

# PLANO DE MOBILIDADE DE CAMBARÁ - PR

**ATA 1 RELATÓRIO DAS OFICINAS TÉCNICAS  
24/05/2023**

**JUNHO 2023**

No dia 24 de maio de 2023 (quarta-feira), realizou-se a 1ª Oficina Técnica do Plano de Mobilidade do Município de Cambara, em que se discute o Plano de Trânsito e Circulação do Sistema Viário, Transporte Público e Transporte Não-autorizado.

Questiona-se inicialmente sobre os transportes individuais, como o táxi e o mototáxi, seguindo a lei vigente criada no ano 2000 pelo município de Cambará. Em contraposição, menciona-se que essa lei deveria ser revisada através e introduzida na elaboração do Plano Diretor, visto que no ano de 2006 ocorreu a criação da Lei Federal de Regulamentação do Moto Frete e Mototáxi.

Ao final desse diálogo, a engenheira Bárbara Andrea Marchesini inicia oficialmente a 1ª etapa da oficina para discussão do plano de trânsito para o município de Cambará, em que se aborda os impactos ambientais, acessibilidade universal, a hierarquia viária, circulação da área central, estacionamentos e o transporte de carga.

Em sua primeira abordagem sobre o plano de trânsito discorre-se sobre a sua importância para fortalecimento do órgão gestor, bem como para a definição da hierarquia de vias, ampliação e qualificação da infraestrutura viária, sinalização de áreas urbanas e rurais, definição de estacionamentos comuns e rotativos, fiscalização, educação no trânsito, transportes de carga e polos geradores.

Da hierarquia de vias discorre brevemente sobre a Avenida Brasil, um dos principais eixos de circulação do município, que, por apresentar diversas intersecções e sem a possibilidade atribuição da velocidade de uma via arterial, essa se classificaria como uma via coletora. Além disso, aborda sobre o método de classificação viária, citando a velocidade como um dos fatores principais para a definição da via.

No entanto, o município de Cambará não realizou o processo de municipalização, um trâmite legal que poderia ter sido efetivado no ano de 1998, para que o município obtivesse autonomia na regulamentação, sinalização e classificações viárias, desse modo, a gestão do trânsito ainda é realizada pelo Estado. Todavia, indica-se em algumas diretrizes do plano atual que

possivelmente foram elaboradas para realizar esse processo, como por exemplo, as citações referentes ao SENATRAN que atribui responsabilidade de dupla competência (município e estado) para o planejamento, operação e fiscalização do trânsito no perímetro urbano e rural.

Quando se fala em municipalização, atribui-se ao município a responsabilidade da criação de um departamento de estatística para controle do número de acidentes, podendo assim identificar pontos críticos e se estão localizados nos bairros ou na área central. Durante a oficina, menciona-se que em uma pesquisa realizada indicou que cerca de 15% da população não se envolveu em acidentes no ano de 2022.

Por seguinte discute-se a infraestrutura viária, desde a elaboração do parcelamento urbano até ao processo de pavimentação, definindo também por meio deste processo o uso e a ocupação do solo. Através da definição de uso e ocupação do solo é possível identificar polos geradores (empreendimentos de grande porte) e polos geradores de tráfego, como por exemplo, escolas e igrejas.

Apesar de não possuir uma legislação específica para esses polos, a seção 10 do Plano Diretor do Município de Cambará cita os Estudos de Impacto de Vizinhança atribuindo ao Conselho Municipal de Planejamento Urbano realizar ou não a aprovação desses polos. Além disso, o 1ª parágrafo discorre que esse estudo também poderá ser solicitado levando em consideração a área construída, o tipo de imóvel ou atividade e em polos geradores de tráfego, risco ou ruído.

Por fim, sugere maior atenção do Plano Diretor em agências bancárias visto que há situações em que incluem o estacionamento no projeto, que posteriormente terceirizam e esse espaço torna-se um estacionamento rotativo, causando danos de impacto. E ressalta a importância da criação de um setor específico para a sinalização e manutenção, sugerindo a terceirização a curto prazo até que seja criado o departamento.

Em sua 2ª etapa, a engenheira Bárbara Andrea Marchesini, discute sobre os estacionamentos, com foco em vagas de carga/descarga e no posicionamento

das vagas em angulação de 45º graus (escama de peixe) na Avenida Brasil, uma vez que as manobras afetam a tráfego de veículos. Além disso, cita que foram realizadas pesquisas nessa área que apontaram o estacionamento rotativo como uma opção não interessante no momento, dessa forma, propõe-se a implementação de uma área menor próximo a praça ou a cerca de 4 quadras para além da praça, afim de inserir a porcentagem necessária de vagas de estacionamento para idosos e pessoas com deficiência adequadas à norma. Com isso, em cerca de 2 (dois) anos o estacionamento em 45º graus poderia ser removido e em torno de 5 (cinco) anos iniciar um novo estudo para verificar a possibilidade da instalação do estacionamento rotativo.

