

**OFÍCIO N.º 047/2025**

Fazenda Rio Grande, 15 de agosto de 2025.

Excelentíssima Senhora,  
**Andreia Teodoro Pinto**  
Presidente  
Câmara de Vereadores de Fazenda Rio Grande - Pr

Assunto: **Encaminha Projeto de Lei nº 033/2025 de 10 de julho de 2025.**

Excelentíssima Senhora Presidente da Câmara de Vereadores,

O Município de Fazenda Rio Grande, através da Secretaria Municipal de Governo encaminhar a esta Egrégia Casa de Leis o Projeto de Lei nº 033/2025 de 10 de julho de 2025, com a seguinte súmula: **“Aprova o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Fazenda Rio Grande, e confere outras providências”**.

Sem mais para o momento, nos colocamos a disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

JULIO CESAR FERREIRA DE LIMA  
THEODORO:02194428941  
941

Assinado de forma digital por  
JULIO CESAR FERREIRA DE LIMA  
THEODORO:02194428941  
Dados: 2025.08.15 10:28:47  
-03'00'

**Julio Cesar Ferreira de Lima Theodoro**  
Secretário Municipal de Governo  
Decreto 7649/2025

**MUNICÍPIO DE FAZENDA RIO GRANDE  
ESTADO DO PARANÁ  
GABINETE DO PREFEITO**

**PROJETO DE LEI N.º 033/2025.  
DE 10 DE JULHO DE 2025.**

**SÚMULA:** “Aprova o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Fazenda Rio Grande, e confere outras providências”.

A **CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE**, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, **PREFEITO MUNICIPAL**, sanciono a seguinte **LEI**:

**TÍTULO I  
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Capítulo I  
Disposições Gerais**

**Art. 1º** Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande (PMU), o qual deverá seguir os princípios, objetivos e diretrizes elencados na Política Municipal de Mobilidade Urbana.

**Art. 2º** O PMU tem por finalidade orientar as ações do Poder Público Municipal de Fazenda Rio Grande no que concerne os modos de transporte, a infraestrutura viária e de suporte aos serviços de mobilidade e o transporte de pessoas e cargas pelo território municipal, com o objetivo principal de atender às demandas atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

**Art. 3º** O PMU deverá ser submetido a atualizações periódicas a cada 10 (dez) anos.

**Art. 4º** O PMU deve guardar compatibilidade com o Plano Diretor do Município de Fazenda Rio Grande e com todas as suas legislações correlatas, como normas de ocupação e uso do solo municipal.

**Capítulo II  
Dos Conceitos e Definições**

**Art. 5º** Para efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

**I – Abrigo de ônibus:** estrutura física presente no ponto para conforto do passageiro e para proteção contra intempéries;

**II – Acessibilidade universal:** facilidade de acesso de todas as pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

**III – Binário de trânsito:** vias paralelas e próximas, cada uma com um único sentido, sendo eles opostos;

**IV – Calçada:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins, define-se como o espaço compreendido entre a faixa de rolamento e o alinhamento predial;

**V – Ciclofaixa:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

**VI – Ciclorrotas:** caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

**VII – Ciclovia:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

**VIII – Estacionamento:** espaço disponibilizado para parada de veículos, público ou privado, fora das pistas de fluxo, integrado ao sistema de transportes urbanos, podendo ser coberto ou descoberto;

**IX – Espaço público:** é o espaço de uso comum e posse de todos, como ruas, calçadas, praças, campings municipais, jardins ou parques e ambientes fechados, como bibliotecas públicas e museus públicos;

**X – Frequência do ônibus:** intervalo de tempo entre passagens consecutivas dos ônibus pelos pontos de parada;

**XI – Integração física:** possibilidade facilitada de transferência entre diferentes linhas e/ou veículos de transporte público através de uma estrutura que abrigue e sistematize esse intermeio;

**XII – Integração modal:** possibilidade facilitada de troca entre diferentes modos de transporte através da colocação próxima de estruturas de paradas de diversos modos, como pontos de ônibus, paraciclos e terminais de integração;

**XIII** – Integração operacional: sistematização de horários e frequências de linhas de ônibus de modo a cooperar com a eficiência e disponibilidade dos trajetos que envolvam integração física;

**XIV** – Integração tarifária: possibilidade da transferência entre linhas de ônibus mediante o mesmo pagamento, facilitada pela integração física ou pela tecnologia de cartão transporte que permita essa integração dentro de um intervalo de tempo;

**XV** – Interseção viária: local onde duas ou mais vias se interceptam;

**XVI** – Itinerário: trajeto a ser percorrido pelo ônibus, desde o início da rota, incluindo todos os pontos de parada, até o ponto final;

**XVII** – Lombada eletrônica: dispositivo eletrônico de controle de velocidade que permite fixar a velocidade máxima desejada e registra a infração de veículos, auxiliando o emprego de multas;

**XVIII** – Loteamento: subdivisão de gleba em lotes, destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes;

**XIX** – Matriz modal: composição da participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

**XX** – Mobilidade urbana: movimentação de pessoas e bens, figurada pela quantidade e qualidade de viagens no espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

**XXI** – Mobilidade urbana sustentável: consideração pela movimentação de pessoas e bens no espaço urbano de aspectos de desenvolvimento sustentável, equidade de acesso e eficácia, eficiência e efetividade, de maneira a garantir que os deslocamentos ocorram com o menor impacto ambiental, com mais equidade social e com melhor fluidez dos deslocamentos.

**XXII** – Modos de transporte motorizados: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

**XXIII** – Modos de transporte não motorizados: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

**XXIV** – Modos de transporte ativo: modalidades que se utilizam do esforço humano, como aqueles realizados a pé e por bicicleta;

**XXV** – Paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma

ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

**XXVI** – Passarela: estrutura destinada à transposição de vias ao uso de pedestres, em desnível aéreo;

**XXVII** – Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres;

**XXVIII** – Passeio compartilhado: especificidade de um passeio que se define pelo compartilhamento do seu espaço entre o trânsito de pedestres e ciclistas, na impossibilidade de haver outra tipologia disponível para a bicicleta;

**XXIX** – Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo, entende-se por pessoa com mobilidade reduzida a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante, entre outras.

