almirante Tamandaré, PR, 03 out. 2006.
BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.
BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts.

182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Estatuto das Cidades. Brasília, DF, 10 jul. 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana-SeMob. PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília, DF, 2007

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana-SeMob. PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2007.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da **Política Nacional de Mobilidade Urbana**; revoga dispositivos dos Decretos Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras

providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 04 jan. 2012. Seção 1 - Página 1.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Frota de Veículos: Anuário 2004 a 2014**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>> Acesso em: 07 outubro 2014.

E-mail: pmatt@pr.gov.br

Homepage: <http://www.tamandare.pr.gov.br/>

Telefone: (41) 3657-8600

Fax: (41) 3657-3021

Endereço: AV. EMÍLIO JOHNSON, 360.

Almirante Tamandaré - Paraná - Brasil

CEP: 83.501-000

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO.	6
2. CONSIDERAÇÕES INICIAIS.	7
3. OBJETIVOS.	8
3.1 OBJETIVOS GERAIS.	8
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.	8
4. TEMÁTICAS.	9
5. REVISÃO DE LITERATURA.	10
5.1 A ABORDAGEM DO PLAMOB.	10
6. DEFINIÇÃO.	13
6.1 ACESSIBILIDADE.	13
6.2 CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO.	13
6.3 CICLOVIAS.	13
6.4 SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E COMERCIAL.	14
6.5 SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS.	14
7. DIAGNÓSTICO E ANÁLISE.	15
7.1 SISTEMA VIÁRIO.	15
7.2 CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E TRANSPORTES NÃO MOTORIZADOS.	17
7.3 TRANSPORTE COLETIVO.	17
7.4 SISTEMA DE TRANSPORTE COMERCIAL E DE CARGAS.	19
7.5 DADOS.	20
8. DIRETRIZES GERAIS.	21
8.1 ACESSIBILIDADE.	21
8.2 PEDESTRES.	22
8.3 SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRÂNSITO.	22
8.4 TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO.	25
8.5 TRANSPORTE INDIVIDUAL.	26
8.6 TRANSPORTE COLETIVO E COMERCIAL DE PASSAGEIROS.	27
8.6.2 TRANSPORTE COLETIVO.	27
8.6.3 TRANSPORTE COMERCIAL.	28
8.7 TRANSPORTE DE CARGAS.	29
8.8 ANEL CENTRAL.	30
9. PREPOSIÇÕES GERAIS.	32
10. MAPAS.	33
10.1 DIVISÃO DE BAIRROS.	33
10.2 LOTEAMENTOS.	34
10.3 SISTEMA VIÁRIO E PRINCIPAIS VIAS.	35
10.4 LINHAS DE TRANSPORTE COLETIVO.	36

1. APRESENTAÇÃO

O Plano Diretor de Almirante Tamandaré, Lei Complementar Nº 001/2006, estabelece objetivos, instrumentos e diretrizes para as ações de planejamento no Município de Almirante Tamandaré. O Plano Diretor Municipal é complementado pelas seguintes legislações: Lei Complementar Nº 002/2006 que "Dispõe Sobre o Código de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município de Almirante Tamandaré", Lei Complementar de Nº 003/2006 que "Dispõe Sobre o Código de Parcelamento do Solo Urbano, sobre remembramento e Condomínios Horizontais no Município de Almirante Tamandaré", Lei Complementar Nº 005/2006 que "Dispõe sobre o Código de Obras e Edificações do Município de Almirante Tamandaré", Lei Complementar Nº 013/2009 que "Dispõe sobre o Código de Posturas do Município de Almirante Tamandaré" e Lei de Nº 1204/2006 que "Dispõe Sobre o Sistema Viário do Município de Almirante Tamandaré".

O Plano de Mobilidade Urbana tem como objetivos: garantir a diversidade das modalidades de transporte, garantir que a questão de mobilidade urbana ocorra de modo integrado com o Plano Diretor Municipal, respeitar as especificidades locais e regionais, garantir a controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo.

2. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Considerando a Lei nº 12.587 (BRASIL, 2012) que "Institui as diretrizes da Política

Nacional de Mobilidade Urbana".

Considerando que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana é uma das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

Considerando que o PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007) afirma que o Plano Diretor de Mobilidade Urbana deve ser orientado pelos conceitos e abordagem do próprio PlanMob.

