Câmara Municipal de Quitandinha
RECEBIDO
Data: 19 / 09 / 19 13:09
Secretaria Administrativa

PROJETO DE LEI Nº 31, DE 17 DE SETEMBRO DE 2019.

SÚMULA: Institui a Lei da Mobilidade e Sistema Viário Municipal de Quitandinha, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE QUITANDINHA aprovou e eu, PREFEITA MUNICIPAL, sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I - DA FUNDAMENTAÇÃO

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O Plano de Mobilidade de Quitandinha é o principal instrumento de planejamento e de promoção das políticas de transporte e de circulação, que apresenta as diretrizes estratégicas do sistema de mobilidade, devendo ser aplicado em todo o território municipal e considerado nos demais planos setoriais, normas e atos do Poder Público e agentes privados ligados à mobilidade em Quitandinha.

§ 1º O Plano de Mobilidade de Quitandinha é fundamentado na Constituição da República, no Estatuto da Cidade, na Política Nacional de Mobilidade Urbana, na Lei Orgânica Municipal e no Plano Diretor de Quitandinha.

§ 2º O plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual do Município deverão considerar as diretrizes e objetivos deste Plano.

Art. 2º Para os fins desta Lei, entende-se por *mobilidade* a capacidade de deslocamento de pessoas, bens e mercadorias, mediante a utilização dos vários modais de transporte e em equilíbrio com o desenvolvimento econômico, social e ambiental da sociedade humana.

Art. 3º As políticas, diretrizes, normas, planos, programas, orçamentos anuais e plurianuais de desenvolvimento municipal deverão estar integrados ao Plano de Mobilidade e atender ao estabelecido nesta lei.

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

I - Anexo I - Quadro das Estradas da Hierarquia Viária Rural;
II - Anexo II - Mapa da Hierarquia Viária Rural;
III - Anexo III - Tabela das Dimensões das Vias Rurais;
IV - Anexo IV - Perfis das Vias Rurais;
V - Anexo V - Quadro das Ruas da Hierarquia Viária Urbana;
VI - Anexo VI - Mapa da Hierarquia Viária Urbana;
VII - Anexo VII - Tabela das Dimensões das Vias Urbanas;

VIII - Anexo VIII - Perfis das Vias Urbanas;
IX - Anexo IX - Mapa do Sistema Cicloviário.

CAPÍTULO II - DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Art. 5º O Plano de Mobilidade de Quitandinha segue os ditames da Política Nacional de Mobilidade, devendo ser interpretada e aplicada de acordo com os seguintes princípios:

I - estruturação da mobilidade urbana e rural;
II - mobilidade urbana e rural sustentável;
III - acessibilidade universal;
IV - equidade no acesso e no uso do espaço público de circulação;
V - justiça social nos deslocamentos urbanos, com prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte motorizado;
VI - prioridade no transporte público coletivo sobre o transporte individual;
VII - estruturação da logística da circulação e abastecimento de bens, mercadorias e serviços;
VIII - gestão democrática da mobilidade urbana.

Art. 6º As diretrizes que fundamentam o Plano de Mobilidade Municipal são:

I - fortalecer a integração regional e metropolitana de Quitandinha, segundo as seguintes ações estratégicas:

a) promover articulação para integração tarifária do transporte público metropolitano à RIT;
b) promover melhorias na rodovia federal BR-116 - Rodovia Régis Bittencourt, através da regularização de acessos à rodovia e da construção de vias marginais, travessias e retornos;
c) construir melhorias na rodovia estadual PR-511 quanto à pavimentação e obras de drenagem;

II - estruturar a logística do transporte de cargas no Município, segundo as seguintes ações estratégicas:

a) estabelecer e infraestruturar rotas rurais para o transporte de cargas;
b) operacionalizar as rotas urbanas para o transporte de cargas;

III - readequar a infraestrutura viária conforme a hierarquia da Lei de Mobilidade Municipal, segundo as seguintes ações estratégicas:

a) estabelecer, implantar e adequar a hierarquia viária rural;

b) estabelecer, implantar e adequar a hierarquia viária urbana;

c) estabelecer uma política municipal de gestão de estacionamentos em área urbana;

d) elaborar e implantar o Programa Municipal de Pavimentação e de Pontes;

e) elaborar e implantar o Plano de Controle da Circulação Viária para readequar a sinalização de trânsito;

IV - priorizar os deslocamentos ativos de pedestres e ciclistas, segundo as seguintes ações estratégicas:

a) priorizar os deslocamentos ativos nos projetos e implantação de obras viárias e espaços públicos, em área urbana e núcleos das comunidades rurais;

b) definir e instalar um conjunto padrão de mobiliário urbano;

c) elaborar e implantar o Programa de Melhorias e Incentivo para Ciclistas;

V - melhorar o serviço de transporte público coletivo e promover sua intermodalidade, segundo as seguintes ações estratégicas:

a) priorizar e integrar o transporte público coletivo a outros modos de transporte;

b) readequar o itinerário das linhas de transporte público coletivo municipal;

c) revisar e fiscalizar os contratos de concessão do serviço de transporte público municipal.

CAPÍTULO III - DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

I - ACESSO: dispositivo que permite o ingresso de veículos e pedestres a logradouros e propriedades;

II - ACOSTAMENTO: parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

III - ÁREA URBANA: área demarcada por perímetro urbano, aprovado por lei municipal;

IV - CAIXA DA VIA: distância entre os lotes lindeiros situados em lados opostos da via;

V - CAIXA DE ROLAMENTO: distância entre os meios-fios e/ou sarjetas da via;

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

VII - CANTEIRO CENTRAL: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

VIII - CICLOFAIXA: via ciclável contígua à faixa de rolamento, com sinalização exclusiva;

IX - CICLOVIA: via ciclável segregada para ciclistas, podendo ser compartilhada com pedestres e com sinalização exclusiva;

X - CICLORROTA: via compartilhada entre veículos motorizados e ciclistas, com sinalização exclusiva;

XI - CLASSIFICAÇÃO DE VIAS: identificação e agrupamento de vias que apresentam características similares segundo determinado critério;

XII - CRUZAMENTO: interseção de duas vias em nível;

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

XIV - ESTRADA: via rural não pavimentada, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;

XV - FAIXA DE ACESSO: localizada rente ao alinhamento predial, consiste no espaço de passagem da área pública para o lote.

XVI - FAIXA DE DOMÍNIO: superfície lindeira às vias urbanas e rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XVII - FAIXA DE ESTACIONAMENTO: parte da caixa de rolamento, devidamente sinalizada, destinada à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

XVIII - FAIXA LIVRE: também denominada como faixa de passeio, destinada à circulação de pedestres, deve ser livre de obstáculos ou quaisquer outras interferências;

XIX - FAIXA DE ROLAMENTO: subdivisão da pista de rolamento visando a disciplinar a circulação de veículos;

XX - FAIXA DE SERVIÇO: destinada a abrigar mobiliário urbano e arborização, ladeada ao meio fio;

XXI - FAIXA NÃO EDIFICÁVEL: faixa lindeira à rodovia;

XXII - HIERARQUIZAÇÃO DE VIAS: Ordenamento de vias segundo grau de importância para o sistema viário;

XXIII - INCLINAÇÃO TRANSVERSAL: relação percentual entre a diferença das cotas altimétricas de dois pontos opostos na largura de caixa ou de pista de rolamento e a sua distância horizontal;

XXIV - INTERSEÇÃO: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

XXV - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, tais como caixa de rolamento e estacionamento em via pública ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

XXVI - LOTE LINDEIRO: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XXVII - LOTEAMENTO: subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes;

XXVIII - MALHA VIÁRIA URBANA: conjunto das vias existentes da área urbana, geralmente associadas às infraestruturas/serviços públicos (arborização pública, iluminação pública, rede de abastecimento de água, rede de coleta de esgoto, rede de drenagem, rede de energia elétrica, rede de telefonia e fibra ótica, rede de transporte coletivo e afins);

XXIX - MEIO FIO: arremate entre o plano da calçada e o da caixa de rolamento de um logradouro;

XXX - PARADA: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

XXXI - PASSEIO: parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, incluindo ciclistas desmontados;

XXXII - PERÍMETRO URBANO: linha de demarcação da área urbana;

XXXIII - PISTA DE ROLAMENTO: parte da caixa de rolamento destinada à circulação de veículos;

XXXIV - PLACAS: elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito;

XXXV - PLANO DIRETOR: instrumento técnico-legal básico que define, a partir de diagnóstico, conjunto de diretrizes e propostas, ações e investimentos voltados à promoção do desenvolvimento municipal, com participação e controle social;

XXXVI - RETORNO: movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos;

XXXVII - RODOVIA: via pavimentada na área rural, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;

XXXVIII - RODOVIA ESTADUAL: via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo estadual, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, e também em área urbana se não houver desvio de trânsito rodoviário por via que contorna a área urbana;

XXXIX - RODOVIA FEDERAL: via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo federal, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, e também em área urbana se não houver desvio de trânsito rodoviário por via que contorna a área urbana;

XL - SEÇÃO MÍNIMA DA VIA: definição das larguras mínimas necessárias dos elementos que compõem a caixa da via (acostamento, caixa de rolamento, calçadas, canteiro central, ciclovia, ciclofaixa, faixa de rolamento, faixa de estacionamento, passeios, faixa de serviço, faixa de acesso, pista de rolamento) para cumprir a função definida no sistema viário;

XLI - SEÇÃO TRANSVERSAL DA VIA: representação esquemática da largura da caixa da via, que poderá ser composta por: acostamento, caixa de rolamento, calçadas, canteiro central, faixa de rolamento, faixa de estacionamento, passeios, pista de rolamento, etc.;

XLII - SINAIS DE TRÂNSITO: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;

XLIII - SINALIZAÇÃO: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

XLIV - SISTEMA VIÁRIO BÁSICO URBANO: parte integrante do sistema viário municipal, localizada em área urbana, constituída de vias estruturais, vias coletoras, vias marginais e vias locais;

XLV - SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL: conjunto das vias no território do município com respectiva classificação, dimensionamento e definição de diretrizes para a expansão do sistema viário básico, visando à organização do trânsito de veículos, pessoas e animais;

XLVI - TRÁFEGO: fluxo de veículos num trecho de via em determinado período de tempo;

XLVII - TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

XLVIII - TRECHO: segmento de via, delimitado por demais vias, e similares, transversais ou paralelos;

XLIX - VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

L - VIA RURAL: estrada e rodovia, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;

LI - VIA URBANA: trecho de rodovia e/ou estrada, rua, avenida, viela, ou caminho e similares aberto à circulação pública, situada em área urbana, caracterizado principalmente por possuir imóveis edificados ao longo de sua extensão.

