

LEI MUNICIPAL Nº XX/2026

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Campo - Cidade do Município de Cerro Azul e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Cerro Azul, Estado do Paraná, em Sessão Ordinária realizada na data de xx/xx/xxxx, a partir do Projeto de Lei nº xx/xxxx a ela encaminhada pelo Poder Executivo, **APROVOU** e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 1º – Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Campo - Cidade de Cerro Azul, com o objetivo de orientar o planejamento urbano do município, no que se refere ao sistema de mobilidade e acessibilidade urbana e rural, visando a organização do território e a promoção do deslocamento de toda a população e cargas urbana e rural.

Art. 2º – O Plano de Mobilidade estabelece as orientações para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódicas através de indicadores adequados para cada tipo de sistema a ser monitorado, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana e Rural.

§1º – O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias, fará constar nos planos plurianuais, nas leis de diretrizes orçamentárias e nas leis orçamentárias anuais as ações estratégicas para atender as metas propostas por este plano.

§2º – O monitoramento da implantação e avaliação periódicas do Plano de Mobilidade será coordenado pela Secretaria de Obras e Viação e Secretaria de Planejamento Integrado, Captação de Recursos e Desenvolvimento Econômico, até a criação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, indicada por este plano, num prazo de 24 meses, a contar da data de sua publicação.

Art 3º – O Plano de Mobilidade Campo-Cidade de Cerro Azul deve ser revisado no prazo máximo de 10 (dez) anos a contar da data de sua publicação.

Parágrafo único – A revisão do Plano de Mobilidade deve assegurar a compatibilidade com o Plano Diretor Municipal e suas leis complementares, outros Planos Setoriais desenvolvidos no âmbito municipal e regional e legislações vigentes nas esferas federal, estadual e municipal.

Art 4º – Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – Abrigo de ônibus: pequena construção aberta edificada disposta em uma via pública ou rodovia, destinada a proteger as pessoas que aguardam pelo transporte coletivo.

II – Acessibilidade: grau de facilidade para o acesso, com segurança e autonomia, a um determinado lugar ou serviço de transporte, para todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida.

III – Canteiro Central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

IV – Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos delimitada por sinalização específica.

V – Interseção: ponto coincidente entre duas ou mais vias, podendo ser em nível ou em desnível. Abrange os entroncamentos, cruzamentos e bifurcações.

VI – Drenagem: escoamento de águas superficiais, subsuperficiais e subterrâneas, para manter seca e sólida a infraestrutura da via.

VII – Eixo viário: são todas as vias destinadas à circulação de veículos no perímetro urbano.

VIII – Equipamento Público: é todo espaço destinado à infraestrutura urbana reservado a serviços públicos.

IX – Faixa de rolamento: parte da pista destinada ao tráfego de veículos.

X – Logradouro: ruas, vielas, avenidas ou caminhos abertos à circulação pública onde é permitida a circulação de veículos e pedestres.

XI – Mobiliário urbano: instalações de serviços ao longo do trecho.

XII – Passeio: faixa da calçada, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres.

XIII – Pavimento: estrutura construída sobre a terraplanagem, composta por camadas sobrepostas de diferentes materiais, que distribuam as solicitações de cargas dos veículos de modo a limitar as tensões e deformações produzidas pela ação do tráfego a fim de oferecer proteção ao subleito e garantir um desempenho adequado da via por um longo período de tempo.

XIV – Leito natural: superfície de rolamento que se apresenta ao próprio terreno natural.

XV – Perfil de conectividade: indicado por perfis de elevação que conectam as localidades rurais a sede municipal a partir do traçado da via.

XVI – Ponto de parada de ônibus: local fixo em via pública, devidamente sinalizado e destinado ao embarque e desembarque de passageiros em linha de ônibus podendo ser abrigado das intempéries ou não.

XVII – Sistemas de controle de tráfego: esses dispositivos de controle de tráfego podem estar ligados a sinalização viária cujo objetivo é melhorar a segurança e a fluidez do trânsito como lombadas, faixas de segurança, placas de sinalização, semáforos entre outros.

XVIII – Transporte não motorizado: é todo o transporte utilizado pela população que não depende de um veículo motorizado.

XIX – Transporte motorizado individual: é caracterizado pela aquisição de veículo próprio para a realização de deslocamentos cotidianos não dependendo de um itinerário ou horário específico.

XX – Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda população mediante pagamento individualizado, com itinerários preços fixados pelo poder público.

CAPÍTULO II – DO PLANO DE MOBILIDADE CAMPO-CIDADE DE CERRO AZUL

Seção I – Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos

Art. 5º – A política municipal de mobilidade tem como princípios:

- I** – Acessibilidade universal aos diferentes equipamentos públicos e serviços.
- II** – Desenvolvimento sustentável, integrando as dimensões socioeconômicas e ambientais no planejamento urbano.
- III** – Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo.
- IV** – Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.
- V** – Gestão democrática, participativa e transparente.
- VI** – Segurança nos deslocamentos das pessoas.
- VII** – Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.
- VIII** – Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.
- IX** – Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.
- X** – Participação popular.

Art. 6º – A política municipal de mobilidade tem como diretrizes:

- I** – Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos.
- II** – Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III** – Integração entre os modos e serviços de transporte urbano.
- IV** – Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.
- V** – Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.
- VI** – Redução do uso de veículos individuais.

Art. 7º – A política municipal de mobilidade tem como objetivos a serem cumpridos nas temporalidades indicadas (curto, médio e longo prazo):

I – Garantir eficiência nas manutenções de trechos íngremes das estradas rurais, através da indicação de trechos das vias no perímetro urbano e das estradas rurais dos trechos mais íngremes que demandam pavimentação.

II – Propor realização de estudo técnico para ampliar e implantar sistemas de drenagem nas estradas rurais, garantindo o adequado escoamento das águas pluviais, reduzindo a necessidade de manutenções frequentes, aumentando a durabilidade das vias.

III – Estabelecer e regulamentar a operacionalização do transporte de cargas.

IV – Indicar a nomeação de logradouros, para aquelas vias ainda sem nomeação.

V – Indicar instrumentos de Estudo de Impacto de Trânsito (EIT) ou Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), junto ao Estudo de Impacto e Vizinhança (EIV), garantindo crescimento territorial integrado.

VI – Promover a classificação da malha viária, adequando os eixos viários às suas funções urbanas, de modo a melhorar o ordenamento do tráfego e a eficiência da mobilidade.

VII – Promover a regulamentação da política tarifária do transporte coletivo.

VIII – Estabelecer padrões de dimensões para os passeios e medidas que garantam a construção, manutenção e acessibilidade dessa infraestrutura viária.

IX – Propor realização de estudo técnico visando o alargamento de vias e estradas rurais em conformidade com os padrões técnicos e legislações vigentes, visando melhorar a fluidez do tráfego, a segurança viária e a acessibilidade.

X – Indicar o traçado de vias compartilhadas, ciclovias e ciclofaixas de forma integrada à malha viária.

XI – Indicar a localização da implantação de sinalização semafórica, visando diminuir gargalos e atrasos em interseções.

XII – Propor realização de estudo técnico para a implantação de rotatória, visando melhorar a segurança viária.

XIII – Propor realização de estudo técnico para implantação de contorno viário para caminhões, reduzindo o tráfego de veículos pesados no centro da cidade, melhorando a mobilidade urbana e a segurança viária.

XIV – Indicar a elaboração de Plano de Centralidades de Equipamentos Públicos, através da realização de estudo técnico para o reordenamento da localização dos equipamentos públicos, especialmente escolas, visando otimizar a logística do transporte escolar, reduzir deslocamentos e aumentar a eficiência do serviço, contribuindo para o planejamento estratégico da alocação das crianças nas escolas no município.

XV – Diminuir congestionamentos e gargalos no perímetro urbano.

XVI – Elaborar, criar e atualizar as normas e legislações que regulamentam o sistema viário no município.

XVII – Indicar a elaboração de Planos de Rotas Acessíveis.

XVIII – Promover a ampliação e instalação da iluminação pública no município.

XIX – Criar um órgão fiscalizador responsável pela gestão e manutenção das estradas, áreas de estacionamento e transporte de cargas, assegurando eficiência, segurança e cumprimento da legislação vigente.

XX – Implantar estacionamento rotativo nas áreas centrais da cidade, através da regulamentação das dimensões mínimas e padrões das áreas destinadas a estacionamento, garantindo organização, acessibilidade e segurança viária.

XXI – Ampliar, padronizar e garantir a manutenção contínua da sinalização viária vertical e horizontal, assegurando maior segurança, legibilidade e organização do tráfego.

XXII – Incentivar o uso de meios de transporte não motorizados.

XXIII – Promover a mobilidade sustentável, a redução da poluição e a melhoria da qualidade de vida urbana.

XXIV – Ampliar e garantir a prestação de serviço do transporte coletivo, garantindo que todas as comunidades tenham acesso ao centro urbano e aos serviços públicos.