E, por fim, considerando mais uma vez a Lei nº 12.587 (BRASIL,

2012) que afirma que em Municípios acima de 20.000 habitantes (caso de Almirante Tamandaré) devem elaborar o Plano Diretor de Mobilidade Urbana, e que o mesmo deve se integrar ao Plano Diretor Municipal.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVOS GERAIS

Estabelecer Políticas, diretrizes e planos de ação voltados a Mobilidade Urbana do Município de Almirante Tamandaré de acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Utilizar o Plano Diretor Municipal (2006) e o PLAMOB (2007) como parte fundamental do direcionamento citado.
- Criar um órgão municipal para gerenciamento da mobilidade urbana, sistema viário e controle de trânsito.
- Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade no Município de Almirante Tamandaré.
- Promover a mobilidade urbana em seus diversos tipos de modais, com infraestrutura que capacite à circulação de veículos motorizados e não motorizados, pessoas e mercadorias.
- Organizar o funcionamento e gestão dos serviços de transporte público.
- Proporcionar acesso a toda população às oportunidades que a cidade oferece.
- Ampliação da mobilidade de população, priorizando as de baixa renda.
- Oferta de condições adequadas para prestação de serviços e a circulação de mercadorias.
- Melhoria da qualidade de vida urbana.
- Sustentabilidade da cidade.

4. TEMÁTICAS

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana é constituído da seguinte maneira:

Definição dos seguintes temas:

- Acessibilidade;
- Circulação e Sistema Viário;
- Sistemas de Transporte Coletivo e Comercial;
- Sistema de Transporte de Cargas;

5. REVISÃO DE LITERATURA

5.1 A ABORDAGEM DO PLAMOB

De acordo com PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007), o sistema viário sempre foi tratado pelos planos de transporte convencionais, porém raramente com um enfoque adequado ao conceito de mobilidade urbana para a construção de uma cidade sustentável, que deve considerar as diferentes características das viagens (distância, motivo, ritmos individuais), os diferentes tipos de vias (calçadas, ciclovias e ruas) e a integração entre os diversos modos de transporte.

A consequência é que, apesar dos enormes investimentos na expansão da infraestrutura viária, as condições da circulação urbana nas cidades brasileiras só têm se agravado.

A engenharia de transportes e de tráfego deve ser intensamente utilizada na elaboração dos planos diretores de mobilidade, porém, orientada pelos conceitos e abordagem deste caderno.

Os Planos Diretores de Mobilidade Urbana devem tratar da circulação de pessoas e bens e não só dos veículos, priorizando o pedestre e o transporte coletivo e não o automóvel e administrando todo o sistema viário e não apenas a pista de rolamento.

O planejamento viário deve estar acompanhado ao planejamento e às políticas urbanas, envolvendo os instrumentos de regulação urbanística, as preocupações ambientais e os princípios da acessibilidade universal.

5.2 A DEFINIÇÃO ATUAL DO SISTEMA VIÁRIO

De acordo com PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007) o sistema viário é o espaço público por onde as pessoas circulam, a pé ou com auxílio de algum veículo (motorizado ou não), articulando, no espaço, todas as atividades humanas intra e interurbanas.

O espaço público em questão abriga também as redes de distribuição dos serviços urbanos (abastecimento de água, energia elétrica, telefonia; coleta e esgotamento de águas pluviais, lixo, esgoto sanitário, etc.).

Para atender tantas funções, o sistema viário dispõe de uma série de equipamentos instalados nas próprias vias, no subsolo ou no seu espaço aéreo, que por vezes são conflitantes.

O planejamento, a operação e a manutenção das vias e dos serviços que se dão nelas são fatores essenciais para a qualidade de vida nas cidades e para a eficiência da circulação urbana.

O planejamento do sistema viário depende em parte, das orientações e do controle sobre a distribuição das atividades econômicas e sociais pela cidade, mas depende também da construção e da organização das próprias vias.

5.3 PLANO DIRETOR

Art. 54 São objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana:

- I. Priorizar a acessibilidade de pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, sobre o transporte motorizado;
- II. Viabilizar o acesso ao transporte público a toda a população, priorizando o transporte coletivo sobre o individual;
- III. Reduzir a necessidade de deslocamento;
- IV. Melhorar a fluidez do trânsito, mantendo-se os níveis de segurança internacional definidos pela comunidade técnica e adequando o sistema viário ao transporte coletivo.
- V. Considerar as questões de logística empresarial no sistema de mobilidade urbana, garantindo a fluidez no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico;
- VI. Implementar avanço tecnológico ambiental nos componentes do sistema;
- VII. Articular o Sistema de Mobilidade Urbana local com o

metropolitano e o estadual existente.

Parágrafo Único: Entende-se por Sistema de Mobilidade Urbana a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade - trânsito, transporte, sistema viário, educação de trânsito e integração regional - de forma a assegurar o direito de ir e vir, com sustentabilidade, e considerando a melhor relação custo-benefício social.

Art. 58 São consideradas prioritárias para o sistema viário municipal as seguintes ações:

- I. Realizar melhorias na sinalização viária;
- II. Realizar pavimentação das vias que suportam o tráfego das linhas urbanas e metropolitanas de transporte público;
- III. Promover a execução de passeios ao longo das vias de maior fluxo de pedestres.

6. DEFINIÇÃO

6.1 ACESSIBILIDADE

Entende-se como Acessibilidade a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento e elementos, pela população em geral, priorizando as pessoas portadoras de necessidades especiais, idosos ou com mobilidade reduzida.