TÍTULO II - DA GESTÃO DA MOBILIDADE

Art. 8º Para fins desta Lei, a gestão da mobilidade é uma atribuição do órgão competente da Prefeitura Municipal, que deverá dispor de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade, em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento territorial, econômico e social do Município.

Art. 9º Os polos geradores de tráfego e viagens são caracterizados como os estabelecimentos ou equipamentos que promovem a concentração de viagens para seu acesso e que causam impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e a segurança no trânsito com alteração das condições de circulação de pessoas e veículos nas áreas lindeiras e adjacentes aos empreendimentos.

Parágrafo único. A identificação, caracterização e tratativa dos polos geradores de tráfego e viagens em Quitandinha é regulamentada na Lei Municipal de Estudo de Impacto de Vizinhança.

CAPÍTULO I - DOS ÓRGÃOS GESTORES

Art. 10 Cabe à Secretaria de Planejamento Municipal ou órgão municipal competente, a coordenação do processo de planejamento e de gestão da mobilidade em Quitandinha, bem como a organização, manutenção e capacitação do Comitê do Plano de Mobilidade, parte integrante do Conselho de Desenvolvimento e de Planejamento Municipal.

Parágrafo único. Competirá à Secretaria de Planejamento Municipal ou órgão municipal competente, a regulamentação e instituição do Conselho Municipal de Mobilidade, suas atribuições e atividades no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei.

Art. 11 O Comitê do Plano de Mobilidade, de caráter consultivo, deliberativo, propositivo e fiscalizatório, terá como principal função o acompanhamento da implementação do Plano Mobilidade de Quitandinha, auxiliando o órgão municipal competente por meio do repasse de informações, elaboração de pareceres técnicos e apoio na realização de eventos públicos.

Parágrafo único. O Conselho Municipal de Mobilidade deverá organizar encontros periódicos para debater e avaliar as ações e propostas ligadas à mobilidade e instituídas pelo Plano.

CAPÍTULO II - DOS MODOS DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

Art. 12 De acordo com a Política Nacional de Mobilidade e os princípios desta Lei, o planejamento e a gestão da mobilidade municipal deverão ser transparentes, participativos e integrados às demais políticas de desenvolvimento territorial.

Art. 13 A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação das ações do Plano de Mobilidade Municipal será assegurada por meio de conferências, consultas, proposições, audiências e seminários públicos, além da participação através do Comitê do Plano de Mobilidade, parte integrante do Conselho de Desenvolvimento e de Planejamento Municipal.

Art. 14 O órgão municipal competente será responsável pela conferência pública de avaliação da mobilidade municipal, a cada dois anos a partir da publicação desta Lei.

Art. 15 Qualquer cidadão poderá solicitar informações ou apresentar propostas para a mobilidade no Município através do Sistema Municipal de Informações ou outras formas de comunicação.

TÍTULO III - DO SISTEMA DE MOBILIDADE DE QUITANDINHA

Art. 16 O Sistema de Mobilidade de Quitandinha é formado pela infraestrutura viária necessária ao deslocamento de pessoas e cargas no Município e particularidades dos modos de transporte ativos e motorizados.

CAPÍTULO I - DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 17 O sistema de circulação viária é o espaço público destinado à circulação de pedestres, ciclistas e automóveis, caminhões, ônibus e motos (modos motorizados).

Art. 18 Ao sistema viário compete comportar as redes de infraestrutura viária, de abastecimento de água, energia elétrica, telefonia, águas pluviais, coleta de lixo e esgotamento sanitário.

Art. 19 As vias são compostas pelos seguintes elementos:

I - Caixa da Via: distância definida, em projeto, entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

II - Leito Carroçável: espaço dentro da caixa da via, onde são implantadas a(s) faixa(s) de circulação e o(s) estacionamento(s) de veículos;

III - Calçada: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início do leito carroçável;

IV - Canteiro Central: divisor entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo ser calçado ou ajardinado;

V - Faixa de Rolamento: área destinada à circulação de veículos;

VI - Estacionamento: área entre o passeio e a faixa de rolamento destinada ao estacionamento de veículos;

VII - Faixa de Domínio: área onde é proibida a ocupação de qualquer espécie, sendo esta área reservada a futura expansão da via podendo dessa forma garantir seu alargamento sem maior ônus, sendo aplicada a estradas municipais, rodovias e ferrovias.

SEÇÃO I - DA HIERARQUIA VIÁRIA RURAL

Art. 20 A hierarquia viária rural configura-se em um sistema de estradas municipais, classificadas segundo características de tráfego de veículos e sua função exercida na realidade.

Art. 21 A hierarquia viária rural está classificada em:

I - Estradas Principais: destinadas especialmente ao escoamento da produção rural e à ligação entre as principais comunidades do Município e destas com a sede urbana;

II - Estradas Secundárias: destinadas ao escoamento da produção rural e à ligação das demais localidades rurais e a sede urbana, alimentando as estradas principais e de acesso local;

III - Estradas de Acesso Local: demais estradas de acesso às propriedades rurais.

Parágrafo único. A indicação das estradas, a definição hierárquica, espacialização, características físicas, dimensões e perfis da Hierarquia Viária Rural constam nos Anexos I, II, III e IV desta Lei.

Art. 22 As Estradas Principais e as demais vias que comportam os itinerários de ônibus são prioritárias ao recebimento de melhorias de infraestrutura, manutenção periódica e provisão de sinalização viária, uma vez que exercem a função de suportar o maior fluxo de tráfego proveniente do transporte de cargas, transporte público coletivo e transporte escolar.

Art. 23 As estradas terão de compor e preservar as faixas não edificáveis, a partir do limite da caixa viária, de ambos os lados.

Parágrafo único. As estradas que não obtiverem largura mínima corresponde à estipulada no Anexo III - Tabela das dimensões das vias a serem implantadas, deverão ser alargadas gradativamente e de acordo com a necessidade verificada pelo órgão municipal competente, justificada pelo adensamento populacional e/ou intensificação do tráfego de veículos.

Art. 24 Nas Estradas Principais e Secundárias fruídas de pavimento asfáltico deverão ser construídas ciclofaixas conforme indicado nesta Lei, posteriormente à faixa de acostamento, com a devida sinalização correspondente, podendo ser de uso compartilhado com pedestres quando localizadas nos núcleos das comunidades rurais.

SEÇÃO II - DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

Art. 25 A hierarquia viária urbana constitui uma rede de vias existentes e projetadas, inseridas no perímetro urbano de Quitandinha, estabelecidas com base no fluxo de tráfego e composição veicular, características geométricas e tipologia de uso e ocupação do solo.

Art. 26 As vias projetadas são as vias urbanas definidas nesta lei, não implantadas, traçadas como diretriz.

§ 1º A posição das vias projetadas é uma indicação e seu traçado pode ser parcialmente alterado para melhor adequar-se à topografia e ao projeto geométrico, desde que não comprometa sua função.

§ 2º Fica a cargo da Secretaria de Planejamento Municipal ou órgão municipal competente, a elaboração de projetos técnicos para a execução das diretrizes viárias existentes, além da avaliação das vias para novos parcelamentos, conforme constante na Lei de Parcelamento, podendo solicitar ao requerente qualquer alteração ao traçado das mesmas que considerar pertinente.

Art. 27 A hierarquização das vias urbanas de Quitandinha segue a seguinte classificação:

I - Vias Estruturais: formam a estrutura viária principal da cidade, sendo destinadas a receber a maior carga de tráfego, definindo os principais acessos à sede e as principais ligações urbanas;

II - Vias Coletoras: têm a função de receber e distribuir o tráfego das vias locais e alimentar as vias estruturais, bem como complementar as ligações entre os bairros;

III - Vias Marginais: são complementares às rodovias, posicionadas paralelamente ao eixo rodoviário, que possuem como principal função possibilitar o acesso adequado às ocupações lindeiras com segurança, garantindo a fluidez do tráfego nas rodovias;

IV - Vias Locais: têm como função principal o acesso local às propriedades, correspondentes às demais vias do sistema viário urbano.

§ 1º Novas vias poderão ser definidas e classificadas através de Decreto Municipal, de acordo com as categorias indicadas no *caput* deste artigo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão, a urbanização e ordenamento da cidade.

§ 2º Deverão ser respeitadas as faixas de domínio das rodovias BR-116 e PR-511 para que possam ser executadas as Vias Marginais correspondentes, as quais incidem paralelamente aos eixos rodoviários, conferindo acesso à ocupação lindeira e, preferencialmente, permitindo que o tráfego das rodovias continue seu fluxo.

§ 3º A indicação das vias, a definição hierárquica, espacialização, características físicas, dimensões e perfis da Hierarquia Viária Urbana constam nos Anexos V, VI, VII e VIII desta Lei.

Art. 28 As vias a serem implantadas e alargadas deverão obedecer ao disposto no Anexo VII - Tabela das dimensões das vias a serem implantadas, de acordo com a categoria da via.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar, antecipadamente, as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias e as dimensões mínimas, de acordo com as disposições desta Lei e da Lei de Parcelamento do Solo.

Art. 29 As vias existentes que não apresentarem caixa viária compatível com a dimensão estipulada nesta Lei deverão seguir as dimensões mínimas conforme o Anexo VII – Tabela das Dimensões das Vias Urbanas para a adequação dos perfis à caixas de via já existentes.

SEÇÃO III - DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 30 Compete ao Poder Executivo Municipal, através do órgão competente, a implantação de vagas de estacionamentos em espaços públicos de circulação, de modo a garantir o equilíbrio na oferta de estacionamentos públicos e privativos.

§ 1º O estacionamento de veículos em vias públicas não tem prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias, sobretudo no que concerne ao espaço destinado às calçadas e vias cicláveis.