**XXX** – Piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

**XXXI** – Ponto de ônibus: local de um ponto de parada de transporte público, no qual os passageiros embarcam ou desembarcam;

**XXXII** – Polos geradores de viagem: locais de empreendimentos comerciais ou residenciais que são responsáveis por atrair fluxo de pessoas ou veículos em número significativo de viagens, o que pode causar impactos no sistema viário do entorno;

**XXXIII** – Rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento, consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5% (cinco por cento);

**XXXIV** – Rampa de acessibilidade: rebaixamento na calçada ou no passeio, destinado a promover a concordância de nível entre estes e o leito da via;

**XXXV** – Redutor de velocidade: dispositivos como lombadas eletrônicas, ondulações transversais, radares e travessias elevadas, destinados a induzir o veículo a reduzir a velocidade naquele local;

**XXXVI** – Semáforo: subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente por meio de sistema eletromecânico ou eletrônico, compõe-se de blocos semaforicos, controladores de tráfego, postes de sustentação, botoeiras próprias para a sinalização de pedestres e

sinalização sonora para pessoas com deficiência visual, conforme regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro e demais disposições específicas;

**XXXVII** – Sinalização horizontal: sinalização viária executada sobre o pavimento com tinta refletiva, de preferência, ou sobre a calçada para o controle, advertência e orientação ou informação do usuário, sendo as demarcações pré-reconhecidas e legalmente instituídas pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

**XXXVIII** – Sinalização vertical: sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou pictogramas e legalmente instituídos pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

**XXXIX** – Subsídio tarifário: concessão de dinheiro feita pelo governo ao sistema de transporte público com a finalidade de manter acessível o preço da tarifa;

**XL** – Tarifa técnica: o custo do transporte dividido pelo número de passageiros pagantes equivalentes;

**XLI** – Tarifa social: o custo da passagem paga pelo usuário para utilizar o sistema de transporte público;

**XLII** – Transeuntes: pessoa transitando ou de passagem por algum lugar;

**XLIII** – Terminal de ônibus: estrutura física preparada para abrigar embarque e desembarque de uma ou mais linhas de ônibus, de forma a oferecer possibilidade de integração, além de poder abrigar comércios e outros serviços;

**XLIV** – Transporte escolar: serviço de transporte, público ou privado, que se utiliza de vans e ônibus para deslocar exclusivamente estudantes, do ensino básico até o superior;

**XLV** – Transporte privado individual: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

**XLVI** – Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços ou tarifas fixadas pelo poder público;

**XLVII** – Transporte público coletivo urbano: transporte público coletivo, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos;

**XLVIII** – Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

**XLIX** – Via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central, resultando na faixa compreendida entre os alinhamentos prediais de duas quadras adjacentes;

**L** – Vaga: espaço destinado à parada ou ao estacionamento de veículos;

**LI** – Veículo de carga: veículo destinado ao transporte de carga, em conformidade com as resoluções específicas do CONTRAN.

**Parágrafo único.** Para eventuais conceitos e definições omissos neste artigo, adotam-se os conceitos e definições estabelecidos na Lei do Plano Diretor do Município de Fazenda Rio Grande, bem como em suas legislações correlatas.

## **TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE FAZENDA RIO GRANDE**

### **Capítulo I Do Conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande**

**Art. 6º** O PMU compreenderá os seguintes conteúdos:

**I** – Eixos Condutores, conforme estabelecidos na Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

**II** – Ações Estratégicas, destinadas a contemplar as demandas de mobilidade urbana vinculadas a cada Eixo Condutor, podendo ser de curto, médio ou longo prazos;

**III** – Medidas a serem adotadas para operacionalizar as Ações Estratégicas indicadas.

**§ 1º** Consideram-se Ações Estratégicas de curto prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 2 (dois) anos após a data de publicação desta lei.

**§ 2º** Consideram-se Ações Estratégicas de médio prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 5 (cinco) anos após a data de publicação desta lei.

**§ 3º** Consideram-se Ações Estratégicas de longo prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 10 (dez) anos após a data de publicação desta lei.

**§ 4º** Os investimentos estimados para a realização de cada Ação Estratégica serão disciplinados na Lei do Plano de Ações e Investimentos.

## **CAPÍTULO II DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS**

**Seção I**  
**Eixo Condutor I – Sistema Viário**

**Art. 7º** O Eixo Condutor I – Sistema Viário será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

**I** – Implantação de Novas Conexões Viárias;

**II** – Revisão da Hierarquia Viária;

**III** – Redefinição dos Sentidos dos Fluxos;

**IV** – Revisão do Parque Semafórico;

**V** – Intervenções em Interseções e Vias;

**VI** – Revisão de vias preferenciais.

**Art. 8º** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Novas Conexões Viárias” constitui uma ação de curto cujo objetivo é melhorar a mobilidade e fluidez através de novas ligações. Essas conexões devem ser utilizadas como norteadoras e fixadoras do desenvolvimento municipal, estabelecendo vias importantes dentro do município.

**Art. 9º** A Ação Estratégica intitulada “Revisão da Hierarquia Viária” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é revisar e compatibilizar a hierarquia viária existente com as proposições do Plano de Mobilidade de Fazenda Rio Grande.

**Art. 10º** A Ação Estratégica intitulada “Redefinição dos Sentidos dos Fluxos” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo destinada a reordenar os fluxos de deslocamento, principalmente na região central do município, local em que ocorre o maior acúmulo de veículos, devido às viagens com origem ou destino nesta região.

**Art. 11.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão do Parque Semafórico” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo, a qual objetiva revisar o posicionamento dos dispositivos de controle de tráfego usados em interseções e vias públicas para regular o fluxo de veículos e pedestres, a fim de manter o tráfego organizado, reduzir consideravelmente os tempos de atrasos em uma interseção e aumentar a segurança, pois auxiliam na redução de sinistros de trânsito.

**Art. 12.** A Ação Estratégica intitulada “Intervenções em Interseções e Vias” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo que propõe a implantação de diversas intervenções e obras nas vias e em suas interseções com o intuito de aumentar a segurança viária para todos os usuários das vias urbanas, melhorar o tráfego de veículos, ciclistas e pedestres, e adequar os fluxos para a nova hierarquia viária.

**Art. 13.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão de Vias Preferenciais” constitui uma ação de curto prazo que propõe o ordenamento do tráfego dentro do perímetro municipal através da redefinição da hierarquização de preferenciais e objetiva uma maior legibilidade da preferência nas interseções da cidade, um problema identificado nas etapas de prognóstico.

**Seção II**  
**Eixo Condutor II – Transporte Pedonal**

**Art. 14.** O Eixo Condutor II – Transporte Pedonal será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Implantação e Manutenção das Calçadas;
- II – Manual do Pedestre de Fazenda Rio Grande;
- III – Campanha de Incentivo à Implantação, Manutenção e ao Uso Seguro de Calçadas;
- IV – Eventos do Transporte Pedonal;
- V – Expansão e Manutenção da Rede de Iluminação pública;
- VI – Implantação de Sinalização Pedonal;
- VII – Implantação de locais de Travessia Prioritária para o Pedestre;
- VIII – Implantação de passarelas de pedestres na BR-116;
- IX – Rede de Rotas Acessíveis;
- X – Implantação de Calçadões e Ruas do Lazer.

