



PLANOS INTEGRADOS MANDIRITUBA

Revisão do Plano Diretor Municipal | Elaboração do Plano de Mobilidade

3ª AUDIÊNCIA PÚBLICA



28 | AGOSTO | 2021



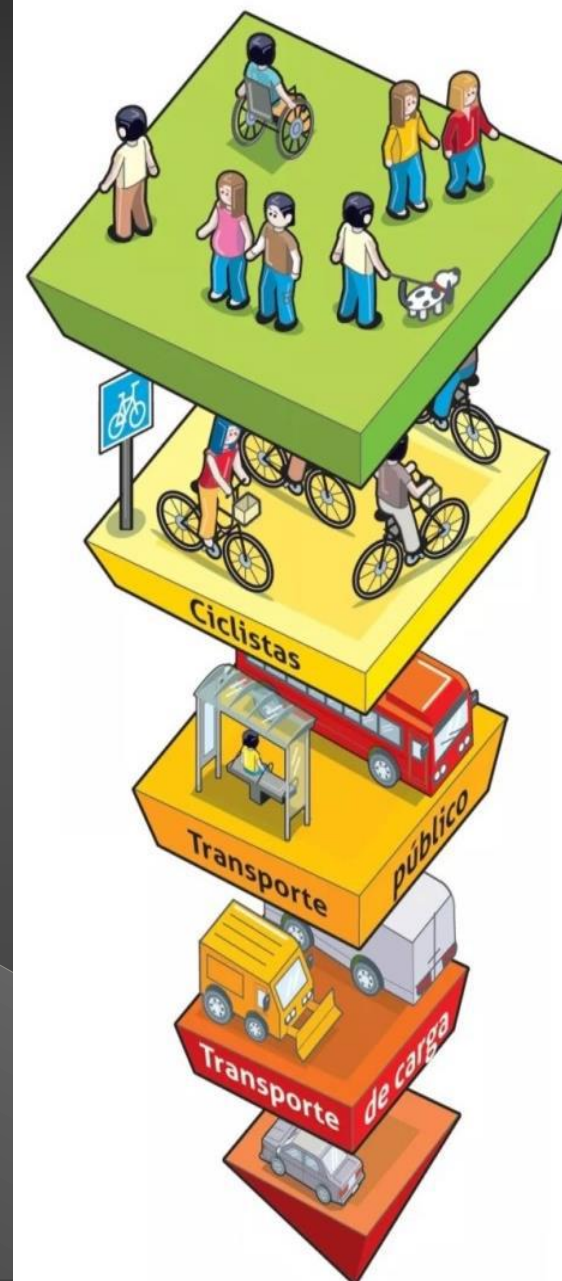
PLANO DE MOBILIDADE

DIRETRIZES E PROPOSTAS

PLANO DE MOBILIDADE: Exigência Legal

- Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012: estabelece o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
 - Obrigatório para Municípios com:
 - Mais de vinte mil habitantes,
 - Integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes,
 - Integrado e compatível com os seus planos diretores e com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.
- (Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019)

- Destaque para os princípios para elaboração dos Planos de Mobilidade:
 - Priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados; e,
 - Priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.



DIRETRIZES

- Melhorar o transporte não motorizado.
- Atuar no transporte motorizado.
- Estruturar o transporte de bens, mercadorias e serviços.
- Redefinir a estrutura do sistema viário e da circulação viária.
- Aprimorar a infraestrutura.
- Definir a operação da mobilidade.
- Modernizar a gestão.
- Aperfeiçoar os modos de participação.



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (Lei 12.587/2012)

PRINCÍPIOS

- Acessibilidade universal
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo.
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- Segurança nos deslocamentos das pessoas.
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

DIRETRIZES

- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos.
- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano.
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.
- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.
- Prioridade de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.
- Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
- Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

OBJETIVOS

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social.
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais.
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

COMPONENTES

Melhorar o transporte não motorizado

Atuar no transporte motorizado

Estruturar o transporte de bens, mercadorias e serviços

Redefinir a estrutura do sistema viário e da circulação viária

Aprimorar a infraestrutura

Definir a operação da mobilidade

Modernizar a gestão

Aperfeiçoar os modos de participação

RECOMENDAÇÕES DA SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE E SERVIÇOS URBANOS (MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO)

PRIORIDADES NO PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

- Tratar de forma integrada as questões de transporte, trânsito e usos do solo.
- Priorizar a circulação de pedestres, ciclistas e pessoas com restrição de mobilidade em relação aos veículos motorizados e dos veículos coletivos em relação aos particulares.
- Promover a acessibilidade universal, sobretudo a das pessoas com restrição de mobilidade.
- Promover as intervenções que favoreçam a multacentralidade e o adensamento urbano; proteção ao patrimônio cultural, ambiental, arquitetônico e paisagístico das cidades; e a eliminação da segregação sócioespacial.
- Priorizar as intervenções integradoras das redes de mobilidade sobre as obras isoladas e dos projetos multimodais sobre os isolados.
- Implementar políticas de segurança de tráfego urbano e sinalização urbana.
- Regularizar todos os serviços de transporte do Município, permitindo a integração do transporte com outros Municípios.
- Promover a ampla participação cidadã, de forma a garantir o efetivo controle social das políticas de Mobilidade Urbana.
- Promover e difundir sistemas de informações e indicadores da Mobilidade Urbana.

ORIENTAÇÕES DA SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E OBRAS PÚBLICAS DO PARANÁ

DIRETRIZES PARA UMA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E REGIONAL

- Os Planos Diretores Municipais de municípios integrantes de Aglomerações Urbanas, para além dos compromissos tradicionais de um Plano Diretor Municipal, deverão também priorizar, minimamente, a discussão e a proposição regional de duas Funções Públicas de Interesse Comum: uso do solo e mobilidade.

ORIENTAÇÕES DO PARANÁ CIDADE

AÇÕES DE DESENVOLVIMENTO E FORTALECIMENTO MUNICIPAL ACESSIBILIDADE UNIVERSAL URBANA: ROTAS ACESSÍVEIS PRIORITÁRIAS

- Mapeamento e definição das intervenções de acessibilidade nas vias das áreas centrais.

OBJETIVOS DO MILÊNIO DA ONU-HABITAT: 11 - CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS (AGENDA 2030)

- Proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos.
- Aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis.
- Proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes.

CONFIGURAÇÃO DE CENÁRIOS

VISÃO

Identifica o elemento central do Plano de Mobilidade para um futuro desejado, para o “tipo de cidade que queremos para todos”.

MANDIRITUBA COM MAIS QUALIDADE DE VIDA E COM UMA MOBILIDADE MULTIFUNCIONAL E SUSTENTÁVEL EM 2030.

METAS

Evidenciam os resultados esperados pelos objetivos, atendendo as prioridades estabelecidas para a execução de planos, expressando os compromissos, inclusive os políticos.

As metas devem traduzir as dimensões quantitativa, qualitativa e temporal, considerando a viabilidade das intervenções, além de traduzir os horizontes de realização, de curto, médio e longo prazo, permitindo o monitoramento do andamento dos planos, possibilitando a verificação a consecução dos objetivos definidos.