§ 2º São indicadas e prioritárias para o recebimento de vagas de estacionamento público regulamentado as vias coletoras, por concentrarem os estabelecimentos comerciais e de serviços, bem como as áreas próximas de equipamentos públicos.

Art. 31 As vagas de estacionamento em vias urbanas deverão ser demarcadas por faixas laterais e frontais pintadas na caixa de rolamento e dispor minimamente das seguintes dimensões:

I - Vaga convencional para automóveis: 2,10m (dois metros e dez centímetros) de largura e 4,20m (quatro metros e vinte centímetros) de comprimento;

II - Vaga para pessoas com deficiência: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura e 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros) de comprimento;

III - Vaga para motocicletas: 1,00m (um metro) de largura e 2,00m (dois metros) de comprimento;

IV - Vaga para carga e descarga: 3,10m (três metros e dez centímetros) de largura e 8,00m (oito metros) de comprimento.

Art. 32 Os estabelecimentos comerciais e de serviços deverão garantir vagas de estacionamento para seus clientes, sem contar exclusivamente com as vagas dispostas no espaço público, conforme o estabelecido no Código de Obras e Posturas Municipal.

Art. 33 Cabe exclusivamente ao Poder Público Municipal:

I - regulamentar as vagas de estacionamento público;

II - regulamentar a cobrança de taxas para o uso de vagas públicas de estacionamento de veículos;

III - regulamentar as vagas destinadas a portadores de necessidades especiais de locomoção;

IV - regulamentar as vagas destinadas aos taxistas;

V - regulamentar os locais e horários para carga e descarga.

Art. 34 Deverão ser previstas vagas especiais destinadas exclusivamente às pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes e pessoas com crianças de colo até 2 (dois) anos de idade que possam garantir a melhor comodidade aos mesmos.

§ 1º A proporção, dimensão e localização de vagas deverão estar de acordo com as disposições das Resoluções Nº 303/2008 e Nº 304/2008 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), da Lei Estadual Nº 18.047/2014, da Lei Federal Nº 13.146/2015 e demais regulamentações competentes à matéria.

§ 2º A localização das vagas especiais de estacionamento deve ser escolhida tendo em vista a facilidade de acesso aos estabelecimentos, a proximidade com as áreas de maior interesse na localidade, a localização de calçadas e de guias rebaixadas.

Art. 35 O Poder Executivo Municipal deverá prever vagas para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento em quantidade apropriada, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito.

SEÇÃO IV - DA PAVIMENTAÇÃO, MANUTENÇÃO E MELHORIAS VIÁRIAS

Art. 36 A pavimentação, manutenção e melhoria de vias deverão garantir a trafegabilidade viária de veículos, facilitar o escoamento da produção agrícola, evitar a erosão do solo e a degradação do meio ambiente, otimizando os recursos destinados à manutenção das vias e de pontes rurais e urbanas.

Art. 37 São condicionantes para a pavimentação viária e o recebimento de manutenção e implantação de melhorias:

I - estudo de verificação das condições da infraestrutura existente;

II - levantamento das características viárias (extensão, dimensionamento, tipo de pavimento, sentidos de vias, número de pistas, desníveis e presença de estacionamentos);

III - realização de análises de tráfego que orientem os projetos necessários, identificando quais vias são prioritárias para requalificação;

IV - estabelecimento de custos e prazos para as ações e obras de recuperação, manutenção e conservação das vias;

V - ações ordenadas periódicas de patrulhamento das estradas, conforme priorização indicada pela Hierarquia Viária, para adequado escoamento produtivo e circulação no meio rural;

VI - readequação da sinalização viária municipal;

VII - planejamento das obras de pavimentação e manutenção de vias urbanas, incluindo provisão de drenagem.

Parágrafo único. As Vias Estruturais, Coletoras e Estradas Principais são prioritárias, nesta ordem, para o recebimento de pavimentação, manutenção, conservação, reparos e melhorias viárias.

Art. 38 A pavimentação deve ser compatível com a sua hierarquia viária, dimensionamento e volumes de tráfego.

SEÇÃO V - DO CONTROLE DA CIRCULAÇÃO

Art. 39 O Controle da Circulação Viária compete à readequação da sinalização de trânsito, visando a estruturação e o ordenamento da circulação de veículos motorizados, não motorizados e de pessoas no território.

Parágrafo único. As sinalizações de trânsito são um conjunto de sinais de trânsito e de dispositivos de tráfego e de segurança dispostos nas vias públicas, identificados como:

I - sinalização vertical: constituída por placas que regulamentam, advertem ou indicam o uso das vias;

II - sinalização horizontal: composta por linhas, marcações e legendas pintados ou apostos na pista das vias, sendo complementares à sinalização vertical.

Art. 40 As sinalizações horizontais e verticais devem estar em constante processo de análise pelo órgão municipal competente, para que esta desenvolva projetos de controle da circulação adequados à realidade local.

Art. 41 São objetivos principais do controle da circulação viária:

I - a melhoria do fluxo de tráfego regional, municipal, rural e intraurbano;

II - a redução dos conflitos e acidentes nas interseções e cruzamentos críticos da cidade.

Art. 42 São medidas de aperfeiçoamento do controle de circulação e segurança viária:

I - implementar e complementar a sinalização vertical e horizontal nas vias desprovidas de sinalização, sobretudo nas Estradas Principais da hierarquia viária municipal;

II - readequar a sinalização vertical e horizontal em desconformidade com os padrões estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro e pelo Departamento Nacional de Trânsito;

III - registar, monitorar e avaliar as ocorrências de acidentes de trânsito, com dados de localização e frequência, para conformar um banco de dados que identifique causas e permita análises para implementação de medidas corretivas, sobretudo nos locais com altos índices de acidentes de trânsito.

Art. 43 Para o melhor ordenamento da circulação do tráfego de passagem, de pedestres e do transporte escolar no entorno de estabelecimentos de ensino, deverá ser implantada a Operação Escolar, através de sinalização adequada, para mitigar os problemas relacionados ao trânsito em horários de entrada e saída de alunos, e a capacitação dos funcionários das escolas para auxiliar na operação.

Parágrafo único. Caberá à Operação Escolar, monitorar e permitir o embarque e desembarque de alunos de modo seguro nos estabelecimentos de ensino de Quitandinha, com enfoque aos estabelecimentos localizados na sede urbana.

SEÇÃO VI - DO MOBILIÁRIO URBANO

Art. 44 O *mobiliário urbano* é um conjunto de elementos instalados nas calçadas e demais espaços públicos para atender à população, constituídos por duas modalidades:

I - mobiliário de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores do serviço, tais como: lixeiras, bancos de praça, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e assemelhados;

II - mobiliário de usufruto indireto do cidadão, que necessitam de operadores para a concretização da prestação do serviço público, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios e assemelhados.

Art. 45 Para a promoção da *caminhabilidade* integrada à paisagem urbana, os mobiliários urbanos devem ser:

I - padronizados;
II - aprazíveis esteticamente e de clara identificação;
III - elaborados com material resistente e, se possível, de material disponível na região;
IV - de fácil manutenção e conservação.

Art. 46 A implantação e a manutenção dos mobiliários de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, podendo ser prevista a inclusão de painel para exploração publicitária e divulgação de campanhas e eventos públicos, conforme regulamentação constante no Código de Obras e Posturas.

Art. 47 A implantação dos mobiliários da modalidade de usufruto indireto será concedida para a exploração através de processo licitatório, caso seja de interesse do Município de Quitandinha.

CAPÍTULO II - DOS MODAIS ATIVOS

Art. 48 Os modais ativos são caracterizados pelo deslocamento de pedestres e ciclistas, em calçadas e vias cicláveis, sendo prioritários em relação aos demais meios de transporte.

Art. 49 Fica estabelecida a *acessibilidade universal* como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações públicas, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou portadora de mobilidade reduzida, como um tema transversal a todos os componentes do sistema de mobilidade municipal, segundo às normas da NBR 9050 e à legislação federal e estadual aplicável, no que tange à acessibilidade.

SEÇÃO I - DOS PEDESTRES

Art. 50 A *circulação* de pedestres é prioritária em relação aos demais modos de transporte, devendo ser estruturada e compatibilizada com a classificação e hierarquização do sistema viário, conforme regulamentação das Seções I e II, Capítulo I, Título III desta Lei.

Art. 51 O planejamento da mobilidade e os investimentos em infraestrutura urbana para a circulação de pedestres deve priorizar as necessidades daqueles que apresentam alguma dificuldade de locomoção, contribuindo com seu deslocamento e qualidade de vida, sendo o acesso universal aos espaços públicos um direito fundamental ao exercício da cidadania.

Art. 52 A calçada divide-se em 3 (três) faixas de diferentes destinações, sendo:

I - faixa de serviço: destinada a abrigar mobiliário urbano e arborização, ladeada ao meio fio;

II - faixa de passeio (ou faixa livre): destinada à circulação de pedestres, deve ser livre de obstáculos ou quaisquer outras interferências;

III - faixa de acesso: localizada rente ao alinhamento predial, consiste no espaço de passagem da área pública para o lote.

Art. 53 As calçadas devem atender aos seguintes requisitos:

I - acessibilidade nas esquinas, de acordo com a legislação vigente e as Normas Técnicas Brasileiras;

II - largura adequada conforme as dimensões mínimas estipuladas nesta Lei;

III - piso liso e antiderrapante, com declividade transversal de, no máximo, 3% (três por cento) e sem obstáculos na faixa livre.

§ 1º O dimensionamento das calçadas a construir e das calçadas existentes a serem adequadas estão contidas no Anexo VII desta Lei.

§ 2º Os revestimentos adequados às calçadas estão contidos no Código de Obras e Posturas do Município de Quitandinha.

Art. 54 Cabe ao Poder Público a fiscalização da construção e da conservação das calçadas, no qual a responsabilidade é dos proprietários dos terrenos.

SEÇÃO II - DOS CICLISTAS

Art. 55 O Poder Público Municipal deve promover o transporte por bicicleta, por meio da adoção do Sistema Cicloviário Municipal e da promoção de campanhas públicas, especialmente para os deslocamentos cotidianos de curtas e médias distâncias, integrados aos demais modos de transporte.

