

# PLANO DE MOBILIDADE DE FAZENDA RIO GRANDE - PR

Produto X - Consolidação do PMU

**GEPLAN**

PLANEJAMENTO • PROJETOS • GERENCIAMENTO DE OBRAS



**PARANÁ  
PROJETOS**



PREFEITURA DE  
**FAZENDA  
RIO GRANDE**



RELATÓRIO DE CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE  
FAZENDA RIO GRANDE

Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande

PRELIMINAR

CURITIBA

2025

---

**EQUIPE TÉCNICA DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
MUNICIPAL**

**COORDENADOR:**

**Marco Antonio Marcondes Silva**

Prefeito Municipal

**MEMBROS:**

**Elvis Roberto Maioky**

Chefe de Gabinete

**Gerry José dos Santos**

Secretário Municipal de Urbanismo

**Tiago Henrique Wandscheer**

Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico

**Bruno Martins dos Santos**

Secretário Municipal de Planejamento Urbano

**Júlio Cesar Ferreira de Lima Theodoro**

Secretário Municipal de Governo

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 2.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR.....	14
QUADRO 5.1.1.1 – INDICADORES DO EIXO 1 (SISTEMA VIÁRIO) .....	31
QUADRO 5.1.1.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 1 (SISTEMA VIÁRIO).....	32
QUADRO 5.1.2.1 – INDICADORES DO EIXO 2 (TRANSPORTE PEDONAL).....	34
QUADRO 5.1.2.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 2 (TRANSPORTE PEDONAL).....	34
QUADRO 5.1.3.1 – INDICADORES DO EIXO 3 (CICLOMOBILIDADE) .....	37
QUADRO 5.1.3.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 3 (TRANSPORTE CICLOVIÁRIO).....	38
QUADRO 5.1.4.1 – INDICADORES DO EIXO 4 (TRANSPORTE PÚBLICO).....	40
QUADRO 5.1.4.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 4 (TRANSPORTE PÚBLICO) .....	40
QUADRO 5.1.5.1 – INDICADORES DO EIXO 5 (TRANSPORTE ESCOLAR).....	42
QUADRO 5.1.5.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 5 (TRANSPORTE ESCOLAR).....	42
QUADRO 5.1.6.1 – INDICADORES DO EIXO 6 (TRANSPORTE MOTORIZADO) .....	44
QUADRO 5.1.6.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 6 (TRANSPORTE MOTORIZADO).....	45
QUADRO 5.1.7.1 – INDICADORES DO EIXO 7 (ACESSOS E CONEXÃO METROPOLITANA).....	48
QUADRO 5.1.7.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 7 (ACESSOS E CONEXÃO METROPOLITANA) .....	49
QUADRO 5.1.8.1 – INDICADORES DO EIXO 8 (TRANSPORTE RURAL E DE CARGAS) .....	51
QUADRO 5.1.8.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 8 (TRANSPORTE RURAL E DE CARGAS) .....	52
QUADRO 5.1.9.1 – INDICADORES DO EIXO 9 (SUSTENTABILIDADE URBANA E AMBIENTAL) .....	53
QUADRO 5.1.9.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 9 (SUSTENTABILIDADE URBANA E AMBIENTAL) .....	54
QUADRO 5.1.10.1 – INDICADORES DO EIXO 10 (REGULAMENTAÇÃO E GESTÃO) ..	55

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA .....</b>	<b>14</b>
<b>3</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E MINUTAS DE LEI.....</b>	<b>18</b>
<b>4.1</b>	<b>LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>21</b>
<b>4.2</b>	<b>LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>23</b>
<b>4.3</b>	<b>LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS .....</b>	<b>24</b>
<b>4.4</b>	<b>ADAPTAÇÕES NA LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA .....</b>	<b>25</b>
<b>4.5</b>	<b>DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS .....</b>	<b>26</b>
<b>4.6</b>	<b>ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA .....</b>	<b>27</b>
<b>4.7</b>	<b>ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO .....</b>	<b>28</b>
<b>5</b>	<b>PLANO DE MONITORAMENTO.....</b>	<b>29</b>
<b>5.1</b>	<b>INDICADORES DE DESEMPENHO .....</b>	<b>30</b>
5.1.1	Eixo 1 – Sistema Viário.....	31
5.1.2	Eixo 2 – Transporte Pedonal .....	33
5.1.3	Eixo 3 – Ciclomobilidade.....	37
5.1.4	Eixo 4 – Transporte Público.....	40
5.1.5	Eixo 5 – Transporte Escolar.....	42
5.1.6	Eixo 6 – Transporte Motorizado.....	44
5.1.7	Eixo 7 – Acessos e Conexão Metropolitana .....	48
5.1.8	Eixo 8 – Transporte Rural e de Cargas.....	51
5.1.9	Eixo 9 – Sustentabilidade Urbana e Ambiental.....	53
5.1.10	Eixo 10 – Regulamentação e Gestão .....	55
<b>6</b>	<b>CONCLUSÕES .....</b>	<b>58</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>59</b>
	<b>APÊNDICE 1 – LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>61</b>
	<b>APÊNDICE 2 – LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA .....</b>	<b>73</b>
	<b>APÊNDICE 3 – LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS.....</b>	<b>99</b>

---

<b>APÊNDICE 4 – LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA .....</b>	<b>105</b>
<b>APÊNDICE 5 – DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS .....</b>	<b>123</b>
<b>APÊNDICE 6 – LEI DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV E RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – RIV .....</b>	<b>144</b>
<b>APÊNDICE 7 – LEI DO ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO – EIT E RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO – RIT .....</b>	<b>169</b>

PRELIMINAR

## 1 APRESENTAÇÃO

O presente documento foi elaborado pela GEPLAN, através do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura (ITTI) da Universidade Federal do Paraná (UFPR), como parte da Meta 06 – Plano de Mobilidade Urbana, do Contrato nº 006/2024, celebrado entre a GEPLAN e o Paraná Projetos, assinado no dia 17 de abril de 2024 e a ordem de serviços de 06 de maio de 2024. Refere-se à entrega do **Relatório de Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande (P10)**, conforme o cronograma do Plano de Trabalho contemplado no Contrato 16/2023, visando reunir e avaliar informações, seguindo as diretrizes propostas na Lei Federal nº 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

Consta nesse relatório as etapas contidas no Relatório de Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande (P10), conforme cronograma estabelecido:

- Elaboração de instrumentos regulamentadores e/ou recomendações para mobilidade urbana do município;
- Plano de monitoramento.

Da mesma forma que os demais produtos já entregues, este volume tem caráter preliminar e poderá sofrer ajustes e complementações ao longo da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, sendo admitidos questionamentos e sugestões quanto ao seu conteúdo.

Curitiba, 18 de junho de 2025.



Arq. Ricardo A. Amaral  
Coordenador Geral

Eng. Alexandre Germano  
Gestor do Contrato

Prof. Dr. Eduardo Rattton  
Coordenador do Plano de  
Mobilidade Urbana

## 2 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA

O Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande está sendo desenvolvido por um corpo técnico multidisciplinar, experiente em estudos de planejamento e transporte urbano, envolvendo profissionais de diversas áreas do conhecimento e abrangendo as variadas disciplinas envolvidas na completude das análises previstas. Os profissionais integrantes da equipe técnica estão nominados, com suas respectivas formações e registros profissionais, conforme apresentado no QUADRO 2.1.

QUADRO 2.1 – EQUIPE TÉCNICA MULTIDISCIPLINAR

Nome	Formação Profissional	Atividades Função no Projeto
<b>RICARDO ALESSANDRINI AMARAL</b> CAU/PR A821136	Arquiteto e Urbanista	Coordenador Geral
<b>ALEXANDRE DUBIEL GERMANO</b> CREA-PR 92236-D	Engenheiro Civil	Gestor do Contrato
<b>FABIANO GONÇALVES CAU/PR</b> A419591	Arquiteto e Urbanista	Projetos de Urbanização, Paisagismo e Arquitetura
<b>NATÁLIA SMANIOTTO BACH</b> CREA-PR 183941-D	Engenheira Civil M.Sc Construção Civil	Coordenador Geral Auxiliar
<b>LUCAS FERNANDES LUIZ CREA-</b> PR 183493-D	Engenheiro Civil	Projetos de Infraestrutura
<b>RENATA CAMPOS DE OLIVEIRA</b> CAU/PR A160192-0	Arquiteta e Urbanista	Projetos de Urbanização, Paisagismo e Arquitetura
<b>GILBERTO GIBALA</b> CREA-PR 117.669-D	Engenheiro Civil MBA – Engenharia Rodoviária	Projetos de Infraestrutura
<b>LUIS ALBERTO MACHADO</b> CREA-PR 168.405-D	Engenheiro Civil MBA – Infraestrutura Projeto e Modelagem	Projetos de Infraestrutura
<b>JUARES MACHADO SOBRINHO</b> CRT-PR-1717345913	Técnico em Agrimensura	Coordenação de Campo - Projetista
<b>JERONIMO MARTINS PADILHA</b>	Topógrafo	Topografia de campo
<b>AMACIN RODRIGUES MOREIRA</b> CREA-PR 23.248-D	Engenheiro Civil Mestrado em Infraestrutura Doutorado em Sistemas de Produção	Projetos de Infraestrutura

<b>Nome</b>	<b>Formação Profissional</b>	<b>Atividades Função no Projeto</b>
<b>PATRÍCIA FONTANA CREA-PR 125197-D</b>	Engenheiro Civil Mestrado em Engenharia Civil - Estruturas	Projetos de Infraestrutura
<b>JOSÉ RODOLFO DE LACERDA CREA-PR 1876-D</b>	Engenheiro Civil Professor Titular de Pontes - UFPR	Projetos de Infraestrutura
<b>EDUARDO RATTON CREA-PR: 7657-D ART: 1720246191973</b>	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia Dr. Geotecnia	Coordenador Geral do PMU
<b>AMANDA CHRISTINE GALLUCCI SILVA CREA-PR 170306-D</b>	Engenharia Civil M. Sc. Geotecnia Doutoranda em Sustentabilidade Ambiental Urbana	Coordenadora Executiva do PMU
<b>ALEXANDRE SCHIPITOSKI MONTEIRO CREA: PR-129390/D</b>	Esp. em Planejamento e Infraestrutura de Sistema de Transportes Mestrando em Planejamento Urbano	Alterações viárias
<b>ALINE CABRAL TERRA CAU/PR 00A3089754</b>	Arquiteta e Urbanista	Mobilidade Ativa
<b>ALINE GALINARI SANTORO CAU-PR A191509-6</b>	Arquiteta e Urbanista Esp. em Políticas e Instrumentos para Gestão Urbana M. Sc. Gestão Urbana Doutoranda em Gestão Urbana	Mobilidade Urbana
<b>BRUNO DE SOUSA GONZAGA CAU/PR: A224771-2</b>	Arquiteto e Urbanista Técnico em Edificações Especialista em Planejamento Urbano e Gestão de Cidades	Mobilidade Urbana
<b>CAROLINA CARONE OAB – 109704/PR</b>	Direito Pós-graduanda em Direito Constitucional	Legislação e procedimentos administrativos
<b>LUIZA NASSER SILVA CAU/PR A312824-5</b>	Arquiteta e Urbanista Pós-graduanda em Geoprocessamento Mestranda em Gestão Urbana	Mobilidade Urbana
<b>PHILIFE RATTON CREA-PR: 108813/D</b>	Engenharia Civil M. Sc., Engenharia de recursos Hídricos e Ambiental Dr. Engenharia de recursos Hídricos e Ambiental	Caracterização de comportamento e circulação
<b>ROBSON SELEME CREA-PR: 16.282-d</b>	Eng. Civil M. Sc., Engenharia de Produção Dr. Engenharia de Produção	Supervisão Geral
<b>SANDRA MARTINS RAMOS CRBio 66547/07-D</b>	Biologia Esp. Biodiversidade, Conservação e Manejo de Rec. Naturais M. Sc. Ecologia Dra. Geologia	Conservação Ambiental

Nome	Formação Profissional	Atividades Função no Projeto
<b>WANDERSON SCHMIDT AMARAL</b> CAU/PR 00A1936492	Arquiteto e Urbanista Mestrando em Planejamento Urbano	Estudos paisagísticos
<b>VILMA MACHADO</b> CRB-PR: 1.563/O	Biblioteconomia Esp. Gestão da Informação e Inovações Tecnológicas M. Sc., Gestão de Políticas Públicas Doutoranda em Gestão da Informação	Edição de Relatórios
<b>ISABELA CRISTINA VETTORAZZI</b>	Estágio em Arquitetura e Urbanismo	Estágio
<b>LAURA CESAR PELLEGRINI</b>	Estágio de Arquitetura e Urbanismo	Estágio
<b>MARIA EMANUELE BASTOS FERNANDES</b>	Estágio de Arquitetura e Urbanismo	Estágio
<b>LUCIANO WONS</b>	Engenheiro Civil	Estágio
<b>JOSÉ ROBERTO ALVES</b>	Estágio em Engenharia Civil	Estágio
<b>GEÓRGIA FERNANDA BAGGIO DE OLIVEIRA</b>	Estágio em Geografia	Estágio
<b>PATRICIA SILVA RAMOS</b>	Estágio em Geografia	Estágio
<b>MATHEUS RICARDO DA SILVA GONÇALVES</b>	Estágio em Cartografia	Estágio
<b>SHEILA DIAS</b>	Estágio em Cartografia	Estágio

Fonte: GEPLAN (2025).

### 3 INTRODUÇÃO

O Plano de Mobilidade Urbana (PMU) culminou, por meio das diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei 12.582/2012), em um total de 21 Propostas e 65 Ações. Essas iniciativas foram orientadas por diretrizes estabelecidas para o município de Fazenda Rio Grande, como: (i) priorização dos modos de transporte não motorizados em relação aos motorizados; (ii) ampliação do acesso aos serviços de mobilidade para toda a população; (iii) promoção de deslocamentos eficientes para pessoas e cargas; (iv) garantia de segurança nos deslocamentos; e (v) articulação com as políticas de desenvolvimento urbano do município.

A versão final do Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande consolidou os aprendizados obtidos nas fases anteriores do processo, que incluíam análises técnicas, consultas públicas e proposições voltadas à melhoria da mobilidade local. Nesse contexto, de acordo com o PlanMob (BRASIL, 2017), embora a transformação do PMU em lei não seja obrigatória, essa formalização é recomendada para conferir legitimidade ao processo e garantir o respaldo institucional por parte da Administração Municipal e da Câmara de Vereadores. Além disso, contribui para assegurar a continuidade do Plano, mesmo diante de mudanças políticas, respeitando o compromisso assumido pelos participantes durante sua elaboração.

Este relatório do PMU de Fazenda Rio Grande está em conformidade com os dispositivos legais que regulam a mobilidade urbana no município. Também apresenta mecanismos destinados a apoiar a futura avaliação do cumprimento das metas estabelecidas. Essa avaliação será baseada em indicadores de desempenho, que permitirão medir os resultados em relação aos objetivos e prazos definidos ao longo do processo de formulação do plano.

O monitoramento contínuo do Plano é fundamental e deve envolver a coleta e análise de dados sobre o desempenho das ações propostas. Medir os resultados, analisar os indicadores e verificar o alcance dos objetivos são etapas indispensáveis. Esse processo demanda a elaboração de relatórios periódicos de acompanhamento, os quais devem ser disponibilizados para discussão pública. Essa transparência permite ajustes nas ações sempre que necessário, antes da revisão prevista a cada dez anos, conforme estabelecido pela Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

#### 4 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E MINUTAS DE LEI

Esta seção objetiva contemplar questões atinentes às minutas de leis que serão propostas para instrumentalizar e instituir o Plano de Mobilidade Urbana, bem como a estrutura organizacional idealizada para a sua gestão. Para a estruturação do ordenamento jurídico legal que contemplará este Plano de Mobilidade Urbana, foi idealizada uma estrutura composta por três leis principais:

- (i) Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- (ii) Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- (iii) Lei do Plano de Ação e Investimentos.

E pelos seguintes instrumentos regulatórios:

- (i) Lei da Hierarquia Viária Urbana;
- (ii) Decreto de Calçadas.

A Estrutura Administrativa foi concebida de maneira a não representar uma carga adicional aos recursos municipais. Por esse motivo, os órgãos a serem criados aproveitarão o corpo técnico já existente na estrutura da administração pública municipal. Neste contexto, é proposta a criação de uma **Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal**, preenchida por servidores vinculados ao município de Fazenda Rio Grande, e será ligada à Secretaria de Governo. A comissão deverá ser instituída por meio de uma Portaria ou Decreto.

As atribuições desta coordenação englobariam principalmente o planejamento e a execução do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, implementando as medidas necessárias para alcançar seus objetivos. Isso seria alcançado por meio de um monitoramento contínuo dos aspectos relacionados à mobilidade urbana e pela prospecção de projetos. Além disso, a coordenação terá a responsabilidade de conduzir estudos técnicos complementares, especialmente para subsidiar decisões de longo prazo, considerando a variação temporal na dinâmica das demandas relacionadas à mobilidade municipal. Poderá, inclusive, apresentar propostas de ajustes legislativos quando necessário.

Outro organismo que já compõe a Estrutura Administrativa Municipal e que virá a compor a da Política Municipal de Mobilidade Urbana é o **Conselho Municipal de Políticas**

**Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande.** O conselho, além de atuar para as deliberações do Plano Diretor, atuará na qualidade de órgão consultivo do Plano de Mobilidade. As atribuições compreendem, em especial, a fiscalização das atividades desenvolvidas pela Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal, bem como de outros entes públicos e privados que atuem na temática da mobilidade urbana de Fazenda Rio Grande, assim como sugerir adequações futuras ao Plano de Mobilidade Urbana. O objetivo do Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande é também promover o diálogo entre Poder Público e sociedade civil, motivo pelo qual a sua composição deve ser preenchida por metade de integrantes da administração pública municipal e metade de representantes da sociedade civil.

A Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal desempenhará um papel central na condução das ações relacionadas à mobilidade urbana. Entre suas principais responsabilidades, está o planejamento de medidas para o médio e longo prazo, com o objetivo de organizar de forma estratégica as ações voltadas ao transporte e deslocamento no município. Além disso, caberá a comissão adotar as medidas necessárias para efetivar o que está previsto na legislação específica que do Plano de Mobilidade Urbana, garantindo que todas as ações sejam executadas de forma eficiente e alinhada com os objetivos estabelecidos.

Outro aspecto fundamental do trabalho da Comissão será a análise da economicidade e da eficiência das medidas previstas no Plano de Ação e Investimentos, assegurando que os recursos públicos sejam aplicados de maneira racional. A administração desses recursos também é uma atribuição direta do grupo, que deve respeitar as diretrizes do plano de investimentos. Além disso, a comissão será responsável por realizar estudos técnicos que embasem futuras revisões dos instrumentos que compõem a política de mobilidade, promovendo a atualização contínua dos mesmos.

Para garantir a eficácia das ações, a comissão deverá manter um planejamento periódico, definir metas e utilizar instrumentos de controle e fiscalização. Essas ferramentas são essenciais para assegurar a implementação efetiva do plano municipal de mobilidade. Também está sob sua responsabilidade a gestão da manutenção da infraestrutura de transporte e mobilidade, conforme definido pelo plano de monitoramento.

Já o Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais terá um papel de acompanhamento, avaliação e deliberação. Caberá analisar as demandas da

cidade em relação ao que está previsto no Plano de Mobilidade Urbana e se manifestar sobre eventuais lacunas, incoerências ou pontos pouco claros nos instrumentos que orientam a política pública de mobilidade. Além disso, o conselho irá contribuir com as análises relacionadas ao uso do solo em áreas urbanas e rurais, sempre com foco nas implicações para a mobilidade.

O acompanhamento da execução de programas e projetos também deverá estar entre suas atribuições, assegurando que as ações da Comissão Especial estejam em consonância com os objetivos traçados. O conselho também poderá se manifestar sobre a definição de tarifas, taxas e preços públicos vinculados ao sistema de mobilidade, além de coletar e examinar dados estatísticos relacionados ao tema, com base nas informações do plano de monitoramento.

Adicionalmente, o conselho tem a prerrogativa de sugerir alterações ou complementações aos instrumentos que estruturam a política municipal de mobilidade, colaborando diretamente com a Comissão Especial. Por fim, quando julgar necessário, poderá solicitar auditorias referentes às concessões públicas feitas pela administração municipal, contribuindo para o controle social e a transparência na gestão da mobilidade urbana.

Por último, com intuito de instrumentalizar um fundo para implementação dos projetos de competência municipal do Plano de Mobilidade Urbana, indica-se o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano sugerido na Revisão do Plano Diretor (Ecotecnica, 2020). Na revisão do Plano Diretor, foi sugerido que a implementação da destinação dos recursos seja executada pela Secretaria Municipal da Fazenda, inserido o Fundo como Unidade Orçamentária da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. Nesse contexto, o presente Plano sugere que seja vinculada também a Secretaria de Governo.

Cabe ressaltar que a mera criação da unidade gestora não é suficiente para assegurar uma administração eficiente dos serviços sob sua responsabilidade. O comprometimento desta unidade, juntamente com o acompanhamento e fiscalização por parte da população, são elementos indispensáveis. Além disso, devido à complexidade na consecução das metas e prazos do PMU, bem como para garantir a efetividade das ações, destaca-se a possibilidade de a governança municipal contar com assessoria externa. Essa assessoria pode desempenhar uma função imparcial como estrutura de suporte ao longo da vigência do PMU, independente da rotatividade dos técnicos e servidores que compõem a gestão municipal.

#### 4.1 LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana, cuja proposta de minuta encontra-se no APÊNDICE 1, foi idealizada para ser o instrumento normativo fundamental do Plano de Mobilidade Urbana. O objetivo da Lei é disciplinar sobre os conceitos técnicos básicos, as questões principiológicas e a estrutura organizacional.

Para atingir este objetivo, esta lei será organizada em quatro títulos, sendo intitulados de:

- (i) Disposições Preliminares,
- (ii) Sistema de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande,
- (iii) Eixos e Ações Estratégicas, e
- (iv) Disposições Finais e Transitórias.

O primeiro título, intitulado "Disposições Preliminares", tem como objetivo abordar os fundamentos, objetivos, princípios e diretrizes a serem seguidos na implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana. Essa seção foi dividida em dois capítulos: o primeiro focado na delimitação dos fundamentos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, incluindo a apresentação de sua estrutura legal; o segundo capítulo destina-se a apresentar os objetivos, princípios e diretrizes que orientarão toda a política municipal.

O segundo título, denominado "Sistema de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande", tem como propósito apresentar as definições básicas e os princípios gerais que guiarão as medidas a serem adotadas para os diferentes modos de transporte, assim como para a infraestrutura de mobilidade. Esses temas são abordados nos dois primeiros capítulos deste título. Além disso, este título trata da estrutura administrativa necessária para a implementação efetiva da Política Municipal de Mobilidade Urbana e, por consequência, do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

O terceiro título, intitulado "Eixos e Ações Estratégicas", tem como objetivo apresentar os eixos condutores contemplados pelo Plano de Mobilidade Urbana, juntamente com as diretrizes que as correspondentes ações estratégicas deverão seguir. Importante destacar que este título não se destina a detalhar tecnicamente ou orçamentariamente as ações estratégicas, limitando-se a fornecer suas diretrizes. Esses detalhes técnicos e orçamentários serão abordados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e na Lei de Ações e Investimento, respectivamente.

Por fim, o último título, "Disposições Finais e Transitórias", tem o propósito de estabelecer datas para a conclusão da implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, especialmente para a aprovação dos demais instrumentos legais e para a implantação da estrutura administrativa prevista.

Conforme se pode inferir do conteúdo desta lei, seu principal objetivo é delinear aspectos gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana, conferindo a esse novo instituto a segurança jurídica de um instrumento legal cujo conteúdo dificilmente estará sujeito a alterações legislativas frequentes. Outros documentos normativos, como a Lei de Ações e Investimentos e a Lei do Plano de Mobilidade Urbana, estarão constantemente sujeitos a alterações e complementações, a fim de se adaptar à realidade das demandas municipais para a mobilidade urbana.

PRELIMINAR

---

## 4.2 LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, cuja minuta é apresentada no APÊNDICE 2, constitui o principal documento de referência técnica do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

A estrutura prevista para esta lei abrangeria a compilação de todos os estudos técnicos realizados para a instituição do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Neste momento, a Lei se destina a realizar o detalhamento técnico das Ações Estratégicas a serem adotadas no âmbito dos respectivos Eixos Condutores, bem como especificar quais projetos deverão ser executados para atingir os objetivos de cada ação estratégica.

PRELIMINAR

### 4.3 LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

A Lei do Plano de Ações e Investimentos, cuja proposta de minuta é apresentada no APÊNDICE 3, tem como objetivo principal instituir e aprovar o Plano de Ações e Investimentos (PAI), contido em seu anexo. O PAI constitui um planejamento plurianual que considera as Ações Estratégicas a serem implementadas, seus respectivos orçamentos estimativos e as fontes de recursos potenciais.

Dessa maneira, busca-se conferir ao Plano de Ação para a Mobilidade Urbana (PAI) uma flexibilidade executiva que permita à Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal ajustar a abordagem técnica ou a priorização das ações estratégicas planejadas. Isso ocorre devido à natureza estimativa das previsões orçamentárias e à possibilidade de as alternativas de captação de recursos não se concretizarem. No entanto, é crucial destacar que essa discricionariedade não confere à Comissão a autoridade para realizar modificações significativas no PAI, uma vez que qualquer exclusão ou adição de novas ações requer obrigatoriamente a submissão à apreciação e aprovação da câmara legislativa municipal.

Enfatiza-se que o Poder Público deve levar em consideração as estimativas financeiras ao elaborar sua política orçamentária, e há a obrigação de especificar claramente quais órgãos da estrutura administrativa municipal serão encarregados da execução das ações estratégicas delegadas ao Poder Público Municipal.

Ademais, é essencial ressaltar que esta Lei tem como único objetivo abordar questões relacionadas ao cronograma temporal de implementação das ações estratégicas e seu orçamento estimativo. Não visa detalhar os critérios técnicos a serem adotados nessas ações estratégicas, os quais serão contemplados na Lei do Plano de Mobilidade Urbana.

#### 4.4 ADAPTAÇÕES NA LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA

A minuta da Lei da Hierarquia Viária do município de Fazenda Rio Grande, apresentada no APÊNDICE 4, consiste na revisão e compatibilização dos estudos realizados no presente Plano de Mobilidade Urbana com a revisão do Plano Diretor. A minuta tem como objetivo realizar a adequação da classificação e hierarquização das vias municipais de Fazenda Rio Grande, em consonância com as demandas de mobilidade urbana na região.

O escopo desta legislação abarca a classificação hierárquica das vias municipais, a determinação das dimensões das vias conforme cada classificação e as diretrizes para a implementação das vias. A lei é acompanhada por anexos que compreendem o mapa do sistema viário, tabelas detalhando as características das vias, esquemas gráficos apresentando alternativas das vias conforme a hierarquia viária.

PRELIMINAR

#### 4.5 DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS

O Decreto de Calçadas, cuja minuta é apresentada no APÊNDICE 5, tem como objetivo estabelecer diretrizes para a construção de calçadas, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e normas técnicas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

O âmbito do Decreto de Calçadas engloba diretrizes de projeto para a instalação de calçadas, orientações relativas à acessibilidade, especificações sobre os materiais a serem empregados, instruções acerca da frequência recomendada de reparos e manutenções, além de estipular penalidades em caso de não conformidade com as disposições estabelecidas neste decreto. Como complemento a esta legislação, é anexado um documento que aborda o dimensionamento das calçadas, em conformidade com as normas técnicas delineadas na minuta do decreto proposto.

PRELIMINAR

#### 4.6 ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

A instituição do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) em Fazenda Rio Grande é tem por objetivo garantir que novos empreendimentos respeitem a qualidade de vida da população e o equilíbrio urbano. O EIV possibilitará a avaliação dos impactos sobre o trânsito, meio ambiente, infraestrutura, paisagem urbana e bem-estar da vizinhança, contribuindo para decisões mais responsáveis e sustentáveis. A minuta de lei prevê diretrizes para a análise de adensamento populacional, mobilidade, uso do solo, ruídos, iluminação e patrimônio cultural. Também determina a exigência de medidas mitigadoras e compensatórias, assegurando que o desenvolvimento urbano ocorra de forma planejada e consciente. A minuta foi revisada e apresentada no APENDICE 6.

PRELIMINAR

#### 4.7 ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO

A instituição do Estudo de Impacto de Trânsito (EIT) em Fazenda Rio Grande tem por objetivo possibilitar a avaliação prévia dos efeitos que empreendimentos de grande porte podem causar na dinâmica da mobilidade urbana. Aplicado a polos geradores de viagens (PGVs), o EIT permite analisar a geração e distribuição de tráfego, o impacto na capacidade das vias, o nível de serviço nas interseções, e a demanda sobre o transporte público e infraestrutura viária existente. A legislação municipal estabelece critérios objetivos de exigibilidade e diretrizes metodológicas para elaboração do EIT e do respectivo Relatório de Impacto no Trânsito (RIT), contemplando estudos como origem-destino, contagens classificatórias, simulações de cenários e definição de medidas mitigadoras e/ou compensatórias.

Esse instrumento subsidiará tecnicamente a aprovação dos empreendimentos, assegurará maior previsibilidade urbanística e contribuirá para a sustentabilidade do sistema viário. A minuta foi revisada e apresentada no APENDICE 7.

## 5 PLANO DE MONITORAMENTO

A Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) trata do monitoramento do Plano de Mobilidade nos seguintes artigos:

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

(...)

III – A formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV – A definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

(...)

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

(...)

II – Avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade (Brasil, 2012).

Dentro desse cenário, os indicadores de desempenho são ferramentas métricas empregadas no monitoramento com o propósito de avaliar a eficácia das medidas propostas no Plano de Mobilidade. A eficácia está relacionada ao cumprimento das metas delineadas no Relatório e à consecução do cenário desejado. A seguir, são apresentadas as condições necessárias para os indicadores de desempenho a serem utilizados no processo de monitoramento.