Componente		Meta	Horizonte (Prazos)	Indicador
TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	Pedestres e acessibilidade	Melhoria da circulação e acessibilidade na área central com a implantação de 100% do projeto de Rota Acessível	Curto	km² de rota acessível
	Ciclistas	Implantação de xx km de ciclofaixas e ciclovias	Médio	km² de ciclofaixa e ciclovias
	Veículo de carga de propulsão humana	Implantação em 100% do Programa Carrinheiro	Curto	Número de carrinheiros atendidos
TRANSPORTE MOTORIZADO	Transporte coletivo de passageiros	Redimensionamento em 50% dos itinerários de transporte coletivo rural	Médio	km de vias
		Remodelação em 100% do Terminal Rodoviário	Curto	m² de edificação
	Transporte coletivo por táxi	Redimensionamento em 100% dos pontos de táxi	Curto	Número de pontos de táxi
	Transporte coletivo por fretamento	Redimensionamento em 100% dos pontos de frete	Curto	Número de pontos de frete
	Transporte escolar	Melhoria em 80% do atendimento de alunos	Curto	Número de alunos atendidos
	Transporte individual	Adequação de 30% a infraestrutura viária	Médio	km² de adequação de vias
TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS	Caracterização da logística de carga	Dimensionamento da logística de carga em 100%	Longo	Número de portarias municipal
		Implantação de um centro de logística de carga em 100%	Longo	m² de das instalações
SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO VIÁRIA	Classificação e hierarquização do sistema viário	Redimensionamento em 100% o sistema viário	Curto	Número de vias hierarquizadas
		Definição de diretrizes viárias em 100% de novas áreas de ocupação	Curto e médio	Número de diretrizes definidas
	Circulação viária	Redimensionamento em 100% os sentidos de circulação viária	Curto	Número de vias redimensionadas
INFRAESTRUTURA	Pavimentação	Ampliação em 25% a pavimentação em asfalto	Curto, médio e longo	km² de vias pavimentadas
	Estacionamento	Implantação de estacionamento para condutores especiais em 100% das vias centrais	Curto	Número de placas
	Mobiliário urbano	Implantação de pontos de parada de ônibus em 100% nas estradas rurais principais	Médio e longo	Número de pontos de parada
	Sinalização viária	Implantação de 200 placas de sinalização viária	Curto e médio	Número de placas
	Equipamentos de controle de velocidade	Implantação 04 novos semáforos	Curto	Número de semáforos implantados
	Acidentes de trânsito	Redução do número de acidentes de trânsito em 100% das vias urbanas	Curto	Número de acidentes urbanos
	Polos geradores de tráfego	Regulamentação dos polos geradores de tráfego em 100%	Médio	Número de autorizações
OPERAÇÃO	Atuação do poder público	Estruturação da operação da mobilidade em 100%	Curto	Número de servidores alocados
GESTÃO	Instrumentos institucionais	Reestruturação da gestão da mobilidade em 100%	Curto	Número de servidores alocados
MODOS DE PARTICIPAÇÃO	Modos de participação da sociedade	Reestruturação do modo de participação da sociedade em 50%	Curto	Número de reuniões
	Modos de participação da Prefeitura	Reestruturação do modo de participação da Prefeitura em 25%	Curto	Número de reuniões

HORIZONTES

Estabelecimento de horizontes temporais a curto, médio e longo prazos, especialmente com relação à visão que se pretende para o Município, considerando a avaliação da realidade e das expectativas políticas, técnicas, socioeconômicas e financeiras.

Considera que a Lei da Mobilidade Urbana estabelece que o Plano de Mobilidade, integrado e compatível com o Plano Diretor, tem revisão a cada dez anos, induzindo que o processo de planejamento seja compatibilizado com os cronogramas de outros planos, com a integração de propostas.

- De curto prazo no período de 2 anos.**
- De médio prazo com período de até 5 anos.**
- De longo prazo para um período de até 10 anos.**

INDICADORES

A adoção de indicadores é de fundamental importância na verificação do atingimento das metas, além de ser instrumento para o acompanhamento e avaliação dos planos.

COMPONENTE		INDICADOR
TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	Pedestres e acessibilidade	km ² de rota acessível
	Ciclistas	km ² de ciclofaixa e ciclovia
	Veículo de carga de propulsão humana	Número de carrinhos atendidos
TRANSPORTE MOTORIZADO	Transporte coletivo de passageiros	km de vias m ² de edificação
	Transporte coletivo por táxi	Número de pontos de táxi
	Transporte coletivo por fretamento	Número de pontos de frete
	Transporte escolar	Número de alunos atendidos
	Transporte individual	km ² de adequação de vias
TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS	Caracterização da logística de carga	Número de portarias municipal m ² de das instalações
SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO VIÁRIA	Classificação e hierarquização do sistema viário	Número de vias hierarquizadas Número de diretrizes definidas
	Circulação viária	Número de vias redimensionadas
INFRAESTRUTURA	Pavimentação	km ² de vias pavimentadas
	Estacionamento	Número de placas
	Mobiliário urbano	Número de pontos de parada
	Sinalização viária	Número de placas
	Equipamentos de controle de velocidade	Número de semáforos implantados
	Acidentes de trânsito	Número de acidentes urbanos
	Polos geradores de tráfego	Número de autorizações
OPERAÇÃO	Atuação do poder público	Número de servidores alocados
GESTÃO	Instrumentos institucionais	Número de servidores alocados
MODOS DE PARTICIPAÇÃO	Modos de participação da sociedade	Número de reuniões
	Modos de participação da Prefeitura Municipal de Mandirituba	Número de reuniões

ESCALAS

- Escala urbana: Sede e Areia Branca dos Assis
- Escala intraurbana: compartimentação das áreas urbanas - Sede: Centro, Leste, Sul e Zona Industrial, e Areia Branca dos Assis: Área Central.
- Escala municipal: interrelação com as comunidades que apresentem relevância, especialmente com relação à população: Quatro Pinheiros, Espigão das Antas, Campestre dos Paulas, Campestrinho, Colônia Lima, Diamante e Água Clara.
- Escala metropolitana: a Sede integra a mancha metropolitana e Areia Branca dos Assis é identificada como simples mancha urbana.

RELEVÂNCIA

- Relevância primária: definida pela dimensão máxima de interação entre os elementos da mobilidade.
- Relevância secundária: caracterizada pela dimensão intermediária com relação aos elementos da mobilidade.
- Relevância terciária: dimensão de menor importância considerando os atributos da mobilidade.

CENÁRIO ATUAL

Realidade presente, como demonstrado no Diagnóstico, referenciando o ano zero: 2020

ESCALA	TERRITÓRIO		RELEVÂNCIA PARA A MOBILIDADE	CONTEXTO DA DINÂMICA DA MOBILIDADE		
URBANA	Sede		Primária	Índice de motorização em alta, com potencial conflito na circulação viária. Acessibilidade prejudicada pelas condições das calçadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 em conflito com o urbano.	Trafegabilidade adequada nas vias urbanas e na rodovia.
	Areia Branca dos Assis		Primária	Índice de motorização em alta, com potencial conflito na circulação viária. Acessibilidade prejudicada pelas condições das calçadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 em conflito com o urbano.	Trafegabilidade adequada nas vias urbanas e na rodovia.
INTRAURBANA	Sede	Centro	Primária	Circulação viária mais densa na Avenida Brasil e Rua João Barbosa Mendes.	Acesso à BR-116 por rótula na Rua João Barbosa Mendes.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Leste	Secundária	Área de expansão urbana e com novas ocupações irregulares.	Ligação difícil com o centro, pela BR-116.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Sul	Secundária	Área de expansão urbana e com novas ocupações irregulares.	Fácil acesso ao centro.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Zona Industrial	Secundária	Área com a estrutura de acesso pela Rua Generoso Ronaldo da Rocha, com novas ocupações irregulares.	Pavimentação asfáltica no trecho inicial da Rua Generoso Ronaldo da Rocha, que recebe tráfego rural.	Trafegabilidade compatível com a dimensão das vias.
	Areia Branca dos Assis	Centro	Primária	Centro definido por 3 vias que estruturam a circulação viária.	Vias com pavimentação asfáltica.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
MUNICIPAL	Comunidades		Secundária	Acesso às comunidades por vias não pavimentadas e não hierarquizadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 e PR-419, conectando com as estradas rurais.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das estradas rurais.
REGIONAL	Região Metropolitana de Curitiba		Primária	Estruturada pelas rodovias BR-116 e PR-419.	As rodovias conectam Mandiúba aos municípios vizinhos ao norte e sul.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das rodovias.

CENÁRIO TENDENCIAL

Avalia uma visão de futuro, baseada na manutenção das atuais projeções e tendências, ou seja, o que tende a acontecer se nada for feito, sem intervenções significativas e como ficará o município no horizonte final de dez anos, em 2030.

