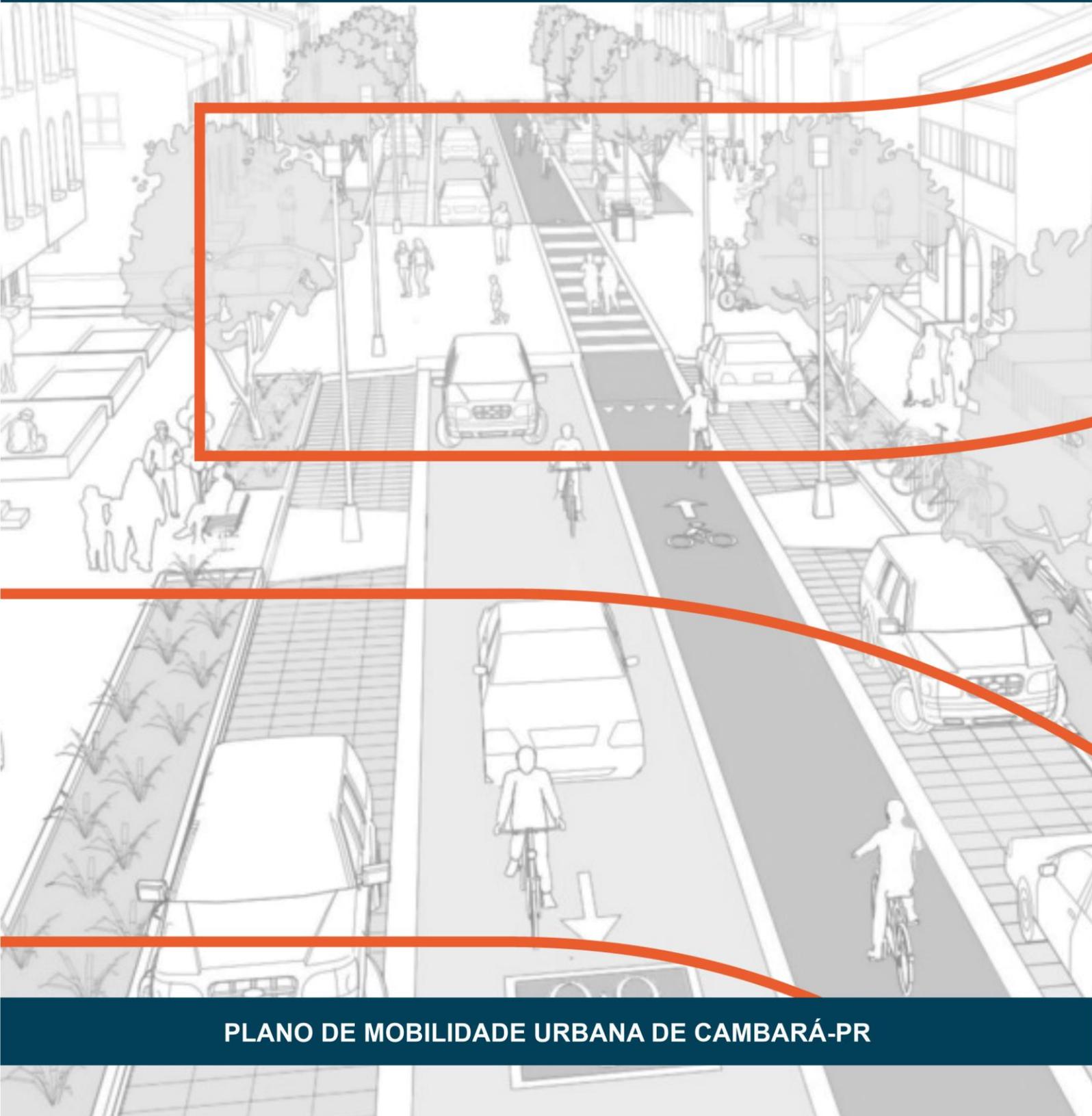


CONCEPÇÃO DE PROPOSTAS E ANÁLISE DE VIABILIDADE E HIERARQUIZAÇÃO DAS ALTERNATIVAS



SUMÁRIO

1	CONCEPÇÃO DE PROPOSTAS.....	4
1.1	Hierarquia Viária.....	4
1.2	Fortalecimento do Órgão Gestor	6
1.3	Educação no Trânsito	7
1.4	Plano de Gestão da Infraestrutura Viária.....	8
1.5	Polos Geradores de Tráfego.....	8
1.6	Plano de Gestão da Sinalização	9
1.7	Plano de Melhorias das Áreas Rurais.....	10
1.8	Plano de Estacionamento	11
1.9	Plano de Fiscalização	12
1.10	Plano de Transporte de Carga.....	12
1.11	Plano de Transporte Individual	13
1.12	Plano de Transporte Coletivo	14
1.13	Plano de Melhorias para o Pedestre.....	16
1.14	Plano de Melhorias para o Ciclista	17
1.15	Plano para construção de indicadores de mobilidade.....	21
2	ANÁLISE DA VIABILIDADE E HIERARQUIZAÇÃO DE PROPOSTAS.....	22
2.1	Hierarquia Viária.....	22
2.2	Fortalecimento do órgão gestor	23
2.3	Educação no Trânsito	23
2.4	Plano de Gestão da Infraestrutura Viária.....	23
2.5	Polos Geradores de Tráfego.....	23
2.6	Plano de Gestão da Sinalização	24
2.7	Plano de Melhoria das Áreas Rurais	24
2.8	Plano de Estacionamento	25
2.9	Plano de Fiscalização	25
2.10	Plano de Transporte de Carga.....	26
2.11	Plano de Transporte Individual	27
2.12	Plano de Transporte Coletivo	27

2.13 Plano de Melhorias para o Pedestre.....	27
2.14 Plano de Melhorias para o Ciclista	28
2.15 Plano para Construção de Mobilidade Urbana.....	29

FIGURAS

Figura 1: Propostas Hierarquia viária.....	5
Figura 2: Propostas Hierarquia viária.....	5
Figura 3: Hierarquia viária – Proposta Plano de Mobilidade	6
Figura 4: Propostas Fortalecimento do Órgão Gestor	7
Figura 5: Propostas Educação no Trânsito.....	7
Figura 6: Propostas de Gestão da Infraestrutura Viária	8
Figura 7: Propostas polos geradores.....	9
Figura 8: Propostas – Plano de gestão da sinalização.....	10
Figura 9: Propostas Plano de Melhorias das Áreas Rurais	10
Figura 10: Plano de Estacionamento	11
Figura 11: Propostas Plano de Estacionamento.....	11
Figura 12: Propostas Plano de Fiscalização.....	12
Figura 13: Propostas Plano de Transporte de Cargas	13
Figura 14: Propostas Plano de Transporte Individual.....	14
Figura 15: Propostas Plano de Transporte Coletivo	15
Figura 16: Propostas de linhas do Transporte Coletivo.....	15
Figura 17: Propostas de Pontos de Embarque e desembarque	16
Figura 18: Propostas Plano de Melhorias para Pedestres	17
Figura 19: Propostas Plano de Melhorias para Pedestres	17