6.2 CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

Via pública para circulação urbana de pedestres e veículos, total ou parcialmente ladeada de casas e outros edifícios. Importante elemento para a racionalidade e eficiência da estrutura urbana. Conjunto das vias de circulação existentes e propostas para o Município de Almirante Tamandaré

Definidas no Município de Almirante Tamandaré através da Lei Conforme Lei nº 1204/2006 que "Dispõe sobre o sistema viário do Município de Almirante Tamandaré.

6.3 CICLOVIAS

São espaços destinados ao tráfego de pessoas utilizando bicicleta como meio de transporte, sendo estas divididas em três tipos:

Ciclovias: via fisicamente segregada e exclusiva, podendo ser uni ou bidirecional e estar no nível da calçada ou da faixa de rolamento de veículos.

Ciclofaixas: é uma das faixas de rolagem destinada exclusivamente ao tráfego de bicicletas, não possuindo divisões físicas, apenas por delimitação de pintura na via. Normalmente as ciclofaixas são de mão única no sentido da via (entretanto é possível a implantação deste tipo de faixa bidirecional).

Ciclorrotas: rotas amigáveis pré-estabelecidas para o tráfego de bicicletas, não possuindo nenhuma delimitação entre os veículos. É também conhecida como via de tráfego compartilhado.

6.4 SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO E COMERCIAL

Serviço público de transporte de passageiros acessível a toda população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pela empresa prestadora dos serviços.

6.5 SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS

Serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias.

7. DIAGNÓSTICO E ANÁLISE

7.1 SISTEMA VIÁRIO

Em 2006 foi consolidada a Lei nº1204/2006 que "Dispõe sobre o sistema viário do Município de Almirante Tamandaré", segregando as vias em determinadas tipologias Rodovias Estaduais, Vias Estruturais, Vias de Ligação, Vias Perimetrais, Vias Coletoras, Via Central, Vias Locais Preferencias, Vias Locais, Estradas Rurais e Eixos Turísticos.

Analisando o sistema viário do Município de Almirante Tamandaré verifica-se a carência de estruturação das vias para o atendimento da ocupação do seu entorno, sem uma hierarquia devidamente implantada.

A via estrutural Rua Antônio Johnson, Rua Domingos Seucato e Av. Francisco Kruger (continuação da Av. Anita Garibaldi, na divisa com o Município de Curitiba), está bem consolidada quanto a sua tipologia, em relação ao maior fluxo de tráfego de veículos e transporte coletivo, e configura um eixo de tendência ao crescimento urbano da cidade. O tráfego intenso da via gera conflitos entre veículos em circulação, veículos estacionados e pedestres, sendo esta a única ligação urbana entre o centro e o bairro Cachoeira.

A via estrutural Av. Vereador Wadislau Bulgalki está consolidada em relação ao fluxo de tráfego e acesso rápido à metrópole, mas não teve a expansão na instalação de comércio e serviços em geral, e até o momento não se consolidou como eixo de tendência ao crescimento urbano da cidade, com exceção de alguns pontos. Ratifica seu potencial de indutora do crescimento uma vez que grande parte dos loteamentos da cidade situa-se nas suas proximidades ou utilizam-na como acesso.

As vias marginais, ao longo da Rodovia dos Minérios, não se consolidaram até o momento. Onde se localizam os usos de comércio e serviço de grande porte, comércio e serviço específico e indústrias, nos locais onde estão implantadas marginais verifica-se uma melhora na acessibilidade do local.

A via central, Avenida Emilio Johnson, está consolidada como principal rua da cidade, onde se encontram edifícios públicos, comércios e serviços locais.

Nas vias conectoras a implantação de pavimento definitivo e a estruturação ainda estão precárias, notando-se apenas alguns trechos fazendo a ligação das estruturais a outras vias, assim como nas vias coletoras, verificando-se que a ligação pretendida entre loteamentos e vias estruturais não acontece de maneira adequada.

As vias locais, na sua maioria, contam com pouca estruturação o que dificulta a convivência entre tráfego de veículos e pedestres.

A Rodovia dos Minérios – PR 092 é o acesso principal do Município de Curitiba à sede de Almirante Tamandaré e intercepta o Município no sentido norte-sul. Concentra um tráfego muito intenso sem estrutura para suportá-lo, verificando a necessidade de duplicação, implantação das vias marginais, transposições em trechos importantes de ligação do

Município e estruturação da via, com implantação de calçadas para a circulação de pedestres, drenagem e sinalização adequadas para a segurança dos usuários.

A Rodovia do Contorno Norte, PR 518 e a Rodovia para Colombo, PR – 509, são acessos bastante utilizados na região. O contorno norte está implantado, com pavimentação e drenagem adequadas, mas se verifica a necessidade de transposições por meio de trincheiras, para ocorrer escoamento do tráfego interno do Município. A Rodovia para Colombo tem o seu início na região central do Município, Rua Rachel Cândido de Oliveira, a mesma recebe tipos de trânsito distintos, sendo eles o de transporte de carga e o trânsito urbano de veículos leves, sendo este trecho com característica exclusivamente urbana.