ESCALA	TERRITÓRIO		RELEVÂNCIA PARA A MOBILIDADE	CONTEXTO DA DINÂMICA DA MOBILIDADE		
URBANA	Sede		Primária	Índice de motorização continua em alta, potencializando os conflitos na circulação viária. Acessibilidade continua prejudicada pelas condições das calçadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 permanece em conflito com o urbano.	Trafegabilidade adequada nas vias urbanas e na rodovia.
	Areia Branca dos Assis		Primária	Índice de motorização continua em alta, potencializando os conflitos na circulação viária. Acessibilidade continua prejudicada pelas condições das calçadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 permanece em conflito com o urbano.	Trafegabilidade adequada nas vias urbanas e na rodovia.
INTRAURBANA	Sede	Centro	Primária	Circulação viária continua densa na Avenida Brasil e Rua João Barbosa Mendes.	Acesso à BR-116 permanece na rótula na Rua João Barbosa Mendes.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Leste	Secundária	Área de expansão urbana e aumento das ocupações irregulares.	Permanence a ligação difícil com o centro, pela BR-116.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Sul	Secundária	Área de expansão urbana e aumento das ocupações irregulares.	Acesso ao centro permanece fácil.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Zona Industrial	Secundária	Área com acesso pela Rua Generoso Ronaldo da Rocha, com aumento das ocupações irregulares.	Rua Generoso Ronaldo da Rocha com o mesmo trecho em pavimentação asfáltica e aumento do tráfego rural.	Trafegabilidade compatível com a dimensão das via.
	Areia Branca dos Assis	Centro	Primária	Consolidação das vias que definem o Centro.	Vias com pavimentação asfáltica.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
MUNICIPAL	Comunidades		Secundária	Permanência do acesso às comunidades por vias não pavimentadas e não hierarquizadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 e PR-419, conectando com as estradas rurais.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das estradas rurais.
REGIONAL	Região Metropolitana de Curitiba		Primária	Estruturada pelas rodovias BR-116 e PR-419.	As rodovias conectam Mandirituba aos município vizinhos ao norte e sul.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das rodovias.

CENÁRIO DESEJADO

Avalia uma visão de futuro, baseada na manutenção das atuais projeções e tendências, ou seja, o que tende a acontecer se nada for feito, sem intervenções significativas e como ficará o município no horizonte final de dez anos, em 2030.

ESCALA	TERRITÓRIO		RELEVÂNCIA PARA A MOBILIDADE	CONTEXTO DA DINÂMICA DA MOBILIDADE		
URBANA	Sede		Primária	Índice de motorização continua em alta, potencializando os conflitos na circulação viária. Acessibilidade continua prejudicada pelas condições das calçadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 permanece em conflito com o urbano.	Trafegabilidade adequada nas vias urbanas e na rodovia.
	Areia Branca dos Assis		Primária	Índice de motorização continua em alta, potencializando os conflitos na circulação viária. Acessibilidade continua prejudicada pelas condições das calçadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 permanece em conflito com o urbano.	Trafegabilidade adequada nas vias urbanas e na rodovia.
INTRAURBANA	Sede	Centro	Primária	Circulação viária continua densa na Avenida Brasil e Rua João Barbosa Mendes.	Acesso à BR-116 permanece na rótula na Rua João Barbosa Mendes.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Leste	Secundária	Área de expansão urbana e aumento das ocupações irregulares.	Permanence a ligação difícil com o centro, pela BR-116.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Sul	Secundária	Área de expansão urbana e aumento das ocupações irregulares.	Acesso ao centro permanece fácil.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
		Zona Industrial	Secundária	Área com acesso pela Rua Generoso Ronaldo da Rocha, com aumento das ocupações irregulares.	Rua Generoso Ronaldo da Rocha com o mesmo trecho em pavimentação asfáltica e aumento do tráfego rural.	Trafegabilidade compatível com a dimensão das vias.
	Areia Branca dos Assis	Centro	Primária	Consolidação das vias que definem o Centro.	Vias com pavimentação asfáltica.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das vias.
MUNICIPAL	Comunidades		Secundária	Permanência do acesso às comunidades por vias não pavimentadas e não hierarquizadas.	Tráfego rodoviário da BR-116 e PR-419, conectando com as estradas rurais.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das estradas rurais.
REGIONAL	Região Metropolitana de Curitiba		Primária	Estruturada pelas rodovias BR-116 e PR-419.	As rodovias conectam Mandirituba aos municípios vizinhos ao norte e sul.	Trafegabilidade compatível com as dimensões das rodovias.

PROPOSTAS

Construção das propostas de acordo com os componentes, segundo as diretrizes estratégicas estabelecidas e os programas definidos.

ESTRATÉGIA	PROGRAMA
1 - Melhoria do transporte não motorizado	PEDESTRES
	CICLISTAS
	VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA
	ACESSIBILIDADE
2 - Atuação no transporte motorizado	TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL
	TÁXI
	FRETAMENTO
	TRANSPORTE ESCOLAR
3 - Estruturação do transporte de bens, mercadorias e serviços	TRANSPORTE INDIVIDUAL
	CARACTERIZAÇÃO DA LOGÍSTICA DE CARGA
4 - Redefinição a estrutura do sistema viário e da circulação viária	SISTEMA VIÁRIO
	CIRCULAÇÃO VIÁRIA
5 - Aprimoramento da infraestrutura	PAVIMENTAÇÃO
	ESTACIONAMENTO
	MOBILIÁRIO URBANO
	ACIDENTES DE TRÂNSITO
	POLOS GERADORES DE TRÁFEGO
6 - Definição da operação da mobilidade	OPERAÇÃO DA MOBILIDADE
7 - Modernização da gestão	GESTÃO DA MOBILIDADE
8 - Aperfeiçoamento dos modos de participação	PARTICIPAÇÃO SOCIAL
	PARTICIPÇÃO DO MUNICÍPIO

TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO : Pedestres

ÁREA CENTRAL DA SEDE

- Estabelecimento do padrão das calçadas segundo o dimensionamento das vias de acordo com a proposta de hierarquia viária, segundo a revisão do Plano Diretor.
- Melhoria da acessibilidade universal, especialmente na área central, com o Programa de Caminhabilidade: Ruas de Mandirituba, do projeto Ruas, do Paranacidade, com pavimentação, drenagem, acessibilidade e paisagismo.

CALÇADAS DAS ÁREAS URBANAS

Ampliação e melhoria das calçadas das áreas urbanas, aumentando a segurança para os pedestres e para a adequação da caminhabilidade

TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO : Ciclistas

ESTABELECIMENTO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

SEDE:

- Implantação de ciclofaixa bidirecional, com 2,5m de largura, localizada na:
 - Avenida Brasil: em toda sua extensão.
 - Avenida Paraná: em toda sua extensão.
 - Rua João Barbosa Mendes: trecho entre a Avenida Brasil e Rua Ângelo Palú Sobrinho.
- Implantação de ciclovia bidirecional, com 2,5m de largura, a ser localizada na área de lazer atrás do Teatro Municipal e no Parque do Rio dos Patos.

Ciclofaixa - primeira fase; ciclovia - segunda fase; conexões com as estradas rurais – terceira fase.

AREIA BRANCA DOS ASSIS: ciclofaixa na Rua Francisco de Assis Magalhães, com a mesma configuração da Sede.

Sede

LEGENDA

Fases de Implementação Ciclofaixa/Ciclovia

— 1ª Fase - Ciclofaixa Prioritária

— 2ª Fase - Ciclovia

- - - 3ª Fase - Ciclofaixa de Conexão com Estradas Rurais

Areia Branca dos Assis

AREIA BRANCA DOS ASSIS

TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO : Veículo de Propulsão Humana

- Desenvolvimento de campanhas de conscientização do uso do espaço público, em conjunto com a área de atendimento social da Prefeitura, para divulgar comportamentos adequados no trânsito, como a circulação pela direita do sentido de circulação de veículos.
- Adotar equipamentos de segurança, como coletes para os usuários dos veículos de propulsão humana, tarjas refletivas para os veículos, entre outros, de modo a facilitar a visualização dos veículos e seus condutores.
- Padronização do veículo, com a adoção de um veículo adequado para facilitar os deslocamentos.

TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO : Acessibilidade

Promoção da acessibilidade universal

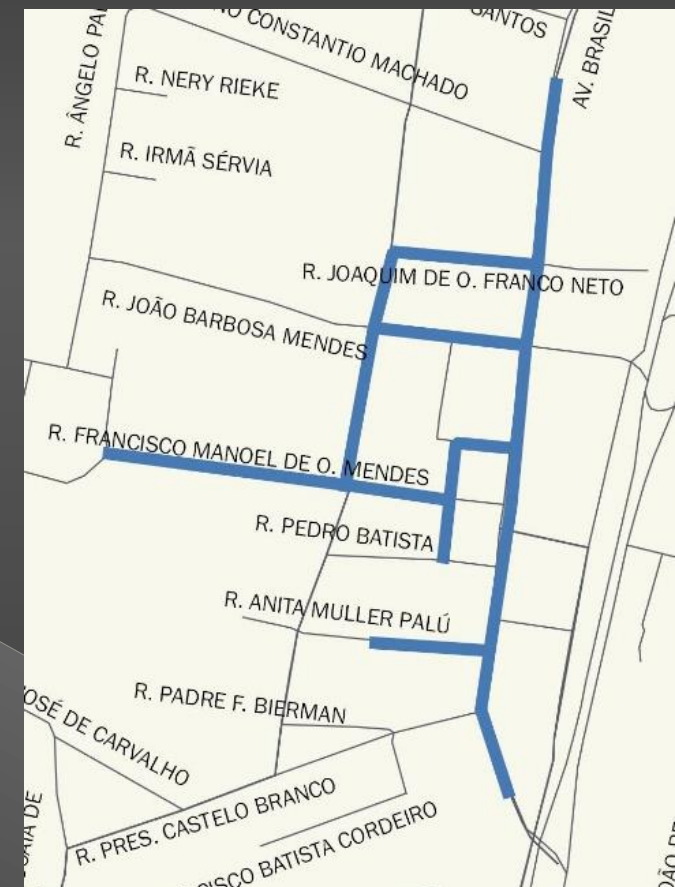
- Requalificar a infraestrutura urbana existente para acessibilidade universal nas áreas urbanas;
- Adequar a frota municipal de transporte escolar para acessibilidade;
- Aumentar a frota de transporte público com acessibilidade universal;
- Inclusão dos requisitos de acessibilidade em todos os projetos; e,
- Revisão da Legislação municipal sobre calçadas, no que couber, para adequação quanto aos quesitos de acessibilidade.

Recomendações para a adequação das calçadas das áreas urbanas

Ações no âmbito urbanístico, abrangendo as edificações e equipamentos urbanos, especialmente os públicos, incluindo os espaços e mobiliário urbano.

Programa Rotas Acessíveis Prioritárias – Paranacidade

Implantação do Programa Rotas Acessíveis Prioritárias com a efetivação do estudo de caso para Mandirituba.



LEGENDA

Implantação Rotas Acessíveis

TRANSPORTE MOTORIZADO: Transporte Coletivo Municipal

Configuração do sistema de transporte coletivo municipal:

- Analisar, com a contratação de uma consultoria, a viabilidade técnica e econômica / financeira do sistema municipal de transporte coletivo.
- Reestruturar o sistema de transporte público coletivo municipal, por ônibus, com a racionalização dos itinerários e escalas horárias, para a melhoria do atendimento aos usuários.

Adequação do Terminal Rodoviário da Sede e de Areia Branca dos Assis:

- Redimensionar as plataformas de embarque e desembarque, estabelecendo locais para as linhas de transporte coletivo metropolitano, intermunicipal, municipal e escolar.
- Adequar as áreas de espera para os passageiros das linhas de transporte coletivo.
- Melhorar os sanitários destinados aos passageiros.
- Caracterizar as áreas destinadas aos serviços e comércio.
- Melhorar o acesso ao Terminal, adequando-o para a acessibilidade universal.
- Redefinir os acessos e áreas de estacionamento de veículos automotores e de táxis.

TRANSPORTE MOTORIZADO: Táxis

Adequação do serviço de táxis:

- Analisar, redimensionar e implantar pontos de táxi, considerando o uso de novas formas de solicitação de serviço, seja por aplicativos ou comunicação direta.
- Rever o regulamento para a prestação dos serviços, com análise das licenças por alvará para os que efetivamente prestam o serviço.

TRANSPORTE MOTORIZADO: Fretamento

Adequação do serviço de fretamento:

- Elaboração de estudos para o setor,
- Propor nova legislação.

TRANSPORTE MOTORIZADO: Transporte Escolar

Reestruturação do transporte escolar:

Adequação, segundo as demandas identificadas considerando o atendimento da população escolar e a tipologia e localização das escolas.

TRANSPORTE MOTORIZADO: Transporte Individual

Adequação do transporte individual:

- Melhoria o sistema de circulação viária, proporcionando melhores condições de trânsito com segurança.
- Adequação da infraestrutura viária, segundo as prioridades estabelecidas.
- Implantação de novos semáforos.

TRANSPORTE DE BENS, MERCADORIAS E SERVIÇOS

- Implantação de uma Central de Abastecimento de Produtos Agrícolas, no Parque Municipal Ângelo Zeglin Palú, em colaboração com a Secretaria Municipal de Agricultura.
- Regulamentação do transporte de carga.

SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO VIÁRIA

SISTEMA VIÁRIO

Configuração da estrutura e hierarquia do sistema viário

- Configuração da estrutura viária caracterizada pela hierarquia viária, em sintonia com o estabelecido pelo Plano Diretor, definida pela tipologia das vias e sua formatação de acordo com os fluxos projetados.
- Negociações com a Arteris para novas transposições da Rodovia BR-116.
- Negociações com o DER-PR para a implantação de acostamento na Rodovia PR-419.
- Negociações com a Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística para a implantação da Ferroeste.



MANDIRITUBA
PREFEITURA MUNICIPAL

Sede

SISTEMA VIÁRIO: Hierarquia viária

Áreas urbanas

LEGENDA

- Via Arterial
- Eixo Industrial
- Via Conectora
- Via Coletora 1
- Via Coletora 2
- Via Local