Figura 20: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – curto prazo.....	18
Figura 21: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – curto prazo.....	18
Figura 22: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – médio prazo	19
Figura 23: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – médio prazo	19
Figura 24: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – longo prazo	20
Figura 25: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – longo prazo	20
Figura 26: Propostas Plano de Melhorias para ciclistas.....	21
Figura 27: Propostas Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade ...	21

1 CONCEPÇÃO DE PROPOSTAS

A partir de análise às condições atuais do Município de Cambará-PR, realizadas após levantamento em campo e pesquisas com a população, e que propiciou o diagnóstico atual do Município, foram desenvolvidas as concepções de propostas (prognóstico), de modo a atender as necessidades atuais e futuras do mesmo. Em sua totalidade, foram analisados 14 tópicos distintos, sendo desenvolvidas ações para solucionar as problemáticas diagnosticadas no Município.

Foram realizadas Oficinas Técnicas e com a comunidade afim de apresentar o prognóstico definido pela empresa através do diagnóstico, bem como, ouvir a população e o corpo técnico de modo a moldar as ações do Plano de Mobilidade para atender as demandas do Município à curto, médio e longo prazo. A princípio as propostas foram levadas à audiência sem determinação de prazo.

A seguir serão apresentadas as diretrizes, bem como, as ações e prognósticos definidos anteriormente pela Empresa e que se alterou-se a partir de reuniões técnicas, com a população e da 2ª Audiência Pública.

1.1 Hierarquia Viária

Como uma das primeiras propostas realizadas, a hierarquização viária auxilia o planejamento urbano racionalizando os deslocamentos, definindo as funções de cada via e adequando da melhor forma a circulação dos meios de transportes públicos e privados. No entanto, a partir dos estudos realizados no município de Cambará, verificou-se que no momento não há vias com característica arterial (sem muitas intersecções). Desse modo, é necessária a revisão da hierarquização viária existente no Plano Diretor de Cambará, visto que há definições preexistentes que não atendem as legislações federais. Além disso, cabe destacar que é necessária a criação de um Plano Municipal de Trânsito, Circulação e Sistema Viário.