Com relação à estruturação das vias no Município é importante destacar a inexistência de calçadas, drenagem e a pouca pavimentação implantada dificultando a acessibilidade.

Constatou-se nas principais vias, a existência de edificações em desacordo com os parâmetros urbanísticos fazendo com que estas influenciem na circulação de pedestres, fluxos do trânsito e também dificultam futuros alargamentos das vias, conforme estipulado no Plano Diretor.

7.2 CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E TRANSPORTES NÃO MOTORIZADOS

O Município de Almirante Tamandaré tem uma topografia bastante acidentada um percentual de 25% aproximadamente pavimentadas. A circulação de pedestres tem sido dificultada pela falta de calçadas existentes em frente aos lotes, ou por existir calçadas executadas em desacordo ao padrão estipulado, grande parte das calçadas implantadas tem pisos escorregadios e não são feitas em sua totalidade sendo interrompidas por áreas de gramas, muretas, degraus e rampas o que direciona os usuários a fazerem seu deslocamento pelas ruas para desviar de obstáculos existentes no passeio.

No que diz respeito à circulação pelos usuários de bicicletas, o Município não possui áreas específicas destinadas à circulação deste tipo de transporte. Este fator acarreta na diminuição de usuários adeptos a bicicleta, por falta de ciclovias, infraestrutura e segurança, os usuários que fazem uso da bicicleta hoje divide o espaço com os meios de transportes motorizados e com os pedestres fazendo uso das calçadas existentes.

Em regiões específicas (Bairro Bonfim e proximidades) é frequente encontrar pelas vias carrinheiros/catadores de resíduos recicláveis trafegando na caixa da via, obstruindo o trânsito e colocando em risco a sua própria segurança.

7.3 TRANSPORTE COLETIVO

O sistema de transporte metropolitano de Curitiba fazia a ligação de Curitiba com as sedes dos Municípios e as áreas conurbadas com o pólo, segundo eixos radiais. A partir de 1983, o sistema foi reestruturado com implantação de terminais nos Município e linhas troncais que ligavam os Municípios ao Terminal Guadalupe.

Em 1992, a COMEC assumiu o gerenciamento do sistema, elaborando um plano de padronização da frota de ônibus metropolitano, no sentido de integrar os itinerários a RIT – Rede Integrada de Transporte Coletivo. O processo de integração se consolidou inicialmente em 1976 e um dos terminais foi o Cachoeira, em Almirante Tamandaré.

O planejamento do transporte coletivo nas linhas alimentadoras, as tabelas horárias e a definição dos itinerários das linhas não é realizado pelo Município, por falta de um órgão municipal especializado para este fim. A arrecadação do sistema é feita pela COMEC, que gerencia e explora as linhas do transporte do Município, remunerando as empresas operadoras por quilômetro rodado.

As linhas de transporte público existentes fazem o percurso bairros e interMunicípios, contamos com dois terminais de ônibus sendo eles o Terminal da Sede e o Terminal da Cachoeira. No entanto algumas linhas de ônibus que fazem o percurso bairros tem como final do trajeto o Terminal da Barreirinha localizado em Curitiba, o que direciona os usuários a fazerem uso de infraestrutura e equipamentos fora da sua cidade, tendo em vista que o Município possui característica de cidade dormitório e grande parte da população trabalha em outras cidades, sendo assim as principais linhas de ônibus não fazem a ligação dos bairros com outros bairros e centro do Município de Almirante Tamandaré.

Como deficiência no transporte coletivo elencou: a qualidade mediana dos pisos de trafegabilidade, em suas principais via de circulação e área central da cidade, verifica-se um déficit no número de pontos de parada com abrigos, falta padronização dos pontos de parada, diferentes distanciamentos entre os pontos de parada e falta estruturação das vias, com meio-fio e pavimentação de calçadas.

O sistema de transporte coletivo está classificado como:

- Linha Direta: faz a ligação entre os terminais do Cabral e Barreirinha, em Curitiba, com o terminal Tamandaré, com as linhas Tamandaré/Cabral e Fazendinha/Tamandaré.
- Linhas que integram o terminal Cachoeira: Giannini, Gramados, São Jorge, Jardim Monte Santo e Cachoeira/Maracanã.
- Linhas metropolitanas que tem como origem Almirante Tamandaré: Curitiba/Jardim Marrocos, Curitiba/Jardim Paraíso, Vila Marta e Tanguá.
- Linhas que integram o terminal Tamandaré: São Francisco, Tanguá/Tamandaré, Jardim Paraíso/Tamandaré, Tamandaré/Colombo, Itaperuçu/ Tamandaré, Rio Branco/ Tamandaré, Curitiba/Tamandaré (Minérios) e Curitiba/Tamandaré (Lamenha).
- Linhas que fazem ligações entre terminais: Tamandaré/Cabral e Cabral/Cachoeira.
- Linhas metropolitanas que atravessam o Município de Almirante Tamandaré: Curitiba/Rio Branco do Sul, Curitiba/Itaperuçu, Curitiba/Tamandaré e Santa Felicidade/ Santa Cândida (passando pelo Bairro Tanguá).
- Linhas que integram no terminal Barreirinha e adentram o Município de Almirante Tamandaré: Vila Prado e Jardim Graziela.