**Art. 15.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção das Calçadas” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é estabelecer um programa contínuo e periódico de reparos e construção de calçadas em áreas públicas do município, bem como a fiscalização de calçadas obstruídas por resíduos e negligenciadas na manutenção da vegetação, a fim de garantir a acessibilidade universal e eliminar elementos que representem um obstáculo à circulação segura de pedestres.

**Art. 16.** A Ação Estratégica intitulada “Manual do Pedestre de Fazenda Rio Grande” constitui uma ação de curto prazo que objetiva incentivar o transporte ativo em Fazenda Rio Grande, por meio de uma cartilha informativa para os moradores da cidade.

**Art. 17.** A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Incentivo à Implantação, Manutenção e ao Uso Seguro de Calçadas” constitui uma ação de curto prazo que objetiva a conscientização quanto ao calçamento do município, a fim de assegurar acessibilidade e caminhabilidade adequadas, para que seja possível incentivar o transporte pedonal seguro e efetivo.

**Art. 18.** A Ação Estratégica intitulada “Eventos do Transporte Pedonal” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo um calendário cíclico de eventos, com datas distribuídas anualmente, a fim de incentivar e valorizar o transporte pedonal.

**Art. 19.** A Ação Estratégica intitulada “Expansão e Manutenção da Rede de Iluminação Pública” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é a instalação, expansão e manutenção contínua da iluminação pública no município e com isso a garantia de iluminância adequada.

**Art. 20.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Sinalização Pedonal” constitui uma ação de médio prazo, cujo objetivo é a implantação das sinalizações pedonais.

**Art. 21.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Locais de Travessia Prioritária para o Pedestre” configura-se uma ação de curto prazo, que tem por objetivo a implantação de faixas de travessia destinadas a pedestres em áreas específicas, como instituições de ensino e unidades de saúde. Nessas localidades, é assegurada a prioridade de passagem aos pedestres ao cruzar a via.

**Art. 22.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Passarelas de Pedestres na BR-116” tem por objetivo tornar áreas aptas em Calçadas e Ruas Completas a médio e longo prazo, e aplicar o Urbanismo Tático a curto prazo, sendo possível testar as soluções, proporcionar o diálogo com a população e estimar os impactos da proposta nos diferentes locais.

**Art. 23.** A Ação Estratégica intitulada “Rede de Rotas Acessíveis” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo que tem por objetivo estabelecer uma política pública que oriente e unifique a sociedade através da implantação de uma rede de rotas acessíveis, como, rampas de acessibilidade, piso tátil, proporcionando mais acessibilidade no município de Fazenda Rio Grande.

**Art. 24.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Calçadas e Ruas do Lazer” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo a implantação de calçadas que são vias exclusivas para pedestres, projetadas para criar grandes espaços de convivência que distribuem o uso do espaço público e incentivam o uso pedonal do ambiente urbano, com infraestrutura acessível.

### **Seção III**

#### **Eixo Condutor III – Ciclomobilidade**

**Art. 25.** O Eixo Condutor III – Ciclomobilidade será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Reestruturação da Rede Ciclovária;
- II – Implantação de Infraestrutura de Apoio das Rotas de Cicloturismo Rural
- III – Implantação de Paraciclos e Bicletários;
- IV – Sistema de Compartilhamento de Bicletas;
- V – Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista;
- VI – Manual do Ciclista.
- VII – Cartilha do Cicloturismo

**Art. 26.** A Ação Estratégica intitulada “Reestruturação da Rede Ciclovária” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é a implementação de infraestrutura ciclovária em vias estipuladas conforme as análises do Plano de Mobilidade, prioriza-se sempre que possível a implantação de ciclofaixas e ciclovias, pois o ambiente segregado eleva a qualidade da malha ciclovária.

**Art. 27.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Infraestrutura de Apoio das Rotas de Cicloturismo Rural” constitui uma ação de longo prazo que objetiva a implantação da infraestrutura de apoio das rotas de cicloturismo rural, com base nas rotas já existentes e as adaptações realizadas na reestruturação da rede ciclovária urbana.

**Art. 28.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Paraciclos e Bicletários” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo, cujo objetivo é promover o suporte à infraestrutura ciclovária por meio da implantação de paraciclos e bicicletários, que consistem em áreas destinadas ao estacionamento de bicicletas, em pontos estratégicos para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte diário.

**Art. 29.** A Ação Estratégica intitulada “Sistema de Compartilhamento de Bicletas” constitui uma ação de médio e longo prazo, cujo objetivo é fornecer uma alternativa de transporte sustentável e conveniente para os indivíduos que desejam se locomover dentro da cidade. O funcionamento se dá por meio de pontos estratégicos da cidade, onde são posicionadas as estações para retirada ou devolução das bicicletas.

**Art. 30.** A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista” constitui uma ação de curto prazo, cujo objetivo é promover o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável e saudável, além de conscientizar a população sobre os benefícios do ciclismo para a mobilidade urbana, o meio

ambiente e a qualidade de vida e promover eventos que incentivam o uso desse modal.

**Art. 31.** Ação Estratégica intitulada “Manual do Ciclista” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é disponibilizar à população local um guia abrangendo os direitos e responsabilidades dos ciclistas do município, a fim de promover o uso de meios de transporte mais sustentáveis, especialmente a bicicleta.

**Art. 32.** Ação Estratégica intitulada “Cartilha do Cicloturismo” constitui uma ação de curto prazo, cujo objetivo é disponibilizar à população local um guia sobre as localidades para o cicloturismo do município e região, além de apresentar as infraestruturas cicloviárias existentes (ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas).

#### **Seção IV**

#### **Eixo Condutor IV – Transporte Público**

**Art. 33.** O Eixo Condutor IV – Transporte Público será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas a curto prazo;
- II – Vias Exclusivas para BRT (*Bus Rapid Transit*);
- III – Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas ao Projeto BRT;
- IV – Revitalização do Terminal Central;
- V – Implantação e Padronização de Abrigos e Estação de Transbordo;
- VI – Divulgação de Informações do Transporte Público;

**Art. 34.** A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas a curto prazo” constitui uma ação de curto prazo, cujo objetivo é a reorganização de linhas já existentes e a implantação de novas linhas de transporte público.

**Art. 35.** A Ação Estratégica intitulada “Vias Exclusivas para BRT (*Bus Rapid Transit*)” constitui uma ação de médio prazo, cujo objetivo é a reorganização de linhas já existentes e a implantação de novas linhas de transporte público.