XXV – Promover a instalação, manutenção e ampliação dos abrigos nos pontos de parada do transporte coletivo.

XXVI – Garantir fluidez e segurança no trânsito.

XXVII – Ampliar e melhorar a infraestrutura das pontes e passarelas.

XXVIII – Propor realização de estudo técnico para ampliação da pavimentação

das vias do perímetro urbano.

XXIX – Realizar revisão do Plano de Mobilidade Campo – Cidade do município.

TÍTULO II – DO SISTEMA DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

CAPÍTULO I – DO SISTEMA VIÁRIO URBANO E RURAL

Seção I – Classificação Viária

Art 8º – O Sistema Viário Municipal compreende o conjunto de vias existentes no território do Município, bem como aquelas que o atravessam, devidamente classificadas e hierarquizadas segundo sua função, capacidade e natureza dos deslocamentos, destinando-se à organização, circulação e integração dos fluxos urbanos e rurais.

§1º – Para os fins desta Lei, o Sistema Viário Municipal é composto, basicamente, pelas seguintes categorias de vias:

I – Rodovia Estadual: via integrante da malha rodoviária estadual, sob responsabilidade do Estado, destinada à circulação de longa distância, à integração regional e ao transporte intermunicipal, que atravessa o território municipal.

II – Estrada Principal: via presente nas áreas rurais, geralmente não pavimentada, que possui grande circulação de veículos e dão acesso a equipamentos públicos, serviços e pontos de geração de tráfego.

III – Caminhos Rurais: estrada local, destinada principalmente a dar acesso a propriedades lindeiras ou caminho que liga localidades relativamente pequenas e próximas.

IV – Via Arterial: via urbana caracterizada por alto volume de tráfego e destinada à ligação entre diferentes regiões da cidade.

V – Via Coletora: via urbana destinada a coletar e distribuir o tráfego proveniente das vias locais, promovendo a ligação destas com as vias arteriais.

VI – Via Local: via urbana destinada prioritariamente ao acesso direto às residências, caracterizada por baixo volume de tráfego e prioridade à circulação de pedestres e moradores.

§2º – A exigência de Estudo de Impacto de Trânsito (EIT) para a abertura, implantação ou modificação de vias de circulação no território municipal será vinculada a critérios técnicos objetivos definidos em regulamento próprio, indicando os empreendimentos considerados polos geradores de viagem sujeitos à elaboração do estudo.

§3º – A implementação das medidas de sinalização viária e de alteração de velocidade máxima permitida previstas no anexo deverá ocorrer de forma gradual, mediante cronograma executivo definido pelo Poder Executivo, permitindo-se a realização de ajustes técnicos supervenientes quando justificados por estudos específicos.

§4º – O executivo municipal deverá buscar alternativas para a elaboração de estudo técnico referente à adequação da geometria e às dimensões das vias urbanas e estradas principais rurais existentes, estas últimas indicadas pela Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento, considerando às respectivas funções do sistema viário municipal já determinadas, bem como considerar os levantamentos já realizados.

Seção II – Da Nomeação das Vias Urbanas

Art. 9º – Fica instituída a obrigatoriedade de nomeação oficial das vias urbanas indicadas no anexo desta lei, compreendendo aquelas atualmente sem denominação, visando à organização territorial, à regularização do endereçamento e à melhoria da gestão pública municipal.

§1º – O Poder Executivo Municipal deverá encaminhar à Câmara Municipal, no prazo máximo de 5 (cinco) meses, a proposta de denominação oficial das vias referidas no caput deste artigo.

§2º – A atualização dos registros e a inclusão dos nomes aprovados na base cartográfica, nos sistemas administrativos e de endereçamento deverão ser realizadas no prazo máximo de 8 (oito) meses, contados da publicação da respectiva lei de denominação.

§3º – A instalação das placas de identificação nas vias oficialmente nomeadas deverá ser concluída no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados da publicação da lei de denominação.

Seção III – Dos Sistemas de Controle da Circulação Viária

Art. 10º – O Poder Executivo Municipal deverá promover estudos, implantação e adequação da sinalização e dos dispositivos de organização do tráfego, visando à melhoria da segurança viária, da fluidez da circulação e da mobilidade urbana, conforme as diretrizes desta Lei.

§1º – No prazo máximo de 6 (seis) meses, a partir da data de publicação desta Lei, deverá ser realizado estudo de viabilidade técnica, financeira e operacional para a implantação da sinalização semafórica nas interseções: Rua Arlindo Vergílio Pereira e Rua Deputado Anibal Khury/ Rua Romário Martins; Rua Deputado Anibal Khury/ Rua Romário Martins e Rua Prefeito Athanagildo de Souza Laio.

§2º – A implantação da sinalização semafórica deverá ser concluída no prazo máximo de 18 (dezoito) meses, contados da conclusão dos estudos referidos no §1º.

§3º – No prazo máximo de 6 (seis) meses, deverá ser realizado estudo de viabilidade técnica, financeira e operacional para a implantação de rotatórias na interseção das vias Rua Prefeito Athanagildo de Souza Laio e Via Sem Nome “Estrada de Doutor Ulysses”.

§4º – A implantação das rotatórias deverá ser concluída no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, contados da conclusão dos estudos referidos no §3º.

§5º – O Município deverá definir padrões técnicos para placas e demais dispositivos de sinalização, de acordo com as normas pré-estabelecidas, bem como realizar a manutenção e a instalação da sinalização horizontal, vertical e auxiliar, inclusive na área rural, de acordo com os anexos desta lei, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses.

§6º – A alteração dos sentidos de circulação viária, conforme disposto no anexo desta lei, bem como a implantação da sinalização complementar necessária, deverá ser realizada no prazo máximo de 12 (doze) meses, visando a melhoria da fluidez do trânsito.

Seção IV – Da Padronização das Vias Urbanas e Rurais

Art. 11º – Fica instituída a obrigatoriedade de padronização das vias urbanas e estradas rurais no âmbito do Município, com a finalidade de assegurar mobilidade adequada, segurança viária, eficiência operacional e desenvolvimento territorial sustentável.

§1º – O Poder Executivo deverá realizar estudo de viabilidade técnica, financeira, ambiental e operacional previamente à execução de obras de alargamento e/ou adequação das vias urbanas e estradas rurais no prazo máximo de 6 (seis) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei, de acordo com o Art.11 §4º e o anexo desta lei.

§2º – Para as vias urbanas, ficam estabelecidos os parâmetros técnicos mínimos relativos a:

I – Largura mínima da pista de rolamento: 3,00 metros.

II – Inclinação longitudinal: máxima 10%.

III – Inclinação transversal: 3,5%.

IV – Sinalização horizontal e vertical: deverá seguir as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

V – Demais elementos necessários à segurança e acessibilidade dos usuários.

VI – Estacionamento: 2,50 metros de largura.

§3º – Para as estradas rurais, ficam estabelecidos os parâmetros técnicos mínimos referentes a:

I – Dimensões da pista de rolamento: 3,50 por sentido.

II – Inclinação longitudinal: máxima 10%.

III – Inclinação transversal: 3,5%.

IV – Sinalização horizontal e vertical: deverá seguir as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

V - Faixa de Domínio: 15 metros

§4º – As estradas rurais que devem ser adequadas devem ser indicadas pela Secretaria de Agricultura e Abastecimento.

§5º – A regulamentação deverá observar a legislação vigente e as normas técnicas aplicáveis, garantindo a padronização, funcionalidade e durabilidade das vias públicas.

§6º – O Poder Executivo Municipal deverá atualizar as legislações vigentes relacionadas ao Código de Obras e Código de Posturas, Lei do Sistema Viário e Lei do Parcelamento do Solo para fins Urbanos, incluindo os novos parâmetros estabelecidos por essa Lei. No prazo máximo de 12 (doze) meses, contando a partir da data de publicação desta Lei.

Seção V – Da Pavimentação das Vias Urbanas

Art. 12º – O Poder Executivo Municipal deverá promover ações voltadas ao planejamento e à viabilidade da pavimentação das vias situadas no perímetro urbano, visando à melhoria da mobilidade, da infraestrutura urbana e da qualidade de vida da população.

§1º – No prazo máximo de 60 (sessenta) meses, deverá ser elaborado estudo de viabilidade técnica, financeira, ambiental e operacional para a pavimentação das vias localizadas no perímetro urbano do município.

§2º – A implantação da pavimentação deverá ser realizada de forma progressiva e planejada, visando contemplar todas as vias do Município, conforme critérios de prioridade técnica, social e orçamentária.

§3º – A implantação da pavimentação das vias poderá ser financiada por meio de transferências constitucionais, convênios, contratos de repasse, operações de crédito, emendas parlamentares e financiamentos junto a instituições públicas, tais como a Caixa Econômica Federal, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

(BNDES), bem como programas federais e estaduais vinculados ao Ministério das Cidades, observada a legislação vigente.