Quanto aos questionamentos sobre as vagas de carga e descarga, a engenheira Bárbara Andrea esclarece a diferença desta para uma vaga comum, em que suas medidas variam em de 15 metros a 20 metros e tem a função de atender a região. Para verificar a necessidade das vagas de carga/descarga e o uso da via por veículos de carga, realizou-se uma análise da quantidade de veículos dessa tipologia que circulam nessas vias e somente desse modo é possível traçar alguma restrição de peso, horário e área de circulação, que identificou diariamente cerca de 76 veículos de carga circulando pela Avenida Brasil, uma via de somente uma faixa de tráfego frequentemente citada na Oficina.

Para a regulamentação e justificativa legal para implementação ou remoção das vagas de carga e descarga utiliza-se o estudo de impacto de vizinhança e opta-se pela criação de centros de distribuição fora da área central. Além disso, a engenheira Bárbara Andrea Marchesini cita que há comércios que buscam atender a necessidade básica de vagas em prol das necessidades dos clientes, como as redes de farmácias, que incluem área de estacionamento para fomentar a competitividade comercial. E como sugestão, essas normativas poderiam ser previstas no Plano Diretor, pois essas atribuições são do comerciante e cabe ao município fiscalizar essas adequações e geram perspectiva de crescimento para a região.



*Eng<sup>a</sup> Barbara Andrea Marchesini*  
*Responsável Técnica*  
*CREA/PR 72043/D*

## Anexo 1 – Lista de Presença



## REUNIÃO TÉCNICA 01

### LISTA DE PRESENÇA

Cambará/ Pr, 15 de Dezembro de 2022

Reunião Técnica I referente ao Plano de Mobilidade Urbana do Município de Cambará/PR.

	NOME	ASSINATURA	ORGÃO/ENTIDADE/EMPRESA
1	Beatriz Ayumi SAKAMOTO	Beatriz	Prefeitura CAMBARÁ
2	Josnei Di Carlo Vilas Boas	Josnei	Pref. Cambará
3	Marcos Sp. B. Pedersen	Marcos	Pref. Cambará
4	Goziel Vinícius de Oliveira	Goziel	Pref. CAMBARÁ
5	Lucas Daibinho Shimoda	Lucas	Pref. Cambará
6	José Paulo Pêgas	José Paulo	Precursoria CAMBARÁ
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			

## Anexo 2 – Imagens







# PLANO DE MOBILIDADE DE CAMBARÁ - PR

**ATA 2 RELATÓRIO DAS OFICINAS TÉCNICAS  
25/05/2023**

**JUNHO 2023**

No dia 25 de maio de 2023 (quinta-feira), realizou-se a 2ª Oficina Técnica do Plano de Mobilidade do Município de Cambara, em que se discutiu a circulação de pedestres e implantação do transporte coletivo.

A engenheira Bárbara Andrea Marchesini inicia a oficina retornando ao assunto da sessão anterior referente aos estacionamentos para mencionar que fora identificado que os polos geradores não possuem o número adequado de vagas. Além disso, cita que em 2006 foi determinada a obrigatoriedade na inclusão da quantidade de vagas em edificações recentes e nas antigas os proprietários devem apresentar um contrato de locação de lote privado que abrigue o número de vagas necessárias.

Por seguinte, discute a adequação da área central do município de Cambará para reduzir e/ou evitar a circulação de veículos de carga em pontos específicos da cidade, no qual fora apresentada a solução por meio de sinalização apropriada, bem como, suas possibilidades e restrições.

E para regularização da categoria de mototáxis e moto frete, apresentam-se as leis nº 943/2022 que discorre sobre as obrigações e necessidades mínimas para atuação da categoria e nº 930/2022 como ocorre a formalização por meio de curso disponibilizado pelo CONTRAN.

Além disso, orienta-se a criação de uma secretaria específica para controle dos veículos públicos e terceirizados para realização vistorias e processos burocráticos pertinentes. No entanto, deve também haver um setor responsável pela fiscalização dessa secretaria.

Em sua 2ª etapa, a engenheira Bárbara Andrea Marchesini discorre sobre pedestres, e a atribuição de pontos de travessias, regularização de calçadas e a traçar um plano de organização. Em levantamento realizado no local é indicada a necessidade de cerca de 6 (seis) travessias elevadas em edificações públicas do município. Contudo, será necessário verificar outras possibilidades, como inserção de via de mão única em áreas escolares ou de locais de embarque/desembarque.

Quanto a adequação de calçadas, deverá ser analisado se a equipe atual é suficiente para realizar a fiscalização e acompanhar esse processo de regularização de acordo com a norma de acessibilidade, inclusive em edificações públicas. Estipula-se cerca 4 anos para intervenções nas calçadas, sob responsabilidade do proprietário do lote, e de 10 anos para que o município de Cambará efetue todas as intervenções de melhoria, em vias arteriais e coletoras, também em rotas de transporte coletivo com ponto avançado ou alargamento da calçada, se possível.