**Art. 36.** A Ação Estratégica intitulada “Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas ao Projeto BRT” constitui uma ação de longo prazo, cujo objetivo é a implantação de faixas exclusivas para ônibus em algumas vias da área central, de maneira a incentivar a preferência do tráfego aos ônibus do transporte público coletivo e melhorar sua eficiência.

**Art. 37.** A Ação Estratégica intitulada “Revitalização do Terminal Central” constitui uma ação de médio prazo cujo objetivo é a melhorar e modernizar a infraestrutura do Terminal Central.

**Art. 38.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Padronização de Abrigos e Estação de Transbordo” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é melhorar as condições de usabilidade do transporte coletivo urbano, promovendo acessibilidade, segurança e conforto aos passageiros, através da identidade visual e acesso seguro ao serviço por meio de infraestrutura adequada.

**Art. 39.** Ação Estratégica “Divulgação de Informações do Transporte Público” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a divulgação dos horários e itinerários do transporte público.

**Parágrafo único.** Para a consecução desta ação, a disponibilização das informações deverá ser viabilizada nos pontos de ônibus, no interior dos veículos, nos terminais e nos pontos de ônibus da cidade, bem como por meio de sítio digital e criação de aplicativo, a curto prazo.

#### **Seção V Eixo Condutor V – Transporte Escolar**

**Art. 40.** O Eixo Condutor V – Transporte Escolar será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

I – Readequação dos Pontos de Embarque;

II – Operação Escola;

**Art. 41.** A Ação Estratégica intitulada “Readequação dos Pontos de Embarque” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo a qual prevê a readequação e requalificação dos pontos de embarque, a implementação de abrigos nas localidades exclusivas deste tipo de transporte e nas áreas rurais, e a melhoria da exibição das informações nos pontos compartilhados com o transporte público, a fim de proporcionar maior comodidade e acessibilidade aos alunos, principalmente aos da área rural.

**Art. 42.** A Ação Estratégica intitulada “Operação Escola” constitui uma ação de curto prazo, cujo objetivo é a implementação, durante os horários de entrada e saída de alunos nas escolas de ensino médio, fundamental, infantil, da Operação Escola, uma estratégia de segurança que consiste na oferta de capacitações para a formação de monitores de trânsito nas escolas, para que eles coordenem a travessia de pedestres e auxiliem no embarque e desembarque dos estudantes.

#### **Seção VI Eixo Condutor VI – Transporte Motorizado**

**Art. 43.** O Eixo Condutor VI – Transporte Motorizado será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

**I** – Implantação da Zona Azul;

**II** – Implantação de Vagas de Embarque e Desembarque de Passageiros para Veículos de Transporte por Aplicativos;

**III** – Implantação de Redutores de Velocidade e Remoção de Ondulações Transversais;

**IV** – Implantação de Fiscalização de Velocidade;

**V** – Implantação e Manutenção Contínua da Pavimentação;

**VI** – Implantação e Manutenção Contínua da Sinalização Horizontal e Vertical

**VII** – Campanhas de Educação no Trânsito.

**Art. 44.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação da Zona Azul” constitui uma ação de curto prazo cujo objetivo é a ampliação da área de Zona Azul para corresponder a área de Zona Central do município, a fim de compatibilizar as legislações e estabelecer como limitantes do Estacionamento Rotativo Controlado a área estabelecida como Zona Central.

**Art. 45.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Vagas de Embarque e Desembarque de Passageiros para Veículos de Transporte por Aplicativos” constitui uma ação de curto prazo, cujo objetivo é a implantação de pontos de embarque e desembarque exclusivos para motoristas de aplicativos e transporte compartilhado próximos a locais de grande circulação, bem como na área central da cidade de Fazenda Rio Grande.

**Art. 46.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Redutores de Velocidade e Remoção de Ondulações Transversais” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo, cujo objetivo é a instalação de redutores de velocidade, que visam garantir a segurança do pedestre especialmente em vias de fluxo rápido e intenso, como conjunto de linhas de estímulo à redução de velocidade, remoção das ondulações transversais, sinalização do limite de velocidade da via e a fiscalização adequada.

**Art. 47.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Fiscalização de Velocidade” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo, cujo objetivo é implantação de fiscalização eletrônica nas vias para combater o excesso de velocidade.

**Art. 48.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção Contínua da Pavimentação nas Vias” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo

objetivo é a implantação de pavimentação em vias não revestidas e a manutenção das faixas de rolamento da malha viária municipal.

**Art. 49.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção Contínua da Sinalização Horizontal e Vertical” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo, cujo objetivo é a implantação de novas estruturas de sinalização e a devida manutenção em um recorrente intervalo de tempo, sobretudo, nas interseções com maiores fluxos e com geometrias complexas, que envolvem um alto volume de movimentações.

**Art. 50.** A Ação Estratégica intitulada “Campanhas de Educação no Trânsito” constitui uma ação de curto prazo, cujo objetivo é informar e conscientizar toda a população, com foco nos condutores, pedestres, ciclistas e crianças em idade escolar, acerca dos cuidados necessários para a segurança viária.

### **Seção VII**

#### **Eixo Condutor VII – Acessos e Conexão Metropolitana**

**Art. 51.** O Eixo Condutor VII – Acesso ao Município será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

I – Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso;

II – Implantação de Novas Vias e OAEs para Conexão com Curitiba e Região Metropolitana;

III – Implantação de Novos Viadutos.

**Art. 52.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é a manutenção da sinalização existente e a implantação nos locais onde ela é inexistente ou deficiente.

**Art. 53.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Novas Vias e OAEs para Conexão com Curitiba e Região Metropolitana” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo a implantação de novas vias de conexões metropolitanas, permitindo que o tráfego de passagem desvie da cidade, reduza os congestionamentos internos e proporcione mais opções diretas de acesso.

**Art. 54.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Novos Viadutos” constitui uma ação de médio e longo prazo, que tem por objetivo a implantação de novos viadutos e aprimorar a conectividade intraurbana.

### **Seção VIII**

#### **Eixo Condutor VIII – Transporte Rural e de Cargas**

**Art. 55.** O Eixo Condutor VIII – Transporte Rural e de Cargas será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Readequação das Rotas de Carga;
- II – Delimitação de Áreas de Proibição de Tráfego de Veículos Pesados;
- III – Implantação de Sinalização nas Rotas de Caminhões;
- IV – Readequação da Rota de Caminhões;
- V – Sinalização Indicativa das Localidades Rurais.

**Art. 56.** A Ação Estratégica intitulada “Readequação das Rotas de Carga” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo contribuir para a diminuição dos impactos negativos sobre a infraestrutura viária e o tráfego urbano, por meio da readequação das rotas existentes e do aprimoramento da sinalização de acesso a essas vias.