Art. 56 As campanhas deverão fomentar a utilização das áreas próprias para os deslocamentos em bicicleta, de maneira segura, promovendo a maior utilização deste modo.

Art. 57 Compõe o Sistema Cicloviário Municipal:

I - Ciclofaixas: via ciclável contígua à faixa de rolamento, com sinalização exclusiva;

II - Ciclovias: via ciclável segregada para ciclistas, podendo ser compartilhada com pedestres e com sinalização exclusiva;

III - Ciclorrotas: via compartilhada entre veículos motorizados e ciclistas, com sinalização exclusiva.

Art. 58 A implementação do Sistema Cicloviário será realizada em regime contínuo e atenderá aos parâmetros e dimensionamentos estabelecidos nos Anexos VII, VIII e IX desta Lei.

CAPÍTULO III - DOS MODAIS MOTORIZADOS

SEÇÃO I - DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 59 O transporte de cargas, também conhecido como transporte de bens, mercadorias e serviços, circulará em área urbana, preferencialmente fora de horários de grande circulação dos demais modais motorizados, a fim de evitar conflitos com o trânsito local.

Art. 60 Cabe ao Poder Executivo Municipal regulamentar e fiscalizar o transporte de cargas, de modo a compatibilizar a circulação de veículos à capacidade estrutural e funcional das vias urbanas e rurais, através da implantação de estacionamentos de carga e descarga e rotas preferenciais para a circulação de veículos pesados acima de 1,8 toneladas.

§ 1º A melhoria e a manutenção das vias rurais e urbanas que compõe as rotas do transporte de cargas é prioritária, com pavimentação compatível com o suporte de cargas e o fluxo de maior porte, bem como a melhoria das pontes que pertencem a essas vias - podendo ser

executadas em parceria entre o Município de Quitandinha e os municípios vizinhos que compartilham dessas infraestruturas.

§ 2º A provisão de estacionamentos de carga e descarga deve considerar a largura da via, o sentido do tráfego e a localização dos centros comerciais e de serviços, com prioridade para supermercados, lojas de varejo, entre outros.

§ 3º A rota prioritária ao transporte de cargas será equipada de sinalização específica nas vias, para orientação e restrição da circulação de veículos.

§ 4º As vias urbanas que fazem parte da rota prioritária ao transporte de cargas são:

I - Avenida Eleutério Fernandes de Andrade;
II - Rua Germano Czec;
III - Rua José de Sá Ribas;
IV - Rua do Expedicionário;
V - Rua Pedro Zolner;
VI - Rua Otávio José Kuss;
VII - Prolongamento da Rua José de Sá Ribas;
VIII - Rua Sete;
IX - Avenida Altair Kérico;
X - Avenida Antenor Massaneiro.

SEÇÃO II - DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

Art. 61 O transporte público coletivo no Município de Quitandinha, caracteriza-se como um serviço público de caráter essencial pela Constituição Federal, devendo ser competitivo e atrativo frente ao transporte individual e integrado sistemicamente aos demais meios de transporte.

Art. 62 O Sistema Integrado de Transporte caracteriza-se pela viabilidade de conexão entre o transporte público coletivo, a rede cicloviária e o serviço de táxi com acessibilidade universal para que a população tenha opções de escolha e maior facilidade de circulação, através do estabelecimento de pontos de integração intermodal nas principais localidades, com disponibilidade de informações relacionados ao transporte público.

Art. 63 Os itinerários das linhas de ônibus do transporte público coletivo deverão ser readequados e ofertadas de acordo com a demanda e as necessidades locais, buscando trajetos mais diretos das localidades rurais em direção às Estradas Principais e à sede urbana.

Art. 64 Constituem princípios e ações prioritárias a serem estruturadas, planejadas e regulamentadas pelo órgão municipal competente da Prefeitura Municipal, para a melhoria do desempenho das linhas que compõe o transporte público coletivo:

I - redução do tempo de deslocamento e de espera do transporte público coletivo;

II - ampliação das possibilidades de circulação no território municipal;

III - adequação da demanda de passageiros com a capacidade do veículo;

IV - definição da localização dos pontos de embarque e desembarque da população;

V - substituição gradativa da frota de ônibus por veículos mais novos e com tecnologias menos poluentes, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

VI - implantação de uma política tarifária unitária, voltada a proporcionar maior inclusão social;

VII - estruturação de um processo municipal de controle, monitoramento, avaliação e fiscalização da prestação do serviço de transporte público, com a utilização de indicadores para a verificação quanto à frequência do serviço, regularidade das linhas, pontualidade, itinerários, condições de circulação nas vias, segurança dos passageiros, capacitação de condutores, idade e condições da frota veicular em circulação.

Parágrafo único. Na definição e execução das ações de melhoria do desempenho das linhas de ônibus e da prestação do serviço de transporte público coletivo de Quitandinha deverá participar o Comitê do Plano de Mobilidade e o Conselho de Desenvolvimento e de Planejamento Municipal.

Art. 65 O transporte público coletivo deve ser gerenciado pelo órgão competente da Prefeitura Municipal, podendo ser operado por empresa privada, selecionada e contratada através de processo licitatório, com regulamentação municipal específica.

Parágrafo único. A regulamentação municipal específica para a operação do transporte público coletivo estabelecerá o processo licitatório de contratação da concessão do serviço e as premissas necessárias para sua prestação, prevendo:

I - Descrição do serviço municipal de transporte coletivo: forma do regime prestado e competências;

II - Diretrizes de atendimento aos princípios fundamentais, como: universalidade de acesso, modicidade tarifária, eficiência e qualidade do transporte, integração aos meios de transporte e políticas urbanas, economicidade, publicidade e participação popular;

III - Organização, planejamento e formas de prestação, gestão e fiscalização do serviço, em concordância com o Estatuto da Cidade, a Lei Nacional da Política da Mobilidade, o Plano Diretor Municipal e demais legislações complementares;

IV - Orientações para a formatação dos contratos de concessão (ou permissão), por meio de licitação pública e orientações quanto à apresentação do projeto para a concorrência, contendo as características e o detalhamento da operação, com a planilha tarifária de remuneração do particular, despesas fixas e variáveis índices de consumo.

SEÇÃO III - DO TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 66 O transporte escolar é o serviço público ou privado destinado à locomoção dos alunos em idade pré-escolar à graduação, com a oferta de viagens de entrada e saída entre suas residências e os estabelecimentos de ensino, cujo atendimento abrange as áreas urbana e rural de Quitandinha.

Art. 67 A prestação do serviço de transporte escolar está sujeita às exigências do Código de Trânsito Brasileiro e do Programa Estadual de Transporte Escolar (PETE) da Secretaria de Estado de Educação, conforme a Resolução Nº 777/2013, referentes às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto.

Art. 68 O transporte escolar privado deve ser reestruturado, equipado e gerenciado pelo órgão competente do Poder Executivo Municipal, operado por pessoa física ou jurídica, segundo processo licitatório, por concessão ou permissão.

Art. 69 O transporte escolar de caráter público, quando não executado diretamente pelo Poder Executivo Municipal, poderá ser terceirizado mediante processo licitatório.

SEÇÃO IV - DO TRANSPORTE DE TÁXI

Art. 70 A prestação do serviço público de táxi, identificado como transporte individual de passageiros em automóvel de aluguel, constitui um serviço de utilidade pública e, pela destinação única, não está sujeito à delimitação de itinerário.

Art. 71 O transporte público por táxi deverá ser estruturado, equipado e gerenciado pelo Poder Executivo Municipal e operado por pessoas físicas ou jurídicas, segundo processo licitatório, por concessão ou permissão.

Art. 72 Cabe ao Poder Executivo Municipal a revisão de localização, vagas e redimensionamento dos pontos de táxi, contemplando a previsão de vagas para taxistas nas principais localidades rurais do Município de Quitandinha, vinculados aos pontos de integração intermodal, conforme exposto na Seção II, Capítulo III, Título III desta Lei.

Art. 73 As frotas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O Poder Executivo Municipal é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo.

SEÇÃO V - DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

Art. 74 O transporte individual motorizado caracteriza-se pelo deslocamento de pessoas por veículo particular, automóvel ou motocicleta, não sendo este modal prioritário sobre quaisquer outros.

Art. 75 Para o transporte individual, a infraestrutura viária deve ser adequada, prevendo equipamentos de controle operacional e de segurança, segundo as prioridades estabelecidas.

TÍTULO IIII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 76 Esta Lei foi elaborada a partir de análises técnicas e comunitárias, contando com a participação dos servidores municipais e da população de Quitandinha. Qualquer proposta de alteração desta Lei deverá ser avaliada pelos técnicos do Município, pelo Conselho de Desenvolvimento e Planejamento Municipal e pela população através de audiências públicas ou eventos similares que garantam ampla participação.

Art. 77 O conteúdo do Plano de Mobilidade deverá ser avaliado periodicamente através da elaboração de um relatório de monitoramento, controle e avaliação bianual da implementação do Plano, de suas ações estratégicas indicadas pelo Plano de Ação e Investimentos (PAI).

Art. 78 A presente Lei e todo o conteúdo pertinente ao Plano de Mobilidade deverá ser revisto e atualizado em um prazo máximo de 10 (dez) anos, contados a partir da data de publicação no Diário Oficial do Município, podendo ser revisto anteriormente a essa data a critério do órgão municipal competente, em caso de novos fatores que causem possíveis impactos significativos sobre o sistema de mobilidade municipal.

Parágrafo único. O processo de revisão do Plano de Mobilidade de Quitandinha incluirá ampla e democrática participação da sociedade, sendo necessária a análise da situação do sistema municipal de mobilidade em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município.

Art. 79 Ficam revogadas as leis municipais Nº 701/2007, Nº 810/2009 e demais disposições em contrário.

Art. 80 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Edifício da Prefeitura Municipal de Quitandinha.