Figura 1: Propostas Hierarquia viária


PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR
**DIRETRIZES E PROPOSTAS
TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO**
•HIERARQUIA VIÁRIA
PROPOSTA

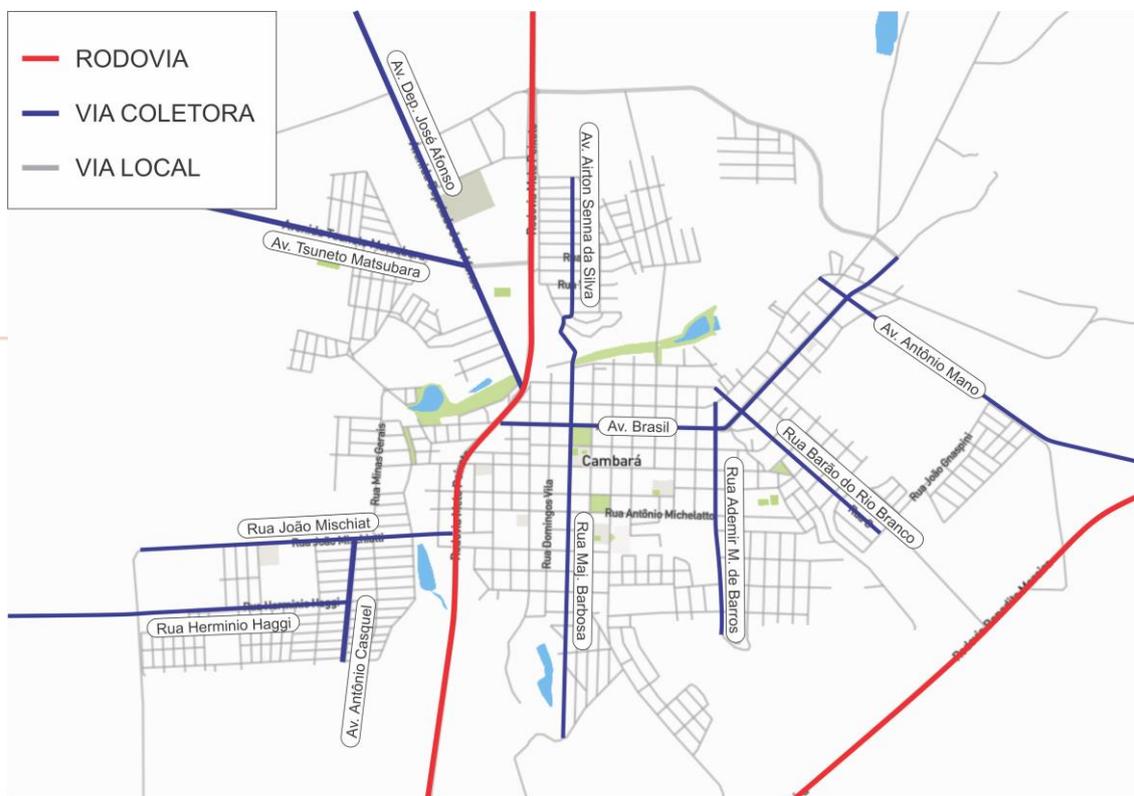
- Revisão da proposta de hierarquização viária a fim de compatibilizar outros modais.
- Análise da Hierarquização Viária, incluindo novas vias.

Figura 2: Propostas Hierarquia viária


PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR
•HIERARQUIA VIÁRIA
PROPOSTA
Vias coletoras:

- Av. Brasil;
- Av. Antônio Mano;
- Rua Barão do Rio Branco/Rua Antônio Mair;
- Rua Ademir M. de Barros;
- Rua Maj. Barbosa;
- Av. Airton Senna da Silva;
- Rua Minas Gerais;
- Rua João Mischiati;
- Av. Antônio Casquel;
- Av. Herminio Haggi;
- Av. Tsuneto Matsubara;
- Av. Dep. José Afonso



Figura 3: Hierarquia viária – Proposta Plano de Mobilidade

1.2 Fortalecimento do Órgão Gestor

O tema apresenta a importância de compor equipes competentes, reorganizando estruturas e criando novas secretarias, dentro de cada nicho para que os setores trabalhem de forma eficiente. O processo de municipalização é fundamental para fortalecimento do órgão gestor e para que o município tenha autonomia para gerir o seu próprio trânsito e é proposto como medida a curto prazo.

Figura 4: Propostas Fortalecimento do Órgão Gestor**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****DIRETRIZES E PROPOSTAS
TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO****•PLANO DE FORTALECIMENTO DO ÓRGÃO GESTOR****PROPOSTA**

- Municipalização do Trânsito (criação de fundo, criação de setor de trânsito, nomeação de autoridade de trânsito por meio de decreto, criação da JARI)

1.3 Educação no Trânsito

Quanto à educação no trânsito foram citados alguns programas de educação realizados no Município, mencionando também os temas propostos pelo CONTRAN anualmente que devem ser trabalhados nas campanhas.

Algumas ações foram propostas pela empresa:

Figura 5: Propostas Educação no 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****PROPOSTA**

- Criação do conselho de trânsito;
- Criação de departamento de estatística para controle de acidentes;
- Ações contínuas de educação no trânsito.