**Art. 57.** A Ação Estratégica intitulada “Delimitação de Áreas de Proibição de Tráfego de Veículos Pesados” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a implantação de sinalização apropriada com o intuito de restringir o acesso de veículos pesados às áreas centrais da cidade, instaladas nas principais vias de entrada e saída da região central do bairro Centro, em Fazenda Rio Grande.

**Art. 58.** A Ação Estratégica intitulada “Implantação de Sinalização nas Rotas de Caminhões” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a implantação de sinalização adequada nos principais acessos ao município, com o objetivo de orientar motoristas de caminhões quanto à direção correta a ser seguida. Além disso, tem o intuito de instalar placas nas vias internas do município indicando a proibição da circulação desses veículos.

**Art. 59.** A Ação Estratégica intitulada “Readequação da Rota de Caminhões” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo o estudo referente ao projeto de implantação de uma nova ponte sobre o Rio Iguaçu para possibilitar a conexão dos bairros Campo do Rio e Iguaçu, em Fazenda Rio Grande com o bairro do Caximba, em Curitiba, além de criar uma alternativa de rota para Araucária e para os caminhões de resíduos sólidos.

**Art. 60.** A Ação Estratégica intitulada “Sinalização Indicativa das Localidades Rurais” constitui uma ação de médio prazo que tem por objetivo garantir o acesso às localidades rurais do município, bem como facilitar o escoamento da produção local, com a implantação de sinalização indicativa direcionada a essas localidades, tanto nas vias urbanizadas quanto na Rodovia Régis Bittencourt (BR-116).

### **Seção IX**

#### **Eixo Condutor IX – Sustentabilidade Urbana e Ambiental**

**Art. 61.** O Eixo Condutor IX – Sustentabilidade Urbana e Ambiental será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Criação de Parques Lineares;
- II – Criação e Requalificação de Praças;
- III – Elementos Informativos e Educacionais;
- IV – Soluções Alternativas para Drenagem Urbana;
- V – Revisão do Plano Municipal de Arborização Urbana;

**Art. 62.** A Ação Estratégica intitulada “Criação de Parques Lineares” constitui uma ação de médio e longo prazo que tem por objetivo estabelecer uma nova rede de espaços de lazer interligados por meio da ciclomobilidade, com o intuito de promover o transporte ativo.

**Art. 63.** A Ação Estratégica intitulada “Criação e Requalificação de Praças” constitui uma ação de médio e longo prazo, cujo objetivo é contribuir com a criação da Rede de Espaços Verdes no município, bem como promover melhorias nas áreas de permanência já existentes, por meio da ampliação da infraestrutura e da requalificação dos espaços de convivência.

**Art. 64.** A Ação Estratégica intitulada “Elementos Informativos e Educacionais” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo criar campanhas educacionais para informar sobre a importância da conservação ambiental.

**Art. 65.** A Ação Estratégica intitulada “Soluções Alternativas para Drenagem Urbana” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo a implantação de jardins de chuva em Fazenda Rio Grande, além de melhorar a drenagem, os jardins de chuva promovem a infiltração da água no solo e reduzem o impacto das chuvas intensas.

**Art. 66.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão do Plano Municipal de Arborização Urbana” constitui uma ação de longo prazo que tem por objetivo a elaboração de um diagnóstico das características climáticas, hidrográficas e da flora local. Além disso, prevê-se a formulação de um plano de ação voltado ao plantio, manutenção, poda e monitoramento da vegetação urbana.

### **Seção X**

#### **Eixo Condutor X – Regulamentação e Gestão**

**Art. 67.** O Eixo Condutor X – Regulamentação e Gestão será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Revogação de Legislações;
- II – Revisão das Leis Relacionadas ao Transporte;
- III – Complementação da Legislação de Parcelamento;
- IV – Norma Específica para Padronização de Calçadas;
- V – Criação de uma Regulamentação para Rota de Carga;
- VI – Revisão da Legislação da Zona Azul;
- VII – Revisão da Legislação de Hierarquia Viária;
- VIII – Revisão dos Conselhos Atinentes à Mobilidade;
- IX – Programa de Calçada Liberada;
- X – EVTE da Concessão da Publicidade Urbana;
- XI – Estudo para o Novo Contrato de Concessão;
- XII – Projeto Básico para Concessão dos Serviços de Estacionamentos Rotativos;
- XIII - Fiscalização das Operações de Transportes;
- XIV – Instituição de Convênio com a PRF.

**Art. 68.** A Ação Estratégica intitulada “Revogação de Legislações” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a revogação de algumas legislações municipais que não atendem de forma eficaz ao contexto atual do município ou não apresentam a devida legalidade.

**Art. 69.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão das Leis Relacionadas ao Transporte” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo atualizar o marco regulatório do sistema de transporte coletivo municipal, garantir eficiência do serviço e possibilitar o uso de tecnologias inovadoras de forma a atender melhor às necessidades da população.

**Art. 70.** A Ação Estratégica intitulada “Complementação da Legislação de Parcelamento” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo complementar e melhorar a minuta de lei do Parcelamento do Solo Urbano.

**Art. 71.** A Ação Estratégica intitulada “Norma Específica para Padronização de Calçadas” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo elaborar normas e diretrizes para regulamentar a construção de calçadas públicas e privadas no município de Fazenda Rio Grande.

**Art. 72.** A Ação Estratégica intitulada “Criação de uma Regulamentação para Rota de Carga” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo definir rotas específicas para veículos de carga, de acordo com seu tipo e capacidade.

**Art. 73.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão da Legislação da Zona Azul” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo limitar as “áreas azuis” como zonas rotativas no município, bem como, a implementação de um tempo limite de duas horas para o estacionamento, com a isenção da taxa para motoristas de transporte por aplicativo devidamente registrados nas plataformas, durante os primeiros quinze minutos de uso das vagas.

**Art. 74.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão da Legislação de Hierarquia Viária” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo alinhar as propostas do Plano de Mobilidade com as diretrizes estabelecidas na minuta de Lei do Sistema Viário.

**Art. 75.** A Ação Estratégica intitulada “Revisão dos Conselhos Atinentes à Mobilidade” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo revogar os conselhos de transporte e criar um conselho Municipal da Mobilidade Urbana, a fim de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e aprimoramento das Políticas Públicas.

**Art. 76.** A Ação Estratégica intitulada “Programa de Calçada Liberada” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo, que tem por objetivo apoiar os proprietários de imóveis que possuem vagas de estacionamentos nos recuos frontais, auxiliando-os na desmobilização dessas vagas de acordo com a nova legislação.

**Art. 77.** A Ação Estratégica intitulada “EVTE da Concessão da Publicidade Urbana” constitui uma ação de médio prazo que tem por objetivo um Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE), para regulamentar, estabelecer diretrizes, definir vantagens e desvantagens e garantir equilíbrio financeiro em relação a concessão de publicidade em mobiliários urbanos.