As linhas apresentam dificuldades funcionais e operacionais devido à demanda nos horários de ida e vinda do local de trabalho na metrópole. Verifica-se a necessidade de estruturar e ampliar o sistema interno de transporte.

7.4 SISTEMA DE TRANSPORTE COMERCIAL E DE CARGAS

Almirante Tamandaré é cortada pelo ramal ferroviário Curitiba - Rio Branco do Sul., de noroeste a sudeste, sentido Curitiba, sendo utilizado apenas para transporte de carga que é o principal meio de escoamento da

produção mineral do Município. Existe um projeto de deslocamento deste ramal, com extensão de 44 quilômetros, que pretende ligar a estação de Tranqueira, em Almirante Tamandaré, à estação de Guajuvira, em Araucária, que passaria a oeste do Município, desviando o trecho de conflitos com a área ocupada do Município.

Em relação à ferrovia inúmeros problemas são ressaltados tais como poluição sonora, trepidação das edificações, paralização do fluxo de veículos e pedestres nas áreas em que o mesmo se conflita com o sistema viário existente, ocupações irregulares na faixa de domínio da linha férrea, entre outros, sendo um obstáculo para o crescimento de alguns bairros, impedindo a agilidade do deslocamento sobre o sistema viário.

No que diz respeito ao transporte comercial e de cargas na Rodovia dos Minérios e no Contorno Norte entende-se como urgente a duplicação da mesma, para garantir a fluidez do trânsito o que hoje não ocorre.

7.5 DADOS

DADOS DO MUNICIPIO

População estimada 2014	111.586
População 2010	103.204
Área da unidade territorial (km²)	194,744
Densidade demográfica (hab/km²)	529,95
Área	194,744Km²
Taxa População Urbana	96%
Taxa População Rural	4%

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais.

VEICULOS AUTOMOTORES ALMIRANTE TAMANDARÉ/ PARANÁ/ BRASIL

Variável	Almirante Tamandaré
Automóveis	30.898
Caminhões	1.582
Caminhões- trator	416
Caminhonetes	2.898
Caminhonetas	1.233
Micro-ônibus	98
Motocicletas	8.077
Motonetas	1.227
Ônibus	231
Tratores	10
Utilitários	99
Vans	47
Taxi	65

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Prefeitura Municipal de Almirante Tamandaré,

8. DIRETRIZES GERAIS

8.1 ACESSIBILIDADE

DIRETRIZES GERAIS:

- Priorizar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal.
- Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal, bem como as intervenções das concessionárias.
- Exigir a acessibilidade ao transporte coletivo dotando a frota de infraestrutura física e operacional adequada para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- Implantar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando os terminais e pontos de parada de equipamento sem infraestrutura adequada para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- Normatizar a padronização de construção, instalação, manutenção, requalificação e intervenção de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e infraestrutura.
- Compatibilizar a arborização urbana com a acessibilidade nos passeios.
- Implantação de sinalização semafórica adequada, visando à segurança na travessia de vias para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.
- Implantar junto às vias públicas estacionamentos exclusivos em locais priorizados de acordo com a legislação pertinente, para idosos e pessoas com deficiência.
- Realocação do mobiliário urbano com localização inadequada, aperfeiçoamento da fiscalização e a adequação da legislação referente à implantação do mobiliário urbano, visando à segurança, conforto e autonomia das pessoas portadoras de necessidades especiais ou mobilidade reduzida na circulação sobre os passeios.
- Fiscalizar a implantação de postes nos passeios, de forma a garantir a higidez da legislação e impedir a colocação de posteamento e outros obstáculos.

8.2 PEDESTRES

- Aumentar o número de usuários que fazem percurso a pé, através da qualificação das calçadas e incentivo pelo caminhar.
- Priorizar os deslocamentos a pé nas centralidades.
- Elevar a segurança dos pedestres nas travessias.
- Notificar os proprietários de vias asfaltadas a executar ou adequar o passeio frente ao seu lote.
- Garantir que para a emissão do Certificado de Conclusão de Obras de edificação/empreendimento esteja executada a calçada em frente ao lote.
- Priorizar a execução de calçadas nas vias que contenham equipamentos públicos e comunitários.