1.4 Plano de Gestão da Infraestrutura Viária

Figura 6: Propostas de Gestão da Infraestrutura Viária



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

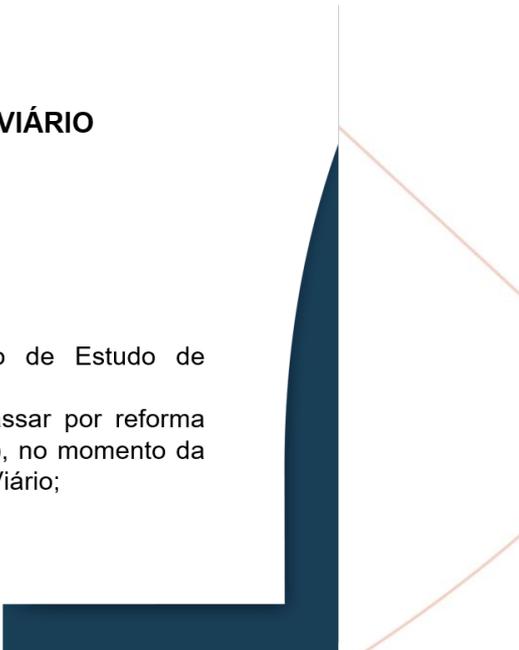
•PLANO DA GESTÃO DA INFRA ESTRUTURA VIÁRIA

PROPOSTA

- Contratação de empresa terceirizada para implantação e manutenção da sinalização viária.
- Revisão das diretrizes viárias
- Revisão Lei de Uso e Ocupação do Solo;
- Criação de setor de sinalização e manutenção viária;

1.5 Polos Geradores de Tráfego

Um dos problemas apontados a partir dos estudos e discussões é o fato da Lei de Estudo de Impacto de Vizinhança não identificar todos os possíveis polos geradores, já que a mesma é aplicada somente em edificações maiores que 1000m². Dessa forma, é necessário a elaboração de diretrizes mais assertivas para redução do impacto causado por Polos Geradores de Tráfego, além de outras medidas listadas abaixo:

Figura 7: Propostas polos geradores

 **PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR**

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

• POLOS GERADORES DE TRAFEGO

PROPOSTA

- Desenvolvimento de metodologia para elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança;
- Prever que os empreendimentos que venham a passar por reforma (ampliação, alteração do uso ou alteração do CNAE), no momento da aprovação do projeto, apresentem o EIV do Sistema Viário;
- Fiscalização de Polos Geradores.

1.6 Plano de Gestão da Sinalização

Como medida de controle a curto prazo, a empresa propõe que haja a contratação de uma empresa terceirizada para implementação e manutenção da sinalização viária. Dessa forma, a partir do fortalecimento do órgão gestor, orienta-se ao município gerir de sua sinalização. Ademais, é proposta a revisão das diretrizes viárias e revisão da lei de uso e ocupação do solo. Além disso, outras medidas são propostas acerca da questão da sinalização:

Figura 8: Propostas – Plano de gestão da sinalização**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****DIRETRIZES E PROPOSTAS
TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO****•PLANO DA GESTÃO DA SINALIZAÇÃO****PROPOSTA**

- Criação de manual de implantação de sinalização;
- Adequação de lombadas existentes no município.
- Criação de setor de sinalização;
- Sinalização horizontal e vertical das lombadas e faixas de pedestres existentes no município.

1.7 Plano de Melhorias das Áreas Rurais

Atualmente, o município de cambará não possui distritos, sendo o municio composto apenas pelo distrito-sede.

Figura 9: Propostas Plano de Melhorias das Áreas Rurais**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****DIRETRIZES E PROPOSTAS
TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO****•PLANO DE MELHORIAS PARA AS AREAS RURAIS****PROPOSTA**

- Identificar e catalogar vias rurais;
- Projeto de sinalização de orientação de tráfego.
- Instalação de sinalização de orientação de tráfego.

1.8 Plano de Estacionamento

Após os levantamentos realizados no município de Cambará, identifica-se problemas relacionados a suficiência na quantidade de vagas e da distribuição das mesmas, como a insuficiência de vagas para idosos e pessoas com deficiência (PCD). Além disso, outras medidas devem ser tomadas para melhor funcionamento da cidade, conforme exposto nos tópicos abaixo:

Figura 10: Plano de Estacionamento



Figura 11: Propostas Plano de Estacionamento

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

•PLANO DE ESTACIONAMENTO

PROPOSTA

- Adequação da quantidade de vagas especiais na área central;
- Substituição de estacionamento a 45 graus por estacionamento a 90 graus.
- Realização de novo estudo para verificar a necessidade de implantação de estacionamento rotativo;
- Estudo de revitalização da Av. Brasil.