Seção VI - Da Iluminação Pública

Art. 13º – A implementação, ampliação, modernização e adequação da iluminação pública no âmbito do Município observará as disposições estabelecidas neste artigo, bem como as normas técnicas aplicáveis.

§1º – Caberá à Secretaria de Obras e Viação e/ou Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente realizar, formalmente, a solicitação de ampliação e alteração da Iluminação Pública junto à Companhia Paranaense de Energia (COPEL), em até 5 (cinco) meses da data de publicação desta Lei.

§2º – Para fins de instrução processual, deverá o Município consultar os anexo desta lei, os quais conterão o levantamento técnico indicado, contemplando as localizações das implantações e das alterações a serem realizadas, o qual foi levado em conta critérios técnicos de eficiência energética e segurança viária.

§3º – Compete ao Poder Executivo promover, junto à COPEL, a atualização da iluminação pública existente, abrangendo a substituição de equipamentos obsoletos, a modernização tecnológica e a adequação às normas técnicas vigentes, bem como a instalação de novos postes.

Seção VII - Da Manutenção e Drenagem das Estradas Rurais

Art. 14º – A Secretaria de Obras e Viação deverá garantir a eficiência na manutenção dos trechos íngremes das estradas rurais, especialmente, visando à segurança nos deslocamentos, à conservação da infraestrutura e à melhoria da mobilidade.

§1º – Para o cumprimento do disposto no caput, deverão ser adotadas, no mínimo, as seguintes medidas:

I – Criar canal rápido de comunicação entre operadores, equipes de manutenção e setores responsáveis.

II – Definir metodologia técnica para a manutenção das estradas e dos sistemas de drenagem dos trechos indicados, em até 3 (três) meses da data da publicação desta Lei.

III – Desenvolver programas de capacitação teórica e prática sobre manutenção em terrenos íngremes, incluindo técnicas de drenagem, de segurança, do uso de equipamentos e da prevenção de erosão em até 6 (seis) meses da data da publicação desta Lei.

IV – Elaborar e implementar plano de manutenção preventiva e dos sistemas de drenagem, dos trechos indicados no anexo desta lei, de acordo com metodologia adotada, em até 6 (seis) meses da data de publicação desta Lei.

V – Instituir inspeções periódicas e checklists operacionais para detecção de falhas no maquinário e nas vias.

VI – Estabelecer cronograma piloto para testagem dos planos de manutenção em trechos representativos.

VII - Promover ações destinadas à redução do consumo de combustível e das horas-máquina por trecho mantido.

VIII – Implantar sistema de monitoramento e acompanhamento contínuo das atividades de manutenção.

IX – Analisar periodicamente as causas das falhas corretivas, definindo ações preventivas.

X – Revisar e otimizar rotas e métodos de trabalho, visando à redução de deslocamentos e do tempo ocioso dos equipamentos.

§2º – A Secretaria de Obras e Viação deverá acompanhar e avaliar periodicamente os resultados das ações, com base em indicadores de conservação das vias, eficiência operacional e capacitação das equipes.

Seção VIII – Das Pontes e Passarelas

Art. 15º – A ampliação, modernização e melhoria estrutural das pontes e passarelas integrantes da malha viária municipal constituem medida de interesse público, visando assegurar a segurança dos usuários e a eficiência dos deslocamentos nas áreas urbana e rural.

§1º – A Secretaria Municipal de Obras e Viação, deverá promover contratação para a realização de diagnóstico técnico e planejamento das intervenções, bem como contratar serviço especializado de patologia de pontes e passarelas, no prazo máximo de 60 (sessenta) meses, contados da publicação desta Lei, de acordo com os anexos desta lei.

§2º – Cabe a Secretaria Municipal de Planejamento Integrado, Captação de Recursos e Desenvolvimento Econômico firmar convênios, termos de cooperação ou contratos com instituições públicas ou privadas, visando à execução dos serviços técnicos especializados e à obtenção de recursos necessários à implementação das melhorias.

§3º – A implantação de novas pontes poderá ser financiada por meio de transferências constitucionais, convênios, contratos de repasse, operações de crédito, emendas parlamentares e financiamentos junto a instituições públicas, tais como a Caixa Econômica Federal, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), bem como programas federais e estaduais vinculados ao Ministério das Cidades, observada a legislação vigente.

Seção IX - Do Transporte Escolar Municipal

Art. 16º – O transporte escolar no Município constitui serviço público essencial, destinado a assegurar o acesso regular, seguro e equitativo dos estudantes às unidades de ensino, devendo ser planejado, organizado e executado pelo Poder Executivo Municipal, em observância aos princípios da eficiência, da segurança, da economicidade, da acessibilidade e da inclusão social.

§1º – O serviço de transporte escolar deverá priorizar a redução dos tempos de deslocamento, a otimização das rotas, a adequação da frota, o conforto dos usuários e a preservação da integridade física dos estudantes.

§2º – O planejamento do transporte escolar deverá considerar a distribuição territorial da população estudantil e a localização das unidades de ensino, visando diminuir os custos de deslocamento através da organização logística deste serviço.

§3º – Compete a Secretaria de Educação, Cultura, Esporte, Lazer e Turismo e Secretaria de Planejamento Integrado, Captação de Recursos e Desenvolvimento Econômico, realizar elaboração ou contratação de empresa para realização do Plano de Centralidades de Equipamentos Públicos, visando o reordenamento da localização dos equipamentos públicos, especialmente escolas, otimizar a logística do transporte escolar, reduzir deslocamentos, aumentar a eficiência do serviço e contribuir para o planejamento estratégico da alocação das crianças nas escolas no Município, em um prazo de até 12 (doze) meses a partir da data de publicação desta Lei.

CAPÍTULO II – DA MOBILIDADE ATIVA E ACESSIBILIDADE

Seção I – Do Sistema Ciclovitário

Art. 17º – O Município deverá ser interligado através um sistema ciclovitário visando a segurança dos usuários, o incentivo a mobilidade ativa e a diminuição do transporte individual motorizado.

§1º – No prazo máximo de 3 (três) meses, a partir da data de publicação desta Lei, deverá ser realizado estudo de viabilidade técnica, financeira e operacional para a implantação da infraestrutura ciclovitária, o traçado indicado no anexo XVI desta Lei poderá ser utilizado para sua implementação ou demais estudos técnicos relevantes para essa operação.

§2º – A implantação da ciclofaixa, bem como a sinalização vertical e horizontal que a compõem, deverá ser realizada de forma progressiva e planejada, visando contemplar todos os trechos indicados, conforme critérios de prioridade técnica e orçamentária.

§3º – A implantação da infraestrutura ciclovitária poderá ser financiada por meio de recursos próprios, transferências constitucionais, convênios, contratos de repasse, operações de crédito, emendas parlamentares e financiamentos junto a instituições públicas, tais como a Caixa Econômica Federal, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), bem como programas federais e estaduais vinculados ao Ministério das Cidades, observada a legislação vigente.

Seção II – Do Dimensionamento e Padronização dos Passeios

Art. 18º – O Poder Executivo Municipal deverá estabelecer, implementar e fiscalizar padrões técnicos para o dimensionamento, a construção, a manutenção e a adequação dos passeios públicos, assegurando condições de acessibilidade, segurança, conforto e integração com a infraestrutura viária.

§1º – Para o cumprimento do disposto no caput, deverão ser adotadas, no mínimo, as seguintes medidas:

I – A Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente com apoio da Secretaria de Obras e Viação deve definir e elaborar um manual técnico contendo os padrões municipais referente aos materiais permitidos, a largura mínima, a faixa livre de circulação, a faixa de serviço, o mobiliário urbano, as rampas de acessibilidade, a arborização, a drenagem e os pisos táteis, até 4 (quatro) meses da data de publicação desta Lei.

- a) Largura faixa de serviço: 0,70 metros
- b) Largura da faixa livre: 1,20 metros
- c) As intervenções devem respeitar as normas de acessibilidade com a implantação de piso tátil e rampas de acesso.
- d) O mobiliário urbano deve estar localizado nas áreas da faixa de serviço.

II – Estabelecer as responsabilidades do Poder Público e dos proprietários de imóveis quanto à construção, conservação e adequação dos passeios em até 12 (doze) meses a partir da data de publicação desta Lei.

III – Estabelecer penalidades e incentivos aplicáveis à construção, conservação, manutenção e adequação dos passeios públicos, em conformidade com as normas técnicas, urbanísticas e de acessibilidade vigentes, em até 8 (oito) meses a partir da data de publicação desta Lei.

III – Estabelecer, mediante regulamentação específica, o regime de penalidades e incentivos aplicáveis à construção, conservação e adequação dos passeios públicos, assegurando sua compatibilização com o Código de Posturas, o Código de Obras e demais normas urbanísticas vigentes. A elaboração da proposta deverá observar

cronograma executivo compatível com a complexidade da matéria, contemplando as análises técnicas, jurídicas e administrativas necessárias, bem como, quando cabível, a tramitação legislativa e os mecanismos de participação social.

