

É com enorme satisfação que a Cicloiguaçu, entidade sem fins lucrativos, fundada em 2011 em Curitiba, oferece suas contribuições a este importante instrumento norteador do desenvolvimento da cidade.

Preâmbulo

A cidade que sonhamos.

Tão importante quanto dar contribuições objetivas ao desenvolvimento da cidade é oferecer princípios e valores que orientem este desenvolvimento. Afinal, cada projeto de planejamento urbano representa, no fim, a soma de milhares de projetos de vida.

Ao percorrer as paisagens de Curitiba, pode-se encontrar muitas cidades em uma. Do conforto dos bosques à aridez das longas avenidas; das singelas casas que guardam muitas histórias às enormes torres que sugerem modernidade; caminhar pelo centro entre a multidão ou ao lado dos moradores nos bairros mais distantes é ter uma dimensão humana da cidade, diferente daquela que os mapas nos fornecem.

Quando se enxerga a cidade da perspectiva humana, as muitas vistas de uma rua revelam muito mais do que espaços construídos: uma larga calçada pode significar que ali se respeita o pedestre; uma via onde a velocidade dos veículos não pode causar acidentes fatais é também sinônimo de convívio; um trajeto arborizado ou as águas correntes de um límpido rio diz muito sobre qualidade de vida; da mesma forma que uma pequena praça - quando construída pelos próprios cidadãos -, tem uma força enorme quando se fala em cidadania.

Iniciativas que, na maioria das vezes, têm baixo custo e grande impacto, funcionando como uma acupuntura urbana, dizem muito sobre o futuro da cidade. Pois resolver os problemas gerados pelo crescimento é tratar a doença e não a causa. Enquanto orientar o desenvolvimento, oferecendo alternativas compatíveis com os anseios mais profundos e sensíveis das pessoas, é um convite para se viver a cidade.

Desfrutar dos caminhos de Curitiba sobre uma bicicleta talvez seja a forma mais revolucionária e, ao mesmo tempo, a mais simples de se viver uma cidade para pessoas. Por meio da “magrela” - sinônimo de transporte público em muitos países -, é possível colocar em prática a mobilidade sustentável, aproveitando a diversidade de encontros e a riqueza de sensações que a cidade oferece, muito além de percorrer trajetos com eficiência.

Se a cidade planejada é um roteiro para as muitas histórias de vida que nela irão se desenrolar, devemos sempre nos perguntar: queremos que as pessoas se pareçam mais com a realidade ou que a realidade se pareça mais com as pessoas?

Propostas

Neste sentido, a Cicloiguaçu formulou as seguintes propostas para o conhecimento de todos:

Legislação vigente e **alterações propostas** (as alterações ficam marcadas em vermelho, o texto atual é escrito em letra preta normal, as supressões ficam tachadas e **algumas partes importantes ficam em negrito, mesmo sendo integrantes do texto vigente**) Propostas para a Lei

2828/66 ([link](#))

(...)

Capítulo II – Das Diretrizes Básicas do Plano

(...)

Seção IV – Da Renovação Urbana

(...)

Art. 48 São objetivos da Política de Renovação Urbana:

1 - Restabelecer as edificações em seus usos originais ou dar-lhes destinação adequada. **2 - Recuperar as edificações decadentes ou erradicá-las quando evidenciada a inconveniência da recuperação.**

3 - Corrigir, quando necessário ou desejável para o bom uso das edificações, as deficiências existentes nos fracionamentos de lotes, arruamentos, e serviços públicos.

4 - Promover a utilização de terrenos não aproveitados em correspondência com as necessidades sociais da comunidade.

5 - Ampliar ou melhorar edificações de baixo custo possibilitando a instalação de equipamento e obras complementares.

Parágrafo único. O objetivo definido no número 4 deste artigo será alcançado pela elaboração e execução de um Plano Municipal de Praças e Calçadas, sem prejuízo de outras ações, estabelecido na forma do art. 50 desta lei.

Art. 49. São instrumentos adequados para a implantação da Política de Renovação Urbana:

a) - desapropriação ou aquisição de imóveis, por utilidade pública ou interesse social;

b) - construção ou reconstrução de ruas, ruas de circulação exclusiva de pedestres, calçadas, parques, praças e outros equipamentos urbanos;

c) - venda, permuta, concessão ou permissão de uso da propriedade, adquirida por interesse social, em áreas de Renovação Urbana, pelo seu justo valor;

d) - facilidades fiscais em retribuição à execução de um programa voluntário de reparação e reabilitação da edificação e outras melhorias;

e) - imposição de penalidades adequadas pelo não cumprimento de intimação objetivando a construção de passeios, muros, pinturas, instalações e outras melhorias que por força de lei e regulamentos deverão existir em bom estado de conservação. **Parágrafo único.** A aplicação do instrumento previsto na letra "b" poderá ser realizada por meio de parcerias para a construção, manutenção ou uso de espaços públicos com a comunidade, por meio de suas organizações representativas.