1.9 Plano de Fiscalização

Conforme exposto nas reuniões e oficinas técnicas, a fiscalização é de extrema importância para garantir o bom funcionamento daquilo que foi determinado.

Figura 12: Propostas Plano de Fiscalização



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

DIRETRIZES E PROPOSTAS TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO

•PLANO DE FISCALIZAÇÃO

PROPOSTA

- Capacitação da Guarda Municipal para atuação no trânsito.
- Treinamento de novos agentes;

1.10 Plano de Transporte de Carga

Assim como ocorre em diversas cidades brasileiras, o fluxo de veículos de carga e descarga nas avenidas têm ocasionado problemas de tráfego nas vias centrais. A partir de pesquisas realizadas verificou-se que muitos veículos circulam nessa região diariamente e se apropriam de boa parte das vagas, uma vez que os comércios utilizam vagas comuns para realização da atividade de carga e descarga de mercadorias.

Figura 13: Propostas Plano de Transporte de Cargas

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****DIRETRIZES E PROPOSTAS
TRÂNSITO, CIRCULAÇÃO E SISTEMA VIÁRIO****•PLANO DE TRANSPORTE DE CARGAS****PROPOSTA**

- Definir a área de restrição de circulação;
- Definir rota de circulação de carga.
- Implantar a restrição e readequação das vagas de carga e descarga;
- Adequação da rota de circulação de carga.
- Revisão da área de restrição e vagas de carga e descarga.

1.11 Plano de Transporte Individual

De acordo com o art. 4º, VIII, da Lei nº 12.587/2012, o transporte público individual é definido como “serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas”. Seu bom funcionamento proporciona a maior fluidez do espaço urbano, isto é, mediante as condições adequadas, os fluxos de pessoas e cargas acontecem de maneira eficiente, tornando as cidades espaços dinâmicos e funcionais.

Figura 14: Propostas Plano de Transporte Individual **PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****•PLANO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL****PROPOSTA**

- Regularização do serviço de mototáxi e moto frete;
- Criação de setor de controle e vistoria dos veículos;

1.12 Plano de Transporte Coletivo

Sabe-se que o transporte público é um serviço fundamental para garantir os principais direitos dos cidadãos. Para que a cidade funcione bem é preciso que o transporte seja eficiente. A partir da implementação de um Plano Municipal de Transporte Público é possível inserir vias para circulação do transporte coletivo e pontos de ônibus em locais estratégicos de modo a garantir a mobilidade no município de Cambará.

Figura 15: Propostas Plano de Transporte Coletivo**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****DIRETRIZES E PROPOSTAS
TRANSPORTE PÚBLICO****•PLANO DE TRANSPORTE COLETIVO****PROPOSTA**

- Elaboração das linhas do sistema de transporte coletivo.
- Elaboração do Edital para contratação do Serviço

Figura 16: Propostas de linhas do Transporte Coletivo**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****PROPOSTA**

- **Linha Azul:** 8,54Km
- **Linha Verde:** 7,90Km
- **Linha Vermelha:** 4,31Km

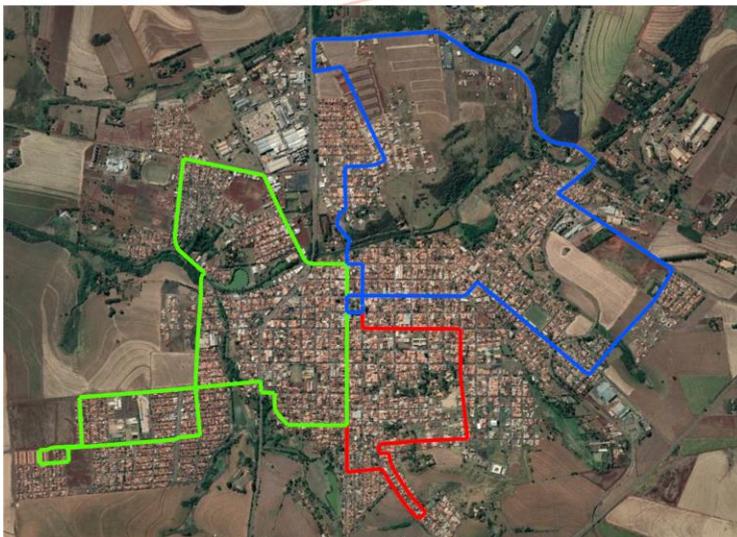


Figura 17: Propostas de Pontos de Embarque e desembarque**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****PROPOSTA**

- Pontos de embarque e desembarque principais

**1.13 Plano de Melhorias para o Pedestre**

Na fase de levantamento observou-se que o município possui regiões com calçadas que prejudicam a caminhabilidade do pedestre. Não há uma padronização, sendo possível encontrar também transposição de calçadas em degrau, obstrução da faixa livre para exposição de mercadorias e mesas, arborização fora da faixa de serviço devido porte ou posição inadequada, entre outras irregularidades.