IV – Atualizar a legislação municipal pertinente, incluindo o Código de Obras, o Código de Posturas, o Código Tributário, a Lei do Sistema Viário e as normas de Parcelamento do Solo, para adequação aos padrões estabelecidos, em até 8 (oito) meses a partir da publicação desta Lei.

IV – Promover a capacitação técnica dos servidores municipais envolvidos na fiscalização, planejamento e execução de obras relacionadas aos passeios públicos em até 9 (nove) meses da data de publicação desta Lei.

V – Implantar sistema permanente de fiscalização, monitoramento e avaliação do estado de conservação dos passeios, observando cronograma de implementação compatível com a capacidade técnica, administrativa e financeira do Município e com a complexidade das ações necessárias à sua execução.

§2º – As obras e intervenções previstas neste artigo deverão assegurar o atendimento integral às normas de acessibilidade, garantindo o livre deslocamento de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos, crianças e demais usuários.

§3º – A padronização dos passeios, bem como rampas de acesso e piso tátil, deverá ser realizada de forma progressiva e planejada, visando contemplar toda a infraestrutura presente no perímetro urbano, conforme critérios de prioridade técnica e orçamentária.

§4º – A padronização dos passeios poderá ser financiada por meio de recursos próprios, transferências constitucionais, convênios, contratos de repasse, operações de crédito, emendas parlamentares e financiamentos junto a instituições públicas, tais como a Caixa Econômica Federal, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), bem como programas federais e estaduais vinculados ao Ministério das Cidades, observada a legislação vigente.

Art. 19º – O Poder Executivo Municipal deverá elaborar e implementar o Plano de Rotas Acessíveis, com a finalidade de garantir o deslocamento seguro, contínuo e autônomo das pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos, gestantes e demais usuários, incentivando a mobilidade ativa e assegurando a integração entre os principais equipamentos públicos, áreas de interesse coletivo e sistemas de transporte.

§1º – O Plano de Rotas Acessíveis deverá ser elaborado em conformidade com as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e com a legislação federal, estadual e municipal vigente, observando cronograma de implementação definido pelo Poder Executivo, compatível com a capacidade técnica, administrativa e financeira do Município e com a complexidade das ações necessárias à sua execução.

CAPÍTULO III – DO TRANSPORTE COLETIVO

Seção I – Da Política Tarifária

Art. 20º – A Política Tarifária do Transporte Coletivo tem por finalidade regulamentar a prestação do serviço público de transporte, assegurando sua sustentabilidade econômico-financeira, eficiência operacional, qualidade, transparência e acessibilidade, com vistas à melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida dos munícipes.

§1º – A Secretaria de Finanças junto a Secretaria de Administração ficará responsável por levantar dados detalhados sobre os custos do sistema de transporte coletivo em um prazo máximo de 3 (três) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei.

§2º – Fica disposto que a Secretaria de Finanças junto a Secretaria de Administração deverá estabelecer o modelo de prestação de serviço do transporte coletivo no prazo de 6 (seis) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei.

§3º – A metodologia de cálculo tarifário deverá ser estabelecida pela Secretaria de Finanças e deve conter os seguintes critérios:

- I – o tipo de tarifa a ser definido.
- II – os custos operacionais.
- III – subsídios e gratuidades.
- IV – a periodicidade de reajuste.
- V – instrumentos de controle e transparência.

§4º – Deverá ser criada lei que regulamenta a política tarifária do Transporte Coletivo no prazo máximo de 10 (dez) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei.

§5º – As Secretarias de Finanças e Administração ficarão responsáveis por promover campanhas de comunicação para esclarecer a população sobre o sistema tarifário e dos critérios de reajuste.

§6º – O prazo máximo de implantação do novo modelo de política tarifária será de 12 (doze) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei.

Seção II – Da Ampliação da Oferta do Transporte Coletivo

Art. 21º – Fica instituída, no âmbito do Município, a política de ampliação da oferta do transporte público coletivo, com vistas à promoção da mobilidade urbana sustentável, à garantia do direito social ao transporte e à integração territorial entre áreas urbanas e rurais.

§1º – A Secretaria de Administração ficará responsável pela indicação do estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira, ambiental e operacional para a ampliação do serviço de transporte público coletivo, em um prazo de 36 (trinta e seis) meses, contando a partir da publicação desta Lei.

§2º – A definição do modelo de operação deverá ser indicada pela Secretaria de Finanças e Secretaria de Administração podendo estabelecer parcerias público privadas ou concessão, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses passando a contar a partir da publicação desta Lei.

§3º – No prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses, contados a partir da publicação desta Lei, a Secretaria Municipal de Governo, em conjunto com a Secretaria Municipal de Administração, será responsável pela estruturação dos serviços de

transporte no Município, devendo definir, por meio de decreto, o modelo de organização e operação do transporte coletivo, bem como a regulamentação da prestação do serviço por vans.

§4º – Em um prazo de 36 (trinta e seis) meses a contar da data da publicação desta Lei, deve-se estabelecer um modelo de abrigo nos pontos de parada no município.

§5º – A instalação de abrigos e melhoria de pontos de parada deverá seguir um cronograma de priorização técnica baseado nos pontos de maior demanda identificados nos estudos de campo.

§6º – Em um prazo de 48 (quarenta e oito) meses a contar da data da publicação desta Lei, deve-se implantar novas linhas e/ou ampliar as linhas existentes para minimizar os problemas de isolamento da população, bem como a implantação de abrigos nos respectivos pontos de parada.

CAPÍTULO IV - DO TRANSPORTE DE CARGAS

Seção I – Da Regulamentação da Operacionalização do Transporte de Cargas

Art. 22º – O transporte de cargas no Município deverá ser organizado, regulamentado e fiscalizado pelo Poder Executivo, com o objetivo de garantir eficiência logística, segurança viária, ordenamento do uso do espaço público e redução de impactos ambientais e urbanos.

§1º – Em um prazo de 3 (três) meses a contar da data da publicação desta Lei, fica a cargo da Secretaria de Obras e Viação a regulamentação através da criação de Lei que disponha minimamente sobre:

I – Rotas preferenciais.

II – Poderão ser criadas Zonas de Restrição à Circulação de Veículos de Carga, observados critérios técnicos relacionados a:

- a)** Capacidade viária.
- b)** Segurança no trânsito.
- c)** Uso e ocupação do solo.
- d)** Intensidade de circulação de pedestres.

III – Os horários permitidos ou restritos para circulação, carga e descarga.

IV – As áreas e vagas destinadas exclusivamente às operações de carga e descarga.

V – Penalidades sujeitas à multa:

- a)** Realizar carga e descarga em desacordo com horários estabelecidos.
- b)** Estacionar em vagas destinadas à carga e descarga fora das condições regulamentadas.
- c)** Circular em vias ou zonas com restrição sem autorização.
- d)** Descumprir regras específicas para transporte de cargas especiais.

VI – Os tipos de veículos autorizados por zona ou via.

VII – Os critérios para circulação de cargas especiais, perigosas ou superdimensionadas.

VIII – Competência dos órgãos municipais.

§2º – Após a criação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, caberá a este a responsabilidade:

I – Pelo monitoramento dos indicadores de desempenho relacionados à operação do transporte de cargas.

II – Fiscalizar o cumprimento das normas estabelecidas.

III – Aplicar penalidades conforme legislação vigente.

IV – Promover campanhas educativas voltadas aos transportadores e comerciantes.

§3º – São diretrizes para a operacionalização do transporte de cargas:

I – Compatibilizar a circulação de veículos de carga com a segurança dos pedestres, ciclistas e demais usuários da via.

II – Minimizar conflitos com pedestres, ciclistas, transporte coletivo e o tráfego geral.

III – Reduzir impactos ambientais, emissões atmosféricas e poluição sonora.

IV – Garantir condições adequadas para carga e descarga.

V – Promover a eficiência logística e o abastecimento urbano sustentável.

§4º – Fica estabelecido que a Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente será responsável por realizar ou contratar empresa especializada para elaborar o Estudo de Poluição Sonora na sede municipal, no prazo máximo de 30 (trinta) meses a contar da data da publicação desta Lei.

Art. 23º – Em um prazo de 6 (seis) meses a contar da data da publicação desta Lei, deverão ser implantadas vagas destinadas à operacionalização de carga e descarga, bem como a sinalização vertical e horizontal que a compõem, obedecendo às normas do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, de acordo com o anexo, desta Lei.

Art. 24º – O Poder Executivo poderá instituir normas complementares, autorizações especiais e procedimentos administrativos necessários à plena implementação desta Seção.