(...)

FIM DAS PROPOSTAS NA LEI 2828/66

Propostas para a Lei 11.266/2004 ([link](#))

(...)

Art. 13. Para orientar o crescimento e adensamento da Cidade, sempre integrada ao uso do solo e sistema de transporte, a malha viária de Curitiba apresenta uma macro- hierarquia que constitui o suporte físico da circulação da Cidade, com o objetivo de induzir uma estrutura urbana linearizada, constituída dos seguintes eixos de estruturação viária:

I - eixos estruturais - principais eixos viários de crescimento e adensamento da cidade, constituído preferencialmente por um sistema trinário de vias para o sistema de transporte coletivo, o

tráfego de fluxo contínuo, estruturas cicloviárias e o tráfego local;
II - eixo metropolitano - eixo viário de integração da região metropolitana constituído por um sistema com linha de transporte coletivo em pista exclusiva, vias locais de acesso às atividades e ciclovia estrutura cicloviária de alta capacidade;

III - eixos viários principais - eixos viários que constituem o suporte físico da circulação urbana da Cidade, equilibram a distribuição de fluxos na malha viária e otimizam o potencial das diversas áreas urbanas.

§ 1º A planta indicada no Anexo 03 - Eixos de Estruturação Viária, integrante desta lei, apresenta, de forma esquemática, os eixos de estruturação viária do Município que deverão ser respeitadas na elaboração da adequação da legislação urbanística e planos setoriais, atendidos os objetivos e diretrizes deste Plano Diretor.

§1º-A. A planta indicada no Anexo 06 - Rede ciclável, integrante desta lei, apresenta a rede ciclável existente e proposta, interligadas entre si.

§ 2º Tendo em vista o caráter regional e metropolitano da malha viária de Curitiba, as rodovias federais, o contorno rodoviário e as ferrovias são complementares aos eixos de estruturação urbana.

§3º As ciclorrotas são vias de baixo fluxo e baixa velocidade, preferencialmente sem fluxo de transporte coletivo, para a convivência harmoniosa entre os modais, definidas por portaria do órgão responsável e, uma vez implantadas, não podem sofrer alterações em sua função viária no prazo de 10 (dez) anos.

§4º As estruturas cicloviárias propostas nos eixos estruturais e metropolitanos somam-se às ciclovias, vias calmas e ciclorrotas definidas no sistema integrado de ciclomobilidade.

(...)

Art. 15. A política municipal de mobilidade urbana e transporte tem o compromisso de facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens no Município, com as seguintes diretrizes gerais:

I - priorizar no espaço viário **os pedestres, os modos de transporte coletivo e os modos não motorizados sobre os demais modos motorizados** e o transporte coletivo em relação ao transporte individual;

I-B - desestimular o uso do automóvel por meio de políticas de incentivo ao transporte coletivo e à mobilidade não motorizada.

II - melhorar e ampliar a integração do transporte público coletivo em Curitiba e buscar a consolidação da integração metropolitana;

III - priorizar a proteção individual dos cidadãos e do meio ambiente no aperfeiçoamento da mobilidade urbana, circulação viária e dos transportes;

IV - promover a acessibilidade, facilitando o deslocamento no Município, através de uma rede integrada de vias, ciclovias e ruas exclusivas de pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente aos que têm dificuldade de locomoção;

V - buscar a excelência na mobilidade urbana e o acesso ao transporte no atendimento aos que têm dificuldade de locomoção;

VI - equacionar o abastecimento e a distribuição de bens dentro do Município de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação viária e o meio ambiente;

VII - compatibilizar o planejamento e a gestão da mobilidade urbana para promover a melhoria da qualidade do meio ambiente;

VIII - promover a proteção aos cidadãos nos seus deslocamentos através de ações integradas, com ênfase na educação;

IX - estimular a adoção de novas tecnologias que visem a redução de

poluentes, resíduos ou suspensão e de poluição sonora, priorizando a adoção de combustíveis renováveis;