## 5.1 INDICADORES DE DESEMPENHO

Os indicadores podem ser expressos por meio de dados absolutos e/ou dados relativos, sendo apresentados de forma quantitativa por meio de uma escala numérica, percentual, intervalo ou ordinal, ou de maneira qualitativa, onde as escalas são definidas por categorias pré-estabelecidas. No contexto deste plano de monitoramento, os indicadores foram organizados de acordo com as diretrizes e propostas de cada um dos dez eixos organizadores, que coincidem com os eixos das propostas.

Dentro deles, a mensuração proposta foi baseada nos índices e indicadores adotados na construção do cenário de prognóstico, apresentado no decorrer deste Plano. A metodologia de organização dos indicadores:

- No caso dos Eixos 2 (Transporte Pedonal), 3 (Ciclomobilidade), 4 (Transporte Público), 5 (Transporte Escolar), 6 (Transporte Motorizado) e 10 (Regulamentação E Gestão) foram aplicados os índices correspondentes de forma integral;
- No contexto do Eixo 1 (Sistema Viário), foram coletados indicadores de diferentes itens que tornem o monitoramento eficiente para as propostas realizadas. Isso ocorre porque esse eixo tem característica de transversalidade, afetando e sendo afetado por todos os demais;
- Para os Eixos 7 (Acessos e Conexão Metropolitana) e 8 (Transporte Rural e de Cargas), foram aplicados indicadores pertinentes a eles, porém voltados aos temas individuais (no caso do Eixo 7, observam-se as vias intermunicipais, enquanto no eixo 8 são consideradas as vias que fazem parte da rota de cargas);
- Por fim, quanto ao Eixo 9 (Sustentabilidade Urbana e Ambiental), foram mesclados indicadores dos índices de Sustentabilidade Urbana e de Infraestrutura e Equipamentos Urbanos.

Dessa forma, serão apresentados a seguir os Eixos individualmente. Cada um terá suas diretrizes, propostas e ações pontuadas, seguidas pelos indicadores a serem observados, cujas metodologias de cálculo são detalhadas na sequência.

### 5.1.1 Eixo 1 – Sistema Viário

Diretrizes:

- Melhorar a infraestrutura ofertada aos usuários;
- Melhorar a mobilidade das vias para o tráfego;
- Viabilizar aos cidadãos o acesso facilitado a todos os locais da cidade;
- Promover a equidade nos espaços;
- Ampliar a segurança viária.

#### Proposta 1 – Plano de Requalificação Viária

Ações:

- 1.1 Implantação de novas conexões viárias;
- 1.2 Revisão da hierarquia viária urbana;
- 1.3 Redefinição dos sentidos de fluxo;
- 1.4 Revisão de parque semafórico;
- 1.5 Intervenções em intersecções e vias;
- 1.6 Revisão de vias preferenciais.

QUADRO 5.1.1.1 – INDICADORES DO EIXO 1 (SISTEMA VIÁRIO)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Matriz modal	%	Porcentagem de deslocamentos cotidianos com cada modal de deslocamento	Esperam-se os valores: - Ônibus: 19% - A pé: 44% - Bicicleta: 6% - Automóvel: 24% - Motocicletas: 7%	Anual
Taxa de ocupação dos veículos	un.	Quantidade de passageiros por veículo motorizado individual	Espera-se que o valor aumente constantemente	Anual
Conectividade	-	Análise qualitativa quanto o grau de conexão entre vias	Espera-se que toda a malha viária não apresente fragmentação	Anual
Sinistros de trânsito	un.	Quantitativo de sinistros de trânsito ocorridos no perímetro do município	Espera-se que não haja sinistros	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

QUADRO 5.1.1.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 1 (SISTEMA VIÁRIO)

<b>Matriz modal</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	A quantidade de pessoas que utilizam um determinado tipo de transporte em seus deslocamentos diários é obtida através de pesquisas  $\text{Proporção do modal} = \frac{\text{quant. deslocamentos com o modal}}{\text{quant. total}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Hoje, 44% dos deslocamentos são de automóveis, 27% são de ônibus, 19% são a pé, 5% são por motocicleta, e 5% são por bicicleta. Espera-se que os valores cheguem a 24% de automóveis, 19% de ônibus, 44% a pé, 7% de motocicletas, e 6% de bicicletas
<b>Taxa de ocupação dos veículos</b>	
<b>Unidade:</b>	Número decimal
<b>Obtenção:</b>	A quantidade de pessoas que ocupam cada veículo é obtida através de pesquisas. O valor é uma média simples das ocupações de veículo relatadas pelos entrevistados  $\text{Taxa de ocupação veicular} = \frac{\text{ocup. veículo 1} + \text{ocup. veículo 2} + \dots + \text{ocup. veículo n}}{n}$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Hoje, estima-se uma taxa de 2,4 pessoas por veículo. A meta é que o valor esteja em constante aumento
<b>Conectividade</b>	
<b>Unidade:</b>	Adimensional
<b>Obtenção:</b>	Análise qualitativa quanto ao grau de conexão entre vias. Pode-se analisar quantidade de ruas sem saída, descontinuidades viárias, e quaisquer outros aspectos considerados relevantes
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que a percepção quanto à conectividade melhore constantemente
<b>Sinistros de trânsito</b>	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Número total de sinistros de trânsito registrados pelos órgãos competentes (SIATE, PRF, Faztrans, ou outros relevantes)
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o número de sinistros de trânsito reduza sempre, com a meta de se chegar a zero sinistros

Fonte: GEPLAN (2025).

### 5.1.2 Eixo 2 – Transporte Pedonal

Diretrizes:

- Melhorar a infraestrutura ofertada aos pedestres;
- Promover a acessibilidade universal;
- Implementar espaços viários que priorizem o modo de transporte pedonal.

#### Proposta 2 – Plano de Requalificação das Calçadas

Ações:

- 2.1 Implantação e manutenção de calçadas;
- 2.2 Manual do pedestre de Fazenda Rio Grande;
- 2.3 Campanha de incentivo à implantação, manutenção e ao uso seguro de calçadas;
- 2.4 Eventos do transporte pedonal.

#### Proposta 3 – Ações para Segurança e Conforto do Pedestre

Ações:

- 3.1 Expansão e manutenção da rede de iluminação pública;
- 3.2 Implantação de sinalização pedonal;
- 3.3 Implantação de locais de travessia prioritária para o pedestre;
- 3.4 Implantação de passarelas de pedestres na BR-116.

#### Proposta 4 – Áreas Pedonais

Ações:

- 4.1 Rede de rotas acessíveis;
- 4.2 Implantação de calçadões e ruas do lazer.

QUADRO 5.1.2.1 – INDICADORES DO EIXO 2 (TRANSPORTE PEDONAL)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Iluminação	%	Proporção entre ruas com boa iluminação e total	Espera-se que 100% das vias tenham boa iluminação	Semestral
Acessibilidade	%	Proporção entre calçadas com acessibilidade e total	Espera-se que 100% das calçadas sejam acessíveis	Anual
Tamanho das quadras	m	Extensão média das novas quadras implantadas (em novos loteamentos)	Espera-se que a extensão média das novas quadras seja de 100 metros	Semestral
Sombreamento	%	Proporção entre calçadas com sombreamento e total	Espera-se que pelo menos 50% das calçadas sejam sombreadas	Anual
Uso misto	%	Proporção entre ruas com uso misto e total	Espera-se que pelo menos 50% das vias tenham uso misto	Anual
Qualidade das calçadas	%	Proporção entre calçadas com qualidade boa ou ótima e total	Espera-se que 100% das calçadas estejam em bom estado	Anual
Largura das calçadas	m	Largura média das novas calçadas implantadas (em novos loteamentos)	Espera-se que largura média das calçadas implantadas $\geq 3,5m$	Semestral
Inclinação das vias	%	Proporção entre vias implantadas com declividade de até 4% e total (em novos loteamentos)	Espera-se que 100% das novas vias implantadas tenha declividade $\leq 4\%$	Semestral
Velocidade média de tráfego	km/h	Velocidade média de deslocamento de veículos motorizados	Espera-se que a velocidade média de deslocamento $\leq 40km/h$	Semestral
Calçadas e ruas completas	un.	Presença de calçada ou rua completa na cidade	Espera-se que haja a implantação de 1 (um) calçada em longo prazo	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

QUADRO 5.1.2.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 2 (TRANSPORTE PEDONAL)

Iluminação	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias com boa iluminação pública} = \frac{\text{km de vias com boa iluminação}}{\text{km total das vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 486,40 quilômetros de vias, 412,10 quilômetros possuem iluminação pública adequada, ou seja, 85%. Espera-se que o número chegue a 100%
Acessibilidade	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)

<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de calçadas com acessibilidade} = \frac{\text{km de calçadas acessíveis}}{\text{km total de calçadas}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 900,40 quilômetros de calçadas, 334,80 quilômetros possuem rampa de acessibilidade (37,20%), e apenas 50,30 contam com piso podotátil (6%). Espera-se que ambos os valores cheguem a 100%
<b>Tamanho das quadras</b>	
<b>Unidade:</b>	Metros (m)
<b>Obtenção:</b>	$\text{Extensão média das quadras} = \frac{\text{ext. quadra 1} + \text{ext. quadra 2} + \dots + \text{ext. quadra n}}{n}$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral
<b>Aplicação:</b>	Devem ser analisadas as quadras das áreas recentemente urbanizadas ou loteadas, tendo como objetivo que a extensão média seja de 100 metros
<b>Sombreamento</b>	
<b>Unidade:</b>	Metros (m)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de calçadas com sombreamento} = \frac{\text{km de calçadas sombreadas}}{\text{km total de calçadas}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 900,40 quilômetros de calçadas, 7,29 quilômetros são totalmente sombreados (0,81%), e 62,13 quilômetros se localizam a um raio de 10 metros das sombras (6,90%). Espera-se que as áreas sombreadas somadas às áreas no raio de 10 metros cheguem a 50% da extensão total
<b>Uso misto</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias com uso misto} = \frac{\text{km de vias com uso misto}}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 900,40 quilômetros de calçadas, 189,89 quilômetros apresentam uso misto (21,89%). Espera-se que as calçadas com uso misto sejam 50% da extensão total
<b>Qualidade das calçadas</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de calçadas em boa condição} = \frac{\text{km de calçadas em boa condição}}{\text{km total de calçadas}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 900,40 quilômetros de calçadas, 307,10 quilômetros estão ótimos (71,80%), 99,80 quilômetros estão aceitáveis (23,30%) e 21,10 quilômetros estão ruins (4,90%). Espera-se que 100% das calçadas estejam em estado ótimo
<b>Largura das calçadas</b>	
<b>Unidade:</b>	Metros (m)
<b>Obtenção:</b>	$\text{Largura média das calçadas} = \frac{\text{larg. calçada 1} + \text{larg. calçada 2} + \dots + \text{larg. calçada n}}{n}$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral

<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que a largura média das calçadas estimada é de 3,2 metros. Espera-se que as calçadas tenham largura média de, pelo menos, 3,5 metros
<b>Inclinação das vias</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias com inclinação adequada} = \frac{\text{km de vias com inclinação} \leq 4\%}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral
<b>Aplicação:</b>	Devem ser analisadas as quadras das áreas recentemente urbanizadas ou loteadas, tendo como objetivo que 100% das novas vias tenham inclinação máxima de 4%
<b>Velocidade média de tráfego</b>	
<b>Unidade:</b>	Quilômetros por hora (km/h)
<b>Obtenção:</b>	A velocidade média é obtida através de pesquisas. O valor é uma média das velocidades observadas através de filmagens de tráfego  $\text{Velocidade média} = \frac{\text{veloc. veículo 1} + \text{veloc. veículo 2} + \dots + \text{veloc. veículo n}}{n}$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral
<b>Aplicação:</b>	Para fins de transporte pedonal, espera-se que a velocidade média seja de 40 km/h.
<b>Calçadas e ruas completas</b>	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Observação da realidade
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que haja 1 (um) calçadão no município em um prazo de 10 (dez) anos

Fonte: GEPLAN (2025).

### 5.1.3 Eixo 3 – Ciclomobilidade

Diretrizes:

- Melhorar a infraestrutura ofertada aos ciclistas de Fazenda Rio Grande;
- Promover a equidade nos espaços;
- Implementar espaços viários que priorizem os ciclistas;
- Fomentar a utilização do modal;
- Atuar para a segurança dos ciclistas na cidade.

#### Proposta 5 – Plano Cicloviário

Ações:

- 5.1 Reestruturação e detalhamento da rede cicloviária;
- 5.2 Implantação de infraestrutura de apoio nas rotas de cicloturismo rural;
- 5.3 Implantação de paraciclos;
- 5.4 Sistema de compartilhamento de bicicletas.

#### Proposta 6 – Fomento do Modo Cicloviário

Ações:

- 6.1 Campanha de valorização e incentivo ao ciclista;
- 6.2 Manual do ciclista;
- 6.3 Cartilha do cicloturismo.

QUADRO 5.1.3.1 – INDICADORES DO EIXO 3 (CICLOMOBILIDADE)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Extensão da infraestrutura cicloviária	m	Extensão total de todos os tipos de infraestrutura cicloviária no município	Espera-se que seja feita a instalação de 63km de infraestrutura cicloviária no prazo de 10 anos	Anual
Qualidade da infraestrutura cicloviária	-	Análise qualitativa quanto à condição da infraestrutura cicloviária	Espera-se que toda a extensão da infraestrutura cicloviária esteja em estado bom ou ótimo	Anual
Estacionamento de bicicletas	un.	Quantidade total de paraciclos e bicicletários no município	Espera-se que sejam instalados 71 paraciclos e 35 bicicletários no prazo de 10 anos	Anual
Inclinação das vias	%	Proporção entre vias com declividade de até 4% e total	Espera-se que 100% das novas vias implantadas tenha declividade $\leq 4\%$	Semestral

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Sombreamento	%	Proporção entre calçadas com sombreamento e total	Espera-se que pelo menos 50% das calçadas sejam sombreadas	Anual
Iluminação pública	%	Proporção entre ruas com boa iluminação e total	Espera-se que 100% das vias tenham boa iluminação	Semestral
Conectividade da malha cicloviária	-	Análise qualitativa quanto à conexão segura e confortável entre vias cicláveis	Espera-se que todas as infraestruturas cicloviárias instaladas possibilitem conexão entre si	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

#### QUADRO 5.1.3.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 3 (TRANSPORTE CICLOVIÁRIO)

Extensão da infraestrutura cicloviária	
<b>Unidade:</b>	Metros (m)
<b>Obtenção:</b>	Medição das ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e passeios compartilhados
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que existem 4.285,48 metros de infraestruturas cicloviárias utilitárias (excetuando-se as de parques). Espera-se que a extensão chegue a 50.400,22 metros, de acordo com a proposta
Qualidade da infraestrutura cicloviária	
<b>Unidade:</b>	Adimensional
<b>Obtenção:</b>	Análise qualitativa quanto à qualidade da infraestrutura cicloviária existente. Esse dado é obtido através de pesquisas com a população. O valor é uma média simples das opiniões avaliativas relatadas pelos entrevistados
<b>Periodicidade:</b>	Anualmente
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que a avaliação da qualidade varie entre bom e ótimo
Estacionamento de bicicletas	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Observação da realidade
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que haja 71 paraciclos e 35 bicicletários no prazo de 10 (dez) anos
Inclinação de vias	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias com inclinação adequada} = \frac{\text{km de vias com inclinação} \leq 4\%}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral
<b>Aplicação:</b>	Devem ser analisadas as quadras das áreas recentemente urbanizadas ou loteadas, tendo como objetivo que 100% das novas vias tenham inclinação máxima de 4%
Sombreamento	
<b>Unidade:</b>	Metros (m)

<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de calçadas com sombreamento} = \frac{\text{km de calçadas sombreadas}}{\text{km total de calçadas}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 900,40 quilômetros de calçadas, 7,29 quilômetros são totalmente sombreados (0,81%), e 62,13 quilômetros se localizam a um raio de 10 metros das sombras (6,90%). Espera-se que as áreas sombreadas somadas às áreas no raio de 10 metros cheguem a 50% da extensão total
<b>Iluminação</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias com boa iluminação pública} = \frac{\text{km de vias com boa iluminação}}{\text{km total das vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 486,40 quilômetros de vias, 412,10 quilômetros possuem iluminação pública adequada, ou seja, 85%. Espera-se que o número chegue a 100%
<b>Conectividade da malha cicloviária</b>	
<b>Unidade:</b>	Adimensional
<b>Obtenção:</b>	Análise qualitativa quanto ao grau de conexão na malha cicloviária, através da observação da realidade
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que a percepção quanto à conectividade melhore constantemente

Fonte: GEPLAN (2025).

#### 5.1.4 Eixo 4 – Transporte Público

Diretrizes:

- Acessibilidade aos espaços;
- Conforto e segurança;
- Acessibilidade universal;
- Qualificação de infraestrutura;
- Sustentabilidade financeira.

#### Proposta 7 – Melhoria na Operação do Transporte Público

Ações:

- 7.1 Adequação do itinerário e frequência das linhas a curto prazo;
- 7.2 Via exclusiva para o BRT (*Bus Rapid Transit*);
- 7.3 Adequação do itinerário e frequência das linhas ao projeto do BRT (*Bus Rapid Transit*);
- 7.4 Revitalização do terminal central;
- 7.5 Implantação e padronização de abrigos e estações de transbordo;
- 7.6 Divulgação de informações do transporte público.

QUADRO 5.1.4.1 – INDICADORES DO EIXO 4 (TRANSPORTE PÚBLICO)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Acessibilidade ao transporte público	%	Proporção entre vias com acesso ao transporte público e total	Espera-se que 100% das vias tenham acesso ao transporte público com caminhada ≤ 500m	Anual
Acessibilidade nas calçadas em torno das estações e/ou pontos de ônibus	%	Proporção entre pontos de ônibus em calçadas acessíveis e total de pontos	Espera-se que 100% dos pontos de ônibus tenham calçadas com acessibilidade	Anual
Terminais de transporte público e estações de transbordo	un.	Quantidade total de terminais de transporte e estações de transbordo na cidade	Espera-se que haja 1 (uma) estação de transbordo a médio prazo e 1 (um) terminal a longo prazo	Anual
Vias para o transporte coletivo	un.	Faixa ou via exclusiva para trânsito prioritário de transporte coletivo	Espera-se que haja canaleta de uso exclusivo do BRT a longo prazo	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

QUADRO 5.1.4.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 4 (TRANSPORTE PÚBLICO)

Acessibilidade ao transporte público	
Unidade:	Porcentagem (%)

<b>Obtenção:</b>	Os locais com acesso ao transporte público devem ser mensurados através da criação de isócronas de 500 metros a partir dos pontos de ônibus, terminais de transporte, e estações de transbordo  $\% \text{ vias acesso transp. público} = \frac{\text{locais com acesso ao transp. público} \leq 500m}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que 75% das calçadas contam com acesso ao transporte público com 300 metros de caminhada, 21% com 500 metros de caminhada, e 4% não possuem acesso. Espera-se que 100% das calçadas contem com acesso ao transporte público com caminhada de, no máximo, 500 metros
<b>Acessibilidade nas calçadas em torno das estações e/ou pontos de ônibus</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de embarques com acessibilidade} = \frac{\text{locais de embarque com acessibilidade}}{\text{total de locais de embarque}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que, em raio de 500 metros de distância dos locais de embarque, 72,3% das calçadas contam com acessibilidade total, 15,4% contam com acessibilidade parcial, e 12,3% não possuem nenhuma acessibilidade. Espera-se que 100% dos entornos de locais de embarque possuam acessibilidade completa
<b>Terminais de transporte público e estações de transbordo</b>	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Observação da realidade
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que haja 1 (uma) estação de transbordo a médio prazo e 1 (um) terminal a longo prazo (dez anos)
<b>Vias para o transporte coletivo</b>	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Observação da realidade
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que haja canaleta de uso exclusivo do BRT a longo prazo

Fonte: GEPLAN (2025).

### 5.1.5 Eixo 5 – Transporte Escolar

Diretriz:

- Promover o transporte escolar eficiente e seguro.

#### Proposta 8 – Promoção de Melhoria do Transporte Escolar

Ações:

- 8.1 Readequação dos pontos de embarque;
- 8.2 Operação escola.

QUADRO 5.1.5.1 – INDICADORES DO EIXO 5 (TRANSPORTE ESCOLAR)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Acessibilidade ao transporte escolar	%	Proporção entre vias atendidas pelo transporte escolar e total	Espera-se que todas as ruas em que residem alunos tenham embarque do transporte escolar com caminhada ≤ 500m	Anual
Acessibilidade nas calçadas em torno dos embarques do transporte escolar	%	Proporção entre locais de embarque do transporte escolar com calçadas acessíveis e total de locais	Espera-se que 100% dos locais de embarque do transporte escolar tenham calçadas com acessibilidade	Anual
Idade dos veículos da frota	%	Proporção entre veículos da frota com menos de 10 (dez) anos e total	Espera-se que 100% da frota tenha idade ≤ 10 anos	Anual
Operação escola	%	Proporção entre escolas que aderiram à Operação Escola e total	Espera-se que 100% das escolas adotem a Operação Escola	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

QUADRO 5.1.5.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 5 (TRANSPORTE ESCOLAR)

Acessibilidade ao transporte escolar	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	Os locais com acesso ao transporte escolar devem ser mensurados através da criação de isócronas de 500 metros a partir dos pontos de embarque  $\% \text{ vias acesso transp. escolar} = \frac{\text{locais com acesso ao transp. escolar} \leq 500m}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que todas as ruas em que residem alunos tenham embarque do transporte escolar com caminhada ≤ 500m
Acessibilidade nas calçadas em torno dos embarques do transporte escolar	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de embarques com acessibilidade} = \frac{\text{locais de embarque com acessibilidade}}{\text{total de locais de embarque}} \times 100$

<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que 100% dos entornos de locais de embarque do transporte escolar possuam acessibilidade completa
<b>Idade dos veículos da frota</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de veículos } \leq 10 \text{ anos} = \frac{\text{veículos com idade } \leq 10 \text{ anos}}{\text{total de veículos}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que 100% da frota tenha idade $\leq 10$ anos
<b>Operação Escola</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de escolas aderidas} = \frac{\text{escolas que aderiram à Operação Escola}}{\text{total de escolas}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que 100% das escolas adotem a Operação Escola

Fonte: GEPLAN (2025).

### 5.1.6 Eixo 6 – Transporte Motorizado

Diretrizes:

- Melhorar a infraestrutura ofertada aos usuários;
- Melhorar a mobilidade das vias para o tráfego;
- Promover a equidade nos espaços;
- Ampliar a segurança viária.

#### Proposta 9 – Normatização dos Locais de Estacionamento

Ações:

- 9.1 Implantação de zona azul;
- 9.2 Implantação de vagas de embarque e desembarque de passageiros para veículos de transporte por aplicativos.

#### Proposta 10 – Manutenção e Segurança Viárias

Ações:

- 10.1 Implantação de redutores de velocidade e remoção de ondulações transversais;
- 10.2 Implantação de fiscalização de velocidade;
- 10.3 Implantação e manutenção contínua da pavimentação nas vias;
- 10.4 Implantação e manutenção contínua da sinalização vertical e horizontal;
- 10.5 Campanhas de educação no trânsito.

QUADRO 5.1.6.1 – INDICADORES DO EIXO 6 (TRANSPORTE MOTORIZADO)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Estacionamento rotativo	h	Tempo de permanência de cada veículo em vaga de estacionamento	Espera-se que o tempo médio de permanência de veículos nas vagas seja de 1 hora	Semestral
Vagas de estacionamento especiais	%	Proporção entre vagas de estacionamento públicas especiais e totais	Espera-se que 5% do total sejam vagas para idosos e 2% do total sejam vagas para PCDs	Anual
Hierarquia das vias	%	Proporção entre vias de hierarquia arterial, coletora e local	Espera-se que haja um aumento de vias arteriais e coletoras	Anual
Vias pavimentadas	%	Proporção entre vias com revestimento e total	Espera-se que 100% das vias sejam revestidas	Anual

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Qualidade das vias pavimentadas	-	Análise qualitativa quanto à condição do pavimento das vias	Espera-se que todas as vias estejam em estado bom ou ótimo	Anual
Sinalização viária	%	Proporção entre vias com sinalização horizontal e vertical e total	Espera-se que 100% das vias tenham sinalização viária boa ou ótima	Anual
Densidade da rede viária	VMDa	Contagens de tráfego (VMDa (volume médio diário anual) por via)	Espera-se que aumente gradativamente	Anual
Faixas de tráfego	un.	Média de faixas de tráfego por sentido	Idealiza-se que: - Número de faixas ≥ 3 - Largura das faixas ≥ 3,5m	Anual
Sinistros de trânsito	un.	Quantitativo de sinistros de trânsito ocorridos no perímetro do município	Espera-se que não haja sinistros	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

#### QUADRO 5.1.6.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 6 (TRANSPORTE MOTORIZADO)

Estacionamento rotativo	
<b>Unidade:</b>	Hora (h)
<b>Obtenção:</b>	O tempo médio por vaga é obtido através de pesquisas. O valor contabiliza os tempos que cada veículo fica estacionado  $\text{Tempo médio por vaga} = \frac{\text{tempo veículo 1} + \text{tempo veículo 2} + \dots + \text{tempo veículo } n}{n}$
<b>Periodicidade:</b>	Semestral
<b>Aplicação:</b>	Dentro do contexto de proposta de estacionamento rotativo, espera-se que o tempo médio de permanência de veículos nas vagas seja de 1 hora
Vagas de estacionamento especiais	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vagas para idosos} = \frac{\text{vagas especiais para idosos}}{\text{total de vagas}} \times 100$  $\% \text{ de vagas para PCDs} = \frac{\text{vagas especiais para PCDs}}{\text{total de vagas}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que 5% do total sejam vagas para idosos e 2% do total sejam vagas para PCDs
Hierarquia das vias	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\text{Proporção de hierarquias} = \frac{\text{extensão (m) de determinada hierarquia}}{\text{extensão total}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que haja um aumento da proporção de vias arteriais e coletoras
Vias pavimentadas	

<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias pavimentadas} = \frac{\text{km de vias pavimentadas}}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 486,4 quilômetros de vias, 414,4 quilômetros são pavimentados com asfalto (85,2%), 1,2 quilômetros têm outro revestimento (0,3%), e 70,8 quilômetros não possuem revestimento nenhum (14,6%). Espera-se que 100% das vias possuam revestimento de asfalto
<b>Qualidade das vias pavimentadas</b>	
<b>Unidade:</b>	Adimensional
<b>Obtenção:</b>	Análise qualitativa quanto à qualidade do pavimento das vias. Esse dado é obtido através de pesquisas com a população e observação da realidade. O valor é uma média simples das opiniões avaliativas relatadas pelos entrevistados
<b>Periodicidade:</b>	Anualmente
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que a avaliação da qualidade varie entre bom e ótimo
<b>Sinalização viária</b>	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias com sinalização viária} = \frac{\text{km de vias com sinalização}}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	O diagnóstico do Plano de Mobilidade apontou que dos 486,4 quilômetros de vias, 238,4 quilômetros possuem sinalização horizontal adequada (49%) e 248 quilômetros não possuem (51%). Espera-se que 100% das vias tenham sinalização horizontal
<b>Densidade da rede viária</b>	
<b>Unidade:</b>	VMDa (Volume Médio Diário anual)
<b>Obtenção:</b>	<p>A densidade da rede viária deve ter seu cálculo iniciado pela contagem de tráfego, que deve ser direcional e classificatória. A partir dos valores, deve se realizar a conversão para UCP (unidade de carro de passeio). Para isso, carros e motos mantêm o valor, e ônibus e caminhões devem ser multiplicados por 1,5. Em seguida, se diagnosticada a hora pico (momento em que há maior fluxo de veículos) a partir da qual se encontra o VHP (volume hora pico), em unidade UCP.</p> <p>Posteriormente, devem ser calculados os fatores de expansão diário, semanal e sazonal, de acordo com as seguintes fórmulas:</p> $\text{Fator expansão diário} = \frac{\text{Volume de carros de passeio em 24 horas}}{\text{Volume de carros de passeio durante a hora pico}}$ $\text{Fator expansão semanal} = \frac{\text{Volume de carros de passeio em 7 dias}}{\text{Volume de carros de passeio durante o dia determinado}}$ $\text{Fator expansão sazonal} = \frac{\text{Volume de carros de passeio em 24 horas}}{\text{Volume de carros de passeio durante a hora pico}}$ <p>A partir dos valores obtidos, deve-se calcular o fator K para expansão média em vias urbanas a partir da fórmula:</p> $K = \text{Fator expansão diário} \times \text{Fator expansão semanal} \times \text{Fator expansão sazonal}$

	<p>Por fim, obtém-se o valor do VMDa, que representa a densidade da rede viária:</p> $\text{Volume Médio Diário anual} = \frac{\text{Volume hora pico}}{K (\text{fator de expansão média})}$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Dentro do contexto da densidade da rede viária, o diagnóstico do Plano de Mobilidade, através das contagens de tráfego, apontou que o VMDa médio é de 3.118. É esperado que o valor aumente gradativamente
<b>Faixas de tráfego</b>	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Observação da realidade
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o número de faixas seja igual ou maior do que 3, e que a largura das faixas de rolamento seja igual ou maior do que 3 metros e meio (3,5m)
<b>Sinistros de trânsito</b>	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Os dados são disponibilizados por órgãos como SIATE, PRF e similares
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o número de sinistros chegue a zero

Fonte: GEPLAN (2025).

### 5.1.7 Eixo 7 – Acessos e Conexão Metropolitana

Diretriz:

- Promover maior acessibilidade, conectando o território municipal e conectando o município com Curitiba e demais cidades da região metropolitana, através do sistema de mobilidade urbana.

#### Proposta 13 – Requalificação do Acesso ao Município

Ação:

- 13.1 Implantação e manutenção de sinalização de acesso.

#### Proposta 14 – Melhoria da Conexão Metropolitana

Ação:

- 14.1 Implantação de novas vias e OAEs para conexão com Curitiba e região metropolitana.

#### Proposta 15 – Melhoria da Conexão Entre Bairros

Ação:

- 15.1 Implantação de novos viadutos que promovam a conexão entre os bairros separados pela Rod. Régis Bittencourt (BR-116).