Dessa forma, para garantir um passeio mais convidativo e seguro para os pedestres, algumas medidas foram propostas, no entanto, cabe destacar que é imprescindível que haja fiscalização por parte do órgão público para que a implantação e manutenção das calçadas aconteçam conforme o plano previsto.

Figura 18: Propostas Plano de Melhorias para Pedestres**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

Figura 19: Propostas Plano de Melhorias para Pedestres**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR****PLANO DE MELHORIAS PARA PEDESTRES****PROPOSTA**

- Elaboração de cartilha de calçadas;
- Adequação das calçadas por parte dos proprietários dos lotes;
- Adequação das calçadas de vias arteriais, coletoras e vias com transporte coletivo, por parte do município;

1.14 Plano de Melhorias para o Ciclista

Segundo a pesquisa realizada com a população, atualmente menos de 6% dos entrevistados tinham a bicicleta como meio de transporte mais utilizado. Quase 40% dos mesmos entrevistados classificaram a pavimentação e as condições das calçadas como ruim, e em uma próxima pesquisa, 62% responderam que a situação influencia na escolha do seu modo de locomoção. A descontinuidade

da ciclovia e a pouca extensão são claros problemas na mobilidade cicloviária do município. É indicado que seja realizado um Plano Municipal de transporte não motorizado para o município.

Figura 20: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – curto prazo



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

•PLANO DE MELHORIAS PARA CICLISTAS

PROPOSTA

CURTO PRAZO

- Ciclovia de ligação Parque Alambari I e II.

Figura 21: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – curto prazo



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

PROPOSTA

CURTO PRAZO

- 3.491m de malha cicloviária
- Ciclofaixa em execução: 855m



- IMPLANTAÇÃO A CURTO PRAZO (EM EXECUÇÃO)
- IMPLANTAÇÃO A CURTO PRAZO

Figura 22: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – médio prazo

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR
DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO
•PLANO DE MELHORIAS PARA CICLISTAS
PROPOSTA
MÉDIO PRAZO

- Ciclovía de ligação Parque Alambari III;
- Ciclovía interna Parque Alambari III;
- Ciclovía interna Parque Gonzaga;
- Ciclovía de ligação Parque Lazer.


Figura 23: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – médio prazo

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR
PROPOSTA
MÉDIO PRAZO

- Ciclovía de ligação Parque Alambari III: 1.200m
- Ciclovía interna Parque Alambari III: 610m
- Ciclovía interna Parque Gonzaga: 742m
- Ciclovía de ligação Parque Lazer: 312m

2.552m de malha ciclovária



Figura 24: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – longo prazo

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

DIRETRIZES E PROPOSTAS TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

•PLANO DE MELHORIAS PARA CICLISTAS

PROPOSTA

LONGO PRAZO

- Av. Dep. José Afonso (980m);
- Av. Tsuneto Matsubara (1.023m);
- Av. Antônio Mano (1.190m);
- Rua Barão do Rio Branco (593m);
- Rua Herminio Haggi (772m);
- Av. Antônio Casquel (592m);
- Rua Minas Gerais (721m);
- Av. Brasil (1.100m).



Figura 25: Propostas Plano de Melhorias para Ciclistas – longo prazo

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

PROPOSTA

LONGO PRAZO

- Malha cicloviária a implantar: **6.971m**



Figura 26: Propostas Plano de Melhorias para ciclistas

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

PROPOSTA

- Interligação dos parques;
- Ligação de bairros afastados e áreas industriais;
- Malha cicloviária de 13.326m



1.15 Plano para construção de indicadores de mobilidade

O plano consiste em desenvolver um setor de pesquisa e estatística para os indicadores urbanísticos de forma a definir prioridades, dessa forma as seguintes ações foram propostas:

Figura 27: Propostas Plano para Construção de Indicadores de Mobilidade

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMBARÁ/PR

INDICADORES DA MOBILIDADE

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

2 ANÁLISE DA VIABILIDADE E HIERARQUIZAÇÃO DE PROPOSTAS

Todas as propostas apresentadas foram discutidas em reuniões técnicas e em 02 oficinas com diversos representantes da sociedade como Beatriz Ayumi Sakamoto, Josnei Vilas Boas, Lucas Shimada, Gabriel de Oliveira, Marcia Audibert, João Paulo Petrechi e o vice prefeito João Luiz Del Col. Após alinhar o que foi discutido nas reuniões, as propostas foram levadas à 2ª Audiência Pública, onde novamente as ações foram analisadas e passaram por alterações. Os temas cujas ações sofreram mudanças serão apresentados a seguir.