X - promover o controle, monitoramento e fiscalização, diretamente ou em conjunto com órgãos da esfera estadual ou federal, da circulação de cargas perigosas e dos índices de poluição atmosférica e sonora nas vias do Município;

XI - instituir, **por lei**, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado, **assegurando a definição de estruturas cicloviárias, a mobilidade de pedestres e o controle social na gestão do transporte coletivo;**

XII - promover a plena segurança dos pedestres;

XIII - disponibilizar estruturas seguras e funcionais de estacionamento de bicicletas e vestiários nos terminais de transporte coletivo e garantir a integração intermodal;

XIV - ofertar sistema público de bicicletas integrado à rede de transporte coletivo;

XV - exigir, em novos conjuntos habitacionais ou parcelamentos de solo urbano, que o sistema viário adote estruturas de circulação exclusiva de bicicletas, assim como paraciclos e bicicletários junto ao comércio e aos equipamentos públicos.

XVI - realizar pesquisas voltadas ao conhecimento da mobilidade por bicicleta, sendo obrigatória a realização de pesquisas do tipo antes/depois para todos os novos projetos cicloviários;

XVII - realizar campanhas educativas permanentes de educação para o trânsito e respeito aos não motorizados, buscando efeitos reais na mudança de comportamento; XVIII - destinar recursos continuados aos investimentos em favor da ciclomobilidade e da caminhabilidade nos orçamentos anuais do município, sempre de forma crescente, ano após ano;

XIX - estruturar departamento autônomo em favor da mobilidade não motorizada, com recursos específicos para pesquisas, projetos, campanhas de comunicação e participação social e obras;

XX - produzir documentos técnicos sobre estruturas cicloviárias existentes no município, de forma continuada, assim como produzir manuais técnicos sobre a construção e sinalização destas estruturas;

XXI - estimular através de estruturas cicloviárias o reconhecimento do meio ambiente urbano pela população, especialmente no que tange o desenho da rede hidrográfica e os rios ocultos pela urbanização;

XXII - promover através de estruturas cicloviárias o reconhecimento do patrimônio cultural urbano pela população, envolvendo os diversos campos da paisagem cultural, do patrimônio material e imaterial;

XXIII - promover a criação de ilhas de conforto ambiental, calçadas e áreas de baixo fluxo de veículos nos bairros, interligadas por uma rede cicloviária que estimule a desaceleração do trânsito;

XXIV - estabelecer um programa de revisão de leis e decretos que estimulam o transporte individual motorizado, através da obrigatoriedade da oferta de espaço e acesso aos centros urbanos.

XXV - promover ações que busquem a redução da necessidade de deslocamento de pessoas e mercadorias.

Parágrafo Único - As diretrizes gerais da política municipal de mobilidade urbana e transporte são voltadas para o conjunto da população do Município, com diretrizes específicas para os seus principais componentes.

SEÇÃO I

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Art. 16 São diretrizes específicas da política municipal de transporte de passageiros:

I - articular os meios de transporte coletivo que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;

II - estabelecer critérios de planejamento e operação de forma integrada aos sistemas estadual e interestadual, atendendo aos interesses e necessidades da população e características locais;

III - promover meios institucionais adequados para a perfeita harmonia no planejamento e gerenciamento dos serviços públicos de transporte de passageiros no âmbito federal e estadual;

IV - ordenar o sistema viário, através de mecanismos de engenharia, legislação e capacitação da malha viária, priorizando a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual;

V - adotar tecnologias apropriadas de baixa, média e alta capacidade, de acordo com as necessidades de cada demanda;

VI - promover a atratividade do uso do transporte coletivo por intermédio de deslocamentos rápidos, seguros, confortáveis e custos compatíveis;

VII - estabelecer políticas tarifárias que preservem o equilíbrio econômico e social do sistema de transporte coletivo;

VIII - buscar a excelência de padrões de qualidade que proporcionem aos usuários do transporte coletivo crescente grau de satisfação do serviço;

IX - racionalizar o sistema de transporte e as formas de gerenciamento e controle de operação;

X - adequar a oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo e da circulação viária;

XI - possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infra- estrutura do sistema, sob a forma de investimento, concessão ou permissão de serviço público ou obra;

XII - promover e possibilitar às pessoas portadoras de deficiência, com dificuldades de locomoção, e idosos condições adequadas e seguras de acessibilidade autônoma aos meios de transporte urbano;

XIII - estruturar as medidas reguladoras para o uso de outros sistemas de transporte de passageiros;

XIV - implantar estruturas cicloviárias em novos corredores de transportes que venham a ser criados e em novas obras viárias.