Seção II - Do Contorno Oeste Projetado

Art 25º – Fica instituída, no âmbito do Município, a diretriz para a elaboração de estudo técnico e a implantação de contorno viário destinado à circulação de caminhões e veículos pesados, com a finalidade de reduzir o tráfego no centro urbano, desviar cargas pesadas do centro urbano, promover a melhoria da mobilidade urbana e reforçar a segurança viária.

§1º – Para fins do disposto neste artigo, o Poder Executivo deverá adotar as seguintes medidas:

I – Elaborar estudo de viabilidade técnica, econômica, ambiental e de tráfego, incluindo análises topográficas, geotécnicas e ambientais, no prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da data de publicação desta Lei.

II – Elaborar ou contratar empresa para elaborar projeto técnico para a implantação do contorno viário, contemplando parâmetros mínimos de largura, inclinação, sinalização, drenagem, iluminação e pavimentação em um prazo de 12 (doze) meses a contar da data de publicação desta Lei.

III – Consolidar relatório técnico e submetê-lo à validação dos órgãos municipais competentes, no prazo máximo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses.

IV – Elaborar cronograma físico-financeiro e plano de investimentos para a execução das obras, bem como identificar fontes de financiamento, inclusive federais, estaduais ou por meio de parcerias público-privadas, no prazo máximo de 1 (um) ano e 8 (oito) meses.

§2º – A implantação do contorno oeste deverá ser realizada de forma progressiva e planejada, conforme critérios de prioridade técnica, social e orçamentária.

§3º – A implantação do contorno oeste poderá ser financiada por meio de transferências constitucionais, convênios, contratos de repasse, operações de crédito e financiamentos junto a instituições públicas, tais como a Caixa Econômica Federal, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), bem como programas federais e estaduais vinculados ao Ministério das Cidades, observada a legislação vigente.

CAPÍTULO V - DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 26º – Fica instituída, no âmbito do Município, a política de implantação do sistema de estacionamento rotativo nas áreas centrais da cidade, com a finalidade de promover a organização do uso do espaço viário, ampliar a rotatividade de vagas, garantir a acessibilidade, melhorar a fluidez do tráfego e reforçar a segurança viária.

§1º – A implantação do sistema de estacionamento rotativo deverá ser precedida da realização de estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira e operacional em um prazo de até 36 (trinta e seis) meses a contar da data de publicação desta Lei;

§2º – O sistema de estacionamento rotativo deve ser regulamentado por legislação específica e ou decreto, com base nos resultados e recomendações do estudo de viabilidade referido no §1º, em um prazo de 54 (cinquenta e quatro) meses a contar da data da publicação desta Lei, devendo dispor sobre:

I – Definição do modelo de gestão e operação, podendo ser por administração direta, concessão ou parceria público-privada, nos termos da legislação vigente.

II – Estabelecimento dos valores tarifários.

III – Estabelecimento das formas de pagamento.

IV – Definição dos padrões de dimensões mínimas:

a) Carga e Descarga: 10m x 2,50m

b) Motos: 1,0m x 2,5m

c) Carros: 5,50m x 2,5m

V – Definição das áreas de abrangência.

VI – Definição dos horários de funcionamento.

VII – Estabelecimento das normas de uso das áreas destinadas ao estacionamento.

VIII – Definição de critérios de isenção ou desconto, quando houver.

IX – Definição dos procedimentos de fiscalização.

X – Estabelecimento de penalidades aplicáveis.

XI - Destinar 5% das vagas para idosos.

XII - Destinar 2% das vagas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

§3º – Em um prazo de até 48 (quarenta e oito) meses a contar da data da publicação desta Lei, deverá ser realizada contratação, capacitação e treinamento de equipe técnica responsável pela fiscalização, operação e monitoramento do sistema de estacionamento rotativo a depender do modelo de operação definido.

§4º – O cronograma de implementação, incluindo a contratação de equipe, sinalização e integração de sistemas, será definido no ato de regulamentação, observando-se a capacidade operacional e orçamentária do município.

§5º – Em um prazo de 54 (cinquenta e quatro) meses a contar da data da publicação desta Lei, deverá ser criada a identidade visual e material informativo sobre regras, tarifas e formas de pagamento e publicizados para conhecimento da população.

§6º – No prazo máximo de 54 (cinquenta e quatro) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei, deverá ser implementado e integrado o sistema de cobrança e de aplicação de penalidades.

§7º – Deverá ser implantado de forma definitiva o sistema de estacionamento rotativo, em um prazo de até 60 (sessenta) meses a contar da data de publicação desta Lei, e deverá observar as normas de trânsito, acessibilidade, segurança viária,

sinalização e uso do solo, bem como as diretrizes do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana.

§8º – Os recursos arrecadados com a operação do estacionamento rotativo deverão ser prioritariamente destinados ao custeio do próprio sistema e a investimentos em mobilidade urbana, sinalização, segurança viária e acessibilidade.

§9º – A implantação, gestão, monitoramento e fiscalização do sistema de estacionamento rotativo serão de responsabilidade do Poder Executivo Municipal, que poderá executá-los diretamente por meio da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT ou mediante concessão de serviço público, nos termos da legislação vigente.

CAPÍTULO VI – DO PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO À MOBILIDADE

Seção I - Da Criação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT e do Fundo Municipal de Trânsito

Art. 27º – Fica criada, na estrutura administrativa do Poder Executivo Municipal, a Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, vinculada à Secretaria de Administração, responsável pelo planejamento, organização, coordenação, execução e fiscalização das políticas públicas de trânsito no âmbito do Município.

§1º – A Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT passa a integrar a estrutura organizacional da Secretaria de Administração, competindo-lhe:

I – Monitorar e avaliar a execução das ações estratégicas previstas no Plano de Mobilidade Campo-Cidade, bem como das disposições estabelecidas nesta Lei.

II – Planejar, coordenar e executar as ações relacionadas à gestão do trânsito no Município.

III – Promover campanhas educativas voltadas ao trânsito seguro, à conscientização sobre segurança viária, ao incentivo à mobilidade ativa e ao uso do transporte coletivo, bem como à promoção da mobilidade sustentável e da melhoria da

qualidade do ar, em parceria com órgãos públicos, instituições de ensino e sociedade civil.

IV – Realizar o monitoramento dos indicadores estabelecidos para cada objetivo do Plano de Mobilidade, bem como dar continuidade ao acompanhamento das condições dos sistemas de circulação de pedestres e bicicletas, do transporte coletivo, do tráfego geral de veículos e de cargas, das áreas destinadas ao estacionamento e da infraestrutura relacionada à mobilidade urbana e rural, incluindo seus sistemas de controle e gestão do tráfego.

V – Implementar, manter e operar o sistema de monitoramento das questões relacionadas à mobilidade e trânsito.

VI – Coordenar ações voltadas à segurança viária e à redução de acidentes.

VII – Realizar estudos técnicos voltados à organização do tráfego, à implantação de rotatórias, à definição de sentidos de circulação e ao controle de velocidade, bem como a outras medidas pertinentes à melhoria do trânsito e da mobilidade.

VIII – Fiscalizar o cumprimento da legislação de trânsito no âmbito municipal.

IX – Apoiar a gestão do sistema de estacionamento regulamentado.

X – Executar outras atribuições correlatas relacionadas à mobilidade urbana e ao sistema viário municipal.

§2º – A regulamentação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT deverá ocorrer no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei.

§3º – Fica extinta a Divisão de Trânsito, vinculada à Secretaria Municipal de Administração, sendo suas competências, atribuições, servidores, bens e responsabilidades administrativas transferidos para a Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, vinculada à Secretaria de Administração.

§4º – Em um prazo de até 24 (vinte e quatro) meses a contar da data de publicação desta lei, fica o Poder Executivo Municipal autorizado a promover as alterações necessárias na Lei Municipal que dispõe sobre o Plano de Cargos, Carreiras e Salários dos servidores públicos municipais, com a finalidade de adequar a estrutura administrativa à criação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, bem como instituir o cargo de Diretor de Trânsito, Analista em Mobilidade Urbana, Fiscal de

Trânsito, Advogado e Contador e ajustar as atribuições, cargos e funções necessárias ao seu funcionamento.

§5º – O cargo de Diretor de Trânsito será responsável pela gestão da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, compete desempenhar um papel na gestão de trânsito e veículos, garantindo a execução das políticas públicas de mobilidade, fiscalização e atendimento ao cidadão. Suas competências podem ser divididas em técnicas, comportamentais e estratégicas: Conhecimento dos procedimentos de habilitação, registro e licenciamento de veículos; Organização do atendimento ao cidadão e resolução de demandas administrativas; Relacionamento com órgãos de trânsito municipais, estaduais e federais para integração de ações; Segurança Viária e Mobilidade Urbana - Conhecimento sobre medidas para reduzir acidentes e melhorar o fluxo de veículos, dirigir, planejar e supervisionar as atividades da Autarquia, coordenar a execução das políticas municipais de trânsito e mobilidade, propor normas, regulamentos e medidas voltadas à melhoria da circulação viária, articular ações com órgãos estaduais e federais de trânsito, acompanhar a implementação das ações estratégicas previstas no Plano de Mobilidade Urbana do Município e exercer outras atribuições que lhe forem delegadas pelo Secretário de Administração.