QUADRO 5.1.7.1 – INDICADORES DO EIXO 7 (ACESSOS E CONEXÃO METROPOLITANA)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Sinistros de trânsito em vias intermunicipais	un.	Quantitativo de sinistros de trânsito ocorridos em vias intermunicipais	Espera-se que não haja sinistros	Anual
Fluidez de vias	min.	Tempo médio dos deslocamentos frequentes	Espera-se que o tempo médio diminua constantemente	Anual
Conectividade intermunicipal	-	Análise qualitativa quanto à conectividade entre Fazenda Rio Grande e vizinhos	Espera-se que haja boas e facilitadas conexões intermunicipais	Anual
Matriz modal intermunicipal	%	Porcentagem de deslocamentos intermunicipais cotidianos com cada modal de deslocamento	Espera-se que os valores de transporte público e cicloviário aumentem, e os valores de veículos e motocicletas diminuam	Anual
Conservação das vias intermunicipais	%	Proporção entre vias intermunicipais com pavimento bom ou ótimo e total	Espera-se que 100% das vias intermunicipais sejam revestidas e classificadas como boas ou ótimas	Anual

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Sinalização das vias intermunicipais	%	Proporção entre vias intermunicipais com sinalização horizontal e vertical e total	Espera-se que 100% das vias tenham sinalização viária boa ou ótima	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

QUADRO 5.1.7.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 7 (ACESSOS E CONEXÃO METROPOLITANA)

Sinistros de trânsito em vias intermunicipais	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Os dados são disponibilizados por órgãos como SIATE, PRF e similares. Devem ser consideradas as vias que permitem acesso a outros municípios
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o número de sinistros chegue a zero
Fluidez de vias	
<b>Unidade:</b>	Minutos (min)
<b>Obtenção:</b>	A fluidez das vias pode ser estimada através de pesquisas. O valor contabiliza os tempos que cada respondente gasta em seu deslocamento, e a estimativa de distância. Neste contexto, são contabilizados apenas os <u>veículos motorizados</u>
	$Fluidez = \frac{\text{tempo veículo 1} + \text{tempo veículo 2} + \dots + \text{tempo veículo } n}{\text{desloc. veículo 1} + \text{desloc. veículo 2} + \dots + \text{desloc. veículo } n}$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o tempo médio esteja em constante redução
Conectividade intermunicipal	
<b>Unidade:</b>	Adimensional
<b>Obtenção:</b>	Análise qualitativa quanto ao grau de conexão entre vias. Pode-se analisar quantidade de ruas sem saída, descontinuidades viárias, e quaisquer outros aspectos considerados relevantes
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que a percepção quanto à conectividade melhore constantemente
Matriz modal intermunicipal	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	A quantidade de pessoas que utilizam um determinado tipo de transporte em seus deslocamentos diários é obtida através de pesquisas
	$\text{Proporção do modal} = \frac{\text{quant. deslocamento intermunicipal com o modal}}{\text{quant. total deslocamento intermunicipal}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que as proporções dos modais de transporte público e cicloviário aumentem (após a criação de novas infraestruturas destes), e que os valores de veículos motorizados e motocicletas diminuam

### Sinalização das vias intermunicipais

<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	$\% \text{ de vias intermun. com sinalização viária} = \frac{\text{km de vias com sinalização}}{\text{km total de vias}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que 100% das vias intermunicipais tenham sinalização horizontal

Fonte: GEPLAN (2025).

PRELIMINAR

### 5.1.8 Eixo 8 – Transporte Rural e de Cargas

Diretrizes:

- Promover o deslocamento de cargas e resíduos de forma eficiente e eficaz;
- Promover o acesso das áreas rurais aos serviços de mobilidade;
- Melhorar a segurança viária.

#### Proposta 16 – Requalificação do Acesso ao Município

Ações:

- 16.1 Readequação das rotas de carga;
- 16.2 Delimitação de áreas de proibição de tráfego de veículos pesados.

#### Proposta 17 – Melhoria da Conexão Metropolitana

Ações:

- 17.1 Implantação de sinalização nas rotas de caminhões;
- 17.2 Readequação da rota de caminhões.

#### Proposta 18 – Melhoria da Conexão Entre Bairros

Ação:

- 18.1 Sinalização indicativa das localidades rurais.

QUADRO 5.1.8.1 – INDICADORES DO EIXO 8 (TRANSPORTE RURAL E DE CARGAS)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Sinistros de trânsito envolvendo veículos de carga	un.	Quantitativo de sinistros de trânsito envolvendo veículos de carga	Espera-se que não haja sinistros	Anual
Fluidez de vias no deslocamento de veículos de carga	min.	Tempo médio dos deslocamentos frequentes de veículos de carga	Espera-se que o tempo médio diminua constantemente	Anual
Infrações de trânsito envolvendo veículos de carga	%	Relação do número de multas e infrações aplicadas a veículos de carga no semestre atual pelo mesmo período do ano anterior	Espera-se que chegue a 50%	Semestral
Sinalização das vias de rota de cargas	-	Análise qualitativa da qualidade da sinalização das vias com trânsito de veículos de carga	Espera-se que as vias apresentem boa e suficiente sinalização	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

QUADRO 5.1.8.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 8 (TRANSPORTE RURAL E DE CARGAS)

Sinistros de trânsito envolvendo veículos de carga	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Os dados são disponibilizados por órgãos como SIATE, PRF e similares. Devem ser consideradas as vias que permitem acesso a outros municípios
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o número de sinistros chegue a zero
Fluidez de vias no deslocamento de veículos de carga	
<b>Unidade:</b>	Minutos (min)
<b>Obtenção:</b>	A fluidez das vias pode ser estimada através de pesquisas. O valor contabiliza os tempos que cada respondente gasta em seu deslocamento, e a estimativa de distância. Neste contexto, são contabilizados apenas os <u>veículos motorizados de carga</u>
	$Fluidez = \frac{\text{tempo veículo 1} + \text{tempo veículo 2} + \dots + \text{tempo veículo } n}{\text{desloc. veículo 1} + \text{desloc. veículo 2} + \dots + \text{desloc. veículo } n}$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o tempo médio esteja em constante redução
Infrações de trânsito envolvendo veículos de carga	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Os dados são disponibilizados por órgãos como PRF, Faztrans e DETRAN e similares. Devem ser consideradas as infrações em vias que permitem acesso a outros municípios
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o número de sinistros chegue a zero
Sinalização das vias de rota de cargas	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	Neste contexto, são contabilizados apenas as vias que fazem parte das rotas de veículos de carga
	$Sinal. \text{ viária rota de carga} = \frac{\text{km de vias de rota de carga com sinalização}}{\text{km total de vias de rota de carga}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que 100% das vias intermunicipais tenham sinalização horizontal

Fonte: GEPLAN (2025).

### 5.1.9 Eixo 9 – Sustentabilidade Urbana e Ambiental

Diretrizes:

- Criar uma rede de espaços verdes conectados por vias cicláveis para promover a mobilidade sustentável;
- Requalificar os espaços públicos existentes e melhorar a drenagem urbana diminuindo os pontos de alagamentos com o aumento de áreas permeáveis efetivas na mancha urbana;
- Aumentar a conectividade da malha urbana incentivando a mobilidade sustentável no município.

#### Proposta 17 – Rede de Espaços Verdes

Ações:

- 17.1 Criação de parques lineares;
- 17.2 Criação e requalificação de praças;
- 17.3 Elementos informativos e educacionais.

#### Proposta 18 – Drenagem e Paisagem

Ações:

- 18.1 Soluções alternativas para drenagem urbana;
- 18.2 Revisão do Plano Municipal de Arborização Urbana.

QUADRO 5.1.9.1 – INDICADORES DO EIXO 9 (SUSTENTABILIDADE URBANA E AMBIENTAL)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Parques, praças e áreas verdes	un.	Quantidade de parques, praças e áreas verdes para usufruto da população	Espera-se que haja um constante aumento no número	Anual
Acesso a parques, praças e áreas verdes	%	Proporção entre vias com acesso a parques, praças e áreas verdes, e total	Espera-se que 100% das vias tenham acesso a parques, praças e áreas verdes com caminhada ≤ 500m	Anual
Uso de energia limpa e combustíveis alternativos	%	Proporção da frota elétrica (dados do DETRAN)	Espera-se que haja um constante aumento na porcentagem	Anual
Qualidade de vida	-	Pesquisa de satisfação quanto à qualidade de vida no município	Espera-se que a maioria das respostas sejam “concordo plenamente” ou “concordo”	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

QUADRO 5.1.9.2 – MÉTODO DE OBTENÇÃO DOS INDICADORES DO EIXO 9 (SUSTENTABILIDADE URBANA E AMBIENTAL)

Parques, praças e áreas verdes	
<b>Unidade:</b>	Número
<b>Obtenção:</b>	Observação da realidade
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Atualmente o número de praças e parques totaliza 15. Espera-se que o total chegue a 25
Acesso a parques, praças e áreas verdes	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	O acesso a parques, praças e áreas verdes deve ser mensurado através da criação de isócronas de 600 metros de caminhada a partir dos parques e praças  $\text{Acesso parques e praças} = \frac{\text{calçadas com acesso parques e praças} \leq 600m}{\text{km total de calçadas}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que todas as calçadas do município tenham acesso a parque, praça ou área verde com caminhada $\leq 600m$
Uso de energia limpa e combustíveis alternativos	
<b>Unidade:</b>	Porcentagem (%)
<b>Obtenção:</b>	Os dados são disponibilizados pelo DETRAN. Devem ser considerados todos os veículos motorizados  $\text{Uso de energia limpa} = \frac{\text{veículos com energia limpa e combustível alternativo}}{\text{total de veículos}} \times 100$
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que o número de veículos que usam energia limpa e combustíveis alternativos chegue a 100%
Qualidade de vida	
<b>Unidade:</b>	Adimensional
<b>Obtenção:</b>	Análise qualitativa quanto à qualidade de vida na cidade. Esses dados podem ser obtidos através de pesquisas com a população
<b>Periodicidade:</b>	Anual
<b>Aplicação:</b>	Espera-se que a percepção quanto à qualidade de vida no município seja “boa” ou “ótima” para 100% dos habitantes

Fonte: GEPLAN (2025).

### 5.1.10 Eixo 10 – Regulamentação e Gestão

Diretrizes:

- Promover as regulamentações necessárias ao funcionamento adequado do sistema de mobilidade urbana;
- Definir um método para organizar a concessão da publicidade urbana, com o objetivo de subsidiar as infraestruturas de mobilidade.

#### Proposta 19: Proposta de Revisão e Harmonização Legislativa

Ações:

- 19.1 Revogação de legislações;
- 19.2 Revisão das leis relacionadas ao transporte;
- 19.3 Complementação da legislação de parcelamento;
- 19.4 Norma específica para padronização de calçadas;
- 19.5 Criação de uma regulamentação para rota de carga;
- 19.6 Revisão da legislação de zona azul;
- 19.7 Revisão da legislação de hierarquia viária.

#### Proposta 20: Instrumentos de Gestão da Mobilidade

Ações:

- 20.1 Revisão dos conselhos atinentes à mobilidade;
- 20.2 Programa de calçada liberada;
- 20.3 EVTE da concessão da publicidade urbana;
- 20.4 Estudo para o novo contrato de concessão;
- 20.5 Projeto básico para concessão dos serviços de estacionamentos rotativos;
- 20.6 Fiscalização das operações de transportes;
- 20.7 Instituição de convênio com a PRF.

QUADRO 5.1.10.1 – INDICADORES DO EIXO 10 (REGULAMENTAÇÃO E GESTÃO)

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Integração entre níveis de governo	-	Análise qualitativa dos gestores quanto à integração entre níveis de governo	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva, com aumento constante da integração	Anual

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
Parcerias público/privadas	un.	Quantidade de parcerias público-privadas	Espera-se que a quantidade aumente gradativamente	Anual
Consórcios intermunicipais	un.	Quantidade de consórcios intermunicipais	Espera-se que a quantidade aumente gradativamente	Anual
Captação de recursos	R\$	Valor, em reais, de recursos captados	Espera-se que o valor aumente gradativamente	Anual
Investimentos em sistema de transportes	R\$	Valor, em reais, investido em sistemas de transporte	Espera-se que o valor aumente gradativamente	Anual
Distribuição dos recursos (transporte público x transporte privado)	%	Porcentagem dos investimentos em sistemas de transporte destinada ao transporte público e ao transporte privado	Espera-se que o investimento em transporte público (ônibus, ciclovias e calçadas) seja maior do que no transporte privado	Anual
Distribuição dos recursos (transporte motorizados x transporte não-motorizados)	%	Porcentagem dos investimentos em sistemas de transporte destinada ao transporte motorizado e ao transporte não motorizado	Espera-se que o investimento em transporte não motorizado (ciclovias e calçadas) seja maior do que no transporte motorizado (veículos, motocicletas e ônibus)	Anual
Transparência e responsabilidade	-	Análise qualitativa dos gestores quanto à transparência e responsabilidade	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva	Anual
Planejamento urbano, ambiental e de transportes integrado	-	Análise qualitativa dos gestores quanto ao planejamento urbano, ambiental e de transportes integrado	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva	Anual
Efetivação e continuidade das ações	%	Porcentagem das ações implementadas, e das ações em andamento com resultado positivo no monitoramento	Espera-se que 100% das ações sejam implementadas e tenham resultado positivo no monitoramento	Anual
Ações para Educação para o trânsito	-	Análise qualitativa dos gestores quanto às ações de educação no trânsito	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva	Anual
Educação para o desenvolvimento sustentável	-	Análise qualitativa dos gestores quanto às ações de educação para desenvolvimento sustentável	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva	Anual
Nível de formação de técnicos e gestores	%	Porcentagem dos técnicos e gestores com nível médio, nível superior, e nível de pós graduação	Espera-se que aumente gradativamente a porcentagem de técnicos e gestores com maior e melhor formação	Anual
Capacitação de técnicos e gestores	h	Quantidade de horas líquidas de treinamento	Espera-se que a quantidade de horas aumente constantemente	Anual

Indicador	Unidade	Descrição	Meta	Periodicidade
		oferecidas aos técnicos e gestores		
Informação disponível ao cidadão	-	Análise qualitativa dos gestores quanto à qualidade das informações disponíveis e a facilidade de acesso	Espera-se que a qualidade aumente e o acesso seja cada vez mais facilitado	Anual
Equidade vertical (renda)	-	Índice de GINI	Espera-se que o valor diminua constantemente, chegando mais próximo do zero	Anual
Descontos e gratuidades	-	Análise qualitativa dos gestores quanto aos programas de descontos e gratuidades	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva	Anual
Tarifas de transportes	R\$	Custo para os passageiros para utilizar transporte coletivo	Espera-se que o custo das passagens reduza constantemente	Anual
Subsídios públicos	R\$	Valor total investido em forma de subsídios públicos para mobilidade urbana	Espera-se que o valor de subsídio aumente constantemente	Anual
Participação na tomada de decisão	-	Análise qualitativa dos gestores quanto ao processo de participativo nas tomadas de decisão	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva	Anual
Violação das leis de trânsito	un.	Quantidade de infrações de trânsito registradas	Espera-se que a quantidade reduza constantemente	Anual
Fiscalização dos contratos e licitações	-	Análise qualitativa dos gestores quanto ao processo de fiscalização	Espera-se que a avaliação do tema seja positiva	Anual
Cumprimento da legislação urbanística	un.	Quantidade de infrações de legislação urbanística	Espera-se que a quantidade de infrações chegue a zero	Anual
Cumprimento da legislação ambiental	un.	Quantidade de infrações de legislação ambiental	Espera-se que a quantidade de infrações chegue a zero	Anual
Cumprimento das legislações de mobilidade e trânsito	un.	Quantidade de infrações de legislações de mobilidade e trânsito	Espera-se que a quantidade de infrações chegue a zero	Anual

Fonte: GEPLAN (2025).

---

## 6 CONCLUSÕES

O Relatório de Consolidação do PMU de Fazenda Rio Grande (P10) contempla as regulamentações necessárias para implementação do Plano de Mobilidade, bem como índices de monitoramento para auxiliar sua gestão.

O presente relatório é então o 10º produto do Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande – PR, conforme Plano de Trabalho e contrato celebrado entre o Município de Fazenda Rio Grande e a Geplan, portanto, é o último relatório preliminar do estudo.

Vale ressaltar que a elaboração do PMU não se restringe aos seus relatórios e produtos. Todo o seu processo de concepção envolve constantemente a participação popular na busca da gestão democrática da cidade e na intenção de melhor qualidade de vida e de uma mobilidade sustentável. Espera-se que os inventários, reuniões, relatórios e o próprio Plano cumpram não só a obrigação legal, mas também contribuam para a formulação e execução de políticas de desenvolvimento econômico e urbano sustentável e uma tomada de consciência do poder público e da população em prol desse resultado.

---

## REFERÊNCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050:**

Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2015. Rio de Janeiro, 2015.

BRASIL (MINISTÉRIO DAS CIDADES – SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SEMOB). **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2015. Disponível em:

<<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/270/titulo/planmob---caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 04 dez. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587 – Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília/DF, 2012.

BRASIL. **Lei nº 14.071 – Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília/DF, 2020.

BRASIL. **Lei nº 13.913 – Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, para assegurar o direito de permanência de edificações na faixa não edificável contígua às faixas de domínio público de rodovias e para possibilitar a redução da extensão dessa faixa não edificável por lei municipal ou distrital**. Brasília/DF, 2019.

BRASIL. **Lei nº 6.766 – Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências**. Brasília/DF, 1979.

KARDEC et al. **Gestão estratégica e indicadores de desempenho**. Qualitymark, p. 120. Rio de Janeiro, 2002.

FAZENDA RIO GRANDE. **Lei Orgânica do Município de Fazenda Rio Grande /PR**. Fazenda Rio Grande, abr. 1990.

RATTON, E.; WAYDZIK, F. A.; MACHADO, V. **Manual de normalização de relatórios técnicos e/ou científicos: de acordo com as Normas da ABNT**. Curitiba: ITTI/UFPR, 2019.

---

WORLD RESOURCES INSTITUTE BRASIL (WRI BRASIL). **Sete passos para construir um plano de mobilidade urbana.** Disponível em:

<[https://wribrasil.org.br/sites/default/files/Sete%20Passos%20-%20Como%20construir%20um%20Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana\\_jan18.pdf](https://wribrasil.org.br/sites/default/files/Sete%20Passos%20-%20Como%20construir%20um%20Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana_jan18.pdf)>.

Acesso em: 09 abr. 2022.

PRELIMINAR

---

## APÊNDICE 1 – LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Lei nº xxxxx

Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Fazenda Rio Grande, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Fazenda Rio Grande, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

### TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

#### Capítulo I

#### FUNDAMENTOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 1º A Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana está alinhada com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e deve ser interpretada e aplicada de acordo com os seus princípios, objetivos e diretrizes.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana estrutura-se conforme as seguintes leis e documentos de referência:

- I – Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- II – Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- III – Lei do Plano de Ações e Investimento.

Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana constituirá o documento técnico de base, abrangendo a justificativa e a elaboração detalhada das sugestões presentes nos demais documentos normativos mencionados anteriormente, sendo sujeito a uma revisão periódica que não exceda 10 (dez) anos.

#### Capítulo II

---

## OBJETIVO, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivo principal a promoção da mobilidade urbana associada aos princípios do desenvolvimento sustentável, a qual será efetivada por meio de uma gestão participativa, com a priorização da integração do transporte público coletivo e do transporte não motorizado.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser interpretada e implementada com base nos seguintes princípios:

- I – Acessibilidade universal;
- II – Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III – Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana;
- V – Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI – Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII – Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte.

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser conduzida com o intuito do atendimento dos seguintes objetivos:

- I – Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II – Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, em especial às pessoas com deficiência;
- III – Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV – Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;
- V – Consolidar a gestão democrática e participativa como instrumento de implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VI – Garantir a construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser implementada em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Priorização do transporte não motorizado sobre o motorizado;
- II – Promoção do acesso integral aos serviços de mobilidade;
- III – Deslocamento de cargas e pessoas de forma eficiente e eficaz;
- IV – Mobilidade segura;
- V – Integração das políticas municipais de desenvolvimento urbano.

## TÍTULO II

### SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DE FAZENDA RIO GRANDE

Art. 7º O Sistema de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande é composto pela infraestrutura necessária aos distintos modos de transporte e pela estrutura administrativa, que suportam e gerem o deslocamento de pessoas e mercadorias no município.

#### Capítulo I

#### MODOS DE TRANSPORTE

Art. 8º Os modos de transporte no Município de Fazenda Rio Grande compreendem os modos motorizados e não motorizados, destinados à mobilidade de pessoas e mercadorias.

§ 1º São considerados modos de transporte motorizados todas as formas de deslocamento de cargas e pessoas utilizando meios que necessitem de máquinas motoras à base de combustíveis e eletricidade.

§ 2º São considerados modos de transporte não-motorizados todas as formas de deslocamento de cargas e pessoas utilizando equipamentos à base de tração humana sendo incluída, nesta categoria, a caminhada.

Art. 9º As ações públicas atinentes aos modos de transporte motorizados deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;

- III – Priorização da segurança dos pedestres;
- IV – Priorização dos modos de transporte que utilizem combustíveis renováveis e/ou eletricidade;
- V – Priorização do transporte motorizado coletivo sobre o individual;
- VI – Integração com os modos de transporte não-motorizados;
- VII – Integração da zona rural com a área urbana municipal;
- VIII – Conscientização da população sobre educação no trânsito, consciência ambiental e cívica sobre os impactos que os modos de transporte acarretam no ambiente natural, sobre a segurança e saúde públicas.

Parágrafo único. Os serviços de transporte motorizados privados, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão obedecer aos princípios estabelecidos nesta Lei, bem como aos regramentos determinados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 10. As ações públicas atinentes aos modos de transporte não-motorizados deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres e ciclistas;
- IV – Integração com os modos de transporte motorizados, principalmente com o transporte público coletivo;
- V – Incentivo na adoção de modos de transporte não-motorizados sobre os motorizados;
- VI – Conscientização da população sobre os benefícios da utilização de modos de transporte não-motorizados, sobretudo nos aspectos ambientais, de segurança e saúde públicas.

Parágrafo único. Os modos de transporte não-motorizados privados deverão obedecer aos princípios estabelecidos nesta Lei, bem como aos regramentos determinados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Lei nº XXX) e do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 14.071/2020).

## CAPÍTULO II

### INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E MOBILIDADE

Art. 11. São classificadas como componentes da infraestrutura de transporte e mobilidade de Fazenda Rio Grande as seguintes estruturas:

- I – Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias;
- II – Estacionamentos para veículos motorizados e não motorizados;
- III – Terminais, estações e demais conexões;
- IV – Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- VI – Sinalização viária e de trânsito;
- VII – Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Parágrafo único. A disposição das infraestruturas de transporte e mobilidade são as determinadas pela Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 12. As ações públicas atinentes à infraestrutura de transporte e mobilidade deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres e ciclistas, bem como de utilizadores dos serviços públicos;
- IV – Hierarquização das ações e medidas prioritárias para o desenvolvimento viário municipal;
- V – Observância dos regramentos atinentes ao uso e ocupação do solo, bem como do Plano Diretor Municipal;
- VI – Priorização de alternativas tecnológicas e/ou locais que visem à implementação destas estruturas com o menor impacto ambiental possível;
- VII – Acessibilidade universal de toda a infraestrutura de transporte e mobilidade.

### CAPÍTULO III

#### ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

Art. 13. A estrutura administrativa, cujas finalidades serão o planejamento, a gestão e a execução das medidas de mobilidade urbana de Fazenda Rio Grande, terá suas ações pautadas nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;

- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Eficiência, eficácia e efetividade na tomada de decisões;
- IV – Adoção de decisões em respeito ao princípio da impessoalidade.

Art. 14. A estrutura administrativa da Política Municipal de Mobilidade Urbana será composta pela Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal (Portaria/Decreto xxx), na qualidade de órgão de planejamento e gestão da mobilidade urbana municipal, e pelo Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais (Lei Complementar nº 04/2006/Decreto 5.998/2021).

Parágrafo único. A composição dos órgãos indicados no caput deste artigo é regulada por meio de documento normativo próprio. Já a Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal deverá ser composta por no mínimo 5 (cinco) membros de cargos efetivos.

Art. 15. Compete à Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal:

- I – Realizar o planejamento plurianual das medidas a serem adotadas no âmbito da mobilidade urbana municipal;
- II – Adotar as ações e medidas necessárias para a implementação da Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- III – Avaliar a economicidade e eficiência das ações advindas da Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- IV – Administrar os recursos destinados às ações de mobilidade urbana municipal, respeitando a Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- V – Realizar estudos técnicos que subsidiem a revisão periódica dos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI – Estabelecer um planejamento periódico de ações e medidas a serem adotadas para a mobilidade urbana municipal;
- VII – Utilizar os instrumentos de controle e fiscalização para garantir a efetividade do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- VIII – Realizar a gestão da manutenção da infraestrutura de transporte e mobilidade, segundo o plano de monitoramento constante no Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 16. Compete ao Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande:

- 
- I – Avaliar as demandas municipais e comparar com os termos trazidos na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
  - II – Deliberar a respeito de eventuais omissões, contradições e obscuridades constantes nos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
  - III – Opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;
  - IV – Acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados ao Plano de Mobilidade Urbana, conferindo a adequabilidade das ações adotadas pela Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal;
  - V – Manifestar-se sobre as propostas de taxas e tarifas e outros preços públicos do sistema de mobilidade, necessários ao alcance dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana;
  - VI – Levantar e analisar dados estatísticos da mobilidade urbana, sobretudo a partir do plano de monitoramento contemplado no Plano de Mobilidade Urbana;
  - VII – Apresentar, para a Comissão Especial da Mobilidade Urbana Municipal sugestões de alteração e/ou complementação dos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana, sobretudo em relação às ações a serem adotadas;
  - VIII – Requerer, quando julgar pertinente, auditorias relativas às concessões públicas realizadas pelo poder público municipal.

### TÍTULO III

#### EIXOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS

Art. 17. As ações e medidas a serem adotadas para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana estão organizadas em Eixos Estratégicos, para os quais serão adotadas as respectivas Ações Estratégicas.

Parágrafo único. Os Eixos Estratégicos, bem como suas respectivas ações, serão devidamente operacionalizados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em respeito à Lei da Hierarquia Viária Municipal, e fornecendo subsídios para a Lei do Plano de Ação e Investimentos.

#### Capítulo I

#### SISTEMA VIÁRIO

Art. 18. Este Eixo Estratégico visa a melhoria da infraestrutura, a promoção da mobilidade nas vias, a equidade no uso dos espaços e o aumento da segurança viária.

Art. 19. O Eixo Estratégico do Sistema Viário deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Melhorar a infraestrutura ofertada aos usuários;
- II – Melhorar a mobilidade das vias para o tráfego;
- III – Promover a equidade nos espaços; e
- IV – Ampliar a segurança viária.

## Capítulo II TRANSPORTE PEDONAL

Art. 20. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a adoção de ações que visem a implantação e aprimoramento da infraestrutura destinada à mobilidade de pedestres.

Art. 21. O Eixo Estratégico do Transporte Pedonal deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Melhorar a infraestrutura ofertada aos pedestres;
- II – Promover a acessibilidade universal;
- III – Implementar espaços viários que priorizem o modo de transporte pedonal.

## Capítulo III CICLOMOBILIDADE

Art. 22. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a adoção de ações que gerem melhorias na infraestrutura cicloviária, bem como fomentem a sua utilização por residentes e visitantes do município.

Art. 23. O Eixo Estratégico da Ciclomobilidade deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Melhorar a infraestrutura ofertada aos ciclistas de Fazenda Rio Grande;
- II – Promover a equidade nos espaços;

- III – Implementar espaços viários que priorizem os ciclistas;
- IV – Fomentar a utilização do modo; e
- V – Atuar para a segurança dos ciclistas na cidade.

#### Capítulo IV TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 24. Este Eixo Estratégico possui como objetivo o desenvolvimento do transporte público coletivo eficiente e adequado às demandas municipais de mobilidade, incentivando, assim, a adoção do transporte coletivo em detrimento ao transporte individual motorizado.

Art. 25. O Eixo Estratégico do Transporte Público deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Acessibilidade aos espaços;
- II – Conforto e segurança;
- III – Acessibilidade universal;
- IV – Qualificação de infraestrutura;
- V – Sustentabilidade financeira.

#### Capítulo V TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 26. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a melhoria da estrutura do transporte escolar municipal.

Art. 27. O Eixo Estratégico dos Transporte Escolar deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Promover o transporte escolar eficiente e seguro.

#### Capítulo VI TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 28. Este Eixo Estratégico possui como objetivo adequar as vias públicas, a fim de que sejam providas com a infraestrutura adequada para suportar as demandas do transporte motorizado local.

Art. 29. O Eixo Estratégico do Transporte Motorizado deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Melhorar a infraestrutura ofertada aos usuários;
- II – Melhorar a mobilidade das vias para o tráfego;
- III – Promover a equidade nos espaços;
- IV – Ampliar a segurança viária.

#### Capítulo VII

#### ACESSOS E CONEXÃO METROPOLITANA

Art. 30. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a melhoria da acessibilidade ao Município de Fazenda Rio Grande, por meio da integração municipal e intermunicipal.

Art. 31. O Eixo Estratégico do Acesso ao Município deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Promover maior acessibilidade, conectando o território municipal e conectando o município com as cidades vizinhas, através do sistema de mobilidade urbana.

#### Capítulo VIII

#### TRANSPORTE RURAL E DE CARGAS

Art. 32. Este Eixo Estratégico possui como objetivo tornar-se um eixo de conexão para o transporte de cargas e acesso à zona rural do município.

Art. 33. O Eixo Estratégico de Transporte Rural e de Cargas será conduzido por meio da execução das seguintes ações:

- 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.

## Capítulo IX

### SUSTENTABILIDADE URBANA E AMBIENTAL

Art. 34. Este Eixo Estratégico possui como objetivo proporcionar uma boa qualidade de vida para toda população, enquanto respeita os limites ecológicos e promove o uso responsável dos recursos naturais.

Art. 35. O Eixo Estratégico de Sustentabilidade Urbana e Ambiental deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- 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;

## Capítulo X

### REGULAMENTAÇÃO E GESTÃO

Art. 36. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a operacionalização da implementação dos demais Eixos Estratégicos supramencionados, por intermédio da implantação de uma estrutura administrativa adequada a esta finalidade.