Por fim, é citada a inclusão do transporte coletivo e para que ele ocorra será necessário adequar o fluxo de veículos da zona industrial, garantir o acesso dos moradores aos locais de moradia, trabalhos, serviços e lazer e integrar vias urbanas e industriais. Contudo, indica-se a necessidade disciplina e fiscalização do transporte escolar, assegurar a transparência e concorrência da concessão do transporte coletivo.

Em estudo realizado no local, verifica-se que as rotas devem ser definidas em outras vias do município, com exceção da Avenida Brasil. A praça na área central do município pode ser uma alternativa para a implementação do terminal rodoviário. E cita-se valores alternativos de tarifa (R\$ 4,00) e a possibilidade da contratação de empresa privada para execução do terminal e verificar quanto a possibilidade de integração de linhas.



*Eng<sup>a</sup> Barbara Andrea Marchesini*  
*Responsável Técnica*  
*CREA/PR 72043/D*

## Anexo 1 - Imagens



## **Anexo 2 - Apresentação**



# GASINI

MOBILIDADE  
URBANA



**OFICINA TÉCNICA – 24/05/2023**



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### ETAPA 3 – ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES E PROPOSTAS

Sendo esperando os seguintes Planos:

PLANO MUNICIPAL DE TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO;  
PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO;  
PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### ETAPA 3 – ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES E PROPOSTAS

#### Difusão dos conceitos de mobilidade

- I. Avaliação dos impactos ambientais e urbanísticos causados pelos sistemas de transporte;
- II. Planejamento integrado da gestão urbana e de transporte;
- III. Participação da população no planejamento e acompanhamento da gestão do transporte;
- IV. Execução continuada dos instrumentos de planejamento da mobilidade urbana;
- V. Acessibilidade universal;
- VI. Difusão dos conceitos de circulação em condições seguras e humanizadas;
- VII. Gestão pública da política de mobilidade urbana;
- VIII. Classificação e hierarquização do Sistema Viário;
- IX. Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação de pedestres;
- X. Padronização das Ciclovias e Ciclofaixas e integração;
- XI. Tratamento viário para transporte coletivo;
- XII. Circulação nas áreas Centrais;
- XIII. Estacionamentos para veículos, bicicletas entre outros;
- XIV. Regulamentação da circulação do transporte de carga.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### ETAPA 3 – ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES E PROPOSTAS

É necessária a atenção especial na identificação dos conflitos de tráfego existentes, como por exemplo, os locais de ocorrência de acidentes principalmente aqueles relacionados com as diagonais, BR-369 e PR-431, pontos de descontinuidade viária entre bairros e sistema viário de interesse para a circulação do transporte coletivo (devendo prever a priorização para tais serviços), e também em estradas rurais.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### ETAPA 3 – ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES E PROPOSTAS

Intervenções específicas já levantadas devem receber medidas corretivas, tais como:

Revitalização das Vias Arteriais;

Concepção de vias de acesso por meio de transporte cicloviário;

Solução de tráfego intenso na Avenida Brasil;.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### ETAPA 3 – ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES E PROPOSTAS

#### TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIARIO



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

- **HIERARQUIA VIÁRIA**
- **PLANO DE FORTALECIMENTO DO ORGAO GESTOR**
- **PLANO DA GESTÃO DA INFRA ESTRUTURA VIÁRIA**
- **PLANO DA GESTÃO DA SINALIZAÇÃO**
- **PLANO DE MELHORIAS PARA AS AREAS RURAIS**
- **PLANO DE REDUÇÃO DE ACIDENTES**
- **PLANO DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO**
- **PLANO DE FISCALIZAÇÃO**
- **PLANO DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**
- **PLANO DE TRANSPORTE DE CARGAS**
- **PLANO DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO**



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

### •HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

### •HIERARQUIA VIÁRIA

#### CAPÍTULO II

#### DO ORDENAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO

Art. 113 Para fins desta Revisão do Plano Diretor Municipal, o sistema viário é o conjunto de vias e logradouros públicos e o conjunto de rodovias que integram o Sistema Viário Urbano e Sistema Viário Municipal, definido em lei específica, tendo como diretrizes para seu ordenamento:

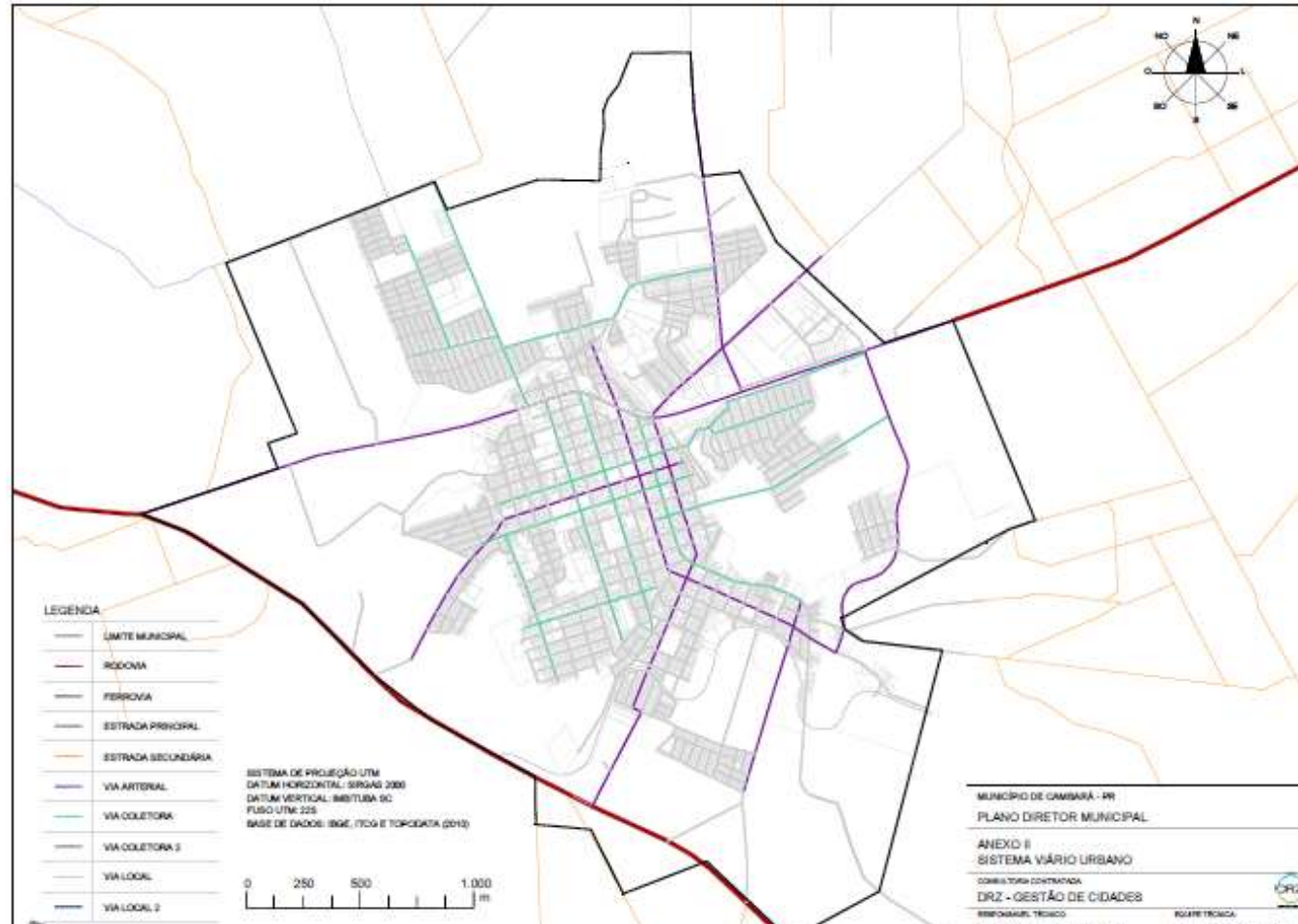
- I. induzir o desenvolvimento pleno da área urbana e rural do município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e uso e ocupação do solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano e rural;
- II. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- III. hierarquizar as vias, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;
- IV. eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- V. adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências;
- VI. garantir acessibilidade universal nas vias e nos espaços públicos
- VII. assegurar a faixa não edificante e a faixa de domínio ao longo das estradas municipais e rodovias;
- VIII. garantir a continuidade das vias existentes, no momento de implantação de novos loteamentos.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

### •HIERARQUIA VIÁRIA



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •PLANO DE FORTALECIMENTO DO ÓRGÃO GESTOR

#### MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro, no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### PLANO DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E DE REDUÇÃO DE ACIDENTES

- Estrutura
- Pessoal
- Recurso

ATENDIMENTO/ MÊS  
ATENDIMENTO/ANO



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

•PLANO DA GESTÃO DA INFRA ESTRUTURA VIÁRIA

**PAVIMENTAÇÃO  
NOVOS LOTEAMENTOS**



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, os Polos Geradores de Tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexo negativo na circulação em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade a toda região.

**Atualmente o Município não possui uma legislação específica referente a Polos Geradores de Tráfego e os seus impactos.**



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

Art. 57 Cada operação urbana consorciada deverá ser aprovada por lei específica, contendo no mínimo:

- I. definição da área a ser atingida;
- II. finalidade da operação;
- III. programa básico de ocupação da área e intervenções previstas;
- IV. programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;
- V. estudo prévio de impacto de vizinhança;
- VI. contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função dos benefícios recebidos;

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

#### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 65 Os empreendimentos que causam impacto urbanístico e ambiental terão sua aprovação condicionada à elaboração e à aprovação de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), a ser apreciado pelos órgãos competentes da Administração Municipal e aprovados pelo Conselho Municipal de Planejamento Urbano.

Art.66 Os empreendimentos que precisam realizar EIV são aqueles que podem causar danos e ou alteração no ambiente socioeconômico, natural, construído ou sobrecarga na capacidade de atendimento de infraestrutura básica, quer sejam construções públicas ou privadas, residenciais ou não residenciais.