§6º – O cargo de Analista de Mobilidade Urbana e Trânsito terá caráter técnico, competindo-lhe realizar estudos, análises e levantamentos relacionados à organização e ao planejamento do trânsito e da mobilidade urbana no Município; elaborar pareceres e relatórios técnicos; auxiliar na formulação, implantação e monitoramento das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana; apoiar a elaboração de projetos de sinalização, circulação viária e segurança no trânsito; analisar dados e indicadores de mobilidade; bem como prestar suporte técnico às atividades desenvolvidas pela Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT.

Parágrafo único – Para o exercício do cargo de Analista de Mobilidade Urbana e Trânsito será exigida formação de nível superior em áreas relacionadas ao planejamento urbano, mobilidade ou infraestrutura, tais como Engenharia Civil, Engenharia de Transportes, Arquitetura e Urbanismo, Geografia, Planejamento Urbano ou áreas afins, conforme definido em regulamento do Poder Executivo.

§7º – O cargo de Fiscal de Trânsito será responsável pela fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito no âmbito municipal, competindo-lhe orientar e disciplinar a circulação de veículos e pedestres, lavrar autos de infração quando constatadas irregularidades, atuar na organização e controle do tráfego, apoiar ações de segurança viária e educação para o trânsito e auxiliar no monitoramento dos indicadores, bem como executar outras atividades relacionadas à fiscalização e ao ordenamento do trânsito municipal.

§8º - Ao cargo de Advogado compete prestar assessoria e consultoria jurídica à Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, emitindo pareceres em processos administrativos, elaborando minutas de atos normativos, contratos, convênios e instrumentos congêneres; acompanhar processos judiciais e administrativos de interesse da Autarquia; atuar na defesa jurídica da entidade; orientar quanto à aplicação da legislação de trânsito, administrativa e correlata; bem como zelar pela legalidade dos atos praticados no âmbito da AMTT.

§9º - Ao cargo de Contador compete executar e supervisionar as atividades contábeis, financeiras e orçamentárias da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT e do Fundo Municipal de Trânsito – FMT; elaborar demonstrativos contábeis, balanços e relatórios fiscais; acompanhar a execução orçamentária e financeira; assegurar a conformidade com as normas de contabilidade pública; apoiar a gestão e aplicação dos recursos do Fundo; bem como prestar informações aos órgãos de controle interno e externo.

§10º – O Poder Executivo deverá regulamentar a organização interna, funcionamento e atribuições complementares da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT por meio de decreto em um prazo de 24 (vinte e quatro) meses.

§11º – Fica criado o Fundo Municipal de Trânsito – FMT, vinculado à Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, com a finalidade de captar, gerir e aplicar recursos destinados ao planejamento, implantação, manutenção e melhoria das ações, programas e projetos relacionados ao trânsito, à mobilidade urbana e à segurança viária no Município.

§12º – Constituem receitas do Fundo Municipal de Trânsito – FMT:

I – Recursos provenientes da arrecadação de multas de trânsito aplicadas no âmbito do Município, conforme previsto na legislação vigente.

II – Transferências de recursos da União, do Estado ou de outros entes públicos destinados a ações de trânsito e mobilidade.

III – Recursos oriundos de convênios, contratos, acordos ou parcerias firmadas com instituições públicas ou privadas.

IV – Receitas provenientes da gestão do sistema de estacionamento regulamentado.

V – Doações, contribuições e outras receitas destinadas às ações de mobilidade urbana e segurança viária.

VI – Outras receitas que lhe forem legalmente atribuídas.

§13º – Os recursos do Fundo Municipal de Trânsito – FMT serão aplicados prioritariamente em ações voltadas à implantação, manutenção e melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana e rural.

§14º – A gestão, administração e aplicação dos recursos do Fundo Municipal de Trânsito – FMT é de responsabilidade da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT.

Seção II – Da implementação do Estudo de Impacto de Trânsito (EIT/RIT)

Art. 28º – Fica instituída, no âmbito do Município, a obrigatoriedade de elaboração e análise do Estudo de Impacto de Trânsito (EIT/RIT) como instrumento técnico de planejamento urbano e de gestão da mobilidade, destinado a avaliar os efeitos decorrentes da implantação, ampliação ou modificação de empreendimentos e atividades potencialmente geradoras de significativo fluxo de pessoas e veículos.

§1º – O Estudo de Impacto de Trânsito (EIT/RIT) fica estabelecido como complementar ao Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), indicado na Lei do Plano Diretor Municipal.

§2º – Os parâmetros, as metodologias e os critérios técnicos para a aplicação do (EIT), deverão ser definidos pela Secretaria de Obras e Viação e Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente, no prazo máximo de 6 (seis) meses, passando a contar a partir da publicação desta Lei.

§3º – O Estudo de Impacto de Trânsito deverá ser implementado no prazo máximo de 8 (oito) meses, contados da data de publicação desta Lei, período no qual deverão ser adotadas as providências administrativas, técnicas e normativas necessárias à sua plena regulamentação e aplicação.

§4º – Caberá à Secretaria de Obras e Viação e Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente definir quais serão os órgãos responsáveis pela aplicação, análise, avaliação e fiscalização do EIT, num prazo de 8 (oito) meses, contados da data de publicação desta Lei.

§5º – Após sua implementação fica instituída que o órgão responsável deverá fazer a ampla divulgação a fim de orientar a população sobre as novas regras implantadas. No prazo máximo de 10 (meses), contados a partir da publicação desta Lei.

§º – O Estudo de Impacto de Trânsito deverá ser submetido à análise e aprovação do órgão municipal competente, como condição para a emissão de alvarás, licenças ou autorizações relacionadas ao empreendimento.

Seção III - Da Atualização das Legislações

Art. 29º – O Poder Executivo Municipal deverá promover, de forma contínua, a elaboração, revisão, atualização e consolidação das normas e legislações que regulamentam o sistema viário do município, visando à melhoria da mobilidade urbana, da segurança viária e da organização do espaço público.

§1º – No prazo máximo de 12 (doze) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei, caberá à Secretaria de Obras e Viação, em conjunto com a Secretaria de Governo, promover a atualização das Leis do Sistema Viário, do Código de Obras, da Lei de Parcelamento do Solo e do Código de Posturas, com vistas à incorporação das normas estabelecidas em decorrência desta lei como padrão para passeios, eixos viários e vias públicas, bem como de outras disposições que se façam necessárias.

§2º – No prazo máximo de 54 (cinquenta e quatro) meses, contados a partir da data de publicação desta Lei, deverá ser elaborado e encaminhado projeto de lei destinado à regulamentação do estacionamento rotativo no Município, conforme

disposto no Art. 26º desta lei, sob a responsabilidade da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, em conjunto com a Secretaria de Governo.

§3º – No prazo máximo de 3 (três) meses, contados da data de publicação desta Lei, deverá ser elaborado e encaminhado o projeto de lei que regulamenta a operacionalização do transporte de cargas no município, conforme disposto no Art. 22º desta lei, sob responsabilidade da Secretaria de Obras e Viação, em conjunto com a Secretaria de Governo.

Parágrafo único. Após a criação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, a operacionalização do transporte de cargas fica sob sua responsabilidade.

§4º – No prazo máximo de 18 (dezoito) meses, contados da data de publicação desta Lei, deverá ser elaborado e encaminhado o projeto de lei que regulamenta a Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, conforme Art. 27º sob responsabilidade da Secretaria de Governo, em conjunto com a Secretaria de Administração.

§5º – No prazo máximo de 12 (doze) meses, a partir da publicação desta lei, deverá ser elaborado e encaminhado o projeto de lei que regulamenta o Estudo de Impacto de Trânsito (EIT/RIT) como um instrumento de política urbana, conforme disposto no Art. 28 desta lei, sob responsabilidade das Secretarias de Obras e Viação, Urbanismo e Meio Ambiente e Governo.

§6º – No prazo máximo de 10 (dez) meses, a partir da publicação desta lei, deverá ser elaborado e encaminhado o projeto de lei que regulamenta a política tarifária do transporte coletivo, conforme disposto no Art. 20º desta lei, sob responsabilidade das Secretarias de Finanças, Administração e Governo.

§7º – No prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses, a partir da data de publicação desta lei, deverá ser elaborado e encaminhado o decreto que regulamenta a estruturação, o modelo de organização e operação dos serviços de transporte coletivo e por vans no município, conforme disposto no Art. 21º desta lei, sob responsabilidade das Secretarias de Governo e Administração.