Art. 37. O Eixo Estratégico de Regulamentação e Gestão deve ser conduzido em obediência às seguintes diretrizes:

- I – Promover a regulamentações necessárias ao funcionamento adequado do sistema de mobilidade urbana;

II – Definir meio para sistematizar a concessão da publicidade urbana afim de subsidiar infraestruturas de mobilidade.

#### TÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 38. Os instrumentos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, elencados no Art. 2º desta Lei, deverão ser aprovados e publicados num prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei.

Art. 39. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Município de Fazenda Rio Grande, xx de xxxxx de xxxx.

MARCO ANTÔNIO MARCONDES SILVA  
Prefeito Municipal

---

## APÊNDICE 2 – LEI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Lei nº xxxxx

Aprova o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Fazenda Rio Grande, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, 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 caminhamento, 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 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 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 paragem 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. 10 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 podotátil, 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 Cicloviária;
- II - Implantação de Infraestrutura de Apoio das Rotas de Cicloturismo Rural
- III - Implantação de Paraciclos e Bicletários;
- IV - Sistema de Compartilhamento de Bicicletas;
- 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 Cicloviária” constitui uma ação de curto, médio e longo prazo cujo objetivo é a implementação de infraestrutura cicloviária 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 cicloviária.

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 cicloviária 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 cicloviária 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 Bicicletas” 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 “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 “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 - Via 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 “Via 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 CONDUTO 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 à 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 Iguaçú, 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;
- XVIII - Fiscalização das Operações de Transportes;
- XIX – 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, afim 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.

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. 63. 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. 64. 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. 65. 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. 66. 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. 67. 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. 68. 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. 69. 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. 76. 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. 70. 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. 71. 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. 72. 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. 63. 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. 64. 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. 65. 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. 66. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Município de Fazenda Rio Grande, xx de xxxxx de xxxx.

MARCO ANTÔNIO MARCONDES SILVA  
Prefeito Municipal

PRELIMINAR

## APÊNDICE 3 – LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Lei nº xxxxx

Institui o Plano de Ações e Investimentos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Fazenda Rio Grande, na qualidade de referência técnica e orçamentária da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande -PR.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído, a partir da publicação desta lei, o Plano de Ação e Investimento (PAI), cuja finalidade é servir de referência técnica e orçamentária para a execução do Plano de Mobilidade Urbana, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O PAI encontra-se anexado a este instrumento.

Art. 2º O detalhamento técnico e executivo do PAI é apresentado na Lei do Plano de Mobilidade Urbana, sendo que a Comissão Especial da Mobilidade Urbana poderá, a seu critério, adequar a técnica executiva ou a priorização das medidas, desde que mediante decisão fundamentada.

Parágrafo único: É vedada à a supressão ou adição de ações ao PAI sem a realização de processo legislativo de alteração desta Lei.

Art. 3º O Poder Público Municipal deverá considerar as estimativas financeiras previstas no PAI para a formulação de sua política orçamentária anual e plurianual, considerando a possibilidade de existir variações referentes ao valor estimado, às fontes de financiamento e aos órgãos responsáveis pela execução das ações.

Art. 4º Para as ações cuja responsabilidade de execução seja do Poder Público Municipal, deverá ser definido qual órgão da administração pública municipal será responsável por sua execução, em até 60 (sessenta) dias da publicação desta lei.

Município de Fazenda Rio Grande, xx de xxxxx de xxxx.

MARCO ANTÔNIO MARCONDES SILVA  
Prefeito Municipal

PRELIMINAR

**ANEXO – PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE FAZENDA RIO GRANDE**

Propostas e Ações por Eixo		Total por Ação (R\$)	Ano 2026 (R\$)	Ano 2027 (R\$)	Ano 2028 (R\$)	Ano 2029 (R\$)	Ano 2030 (R\$)	Ano 2031 (R\$)	Ano 2032 (R\$)	Ano 2033 (R\$)	Ano 2034 (R\$)	Ano 2035 (R\$)
<b>Proposta 1 - Plano de Requalificação Viária</b>												
Ação 1.1	Implantação de Novas Conexões Viárias	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 1.2	Revisão da Hierarquia Viária	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 1.3	Redefinição dos Sentidos de Fluxo	214.425,02	87.520,05	87.520,05	3.250,10	3.250,10	3.250,10	1.950,06	1.950,06	1.950,06	1.950,06	1.950,06
Ação 1.4	Revisão do Parque Semafórico	4.361.979,32	948.998,67	948.998,67	10.452,84	10.452,84	10.452,84	486.524,69	486.524,69	486.524,69	486.524,69	486.524,69
Ação 1.5	Intervenção em Interseções e Vias	83.542.686,63	9.169.344,25	9.169.344,25	2.797.524,35	2.797.524,35	2.797.524,35	11.362.285,02	11.362.285,02	11.362.285,02	11.362.285,02	11.362.285,02
Ação 1.6	Revisão de vias Preferenciais	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 2 - Plano de Requalificação das Calçadas</b>												
Ação 2.1	Implantação e Manutenção das Calçadas	41.909.311,20	1.526.703,81	1.526.703,81	3.378.879,66	3.378.879,66	3.378.879,66	5.743.852,92	5.743.852,92	5.743.852,92	5.743.852,92	5.743.852,92
Ação 2.2	Manual do Pedestre de Fazenda Rio Grande	16.290,00	8.145,00	8.145,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 2.3	Campanha de Incentivo à Implantação, Manutenção e ao Uso Seguro de Calçadas	80.000,00	0,00	0,00	26.666,67	26.666,67	26.666,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 2.4	Eventos do Transporte Pedonal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 3 - Ações para Segurança e Conforto do Pedestre</b>												
Ação 3.1	Expansão e Manutenção da Rede de Iluminação Pública	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 3.2	Implantação de Sinalização Pedonal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 3.3	Implantação de Locais de Travessia Prioritária para o Pedestre	50.429,38	25.214,69	25.214,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 3.4	Implantação de passarelas de pedestres na BR-116	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 4 - Áreas Pedonais</b>												
Ação 4.1	Rede de Rotas Acessíveis	11.070.660,54	1.727.880,33	1.727.880,33	1.394.975,97	1.394.975,97	1.394.975,97	685.994,40	685.994,40	685.994,40	685.994,40	685.994,40
Ação 4.2	Implantação de Calçadas e Ruas do Lazer	1.087.711,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	217.542,28	217.542,28	217.542,28	217.542,28	217.542,28
<b>Proposta 5 - Plano Ciclovário</b>												
Ação 5.1	Reestruturação e Detalhamento da Rede Ciclovária	3.490.106,30	693.964,75	693.964,75	389.901,77	389.901,77	389.901,77	186.494,30	186.494,30	186.494,30	186.494,30	186.494,30
Ação 5.2	Implantação de Infraestrutura de Apoio nas Rotas de Cicloturismo Rural	5.507.814,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.101.562,84	1.101.562,84	1.101.562,84	1.101.562,84	1.101.562,84
Ação 5.3	Implantação de Paraciclos e Bicicletários	660.146,15	159.805,27	159.805,27	87.453,45	87.453,45	87.453,45	15.635,05	15.635,05	15.635,05	15.635,05	15.635,05
Ação 5.4	Sistema de Compartilhamento de Bicicletas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 6 - Fomento do Modo Ciclovário</b>												

Propostas e Ações por Eixo		Total por Ação (R\$)	Ano 2026 (R\$)	Ano 2027 (R\$)	Ano 2028 (R\$)	Ano 2029 (R\$)	Ano 2030 (R\$)	Ano 2031 (R\$)	Ano 2032 (R\$)	Ano 2033 (R\$)	Ano 2034 (R\$)	Ano 2035 (R\$)
Ação 6.1	Campanha de Valorização e Incentivo ao Ciclista	100.000,00	50.000,00	50.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 6.2	Manual do Ciclista	16.290,00	8.145,00	8.145,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 6.3	Cartilha do Cicloturismo	25.000,00	12.500,00	12.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 7 - Melhoria na Operação do Transporte Público</b>												
Ação 7.1	Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas a curto prazo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 7.2	Via Exclusiva para o BRT (Bus Rapid Transit)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 7.3	Adequação do Itinerário e Frequência das Linhas ao Projeto do BRT (Bus Rapid Transit)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 7.4	Revitalização do Terminal Central	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 7.5	Implantação e Padronização de Abrigos e Estação de Transbordo (80%)	4.527.951,52	645.948,45	645.948,45	616.491,57	616.491,57	616.491,57	277.315,98	277.315,98	277.315,98	277.315,98	277.315,98
Ação 7.6	Divulgação de Informações do Transporte Público	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 8 - Promoção de Melhorias ao Transporte Escolar</b>												
Ação 8.1	Readequação dos Pontos de Embarque	315.610,08	157.805,04	157.805,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 8.2	Operação Escola	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 9 - Normatização dos locais de estacionamento</b>												
Ação 9.1	Implantação da zona azul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 9.2	Implantação de vagas de embarque e desembarque de passageiros para veículos de transporte por aplicativos	614,08	307,04	307,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 10 - Manutenção e Segurança Viárias</b>												
Ação 10.1	Implantação de Redutores de Velocidade e Remoção de Ondulações Transversais	52.855,76	10.915,72	10.915,72	6.337,96	6.337,96	6.337,96	2.402,09	2.402,09	2.402,09	2.402,09	2.402,09
Ação 10.2	Implantação de Fiscalização de Velocidade	92.895.082,50	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25	9.289.508,25
Ação 10.3	Implantação e Manutenção Contínua da Pavimentação nas Vias	172.089.951,76	1.444.234,81	1.444.234,81	42.428.289,67	42.428.289,67	42.428.289,67	8.383.322,63	8.383.322,63	8.383.322,63	8.383.322,63	8.383.322,63
Ação 10.4	Implantação e Manutenção Contínua da Sinalização Vertical e Horizontal	660.938,13	72.635,87	72.635,87	55.456,06	55.456,06	55.456,06	69.859,65	69.859,65	69.859,65	69.859,65	69.859,65
Ação 10.5	Campanhas de Educação no Trânsito	80.000,00	40.000,00	40.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Proposta 11 - Requalificação do Acesso ao Município</b>												

Propostas e Ações por Eixo		Total por Ação (R\$)	Ano 2026 (R\$)	Ano 2027 (R\$)	Ano 2028 (R\$)	Ano 2029 (R\$)	Ano 2030 (R\$)	Ano 2031 (R\$)	Ano 2032 (R\$)	Ano 2033 (R\$)	Ano 2034 (R\$)	Ano 2035 (R\$)
Ação 11.1	Implantação e Manutenção de Sinalização de Acesso	711.470,32	194.974,80	194.974,80	27.092,03	27.092,03	27.092,03	48.048,93	48.048,93	48.048,93	48.048,93	48.048,93
Proposta 12: Melhoria da Conexão Metropolitana												
Ação 12.1	Implantação de Novas Vias e OAEs para Conexão com Curitiba e Região Metropolitana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 13: Melhoria da Conexão Entre Bairros												
Ação 13.1	Implantação de Novos Viadutos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 14: Promoção de Melhorias no Transporte de Cargas												
Ação 14.1	Readequação das Rotas de Carga	39.443,50	19.721,75	19.721,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 14.2	Delimitação de áreas de proibição de tráfego de veículos pesados	47.839,30	0,00	0,00	15.946,43	15.946,43	15.946,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 15: Melhorias na rota de caminhões												
Ação 15.1	Implantação de sinalização nas rotas de caminhões	35.825,90	17.912,95	17.912,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 15.2	Readequação da Rota de Caminhões	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 16: Promoção de Melhorias às Áreas Rurais												
Ação 16.1	Sinalização Indicativa das Localidades Rurais	43.897,20	0,00	0,00	14.632,40	14.632,40	14.632,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 17: Rede de Espaços Verdes												
Ação 17.1	Criação de Parques Lineares	10.349.006,65	0,00	0,00	2.664.302,47	2.664.302,47	2.664.302,47	471.219,85	471.219,85	471.219,85	471.219,85	471.219,85
Ação 17.2	Criação e Requalificação de Praças	5.189.222,95	0,00	0,00	891.522,65	891.522,65	891.522,65	502.931,00	502.931,00	502.931,00	502.931,00	502.931,00
Ação 17.3	Elementos Informativos e Educacionais	80.000,00	0,00	0,00	26.666,67	26.666,67	26.666,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 18: Drenagem e Paisagem												
Ação 18.1	Soluções Alternativas para Drenagem Urbana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 18.2	Revisão do Plano Municipal de Arborização Urbana	450.000,00	225.000,00	225.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 19: Proposta de Revisão e Harmonização Legislativa												
Ação 19.1	Revogação de Legislações	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 19.2	Revisão das Leis Relacionadas ao Transporte	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 19.3	Complementação da Legislação de Parcelamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 19.4	Norma Específica para Padronização de Calçadas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 19.5	Criação de uma Regulamentação para Rota de Carga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 19.6	Revisão da Legislação de Zona Azul	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Propostas e Ações por Eixo		Total por Ação (R\$)	Ano 2026 (R\$)	Ano 2027 (R\$)	Ano 2028 (R\$)	Ano 2029 (R\$)	Ano 2030 (R\$)	Ano 2031 (R\$)	Ano 2032 (R\$)	Ano 2033 (R\$)	Ano 2034 (R\$)	Ano 2035 (R\$)
Ação 19.7	Revisão da Legislação de Hierarquia Viária	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Proposta 20: Instrumentos de Gestão da Mobilidade												
Ação 20.1	Revisão dos Conselhos Atinentes à Mobilidade	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 20.2	Programa de Calçada Liberada	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 20.3	EVTE da Concessão da Publicidade Urbana	120.000,00	0,00	0,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 20.4	Estudo para o Novo Contrato de Concessão	500.000,00	0,00	0,00	166.666,67	166.666,67	166.666,67	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 20.5	Projeto Básico para Concessão dos Serviços de Estacionamentos Rotativos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 20.6	Fiscalização das Operações de Transportes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ação 20.7	Instituição de Convênio com a PRF	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Valor total por ano (R\$)</b>		<b>440.322.559,82</b>	<b>26.537.186,46</b>	<b>26.537.186,46</b>	<b>64.332.017,62</b>	<b>64.332.017,62</b>	<b>64.332.017,62</b>	<b>38.846.449,94</b>	<b>38.846.449,94</b>	<b>38.846.449,94</b>	<b>38.846.449,94</b>	<b>38.846.449,94</b>
<b>Valor total por prazo (R\$)</b>			<b>53.074.372,93</b>				<b>192.996.052,86</b>			<b>194.232.249,69</b>		

---

## APÊNDICE 4 – LEI DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

Lei nº xxxxx

Dispõe sobre o sistema viário do município de Fazenda Rio Grande, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. Esta Lei disciplina o sistema viário municipal e dá outras providências.

Parágrafo único. Esta lei também se destina a hierarquizar, dimensionar, e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal.

Art. 2º. Constituem objetivos da presente lei:

- I - garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento do solo;
- II - atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;
- III - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- IV - otimizar os investimentos públicos na infraestrutura viária;
- V - contribuir com a redução das causas de acidentes;
- VI - contribuir com a redução da poluição sonora, tendo em vista o conforto ambiental urbano;
- VII - contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano;
- VIII - direcionar o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo.

Art. 3º. É obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do sistema viário básico, contidas nesta lei, a todo o empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado no perímetro urbano e na área rural existentes no âmbito do território municipal.

Art. 4º. O Município editará os atos administrativos e regulamentos necessários ao cumprimento desta Lei.

Art. 5º. Fazem parte integrante desta Lei:

- I - Anexo I – Tabelas de características geométricas mínimas das vias;
- II - Anexo II – Perfis das vias;
- III - Anexo III – Mapa do sistema viário urbano;
- IV - Anexo IV – Dimensões mínimas para infraestruturas cicloviárias;

Art. 6º. O Município será responsável pelo disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
- III - à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede urbana;
- IV - ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
- V - ao estudo sobre a necessidade da instalação de placas de sinalização e quantidades necessárias de redutores de velocidade e semáforos, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficando a cargo do Município, por meio da Secretaria Municipal de Trânsito, e consultado o Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande;
- VI - ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;
- VII - à colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das vias;

VIII - à implantação de canteiros ao longo das vias conforme consta nesta Lei, com espécies determinadas pelo Plano Municipal de Arborização Urbana;

IX - ao procedimento de rebaixamento dos meios-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de deficiência física, mobilidade reduzida e idosos;

X - à padronização de calçadas, de acordo o Decreto de calçadas, para utilização de revestimentos adequados.

## CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º. Para efeito desta Lei serão adotadas as seguintes definições:

I - ACESSO: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

- a) logradouro público e propriedade pública ou privada;
- b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
- c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

II – ACOSTAMENTO: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:

- a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
- b) proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;
- c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

III – ALINHAMENTO: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV - CAIXA DE VIA: é a distância definida em projeto, entre dois alinhamentos prediais frontais;

V – CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VI - CANTEIRO: é a faixa destinada ao plantio de espécies vegetais e equipamentos públicos, não destinada ao tráfego, constituindo barreira ao tráfego transversal;

VII - CICLOVIA: é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados, possuindo segregação total com os demais modais de transporte;

---

VIII - CICLOFAIXA: é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados, possuindo segregação com os veículos motorizados por meio de pinturas e tachões na via;

IX - CICLORROTA: é a via destinada à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, juntamente com os veículos motorizados, possuindo velocidade reduzida para maior segurança viária

X - CRUZAMENTOS: destinam-se a articular o sistema viário básico nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos, a saber:

a) cruzamento simples: são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;

b) cruzamento rotulados: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado com placas de regulamentação de parada e de via preferencial, ou ainda, com implantação de semáforos, conforme estudos de volume de fluxo.

XI - CÓDIGO DE TRÂNSITO: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação, editadas pela esfera federada, complementada pelo Estado-membro e município, no âmbito de suas competências;

XII - DIRETRIZ VIÁRIA: via projetada, somente em estudo a ser implantada no sistema viário do município;

XIII - ESTACIONAMENTO: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

XIV - FAIXA DE DOMÍNIO DE VIAS: é a porção do solo ao longo da pista de utilização pública, em ambos os lados da via;

XV - FAIXA DE ROLAMENTO: é a faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento;

XVI - FAIXA DE MANUTENÇÃO DE VIAS: faixa paralela à caixa de rolamento das vias rurais municipais, em ambos os lados, destinada à serviços de necessidade ou utilidade públicas;

XVII - FAIXA NON AEDIFICANDI: é a área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;

XVIII – GREIDE: é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XIX - LARGURA DE UMA VIA: distância entre os alinhamentos da via;

- 
- XX - LOGRADOURO PÚBLICO: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
- XXI - MALHA URBANA: o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- XXII - MEIO-FIO: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XXIII – NIVELAMENTO: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
- XXIV – 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 e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XXV - PISTA DE ROLAMENTO: é a distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento;
- XXVI – RODOVIAS: toda infraestrutura viária, independentemente da esfera federada a que pertença a competência para manutenção, implantação e adequação, que esteja situada no âmbito do território municipal.
- XXVII - SEÇÃO NORMAL DA VIA: a largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
- XXVIII - SISTEMA VIÁRIO: o conjunto de vias que, de forma hierarquizadas e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XXIX - SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;
- XXX - SINALIZAÇÃO HORIZONTAL: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas, conforme critérios definidos nos manuais de trânsito editados pela esfera federal;
- XXXI - SINALIZAÇÃO VERTICAL: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas, conforme critérios definidos nos manuais de trânsito editados pela esfera federal;
- XXXII - TRÁFEGO: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;
- XXXIII - TRÂNSITO: ato de circular por uma via;

XXXIV - VIA DE CIRCULAÇÃO: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais;

XXXV - VIA URBANA: o conjunto de vias da sede urbana e distritos urbanos classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

### CAPÍTULO III DAS DIMENSÕES E DIRETRIZES DAS VIAS

#### Seção I Da Hierarquização do Sistema Viário Municipal

Art. 8º. As vias componentes do Sistema Viário Municipal de Fazenda Rio Grande são classificadas de acordo com a natureza da circulação que nelas é realizada, conforme identificadas nos Anexos I, II, e III, possuindo a seguinte classificação:

I - Vias Urbanas:

- a) via expressa: são vias de trânsito rápido que possuem um acesso especial e não são ligadas diretamente a lotes, além de não apresentarem passagem direta de pedestres no nível da via. Corresponde à rodovia federal BR – 116.
- b) via arterial: tem por objetivo viabilizar o trânsito entre regiões mais distantes da cidade, sendo caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais;
- c) via coletora: possui a função de coletar e distribuir o fluxo de veículos que tenham necessidade de entrar ou sair de vias arteriais ou expressas e possibilitam o trânsito em mais regiões da cidade e, posteriormente o acesso a vias locais;
- d) via local: possui a função de distribuição do trânsito local, principalmente com a finalidade de acesso local;
- e) diretriz metropolitana: são diretrizes de novos traçados de vias, definidas pela AMEP, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga.

II - Vias Rurais:

- a) estrada municipal: via com a função de conduzir o tráfego de veículos entre a área urbana e a área rural, fazem a interligação entre as principais comunidades rurais.

b) vias de acesso local: acessos particulares às propriedades rurais isoladas que atendem a fração mínima de parcelamento e que não possuem acesso por estradas municipais.

§1º. O recuo frontal para as diretrizes metropolitanas deverá ser de no mínimo 10m (dez metros) não podendo ser utilizado para nenhum fim, e o modo de acesso aos imóveis lindeiros será definido pela Unidade de Planejamento Territorial com aprovação do Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande.

§2º. As vias não indicadas no mapa do anexo III pertencem à categoria de vias locais.

§3º. Em vias do município, independentemente de sua classificação, poderão ser implantados sistemas binários de trânsito.

Art. 9º. As vias urbanas classificam-se, quanto à sua implantação, em:

I - vias existentes - as vias já implantadas e denominadas; e

II - vias projetadas - as vias definidas nesta Lei, não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos de vias existentes.

## Seção II Das Vias

Art. 10. As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do Município serão classificadas como vias locais, salvo os casos onde haja a necessidade de outra classificação de via, ou ainda, quando exista diretriz de via projetada com classificação diferente.

§ 1º. Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes na Seção III da presente Lei e no Anexo I e II.

§ 2º. Nos casos de abertura de novas vias e/ou calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, de acordo com as normas técnicas vigentes.

Art. 11. As vias a serem implementadas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 12. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo único. As vias Arteriais e Coletoras não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista sua continuidade.

Art. 13. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário federal (BR-116) será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Art. 14. As vias projetadas poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na Seção IV e Anexo I e II da presente Lei, conforme determinação técnica emitida pelo órgão municipal responsável pela fiscalização viária e infraestrutura urbana.

Art. 15. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por decreto municipal de acordo com esta lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade, através de estudo proposto pela Unidade de Planejamento Territorial, devidamente aprovado pelo Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande.

Art. 16. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário federal será obrigatória a reserva de uma faixa non aedificandi de, no mínimo, 5m (cinco metros).

### Seção III

#### Do Dimensionamento das Vias

Art. 17. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:

- I – faixa de rolamento para veículos;
- II – faixa de estacionamento/acostamento para veículos;
- III – calçada com faixa de serviço e passeio para pedestres.

Art. 18. As calçadas deverão ser executadas conforme os parâmetros estabelecidos em decreto específico que trata do padrão e das diretrizes para construção e manutenção de calçadas no município.

---

Parágrafo único. Para mais informações, deverá ser consultado o Decreto de calçadas, referente às normas de acessibilidade, dimensões, materiais e demais exigências técnicas aplicáveis às calçadas.

Art. 19. Todas as vias existentes e pavimentadas deverão permanecer com a caixa atual ou poderão ser redimensionadas conforme sua classificação na hierarquia viária.

Art. 20. A Secretaria Municipal de Urbanismo, em conjunto com a Secretaria Municipal de Obras, poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 21. A Via Expressa deverá seguir as dimensões indicadas de acordo com o órgão federado competente, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT).

Art. 22. A Via Arterial – Tipo 1 deverá comportar, no mínimo, 30,00 m (trinta metros), contendo (ver Anexos I e II):

I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,60 m (três metros e sessenta centímetros);

II - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);

III - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

IV - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

V - 2 (duas) faixas de acesso de, no mínimo, 50,00 cm (cinquenta centímetros) cada;

VI - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada;

VII - 1 (um) canteiro para segregação da ciclovia de, no mínimo, 80,00 cm (oitenta centímetros);

VIII - 1 (uma) ciclovia bidirecional de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 23. A Via Arterial - Tipo 2 deverá comportar, no mínimo, 25,00m (vinte e cinco metros), contendo (ver Anexos I e II):

- 
- I - 4 (quatro) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;
  - II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,40m (dois metros e quarenta centímetros);
  - III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
  - IV - 2 (duas) faixas de acesso de, no mínimo, 50,00 cm (cinquenta centímetros) cada;
  - V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada.
  - VI - 1 (uma) ciclofaixa bidirecional com tachões de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)

Art. 24. A via Coletora – Tipo 1 deverá comportar, no mínimo, 18,00m (dezoito metros), contendo (ver Anexos I e II):

- I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,00 m (dois metros) cada;
- IV - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada;
- V - 1 (uma) ciclofaixa bidirecional com tachões de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 25. A Via Coletora – Tipo 2 deverá comportar, no mínimo, 16,00m (dezesesseis metros), contendo (ver Anexos I e II):

- I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;
- II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- IV - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada;
- V - 1 (uma) ciclofaixa bidirecional com tachões de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

---

Art. 26. A Via Local Convencional deverá comportar, no mínimo, 14,00m (quatorze metros), contendo (ver Anexos I e II):

I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;

II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);

III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 1,70 m (um metro e setenta centímetros) cada;

IV - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada.

Art. 27. A Via Local com Ciclofaixa deverá comportar, no mínimo, 14,00m (quatorze metros), contendo (ver Anexos I e II):

I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;

II - 1 (uma) ciclofaixa bidirecional com tachões de, no mínimo, 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);

III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 1,70 m (um metro e setenta centímetros) cada;

IV - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada.

Parágrafo único. No interior de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) as vias locais, a critério do órgão municipal competente, poderão ter dimensões menores do que as estabelecidas neste artigo.

Art. 28. A Estrada Municipal deverá comportar, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo (ver Anexos I e II):

I. 1 (uma) pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,00m (seis metros);

II. 2 (duas) faixas de manutenção de, no mínimo, 7,00m (sete metros) cada.

Art. 29. É obrigatório recuo mínimo de 25,00 m (vinte e cinco metros) para as novas edificações em estradas municipais, a partir do eixo da pista.

Art. 30. As caixas de vias de novos parcelamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam (ver anexos I a VI).

---

Parágrafo único. A largura da via que constituir prolongamento de outra já existente ou constante de projeto de loteamento, já aprovado pelo Município, não poderá ser inferior a largura desta, ainda que pela função característica possa ser considerada de categoria inferior.

Art. 31. Em parcelamentos do solo voltados para atividades industriais, deverá ser obedecida uma caixa de via, de no mínimo, 14 m (quatorze metros) e desenhos geométricos compatível com a atividade a ser instalada.

Parágrafo único. Ao longo da Avenida Francisco Ferreira da Cruz deve ser obedecida uma faixa *non aedificandi* de 15,00m (quinze metros) de largura.

#### Seção IV Da Implantação das Vias

Art. 32. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplenagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Parágrafo único. No caso de implementação de duplicação de vias existentes, poderá ser lançado o atingimento integralmente apenas para um dos lados.

Art. 33. Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer às diretrizes do Sistema Viário e incluirão, obrigatoriamente, a liberação, para o Município, das faixas de domínio necessárias à sua implantação ou ampliação, de acordo com valores estabelecidos nesta Lei, às normas técnicas, e de acordo com os seguintes critérios:

I - Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser obedecidos os atingimentos estabelecidos pelos respectivos Projetos Geométricos das vias.

II - Quando os Projetos Geométricos das vias não estiverem estabelecidos, será adotado o critério abaixo indicado, para a liberação das faixas de domínio das vias indicadas no mapa anexo (Anexo III).

a) Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados ou não comprometidos por loteamentos já aprovados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente ou projetada.

b) Quando um lado do eixo da via estiver comprometido por edificações de caráter definitivo, deverá ser liberada a faixa de domínio integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente.

Parágrafo Único. Nos casos que exigirem soluções especiais para a obtenção de geometria tecnicamente mais adequada para as vias, como os trechos em curva ou parcelamento de terrenos em vazios inferiores a 50,00 m (cinquenta metros) de testada, a Unidade de Planejamento Territorial emitirá instruções específicas, com o objetivo de proporcionar uma melhor geometria final para as vias.

Art. 34. Para os efeitos desta Lei, considera-se um lado da via desocupado quando não houver edificações licenciadas ocupando a faixa de domínio.

§ 1º. Para o caso de em um lado da via não haver edificações licenciadas, porém, haver edificações consolidadas, caberá ao Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande a análise e deliberação.

§ 2º. Em situações que em um lado da via haver concomitantemente edificações licenciadas e (ou) edificações consolidadas e (ou) áreas desocupadas, caberá ao Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande a análise e deliberação.

§ 3º. Muros, cercas e áreas de estacionamento descobertos, por si só, não caracterizam área consolidada.

Art. 35. Em caso de atingimento na testada do lote por diretriz viária estabelecida na presente Lei, o coeficiente de aproveitamento será calculado com base na área original do lote, desde que o proprietário transfira, sem ônus para o Município, a propriedade da área atingida.

§ 1º. Os demais parâmetros permanecem calculados sobre a área remanescente do lote.

§ 2º. Caso o proprietário não transfira para o Município a área atingida, a mesma permanecerá como não edificável e o coeficiente de aproveitamento será calculado descontando-se a área de atingimento.

Art. 36. A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 15% (quinze por cento) e a declividade mínima de 0,5% (meio por cento).

§ 1º. As condições que deverão ser adotadas nas ruas, ou trechos de ruas, com diferença de nível, que obriguem rampas superiores a 10% (dez por cento), serão determinadas pelo órgão municipal competente.