**Art. 78.** A Ação Estratégica intitulada “Estudo para o Novo Contrato de Concessão” constitui uma ação de médio prazo que tem por objetivo de regulamentar, estabelecer diretrizes, definir vantagens e desvantagens e garantir o cumprimento e fiscalização.

**Art. 79.** A Ação Estratégica intitulada “Projeto Básico para Concessão dos Serviços de Estacionamentos Rotativos” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo estruturar, regulamentar e implementar, por meio de concessão, o sistema

de estacionamento rotativo pago nas vias e logradouros públicos do Município, visando otimizar a utilização das vagas, aumentar a rotatividade, melhorar a fluidez do tráfego e garantir a gestão eficiente do espaço público destinado ao estacionamento, em consonância com as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana.

**Art. 80.** A Ação Estratégica intitulada “Fiscalização das Operações de Transportes” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo complementar garantir a eficiência e eficácia da operação dos sistemas de transporte, municipais e terceirizados, como transporte escolar e o transporte público.

**Art. 81.** A Ação Estratégica intitulada “Instituição de Convênio com a PRF” constitui uma ação de curto prazo que tem por objetivo a implementação de convênio com a Polícia Rodoviária Federal para aplicar multas e fiscalizar infrações na rodovia BR 116. Esse convênio visa otimizar a fiscalização, especialmente em áreas urbanas onde as rodovias são frequentemente utilizadas pelo trânsito local.

### **Capítulo III Dos Indicadores de Monitoramento de Desempenho**

**Art. 82.** Os indicadores de monitoramento de desempenho objetivam avaliar a eficiência e eficácia da implementação das Ações Estratégicas do PMU para a mobilidade urbana e sustentável do município.

**Art. 83.** Cabe ao Poder Público Municipal, através do órgão de gestão e implementação do PMU, definir, para cada indicador de monitoramento de desempenho:

- I – Metodologia própria e individualizada;
- II – Periodicidade de análise;
- III – Metas periódicas que se objetiva atingir.

**Art. 84.** Em relação ao Eixo Condutor I – Sistema Viário, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I – Redução de acidentes;
- II – Maior fluidez de veículos;
- III – Porcentagem de interseções reestruturadas;
- IV – Redução de pontos críticos;
- V – Quantidade de acidentes próximos às instituições de ensino.

**Art. 85.** Em relação ao Eixo Condutor II – Transporte Pedonal, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I – Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção pedonal;
- II – Porcentagem (%) da infraestrutura adaptada a acessibilidade;
- III – Calçamento adequado ao decreto municipal (calçadas pavimentadas);
- IV – Porcentagem (%) de calçadas pavimentadas;
- V – Redução de acidentes com pedestres;
- VI – Porcentagem (%) de iluminação implantada;
- VII – Diminuição no número de assaltos, furtos e crimes noturnos;
- VIII – Quantidade de áreas de convivência implantadas;
- IX – Quantidade de travessias elevadas implantadas.

**Art. 86.** Em relação ao Eixo Condutor III – Ciclomobilidade, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I - Quilometragem de infraestrutura cicloviária implantada;
- II – Porcentagem (%) de paraciclos instalados em relação a meta estabelecida;
- III – Aumento do turismo ciclístico;
- IV – Redução de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas;
- V – Porcentagem (%) da matriz modal que realiza locomoção por ciclomobilidade;
- VI – Satisfação do usuário em relação à infraestrutura ofertada.
- VII – Quantidade de pontos de compartilhamento instalados;
- VIII – Porcentagem (%) da população que realiza integração modal.

**Art. 87.** Em relação ao Eixo Condutor IV – Transporte Público, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I – Menor tempo de trajeto dos usuários até o ponto de ônibus mais próximo (isócrona);

- II – Menor tempo de espera entre um ônibus e outro;
- III – Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião;
- IV – Quantidade de usuários que utilizam o cartão transporte;
- V – Quantidade de usuários que utilizam o cartão transporte de isenção;
- VI – Quantidade de pontos de ônibus com sinalização, manutenção e divulgação de horários adequada;
- VII – Aumento de usuários que realizam integração modal;
- VIII – Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o Transporte Público;
- IX – Verificar se contempla os usuários das categorias e taxistas.

**Art. 88.** Em relação ao Eixo Condutor V – Transporte Escolar, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I – Pesquisa de opinião do tempo de locomoção dos alunos até os pontos de embarque do transporte escolar;
- II – Pesquisa de opinião da satisfação geral do transporte escolar;
- III – Porcentagem (%) de veículos da frota escolar com menos de 10 (dez) anos;
- IV – Quantidade de instituições escolares que aderiram à Operação Escola.

**Art. 89.** Em relação ao Eixo Condutor VI – Transporte Motorizado, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

- I – Aumento do número de beneficiados pelas vagas públicas de estacionamento;
- II – Vagas de estacionamento para pessoas com necessidade especiais;
- III – Tempo médio de permanência nas vagas;
- IV – Porcentagem (%) de vias sinalizadas;
- V – Porcentagem (%) de vias em condições boas ou excelentes;
- VI – Porcentagem (%) de vias pavimentadas;
- VII – Existência de pontos críticos (nº);

**VIII** – Redução de acidentes;

**IX** – Maior fluidez de veículos;

**X** – Redução de multas e infrações.

**Art. 90.** Em relação ao Eixo Condutor VII – Acesso ao Município, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

**I** – Fluidez nos trajetos de municípios vizinhos para Fazenda Rio Grande;

**II** – Sinalização direcional de entrada e saída do município.

**Art. 91.** Em relação ao Eixo Condutor VIII – Regulamentação e Gestão, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

**I** – Pesquisa de opinião da satisfação da parada segura;

**II** – Melhoria da qualidade do serviço ofertado aferida com a pesquisa de opinião;

**III** – Quantidade de usuários que utilizam o cartão transporte;

**IV** – Aumento de usuários que realizam integração modal;

**V** – Porcentagem (%) da matriz modal que utiliza o Transporte Público;

**VI** – Promover a organização e fluidez no trânsito;

**VII** – Verificar como fazer o trajeto de ônibus (tempo e rota);

**VIII** – Verificar horários de ônibus;

**IX** – Verificar rotas das linhas;

**X** – Verificar onde há pontos de ônibus;

**XI** – Acompanhar a localização do ônibus em tempo real;

**XII** – Solicitar cartão transporte;

**XIII** – Recarregar cartão transporte;

**XIV** – Verificar extrato e saldo do cartão transporte;

**XV** – Verificar como fazer o trajeto de táxi (tempo e rota);

**XVI** – Solicitar uma corrida de táxi pelo app;

**XVII** – Verificar onde há pontos de táxi;

**XVIII** – Verificar como fazer o trajeto de bicicleta (tempo e rota);

**XIX** – Alugar bicicleta;

**XX** – Verificar onde há estação de bicicletas;

**XXI** – Verificar onde há ciclovias.

**Art. 92.** Constituem os indicadores de monitoramento de desempenho, referentes à gestão da mobilidade urbana municipal, os seguintes:

**I** – Financiamento do PMU;

**II** – Efetividade do PMU.

**Art. 93.** Os indicadores de monitoramentos de desempenhos compreendidos nesta lei representam um rol exemplificativo mínimo e não exaustivo, podendo o órgão de gestão e implantação do PMU adotar, segundo seus critérios, indicadores adicionais.