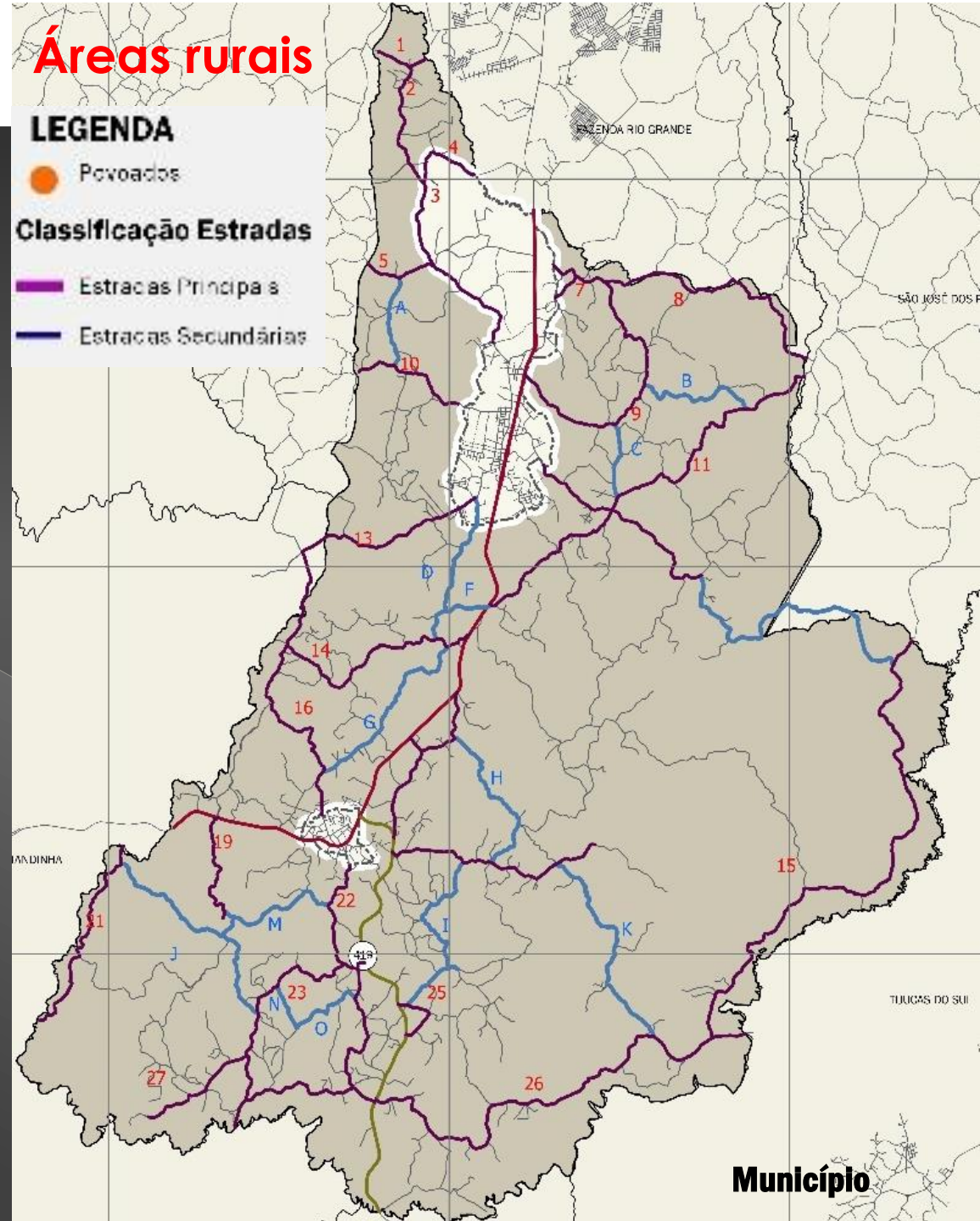
Áreas rurais

LEGENDA

● Povoados

Classificação Estradas

- Estradas Principais
- Estradas Secundárias

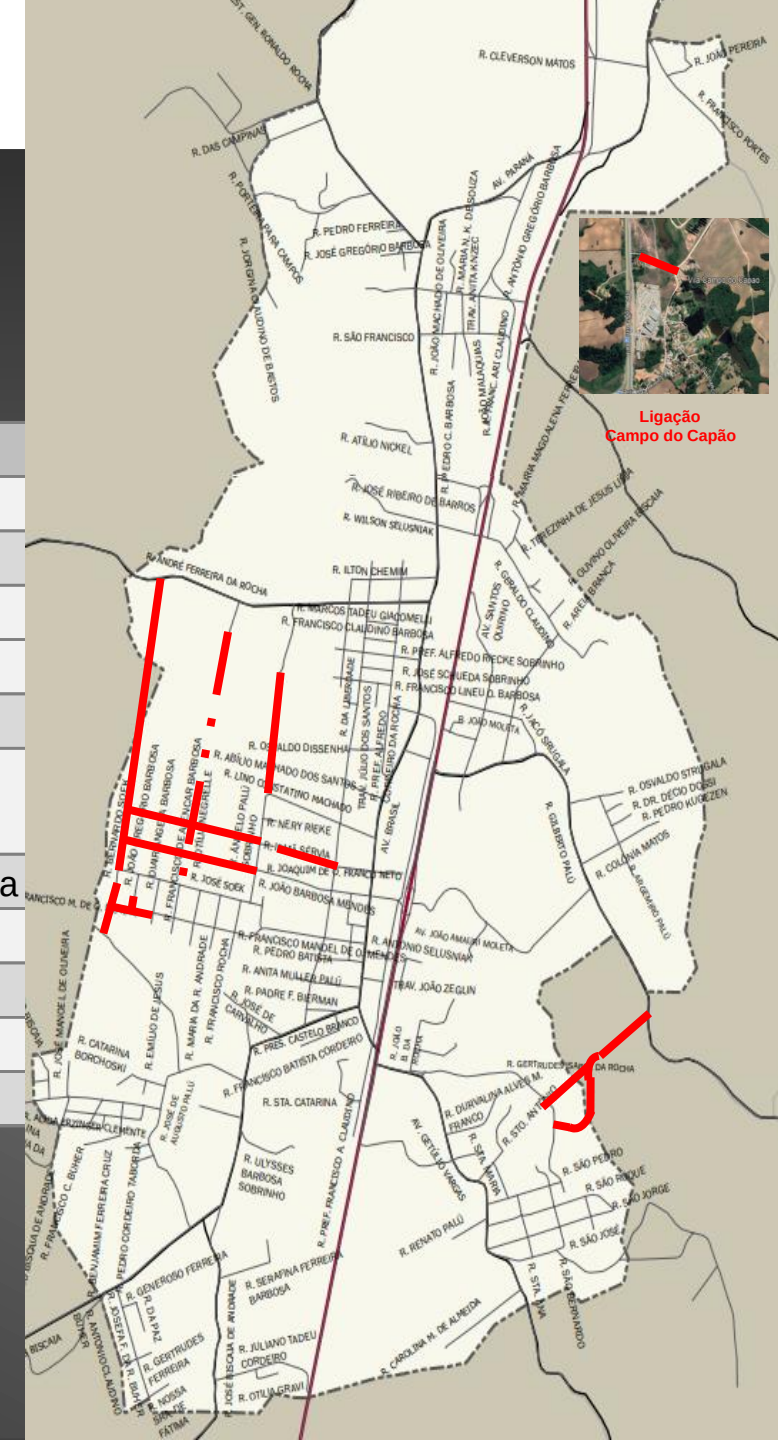


Município



SISTEMA VIÁRIO: Novas ligações viárias na Sede

VIA	LIGAÇÃO
Estrada dos Pereiras	Entre o Campo do Capão e a Rodovia BR-116
Rua Bernardo Soek	Com a Rua André Ferreira da Rocha
	Com uma via sem nome que se conecta com a Rua José de Augusto Palú
Rua João Gregório Barbosa	Com a continuação da Rua Francisco M de O. Mendes
Rua Francisco M. de O. Mendes	Trecho entre a Rua Bernardo Soek e Rua Diar Ângela Barbosa
Rua Francisco de Alencar Barbosa	Trecho entre a Rua José Soek e uma via sem nome que se conecta com a Rua André Ferreira da Rocha
Rua Ângelo Palú Sobrinho	Com a via sem nome que se conecta com uma Rua André Ferreira da Rocha
Rua Joaquim de O. Franco Sobrinho	Com a Rua Irmã Sérvia
Diretriz de binário	Entre a Irmã Sérvia e a continuação da Rua Bernardo Soek
Rua João Barbosa Mendes	Entre a Rua Ângelo Palú Sobrinho e a continuação da Rua Bernardo Soek
Rua Giberto Palú	Com a Rua Gertrudes Isabel da Rocha

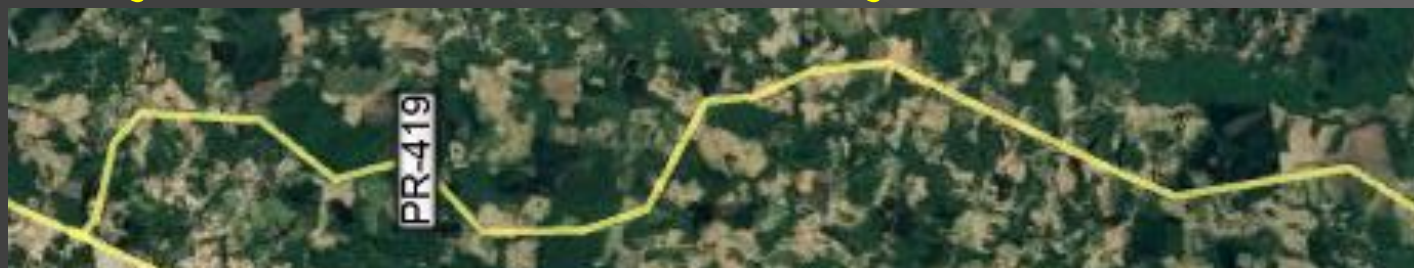




SISTEMA VIÁRIO: Negociações com a Arteris para novas transposições na Rodovia BR-116