2.1 Hierarquia Viária

Durante a 2ª Audiência Pública foi levantado sobre a coleta de lixo na área central do município em horário comercial e sua influência no fluxo de veículos, fazendo com que os veículos não consigam atingir uma velocidade desejável, principalmente nas vias principais da cidade. Dessa forma, é indicado que seja feito um novo estudo de viabilidade de alteração do horário de coleta a médio prazo (2 a 5 anos), visto que é necessário a alteração do orçamento devido a mudança do salário base e assiduidade dos coletores.

A curto prazo:

- Revisão da hierarquização viária do Plano Diretor de Cambará;
- Análise da hierarquização viária, incluindo novas vias.

A médio prazo:

- Análise da hierarquização viária, incluindo novas vias.

A longo prazo:

- Análise da hierarquização viária, incluindo novas vias.

2.2 Fortalecimento do órgão gestor

Como única medida sugerida para a temática, a municipalização do trânsito (a criação de fundo, criação do setor de trânsito, nomeação de autoridade de trânsito por meio de decreto, criação da JARI) é uma proposta a curto prazo.

2.3 Educação no Trânsito

A curto prazo:

- Criação do conselho de trânsito;
- Criação de departamento de estatística para controle de acidentes;
- Ações contínuas de educação no trânsito;
- Capacitações anuais para equipe responsável pela Educação no Trânsito.

A médio prazo:

- Ações contínuas de educação no trânsito.

A longo prazo:

- Ações contínuas de educação no trânsito.

2.4 Plano de Gestão da Infraestrutura Viária

A médio prazo:

- Revisão da lei de uso e ocupação do solo.

2.5 Polos Geradores de Tráfego

A curto prazo:

- Desenvolvimento de metodologia para elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança;
- Prever que os empreendimentos que venham a passar por reforma, no momento da aprovação do projeto, apresentem o EIV do Sistema Viário;

A médio prazo:

- Fiscalização de Polos Geradores;
- Implantação de travessia elevada em Polos Geradores.

A longo prazo:

- Fiscalização de Polos Geradores.

2.6 Plano de Gestão da Sinalização

A curto prazo:

- Criação de manual de implantação de sinalização;
- Adequação de lombadas existentes no município;
- Criação de setor de sinalização e manutenção viária;
- Sinalização horizontal e vertical das lombadas e faixas de pedestres existentes no município.

A médio prazo:

- Implantação e manutenção da sinalização viária;
- Sinalização horizontal e vertical das lombadas e faixas de pedestres existentes no município.

A longo prazo:

- Sinalização horizontal e vertical das lombadas e faixas de pedestres existentes no município.

2.7 Plano de Melhoria das Áreas Rurais

A curto prazo:

- Manutenção contínua das estradas rurais.

A médio prazo:

- Identificar e catalogar vias rurais;
- Manutenção contínua das estradas rurais.

A longo prazo:

- Elaboração de Projeto de Orientação de Tráfego para estradas rurais mais utilizadas;
- Execução do Projeto de Orientação de Tráfego para todas as estradas rurais;
- Manutenção contínua das estradas rurais.

2.8 Plano de Estacionamento

Após a apresentação sobre o tema, alguns participantes levantaram a questão de que a aplicação do estacionamento rotativo, no momento, não é uma opção viável. Os motivos contrários apontados foram o custo do estacionamento rotativo e o tempo de permanência na vaga. Sendo assim, para inserir estacionamentos rotativos será necessário que o município de Cambará viabilize outras formas de locomoção, como o transporte coletivo e cicloviário.

A curto prazo:

- Adequação da quantidade de vagas especiais na área central;
- Implantação de sinalização horizontal e vertical para vagas de deficientes e idosos;
- Substituição de estacionamento a 45 graus por estacionamento paralelo ao meio fio;
- Estudo de revitalização da Av. Brasil.

A médio prazo:

- Realização de novo estudo para verificar a necessidade de implantação de estacionamento rotativo.

2.9 Plano de Fiscalização

A médio prazo:

- Capacitação da Guarda Municipal para atuação no trânsito;
- Contratação e treinamento de novos agentes;

- Ampliação da estrutura para atendimento dos novos agentes: carros, motos, entre outros;
- Análise de pontos críticos que necessitam de fiscalização eletrônica;
- Implantação dos dispositivos de fiscalização eletrônica nos pontos em que se justifique;
- Acompanhar e fiscalizar a implantação e a manutenção de todos os dispositivos implantados;
- Determinar que um órgão seja responsável pela fiscalização da execução e manutenção das calçadas.

A longo prazo:

- Análise de pontos críticos que necessitam de fiscalização eletrônica;
- Implantação dos dispositivos de fiscalização eletrônica nos pontos em que se justifique;
- Acompanhar e fiscalizar a implantação e a manutenção de todos os dispositivos implantados.

2.10 Plano de Transporte de Carga

A curto prazo:

- Definir área de restrição de circulação englobando a totalidade da Av. Brasil;
- Definir rota de circulação de carga;
- Adequação da rota de circulação de carga;
- Projeto para restringir circulação de caminhões na área definida do município, de segunda-feira à sexta-feira, das 10h00min às 16h00min, e de sábado, das 10h00min às 12h00min.