**Art. 94.** As análises realizadas pelo órgão de gestão e implantação do PMU referente aos indicadores de monitoramento de desempenho devem ser apresentadas por meio de Relatório de Monitoramento, a serem publicados anualmente no sítio digital da Prefeitura Municipal.

**Parágrafo único.** Este Relatório de Monitoramento deve compreender as análises dos respectivos indicadores de monitoramento de desempenho de cada eixo condutor.

### **TÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 95.** O Município de Fazenda Rio Grande poderá celebrar acordos, convênios, bem como outros instrumentos congêneres, com entidades públicas ou privadas, a fim de viabilizar a execução do PMU.

**Art. 96.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Fazenda Rio Grande, 10 de julho de 2025.

MARCO ANTONIO  
MARCONDES  
SILVA:04318688917

Assinado de forma digital por MARCO  
ANTONIO MARCONDES  
SILVA:04318688917  
Dados: 2025.08.13 16:36:15 -03'00'

**Marco Antonio Marcondes Silva**  
**Prefeito Municipal**

**PROJETO DE LEI N.º 033/2025.  
DE 10 DE JULHO DE 2025.**

**JUSTIFICATIVA**

O presente Projeto de Lei tem por finalidade aprovar o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) do Município de Fazenda Rio Grande, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) e com o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), bem como com os princípios de sustentabilidade, acessibilidade universal, segurança viária e desenvolvimento urbano integrado.

A mobilidade urbana tem se consolidado como um dos maiores desafios enfrentados pelos centros urbanos contemporâneos. Em consonância com as diretrizes do Novo Plano Diretor Municipal e da Lei de Zoneamento, a elaboração do PMU representa um importante instrumento de planejamento estratégico, orientado pela participação popular e pela análise técnica multidisciplinar, que visa à reorganização dos modos de deslocamento no território municipal, com atenção especial à integração dos transportes, à promoção de modos ativos (pedestres e ciclistas) e à priorização do transporte coletivo.

A aprovação deste Plano representa, ainda, requisito obrigatório para que o Município possa acessar recursos federais destinados à mobilidade urbana, conforme dispõe o art. 24 da Lei nº 12.587/2012, tornando-se fundamental para o fortalecimento da infraestrutura urbana e para a realização de investimentos em infraestrutura viária, ciclovias, transporte público e sinalização adequada.

Importante destacar que o Plano de Mobilidade Urbana foi desenvolvido com base em estudos técnicos, levantamentos estatísticos, oficinas públicas e diagnósticos temáticos, garantindo legitimidade ao seu conteúdo.

A versão final ora submetida contempla um conjunto de programas, projetos e ações distribuídos em horizontes de curto, médio e longo prazos, com previsão de revisão periódica, integrando-se aos demais instrumentos do planejamento municipal.

Diante da relevância da matéria e de seu papel estruturante para o desenvolvimento urbano sustentável de Fazenda Rio Grande, submete-se o presente Projeto de Lei à



PREFEITURA DE  
**FAZENDA  
RIO GRANDE**

**MUNICÍPIO DE FAZENDA RIO GRANDE  
ESTADO DO PARANÁ  
GABINETE DO PREFEITO**

apreciação dos nobres vereadores, com o intuito de viabilizar sua aprovação e implementação, em benefício da coletividade.

MARCO ANTONIO MARCONDES  
SILVA:04318688917

Assinado de forma digital por  
MARCO ANTONIO MARCONDES  
SILVA:04318688917  
Dados: 2025.08.13 16:36:40  
-03'00'

**Marco Antonio Marcondes Silva  
Prefeito Municipal**



**DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM AS LEIS ORÇAMENTÁRIAS**

O Município de Fazenda Rio Grande, vem através de seu Secretário Municipal de Finanças, abaixo indicado, **DECLARAR** para os devidos fins que o Projetos de Lei nº 032, 033 e 034/2025 - Política Municipal de Mobilidade Urbana, Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Ações e Investimentos (PAI) de Iniciativa do Executivo Municipal estão de acordo com as Leis Orçamentárias vigentes: e conforme forem firmados convênios ou outros termos de transferência de recurso, serão incluídos e compatibilizados com o PPA, LDO e LOA, em conformidade com os preceitos da Lei de Responsabilidade Fiscal, estando apto a devida tramitação perante esta Egrégia Casa Legislativa.

Fazenda Rio Grande, 05 de Agosto de 2025.



Documento assinado digitalmente

FRANCISCO ROBERTO BARBOSA

Data: 05/08/2025 17:23:30-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Francisco Roberto Barbosa  
Secretário Municipal de Finanças  
Decreto nº 7.649/2025



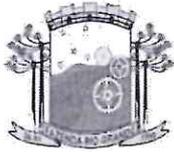
Fazenda Rio Grande, 30 de julho de 2025.

**Processo:** Análise de impacto orçamentário-financeiro – Projetos de Lei nº 032, 033 e 034/2025 – Política Municipal de Mobilidade Urbana, Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Ações e Investimentos (PAI) e Anexo: Documento técnico contendo os valores projetados por ação e exercício financeiro.

O presente processo visa apresentação, de possível impacto orçamentário e financeiro a ser gerado com base na aprovação dos acima citados projetos de leis.

Diante do exposto encaminha-se demonstrativo do Impacto Orçamentário e Financeiro em conformidade ao art. 16 da LRF.