8.3 SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRÂNSITO

DIRETRIZES GERAIS:

- Estabelecer a relação de identidade entre a classificação viária da Lei de Zoneamento e Uso do Solo nº 002/2006, e a classificação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.
- Consolidar as diretrizes do Plano Diretor, por meio de legislação que contemple normas e parâmetros para o Uso e Ocupação do Solo, compatibilizados com o Sistema Viário, Transporte Coletivo, Meio Ambiente e com as questões de natureza socioeconômica.
- Promover as ligações metropolitanas entre Almirante Tamandaré e os Municípios vizinhos.
- Aumentar a capacidade das interseções complexas e saturadas do Sistema Viário Básico, através da viabilização de construção de trincheiras, viadutos, passarelas e pontes.
- Promover a segurança na circulação de pedestres e veículos de tração humana e animal, nas vias urbanas de Almirante Tamandaré.
- Melhorar a infraestrutura, através da pavimentação definitiva ou provisória, dando prioridade a áreas regularizadas, acesso a prédios públicos, vias estruturais e setores de desenvolvimento.
- Promover a plena utilização dos potenciais dos Setores Especiais Estruturais, Perimetrais, Coletoras e de Ligação com prioridade para o transporte coletivo.
- Proporcionar novas alternativas nos deslocamentos e facilitar acesso aos serviços e equipamentos públicos, adequando a capacidade do sistema viário em geral.
- Adotar medidas visando ampliar a integração entre bairros e a facilitação da acessibilidade, com a eliminação ou reestruturação de transposições de barreiras urbanísticas e barreiras naturais.
- Aprimorar medidas visando reduzir os impactos socioeconômicos e ambientais causados pelos pólos geradores de tráfego nos sistemas viário e de trânsito, bem como aperfeiçoar legislação pertinente.
- Promover a atratividade do transporte coletivo, estimulando a redução do uso do transporte individual.
- Implantar medidas para reduzir o número absoluto de acidentes, óbitos e grau de severidades no trânsito, através de programas e projetos específicos.
- Promover melhores condições de circulação nas vias, com ênfase para os horários de pico, aumentando a capacidade do sistema viário, facilitando os deslocamentos do transporte coletivo e reduzindo a emissão de poluentes.
- Promover a efetiva atuação do Município de Almirante Tamandaré como Autoridade Municipal de Trânsito.
- Promover uma melhor convivência nas vias públicas de todos os seus usuários e suas particularidades, por meio de campanhas educativas, comportamentais e institucionais.
- Fomentar a captação de recursos financeiros e linhas de financiamento em fontes nacionais e internacionais para obras de infraestrutura viária.
- Promover a mobilidade urbana através dos diversos tipos de transportes e meios de locomoção existentes.
- Priorizar os modais com menores impactos ao meio ambiente sendo eles, pedestres, ciclistas e transporte coletivo.
- Consolidar a malha viária existente.
- Direcionar investimentos futuros na infraestrutura viária geral para os modais de menores impacto.
- Melhorar o desempenho do sistema viário com o objetivo de aumentar a capacidade, reduzir os tempos de viagem e conflitos.
- Incluir infraestrutura cicloviária, em continuidade e conectividade com o sistema existente.
- Priorizar a implantação dos projetos viários de interesse que atendam às demandas de transporte coletivo.
- Exigir estudos de impacto de vizinhança para todos os empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego que poderão aumentar significativamente o fluxo de trânsito.
- Interligar os bairros e rodovias intermunicipais por vias de grande capacidade, desviando o fluxo de tráfego do centro e de corredores carregados.

DIRETRIZES ESPECÍFICAS:

- Criar um binário Rua João Antunes de Lara/ Rua Ambrósio Bini entre a Avenida Francisco Kruger e a Rua Francisco Subinski.
- Implantar um binário na Avenida Francisco Kruger e Rua Maria Madalena no trecho compreendido entre o Terminal de Ônibus do Cachoeira à Rua João Antunes de Lara.
- Criar um eixo viário na Rua Antônio Ferro para interligação com a Rodovia dos Minérios, retirando o tráfego de veículos pesados na Rua Rachel Cândido de Siqueira PR 509, alterando a caracterização de Rodovia para via urbana.
- Priorizar a readequação da Rua Professor Antônio Rodrigues Dias.
- Priorizar a pavimentação das vias hierarquizadas, contemplando drenagem, calçada, acessibilidade, entre outros.
- Promover a interligação da região do Lamenha com a região da Cachoeira através das vias de ligação Rua Laurindo Pereira Machado/ Rua Rio Paraná, Rua Alfredo de Andrade/ Rua Rio Branco e Rua Professor Antônio Rodrigues Dias incluindo a transposição da Rodovia dos Minérios.
- Inibir a divisão da região da Tranqueira que é cortada pela Rodovia dos Minérios.
- Aprimorar o circuito da natureza com implantação de infraestrutura, calçadas, ciclovias/ ciclofaixas, sinalização viária e de comunicação visual de identificação do circuito da natureza, além de definição de rotas para diversas modalidades (caminhadas, mountain bike, rally, entre outros).
- Implantar intervenções visando oferecer novas opções ao tráfego de passagem evitando a circulação pelo Centro.
- Promover a duplicação da Rodovia dos Minérios conforme estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental apresentando pelo DER, com marginais, viadutos, trincheiras e passarelas.
- Asfaltar as vias de ligação que se conectam as rodovias e aos bairros a fim de oferecer novas rotas e desafogar as vias principais: Rua Maurício Rosemann/ Contorno Norte, Rua Laurindo Pereira Machado / Rua Vereador Wadislau Bugalski, Rua das Amoreiras e Laranjeiras / Bairro Tanguá.