A médio prazo:

- Instalação de sinalização vertical indicando a área restritiva;
- Projeto de localização das vagas de carga e descarga para se adequar às necessidades atuais;
- Revisão da área de restrição e vagas de carga e descarga.

A longo prazo:

- Revisão da área de restrição e vagas de carga e descarga.

2.11 Plano de Transporte Individual

A curto prazo:

- Regularização do serviço de mototáxi, moto frete e transporte por aplicativo;
- Criação de um setor de gestão e fiscalização das concessões e permissões de transporte no Município;
- Fiscalização do transporte individual conforme as leis municipais atualizadas.

2.12 Plano de Transporte Coletivo

Logo em seguida do que foi exposto acerca do sistema de transporte público que será instalado no município, foi sugerido que uma das linhas circule por pelo menos uma parte da extensão da Avenida Brasil, já que essa é a principal área comercial de Cambará.

A curto prazo:

- Elaboração das linhas do sistema de transporte coletivo.

A médio prazo:

- Elaboração das linhas do sistema de transporte coletivo.

2.13 Plano de Melhorias para o Pedestre

Após o exposto sobre o tema dos pedestres foi indicado 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.

A curto prazo:

- Revisão da cartilha de calçadas;
- Implantação de travessias elevadas em polos geradores e pontos determinados em estudo técnico;

- Realizar uma efetiva fiscalização para desobstrução de calçadas, dentro das possibilidades legais existentes no município.

A médio prazo:

- Implantação de travessias elevadas em polos geradores e pontos determinados em estudo técnico;
- Adequação das calçadas de vias arteriais, coletoras e vias com transporte coletivo, por parte do município;
- Realizar uma efetiva fiscalização para desobstrução de calçadas, dentro das possibilidades legais existentes no município;
- Implantação de semáforos com temporização para pedestres, ou ao menos implantar um vermelho total com tempo suficiente para as travessias, em todos os cruzamentos semaforizados onde se observar grande concentração de pessoas e travessias.

A longo prazo:

- Realizar uma efetiva fiscalização para desobstrução de calçadas, dentro das possibilidades legais existentes no município;
- Implantação de semáforos com temporização para pedestres, ou ao menos implantar um vermelho total com tempo suficiente para as travessias, em todos os cruzamentos semaforizados onde se observar grande concentração de pessoas e travessias.

2.14 Plano de Melhorias para o Ciclista

A médio prazo:

- Implantação de paraciclos em áreas públicas e faixas de serviço de calçada em áreas de grande atração de pessoas;
- Implantação de ciclovia/ciclofaixa de ligação dos Parques Alambari I e II;
- Retirada de vagas de estacionamento nas vias propostas para implantação de ciclofaixa.
- Implantação de ciclovia de ligação do Parque Alambari III;
- Implantação da ciclovia interna do Parque Alambari III;
- Implantação da ciclovia interna do Parque Gonzaga;
- Implantação de ciclovia de ligação do Parque Lazer;

- Retirada de vagas de estacionamento nas vias propostas para implantação de ciclofaixa;
- Manutenção da malha cicloviária existente.

A longo prazo:

- Implantação de ciclovia na Av. Dep. José Afonso (980m);
- Implantação de ciclovia na Av. Tsuneto Matsubara(1.023m);
- Implantação de ciclovia na Av. Antônio Mano (1.190m);
- Implantação de ciclovia na Rua Barão do Rio Branco (593m);
- Implantação de ciclovia na Rua Hermínio Haggi (772m);
- Implantação de ciclovia na Av. Antônio Casquel (592m);
- Implantação de ciclovia na Rua Minas Gerais (721m);
- Estudo de implantação de ciclovia na Av. Brasil (1.100m);
- Retirada de vagas de estacionamento nas vias propostas para implantação de ciclofaixa;
- Manutenção da malha cicloviária existente.

2.15 Plano para Construção de Mobilidade Urbana

A curto prazo:

- Obter informações dos outros órgãos que não estão sob responsabilidade dos órgãos de trânsito;
- Centralizar as informações;
- Processar e manter atualizada a base de dados.

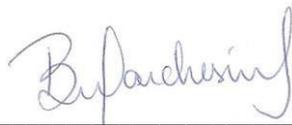
A médio prazo:

- Coordenar o planejamento e a execução das pesquisas necessárias para a geração dos indicadores de desempenho da mobilidade urbana;
- Processar e manter atualizada a base de dados;
- Gerar relatórios em períodos de tempo preestabelecidos.

A longo prazo:

- Processar e manter atualizada a base de dados;

Gerar relatórios em períodos de tempo preestabelecidos.



Eng^a Barbara Andrea Marchesini
Responsável Técnica
CREA/PR 72043/D