§ 2º. Casos em que não são possíveis o cumprimento dos critérios mínimos os parâmetros que deverão ser atendidos serão deliberados pelo Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande.

Art. 37. As vias locais que forem interrompidas deverão possuir balão de retorno com raio mínimo de uma vez e meia a largura da faixa de domínio/caixa da via, além do que apresentarão uma extensão máxima de 125,00 m (cento e vinte e cinco metros).

Art. 38. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Art. 39. A implantação das vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos (como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

Art. 40. A implantação das vias, além do disposto no artigo 39, deverá estar vinculada a projeto de pavimentação, ao sistema de drenagem, ao estabelecido na presente lei quanto ao dimensionamento das mesmas, e conforme a lei de parcelamento do solo urbano, quando for o caso.

Art. 41. As obras de arte necessárias e previstas nas diretrizes do sistema viário básico, estarão ao encargo do Município, salvo quando os interesses privados se sobrepuserem àqueles da coletividade.

Parágrafo único. Para efeito desta lei, entende-se por obra de arte:

I - passagens de nível;

II - pontilhões e viadutos que, por força de projeto, são necessários à continuidade e articulação do sistema viário básico.

## Seção V Da Circulação e Sinalização Viária

Art. 42. A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus Anexos, cabendo ao órgão executivo competente a elaboração do Plano de Sinalização Urbana, bem como implantar as diretrizes viárias e as adequações e readequações geométricas necessárias.

Art. 43. As vias deverão ter sinalização horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Art. 44. É proibido aos proprietários dos terrenos marginais às estradas ou a quaisquer outras pessoas, sob qualquer pretexto:

I - instalar mata-burros, porteiras ou quaisquer outros obstáculos que prejudiquem o livre trânsito de veículos e pedestres ou que dificultem o trabalho de conservação das vias;

II - destruir ou danificar o leito das vias, pontes, bueiros e canaletas de escoamento de águas pluviais, inclusive seu prolongamento fora da estrada;

III - abrir valetas, buracos ou escavações no leito das estradas;

IV - erguer qualquer tipo de obstáculos ou barreiras, como árvores, cercas, postes, tapumes, etc. dentro da faixa de domínio do Município;

V - impedir ou dificultar o escoamento de águas pluviais das estradas para o interior das propriedades lindeiras;

VI - permitir que as águas concentradas nas propriedades lindeiras atinjam o leito carroçável das estradas;

VII - executar qualquer espécie de benfeitoria de caráter permanente na área das faixas de domínio.

## Seção VI

### Das Infraestruturas Ciclovíarias

Art. 45. Considera-se a implantação de infraestruturas ciclovíarias na sede urbana do Município como importante alternativa de lazer e para se privilegiar o trabalhador, por ser um meio de transporte econômico e por não agredir o meio ambiente.

Art. 46. Na implantação das infraestruturas cicloviárias é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde e praças.

Art. 47. A determinação das vias a serem implantadas as infraestruturas cicloviárias, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, cabendo ao Município a seguir o Plano de Mobilidade Urbana, sendo que as vias arteriais e coletoras são consideradas prioritárias para a implantação de infraestruturas cicloviárias.

Art. 48. As dimensões mínimas das infraestruturas cicloviárias estão representadas nos Anexos I, II e IV.

#### Seção VII Das Áreas de Estacionamento

Art. 49. As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e ter a sinalização vertical e horizontal implantadas, determinando-se as áreas de estacionamento permitidas e estabelecendo-se critérios de porte de veículos permitidos e horários, de acordo com a Lei do Código de Obras e legislação nacional de trânsito.

Art. 50. O Município deverá adotar projetos de pavimentação com a implantação de avanço de calçadas nas esquinas, conforme as recomendações do Decreto de Calçadas, em frente a escolas, hospitais, locais de instalação de paraciclos, entre outros, que facilitam a visualização dos locais de estacionamento, obedecido os raios de curvatura para o tráfego existente e ou projetado.

Art. 51. Fica permitido o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, exclusivamente nos lotes da Zona de Comércio e Serviços Setorial (ZCSS) e da Zona de Comércio e Serviços (ZCS), nas seguintes condições:

- I - instalar guia rebaixada conforme regulamentado no Código de Obras;
- II - deixar liberado o espaço reservado para o passeio sem dificultar a mobilidade dos pedestres;

III - não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos de forma a dificultar a entrada de pedestres, pessoas idosas, com mobilidade reduzida ou portadores de deficiências físicas;

IV - sinalizar este espaço com placas, com a utilização de elementos de paisagismo ou diferenciação de nível;

V - dar preferência as áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comércio de grande porte.

Parágrafo único. Ao longo das diretrizes metropolitanas é proibido o uso do recuo para qualquer fim.

#### CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 52. Deverá ser providenciada a instalação de guias rebaixadas, rampas, sinalização horizontal e vertical indicativa, como faixas de pedestres, placas com nomes de ruas, locais, bairros, órgãos públicos, entre outros.

Art. 53. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário básico, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o Município.

Parágrafo único. O empreendedor deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei, e conforme o Código de Obras do Município.

Art. 54. O Município divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 55. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Arborização Urbana e com o Plano de Mobilidade Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e Anexos desta Lei.

---

Art. 56. As modificações que eventualmente vierem a ser feita no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo órgão municipal competente, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande.

Art. 57. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande.

Art. 58. Revogam-se as seguintes leis, e demais disposições em contrário:

I - Lei Complementar nº 7, de 15 de setembro de 2006.

II - Lei Complementar nº 81, de 27 de dezembro de 2013.

Art. 59. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Município de Fazenda Rio Grande, xx de xxxxx de xxxx.

MARCO ANTÔNIO MARCONDES SILVA  
Prefeito Municipal

## APÊNDICE 5 – DECRETO MUNICIPAL DE CALÇADAS

Decreto nº xxxxx

Regulamenta a padronização das calçadas e instalação de mobiliário urbano, limpeza e conservação de calçadas.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, no uso de suas atribuições legais decreto:

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Este Decreto disciplina a construção, manutenção e conservação das calçadas, partes integrantes das vias públicas e do sistema de transporte e circulação de pessoas do Município.

Parágrafo único. Para os fins de aplicação deste Decreto, ficam adotadas as definições constantes do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, da Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência, regras de acessibilidade previstas em legislação e das Normas Técnicas de Acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 2º Nos termos do Art. 236, § 2º do Código de Obras Municipal, nos projetos de pavimentação dos novos loteamentos ou vias existentes sem pavimentação, as bocas de lobo deverão ser localizadas após a faixa de cruzamento mínimo de 4,00m (quatro metros) de largura ou a largura do passeio quando for maior que 4,00m (quatro metros) para possibilitar locação das rampas de acesso para a calçada.

Art. 3º A construção, reconstrução e manutenção das calçadas dos logradouros, em toda a extensão das testadas dos terrenos edificadas ou não, compete aos proprietários ou possuidores, e devem ser feitas de acordo com as especificações definidas neste decreto.

Art. 4º Fica proibido lançar ou depositar em via pública, passeios, praças, jardinetes, bocas de lobo ou qualquer outro espaço do logradouro público:

- I - lixo, animais mortos, mobiliário, folhagens, material de poda, terra, lodo de limpeza de fossas ou sumidouros, óleos, graxas, gorduras, líquido de tinturaria, nata de cal e cimento;
- II - papéis, invólucros, restos de alimentos ou quaisquer detritos.

Art. 5º Os espaços externos e o ambiente urbano deverão ser adaptados à acessibilidade de pessoas com deficiência no que se refere:

- I. a calçada;
- II. a rua completa;
- III. as rampas e escadarias;
- IV. os estacionamentos;
- V. os mobiliários urbanos;
- VI. a sinalização de circulação e de travessia de vias públicas.

## CAPÍTULO II DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 6º Para os fins deste Decreto ficam adotadas as seguintes definições:

- I - Calçada: é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins. É dividida em três faixas de uso, sendo elas faixa de serviço, faixa livre ou passeio, e faixa de acesso;
- II - Faixa de serviço: espaço para acomodação do mobiliário urbano, canteiros, árvores, postes de iluminação ou sinalização;
- III - Passeio: é o espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;
- IV - Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote;
- V - Rampa de veículos: rampa construída ou instalada na calçada, destinada a promover a concordância de nível entre esta e o leito carroçável, até o limite da faixa livre;
- VI - Rampa de acesso a pedestres: rampa que promove a concordância entre a faixa livre e o leito carroçável em inclinação adequada ao deslocamento de pedestres com autonomia e segurança, seguindo regras e normas de acessibilidade;
- VII - Pedestre: pessoa que se desloca a pé, em cadeira de rodas, ou conduzindo a pé uma bicicleta;

VIII - Mobiliário urbano: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços urbanos que têm função e uso coletivo, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, pontos de embarque e desembarque do transporte público, placas, lixeiras, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

IX - Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas, incluindo idoso e gestante, bem como pessoa com criança de colo e obeso;

X - Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

XI - Rota acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os elementos e espaços internos ou externos de um local e pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, incorporando calçadas, passeios, travessias elevadas, rampas, piso podotátil, semáforos, sinalização visual, abrigo de ônibus, botoeiras sonoras, entre outros;

XII - Guia (ou meio-fio): borda ao longo da vida ou limite da calçada, geralmente construída de concreto e que cria barreira física entre o leito carroçável e a calçada;

XIII - Sarjeta: escoadouro para águas pluviais que beira a guia ou meio-fio;

XIV - Vias compartilhadas: vias que foram regulamentadas para serem compartilhadas entre modais;

XV - Ciclofaixa: faixa especial de trânsito, devidamente sinalizada, destinada à circulação de bicicletas, pintada ou demarcada na pista de rolamento ou no leito carroçável das vias públicas;

XVI - Ciclovia: pista de rolamento destinada ao uso de bicicletas, devidamente sinalizada, sobre a calçada ou área pública, paralela ao leito carroçável e dele separada por obstrução física;

XVII - Ciclorrota: trecho de via (sinalizado ou não), que representa um trajeto recomendado aos ciclistas;

XVIII - Pista de rolamento ou leito carroçável: é o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos.

### CAPÍTULO III DOS PARÂMETROS

Art. 7º As calçadas e passeios deverão assegurar o livre trânsito de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida na faixa destinada ao passeio, com segurança, conforto e acessibilidade, em especial nas áreas com grande fluxo de pedestres, além de:

I - ter revestimento em material antiderrapante adequado, garantindo superfície contínua e resistência suficiente ao uso;

II - possuir resistência à carga de veículos, onde o acesso for necessário, inclusive no rebaixamento da guia para veículos;

III - permitir drenagem adequada, com caimento para a sarjeta, evitando o empoçamento ou acúmulo de materiais;

IV - não despejar águas pluviais captadas no imóvel sobre a calçada, as quais deverão estar canalizadas sob o passeio até a respectiva rede coletora;

V - manter a declividade longitudinal da via pública ao longo de toda a largura do passeio até o alinhamento do imóvel, de tal forma que a concordância com o nível da área de acesso de veículos ocorra no interior do terreno mediante o recuo do portão;

VI - manter a acessibilidade de rotas, concebidas de forma contínua e integrada por convenientes conexões entre destinos, garantindo um desenho adequado da via que privilegie o trânsito de pedestres, a segurança e qualidade estética, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes.

Art. 8º A calçada será organizada em três faixas, conforme detalhe da Figura 1 constante no Anexo deste Decreto, em conformidade com as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT sendo composto pelos seguintes elementos:

I - faixa de serviço;

II - faixa de passeio ou faixa de livre acesso;

III - faixa de acesso.

Art. 9º A largura total das calçadas é medida a partir do alinhamento do lote até o bordo externo da guia (início da sarjeta).

Parágrafo único. Qualquer que seja a largura da calçada, deverá ser respeitado o passeio com faixa livre mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), destinada exclusivamente a livre circulação de pedestres, e, portanto, livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos temporários ou permanentes.

Art. 10. As calçadas deverão ser organizadas em faixas, em conformidade com a Figura 1 do Anexo deste Decreto, compostas dos seguintes elementos:

I - Faixa de serviço: destinada a acomodar o mobiliário urbano, e deverá atender às seguintes características:

- a) tem a largura variável, conforme as disposições do art. 11 e art. 12;
- b) deve situar-se em posição adjacente à guia, exceto em situações definidas pela Secretaria Municipal de Urbanismo;
- c) poderá receber rampa ou inclinação associada ao rebaixamento de guia para fins de acesso de pessoas com mobilidade reduzida ou veículos em edificações;
- d) poderá receber superfície permeável com vegetação desde que atenda os critérios de implantação dispostos neste decreto;
- e) ter inclinação transversal constante e não superior a 2% (dois por cento), com caimento para o meio fio, e de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) para acesso ao lote;

II - Faixa livre ou passeio: destinada à livre circulação de pedestres, que deverá atender às seguintes características:

- a) ter largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT;
- b) ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, desníveis, rebaixamento de guia para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;
- c) ter superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;
- d) inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua e não superior a 5% (cinco por cento), exceto para os locais em que a declividade do terreno não

permitir, caso em que deverá ser formulada consulta a Secretaria Municipal de Urbanismo;

- e) ter inclinação transversal constante e não superior a 2% (dois por cento), com caimento para o meio fio;
- f) ter altura livre de interferências, de no mínimo 2,20m (dois metros e vinte centímetros) do nível da calçada.
- g) deverá destacar-se visualmente do restante da calçada por meio de cores, texturas, materiais ou juntas de dilatação em relação às outras faixas;

III - Faixa de acesso: faixa destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações, que, quando prevista, deverá atender às seguintes características:

- a) tem a largura variável, conforme as disposições do art. 11 e art. 12;
- b) poderá receber superfície permeável com vegetação, desde que atenda os critérios de implantação dispostos neste decreto;
- c) poderá receber rampa de acomodação para acesso ao imóvel com inclinação transversal máxima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento);
- d) poderá receber elementos de mobiliário temporário do ramo gastronômico, como mesas, cadeiras, equipamento de publicidade e toldos, sob licença específica para a atividade.

Parágrafo primeiro. Sempre que as dimensões indicadas conforme detalhes da Figura 1 constante no Anexo deste Decreto não tiverem a possibilidade de serem implantadas, devido às condições locais, deverá ser resguardada largura mínima para faixa livre de passeio de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

Art. 11. As calçadas deverão obedecer aos seguintes parâmetros de dimensionamento, de acordo com a hierarquia viária:

I - A Via Arterial Tipo 1 com no mínimo 5,00m (cinco metros) de calçada de cada lado:

- a) passeio para pedestres de, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- b) faixa de acesso de, no mínimo, 50,00 cm (cinquenta centímetros);
- c) faixa de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro);
- bidirecional de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

II - A Via Arterial Tipo 2 com no mínimo 4,00m (quatro metros) de calçada de cada lado:

- a) passeio para pedestres de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- b) faixa de acesso de, no mínimo, 50,00 cm (cinquenta centímetros);
- c) faixa de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro).

III- A via Coletora Tipo 1 com no mínimo 3,00m (três metros) de calçada de cada lado:

- a) passeio para pedestres de, no mínimo, 2,00 m (dois metros);
- b) faixa de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro);

IV- A Via Coletora Tipo 2 com no mínimo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de calçada de cada lado:

- a) passeio para pedestres de, no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- b) faixa de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro);

V- A Via Local Convencional com no mínimo 2,70m (dois metros e setenta centímetros) de calçada de cada lado:

- a) passeio para pedestres de, no mínimo, 1,70 m (um metro e setenta centímetros);
- b) faixa de serviço de, no mínimo, 1,00 cm (um metro).

Art. 12. Em casos que não for possível atender os parâmetros para as hierarquias previstas no art 11, as calçadas deverão obedecer aos seguintes parâmetros de dimensionamento:

I - calçadas com largura menor de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) deverão ser dispostas unicamente como faixa livre;

II - calçadas com largura entre 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e 2,00m (dois metros) deverão ser organizadas em duas faixas distintas, sendo uma faixa livre de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e uma faixa de serviço com a dimensão remanescente;

III - calçadas com largura maior que 2,00m (dois metros) deverão ser organizadas em três faixas distintas, sendo uma faixa de acesso de 50cm (cinquenta centímetros), uma faixa livre de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e uma faixa de serviço com a dimensão remanescente;

IV - calçadas com largura superior a 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) deverão ser organizadas em três faixas distintas, sendo uma faixa livre variável, com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), uma faixa de serviço de 100cm (oitenta centímetros) e a faixa de acesso o remanescente.

V – calçadas nas rodovias deverão ser organizadas em três faixas distintas, sendo uma faixa de acesso de 50 cm (cinquenta centímetros), uma faixa livre de no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e uma faixa de serviço com 80 cm (oitenta centímetros);

VI – no caso da municipalização de alguma rodovia, as calçadas deverão ser organizadas em duas faixas distintas, sendo uma faixa livre de no mínimo 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) e uma faixa de acesso com 50 cm (cinquenta centímetros);

VII – calçadas em vias coletoras I e vias coletoras II deverão ser organizadas em três faixas distintas, sendo uma faixa de acesso de 50 cm (cinquenta centímetros), uma faixa livre de no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e uma faixa de serviço com a dimensão de 90 cm (noventa centímetros);

VIII – calçadas em vias comerciais deverão ser organizadas em duas faixas distintas, sendo uma faixa livre de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), podendo essa ser variável, e uma faixa de acesso com 50 cm (cinquenta centímetros).

Parágrafo único. As figuras ilustrativas de cada tipologia estão disponíveis no ANEXO 1.

Art. 13. No caso de áreas com declividade acentuada, o responsável deverá, antes da execução do passeio, deverá ser formalizada uma consulta junto a Secretaria Municipal de Administração e Planejamento quanto às dimensões a serem empregadas.

§ 1º A faixa de serviço e a faixa de acesso poderão ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas, desde que a faixa livre se mantenha com, no máximo, 2% (dois por cento) de inclinação transversal;

§ 2º Eventuais desníveis no piso de até 5 mm (cinco milímetros) não demandam tratamento especial e quando superiores a essa medida até 15 mm (quinze milímetros) deverão ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 1:2 (um por dois) ou 50% (cinquenta por cento).

Art. 14. O meio-fio deverá ser estendido para fins de demarcação de áreas de estacionamento e de avanços de calçadas, conforme especificações constantes no ANEXO 1 deste Decreto.

#### CAPÍTULO IV DO ACESSO DE VEÍCULOS

Art. 15. No rebaixamento de guia para acesso aos veículos deverão ser observadas as seguintes exigências do presente artigo.

§ 1º Deverá ser instalado junto à faixa de serviço, não obstruindo a faixa de circulação livre do pedestre.

§ 2º A concordância entre o nível do passeio e o nível da via de rolamento, decorrente do rebaixamento das guias, deverá ocorrer na faixa de serviço, não ocupando mais que 1/3 (um terço) da largura da calçada, não devendo interferir na inclinação transversal da faixa de livre circulação.

§ 3º Deverá ter inclinação de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), com caimento para o meio fio, não excedendo a 25% (vinte e cinco por cento) em casos excepcionais.

§ 4º Deverá ter largura máxima de 3,00m (três metros) para residências e até 5,00m (cinco metros) para estabelecimentos comerciais.

§ 5º Para estabelecimentos comerciais, pode chegar a 50% da testada do imóvel desde que esta seja maior que 10,00m (dez metros).

§ 6º Fica proibido rebaixamento de guias consecutivos, necessitando de no mínimo 2,00m (dois metros) de comprimento de guias não rebaixadas entre o acesso de estabelecimentos.

§ 7º A calçada não poderá ser usada como espaço de manobra, estacionamento ou parada de veículo.

§ 8º Não será permitida a instalação de rebaixamento de guias para acesso de veículos, em uma distância menor de 5,00 (cinco metros), medidos a partir do ponto de encontro dos alinhamentos prediais de esquina.

## CAPÍTULO V DA ACESSIBILIDADE

Art. 16. Deverão ser realizados rebaixamentos de calçada em todas as esquinas, sob forma de rampa devidamente sinalizada, destinados a facilitar o trânsito de pessoas com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Os rebaixamentos deverão estar localizados junto às travessias de pedestres, próximo aos locais de parada do transporte público e sempre que houver foco de pedestres, meios de quadra e canteiros divisores de pista, conforme NBR 9050 e Anexo I deste Decreto.

Art. 17. Deverá ser instalado piso tátil direcional e de alerta nas calçadas de logradouros comerciais ou em logradouros situados em vias principais, identificadas na Lei da Hierarquia Viária Lei 219/2022 (*alterar quando aprovado o Plano de Mobilidade*), em conformidade com a norma de acessibilidade NBR 9050/2020 da ABNT e norma de sinalização tátil NBR 16537/2024 da ABNT.

Parágrafo único. O piso tátil direcional e de alerta deverá sinalizar a posição dos acessos às edificações de uso público, interferências por mobiliários urbanos, rampas de acesso e paradas de transporte público.

Art. 18. Os pontos de ônibus deverão estar dispostos preferencialmente em locais de paredes cegas e possuir um recuo mínimo de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) do alinhamento predial em que se localiza conforme detalhe da Figura 1.

## CAPÍTULO VI DOS MATERIAIS

Art. 19. A pavimentação do passeio deve apresentar superfície regular, contínua, sem ressalto ou depressão, firme, estável, antiderrapante, de forma a não provocar trepidação em dispositivos com rodas e sem obstáculos.

Art. 20. Os materiais utilizados nos passeios, entendido este como um sistema composto de base, sub-base e revestimento, deverão apresentar as seguintes características:

- I - garantir superfície firme, regular, estável e não escorregadia sob qualquer condição;
- II - evitar vibrações de qualquer natureza que prejudiquem a livre circulação, principalmente de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- III - ter durabilidade;
- IV - possuir resistência à carga de veículos quando os materiais forem utilizados na faixa de acesso de garagens e estacionamentos e no rebaixamento de guia para veículos;
- V - ter resistência a abrasão;
- VI - os pavimentos deverão ser permeáveis, sempre que possível, e fazer parte de sistema drenante, encaminhando as águas para a drenagem pública existente.

Parágrafo único. Consideram-se aprovados para o pavimento dos passeios compostos por:

I - os materiais indicados para a construção, reconstrução ou reparo dos pavimentos das calçadas são concreto pré-moldado ou moldado "in loco", com juntas ou em placas, acabamento desempenado, texturado ou estampado;

II - bloco de concreto intertravado.

Art. 21. A seleção dos materiais e técnicas adequadas para a pavimentação dos passeios deverá privilegiar:

I - pisos monolíticos com juntas regularmente espaçadas e com dimensão máxima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

II - peças modulares, preferencialmente aquelas que sejam reaproveitáveis quando da recomposição do pavimento.

Parágrafo único. A critério da Secretaria Municipal de Urbanismo, poderão ser autorizadas outras tecnologias ou materiais para pavimentação dos passeios, desde que resulte em superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e antitrepidante, atendendo às disposições deste Decreto.

Art. 22. As peças para a sinalização tátil de alerta e direcional serão de concreto com pigmento vermelho, com espessura mínima de 4cm (quatro centímetros), com resistência a compressão de 35MPa (trinta e cinco mega pascais). Sua aplicação deverá atender aos critérios de projeto e instalação estabelecidos na norma de acessibilidade NBR 9050/2020 da ABNT e na norma de sinalização tátil NBR 16537/2016 da ABNT.

Art. 23. Os elementos que formam a textura da sinalização tátil na calçada devem ser implementados em módulos de peça única, rígida e resistente à passagem de veículos, sendo vedada a utilização de peças em material plástico ou quaisquer outros de baixa resistência à abrasão ou compressão.

## CAPÍTULO VII DOS REPAROS E MANUTENÇÕES

Art. 24. Para os efeitos do disposto neste artigo, são considerados inexistentes os passeios construídos ou reconstruídos em desacordo com as especificações técnicas ou

regulamentares, excepcionados aqueles executados em conformidade com a legislação vigente até a data da regulamentação deste Decreto.

Art. 25. Caracterizam-se como situações de mau estado de preservação, dentre outras, a existência de buracos, ondulações, desníveis inadequados, obstáculos que impeçam o trânsito livre e seguro dos pedestres, e a presença de reparos em desacordo com as normas.

Art. 26. Para os efeitos do disposto no artigo anterior, considera-se fechamento em mau estado de conservação aquele que, independentemente da testada do imóvel, apresentar-se parcialmente destruído, por metro linear, em mais de 20% (vinte por cento) da área de sua elevação.

Art. 27. A reconstrução e reparos de calçadas ou vias públicas danificadas por concessionárias de serviço público serão por estas realizadas dentro do prazo máximo de 10 (dez) dias, a contar do término de seu respectivo trabalho.

Art. 28. A recomposição do pavimento, pelos responsáveis, sejam eles pessoas físicas ou jurídicas, deverá atender às seguintes disposições específicas:

I - deverão ser utilizados rigorosamente os mesmos materiais e técnicas especificados pelo Município para o piso original, desde que aprovado por este Decreto;

II - a recomposição das faixas livres deverá ser feita em toda sua largura e toda extensão entre juntas contíguas;

III - as demais faixas, quando pavimentadas, deverão ser recompostas em planos regulares, com juntas definidas, não sendo admitidos remendos de qualquer espécie;

IV - nas calçadas verdes, a vegetação, quando afetada pelas obras, deverá ser reconstituída;

V - na recomposição de pavimentos com tratamento decorativo de blocos intertravados, a padronagem, se houver, deverá ser restituída ao projeto original;

VI - na recomposição de passeios que ainda não atendam às disposições deste decreto, a reconstrução deverá ser feita de acordo com o novo padrão estabelecido.

Art. 29. O munícipe fica responsável pela manutenção da calçada verde na extensão dos limites do seu lote, bem como pelos reparos do passeio público existente.

Art. 30. O proprietário de terreno, edificado ou não, deverá vedá-lo e mantê-lo limpo e drenado.

## CAPÍTULO VIII DA INFRAESTRUTURA

Art. 31. A implantação e o ordenamento da infraestrutura urbana no espaço da calçada devem respeitar critérios que garantam a funcionalidade, a acessibilidade e a integridade dos diferentes componentes da via pública, observando as diretrizes estabelecidas neste Decreto.

§ 1º A infraestrutura urbana instalada sob a calçada, como sistemas de drenagem, água e esgoto, deverá estar preferencialmente na faixa de acesso ou o mais próximo do alinhamento dos lotes.

§ 2º A instalação de equipamentos de infraestrutura urbana subterrânea como energia, telefonia e gás, deverá ser feita conforme projeto previamente licenciado, ficando suas caixas de acesso preferencialmente na faixa de serviço, respeitando ainda, os critérios definidos neste Decreto.

## CAPÍTULO IV DAS PENALIZAÇÕES

Art. 32. O titular do imóvel é responsável pela execução, manutenção e, quando necessário, reconstrução das calçadas e demais elementos da via pública, no prazo estabelecido pela autoridade municipal competente, sob pena de sanções previstas neste Decreto.

§ 1º Se, dentro do prazo estipulado no caput deste artigo, o titular do imóvel não executar os serviços de reconstrução e reparos das calçadas e vias públicas, o Município, por intermédio de seu órgão competente, aplicará a multa ao infrator no valor correspondente a 50 UFM (Unidade Fiscal do Município), por meio de Auto de Infração.

§ 2º Em caso de reincidência, a multa prevista no parágrafo anterior será fixada em 100 UFM (Unidade Fiscal do Município).

§ 3º O procedimento previsto no § 1º deste artigo também será adotado no caso de os serviços de reconstrução ou reparo não atenderem aos padrões técnicos estabelecidos neste decreto.

Art. 33. O Auto de Infração será lavrado sem entrelinhas, emendas ou rasuras e deverá conter as seguintes informações:

- I - endereço do imóvel;
- II - número da inscrição do imóvel no cadastro imobiliário;
- III - nome do proprietário ou o seu possuidor a qualquer título;
- IV - data da ocorrência;
- V - descrição da ocorrência que constitui a infração e os dispositivos legais violados;
- VI - multa aplicada;
- VII - intimação para a correção da irregularidade;
- VIII - prazo para a apresentação de defesa; e
- IX - identificação e assinatura do autuante e do autuado, e de testemunhas, se houver.

Art. 34. O autuado terá o prazo de 15 (quinze) dias para apresentar defesa contra o ato a partir da data do recebimento da notificação.

§ 1º A defesa far-se-á por petição, instruída com a documentação necessária.

§ 2º A apresentação de defesa no prazo legal suspende a exigibilidade da multa até decisão de autoridade administrativa.

§ 3º A apresentação da defesa será endereçada ao Município, que apreciará o recurso em até 60 (sessenta) dias, acatando, ou não, pela sua procedência.

§ 4º O julgamento do recurso em primeira instância compete à Junta de Julgamento de Recursos, e em segunda e última instância, ao Secretário Municipal Obras Públicas.

§ 5º A Junta de Julgamento de Recursos será constituída pelo Secretário Municipal de Obras Pública e, no mínimo, dois servidores municipais efetivos, sem atuação no setor de fiscalização.

§ 6º O servidor municipal responsável pela autuação é obrigado a emitir parecer no processo de defesa, justificando a ação fiscal punitiva e, no seu impedimento, a chefia imediata avocará o poder decisório, instruindo o processo e aplicando, em seguida, a penalidade que couber.

§ 7º Julgada procedente a defesa, tornar-se-á insubsistente a ação fiscal, e o servidor municipal responsável pela autuação terá vista do processo, podendo recorrer da decisão à última instância no prazo de 10 (dez) dias.

§ 8º Consumada a anulação da ação fiscal, será a decisão final, sobre a defesa apresentada, comunicada ao infrator.

§ 9º Na ausência de defesa ou sendo julgado improcedente o recurso, será aplicada a multa correspondente, notificando-se o infrator para que proceda ao recolhimento da multa, no prazo de 10 (dez) dias.

§ 10º Vencido os prazos estabelecidos neste Decreto sem a regularização, a bem do interesse público, poderá o Município executar os serviços requeridos, diretamente ou indiretamente, cobrando os custos do proprietário do imóvel, sem prejuízo das multas já aplicadas.

## CAPÍTULO X DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 35. A Secretaria Municipal de Urbanismo poderá determinar a padronização das calçadas de ruas ou avenidas em que considerar relevante para a qualidade paisagística da cidade, mediante definições de posicionamento de faixas e especificação detalhada dos materiais e serviços.