<b>ESTIMATIVA DO IMPACTO ORÇAMENTÁRIO E FINANCEIRO</b>			
<b>ARTIGO 16 DA LEI DE RESPONSABILIDADE FISCAL (101/2000)</b>			
<b>EVENTO</b>		Análise de impacto orçamentário-financeiro – Projetos de Lei nº 032, 033 e 034/2025 – Política Municipal de Mobilidade Urbana, Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Ações e Investimentos (PAI) e Anexo: Documento técnico contendo os valores projetados por ação e exercício financeiro.	
X	Criação		
	Expansão		
	Aperfeiçoamento		
<b>Vigência</b>	<b>Início: 2026</b>	<b>Fim: Indeterminado</b>	
<b>ESTIMATIVA DAS DESPESAS PARA O EXERCÍCIO DE VIGÊNCIA E PARA OS DOIS SEGUINTE</b>			
<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Despesas Apresentadas no Anexo Proj. 34/25	0,00	<b>26.537.186,46</b>	<b>26.537.186,46</b>
	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>PARECER CONTÁBIL</b>			
<b>Assunto:</b> Análise de Impacto Orçamentário-Financeiro			
<b>Referência:</b> Projetos de Lei nº 032, 033 e 034/2025 – Política Municipal de Mobilidade Urbana, Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Ações e Investimentos (PAI) e Anexo: Documento técnico contendo os valores projetados por ação e exercício financeiro.			
<b>1. OBJETO</b>			
O presente parecer tem como finalidade avaliar os impactos orçamentário-financeiros decorrentes da instituição da Política Municipal de Mobilidade Urbana (PL 032/2025), do Plano de Mobilidade Urbana (PL 033/2025) e do respectivo Plano de Ações e			



Investimentos (PL 034/2025), conforme determina a Lei Complementar nº 101/2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), notadamente seus artigos 15, 16 e 17.

## **2. ANÁLISE DOS PROJETOS E DO ANEXO**

Conforme detalhado no anexo do Projeto de Lei nº 034/2025, o Plano de Ações e Investimentos prevê uma série de intervenções a serem implementadas ao longo de 10 anos (2026 a 2035), totalizando R\$ 440.322.559,82 em despesas projetadas.

A distribuição dos valores está concentrada em áreas como:

- Intervenções viárias
- Requalificação de calçadas
- Sinalização
- Fiscalização
- Pavimentação
- Transporte público
- Áreas verdes e drenagem

**Valores por exercício:**

<b>Exercício</b>	<b>Valor Previsto (R\$)</b>
2025 (ano atual)	R\$ 0,00 (sem previsão)
2026	R\$ 26.537.186,46
2027	R\$ 26.537.186,46
2028	R\$ 64.332.017,62

## **3. ANÁLISE ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA**

### **3.1. Ausência de Fonte de Financiamento**

Os projetos de lei analisados não indicam a origem dos recursos financeiros que viabilizarão a execução das ações previstas no PAI. Não há previsão de:

- Receitas próprias específicas;
- Transferências voluntárias (convênios estaduais ou federais);
- Emendas Parlamentares;
- Operações de crédito autorizadas;
- Criação de novas taxas ou contribuições;
- Parcerias público-privadas (PPP).



A ausência de previsão de receita compromete o cumprimento do art. 16 da LRF, que exige, para o início de despesa obrigatória ou continuada, a indicação da fonte de custeio e a comprovação de sua sustentabilidade.

### **3.2. Ausência de Previsão no PPA**

Os valores projetados para 2026 a 2029 ainda não estão incluídos no Plano Plurianual (PPA) 2026-2029, nem tampouco em proposta de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

### **3.3. Ausência de Impacto com Pessoal**

Os projetos não preveem a criação de cargos, funções ou contratação de servidores públicos, o que evita impacto imediato na despesa com pessoal. No entanto, a execução das ações poderá demandar pessoal técnico especializado, o que deve ser analisado em etapas futuras, mediante estudos específicos.

### **3.4. Assinatura do Anexo Técnico**

O anexo com os valores projetados não está assinado por profissional técnico habilitado, o que compromete sua validade formal como peça de suporte técnico e contábil. Para efeito de controle e planejamento financeiro, recomenda-se que o documento seja validado e assinado por responsável técnico (engenheiro/orçamentista).

## **4. CONCLUSÃO**

Diante do exposto, o impacto orçamentário-financeiro para o exercício atual (2025) é nulo, visto que não há previsão de execução neste exercício.

Contudo, para os exercícios de 2026 e 2027, estima-se impacto total de aproximadamente R\$ 53.074.372,92, conforme segue:

#### **Exercício Valor Estimado (R\$)**

2026 R\$ 26.537.186,46

2027 R\$ 26.537.186,46

O impacto orçamentário-financeiro previsto no Plano de Ações e Investimentos refere-se exclusivamente a exercícios posteriores ao PPA vigente (2022–2025), não havendo, portanto, previsão de execução ou despesa dentro desse período.

Destaca-se, ainda, que as despesas previstas no Plano de Ações e Investimentos não estão contempladas no novo Plano Plurianual (PPA) 2026–2029, já submetido e aprovado pelo Poder Legislativo Municipal. Dessa forma, tais ações somente poderão ser executadas à medida que forem efetivamente viabilizadas e, conseqüentemente, inseridas nas leis



orçamentárias correspondentes (PPA, LDO e LOA), assegurando a compatibilidade entre o planejamento estratégico e a realidade fiscal do Município.

É importante salientar que, conforme a lógica de elaboração do PPA, somente devem ser inseridas ações que já se encontrem em estágio avançado de consolidação, com documentação formalizada, como por exemplo: convênios celebrados com entes federativos, contratos firmados, projetos executivos prontos, licenças expedidas e outras evidências de maturidade técnica e financeira. A inclusão antecipada de ações sem garantias mínimas de execução compromete a credibilidade do planejamento público e pode gerar distorções na alocação de recursos.

Assim, a execução do Plano de Mobilidade Urbana e de seu respectivo Plano de Ações e Investimentos dependerá da articulação entre o planejamento de médio prazo (PPA), as previsões anuais (LDO e LOA) e a capacidade efetiva de obtenção de receitas, seja por meio de recursos próprios, transferências voluntárias ou outras fontes regulares e legalmente instituídas.

**RECOMENDAÇÃO:**

Antes da aprovação final e execução dos projetos, recomenda-se:

- A assinatura técnica do anexo de investimentos por profissional habilitado;
- A definição clara das fontes de financiamento;
- A inclusão dos valores no PPA 2026–2029 e nas respectivas leis de diretrizes orçamentárias (LDO);
- O acompanhamento da capacidade de endividamento do Município e o cumprimento dos limites fiscais estabelecidos na legislação vigente.

Ressalta-se que tais recomendações não impedem a votação e tramitação dos projetos de lei em questão, mas visam garantir maior segurança orçamentária e financeira à futura execução das ações. Caso existam ações já consolidadas e previstas, com documentação robusta, fontes de recurso encaminhadas ou convênios formalizados, é recomendável que essas iniciativas sejam contempladas em futuras revisões ou ajustes do PPA 2026–2029, visando garantir maior efetividade na sua implementação.

Edson Luiz Szymaciek - Contador - Secretaria de Finanças