§8º – No prazo máximo de 5 (cinco) meses, a partir da publicação desta lei, deverá ser elaborado e encaminhado o projeto de lei que regulamenta a denominação oficial das vias referidas nos termos do Art. 9º desta lei.

§9º – Em um prazo de até 24 (vinte e quatro) meses a contar da data de publicação desta lei, fica o Poder Executivo Municipal deverá atualizar a Lei que institui o Plano de Cargos, Carreiras e Salários dos servidores públicos municipais, com a finalidade de adequar a estrutura administrativa à criação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, de acordo com o Art. 27º desta lei.

CAPÍTULO VII – DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES E SANÇÕES

Seção I – Das Infrações e Classificação do Grau de Infração

Art. 30º – Constitui infração administrativa toda ação ou omissão que viole as disposições desta Lei, seus regulamentos e normas complementares, especialmente aquelas relacionadas à segurança viária, à preservação da infraestrutura de mobilidade urbana e rural, à acessibilidade, à circulação viária e ao uso adequado do espaço público.

§1º – As infrações administrativas previstas nesta Lei aplicam-se a pessoas físicas ou jurídicas que, por ação ou omissão, comprometam o funcionamento adequado do sistema municipal de mobilidade.

§2º – As infrações previstas nesta Lei classificam-se em:

I – Leves.

II – Médias.

III – Graves.

IV – Gravíssimas.

§3º – A classificação da infração deverá considerar:

I – o grau de risco à segurança viária.

II – o prejuízo à mobilidade urbana e rural.

III – o impacto à acessibilidade e à circulação de pedestres.

IV – o dano causado à infraestrutura pública.

V – a reincidência do infrator.

§4º – Consideram-se infrações, bem como seus respectivos graus de gravidade, aquelas decorrentes do descumprimento das disposições desta Lei, sem prejuízo de definidas em regulamentação específica.

I – Infrações relativas ao sistema viário:

- a)** Executar obras, intervenções e modificações em vias públicas sem autorização do órgão municipal competente: grave.
- b)** Realizar abertura, alteração ou supressão de vias sem prévia elaboração e aprovação de Estudo de Impacto de Trânsito (EIT/RIT), quando exigido: grave.
- c)** Implantar empreendimentos ou atividades geradoras de tráfego sem a apresentação e aprovação dos estudos técnicos de impacto viário exigidos pela legislação municipal: gravíssima.
- d)** Danificar, remover, alterar ou encobrir dispositivos de sinalização viária, sem autorização do Poder Público: grave.
- e)** Danificar pavimentos, drenagens, pontes, passarelas ou demais elementos da infraestrutura viária municipal: grave.
- f)** Obstruir vias públicas ou comprometer a circulação segura de pedestres, ciclistas ou veículos: leve.

II – Infrações relativas à acessibilidade e passeios públicos:

- a)** Construir, reformar ou manter passeios públicos em desacordo com os padrões técnicos estabelecidos pela legislação municipal: grave.
- b)** Impedir ou dificultar o deslocamento de pedestres, especialmente pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida: grave.
- c)** Instalar equipamentos, mercadorias, mobiliário ou qualquer obstáculo na faixa livre do passeio, destinada à circulação de pedestres: grave.
- d)** Estacionar veículos motorizados em ciclofaixas, ciclovias ou áreas destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas: grave.
- e)** Danificar ou remover a sinalização ou infraestrutura do sistema cicloviário: grave.

- f)** Ocupar, obstruir ou utilizar irregularmente passeios públicos, ciclovias, ciclofaixas ou demais espaços destinados à circulação de pedestres e modos de transporte não motorizados: grave.
- g)** Deixar de construir, manter ou adequar os passeios públicos conforme os padrões técnicos de acessibilidade, segurança e dimensionamento definidos pelo município: médio.
- h)** Realizar intervenções que comprometam a drenagem das vias públicas ou causem danos à infraestrutura viária: grave.

III – Infrações relativas ao transporte coletivo:

- a)** Impedir ou dificultar o acesso aos pontos de parada ou abrigos de transporte coletivo: grave.
- b)** Danificar, remover ou vandalizar abrigos de transporte coletivo: gravíssima.

IV – Infrações relativas ao transporte escolar:

- a)** Operar serviço de transporte escolar em desacordo com as normas estabelecidas pelo município: grave.
- b)** Transportar estudantes em veículos sem condições adequadas de segurança: gravíssima.
- c)** Comprometer a segurança dos estudantes durante o embarque ou desembarque: gravíssima.

V – Infrações relativas ao transporte de cargas:

- a)** Realizar carga e descarga em desacordo com os horários estabelecidos pelo município: médio.
- b)** Estacionar veículos de carga em locais destinados exclusivamente a outras finalidades: médio.
- c)** Circular em vias ou zonas com restrição ao tráfego de veículos de carga sem autorização: grave.
- d)** Descumprir normas específicas para transporte de cargas especiais, perigosas ou superdimensionadas: gravíssima.

VI – Infrações relativas ao sistema de estacionamento rotativo:

- a) Estacionar veículo em vaga do sistema rotativo sem o devido pagamento da tarifa ou autorização: leve.
- b) Ultrapassar o tempo máximo permitido de permanência na vaga: médio.
- c) Estacionar fora das áreas demarcadas: médio.
- d) Utilizar indevidamente vagas destinadas a pessoas com deficiência, idosos ou motocicletas: grave.
- e) Fraudar ou adulterar meios de pagamento ou sistemas de controle do estacionamento rotativo: gravíssimo.

VII – Infrações relativas às estradas rurais:

- a) Provocar danos à infraestrutura viária municipal, incluindo pavimentação, drenagem, pontes, passarelas e estradas rurais, em razão de obras, intervenções ou uso inadequado do espaço público: grave.
- b) Depositar resíduos, materiais ou entulhos que prejudiquem a circulação ou a drenagem das vias: leve.

Seção II – Das Penalidades e Sanções Administrativas

Art. 31º – As infrações administrativas previstas nesta Lei sujeitarão o infrator, pessoa física ou jurídica, às seguintes penalidades e sanções administrativas, aplicáveis isolada ou cumulativamente, conforme a gravidade da infração, a extensão do dano causado e a reincidência:

I – Advertência.

II – Multa administrativa.

III – Obrigação de reparar ou recompor o dano causado à infraestrutura pública.

IV – Embargo ou paralisação da atividade ou obra irregular.

V – Suspensão temporária de autorização, permissão, licença ou credenciamento concedido pelo município.

VI – Cassação da autorização, permissão, licença ou credenciamento para o exercício da atividade.

VII – Apreensão de equipamentos, veículos ou materiais utilizados na prática da infração, quando cabível.

§1º – As penalidades de multa observarão a seguinte classificação conforme o grau da infração:

I – Infração leve:

- a) advertência;
- b) multa administrativa.

II – Infração média:

- a) advertência;
- b) multa administrativa;
- c) obrigação de reparar ou recompor o dano causado à infraestrutura pública, quando houver.

III – Infração grave:

- a) multa administrativa;
- b) obrigação de reparar ou recompor o dano causado à infraestrutura pública;
- c) embargo ou paralisação da atividade ou obra irregular;
- d) apreensão de equipamentos, veículos ou materiais utilizados na prática da infração, quando cabível.

IV – Infração gravíssima:

- a) multa administrativa;
- b) obrigação de reparar ou recompor o dano causado à infraestrutura pública;
- c) embargo ou paralisação da atividade ou obra irregular;
- d) suspensão temporária de autorização, permissão, licença ou credenciamento concedido pelo município;
- e) cassação da autorização, permissão, licença ou credenciamento para o exercício da atividade;
- f) apreensão de equipamentos, veículos ou materiais utilizados na prática da infração, quando cabível.

§2º – O valor das multas correspondentes a cada grau de infração será definido em regulamento próprio do Poder Executivo, podendo ser atualizado periodicamente, observados os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade.

§3º – Sempre que a infração resultar em dano à infraestrutura pública ou ao sistema municipal de mobilidade, o infrator ficará obrigado a promover a reparação integral do dano causado, sem prejuízo da aplicação das demais penalidades cabíveis.

§4º – Nos casos de reincidência, as penalidades poderão ser aplicadas em dobro, sem prejuízo da adoção de medidas administrativas adicionais previstas nesta Lei.

§5º – A aplicação das penalidades previstas nesta Lei não afasta a responsabilidade civil, administrativa ou penal do infrator, quando cabível, nos termos da legislação vigente.

§6º – O Poder Executivo regulamentará os procedimentos de fiscalização, autuação, defesa administrativa e aplicação das penalidades previstas nesta Lei.

§7º – A fiscalização do cumprimento das disposições desta Lei caberá à Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, órgão responsável pela gestão da mobilidade urbana, bem como a outros órgãos competentes designados pelo Poder Executivo.

§8º – Os recursos arrecadados com a aplicação de multas deverão ser destinados prioritariamente ao Fundo Municipal de Trânsito - FMT para o financiamento de ações de mobilidade urbana, segurança viária, acessibilidade e manutenção da infraestrutura viária municipal.