Parágrafo único. O EIV poderá ser solicitado devido ao impacto de: I. sua área construída; II. tipo de imóvel ou atividade a ser utilizada; III. Polo Gerador de Tráfego; IV. Polo Gerador de Risco; V. Polo Gerador de Ruído Diurno e Gerador de Ruído Noturno.

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Parágrafo único. O EIV poderá ser solicitado devido ao impacto de:

- I. sua área construída;
- II. tipo de imóvel ou atividade a ser utilizada;
- III. Polo Gerador de Tráfego;
- IV. Polo Gerador de Risco;
- V. Polo Gerador de Ruído Diurno e Gerador de Ruído Noturno.

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

#### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 67. São considerados empreendimentos de impacto conforme sua área construída:

- I. as edificações não residenciais com área construída igual ou superior a 350m<sup>2</sup> (trezentos e cinquenta metros quadrados);
  - II. as edificações residenciais com mais de 20 (vinte) unidades.
  - III. os condomínios horizontais residenciais com área superior a 5.000 m<sup>2</sup> (cinco mil metros quadrados) ou com mais de 20 (vinte) frações destinadas a unidades residenciais.
  - IV. os empreendimentos industriais com área superior a 350m<sup>2</sup> (trezentos e cinquenta metros quadrados), com exceção dos empreendimentos localizados na Macrozona Urbana Industrial.
- São considerados empreendimentos de impacto as seguintes atividades,



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 68 independente da área construída:

- I. shopping center;
- II. centrais de carga;
- III. centrais de abastecimento;
- IV. estações de tratamento de efluentes;
- V. terminais de transporte;
- VI. transportadora;
- VII. garagem de veículos de transporte de passageiros;
- VIII. cemitérios e crematórios;
- IX. presídios;
- X. postos de serviço, com venda de combustível;
- XI. depósitos de gás liquefeito de petróleo GLP

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

- XII. supermercados e hipermercados;
- XIII. estações de rádio-base;
- XIV. depósitos e fábricas de material explosivo;
- XV. templos religiosos;
- XVI. aterro sanitário e aterro de resíduos tóxicos e perigosos;
- XVII. usinas de compostagem e reciclagem de resíduos sólidos urbanos;
- XVIII. emissários de esgoto;
- XIX. incineradores;
- XX. de produtos tóxicos e perigosos;
- XXI. de resíduos de serviços de saúde;
- XXII. linhas de transmissão;
- XXIII. usinas termoelétrica e termonucleares;
- XXIV. estações de transmissão de energia elétrica;

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

- XXV. urbanização: pólos industriais e distritos industriais;
- XXVI. instalações de armazenagem de produtos perigosos;
- XXVII. carvoarias;
- XXVIII. abatedouros e frigoríficos;
- XXIX. fábricas de ração;
- XXX. madeireiras, serralherias e marcenarias;
- XXXI. usinas de álcool e açúcar;
- XXXII. depósitos e revendas de insumos agrícolas;
- XXXIII. silos e depósitos de cereais;
- XXXIV. laticínios;
- XXXV. farinheiras;
- XXXVI. extração mineral.

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## • POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 69 Os empreendimentos e atividades privadas ou públicas, situadas em área urbana, definidos como Polo Gerador de Tráfego, Polo Gerador de Risco, Gerador de Ruído Diurno e Gerador de Ruído Noturno dependerão de prévia elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento.

§1º Estão definidos como Polo Gerador de Tráfego os seguintes empreendimentos:

- I. Estabelecimentos de comércio ou serviços que predominam a movimentação de caminhões, ônibus e congêneres, com área superior a 1000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados);

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## • POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X

#### DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

- II. Estabelecimentos de companhia transportadora ou estabelecimentos de distribuidora de mercadoria, de mudança e congêneres, que operem com frota de caminhões, com área superior a 1000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados);
- III. Estabelecimentos de posto de abastecimento de combustíveis com mais de duas bombas de óleo diesel;
- IV. Estabelecimentos de entreposto, depósitos ou armazéns de estocagem de matéria-prima com área construída superior a 1000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados);
- V. Estabelecimentos atacadistas ou varejistas de materiais brutos, como sucata, materiais de construção e insumos agrícolas com área construída superior a 1000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados);

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## • POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

VI. Estacionamentos de ônibus com frota superior a 5 (cinco) veículos ou área de estacionamento superior a 1000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados);

VII. Instituições ou estabelecimentos de comércio ou serviço geradores de tráfego intenso, onde predomina a atração ou geração de grande quantidade de veículos leves, ou transporte pessoal, com estacionamento com capacidade para mais de 50 (cinquenta) veículos ou área de estacionamento superior a 1.000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados);

VIII. Estabelecimentos de comércio de serviço de grande porte, tais como supermercados, shopping centers, lojas de departamentos, centros de compras, pavilhões para feiras ou exposições, mercados, varejões e congêneres;

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

## • POLOS GERADORES DE TRAFEGO

### SEÇÃO X DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

IX. Locais de grande concentração de pessoas, tais como salas de espetáculos, centros de convenções, estádios e ginásios de esportes, locais de culto religioso, estabelecimentos de ensino, universidades, faculdades e congêneres;

X. Hotel ou apart-hotel com área construída superior a 1.000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados);

XI. Agências bancárias com área construída superior a 500 m<sup>2</sup> (quinhentos metros quadrados);

XII. Estabelecimentos de serviços de saúde, inclusive prontos-socorros e laboratórios de análises com área construída superior a 1.000 m<sup>2</sup> (mil metros quadrados).

## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •POLOS GERADORES DE TRAFEGO

Art. 71 O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) deverá contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento sobre a qualidade de vida da população residente ou usuária da área em questão e seu entorno de forma a promover o controle desta qualidade, devendo incluir, no que couber, a análise e proposição de solução para as seguintes questões:

- I. adensamento populacional;
- II. uso e ocupação do solo;
- III. valorização imobiliária;
- IV. áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental;
- V. equipamentos urbanos, incluindo consumo de água e de energia elétrica, bem como geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes de drenagem de águas pluviais;
- VI. equipamentos comunitários, como os de saúde e educação;
- VII. sistema de circulação e transportes, incluindo, entre outros, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque;**
- VIII. poluição ambiental e poluição urbana, incluindo as formas de poluição sonora, atmosférica e hídrica;



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •PLANO DA GESTÃO DA SINALIZAÇÃO

**TERCEIRIZAÇÃO  
SETOR RESPONSÁVEL  
LOMBADAS**



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



Placa fora do padrão - Rua Octávio Rodrigues Ferreira Filho



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



Placa fora do padrão - Rua Octávio Rodrigues Ferreira Filho



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR



Placa em desacordo com a legislação - Rua Nossa Senhora do Roccio



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

- PLANO DE MELHORIAS PARA AS AREAS RURAIS



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •PLANO DE ESTACIONAMENTO

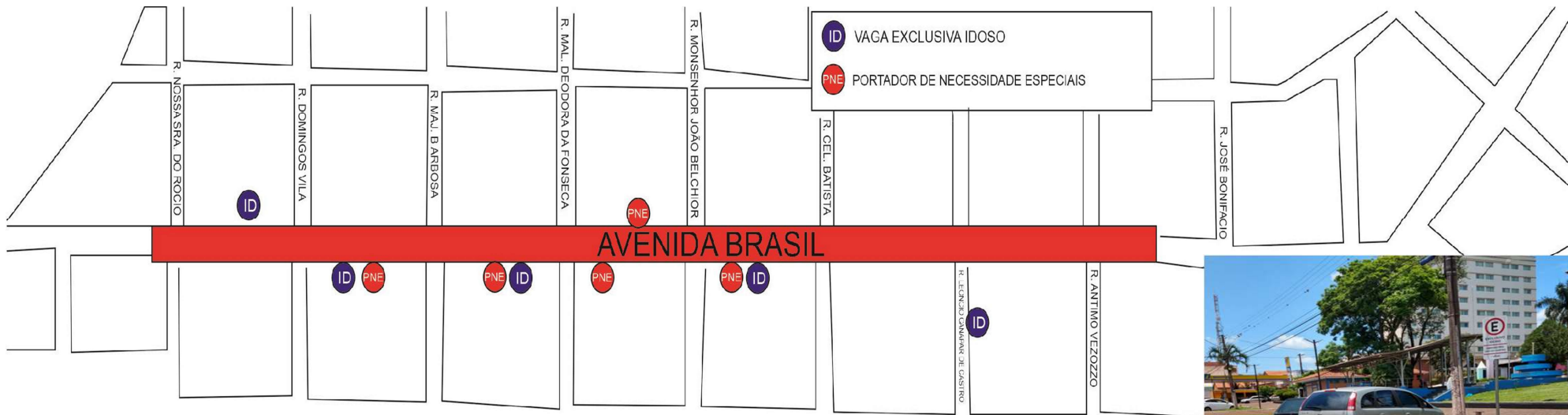
**CARGA E DESCARGA  
ESTACIONAMENTO A 45°**



# PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

## DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

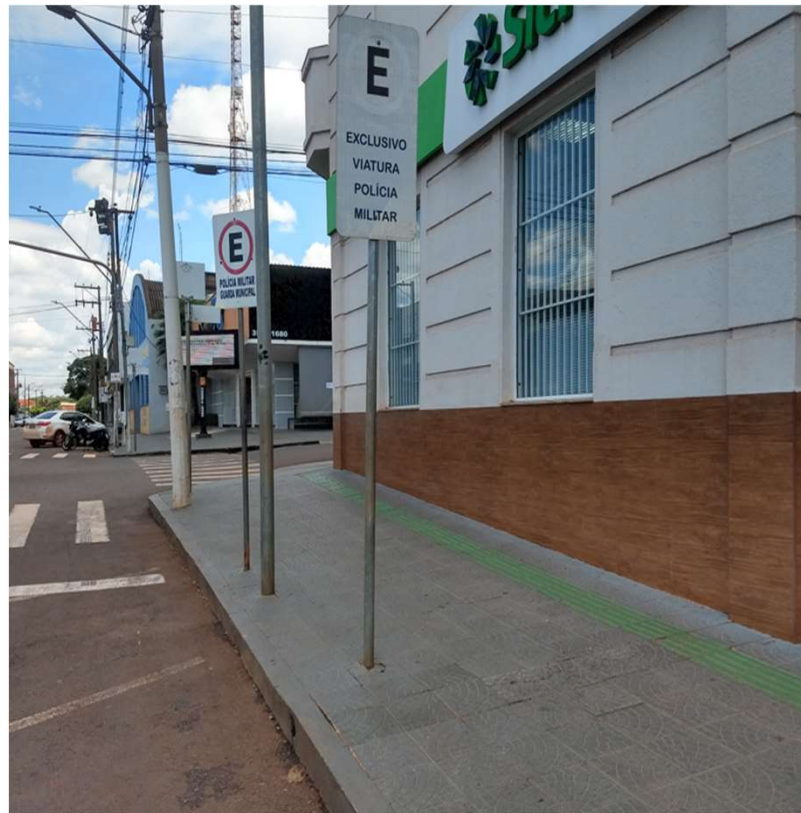
### • PLANO DE ESTACIONAMENTO





## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# VAGAS IRREGULARES





PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

## VAGAS IRREGULARES





## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

•PLANO DE FISCALIZAÇÃO

**MUNICIPALIZAÇÃO  
GUARDA MUNICIPAL**



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

#### •PLANO DE TRANSPORTE DE CARGAS

**NÃO EXISTE LEI MUNICIPAL**



**LEI MUNICIPAL  
RESTRIÇÃO DE PESO  
HORÁRIOS**





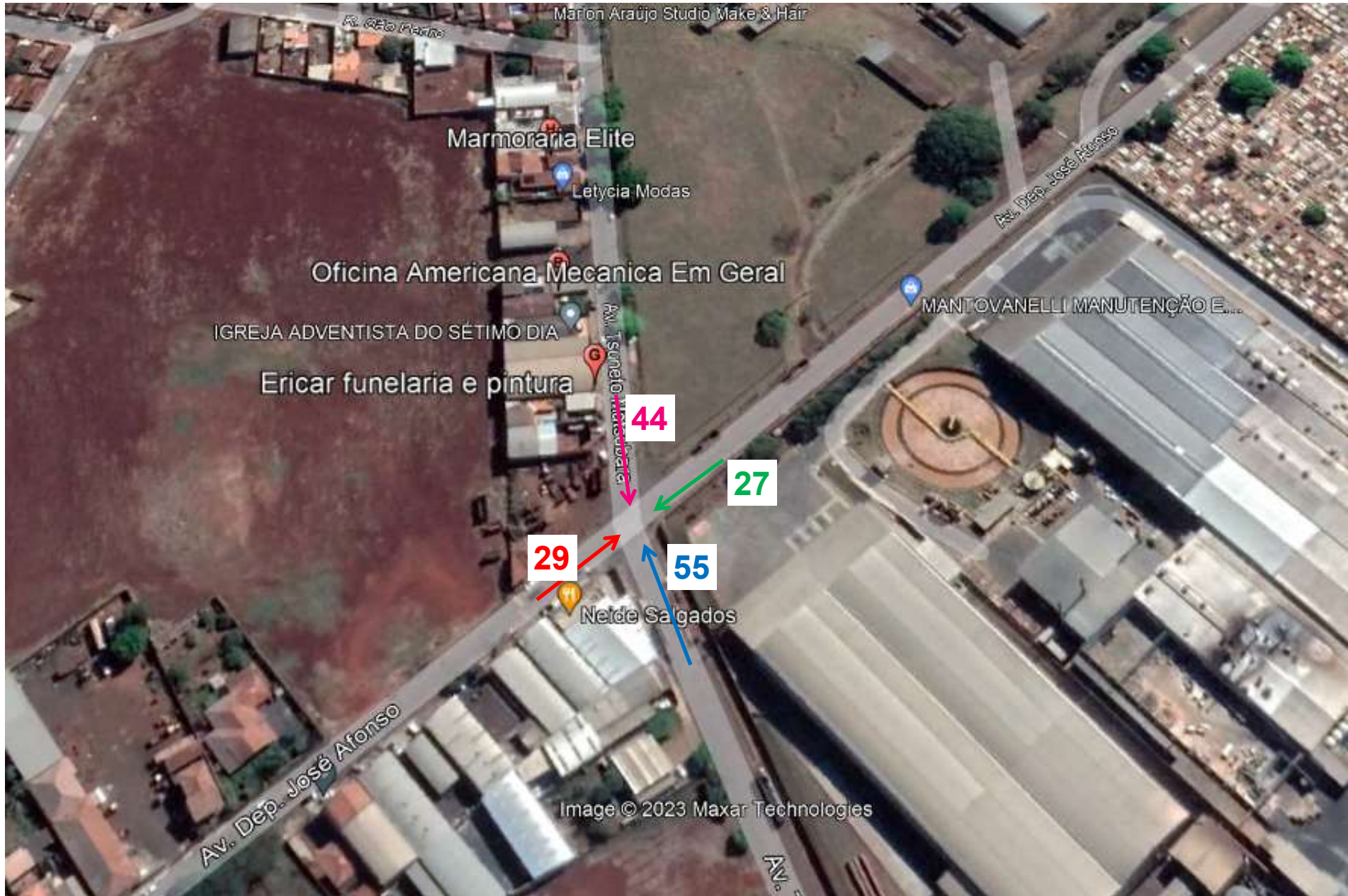




Image © 2023 Maxar Technologies



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS





## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS





## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE PÚBLICO

- PLANO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL

**Lei nº 1.153/2000** – Trata dos serviços de moto frete e mototáxi.

**Lei nº 1.179/2000** – Altera a Lei do Moto frete e mototáxi.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE PÚBLICO

- PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

#### PLANO DE MELHORIAS PARA PEDESTRES

- ✓ Calçada
- ✓ Travessia Elevada
- ✓ Postos de Combustíveis
- ✓ Fiscalização das Calçadas
  
- ✓ Plano de Arborização



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

## PLANO DE MELHORIAS PARA PEDESTRES

### CAPÍTULO X

#### DA POLÍTICA DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO

A política de circulação e transporte coletivo objetiva assegurar à população condições adequadas de acessibilidade a todas as regiões da cidade e da Região. São diretrizes da política de circulação e transporte coletivo:

I - adequar o fluxo de veículos nas áreas de zona industrial;

II - garantir à população condições eficientes de acesso aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;

III - dotar a cidade de um sistema viário integrado com as áreas urbana e rural e com o sistema viário intermunicipal;

IV. reduzir o caráter da área central de principal articuladora do sistema viário urbano e intermunicipal;

V - disciplinar e fiscalizar o transporte escolar;



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

## PLANO DE MELHORIAS PARA PEDESTRES

### CAPÍTULO X DA POLÍTICA DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO

- VI. assegurar concorrência e transparência na concessão da exploração do transporte coletivo;
- VII - garantir aos portadores de necessidades especiais o acesso ao transporte coletivo;
- VIII - dotar e manter os pontos de ônibus com abrigos e informações referentes a trajetos e horários;