SISTEMA VIÁRIO: Negociações com o DER para implantação de acostamento na Rodovia PR-419





CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Ampliação de vias de sentido único na Sede



VIA	TRECHO	SENTIDO
Avenida Brasil	Rua Pres. Castelo Branco e Rua André Ferreira da Rocha	Do sul para o norte
Rua da Liberdade	Rua Pres. Castelo Branco e Rua André Ferreira da Rocha	Do norte para o sul
Rua Joaquim de O. Franco Neto	Via Marginal da Rodovia BR-116 (Rua Francisco Claudino) e Rua da Liberdade	Do oeste para o leste
Rua João Barbosa Mendes	Via Marginal da Rodovia BR-116 (Rua Francisco Claudino) e Rua da Liberdade	Do leste para o oeste
Rua Profª Wanda C. Barbosa	Em toda a sua extensão	Do norte para o sul
Rua Joaquim de O. Franco	Em toda a sua extensão	Do oeste para o leste
Travessa Augusto Dissenha	Em toda a sua extensão	Do norte para o sul
Rua Pedro Barbosa	Em toda a sua extensão	Do oeste para o leste



CIRCULAÇÃO VIÁRIA

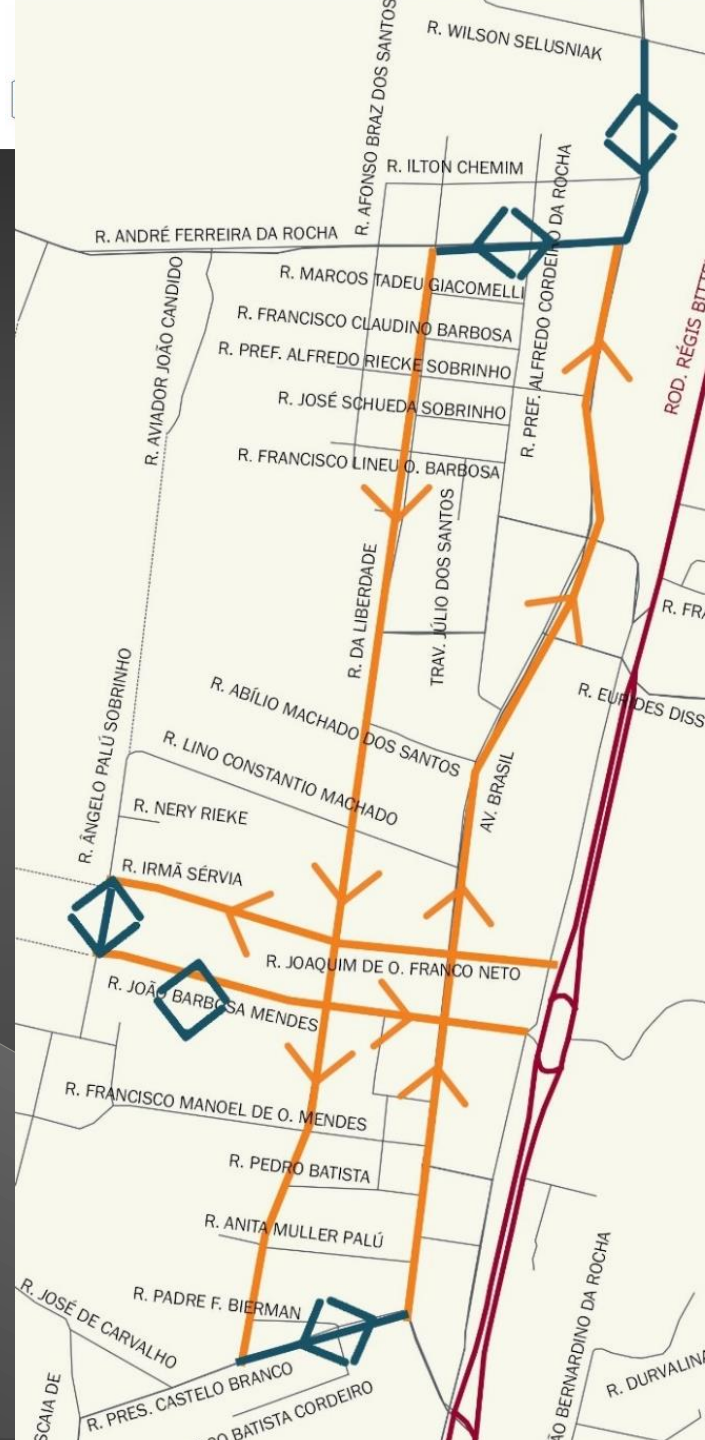
Configuração de binários de circulação de veículos

BINÁRIO NORTE - SUL:

- Avenida Brasil: trecho entre a Rua Pres. Castelo Branco e Rua André Ferreira da Rocha, com sentido de circulação de veículos do sul para o norte.
- Rua da Liberdade: trecho entre a Rua André Ferreira da Rocha e Rua Pres. Castelo Branco, com sentido de circulação de veículos do norte para o sul.

BINÁRIO LESTE - OESTE:

- Rua Francisco de O. Franco Neto: trecho entre a Via Marginal da Rodovia BR-116 (Rua Francisco Claudino) e Rua da Liberdade, com sentido de circulação de veículos do leste para o oeste.
- Rua João Barbosa Mendes: trecho entre a Rua da Liberdade e Via Marginal da Rodovia BR-116 (Rua Francisco Claudino), com sentido de circulação de veículos do oeste para o leste.