17 de setembro de 2019

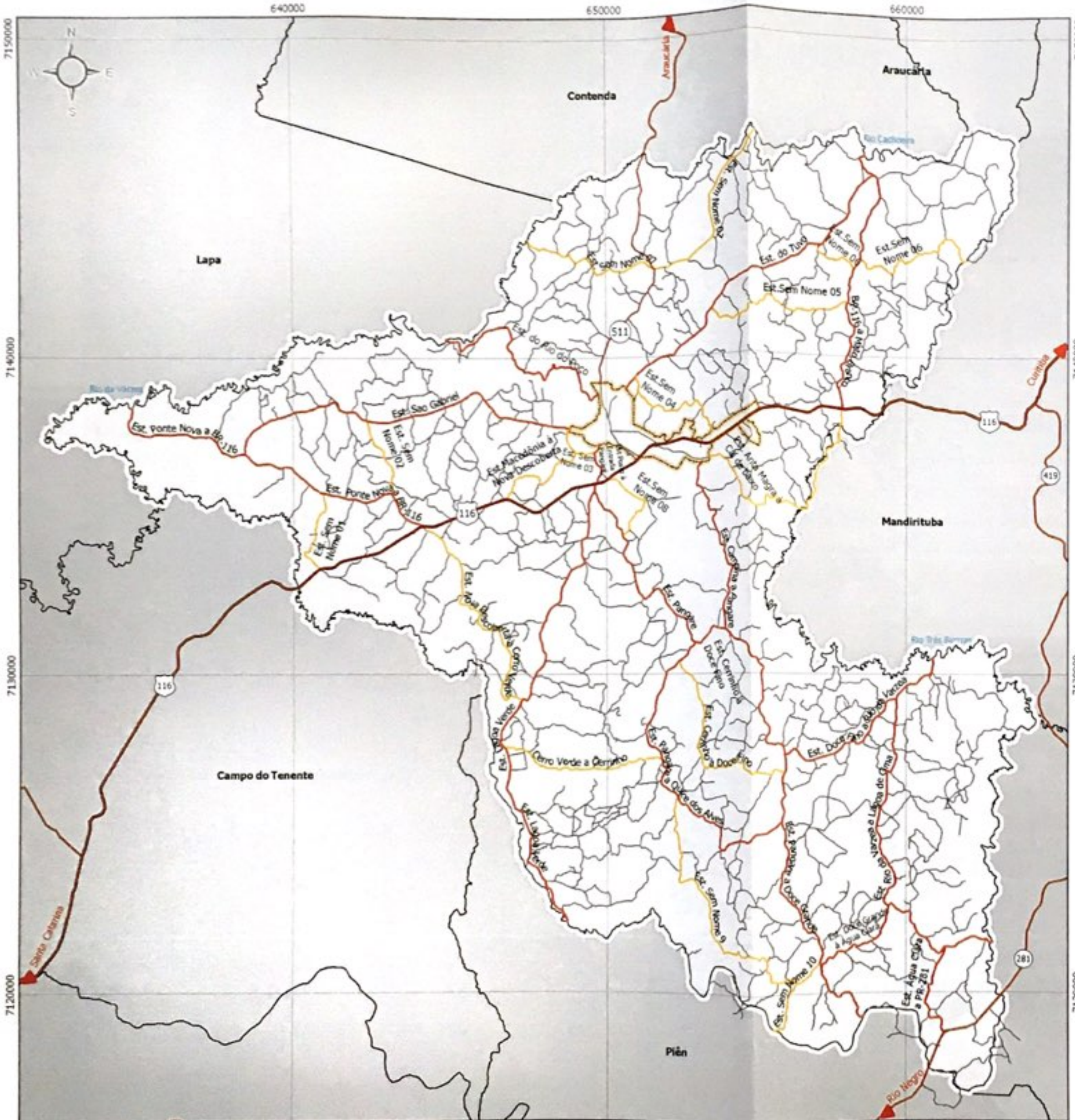
MARIA JULIA SOCEK WOJCIK
Prefeita Municipal

ANEXO I - QUADRO DAS ESTRADAS DA HIERARQUIA VIÁRIA RURAL

Relação das Estradas da Hierarquia Viária Rural			
Hierarquia Viária	**Nome da via**	**Trecho**	
Estrada Principal	Estrada Água Clara de Baixo à Rodovia Estadual PR-281	Estrada Rio da Várzea à comunidade de Lagoa de Cima	Rodovia Estadual PR-281
	Estrada Campina à Pangaré	Prolongamento da Rua José de Sá Ribas	Estrada Pangaré à Doce Grande
	Estrada do Rio do Poço	Rua Germano Czek	Rio do Pó
	Estrada do Turvo	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade	Estrada Rodovia Federal BR-116 à Mato Branco
	Estrada do Pangaré	Rodovia Federal BR-116	Estrada Campina à Pangaré
	Estrada Doce Fino à Rio da Várzea	Estrada Pangaré à Doce Grande	Estrada Rio da Várzea à Lagoa de Cima
	Estrada Doce Grande à Água Clara	Estrada Pangaré à Doce Grande	Estrada Rio da Várzea à Lagoa de Cima
	Estrada Lagoa Verde	Estrada do Pangaré	Rio Vermelhinho
	Estrada Pangaré à Doce Grande	Estrada Campina à Pangaré	Rio Piên
	Estrada Pangaré à Quicé dos Alves	Estrada do Pangaré	Estrada Pangaré à Doce Grande
	Estrada Ponte Nova à Rodovia Federal BR-116	Rodovia Federal BR-116	Rio da Várzea
	Estrada Posto à Entrada Pangaré	Rua Otávio José Kuss	Rodovia Federal BR-116
	Estrada Rio da Várzea à Lagoa de Cima	Estrada Doce Fino à Rio da Várzea	Rio Três Barras
	Estrada Rodovia Federal BR-116 à Mato Branco	Rodovia Federal BR-116	Rio Cachoeira
	Estrada São Gabriel	Rua Pedro Zolner	Estrada Ponte Nova à Rodovia Federal BR-116
Estrada Secundária	Estrada Anta Magra a Cai de Baixo	Prolongamento Rua José de Sá Ribas	Rodovia Federal BR-116
	Estrada Cerrinho à Doce Fino	Estrada Pangaré à Quicé dos Alves	Estrada Pangaré à Doce Grande
	Estrada Cerro Verde à Cerrinho	Estrada Lagoa Verde	Estrada Pangaré à Quicé dos Alves
	Estrada Macedônia à	Estrada São Gabriel	Rodovia Federal BR-

Relação das Estradas da Hierarquia Viária Rural			
Hierarquia Viária	**Nome da via**	**Trecho**	
	Nova Descoberta		116
	Estrada Nova Descoberta à Cerro Verde	Rodovia Federal BR-116	Estrada Lagoa Verde
	Estrada Sem Nome 01	Estrada Ponte Nova à Rodovia Federal BR-116	Rodovia Federal BR-116
	Estrada Sem Nome 02	Estrada São Gabriel	Estrada Ponte Nova à Rodovia Federal BR-116
	Estrada Sem Nome 03	Estrada Posto à Entrada Pangaré	Estrada Secundária Sem Nome 03
	Estrada Sem Nome 04	Estrada do Turvo	Rua Antenor Massaneiro
	Estrada Sem Nome 05	Estrada do Turvo	Estrada Rodovia Federal BR-116 à Mato Branco
	Estrada Sem Nome 06	Estrada do Turvo	Rio Caí
	Estrada Sem Nome 07	Rio do Pó	Rio Cachoeira
	Estrada Sem Nome 08	Rodovia Federal BR-116	Estrada Pangaré
	Estrada Sem Nome 09	Estrada Pangaré à Quicé dos Alves	Estrada Secundária Sem Nome 10
	Estrada Sem Nome 10	Estrada Pangaré à Doce Grande	Limite entre Municípios de Quitandinha e Piên
Estrada Local	Demais estradas municipais		

ANEXO II - MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA RURAL



LEGENDA

Hierarquia Viária Rural

- Estrada Principal
- Estrada Secundária
- Estrada de Acesso Local

CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Vias urbanas
- Rodovia Federal
- Rodovia Estadual
- Perímetro Urbano
- Limite Municipal de Quitandinha
- Limites Municipais do Paraná

Fonte: COPEL (1998), Prefeitura Municipal de Quitandinha (2018), Paranacidade (2017).

ESCALA 1:130.000

2.5 0 5 7.5 10 km

Coordenadas Geográficas | South America | Datum SIRGAS2000 | MC 51°W

HIERARQUIA VIÁRIA RURAL

ANEXO II

funpar

Fundação da Universidade Federal do Paraná

PLANOS INTEGRADOS DE QUITANDINHA

ANEXO III - TABELA DAS DIMENSÕES DAS VIAS RURAIS

DIMENSÕES MÍNIMAS DAS VIAS RURAIS (m)							
HIERAQUIA VIÁRIA	FAIXA NÃO EDIFICÁVEL (*)	LARGURA TOTAL	NÚMERO FAIXAS DE ROLAMENTO	LARGURA FAIXAS DE ROLAMENTO	LARGURA ACOSTAMENTO	FAIXA COMPARTILHADA ENTRE PEDESTRE E CICLISTA	FAIXA SERVIÇO
ESTRADA PRINCIPAL	10,00 m	20,00 m	4	2 x 3,50 m 2 x 3,00 m	2 x 2,00 m	2,00 m	1,00 m
ESTRADA SECUNDÁRIA	10,00 m	14,00 m	2	2 x 3,50 m	2 x 2,00 m	2,00 m	1,00 m
ESTRADA DE ACESSO LOCAL	10,00 m	11,00 m	2	2 x 3,00 m	1 x 2,00 m	2,00 m	1,00 m

OBSERVAÇÕES:

(*) A largura das estradas existentes deverá ser alargada progressivamente, caso não possuam a dimensão mínima estipulada.

ANEXO IV - PERFIS DAS VIAS RURAIS

Figura 1: Perfil viário padrão de Estrada Principal.