Art. 36. A construção e reconstrução dos fechamentos dependerão de Alvará de licença e de alinhamento a ser requerido pelo responsável junto ao município, nos termos da legislação em vigor.

Art. 37. A concessionária de serviços públicos ou de utilidade pública e as entidades a elas equiparadas são obrigadas a reparar os fechamentos danificados na execução de obras ou serviços públicos.

Art. 38. Não será permitida a utilização das calçadas por particulares para a exposição de produtos, equipamento ou publicidade, sem a licença do Município expedida pelo setor competente.

Art. 39. Quanto aos assuntos pertinentes ao trânsito, deverão ser observadas as orientações expedidas pelo órgão competente, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

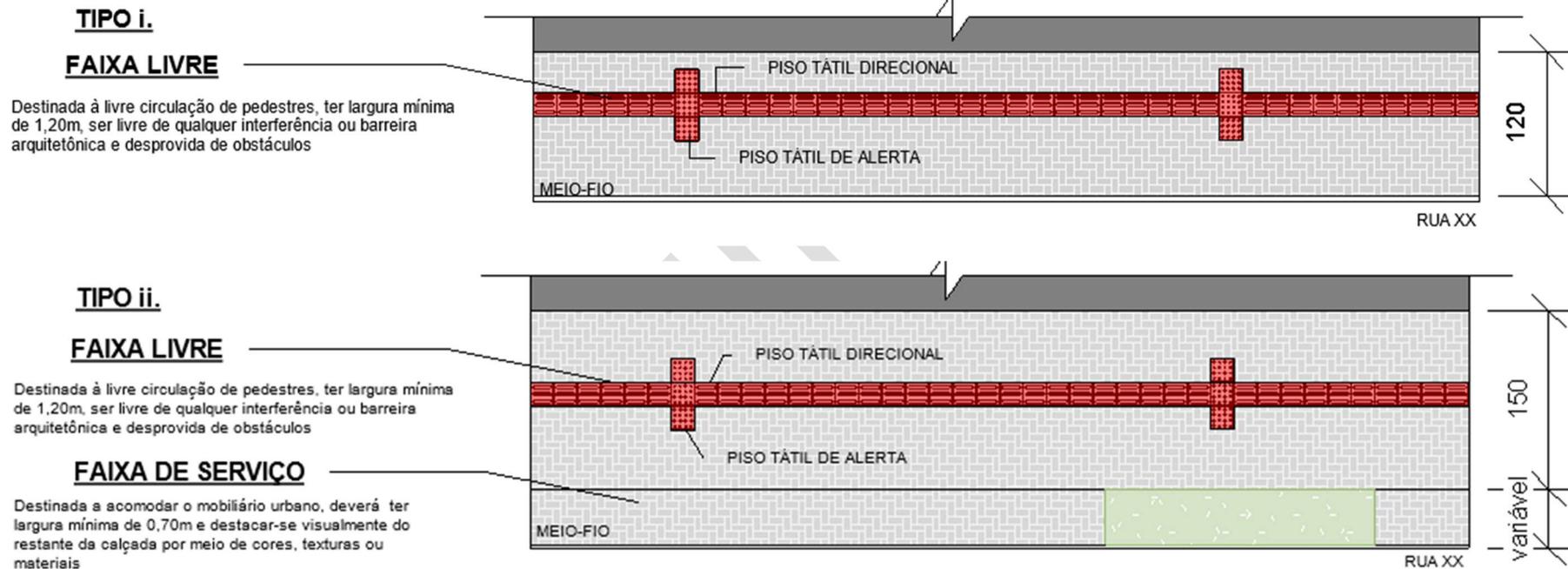
Art. 40. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Fazenda Rio Grande, xx de xxxxx de 2025.

MARCO ANTÔNIO MARCONDES SILVA  
Prefeito de Fazenda Rio Grande

PRELIMINAR

FIGURA 1 – ANEXO AUXILIAR DO DECRETO



**TIPO iii.**

**FAIXA DE ACESSO**

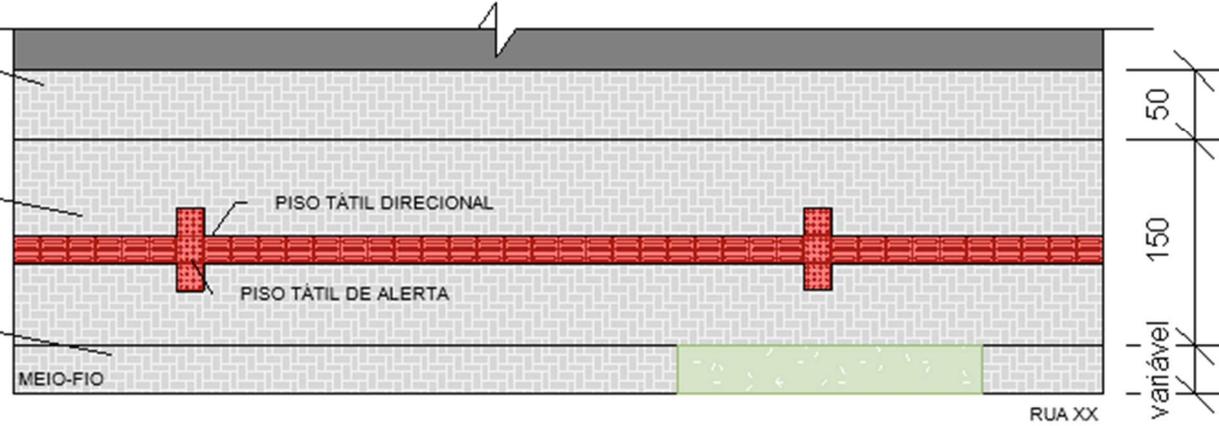
Destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações, deve ter largura de no mínimo 0,50m

**FAIXA LIVRE**

Destinada à livre circulação de pedestres, ter largura mínima de 1,20m, ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos

**FAIXA DE SERVIÇO**

Destinada a acomodar o mobiliário urbano, deverá ter largura mínima de 0,70m e destacar-se visualmente do restante da calçada por meio de cores, texturas ou materiais



**TIPO iv.**

**FAIXA DE ACESSO**

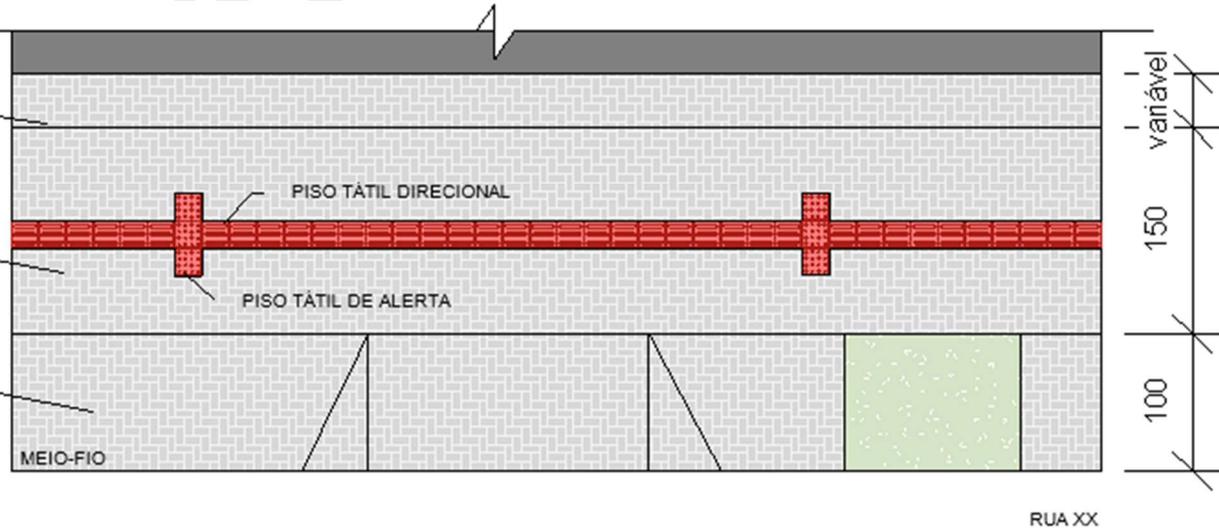
Destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações, deve ter largura de no mínimo 0,50m

**FAIXA LIVRE**

Destinada à livre circulação de pedestres, ter largura mínima de 1,20m, ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos

**FAIXA DE SERVIÇO**

Destinada a acomodar o mobiliário urbano, deverá ter largura mínima de 0,70m e destacar-se visualmente do restante da calçada por meio de cores, texturas ou materiais



**TIPO v.**

**FAIXA DE ACESSO**

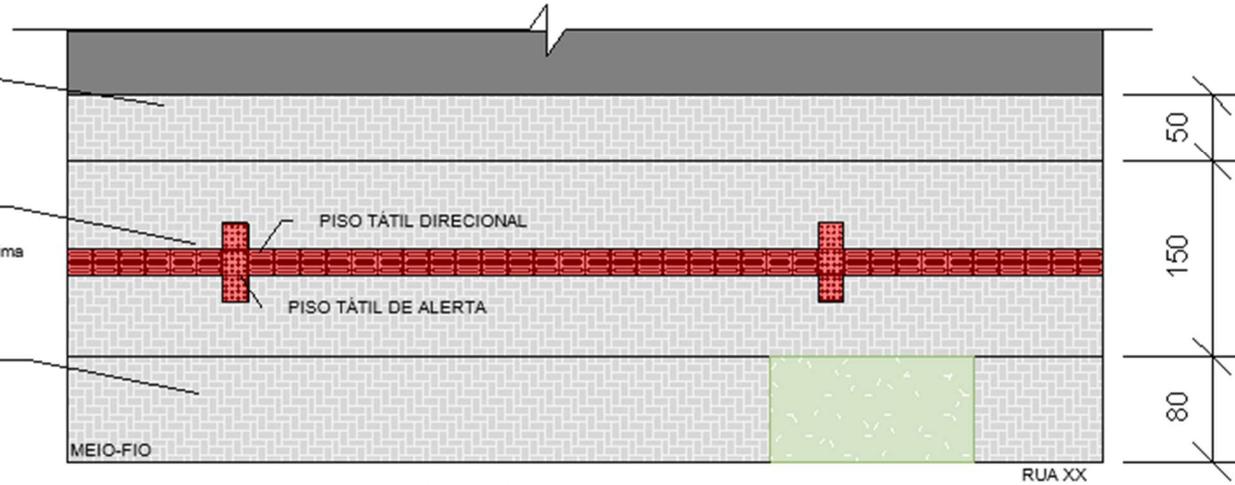
Destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações, deve ter largura de no mínimo 0,50m

**FAIXA LIVRE**

Destinada à livre circulação de pedestres, ter largura mínima de 1,20m, ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos

**FAIXA DE SERVIÇO**

Destinada a acomodar o mobiliário urbano, deverá ter largura mínima de 0,70m e destacar-se visualmente do restante da calçada por meio de cores, texturas ou materiais



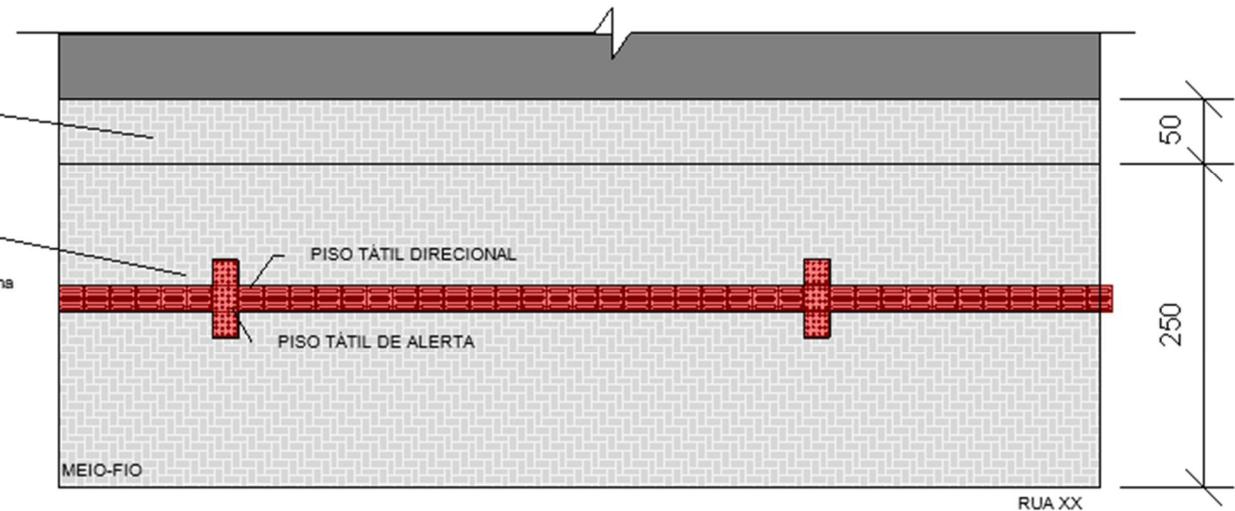
**TIPO vi e viii.**

**FAIXA DE ACESSO**

Destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações, deve ter largura de no mínimo 0,50m

**FAIXA LIVRE**

Destinada à livre circulação de pedestres, ter largura mínima de 1,20m, ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos



**TIPO vii.**

**FAIXA DE ACESSO**

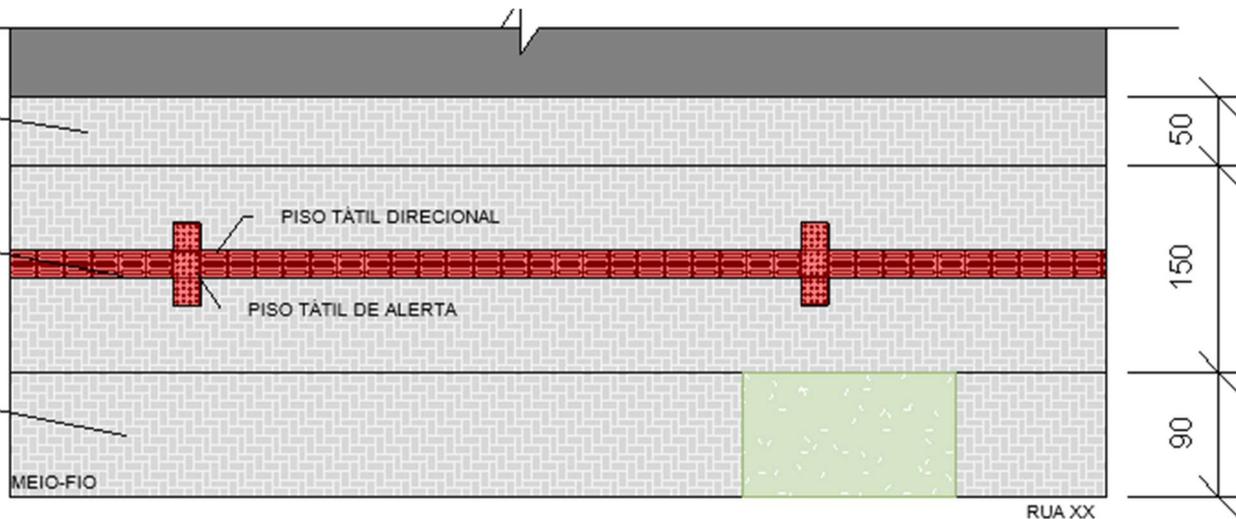
Destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações, deve ter largura de no mínimo 0,50m

**FAIXA LIVRE**

Destinada à livre circulação de pedestres, ter largura mínima de 1,20m, ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos

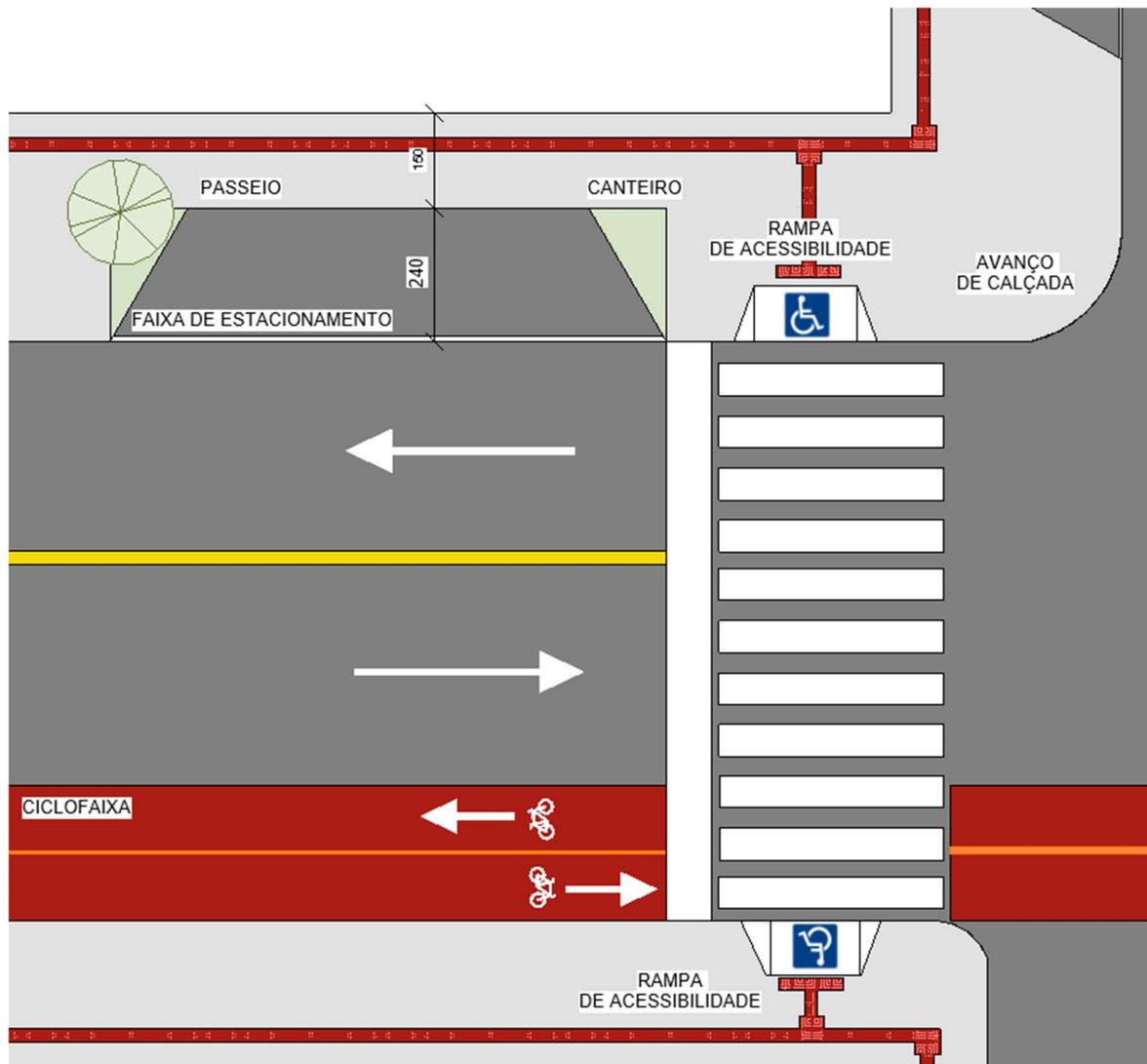
**FAIXA DE SERVIÇO**

Destinada a acomodar o mobiliário urbano, deverá ter largura mínima de 0,70m e destacar-se visualmente do restante da calçada por meio de cores, texturas ou materiais



PRELIMINAR

FIGURA 2 – ANEXO AUXILIAR DO DECRETO



---

## APÊNDICE 6 – LEI DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV E RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – RIV

Dispõe sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV para o Município de Fazenda Rio Grande, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

### TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança — EIV, estabelecido pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001) e pelo Plano de Mobilidade Urbana do Município de Fazenda Rio Grande, será executada de forma a atuar como instrumento de análise para subsidiar o licenciamento de empreendimentos ou atividades, públicas ou privadas, que na sua instalação ou operação possam causar impactos ao meio ambiente, sistema viário, entorno ou à comunidade de forma geral, no âmbito do Município.

Art. 2º Integram esta lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I – Glossário de Definições e Termos Técnicos;
- II - Anexo II – Tabela de critérios para definição do raio para delimitação da Área de Influência;
- III - Anexo III - Diretrizes para o Termo de Referência para elaboração do EIV/RIV; e

IV - Anexo IV - Exemplo de termo de ciência do Proprietário/Empreendedor.

Art. 3º Para os empreendimentos que se configurem em Polos Geradores de Viagens (PGV), será exigido o EIV, de acordo com a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade.

§ 1º O EIV deve contemplar todas as possíveis implicações do projeto para a estrutura ambiental e urbana, no entorno do empreendimento, incluindo os efeitos positivos e negativos dos empreendimentos elencados nesta lei, e conter análises específicas sobre os quesitos de, no mínimo:

- I - adensamento populacional;
- II - equipamentos urbanos e comunitários;
- III - uso e ocupação do solo;
- IV - valorização ou desvalorização imobiliária;
- V - mobilidade urbana, geração de tráfego, demanda por transporte, vias públicas, estacionamento, bem como acesso ao empreendimento;
- VI - ventilação e iluminação;
- VII - paisagem urbana;
- VIII - patrimônio histórico, natural e cultural;
- IX - nível de ruídos;
- X - qualidade do ar;
- XI - vegetação e arborização urbana;
- XII - capacidade de suporte da infraestrutura de saneamento; e
- XIII - abrangência da área de influência, com raio a ser definido pelo Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande.

Art. 4º O EIV e o RIV, no Município de Fazenda Rio Grande, serão desenvolvidos segundo as seguintes diretrizes:

- I - as conclusões e considerações do EIV deverão estabelecer condições ou contrapartidas para a implantação e funcionamento do empreendimento;
- II - a compensação a ser oferecida pelo empreendimento, em troca da possibilidade de sua realização, poderá ser de várias formas, relacionando-se aos impactos que provocará, as quais serão definidas pelas Secretarias Municipais de Urbanismo e de Meio Ambiente;

- III - o EIV poderá exigir alterações no projeto do empreendimento, como redução de área construída, reserva de áreas verdes ou de uso comunitário no seu interior, recuos ou alterações na fachada e normatização de área de publicidade do empreendimento, dentre outras alterações que venham a ser consideradas pertinentes pelo órgão municipal competente;
- IV - o EIV será executado de forma a levantar os efeitos positivos e negativos dos empreendimentos ou atividades; e
- V - deverá ser dada publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público Municipal, por qualquer interessado.

Art. 5º Os Estudos de Impacto de Vizinhança deverão estabelecer e seguir a determinação de áreas de vizinhança em diferentes níveis.

§ 1º A área de vizinhança é considerada como as imediações do local onde se propõe a instalação, construção ou ampliação do empreendimento, podendo ser:

- I - Área de Vizinhança Direta - AVD, área mais próxima ao empreendimento, que poderá sofrer impactos diretos da sua implantação, sendo definida pelo raio de 100,00 m (cem metros) contados do perímetro do imóvel do empreendimento.;
- II - Área de Vizinhança Indireta - AVI, área que poderá sofrer impactos indiretos do empreendimento, sendo definida pelo raio de 500,00 m (quinhentos metros) contados do perímetro do imóvel do empreendimento.

§ 2º O perímetro definido para a área de vizinhança direta e indireta poderá ser alterado pelo Poder Público Municipal em casos específicos, considerando empreendimentos com impactos mais significativos na área de vizinhança em razão de seu porte, natureza ou especificidades.

## CAPÍTULO II

### DOS EMPREENDIMENTOS SUJEITOS AO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA E AO RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Art. 6º Dependência de elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança e do respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança — EIV/RIV, a serem submetidos à análise e aprovação de projeto para obtenção de licenciamento ou autorização de construção ou funcionamento Secretaria Municipal de Urbanismo e Secretaria Municipal de Meio Ambiente, os seguintes empreendimentos e atividades privadas ou públicos:

- I - conjunto residencial com 50 unidades ou mais;
- II - condomínios urbanos com 50 unidades ou mais;
- III - comércio e serviço geral com área igual ou superior a 2.000,00 m<sup>2</sup> (dois mil metros quadrados);
- IV - comércio e serviço específico estabelecido em qualquer área, de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo;
- V - indústrias com área construída igual ou superior a 1.500,00 m<sup>2</sup> (um mil e quinhentos metros quadrados);
- VI - conjunto industrial independente do porte;
- VII - casas de diversões noturnas, tais como: bares, casas de dança e similares, com música ao vivo ou mecânica;
- VIII - clubes, boates, salões de festas e assemelhados;
- IX - postos de serviços com venda de combustível;
- X - depósitos de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP;
- XI - instalações laboratoriais de análises clínicas e patológicas;
- XII - estabelecimento de saúde;
- XIII - transportadoras, garagens de veículos e similares;
- XIV - estabelecimentos de ensino médio, superior e técnico-profissionalizantes com área construída computável igual ou maior a 3.000 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);
- XV - centros culturais, museus, entrepostos, armazéns, depósitos, centros comerciais, shopping centers, lojas de departamentos, supermercados e hipermercados, pavilhões de feiras e exposições com área construída computável igual ou superior a 3.000,00 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);
- XVI - cinemas, teatros, locais de culto e auditórios com área construída computável acima de 3.000,00 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);

- XVII - edificações ou agrupamentos de edificações com uso comercial ou misto, individual ou coletivo, com área edificável computável igual ou superior a 3.000,00 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);
- XVIII - edificações ou agrupamentos de edificações com uso residencial e hotéis- residência, residenciais com serviços ou similares com área edificável computável igual ou superior a 3.000,00 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);
- XIX - edifícios-garagem com área total construída igual ou superior a 3.000,00 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);
- XX - loteamentos e condomínios com declividade média acima de 30% (trinta por cento) em, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) do terreno e com área de terreno igual ou superior a 50.000,00 m<sup>2</sup> (cinquenta mil metros quadrados) e loteamentos e condomínios com área de terreno superior a 150.000,0 m<sup>2</sup> (cento e cinquenta mil metros quadrados);
- XXI - edificações ou agrupamento de edificações com uso industrial ou de serviço, com área total construída igual ou superior a 3.000,00 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);
- XXII - empreendimento com uso extraordinário destinado a esportes e lazer, tais como parques temáticos, autódromos, estádios e complexos esportivos;
- XXIII - empreendimentos que requeiram movimento de terra com volume igual ou superior a 10.000,00 m<sup>3</sup> (dez mil metros cúbicos);
- XXIV - intervenções e empreendimentos que constituam objeto de operação urbana consorciada;
- XXV - terminais rodoviários e hidroviários, de passageiros ou de carga;
- XXVI - túneis, viadutos, gasodutos e vias expressas rodoviárias, conjuntos de habitações populares com número de unidades maior ou igual a 150 (cento e cinquenta);
- XXVII - edificações destinadas a outro uso, com área da projeção da edificação superior a 5.000,00 m<sup>2</sup> (cinco mil metros quadrados);
- XXVIII - obras de saneamento, tais como abastecimento de água, sistemas de esgoto sanitário, disposição final de resíduos sólidos, sistemas de

- drenagem e limpeza ou desobstrução de rios;
- XXIX - projetos de parcelamento do solo - loteamentos e desmembramentos - com área superior a 10 ha (dez hectares);
- XXX - cemitérios;
- XXXI - extração de minérios;
- XXXII - empreendimento já aprovado e que, em sua modificação com acréscimo, atinja os índices estabelecidos nesta lei;
- XXXIII - empreendimento já aprovado e que, em sua modificação sem acréscimo ou reforma, haja alteração de uso de atividade econômica, se enquadrando nos parâmetros estabelecidos nesta lei;
- XXXIV - fechamento temporário de vias para obras públicas de infraestrutura por mais de 30 (trinta) dias; e
- XXXV - outros empreendimentos que representem alterações significativas ao meio ambiente, sistema viário ou à comunidade do município de forma geral, a critério do órgão licenciador.

§ 1º O EIV/RIV será exigido para aprovação de projetos de modificação ou ampliação sempre que a área a ser ampliada for maior do que 30% (trinta por cento) da área de projeto que se enquadre em quaisquer das disposições deste artigo.

§ 2º O EIV/RIV será exigido para aprovação de projetos ou ampliações mesmo que a área a ser ampliada seja menor do que 30% (trinta por cento), quando o projeto existente, aprovado após a entrada em vigor desta lei, acrescido da área de ampliação, passar a se enquadrar nas metragens estabelecidas em qualquer das disposições deste artigo.

§ 3º O EIV/RIV será exigido quando houver modificação da atividade desenvolvida em edificações existentes, que venham a se enquadrar nas disposições do caput deste artigo.

§ 4º Poderá ser exigido o EIV/RIV, pelo órgão municipal competente, em qualquer empreendimento, independente dos requisitos determinados no presente artigo, sempre que na análise prévia este seja considerado causador de impacto substancial na área de vizinhança.

§ 5º Além do EIV/RIV, será exigido o Relatório de Impacto no Trânsito – RIT em empreendimentos e atividades que causem maior impacto na mobilidade urbana da área de influência.

Art. 7º A aprovação e licenciamento de edificações não enquadradas no Art. 6º deverão ser submetidas à avaliação setorial de órgãos municipais competentes, quando se enquadrarem nas situações estabelecidas nesta lei, devendo preencher os formulários a serem estabelecidos pelo órgão municipal competente.

Art. 8º A aprovação e licenciamento de edificações unifamiliares fica isenta da elaboração do EIV/RIV.

Art. 9º O EIV/RIV será exigido mesmo que o empreendimento ou atividade esteja sujeita ao Estudo de Impacto Ambiental e ao respectivo Relatório — EIA/RIMA, requerido nos termos da legislação ambiental.

Parágrafo único. A elaboração do EIV não substitui a elaboração e a aprovação de Estudo de Impacto Ambiental, requeridas nos termos da legislação ambiental.

### CAPÍTULO III

#### DA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA E DO RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA.