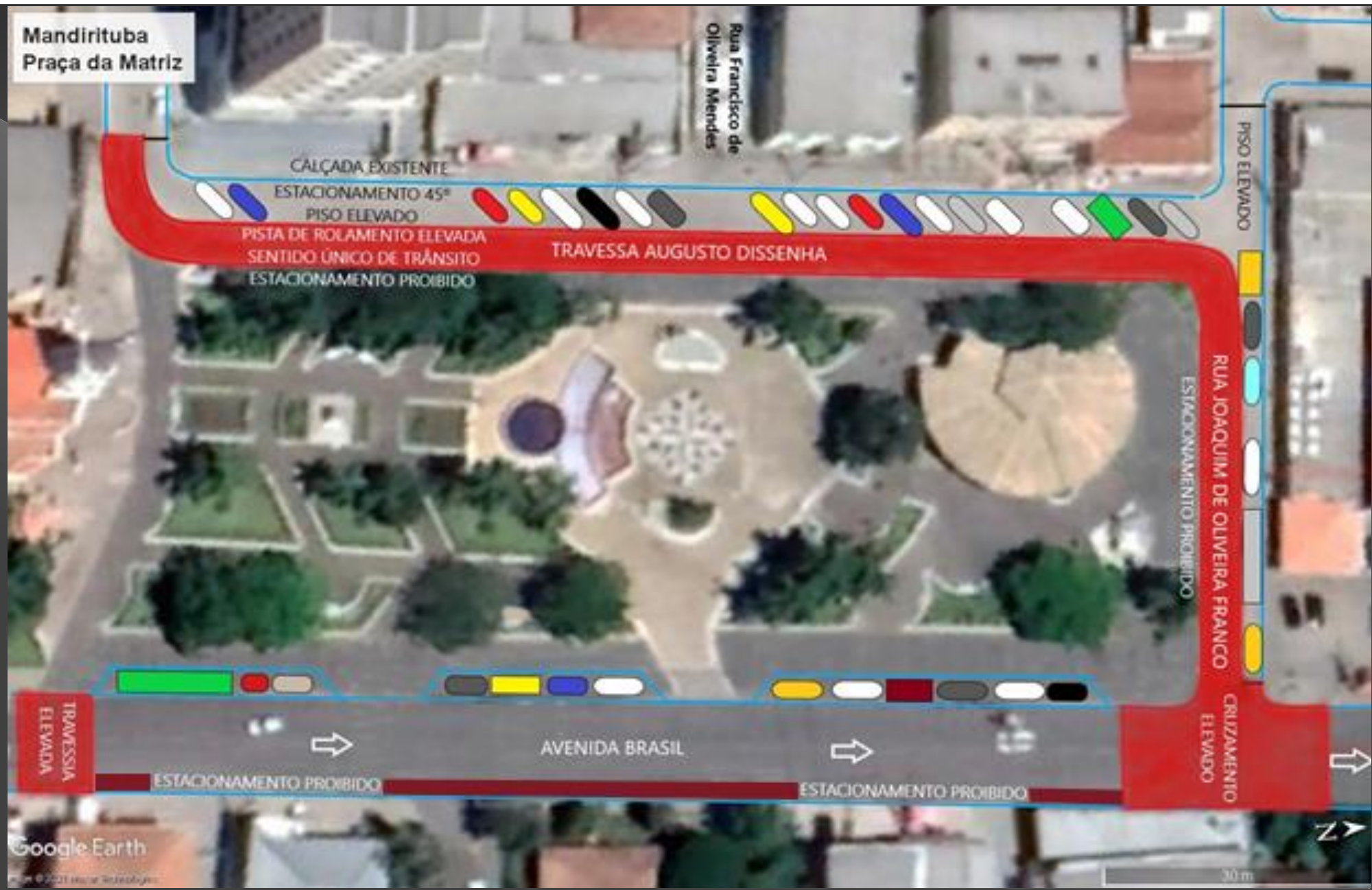




CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Renovação de
espaços urbanos

Renovação Urbana
da Praça da Matriz



CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Renovação de espaços urbanos

Renovação Urbana no acesso ao centro pela Rodovia BR-116

Reformulação da configuração viária com o redesenho da infraestrutura viária, redimensionamento da entrada e saída da área central, a ser realizado pelas ruas João Barbosa Mendes e Joaquim de O. Franco Neto, que formatarão um binário no sentido leste – oeste.

Configuração que permitirá a implantação de um Portal de entrada da Sede.



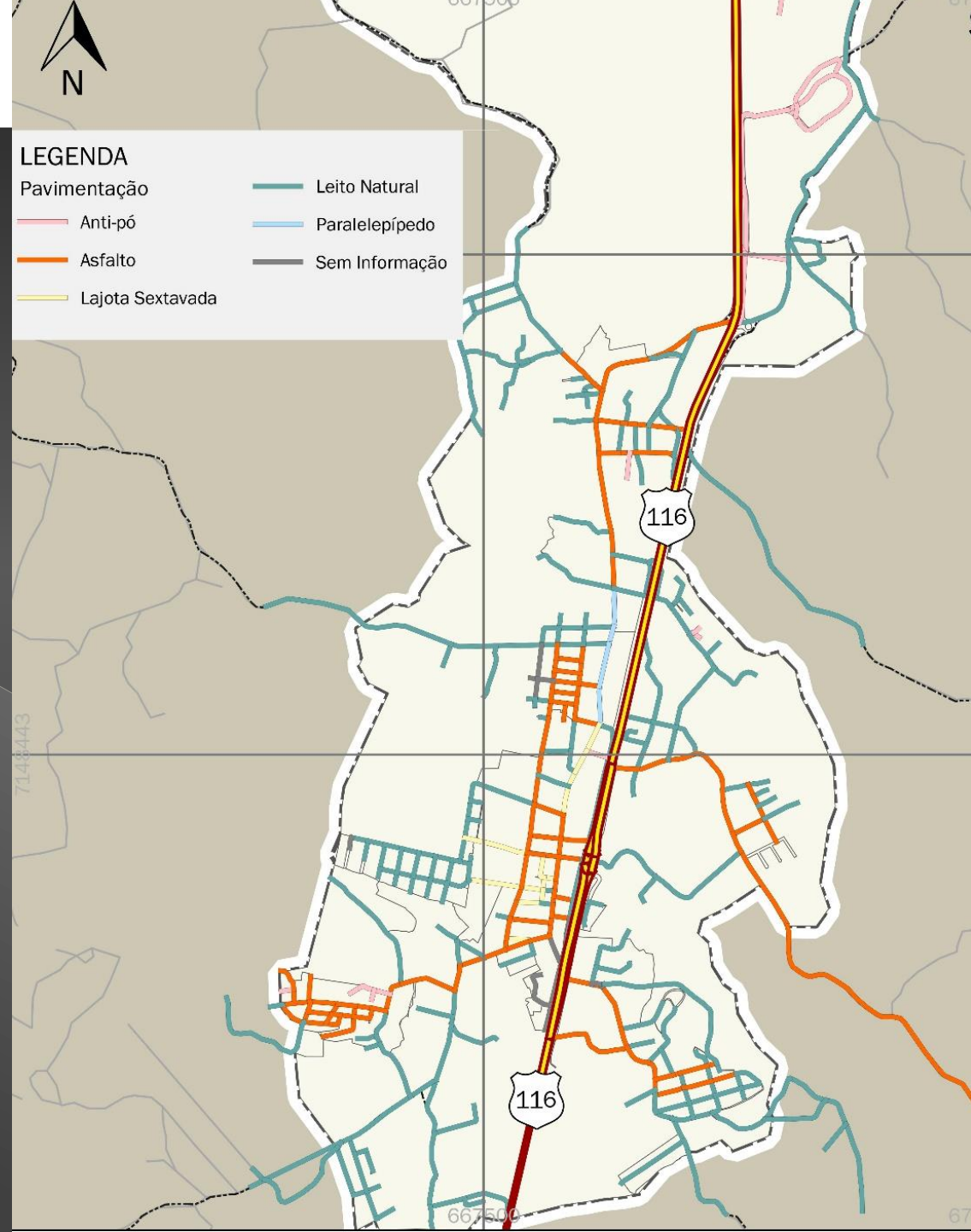
INFRAESTRUTURA : Pavimentação

Ampliação e melhoria da pavimentação com:

12 trechos de vias em processo de pavimentação,
sendo 8 vias com asfalto e 4 com pavimento
poliédrico.

14 trechos de vias com projeto em
desenvolvimento com pavimento asfáltico.

10 trechos de vias programadas, sendo 1 com
pavimento poliédrico e 9 vias com asfalto



INFRAESTRUTURA : Estacionamento

Definição de vias com estacionamento proibido:

SEDE:

Avenida Brasil

Avenida Paraná

Rua da Liberdade

Rua Joaquim de Oliveira Franco Neto

Rua João Barbosa Mendes

Rua Prof^a Wilma C. Barbosa

Rua Joaquim de Oliveira Franco

Travessa Augusto Disenha

Rua Pedro Barbosa

EM AREIA BRNCA DOS ASSIS:

Rua Francisco de Assis Magalhães.

Rua Francisca E. das Dores.

Reserva de vagas para atender à legislação referente ao atendimento especializando.

Areia Branca dos Assis



INFRAESTRUTURA : Mobiliário Urbano

Aprimoramento do mobiliário urbano para promover a caminhabilidade, integrados à paisagem urbana:

- Estabelecer os padrões dos equipamentos de mobiliário urbano, com a implantação dos mesmos nos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo municipal e escolar; ressaltando-se a pavimentação das calçadas considerando a acessibilidade universal.
- Definir a indicação de nomenclatura de logradouro público, ou sejam, as placas com o nome das vias urbanas, com a identificação de elementos considerados pertinentes.
- Determinar o padrão de lixeira, com a sua implantação em vias urbanas, especialmente na área central da Sede e de Areia Branca dos Assis.
- Implantar sinalização semafórica em interseções definidas, com os novos tempos de ciclos.