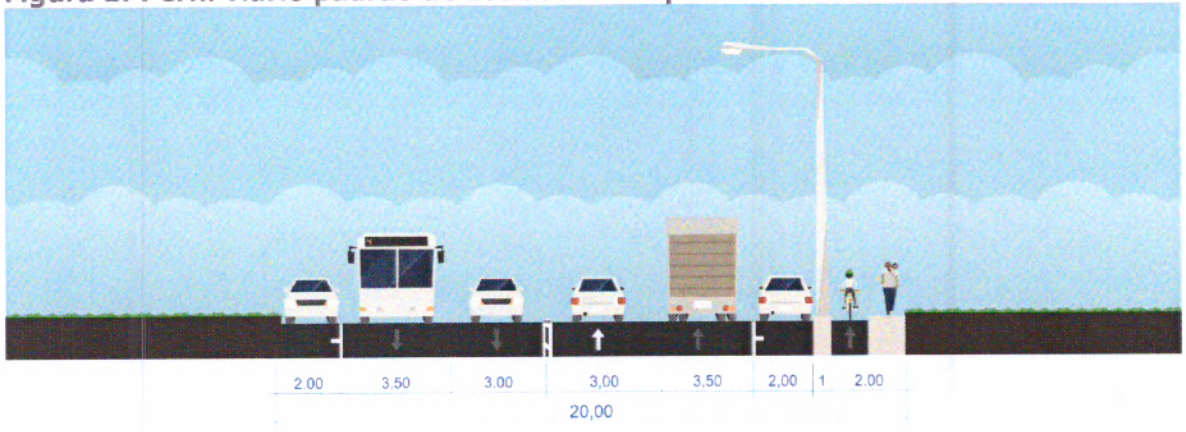


Figura 2: Perfil viário padrão de Estrada Secundária.

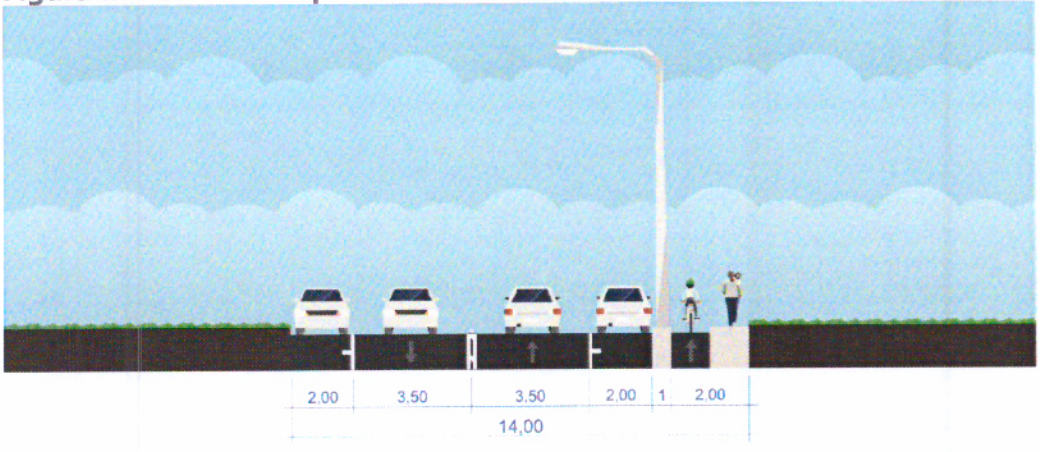
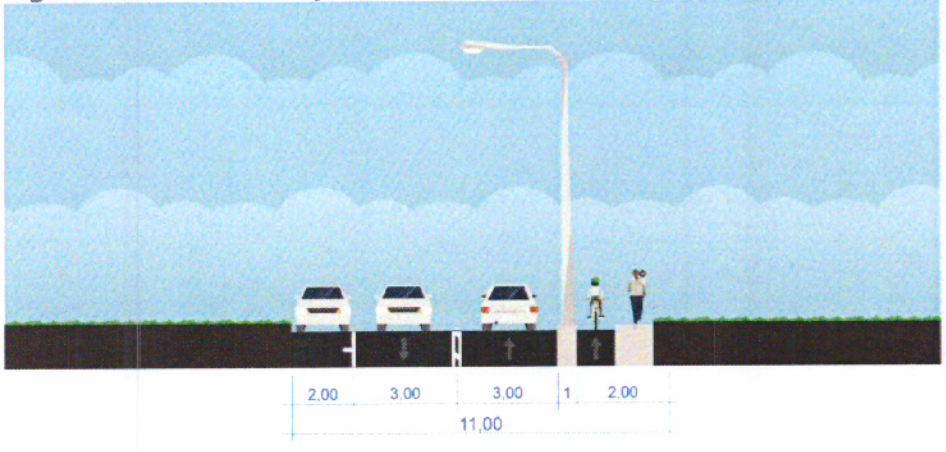


Figura 3: Perfil viário padrão de Estrada de acesso local.

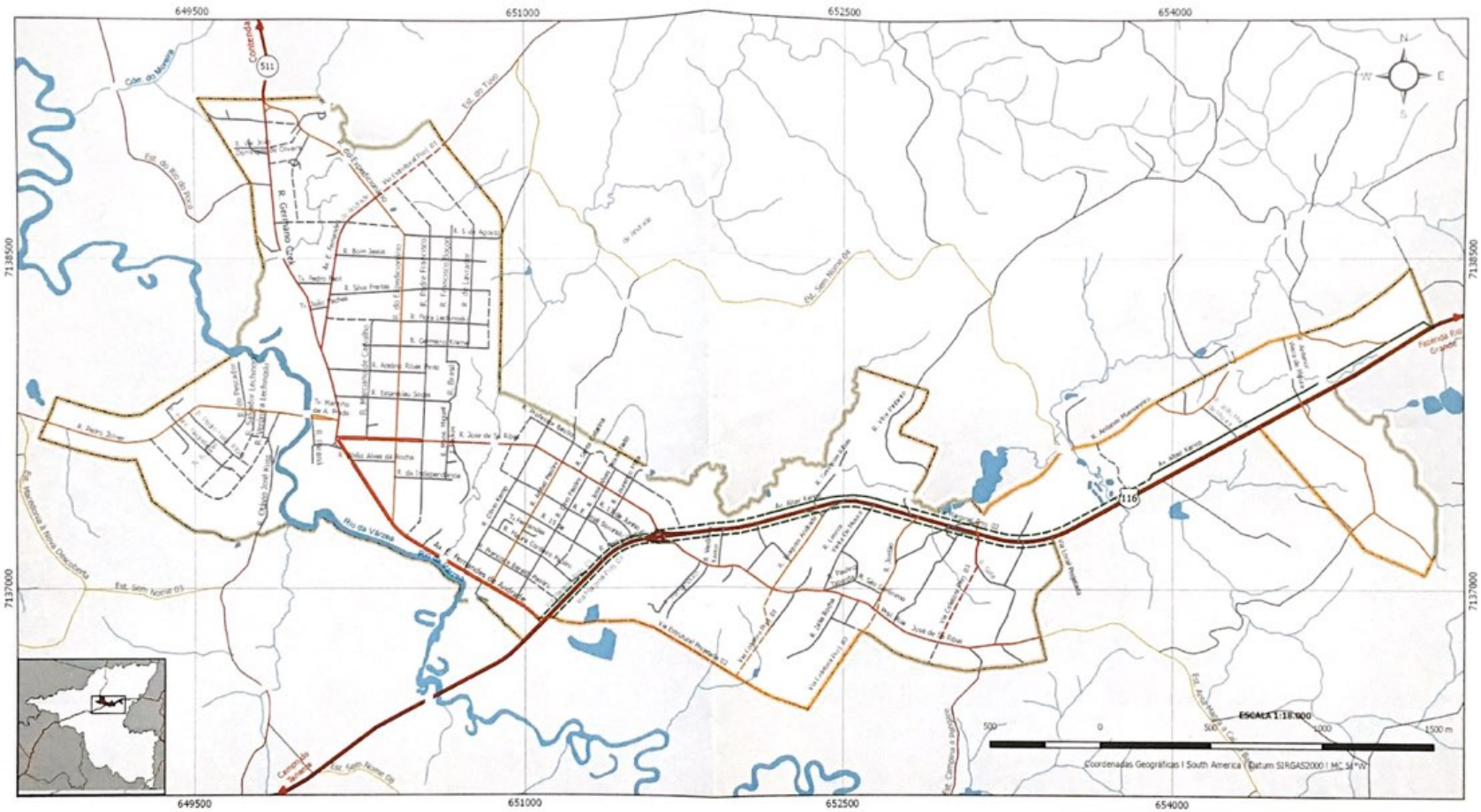


ANEXO V - QUADRO DAS VIAS DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

Relação das Vias da Hierarquia Viária Urbana			
Hierarquia	**Nome da via**	**Trecho**	
Via Estrutural	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade	Rodovia Federal BR-116	Rua do Expedicionário
	Rua Germano Czek	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade	Rua do Expedicionário
	Rua José de Sá Ribas	Rodovia Federal BR-116	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade
	Rua Sete	Via Estrutural Projetada 03	Rodovia Federal BR-116
	Prolongamento Rua José de Sá Ribas	Rodovia Federal BR-116	Estrada Anta Magra a Caí de Baixo
	Via Estrutural Projetada 01	Rua do Expedicionário	Estrada do Turvo
	Via Estrutural Projetada 02	Rodovia Federal BR-116	Via Coletora Projetada 02
	Via Estrutural Projetada 03	Prolongamento Rua José de Sá Ribas	Rua Sete
Via Coletora	Rua Aníbal Paolini	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade	Rua José de Sá Ribas
	Rua Antenor Massaneiro	Avenida Altair Kérico	Avenida Altair Kérico
	Rua do Expedicionário	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade	Rua Germano Czek
	Rua Joaquim Andrade	Rodovia Federal BR-116	Prolongamento Rua José de Sá Ribas
	Rua Jordão	Rodovia Federal BR-116	Prolongamento Rua José de Sá Ribas
	Rua Pedro Zolner	Travessa Marinho de Almeida Prado	Estrada São Gabriel
	Travessa Marinho de Almeida Prado	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade	Rua Pedro Zolner
	Via Coletora Projetada 01	Via Estrutural Projetada 02	Rua Joaquim Andrade
	Via Coletora Projetada 02	Via Estrutural Projetada 02	Rua Jordão
Via Marginal	Avenida Altair Kérico	Via Marginal Projetada 01	Via Marginal Projetada 02
	Avenida Altair Kérico	Via Marginal Projetada 02	Rodovia Federal BR-116

Relação das Vias da Hierarquia Viária Urbana			
Hierarquia	**Nome da via**	**Trecho**	
	Via Marginal Projetada 01	Avenida Eleutério Fernandes de Andrade	Avenida Altair Kérico
	Via Marginal Projetada 02	Avenida Altair Kérico	Avenida Altair Kérico
	Via Marginal Projetada 03	Via Estrutural Projetada 02	Via Local Projetada
Via Local	Demais vias urbanas		

ANEXO VI - MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA



LEGENDA

Hierarquia Viária Urbana

- Via Estrutural
- Via Estrutural Projetada
- Via Coletora
- Via Coletora Projetada
- Via Marginal
- Via Marginal Projetada
- Via Local
- Via Local Projetada

Hierarquia Viária Rural

- Estrada Principal
- Estrada Secundária
- Estrada de Acesso Local

CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Pontes
- Rodovia Federal
- Rodovia Estadual
- Hidrografia
- Massas d'água
- Perímetro Urbano

Fonte: COPEL (1998), Prefeitura Municipal de Quitandinha (2018), Paranacidade (2017).

HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

ANEXO VI

Contratante

Execução

Funpar
Fundação da Universidade Federal do Paraná

PLANOS INTEGRADOS DE QUITANDINHA

ANEXO VII - TABELA DAS DIMENSÕES DAS VIAS URBANAS

DIMENSÕES MÍNIMAS PARA VIAS URBANAS E CALÇADAS A IMPLANTAR OU A ALARGAR										
HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA DA VIA (m)	LARGURA DO LEITO CARROÇÁVEL (m)					LARGURA DA CALÇADA (m)			
		FAIXAS DE ROLAMENTO		VAGA DE ESTACIONAMENTO	CANTEIRO CENTRAL	CICLOFAIXA OU CICLOVIA (*)	TOTAL (m)	PASSEIO	FAIXA DE SERVIÇO	FAIXA DE ACESSO
		NÚMERO	LARGURA (m)							
VIA ESTRUTURAL	22,00	4	2 x 3,00 2 x 2,80	-	1,00	2 x 1,20	2 x 3,50	2,00	1,00	0,50
VIA COLETORA	18,00	2	2 x 3,00	2 x 2,10	-	1 x 1,80	2 x 3,00	1,50	0,80	0,70
VIA MARGINAL	15,00	2	2 x 3,50	-	-	2,50	1 x 3,00	1,50	0,80	0,70
							1 x 2,50	1,50	1,00	-
VIA LOCAL	12,00	2	2 x 3,00	-	-	-	2 x 3,00	1,50	0,80	0,70

OBSERVAÇÕES:

(*) A ciclovia ou ciclofaixa deverá ser considerada caso a via esteja inclusa ao Sistema Cicloviário Municipal, conforme o Mapa no Anexo IX desta Lei.

DIMENSÕES MÍNIMAS PARA VIAS URBANAS E CALÇADAS EXISTENTES A SEREM ADEQUADAS										
HIERARQUIA VIÁRIA	CAIXA DA VIA (m)	LARGURA DO LEITO CARROÇÁVEL (m)					LARGURA DA CALÇADA (m)			
		FAIXAS DE ROLAMENTO		VAGA DE ESTACIONAMENTO	CANTEIRO CENTRAL	CICLOFAIXA OU CICLOVIA	TOTAL	PASSEIO	FAIXA DE SERVIÇO	FAIXA DE ACESSO
		NÚMERO	LARGURA m)							
VIA	16,60	4	2 x 3,00	-	0,80	2 x 1,00	2 x 2,50	1,50	1,00	-

ESTRUTURAL	-21,50 (*)		2 x 2,80							
VIA COLETORA	10,00 - 16,00 (*)	2	2 x 3,00	2 x 2,10	-	1 x 1,80	2 x 2,00	1,20	0,80	-
VIA LOCAL	9,00	2	2 x 2,50	-	-	-	2 x 2,00	1,20	0,80	-

OBSERVAÇÕES:

(*) Para adequação da caixa viária, os estacionamentos e o canteiro central poderão ser suprimidos e as ciclofaixas ou ciclovias transformadas em ciclorrotas.

ANEXO VIII - PERFIS DAS VIAS URBANAS

Figura 4: Perfil viário padrão de Via Estrutural a implantar.

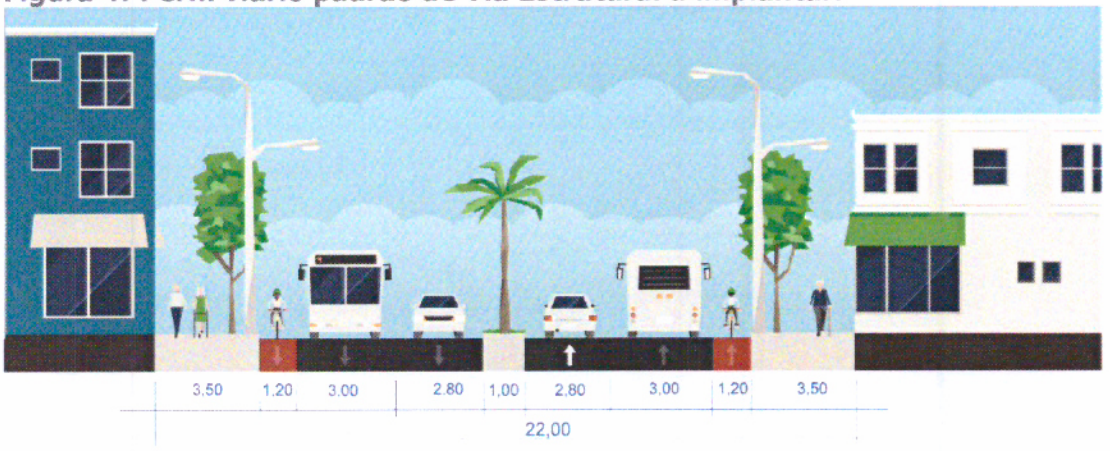


Figura 5: Perfil viário padrão de Via Estrutural a adequar.

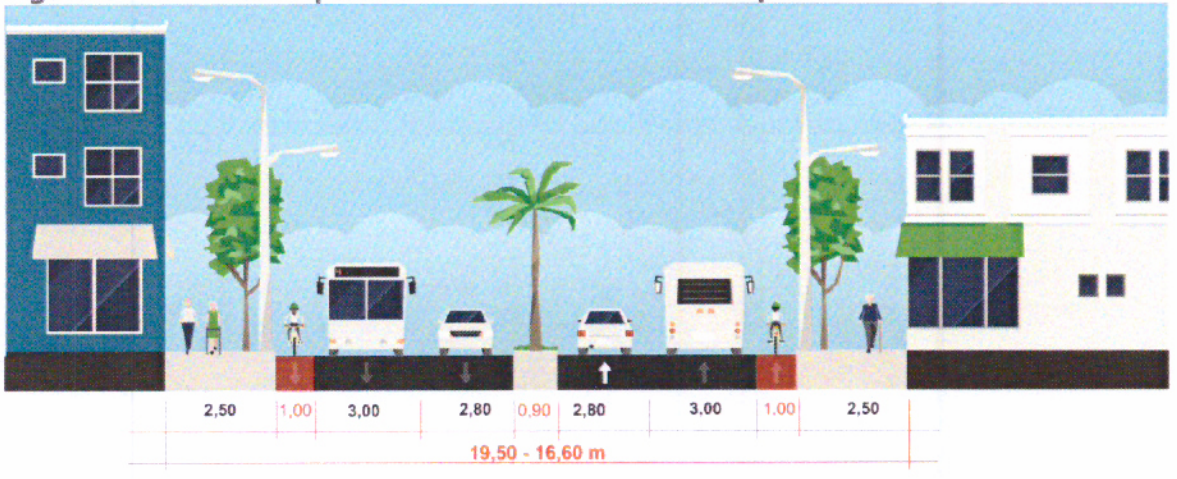


Figura 6: Perfil viário padrão de Via Coletora a implantar.

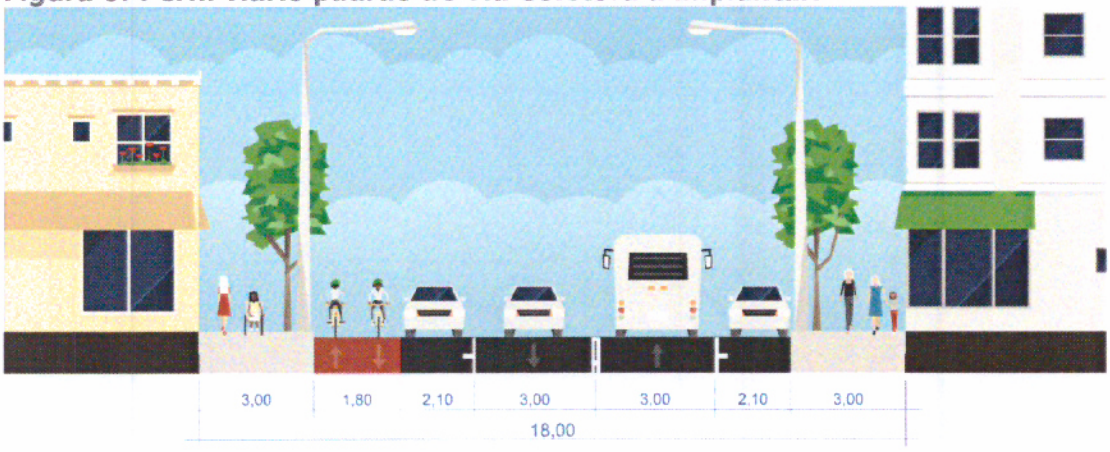


Figura 7: Perfil viário padrão de Via Coletora a adequar.