Art. 10º O EIV/RIV - seja com finalidade de construção, ampliação, modificação, ou de funcionamento de empreendimentos e atividades - deverão conter, no mínimo, os itens abaixo, contemplando as questões relacionadas no artigo anterior:

- I - apresentação das informações necessárias à análise técnica de adequação do empreendimento ou atividade às condições locais e de suas alternativas tecnológicas, contendo, no mínimo, indicação de:
  - a) nome do empreendimento;
  - b) localização;

- c) atividades previstas;
- d) dimensões do empreendimento (área total, área parcelada, área construída, área institucional, área verde);
- e) Certidão de Registro Imobiliário atualizada;
- f) justificativa da localização do empreendimento do ponto de vista urbanístico e ambiental;
- g) áreas, dimensões, volumetria, pilotis, afastamentos, altura e acabamento da edificação;
- h) indicação clara da área a ampliar, quando for o caso, apresentando a área total da edificação antes e após o processo de ampliação.
- i) taxa de impermeabilização e as soluções de permeabilidade;
- j) levantamento planialtimétrico cadastral do terreno;
- k) mapeamento das redes de coleta de água pluvial, abastecimento de água, coleta de esgoto, luz e telefone;
- l) perímetro do empreendimento;
- m) indicação de entradas, saídas, geração de viagens e distribuição no sistema viário;
- n) taxa de ocupação no terreno, coeficiente de aproveitamento e o número de vagas de automóveis geradas;
- o) em se tratando de loteamentos, deverá ser apresentada a descrição do parcelamento do solo proposto ou em processo de implantação acompanhada de projeto e demais documentos necessários à análise ambiental, com no mínimo:
  1. quadro estatístico da distribuição de áreas propostas para o empreendimento, apresentando as áreas destinadas ao domínio público (sistema viário, áreas verdes, áreas institucionais - e áreas de propriedade particular - lotes, áreas remanescentes);
  2. descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, especificando para cada uma delas nas fases de construção e operação, a área de influência, as matérias-primas e mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e técnicas operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos de energia e os empregos diretos e

- indiretos a serem gerados;
3. volumetria e localização dos acessos e saídas de veículos
  4. pedestres, e sua distribuição pelo sistema viário de acesso;
  5. efluente de drenagem de águas pluviais gerado (quantidade, distribuição temporal, local de lançamento);
  6. detalhamento das ações em cada etapa de implantação do projeto, incluindo cronograma detalhado e ampliações e expansões previstas;
- II - descrição da área de vizinhança e da respectiva população residente, indicando, no mínimo:
- a) mapas e plantas com indicação das áreas AVD e AVI;
  - b) mapeamento das redes de coleta de água pluvial, abastecimento de água, coleta de esgoto, luz e telefone na área AVD.
  - c) levantamento dos usos e volumetria de todos os imóveis e construções existentes na área AVD;
  - d) indicação das zonas de uso constantes da legislação de uso e ocupação do solo na área AVI;
  - e) avaliação da valorização imobiliária com a implantação do empreendimento na área AVD;
  - f) indicação de cursos d'água na área AVI;
  - g) indicação das características do espaço urbano, população, densidades, taxa de motorização, uso e ocupação do solo, vegetação, vazios urbanos, e indicação das tendências de evolução deste espaço urbano na área AVI;
  - h) indicação do sistema viário e de transportes, identificação das vias, hierarquização das vias, sentido do tráfego, modos de transportes existentes, terminais, pontos de parada, na área AVI;
  - i) indicação dos bens tombados patrimoniais, edificados e naturais, e das unidades de conservação, nas esferas municipal, estadual e federal na área de estudo na área AVI;
  - j) indicação de equipamentos urbanos e comunitários na área AVI;
  - k) compatibilização com planos e programas governamentais, com a legislação urbanística e ambiental e com a infraestrutura urbana e o

sistema viário na área de vizinhança, contemplando, no mínimo, os seguintes aspectos:

1. demarcação de melhoramentos públicos, em execução ou aprovados por lei na vizinhança, para a área AVI;
2. certidão de diretrizes referentes à adequação ao sistema viário da área AVD fornecida pelo órgão competente; e
3. demonstração da viabilidade de abastecimento de água, de coleta de esgotos e de abastecimento de energia elétrica, declarada pela respectiva concessionária do serviço, considerando a área AVD;
4. identificação e avaliação dos impactos na área de vizinhança durante as fases de implantação, operação ou funcionamento e, quando for o caso, de desativação do empreendimento ou atividade, contendo, no mínimo:
  5. destino final do material resultante do movimento de terra;
  6. destino final do entulho da obra;
  7. existência de arborização e de cobertura vegetal no terreno;
  8. produção e nível de ruído;
  9. descrição das fases e atividades a serem desenvolvidas no canteiro de obras.
  10. descrição das ações de limpeza do terreno, remoção de vegetação, terraplenagem - corte/aterro), etc.;
  11. destino final do material resultante do movimento de terra; h. destino final do entulho da obra;
  12. indicação da existência de arborização e de cobertura vegetal no terreno;
  13. estimativa da área total a ser desmatada, para implantação do projeto
  14. as rotas de transportes e as condições de estocagem do material a ser utilizado;
  15. manifestação da empresa concessionária de energia elétrica sobre a capacidade de atendimento à demanda a ser gerada pela implantação do loteamento;
  16. identificação e avaliação da produção e nível de ruído.

17. definição de medidas mitigadoras e compensatórias que eliminarão ou minimizarão os impactos negativos gerados pelo empreendimento;  
e
18. elaboração de programas de monitoramento dos impactos e da implementação de medidas mitigadoras.

Parágrafo único. Constará da Instrução Técnica — IT, a indicação do número de exemplares do EIV/RIV necessários para análise a serem entregues aos órgãos públicos que tiverem relação com o empreendimento ou atividade.

Art. 11. O EIV e o RIV deverão:

- I - ser elaborados por equipe técnica multidisciplinar, composta por profissionais habilitados nas especialidades necessárias ao estudo;
- II - ser apresentados de forma objetiva e adequada à sua compreensão, com informações em linguagem acessível ao público, com uso de ilustrações, bases de imagens, quadros e gráficos; e
- III - possuir informações pertinentes e diretamente relacionadas à análise dos impactos a serem gerados em decorrência da implantação de determinado empreendimento, desenvolvimento de atividade ou intervenção urbanística objeto de EIV e às medidas mitigadoras e/ou compensatórias, quando for o caso.

§ 1º As ilustrações e bases de imagens poderão ser apresentadas por meio de mapas, cartas, peças gráficas e demais técnicas de comunicação visual.

§ 2º O RIV será parte integrante do respectivo estudo.

Art. 12. Os custos de elaboração do EIV, da implantação e de execução das ações previstas no Termo de Compromisso serão às expensas do empreendedor, ressalvadas as possibilidades de parcerias público-privadas, nos termos da legislação pertinente.

Art. 13. Deverão ser apresentados juntamente com o EIT/RIT, os seguintes documentos por parte do requerente:

- I - matrícula do imóvel atualizada, com data de emissão de no máximo 90 (noventa) dias antes do requerimento, ou, quando não for possível, contrato(s) de compra e venda com firma(s) reconhecida(s), acompanhado(s) de matrícula atualizada do imóvel que legitime o requerente na posse do bem, escritura pública de compra e venda ou doação, processo de Usucapião, Adjudicação Compulsória, Inventário ou Regularização Fundiária transitado em julgado a favor do requerente ou, autorização para construir, com firma reconhecida do(s) proprietário(s) ou herdeiro(s) do imóvel, acompanhada de matrícula atualizada comprovando a propriedade ou a herança; e
- II - termo de ciência do proprietário/empreendedor referente ao conteúdo do EIT/RIT, conforme Anexo IV.

#### CAPÍTULO IV DOS PROCEDIMENTOS

Art. 14. Os órgãos municipais competentes serão responsáveis pela análise e aprovação do EIV/RIV, devendo ser expedida IT com a definição dos requisitos necessários à elaboração do EIV/RIV, de acordo com a natureza específica do empreendimento ou atividade, no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos a partir da protocolização do projeto para aprovação.

Art. 15. A secretaria competente verificará a adequação do EIV/RIV à IT expedida e deliberará sobre sua aceitação, num prazo máximo de 20 (vinte) dias a partir da sua entrega.

Art. 16. Durante o prazo da análise técnica do EIV/RIV, que deverá ser de no máximo, 90 (noventa) dias contados da data de anexação do respectivo estudo ao processo, caberá à Secretaria Municipal de Urbanismo:

- I - exigir esclarecimentos e complementação de informações ao empreendedor, quando necessário, nos primeiros 30 (trinta) dias do prazo de análise técnica estipulado no caput deste artigo;
- II - disponibilizar os documentos integrantes do EIV/RIV para consulta pública

após sua aceitação;

III - receber manifestações por escrito; e

IV - realizar audiências públicas, sempre que solicitado.

§ 1º As exigências ao empreendedor a que se refere este artigo suspenderão o prazo para análise técnica até que as mesmas sejam devidamente atendidas no prazo de 90 (noventa) dias corridos, findo o qual o projeto será indeferido, salvo quando a comissão julgar pertinente a prorrogação do prazo.

§ 2º A audiência pública será realizada, de acordo com a presente lei, sempre que o órgão municipal competente julgar necessário.

Art. 17. A análise técnica deverá ser consolidada em parecer técnico conclusivo, no prazo estipulado nesta lei, contendo, no mínimo:

- I - caracterização do empreendimento, atividade e da respectiva área;
- II - legislação aplicável;
- III - análise dos impactos ambientais previstos;
- IV - análise das medidas mitigadoras e compensatórias propostas;
- V - análise dos programas de monitoramento dos impactos e das medidas mitigadoras; e
- VI - conclusão sobre a aprovação, proibição ou determinação de exigências, se necessário, para concessão da licença ou autorização do empreendimento ou da atividade em questão.

Art. 18. Compete ao Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande a apreciação dos recursos referentes às medidas mitigadoras e compensatórias para a adequação as condições locais.

Art. 19. Dar-se-á publicidade dos seguintes procedimentos da análise técnica, por meio de publicação no Diário Oficial do Município e demais formas de comunicação e divulgação comumente utilizadas pela prefeitura:

- I - aceitação do EIV/RIV e endereço, local e horários para sua consulta pública;
- II - prazo de análise estipulado pelo órgão ambiental competente Secretaria Municipal de Urbanismo;

- III - convocação de audiências públicas, quando for o caso; e
- IV - aviso de disponibilidade do parecer técnico conclusivo.

Art. 20. O empreendedor, público ou privado, arcará com as despesas relativas:

- I - à elaboração do EIV/RIV e fornecimento do número de exemplares solicitados na Instrução Técnica;
- II - ao cumprimento das exigências, quando necessário, de esclarecimentos e complementação de informações durante a análise técnica do EIV/RIV;
- III - ao acesso público aos documentos integrantes do EIV/RIV e dos procedimentos de sua análise;
- IV - à realização de audiências públicas;
- V - à implementação das medidas mitigadoras e compensatórias e dos respectivos programas de monitoramento; e
- VI - ao cumprimento das exigências, quando necessário, para concessão da licença ou autorização.

## CAPÍTULO V DOS PRAZOS

Art. 21. As instruções técnicas e formulários complementares necessários para a elaboração do EIV/RIV, assim como os procedimentos de análise especial previstos na lei deverão ser normatizadas no prazo de 90 (noventa) dias contados da aprovação da presente lei, sem prejuízo da aplicação das suas normas aos empreendimentos que nelas se enquadrarem.

Art. 22. A elaboração do EIV/RIV não substituirá a elaboração e a necessária aprovação do Estudo de Impacto de Trânsito e respectivo Relatório de Impacto de Trânsito - EIT/RIT, EIA/RIMA, dentre outros, exigidos nos termos da Legislação Federal, Estadual e Municipal.

Art. 23. A elaboração do RIV não substituirá a elaboração e a aprovação de Estudo de Impacto Ambiental — EIA, requeridas nos termos da legislação ambiental;

---

Art. 24. A presente lei entrará em vigor a partir da data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Município de Fazenda Rio Grande, xx de xxxxx de xxxx.

MARCO ANTONIO MARCONDES SILVA

Prefeito Municipal

PRELIMINAR

---

## ANEXO I

### Glossário de definições e termos técnicos

- I. Acréscimo: é o aumento de área construída de uma edificação existente e regular, podendo ser de forma isolada ou contígua;
- II. Área de influência: aquela em que se observa com nitidez o efeito que o empreendimento causa sobre o ambiente natural ou construído, com sobrecarga na capacidade na mobilidade urbana, tanto na fase de implantação de obras, quanto na operação da atividade;
- III. Área ocupada pela atividade econômica: aquela destinada ao funcionamento da atividade econômica, seja ela edificada ou não, destinada à venda, serviço, administração, depósito, produção e/ou atendimento ao público, descontadas as áreas de carga e descarga e área de estacionamento exigidas em lei;
- IV. Estudo de Impacto de Trânsito - EIT: instrumento urbanístico voltado ao estudo das repercussões da implantação de empreendimentos, públicos ou privados, considerados como polos geradores de viagens no Município, de forma a estabelecer medidas mitigadoras e/ou compensatórias decorrentes de sua implantação;
- V. Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV: instrumento de planejamento, controle urbano e subsídio à decisão do Poder Público para aprovação de projeto, emissão de autorização ou licença para implantação de empreendimentos que possam afetar a qualidade de vida da população e/ou ordenação urbanística do solo e meio ambiente;
- VI. Medida compensatória: medida de adequação com capacidade de compensar os efeitos causados pela instalação do empreendimento, por meio da equivalência entre perdas e ganhos para o bairro e a comunidade;

- VII. Medida mitigadora: medida de adequação com capacidade de minimizar, superar ou reverter os efeitos negativos gerados pelo empreendimento;
- VIII. Peça gráfica: elemento básico de um projeto que compreende plantas (situação, locação ou implantação, edificação), cortes, fachadas, elevações, detalhes e ampliações e escala;
- IX. Polo gerador de viagem (PGV): empreendimento considerado polo gerador de viagem que atrai ou produz elevado número de viagens, causando reflexos negativos à circulação viária;
- X. Reforma: obra com intervenção em uma estrutura existente para modificar, melhorar, reparar, ampliar ou requalificar suas condições físicas;
- XI. Relatório de Impacto de Trânsito - RIT: síntese do EIT, com as medidas e os efeitos previstos da implantação do empreendimento caracterizado como polo gerador de viagem, suas vantagens e desvantagens, em linguagem objetiva e acessível à compreensão dos diversos segmentos sociais;
- XII. Relatório de Impacto de Vizinhança: documento complementar ao EIV, apresenta de forma sucinta as conclusões do EIV;
- XIII. Termo de Compromisso - TC: instrumento particular firmado entre empreendedor e órgão ou entidade municipal de trânsito, subscrito previamente à aprovação do empreendimento no qual o proprietário ou responsável se compromete a executar obras e serviços necessários à mitigação e/ou compensação dos efeitos decorrentes da implantação do empreendimento e demais exigências apontadas e necessárias à aprovação;
- XIV. Unidade Fiscal – UF: é um indexador utilizado para calcular tributos, multas, restituição de valores, processos tributários e processos administrativos.

ANEXO II

Tabela de critérios para definição do raio para delimitação da Área de  
Influência

Modalidade	Objeto	Raio (m)	Nº Mínimo de pesquisa de opinião
EIV/RIV Simplificado	Empreendimento, atividade ou intervenção urbanística que se enquadre nesta modalidade conforme art. 11 desta Lei	200,00	20 questionários
EIV/RIV Completo	Empreendimento com área ocupada pela atividade com até 5.000 m <sup>2</sup>	500,00	50 questionários
	Empreendimento com área ocupada pela atividade de 5.000,01 m <sup>2</sup> a 10.000 m <sup>2</sup>	1.000,00	70 questionários
	Empreendimento com área ocupada pela atividade de 10.000,01 m <sup>2</sup> a 50.000 m <sup>2</sup>	1.500,00	90 questionários
	Empreendimento com área ocupada pela atividade superior a 50.000 m <sup>2</sup>	2.000,00	110 questionários

---

### ANEXO III

#### Diretrizes para o Termo de Referência para elaboração do EIV/RIV

1. Anotação de Responsabilidade Técnica do Relatório junto ao CREA/PR.
2. Introdução:
  - 2.1. Histórico, objetivos e justificativas do empreendimento.
3. Informações gerais sobre o empreendimento:
  - 3.1. Nome do empreendimento;
  - 3.2. Localização;
  - 3.3. Nome do responsável legal pelo empreendimento;
  - 3.4. Nome do responsável técnico pelo empreendimento;
  - 3.5. Nome dos técnicos responsáveis pelo estudo de impacto na vizinhança;
4. Memorial com a caracterização do empreendimento
  - 4.1. Data prevista para abertura e início das atividades;
  - 4.2. Características do terreno:
    - Fotos.
  - 4.3. Memorial descritivo do projeto arquitetônico, contendo os parâmetros urbanísticos adotados;
  - 4.4. Projeto arquitetônico, contendo plantas baixas, situação/localização, pavimentos, fachadas, etc.;
  - 4.5. Delimitação e descrição da área de influência direta e indireta do empreendimento;
  - 4.6. Caracterização atual do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento;
  - 4.7. Definição do porte do empreendimento;
  - 4.8. Caracterização das vias de acesso no entorno do empreendimento:
    - Macro acessibilidade;
    - Fotos.
  - 4.9. Localização e dimensionamento dos acessos ao terreno:
    - Micro acessibilidade;
    - Infraestrutura, equipamentos públicos, vegetação, etc.

- Fotos
- 4.10. Oferta dos diferentes modos de serviços de transporte no entorno do empreendimento;
- 4.11. Descrição da eliminação ou mitigação dos conflitos com os usos já implantados.
- 5. Avaliação prévia dos impactos do polo gerador de tráfego.
  - 5.1. Delimitação da área de influência do empreendimento;
  - 5.2. Análise da circulação na área de influência na situação sem o empreendimento;
    - 5.2.1. Caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento. Volumes classificados de tráfego na hora-pico nas principais interseções viárias. As pesquisas e contagens volumétricas deverão ser realizadas por empresa idônea e assinadas por responsável técnico que responderá legalmente por todos os dados apresentados. As contagens deverão ser feitas em horários de pico, com horas fechadas e em intervalos de 15 em 15 minutos;
    - 5.2.2. Análise da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semáforizadas ou não) na situação sem o empreendimento;
    - 5.2.3. Análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar na área de influência;
    - 5.2.4. Análise da demanda atual por meio da pesquisa origem-destino;
    - 5.2.5. Pesquisas de demanda induzida (estimativa de geração de viagens);
    - 5.2.6. Análise da circulação de pedestres, determinação de pontos com significativa travessia de vias
  - 5.3. Previsão da demanda futura de tráfego
    - 5.3.1. Estimativa de geração de viagens: produção e atração de viagens pelo empreendimento, por dia e na hora de pico. Caracterização dos padrões e categorias das viagens geradas. (Utilizar metodologias recomendadas pelo Denatran ou literatura especializada

- comprovadamente reconhecida por instituições federais de ensino, companhias de tráfego, congressos científicos ou publicações científicas de notável conceituação);
- 5.3.2. Divisão dos modos de viagens geradas pelo empreendimento;
  - 5.3.3. Distribuição espacial das viagens geradas e alocação dos volumes de tráfego no sistema viário da área de influência;
  - 5.3.4. Carregamento dos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não), nas horas de pico, com o volume de tráfego total (ou seja, volume de tráfego na situação sem o empreendimento mais o volume gerado pelo empreendimento);
- 5.4. Avaliação de desempenho e identificação dos impactos na circulação na situação com o empreendimento;
- 5.4.1. Análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) nas situações sem e com o empreendimento;
  - 5.4.2. Avaliação das condições de acesso e de circulação de veículos e de pedestres no entorno;
  - 5.4.3. Avaliação dos impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento;
  - 5.4.4. Nas análises dos impactos deverão ser também considerados aqueles decorrentes das interferências das obras de implantação do empreendimento sobre a operação da infraestrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno.
6. Definição das medidas mitigadoras internas ao empreendimento.
- 6.1. Posicionamento e dimensionamento dos acessos de veículos e pedestres;
  - 6.2. Dimensionamento e distribuição de vagas estacionamento;
  - 6.3. Dimensionamento e distribuição das pistas de acumulação, localização dos respectivos bloqueios (cancelas, guaritas, etc.), bem como a definição do tipo de operação do bloqueio;

- 6.4. Dimensionamento e distribuição de áreas de carga e descarga, docas e respectivas áreas de manejo e depósito;
  - 6.5. Dimensionamento e localização de área destinada a estocagem de veículos de carga e descarga;
  - 6.6. Dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;
  - 6.7. Localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;
  - 6.8. Facilidades para acesso de portadores de mobilidade reduzida.
  - 6.9. Faixas de pedestres em pontos de travessia conflitante com veículos;
  - 6.10. Sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito das áreas de acesso, estacionamento, embarque e desembarque, carga e descarga, etc.
7. Definição das medidas mitigadoras externas ao empreendimento.
    - 7.1. Ajustes no sistema viário:
      - 7.1.1. Projeto de circulação, contemplando a sinalização horizontal, sinalização vertical, sinalização semafórica, sinalização de orientação e educativa;
      - 7.1.2. Implantação de vias, conforme projeto;
      - 7.1.3. Alargamento de via, conforme projeto;
      - 7.1.4. Construção de obras de arte (viadutos, túneis, passarelas, etc.), conforme projeto;
      - 7.1.5. Implantação de alterações geométricas (rotatórias, canalizações, taper, etc.), conforme projeto;
      - 7.1.6. Implantação de semáforos, conforme projeto, e com a instalação de sistema sonoro de alarme para uso das pessoas com deficiência visual;
      - 7.1.7. Implantação de sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito, conforme projeto;
      - 7.1.8. Rebaixamento de meio-fio, conforme projeto;
      - 7.1.9. Implantação de baias para ponto de ônibus, conforme projeto;

- 7.1.10. Viabilizar espaços seguros para a circulação de pedestres e portadores de mobilidade reduzida dentro e fora da edificação, conforme projeto;
- 7.2. Quando necessário, adequação do transporte coletivo;
- 7.3. Quando necessário, adequação do serviço de táxi;
- 7.4. Divulgação das ações mitigadoras, do empreendimento e do Relatório de Impacto em Audiência Pública;
- 7.5. Acompanhamento e monitoramento dos impactos;
- 7.6. Medida Opcional: Campanhas educativas e de esclarecimentos das medidas mitigadoras;
- 7.7. O Relatório de Impacto no Trânsito deve ser apresentado de forma objetiva e adequada a sua compreensão. As informações devem ser traduzidas em linguagem acessível e ilustradas com mapas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual, de modo que se possam entender as vantagens e desvantagens do empreendimento, bem como todas as consequências de sua implantação.
8. O termo de referência poderá ser adaptado à especificidade de empreendimento.
9. Anexos necessários:
  - 9.1. Matrícula do Imóvel (RI)
  - 9.2. Consulta de viabilidade válida
  - 9.3. Plantas pensadas no processo de solicitação de emissão das diretrizes urbanísticas
  - 9.4. ART/RRT do engenheiro/arquiteto coordenador de EIT
  - 9.5. ART/RRT dos demais profissionais responsáveis pela elaboração do EIT
  - 9.6. Certidão de viabilidade de abastecimento de água
  - 9.7. Certidão de viabilidade de esgotamento sanitário
  - 9.8. Certidão de viabilidade de coleta de resíduos sólidos
  - 9.9. Certidão de viabilidade de abastecimento de energia elétrica
  - 9.10. Projeto Arquitetônico

9.10.1. Na versão impressa, as plantas dos pavimentos de embasamento em escala igual ao da aprovação de projeto arquitetônico (1:100) e demais em A3.

9.10.2. No arquivo digital, todas as plantas devem estar em escala igual ao da aprovação de projeto arquitetônico

9.11. Dados brutos da contagem de tráfego

9.11.1. No arquivo digital, apresentar as tabelas em arquivo editável (xlsx).

9.12. Dados brutos da análise de conforto ambiental

9.13. CD com todos os arquivos do EIT, contendo:

9.13.1. EIT completo, com anexos, em arquivo único

9.13.2. Arquivos de todos os mapas em formato shapefile georreferenciados

9.13.3. Projeto arquitetônico (1:100) e demais em A3.

---

## ANEXO IV

### Exemplo de termo de ciência do Proprietário/Empreendedor

NOME DO PROPRIETÁRIO/EMPRESA RESPONSÁVEL PELO IMÓVEL, abaixo assinado, inscrito no CPF/CNPJ NÚMERO, estou ciente e concordo com o conteúdo do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV, referentes ao empreendimento NOME DO EMPREENDIMENTO, e comprometo-me a arcar integralmente com as despesas decorrentes da implantação do empreendimento ou atividade em imóvel de minha propriedade, situado na cidade de Fazenda Rio Grande/PR, conforme documentação anexa e demais exigências apontadas pelo Poder Executivo Municipal, antes da finalização do empreendimento.

Além disso, estou ciente que a aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV, não implica na aprovação do projeto, que deverá atender a legislação vigente, bem como em caso de alteração da atividade ou das instalações, que resultem em alteração dos impactos gerados pelo empreendimento.

O Município poderá solicitar a atualização, complemento ou um novo EIV e RIV caso necessário.

Fazenda Rio Grande, DIA de MÊS de ANO.

Assinatura

NOME DO PROPRIETÁRIO/EMPRESA RESPONSÁVEL PELO IMÓVEL

---

## APÊNDICE 7 – LEI DO ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO – EIT E RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO – RIT

Dispõe sobre o Estudo de Impacto de Trânsito – EIT e Relatório de Impacto no Trânsito – RIT, para o Município de Fazenda Rio Grande, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, sanciono a seguinte lei:

### TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta lei dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Trânsito – EIT e do respectivo Relatório de Impacto no Trânsito – RIT, nos termos do Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande, instituído pela Lei **XXX**.

Art. 2º Integram esta lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I – Glossário de Definições e Termos Técnicos;
- II - Anexo II – Tabela de critérios para definição do raio para delimitação da área de influência;
- III - Anexo III – Diretrizes para elaboração do Estudo de Impacto de Trânsito e do respectivo Relatório de Impacto no Trânsito – EIT/RIT; e
- IV - Anexo IV – Exemplo de Termo de Ciência do proprietário/empreendedor.

Art. 3º O Estudo de Impacto de Trânsito – EIT e o respectivo Relatório de Impacto no Trânsito – RIT será exigido quando o empreendimento se configurar um Polo Gerador de Viagem (PGV).

§ 1º O EIT deve contemplar todas as possíveis implicações do projeto para a estrutura ambiental e urbana, no entorno do empreendimento, incluindo os efeitos positivos e negativos dos empreendimentos elencados nesta lei, e conter, no mínimo:

- I - a análise dos impactos quanto ao adensamento populacional;
- II - os equipamentos urbanos e comunitários, o uso e ocupação do solo;
- III - a valorização imobiliária;
- IV - a geração de tráfego;
- V - a demanda por transporte público;
- VI - a paisagem urbana; e
- VII - patrimônio natural e cultural.

- I - Art. 4º O EIT e o RIT, no Município de Fazenda Rio Grande, serão desenvolvidos segundo as seguintes diretrizes: as conclusões deverão estabelecer condições ou contrapartidas para a implantação e funcionamento do empreendimento;
- II - a compensação a ser oferecida pelo empreendimento, em troca da possibilidade de sua realização, poderá ser de várias formas, relacionando-se aos impactos que provocará, as quais será definido pelo órgão responsável; e
- III - o EIT poderá exigir alterações no projeto do empreendimento, como redução de área construída, reserva de áreas verdes ou de uso comunitário no seu interior, recuos ou alterações na fachada e normatização de área de publicidade do empreendimento, dentre outras alterações que venham a ser consideradas pertinentes pelo órgão municipal competente.

## CAPÍTULO II

### DOS EMPREENDIMENTOS SUJEITOS AO RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO

Art. 5º Fica regulamentado a elaboração do EIT/RIT para a aprovação de empreendimentos que causam impacto urbanístico e ambiental, com base Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001), na Lei Nacional da Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro e 2012) e no Plano de Mobilidade Urbana do Município de Fazenda Rio Grande.

Art. 6º O empreendimento, público ou privado, considerado Polo Gerador de Viagem (PGV), dependerá de análise e aprovação prévia de EIT, pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, para solicitar as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento, nos termos do Plano Diretor de Fazenda Rio Grande.

Art. 7º Dependerão de elaboração de EIT/RIT, a serem submetidos à análise e aprovação de projeto para obtenção de licenciamento ou autorização de construção ou funcionamento pelo órgão responsável, os seguintes empreendimentos e atividades privados ou públicos:

- I - conjunto residencial com 50 unidades ou mais;
- II - condomínios urbanos com 50 unidades ou mais;
- III - comércio e serviço geral com área igual ou superior a 2.000 m<sup>2</sup> (dois mil metros quadrados) e capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- IV - comércio e serviço específico estabelecido em qualquer área, de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- V - indústrias com área construída igual ou superior a 1.500 m<sup>2</sup> (um mil e quinhentos metros quadrados);
- VI - conjunto industrial independente do porte;
- VII - casas de diversões noturnas, tais como: bares, casas de dança e similares, com música ao vivo ou mecânica com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- VIII - clubes, boates, salões de festas e assemelhados com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- IX - estabelecimento de saúde;

- X - transportadoras, garagens de veículos e similares;
- XI - estabelecimento de educação e ensino com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas por turno/período simultaneamente;
- XII - centros culturais, museus, entrepostos, armazéns, depósitos, centros comerciais, shopping centers, lojas de departamentos, supermercados e hipermercados, pavilhões de feiras e exposições com área construída computável igual ou superior a 3.000,0 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados) e com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- XIII - cinemas, teatros, locais de culto e auditórios com área construída computável acima de 3.000,0 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados) e com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- XIV - edificações ou agrupamentos de edificações com uso comercial ou misto, individual ou coletivo, com área edificável computável igual ou superior a 3.000,0 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados) e com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- XV - edificações ou agrupamentos de edificações com uso residencial e hotéis- residência, residenciais com serviços ou similares com área edificável computável igual ou superior a 3.000,0 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados) e com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- XVI - edifícios-garagem com área total construída igual ou superior a 3.000,0 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados) e com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- XVII - edificações ou agrupamento de edificações com uso industrial ou de serviço, com área total construída igual ou superior a 3.000,0 m<sup>2</sup> (três mil metros quadrados);
- XVIII - empreendimento com uso extraordinário destinado a esportes e lazer, tais como parques temáticos, autódromos, estádios e complexos esportivos;
- XIX - empreendimentos que requeiram movimento de terra com volume igual ou superior a 10.000,0 m<sup>3</sup> (dez mil metros cúbicos);

- XX - terminais rodoviários e hidrovíarios, de passageiros ou de carga;
- XXI - túneis, viadutos, gasodutos e vias expressas rodoviárias conjuntos de habitações populares com número de unidades maior ou igual a 150 (cento e cinquenta);
- XXII - edificações destinadas a outro uso, com área da projeção da edificação superior a 5.000 m<sup>2</sup> (cinco mil metros quadrados);
- XXIII - obras de saneamento, tais como abastecimento de água, sistemas de esgoto sanitário, disposição final de resíduos sólidos, sistemas de drenagem e limpeza ou desobstrução de rios;
- XXIV - projetos de parcelamento do solo - loteamentos e desmembramentos - com área superior a 10 ha (dez hectares);
- XXV - cemitérios com capacidade de reunião acima de 100 (cem) pessoas simultaneamente;
- XXVI - empreendimento já aprovado e que, em sua modificação com acréscimo, atinja os índices estabelecidos nesta lei;
- XXVII - empreendimento já aprovado e que, em sua modificação sem acréscimo ou reforma, haja alteração de uso de atividade econômica, se enquadrando nos parâmetros estabelecidos nesta lei;
- XXVIII - fechamento temporário de vias para obras públicas de infraestrutura por mais de 30 (trinta) dias;
- XXIX - outros empreendimentos que representem alterações significativas ao meio ambiente, sistema viário ou à comunidade do município de forma geral, a critério do órgão licenciador.