8.4 TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

DIRETRIZES GERAIS

- Elaborar um Plano Diretor Cicloviário.
- Garantir atratividade do sistema de transporte por bicicletas.

- Garantir a qualidade das vias cicláveis a serem implantadas no Município.
- Aumentar o índice de deslocamentos por bicicletas.
- Estudar a possibilidade de executar vias cicláveis no mesmo nível do passeio público.
- Definir rotas de ligação dos bairros ao centro e um anel cicloviário, definir trajetos contínuos.
- Definir a rede modal de ciclovias da cidade em mapas e estabelecer padrões mínimos de infraestrutura.
- Planejar pontos estratégicos para implantação de bicicletários, próximos a comércios e serviços em áreas centrais e em abrigos de ônibus.
- Estabelecer critérios mínimos de segurança viária do Município.
- As vias cicláveis a serem implantadas serão dos tipos ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas.

DIRETRIZES ESPECIFICAS

- Estudar a possibilidade de implantação de um projeto de ciclovia margeando a ferrovia, ligando os bairros de Areias/Tranqueira até o limite do Município com Curitiba na região do Cachoeira. E em caso de desativação desta linha férrea promover a criação de um Parque Linear.
- Priorizar a implantação de ciclovias/ciclofaixas nas principais vias: Avenida Wadislau Bugalski, Rua Professor Antônio Rodrigues Dias, Rua Professor Alberto Piekarz, Rua José Milek Filho, Rua Laurindo Pereira Machado, Rua das Amoreiras, Rua Justo Manfron.
- Prever a instalação de ciclovia no Circuito da Natureza.

8.5 TRANSPORTE INDIVIDUAL

- Diminuir o índice de deslocamentos por transporte motorizado individual.
- Reduzir a atratividade dos deslocamentos rotineiros realizados através de carros e motos.
- Utilizar mecanismos de regulação para incentivar a mobilidade sustentável.
- Definir rotas de ligação dos bairros aos centros e trajetos alternativos, com fluidez e padrão mínimo de sinalização;

8.6 TRANSPORTE COLETIVO E COMERCIAL DE PASSAGEIROS

DIRETRIZES GERAIS:

- Promover a recuperação da prioridade e da atratividade do transporte coletivo sobre o individual através da adoção de políticas públicas.
- Melhorar a acessibilidade em terminais de integração, estações tubo, pontos de parada e ônibus.
- Propor o aperfeiçoamento do controle da frota do sistema de transporte coletivo através da adequação da tipologia dos veículos às novas tecnologias, controle da qualidade da emissão de poluentes e execução de inspeções veiculares.
- Aperfeiçoar o sistema de informações aos usuários, com a utilização de diversos meios de comunicação social.
- Promover pesquisas de origem/destino.
- Aumentar o índice de deslocamento por transporte coletivo público.
- Ampliar a atividade do sistema de transporte coletivo.
- Garantir a qualidade da infraestrutura voltada ao transporte coletivo.
- Garantir a infraestrutura com acessibilidade ao transporte oferecido, aos terminais de ônibus, ao mobiliário urbano (ponto de ônibus, calçadas) bem como ao acesso aos veículos.
- Estudar a possibilidade de implantação de corredores exclusivos de ônibus.
- Garantir que o percurso dos pedestres desde a porta de casa até os pontos de parada deverá ser de fácil acesso, confortável, livre de obstáculos e o mais direto possível na área de entorno dos pontos de parada.
- Garantir transporte público à população e às diferentes regiões da cidade.

8.6.2 TRANSPORTE COLETIVO

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- Prever linhas de transporte coletivo que façam a integração entre os bairros entre si e ao centro do Município.
- Garantir a instalação de ponto de ônibus e a padronização deste mobiliário em todas as paradas determinadas.
- Implantar uma linha de transporte coletivo turística, fomentando o comércio local e o turismo da região, que percorra o circuito da natureza.

8.6.3 TRANSPORTE COMERCIAL

DIRETRIZES GERAIS

- Aperfeiçoar a legislação do transporte comercial.
- Aprimorar os parâmetros ambientais com relação à emissão de poluentes dos veículos do transporte comercial.
- Aperfeiçoar as relações institucionais, no âmbito municipal para a padronização da frota de táxis e escolares.
- Elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços.
- Adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança.
- Adotar novas tecnologias para a conveniência de usuário e para o controle operacional e elevar os níveis de segurança dos usuários no transporte escolar.
- Aprimorar a gestão por meio de automação da fiscalização, com o controle de ocorrências, com o seu mapeamento, a implantação de um sistema de remoção e apoio logístico.