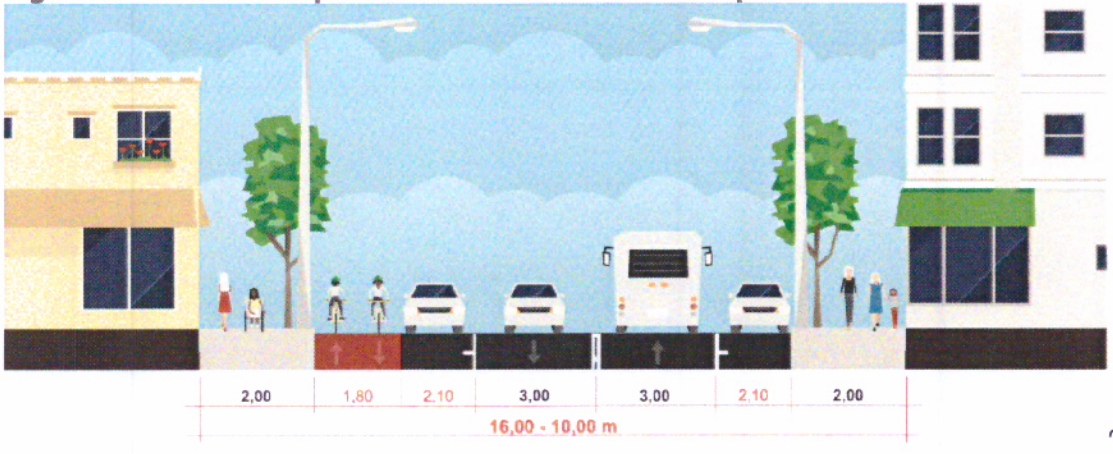


Figura 8: Perfil viário padrão de Via Marginal a implantar.

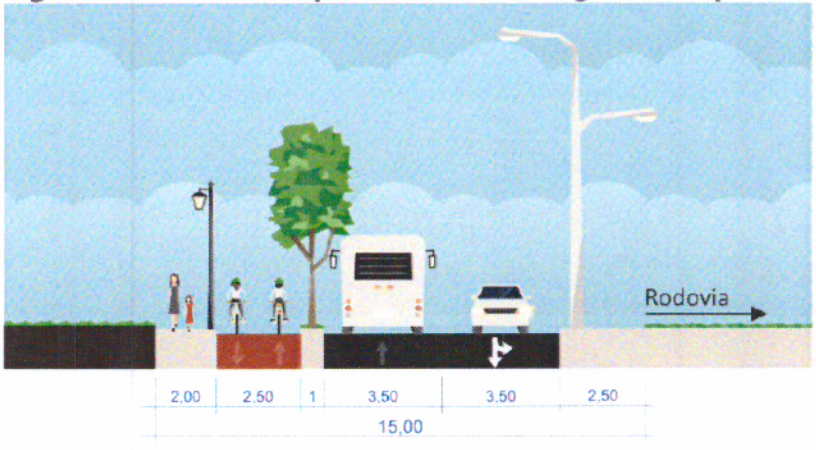


Figura 9: Perfil viário padrão de Via Local a implantar.

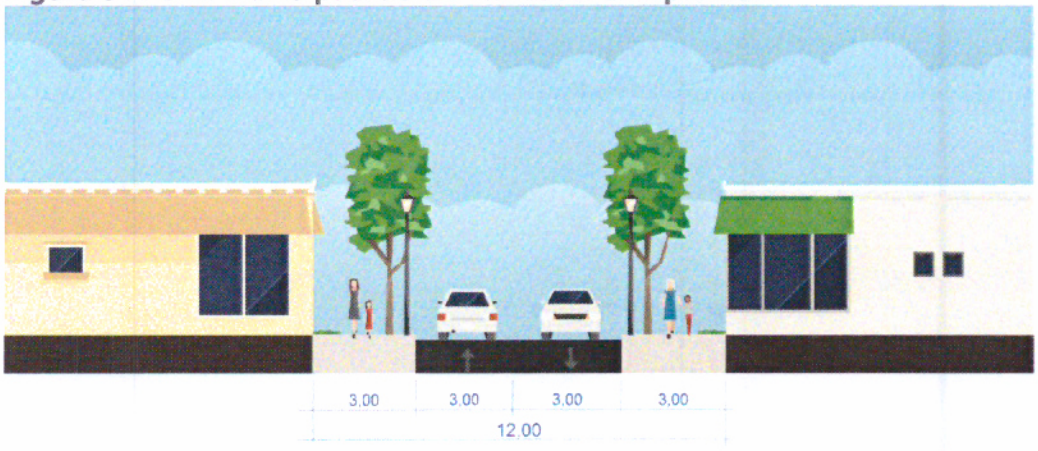
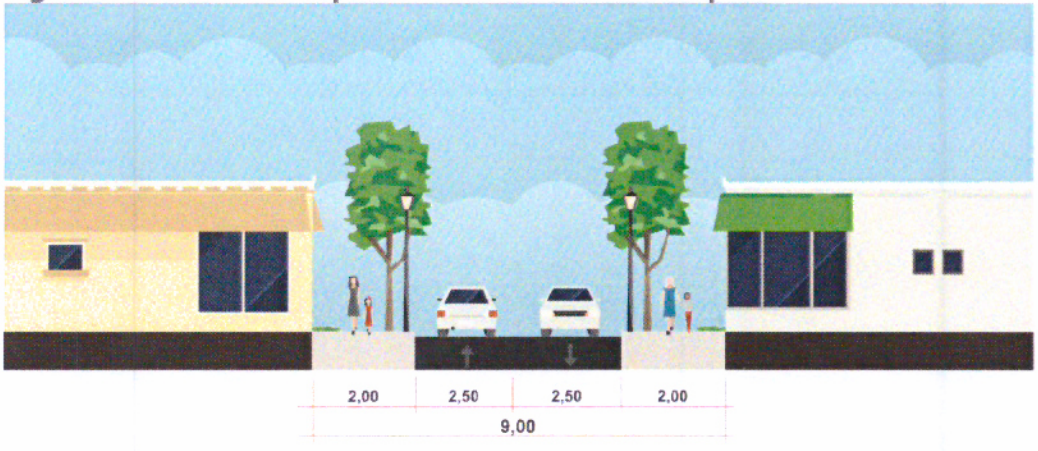
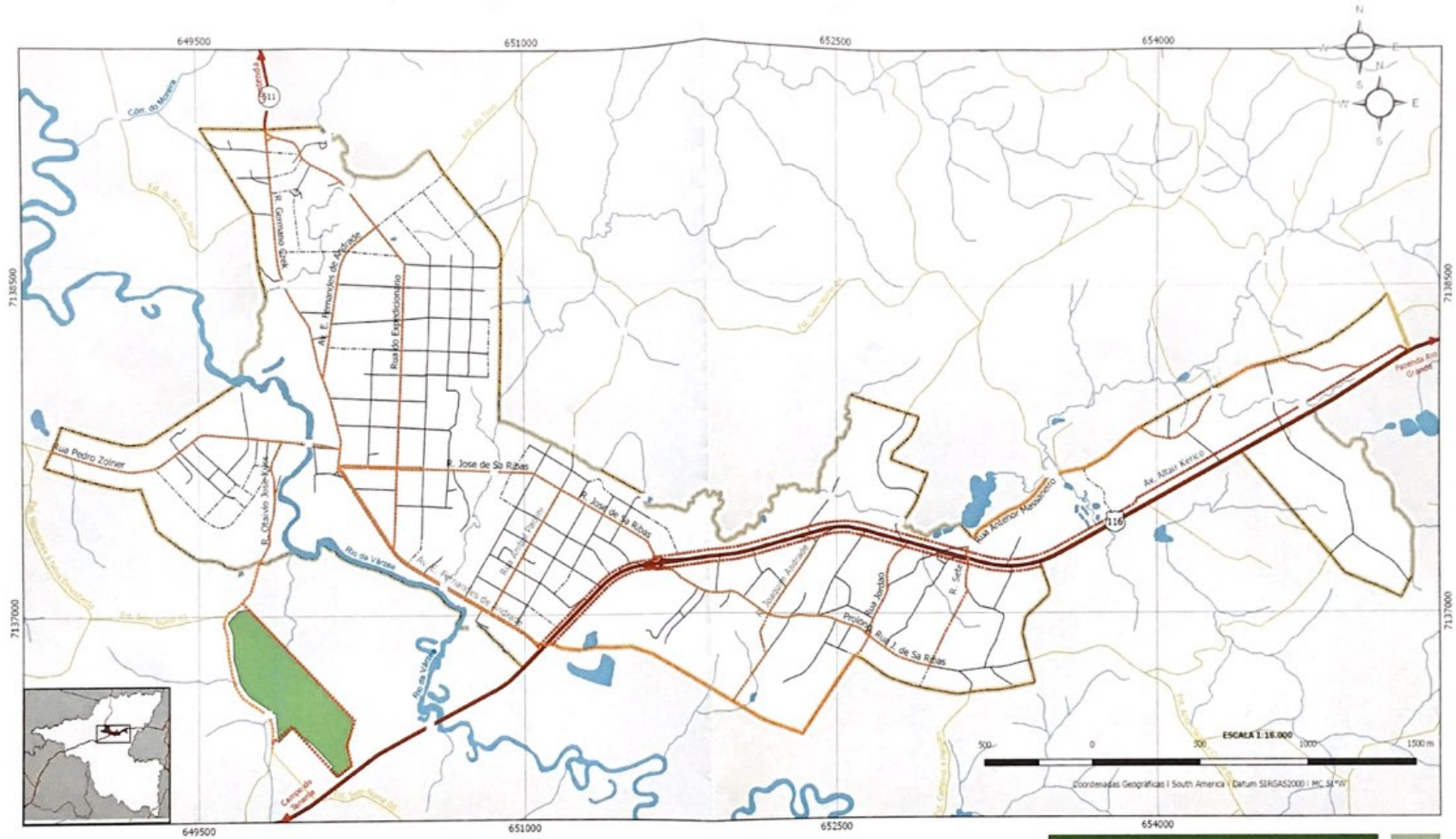


Figura 10: Perfil viário padrão de Via Local a adequar.



ANEXO IX - MAPA DO SISTEMA CICLOVIÁRIO



LEGENDA

Sistema Cicloviário

- Ciclovia
- Ciclofaixa

CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Pontes
- Rodovia Federal
- Rodovia Estadual
- Estradas
- Vias Urbanas
- Vias Urbanas Projetadas
- Hidrografia
- Massas d'água
- Parque Ambiental
- Perimetro Urbano

Fonte: COPEL (1998), Prefeitura Municipal de Quitandinha (2018), Paranacidade (2017).

SISTEMA CICLOVIÁRIO

ANEXO IX

Contratante

Execução

funpar
Fundação da Universidade Federal do Paraná

PLANOS INTEGRADOS DE QUITANDINHA