XV - buscar mecanismos que custeiem o transporte público, desonerando o passageiro; XVI - reconhecer a prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, conforme o art. 6º da Política Nacional de Mobilidade urbana.

SEÇÃO II

DOS SISTEMAS VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E TRANSITO

Art. 17 São diretrizes específicas da política municipal dos sistemas viário, de circulação e trânsito:

I - planejar, executar e manter o sistema viário segundo critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente, obedecidas as diretrizes de uso e ocupação do solo e do transporte de passageiros;

II - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário oficial, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

III - promover tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transportes, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e

a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da Cidade;

IV - melhorar a qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia, educação, operação, fiscalização e policiamento;

V - planejar e operar a rede viária municipal, priorizando o transporte público de passageiros, em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado;

VI - aperfeiçoar e ampliar o sistema de circulação de pedestres e de pessoas portadoras de deficiência, propiciando conforto, segurança e facilidade nos deslocamentos;

VII - desenvolver um programa cicloviário, buscando a integração metropolitana e incentivando sua utilização com campanhas educativas;

VIII - implantar estruturas para controle da frota circulante e do comportamento dos usuários;

IX - produzir microrredes cicloviárias em diferentes bairros do município;

X - priorizar a conectividade da rede cicloviária antes do lançamento de novas estruturas desconectadas;

XI - implantar estruturas cicloviárias em novas obras viárias, atendendo aos parâmetros da Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

XII - implantar os centros acalmados, por meio de controle de velocidade, desestímulo ao uso de automóveis, estruturas voltadas à prioridade e à segurança dos pedestres, incentivo ao uso de modos não motorizados e prioridade ao transporte coletivo.

(...)

Art. 23 A política municipal do uso do espaço público tem como prioridade a melhoria das condições ambientais e da paisagem urbana, com os seguintes objetivos:

I - ordenar e disciplinar o uso dos espaços públicos, de superfície, aéreo e do subsolo por atividades, equipamentos, infra-estrutura, mobiliário e outros elementos, subordinados à melhoria da qualidade da paisagem urbana, ao interesse público, às funções sociais da Cidade e às diretrizes deste Plano Diretor;

II - ordenar e disciplinar o uso dos espaços públicos para a comercialização de produtos, realização de eventos e demais atividades, subordinados a preservação da qualidade e identidade urbana;

III - promover a preservação dos espaços públicos livres, que proporcionam à população o contato com ambientes naturais amenizando o ambiente urbano construído;

IV - compatibilizar o uso dos espaços públicos com sua vocação e demais funções, valorizando sua importância para a circulação e encontro da população;

V - proporcionar no espaço público condições de segurança e conforto no deslocamento de pessoas e veículos, priorizando a circulação de pedestres, em especial de pessoas com dificuldades de locomoção;

VI - ampliar a quantidade de espaços públicos na cidade, destinando ao uso comunitário os terrenos não aproveitados que tenham a vocação para serem utilizados como praças e espaços de convivência;

VII - promover o alargamento e qualificação de calçadas e implantar calçadas e espaços de convivência;

VIII - recuperar e requalificar as praças e os espaços públicos e de convivência;

IX - promover políticas públicas para a construção ou uso de espaços públicos, calçadas, praças e espaços de convivência;

X - estruturar departamento autônomo para estimular a implantação, o

uso ou a manutenção de praças, calçadas, e espaços públicos e de convivência, com recursos específicos para pesquisas, projetos, campanhas de comunicação e participação social e obras.

XI – promover ações que incentivem a adequada separação dos resíduos sólidos urbanos, através de ações de educação ambiental nas escolas da rede de ensino fundamental e médio, com ampla participação social;

XII – aplicar o que é apresentado pela Política Nacional de Resíduos Sólidos, fortalecendo a atuação de agentes da reciclagem, associações ou cooperativas, fundamentais para a gestão dos resíduos.

§1o. No prazo de 2 (dois) anos deverá ser elaborado o Plano Municipal de Praças e Calçadas, de forma participativa, definindo diretrizes de implantação e manutenção de espaços públicos na cidade.

§2o. Para o projeto, a implantação, a manutenção ou o uso de espaços públicos, praças, calçadas e espaços de convivência o município poderá realizar parcerias com organizações representativas da sociedade.

FIM DAS PROPOSTAS NA LEI 11.266/2004

Jorge Gomes de Oliveira Brand
Coordenador Geral Ciclotguaçu