- IX. incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres;
- X - evitar o conflito entre trânsito de veículos e de pedestres;
- XI. manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para pedestres e veículos;



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

# DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

## PLANO DE MELHORIAS PARA PEDESTRES

### CAPÍTULO X DA POLÍTICA DE CIRCULAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO

- XII - dotar e manter as vias com sinalização informativa e de trânsito;
- XIII - criar condições para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária ou construção de ciclovias;
- XIV. priorizar a circulação de pedestres em relação aos veículos e dos veículos coletivos em relação aos particulares.



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

- PLANO DE MELHORIAS PARA CICLISTAS



## PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

### • INDICADORES DA MOBILIDADE

Componente	Indicadores de Monitoramento
Calçadas e Pedestres	<ul style="list-style-type: none"><li>• Análise de dados de acidentalidade envolvendo pedestres</li><li>• Aferir a quantidade de calçadas notificadas e readequadas de acordo com o manual de calçadas</li></ul>
Segurança Viária	<ul style="list-style-type: none"><li>• Índices de Acidentalidade</li><li>• Análise e avaliação dos programas de educação e sua efetividade;</li><li>• Número de interseções ou trechos que sofreram intervenções viárias e o acompanhamento dos acidentes no local</li><li>• Número de radar no Município</li></ul>
Transporte coletivo	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pesquisa de Satisfação com os usuários</li><li>• Quilometragem de corredores e faixas preferenciais implantadas</li><li>• Velocidade média dos sistemas de transportes</li><li>• Número de passageiros/linha/ano</li><li>• Número de passageiros com mobilidade reduzida que utiliza o transporte público coletivo</li></ul>
Transporte não motorizado	<ul style="list-style-type: none"><li>• Número de paraciclos implantados</li><li>• Número de bicicletários implantados</li><li>• Número de campanhas educativas realizadas</li><li>• Número de ciclistas que utilizam rede cicloviária</li></ul>
Transporte de Carga	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aferição dos dados de trânsito de caminhões no perímetro urbano (antes e depois da restrição)</li></ul>
Estacionamento	<ul style="list-style-type: none"><li>• Análise da taxa de ocupação dos estacionamentos e tempo de permanência</li></ul>



# GASINI

MOBILIDADE  
URBANA

**BARBARA A. MARCHESINI**



**gasiniengenharia**



**[www.gasini.com.br](http://www.gasini.com.br)**



**(44) 98838-0188**