INFRAESTRUTURA : Sinalização Viária

Implantação de sinalização viária, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

- Melhoria da sinalização horizontal.
- Melhoria da sinalização vertical.
- Melhoria da sinalização semafórica com implantação de semáforos, na primeira etapa nas interseções:
 - Avenida Brasil X Rua João Batista Mendes.
 - Avenida Brasil X Rua Joaquim de Oliveira Franco Neto.
 - Rua da Liberdade X Rua João Batista Mendes.
 - Rua da Liberdade X Rua Joaquim de Oliveira Franco Neto.
- E na segunda etapa nas interseções:
 - Avenida Paraná X Rua André Ferreira da Rocha.
 - Rua da Liberdade X Rua André Ferreira da Rocha.
 - Rua da Liberdade X Rua Pres. Castelo Branco.
 - Avenida Brasil X Rua Pres. Castelo Branco.
- Dimensionamento dos tempos de ciclos dos semáforos

LEGENDA

Sinalização Semafórica



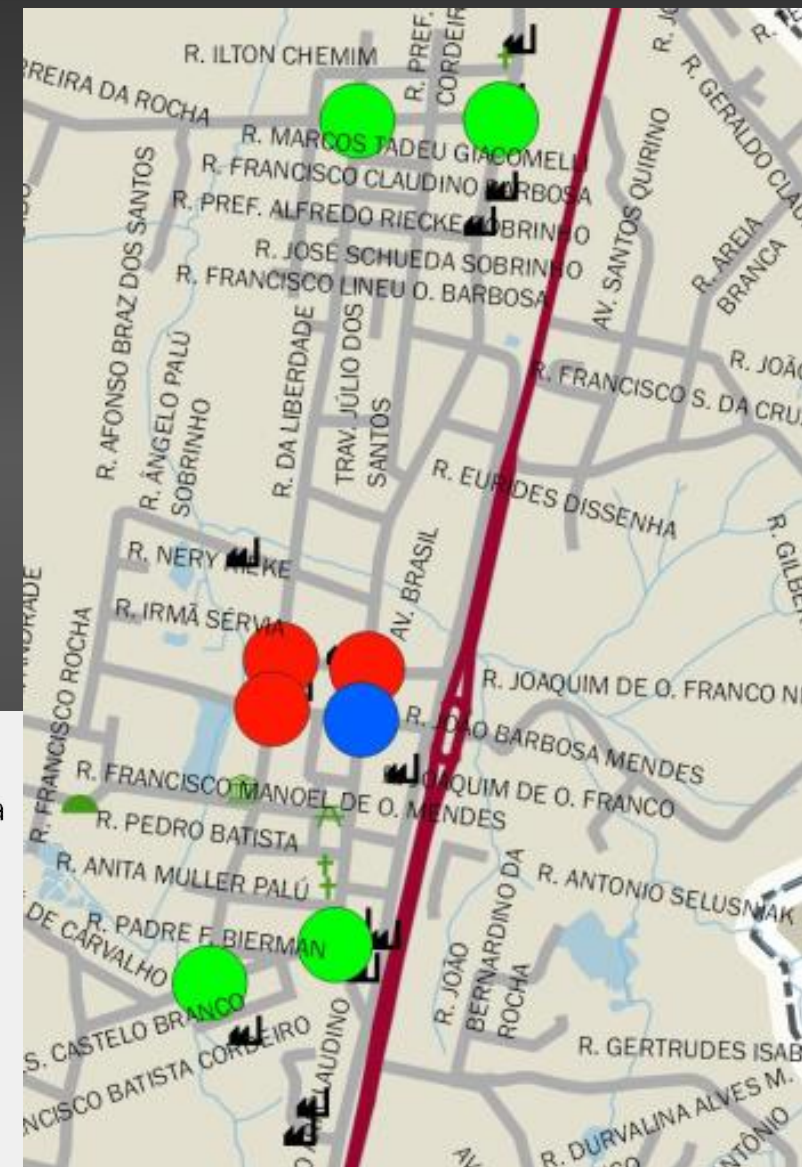
1ª Fase



2ª Fase



Implementado



INFRAESTRUTURA : Acidentes de Trânsito

Redução de acidentes de trânsito com medidas corretivas em locais de altos índices, com:

- Realização de campanhas educativas permanentes.
- Redução da velocidade de tráfego na via.
- Reforço da sinalização horizontal e vertical.
- Adequação de geometria de interseção ou trecho.
- Alteração dos sentidos de circulação em interseções ou proibição de movimentos de conversão.

INFRAESTRUTURA : Polos Geradores de Tráfego

A implantação de polos geradores de tráfego deverá ser condicionada por:

- Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).
- Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV).

Ambos são estabelecidos na legislação do Plano Diretor, como instrumentos previstos no Estatuto da Cidade (Lei no 10.257/2001)

OPERAÇÃO

Adequação da operação da mobilidade de acordo com o estabelecido na GESTÃO, de acordo com o processo de implantação, em curso, da MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO, como Órgão Executivo Municipal de Trânsito, com atribuições nas áreas de atuação em:

- Engenharia de tráfego.
- Fiscalização de trânsito.
- Educação de trânsito.
- Junta Administrativa de Recursos e Infrações – JARI.

GESTÃO

Estruturação da Gestão da Mobilidade

Adequação da gestão da mobilidade conforme a MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO, como Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além de Secretarias Municipais que atuem em áreas da mobilidade, conforme estruturação proposta na Revisão do Plano Diretor.

Estruturação do Sistema de Comunicação

- Reestruturação do sistema de comunicação interna entre os órgãos afetos à mobilidade, visando melhorar os processos de implementação das intervenções programadas;
- Revisão e automação dos processos;
- Estabelecimento de estratégias de redimensionamento, relocação, capacitação e valorização do serviço público;



GESTÃO

Estruturação dos Mecanismos de

Monitoramento e Avaliação

Estabelecimento de indicadores para a avaliação da mobilidade e a criação de um banco de dados.

Para a estruturação dos indicadores que traduzam os parâmetros relevantes da mobilidade sugere-se a adoção do Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS).

DOMÍNIO	TEMA	INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA
Acessibilidade	Acessibilidade	Vagas em Estacionamentos Públicos para Pessoas com Necessidades Especiais	Porcentagem do número de vagas (%)
Aspectos ambientais	Controle de impactos no meio ambiente	Existência ou tipos de Estudos de Impactos Ambientais, impactos urbanos e de vizinhança	Número de estudos com medidas compensatórias e mitigadoras
Aspectos sociais	Apoio ao cidadão	Informação Disponíveis ao Cidadão sobre a mobilidade e transportes urbanos disponibilizados ao cidadão	Tipo de informação sobre mobilidade e serviços de transporte
Aspectos políticos	Captação e gerenciamento de recursos	Investimento em Sistemas de Transporte	Porcentagem de recursos (%) aplicados na mobilidade urbana.
Infraestrutura de transporte	provisão e manutenção da infraestrutura de transportes	Vias pavimentadas	Porcentagem de vias pavimentadas do sistema viário urbano (%)
Modos não motorizados	Modos não motorizados	Vias com calçadas em ambos os lados, com	Porcentagem da rede viária principal (%)
Planejamento integrado	Planejamento da infraestrutura urbana e equipamentos urbanos	Parques e áreas verdes	Área verde por habitante (m2/habitantes)
Tráfego e circulação	Acidentes de trânsito	Acidentes de trânsito	Número de mortos/100.000 habitantes/ano
Sistemas de transporte urbano	Disponibilidade e qualidade do	Idade média da frota de transporte público	Anos

MODOS DE PARTICIPAÇÃO

Caracterização dos modos de participação da sociedade, com o aperfeiçoamento dos canais de comunicação, ampliando a sistemática de atuação social, tendo como componentes a participação social e a participação da gestão da mobilidade.

As ações estratégicas da participação da sociedade implicam em:

- Identificar os atores sociais atuantes na mobilidade.
- Participar das ações promovidas pelo Poder Público municipal.
- Propor ações ao Poder Público municipal.

As propostas para a participação da gestão da mobilidade abrangem:

- Estabelecimento do processo de participação da sociedade, com a criação de canais específicos.
- Formalização da Câmara Técnica da Mobilidade no Conselho da Cidade.