§ 1º Empreendimentos destinados ao desenvolvimento de atividades econômicas com capacidade de reunião entre 100 (cem) e 600 (seiscentas) pessoas simultaneamente poderão apresentar EIT simplificado.

§ 2º Conjuntos residenciais e condomínios urbanos com número de unidades entre 50 (cinquenta) e 100 (cem) unidades poderão apresentar EIT simplificado.

§ 3º O EIT/RIT será exigido para aprovação de projetos de modificação ou ampliação sempre que a área a ser ampliada for maior do que 30% (trinta por cento) da área de projeto que se enquadre em quaisquer das disposições deste artigo.

§ 4º O EIT/RIT serão também serão exigidos para aprovação de projetos ou ampliações mesmo que a área a ser ampliada seja menor do que 30% (trinta por cento), quando o projeto existente, aprovado após a entrada em vigor desta lei, acrescido da área de ampliação, passar a se enquadrar nas metragens estabelecidas em qualquer das disposições deste artigo.

Art. 8º O EIT simplificado terá sua área de influência reduzida, conforme definido no ANEXO II desta lei.

Art. 9º Para eventos temporários, cuja duração não ultrapasse 90 (noventa) dias e para fechamento temporário de vias, cuja duração não ultrapasse 30 (trinta) dias:

- I - não será exigida elaboração de EIT; e
- II - as ações mitigadoras devem limitar-se à contrapartida financeira das despesas com:
  - a) agentes de trânsito;
  - b) viaturas;
  - c) segurança pública; e
  - d) sinalizações necessárias geradas pelo fluxo atraído ou desviado e segurança da obra.

Parágrafo único. Os valores referentes aos custos operacionais e de sinalização previstos neste artigo deverão ser recolhidos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, em rubrica específica e com, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis antes da realização do evento ou fechamento.

Art. 10. A aprovação e licenciamento de edificações não enquadradas no Art. 7º deverão ser submetidas à avaliação setorial de órgãos municipais competentes, quando se enquadrarem nas situações estabelecidas nesta lei, devendo preencher os formulários a serem estabelecidos pelo órgão municipal competente.

Art. 11. A aprovação e licenciamento de edificações unifamiliares fica isenta da elaboração do EIT/RIT.

Art. 12. O EIT/RIT será exigido mesmo que o empreendimento ou atividade esteja sujeito ao Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório — EIA/RIMA, requerido nos termos da legislação ambiental.

Parágrafo único. A elaboração do EIT/RIT, não substitui a elaboração e a aprovação de Estudo de Impacto Ambiental — EIA, requeridas nos termos da legislação ambiental;

Art. 13. Respeitando o disposto nesta lei e na Lei do Plano Diretor Municipal de Fazenda Rio Grande, o conteúdo do EIT deverá observar as normas vigentes de órgãos relevantes, sendo eles o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

### CAPÍTULO III

#### DAS NORMAS E PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO.

Art. 14. O EIT deverá ser elaborado de forma preliminar e completa, conforme os procedimentos definidos no Art. 15 desta lei.

§ 1º O EIT preliminar e o EIT completo deverão atender os critérios para delimitação da Área de Influência e as diretrizes e informações técnicas, os quais encontram-se descritos no ANEXO II e no ANEXO III desta lei, respectivamente.

§ 2º A metodologia para o desenvolvimento do EIT/RIT, seja ele simplificado ou não, será a mesma, modificando apenas o raio para a delimitação da Área de Influência.

Art. 15. Os empreendimentos que estão obrigados a elaborar EIT devem apresentar o respectivo estudo nos seguintes atos administrativos:

- I - aprovação de projeto arquitetônico e obtenção do Alvará de Construção, para o qual será apresentado o EIT preliminar, conforme diretrizes apontadas pelo órgão ou entidade municipal de trânsito;
- II - Licença de localização e funcionamento, consubstanciada em Alvará de Localização e Funcionamento, para a qual será apresentado o EIT completo e definitivo com aprovação do órgão ou entidade municipal de trânsito, contendo análise dos impactos e implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias;
- III - modificação com acréscimo de área, com ou sem alteração de uso, conforme índices estabelecidos nesta lei;
- IV - modificação sem acréscimo de área, com alteração de uso, conforme índices estabelecidos nesta lei; e
- V - reforma com alteração de uso, conforme índices estabelecidos nesta lei.

§ 1º O empreendimento que possua Alvará de Construção expedido antes da publicação desta lei poderá obter ou renovar seu Alvará de Localização e Funcionamento ou a Certidão de Conclusão de Obra sem a necessidade de apresentação do EIT.

§ 2º O disposto no § 1º deste artigo não será aplicado quando o EIT tenha sido exigência para a emissão do Alvará de Localização e Funcionamento ou da Certidão de Conclusão de Obra à época da emissão do Alvará de Construção.

## Seção

### Das Normas Para Elaboração

Art. 16. O EIT e o RIT deverão:

- IV - ser elaborados por equipe técnica multidisciplinar, composta por profissionais habilitados nas especialidades necessárias ao estudo;
- V - ser apresentados de forma objetiva e adequada à sua compreensão, com informações em linguagem acessível ao público, com uso de ilustrações, bases de imagens, quadros e gráficos; e

VI - possuir informações pertinentes e diretamente relacionadas à análise dos impactos a serem gerados em decorrência da implantação de determinado empreendimento, desenvolvimento de atividade ou intervenção urbanística objeto de EIT e às medidas mitigadoras e/ou compensatórias, quando for o caso.

§ 1º As ilustrações e bases de imagens poderão ser apresentadas por meio de mapas, cartas, peças gráficas e demais técnicas de comunicação visual.

§ 2º O RIT será parte integrante do respectivo estudo.

Art. 17. A elaboração do EIT, conforme disposto na Lei do Plano Diretor Municipal de Fazenda Rio Grande, deverá contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento, incluindo, no mínimo:

- I - caracterização do empreendimento;
  - a) e a proporcionalidade à gradação do dano ou impacto que venha a ser dimensionado.
  - b) a eliminação ou mitigação dos conflitos com os usos já implantados;
- II - área de influência do empreendimento, delimitação e caracterização, conforme ANEXO II desta lei, com análise de:
  - a) morfologia urbana do sítio de intervenção;
  - b) a inserção harmônica do empreendimento em seu entorno;
  - c) uso do solo lindeiro;
  - d) geração de viagens e pesquisa origem-destino; e
  - e) pesquisas de comportamento da circulação, como contagens classificatórias e direcionais, definição da hora pico.
- III - diagnóstico e prognóstico dos impactos gerados;
  - a) análise da capacidade da via de acesso e do nível de serviço;
  - b) cenários atual e futuro da microacessibilidade e da macroacessibilidade, com e sem o empreendimento;
  - c) estimativa da atração de viagem; e
  - d) avaliação dos impactos negativos e positivos.
- IV - definição das alternativas tecnológicas e soluções;

- V - definição das medidas mitigadoras e/ou compensatórias para todos impactos negativos; e
- VI - outras exigências, conforme característica de cada empreendimento e diretrizes contidas no ANEXO III desta lei.

Art. 18. Quando da elaboração do EIT, poderão ser determinadas pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, dentre outras, as medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos negativos.

§ 1º As medidas mitigadoras e/ou compensatórias de que tratam o caput deste artigo deverão estar relacionadas aos impactos gerados pelo empreendimento e serem cumpridas na área de influência analisada no EIT.

§ 2º As medidas mitigadoras e/ou compensatórias descritas neste artigo não substituem as medidas de natureza ambiental definidas pelo órgão ou entidade municipal ambiental durante o processo de licenciamento do empreendimento, nos termos da legislação específica.

§ 3º Para o recebimento de bens, o empreendedor arcará com todas as despesas, incluindo possíveis taxas e emolumentos necessários à transferência.

§ 4º As exigências contidas no EIT não poderão gerar para o empreendedor mitigação ou compensação maior que a demanda provocada pelo empreendimento, sendo que o limite financeiro da contrapartida deve ser proporcional ao impacto gerado pela atividade ou pelo empreendimento.

Art. 19. Os custos de elaboração do EIT, da implantação e de execução das ações previstas no Termo de Compromisso serão às expensas do empreendedor, ressalvadas as possibilidades de parcerias público-privadas, nos termos da legislação pertinente.

Art. 20. Deverão ser apresentados juntamente com o EIT/RIT, os seguintes documentos por parte do requerente:

- III - matrícula do imóvel atualizada, com data de emissão de no máximo 90 (noventa) dias antes do requerimento, ou, quando não for possível,

contrato(s) de compra e venda com firma(s) reconhecida(s), acompanhado(s) de matrícula atualizada do imóvel que legitime o requerente na posse do bem, escritura pública de compra e venda ou doação, processo de Usucapião, Adjudicação Compulsória, Inventário ou Regularização Fundiária transitado em julgado a favor do requerente ou, autorização para construir, com firma reconhecida do(s) proprietário(s) ou herdeiro(s) do imóvel, acompanhada de matrícula atualizada comprovando a propriedade ou a herança; e

IV - termo de ciência do proprietário/empreendedor referente ao conteúdo do EIT/RIT, conforme ANEXO IV.

## Seção II

### Do Procedimento Administrativo

Art. 21. O EIT será analisado e aprovado pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, em procedimento administrativo específico, com requerimento e a apresentação obrigatória de todos os documentos e o pagamento das taxas devidas, nos termos do regulamento.

§ 1º Fica obrigatória a publicação de aviso de protocolo de análise do EIT no Diário Oficial do Município, de forma a garantir a publicidade e a participação social.

§ 2º O EIT não será analisado quando a norma de uso e ocupação do solo não admitir a atividade para o local.

Art. 22. Poderá ser realizada audiência pública prévia à aprovação do EIT, em caráter consultivo, com objetivo de garantir a apresentação do empreendimento, a participação popular e assegurar a ampla discussão da matéria objeto do EIT, nos termos do Art. 34 desta lei.

§ 1º O Conselho Municipal de Políticas Públicas Territoriais e Ambientais de Fazenda Rio Grande, desde que devidamente justificado, definirá a realização da audiência pública, nos termos do regulamento, levando-se em consideração os seguintes critérios:

- I - relação entre a atividade e área ocupada do empreendimento e sua localização;
- II - densidade populacional da região; e
- III - hierarquia viária.

§ 2º A audiência prevista no caput deste artigo, quando exigida, será convocada com antecedência de 15 (quinze) dias úteis, com divulgação em jornal de circulação diária na cidade e correrá às expensas do empreendedor.

Art. 23. A conclusão do processo de aprovação do EIT será seguida da publicação, no Diário Oficial do Município.

Parágrafo único. A aprovação de que trata o caput deste artigo terá validade de 2 (dois) anos para que o interessado promova a sua inserção no processo de licença ou autorização de construção e de licenciamento da atividade.

Art. 24. Após a análise do EIT, será assinado Termo de Compromisso de implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias, em que constarão:

os compromissos assumidos pelo empreendedor para mitigar o impacto;

os prazos e as demais informações necessárias à execução das medidas estabelecidas no estudo.

Parágrafo único. Serão incorporados ao patrimônio público municipal as obras e serviços executados, as contrapartidas financeiras, e o fornecimento de materiais e equipamentos previstos no Termo de Compromisso.

### Seção III Dos Prazos

Art. 25. A análise do EIT/RIT, com observância ao cumprimento desta lei, e em consonância com os demais diplomas legais vigentes, possui prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da data do protocolo do requerimento junto ao órgão competente do Município, no que se refere à primeira análise ou retorno das correções solicitadas.

Parágrafo único. O EIT/RIT será arquivado definitivamente, na hipótese de o empreendedor não prestar esclarecimentos, ou deixar de atender a qualquer das solicitações, num prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, mediante justificativa técnica, a contar do despacho da Relatório de Análise.

#### CAPÍTULO IV DAS RESPONSABILIDADES, INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 26. Respondem solidariamente pelo EIT:

- I - o coordenador técnico do EIT;
- II - o empreendedor ou grupo de empreendedores; e
- III - os membros da equipe técnica responsável pela elaboração do EIT, no limite de sua atuação.

Art. 27. Na ocorrência de infração, o infrator será obrigado a reparar a irregularidade constatada, sem prejuízo das penalidades previstas no Art. 28 desta lei e na legislação municipal, estadual ou federal pertinente.

Art. 28. Sem prejuízo das sanções civis e penais cabíveis, à infração prevista no desta lei serão aplicadas, isolada ou cumulativamente e sem benefício de ordem, as seguintes penalidades:

- I - multa;
- II - cassação do Alvará de Construção, Certidão de Conclusão de Obra, Habite-se e/ou do Alvará de Localização e Funcionamento;

- III - embargo da obra ou a interdição do funcionamento do empreendimento; e  
IV - demais penalidades previstas na legislação, de acordo com o caso.

§ 1º As penalidades previstas nesta lei serão aplicadas pelo Poder Público Municipal.

§ 2º As penalidades poderão ser impostas simultânea ou independentemente, nos termos desta lei, ao proprietário do imóvel ou ao responsável legal pela atividade a ser exercida, seja pessoa física ou jurídica.

Art. 29. Para os casos em que seja registrada infração de qualquer artigo deste Capítulo, será imposta multa correspondente ao valor de 50 (cinquenta) a 100.000 (cem mil) Unidades Fiscais, sem prejuízo de outras penalidades a que estiverem sujeitos pela legislação municipal, estadual e federal pertinentes.

Art. 30. O valor arrecadado com as multas será destinado Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Art. 31. O descumprimento do Termo de Compromisso poderá acarretar o embargo da obra ou a interdição do funcionamento do empreendimento, independente da aplicação de outras penalidades, em conformidade com a legislação pertinente.

Art. 32. Aplica-se a esta lei, subsidiariamente, as disposições do Código de Obras e Edificações e do Código de Posturas de Fazenda Rio Grande, de acordo com a infração praticada.

## CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. Fica instituída a Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens, vinculada e coordenada pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, responsável pela análise e aprovação do EIT/RIT e pelo monitoramento da

implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. A Comissão de que trata o caput deste artigo será composta por servidores dos órgãos ou entidades da administração pública municipal, com comprovado conhecimento técnico nas áreas afins ao EIT.

Art. 34. Os casos omissos para aplicação desta lei serão analisados pela Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens e homologados por Ato de Chefe do Poder Executivo.

Art. 35. As instruções técnicas e formulários complementares necessários para a elaboração do EIT/RIT, assim como os procedimentos de análise especial previstos na lei deverão ser normatizadas no prazo de 90 (noventa) dias contados da aprovação da presente lei, sem prejuízo da aplicação das suas normas aos empreendimentos que nelas se enquadrarem.

Art. 36. A presente lei entrará em vigor a partir da data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Município de Fazenda Rio Grande, xx de xxxxx de xxxx.

MARCO ANTONIO MARCONDES SILVA

Prefeito Municipal

## ANEXO I

### Glossário de definições e termos técnicos

- XV. Acréscimo: é o aumento de área construída de uma edificação existente e regular, podendo ser de forma isolada ou contígua;
- XVI. Área de influência: aquela em que se observa com nitidez o efeito que o empreendimento causa sobre o ambiente natural ou construído, com sobrecarga na capacidade na mobilidade urbana, tanto na fase de implantação de obras, quanto na operação da atividade;
- XVII. Área ocupada pela atividade econômica: aquela destinada ao funcionamento da atividade econômica, seja ela edificada ou não, destinada à venda, serviço, administração, depósito, produção e/ou atendimento ao público, descontadas as áreas de carga e descarga e área de estacionamento exigidas em lei;
- XVIII. Estudo de Impacto de Trânsito - EIT: instrumento urbanístico voltado ao estudo das repercussões da implantação de empreendimentos, públicos ou privados, considerados como polos geradores de viagens no Município, de forma a estabelecer medidas mitigadoras e/ou compensatórias decorrentes de sua implantação;
- XIX. Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV: instrumento de planejamento, controle urbano e subsídio à decisão do Poder Público para aprovação de projeto, emissão de autorização ou licença para implantação de empreendimentos que possam afetar a qualidade de vida da população e/ou ordenação urbanística do solo e meio ambiente;
- XX. Infração: toda ação ou omissão que importe em não implementar as medidas, recomendações e condicionantes para implantação das atividades e do empreendimento no prazo ou cronograma estabelecidos no Termo de Compromisso;
- XXI. Medida compensatória: medida de adequação com capacidade de compensar os efeitos causados pela instalação do empreendimento, por meio da equivalência entre perdas e ganhos para o bairro e a comunidade;

- XXII. Medida mitigadora: medida de adequação com capacidade de minimizar, superar ou reverter os efeitos negativos gerados pelo empreendimento;
- XXIII. Peça gráfica: elemento básico de um projeto que compreende plantas (situação, locação ou implantação, edificação), cortes, fachadas, elevações, detalhes e ampliações e escala;
- XXIV. Polo gerador de viagem: empreendimento considerado polo gerador de viagem que atrai ou produz elevado número de viagens, causando reflexos negativos à circulação viária;
- XXV. Reforma: obra com intervenção em uma estrutura existente para modificar, melhorar, reparar, ampliar ou requalificar suas condições físicas;
- XXVI. Relatório de Impacto de Trânsito - RIT: síntese do EIT, com as medidas e os efeitos previstos da implantação do empreendimento caracterizado como polo gerador de viagem, suas vantagens e desvantagens, em linguagem objetiva e acessível à compreensão dos diversos segmentos sociais;
- XXVII. Relatório de Impacto de Vizinhança: documento complementar ao EIV, apresenta de forma sucinta as conclusões do EIV;
- XXVIII. Termo de Compromisso - TC: instrumento particular firmado entre empreendedor e órgão ou entidade municipal de trânsito, subscrito previamente à aprovação do empreendimento no qual o proprietário ou responsável se compromete a executar obras e serviços necessários à mitigação e/ou compensação dos efeitos decorrentes da implantação do empreendimento e demais exigências apontadas e necessárias à aprovação;
- XXIX. Unidade Fiscal– UF: é um indexador utilizado para calcular tributos, multas, restituição de valores, processos tributários e processos administrativos.

## ANEXO II

**Tabela de critérios para definição do raio para delimitação da Área de Influência**

Modalidade	Objeto	Raio (m)	Nº mínimo de pesquisa de opinião
EIT/RIT Simplificado	Empreendimento, atividade ou intervenção urbanística que se enquadre nesta modalidade conforme art. 11 desta Lei	200,00	20 questionários
EIT/RIT Completo	Empreendimento com área ocupada pela atividade com até 5.000 m <sup>2</sup>	500,00	50 questionários
	Empreendimento com área ocupada pela atividade de 5.000,01 m <sup>2</sup> a 10.000 m <sup>2</sup>	1.000,00	70 questionários
	Empreendimento com área ocupada pela atividade de 10.000,01 m <sup>2</sup> a 50.000 m <sup>2</sup>	1.500,00	90 questionários
	Empreendimento com área ocupada pela atividade superior a 50.000 m <sup>2</sup>	2.000,00	110 questionários

## ANEXO III

### Diretrizes para o Termo de Referência para elaboração do EIT/RIT

1. Anotação de Responsabilidade Técnica do Relatório junto ao CREA/PR.
2. Introdução:
  - 2.1. Histórico, objetivos e justificativas do empreendimento.
3. Informações gerais sobre o empreendimento:
  - 3.1. Nome do empreendimento;
  - 3.2. Localização;
  - 3.3. Nome do responsável legal pelo empreendimento;
  - 3.4. Nome do responsável técnico pelo empreendimento;
  - 3.5. Nome dos técnicos responsáveis pelo estudo de impacto no trânsito;
4. Memorial com a caracterização do empreendimento
  - 4.1. Data prevista para abertura e início das atividades;
  - 4.2. Características do terreno:
    - Fotos.
  - 4.3. Memorial descritivo do projeto arquitetônico, contendo os parâmetros urbanísticos adotados;
  - 4.4. Projeto arquitetônico, contendo plantas baixas, situação/localização, pavimentos, fachadas, etc.;
  - 4.5. Delimitação e descrição da área de influência direta e indireta do empreendimento;
  - 4.6. Caracterização atual do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento;
  - 4.7. Definição do porte do empreendimento;
  - 4.8. Caracterização das vias de acesso no entorno do empreendimento:
    - Macro acessibilidade;
    - Fotos.
  - 4.9. Localização e dimensionamento dos acessos ao terreno:
    - Micro acessibilidade;
    - Infraestrutura, equipamentos públicos, vegetação, etc.
    - Fotos
  - 4.10. Oferta dos diferentes modos de serviços de transporte no entorno do empreendimento;

- 4.11. Descrição da eliminação ou mitigação dos conflitos com os usos já implantados.
5. Avaliação prévia dos impactos do polo gerador de tráfego.
- 5.1. Delimitação da área de influência do empreendimento;
- 5.2. Análise da circulação na área de influência na situação sem o empreendimento;
- 5.2.1. Caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento. Volumes classificados de tráfego na hora-pico nas principais interseções viárias. As pesquisas e contagens volumétricas deverão ser realizadas por empresa idônea e assinadas por responsável técnico que responderá legalmente por todos os dados apresentados. As contagens deverão ser feitas em horários de pico, com horas fechadas e em intervalos de 15 em 15 minutos;
- 5.2.2. Análise da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) na situação sem o empreendimento;
- 5.2.3. Análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar na área de influência;
- 5.2.4. Análise da demanda atual por meio da pesquisa origem-destino;
- 5.2.5. Pesquisas de demanda induzida (estimativa de geração de viagens);
- 5.2.6. Análise da circulação de pedestres, determinação de pontos com significativa travessia de vias
- 5.3. Previsão da demanda futura de tráfego
- 5.3.1. Estimativa de geração de viagens: produção e atração de viagens pelo empreendimento, por dia e na hora de pico. Caracterização dos padrões e categorias das viagens geradas. (Utilizar metodologias recomendadas pelo Denatran ou literatura especializada comprovadamente reconhecida por instituições federais de ensino, companhias de tráfego, congressos científicos ou publicações científicas de notável conceituação);
- 5.3.2. Divisão dos modos de viagens geradas pelo empreendimento;
- 5.3.3. Distribuição espacial das viagens geradas e alocação dos volumes de tráfego no sistema viário da área de influência;
- 5.3.4. Carregamento dos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não), nas horas de pico, com o volume de tráfego total (ou seja, volume de tráfego na situação sem o empreendimento mais o volume gerado pelo empreendimento);

- 5.4. Avaliação de desempenho e identificação dos impactos na circulação na situação com o empreendimento;
  - 5.4.1. Análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) nas situações sem e com o empreendimento;
  - 5.4.2. Avaliação das condições de acesso e de circulação de veículos e de pedestres no entorno;
  - 5.4.3. Avaliação dos impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento;
  - 5.4.4. Nas análises dos impactos deverão ser também considerados aqueles decorrentes das interferências das obras de implantação do empreendimento sobre a operação da infraestrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno.
6. Definição das medidas mitigadoras internas ao empreendimento.
  - 6.1. Posicionamento e dimensionamento dos acessos de veículos e pedestres;
  - 6.2. Dimensionamento e distribuição de vagas estacionamento;
  - 6.3. Dimensionamento e distribuição das pistas de acumulação, localização dos respectivos bloqueios (cancelas, guaritas, etc.), bem como a definição do tipo de operação do bloqueio;
  - 6.4. Dimensionamento e distribuição de áreas de carga e descarga, docas e respectivas áreas de manejo e depósito;
  - 6.5. Dimensionamento e localização de área destinada a estocagem de veículos de carga e descarga;
  - 6.6. Dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;
  - 6.7. Localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;
  - 6.8. Facilidades para acesso de portadores de mobilidade reduzida.
  - 6.9. Faixas de pedestres em pontos de travessia conflitante com veículos;
  - 6.10. Sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito das áreas de acesso, estacionamento, embarque e desembarque, carga e descarga, etc.
7. Definição das medidas mitigadoras externas ao empreendimento.

7.1. Ajustes no sistema viário:

- 7.1.1. Projeto de circulação, contemplando a sinalização horizontal, sinalização vertical, sinalização semafórica, sinalização de orientação e educativa;
- 7.1.2. Implantação de vias, conforme projeto;
- 7.1.3. Alargamento de via, conforme projeto;
- 7.1.4. Construção de obras de arte (viadutos, túneis, passarelas, etc.), conforme projeto;
- 7.1.5. Implantação de alterações geométricas (rotatórias, canalizações, taper, etc.), conforme projeto;
- 7.1.6. Implantação de semáforos, conforme projeto, e com a instalação de sistema sonoro de alarme para uso das pessoas com deficiência visual;
- 7.1.7. Implantação de sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito, conforme projeto;
- 7.1.8. Rebaixamento de meio-fio, conforme projeto;
- 7.1.9. Implantação de baias para ponto de ônibus, conforme projeto;
- 7.1.10. Viabilizar espaços seguros para a circulação de pedestres e portadores de mobilidade reduzida dentro e fora da edificação, conforme projeto;

7.2. Quando necessário, adequação do transporte coletivo;

7.3. Quando necessário, adequação do serviço de táxi;

7.4. Divulgação das ações mitigadoras, do empreendimento e do Relatório de Impacto em Audiência Pública;

7.5. Acompanhamento e monitoramento dos impactos;

7.6. Medida Opcional: Campanhas educativas e de esclarecimentos das medidas mitigadoras;

7.7. O Relatório de Impacto no Trânsito deve ser apresentado de forma objetiva e adequada a sua compreensão. As informações devem ser traduzidas em linguagem acessível e ilustradas com mapas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual, de modo que se possam entender as vantagens e desvantagens do empreendimento, bem como todas as consequências de sua implantação.

8. O termo de referência poderá ser adaptado à especificidade de empreendimento.

9. Anexos necessários:

- 9.1. Matrícula do Imóvel (RI)
- 9.2. Consulta de viabilidade válida
- 9.3. Plantas apensadas no processo de solicitação de emissão das diretrizes urbanísticas
- 9.4. ART/RRT do engenheiro/arquiteto coordenador de EIT
- 9.5. ART/RRT dos demais profissionais responsáveis pela elaboração do EIT
- 9.6. Certidão de viabilidade de abastecimento de água
- 9.7. Certidão de viabilidade de esgotamento sanitário
- 9.8. Certidão de viabilidade de coleta de resíduos sólidos
- 9.9. Certidão de viabilidade de abastecimento de energia elétrica
- 9.10. Projeto Arquitetônico
  - 9.10.1. Na versão impressa, as plantas dos pavimentos de embasamento em escala igual ao da aprovação de projeto arquitetônico (1:100) e demais em A3.
  - 9.10.2. No arquivo digital, todas as plantas devem estar em escala igual ao da aprovação de projeto arquitetônico
- 9.11. Dados brutos da contagem de tráfego
  - 9.11.1. No arquivo digital, apresentar as tabelas em arquivo editável (xlsx).
- 9.12. Dados brutos da análise de conforto ambiental
- 9.13. CD com todos os arquivos do EIT, contendo:
  - 9.13.1. EIT completo, com anexos, em arquivo único
  - 9.13.2. Arquivos de todos os mapas em formato shapefile georreferenciados
  - 9.13.3. Projeto arquitetônico (1:100) e demais em A3.

## ANEXO IV

### Exemplo de termo de ciência do Proprietário/Empreendedor

NOME DO PROPRIETÁRIO/EMPRESA RESPONSÁVEL PELO IMÓVEL, abaixo assinado, inscrito no CPF/CNPJ NÚMERO, estou ciente e concordo com o conteúdo do Estudo de Impacto de Trânsito - EIT e seu respectivo Relatório de Impacto de Trânsito - RIT, referentes ao empreendimento NOME DO EMPREENDIMENTO, e comprometo-me a arcar integralmente com as despesas decorrentes da implantação do empreendimento ou atividade em imóvel de minha propriedade, situado na cidade de Fazenda Rio Grande/PR, conforme documentação anexa e demais exigências apontadas pelo Poder Executivo Municipal, antes da finalização do empreendimento.

Além disso, estou ciente que a aprovação do Estudo de Impacto de Trânsito - EIT e seu respectivo Relatório de Impacto de Trânsito - RIT, não implica na aprovação do projeto, que deverá atender a legislação vigente, bem como em caso de alteração da atividade ou das instalações, que resultem em alteração dos impactos gerados pelo empreendimento.

O Município poderá solicitar a atualização, complemento ou um novo EIT e RIT caso necessário.

Fazenda Rio Grande, DIA de MÊS de ANO.

Assinatura

NOME DO PROPRIETÁRIO/EMPRESA RESPONSÁVEL PELO IMÓVEL