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- Apoiar o Sistema de Transporte Coletivo, sem concorrer com o sistema de transporte coletivo público nem gerar conflitos.
- Padronizar os pontos de táxis.
- Aumentar a oferta de táxi consistente com a intenção do poder público para aumentar a quantidade do serviço de táxi para melhorar a oferta do serviço e estimular a concorrência.
- Revisar a cobertura de oferta dos serviços de táxis e veículos

autorizados na cidade (quantidade, localização, pontos de táxis, vagas) e considerar pontos com atividades noturnas;

- Regular a identidade visual dos táxis e serviços de fretamento de forma a facilitar sua identificação e fiscalização proporcionando a redução dos valores praticados das tarifas.
- Melhorar a qualidade, rapidez e segurança do transporte coletivo na Região Metropolitana de Curitiba, beneficiando seus usuários.
- Criar um controle dos serviços de fretamento e definir locais de paradas.

8.7 TRANSPORTE DE CARGAS

DIRETRIZES GERAIS

- Consolidar e aprimorar a regulamentação do setor visando à melhoria na circulação e operações associadas de bens e mercadorias em Almirante Tamandaré.
- Definir políticas públicas municipais, com a fixação de estratégias e diretrizes para gestão, bem como as responsabilidades dos órgãos municipais relativas à circulação e às operações associadas do transporte de cargas.
- Estabelecer parcerias com o setor privado, visando adequá-lo às políticas públicas definidas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Almirante Tamandaré.
- Identificar corredores viários e rotas obrigatórias e preferenciais para a circulação das cargas.
- Minimizar o impacto das cargas ferroviárias no perímetro urbano de Almirante Tamandaré através de alternativas locacionais de traçado da ferrovia.
- Reservar áreas para implantação de centros de distribuição, em função do zoneamento e das novas necessidades do setor, procurando localizá-los próximos a entroncamentos rodoviários e interseções, distantes de áreas residenciais.
- Identificar, através de pesquisa, a circulação e suas operações associadas (carga e descarga, horários e rotas) das cargas em Almirante Tamandaré.
- Promover a articulação que tratem dos procedimentos, gerenciamento e fiscalização das operações dos transportes especiais, tais como de produtos perigosos, de tração humana e animal, do serviço de moto frete e resíduos sólidos.
- Reduzir os impactos deste modal sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança.
- Organizar os deslocamentos realizados por veículos rodoviários de cargas na cidade.

DIRETRIZES ESPECIFICAS

- Limitar a circulação de veículos pesados de carga na região central, em vias estruturais e coletoras, regulamentando horários específicos para carga e descarga.
- Proibir o estacionamento permanente de caminhões (carga, guinchos, fretes) nas vias residenciais.

8.8 ANEL CENTRAL

- Expandir a área comercial concentrada na Avenida Emilio Johnson para as vias transversais até a Rua Bertolina K. de Oliveira.
- Priorizar os pedestres na Avenida Emilio Johnson com a implantação de calçada e diminuição do fluxo de veículos automotores com a retirada de um sentido da via.
- Estudar a implementação de estacionamentos regulamentados na região central do Município e em outras áreas de grande fluxo de veículos.
- Estudar a viabilidade para implantação de uma via de ligação da transversal à Rua Bertolina K. de Oliveira margeando o Parque Anibal Khury chegando à Rua Domingos Scucato.
- Implantar a Rua Frederico Rose ao lado do Ginásio Municipal do Buzatão para continuação da Rua Bertolina K. de Oliveira.
- Implantar pontes na Rua José Carlos Colodel e na Rua Fredolin Wolf sobre o Rio Barigui.

9. PREPOSIÇÕES GERAIS

- Intensificar a fiscalização nas principais vias do Município, a fim de impedir as construções irregulares sobre as faixas de alargamentos previstas no Plano Diretor, além de fiscalização quanto aos usos permitidos para cada zoneamento.
- Notificar proprietários que estejam em desacordo com a legislação municipal em relação a acessibilidade junto aos passeios, acesso aos comércios e largura máxima de guia rebaixadas.
- Exigir que para emissão do Alvará de Funcionamento estejam implantadas vagas de estacionamento em conformidade com o Plano Diretor, Código de uso e ocupação do solo, Código de obras e Código de posturas.
- Exigir que as infraestruturas fornecidas por empresas como a SANEPAR, COPEL, telefônicas, entre outros se compatibilizem com as diretrizes e obras municipais.
- Revisar o Plano Diretor Municipal para adequação conjunta destes conteúdos e metas.

10. MAPAS

10.1 DIVISÃO DE BAIRROS

10.2 LOTEAMENTOS

10.3 SISTEMA VIÁRIO E PRINCIPAIS VIAS

10.4 LINHAS DE TRANSPORTE COLETIVO

Publicado por:
Xênia Mara de Paula Sebotiao
Código Identificador:2D295EE6

Matéria publicada no DIÁRIO OFICIAL DOS MUNICÍPIOS DO PARANÁ no dia 03/06/2015. Edição 0762
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<http://www.diariomunicipal.com.br/amp/>