§9º – Nos casos em que a infração comprometer a segurança viária, a acessibilidade, a circulação ou a integridade da infraestrutura pública, o órgão municipal competente poderá determinar a interrupção imediata da atividade ou intervenção irregular, até que sejam sanadas as irregularidades verificadas.

CAPÍTULO VIII – DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Art. 33º – A participação popular constitui princípio fundamental da gestão democrática, instrumento indispensável na formulação, implementação, monitoramento e avaliação das políticas públicas municipais, assegurando transparência, legitimidade e controle social. Conforme apontado no Art. 5º desta lei.

§1º – O Poder Executivo deverá garantir mecanismos permanentes de participação da sociedade civil, promovendo ampla divulgação, acessibilidade e igualdade de condições para manifestação dos cidadãos, quando houver a realização da revisão do Plano de Mobilidade Campo - Cidade de Cerro Azul.

§2º – A participação social pode acontecer das seguintes formas:

I – Audiências Públicas com a finalidade de apresentar, debater e colher contribuições da população acerca do diagnóstico, levantamentos e propostas indicadas no plano:

- a)** Deverão ser convocadas com antecedência mínima de 15 dias, mediante ampla publicidade nos meios oficiais de comunicação da prefeitura de Cerro Azul.
- b)** Garantirão direito à manifestação dos munícipes.
- c)** Terão suas contribuições registradas em ata, assegurando transparência e publicidade dos resultados.

II – Consultas Populares através da coleta formal de opiniões, sugestões e posicionamentos da sociedade sobre temas específicos:

- a)** Serão estruturadas por meio de questionários, formulários ou outros instrumentos técnicos adequados.
- b)** As contribuições recebidas deverão ser sistematizadas e consideradas no diagnóstico e nas decisões a serem tomadas.
- c)** O resultado deverá ser consolidado em audiência pública e deverá ser divulgado nos sites oficiais da prefeitura.

III – Fica disposto que a prefeitura municipal deverá manter plataformas digitais como instrumento complementar de participação social, visando ampliar o alcance e facilitar o acesso da população aos processos participativos.

- a)** As plataformas deverão garantir a segurança da informação e transparência;
- b)** Permitirão o envio de sugestões, comentários e propostas;

CAPÍTULO IX – DO PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTOS

Art. 34º – O Plano de Ação e Investimentos (PAI), dispõe sobre o início e tempo de execução de cada ação estratégica, as estimativas dos custos de operação, as secretarias responsáveis, as metas e os indicadores de desempenho que serão executados nos próximos 10 anos, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana do município de Cerro Azul - PR.

§1º – O Plano encontra-se estruturado com base no panorama fiscal elaborado, bem como na capacidade de investimento identificada e destinada a cada eixo definido pelo Plano Diretor Municipal, devendo ser integrado aos instrumentos de planejamento orçamentário, especialmente ao Plano Plurianual (PPA), à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e à Lei Orçamentária Anual (LOA).

§2º – O Plano de Ação e Investimentos do Plano de Mobilidade Urbana poderá ser financiado por meio das seguintes fontes de recursos:

I – Recursos próprios do Município, oriundos do orçamento da Prefeitura Municipal.

II – Recursos provenientes de transferências estaduais e federais, inclusive por meio de convênios, contratos de repasse e programas governamentais.

III – Recursos advindos de Parcerias Público-Privadas, concessões e demais instrumentos de cooperação com a iniciativa privada, nos termos da legislação vigente.

IV – Recursos oriundos da arrecadação de multas, taxas e demais receitas vinculadas ao Fundo Municipal de Trânsito - FMT e a Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, com destinação prioritária ao financiamento das ações previstas no Plano de Mobilidade.

§3º – As revisões do Plano de Ações e Investimentos deverão ser realizadas na periodicidade de 5 (cinco) anos, sob responsabilidade da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT.

§4º - Instituir, regulamentar e operacionalizar o Fundo Municipal de Trânsito – FMT, destinado a captar, gerenciar e aplicar recursos voltados ao planejamento, implantação, manutenção e melhoria das ações, programas e projetos relacionados ao sistema de trânsito e mobilidade no âmbito do Município, observado o disposto no Art. 27º, parágrafos 5º, 6º, 7º e 8º, desta Lei.

Art. 35º - O Plano de Ação e Investimentos será detalhado por meio da Lei Complementar nº xx/2026, que institui o Plano de Ação e Investimentos do Plano de Mobilidade Campo - Cidade, o qual integra esta Lei como referência complementar.

CAPÍTULO X – DO MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DO PLANO DE MOBILIDADE CAMPO-CIDADE

Seção I - Do monitoramento e Avaliação

Art 36º – O monitoramento e avaliação das ações previstas por este plano deverá contemplar:

I – Todos os objetivos previstos nesta lei deverão ser incluídos como ações a serem executadas no curto (2 anos), médio (5 anos) e longo prazo (9 anos).

II – O monitoramento do cumprimento das ações previstas no Plano de Mobilidade Campo-Cidade deverá ser realizado e divulgado anualmente na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Cerro Azul por meio de relatório, contendo:

- a)** Análise do cumprimento das metas estabelecidas.
- b)** Identificação de eventuais desvios ou dificuldades de execução.
- c)** Recomendações técnicas para revisão ou atualização de programas e projetos.
- d)** Proposição de medidas corretivas ou complementares.

III – O monitoramento e a atualização periódica dos indicadores estabelecidos no Plano de Mobilidade Campo-Cidade serão de responsabilidade do órgão gestor competente, conforme disposto no Art. 2º, §2º, cabendo-lhe coletar, sistematizar, analisar e divulgar os dados pertinentes, propondo ajustes e medidas corretivas sempre que necessário para o alcance das metas previstas.

§1º – O monitoramento deverá ser realizado de forma contínua, mediante a atualização periódica da base de dados disponibilizada e a utilização dos indicadores previamente definidos no Plano de Ação e Investimentos e aqueles que venham a ser considerados pertinentes pelos órgãos competentes.

§2º – Os relatórios de avaliação deverão ser disponibilizados para consulta pública, garantindo-se a transparência administrativa e o controle social, nos termos da legislação vigente.

§3º – Após a criação da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT, as atribuições de monitoramento e fiscalização previstas neste artigo serão gradualmente transferidas a este, mediante ato normativo específico, assegurando-se a continuidade administrativa e a preservação das informações técnicas produzidas.

§4º - Fica a responsabilidade pelo monitoramento contínuo dos indicadores relacionados à situação dos sistemas de circulação de pedestres, de bicicletas, do transporte coletivo, do tráfego geral de veículos, de cargas, das áreas destinadas ao estacionamento e da infraestrutura relacionada à mobilidade urbana e rural e seus sistemas de controle de tráfego e poluição do ar da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - AMTT.

Seção II - Da Revisão do Plano de Mobilidade Campo-Cidade

Art 37º – As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Campo-Cidade deverão contemplar:

I – A análise da situação dos sistemas de circulação de pedestres, de bicicletas, do transporte coletivo, do tráfego geral de veículos, de cargas, das áreas destinadas ao estacionamento e da infraestrutura relacionada à mobilidade urbana e rural e seus sistemas de controle de tráfego.

II – O levantamento e análise dos polos geradores de viagem.

III – A aplicação e análise das Pesquisas de Origem e Destino e de Fluxo de veículos, pedestres e ciclistas.

IV – O acompanhamento dos indicadores de monitoramento do plano e de suas metas específicas.

V – A gestão democrática, com ampla discussão e participação da sociedade de forma geral.

Art 38º – As revisões do Plano de Mobilidade Campo-Cidade de Cerro Azul terão periodicidade de 10 (dez) anos.

CAPÍTULO XI – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art 39º – O Plano de Mobilidade Campo–Cidade de Cerro Azul passa a integrar o conjunto de instrumentos de planejamento e gestão urbana do Município, devendo orientar a formulação das políticas públicas relacionadas ao sistema viário, transporte, acessibilidade e mobilidade urbana e rural.

Art. 40º – O Poder Executivo Municipal poderá regulamentar esta Lei, no que couber, por meio de decreto, estabelecendo normas complementares necessárias à sua plena execução.

Art. 41º – As ações, programas, projetos e investimentos previstos no Plano de Mobilidade deverão ser compatibilizados com o Plano Diretor Municipal, o Plano Plurianual – PPA, a Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e a Lei Orçamentária Anual – LOA.

Art. 42º – O monitoramento da execução das ações estratégicas previstas neste Plano deverá ser realizado de forma contínua pelo Poder Executivo Municipal, com avaliação e divulgação anual nas páginas oficiais da Prefeitura Municipal, assegurando transparência, controle social e acompanhamento das metas estabelecidas.

Art. 43º – O Poder Executivo Municipal poderá firmar convênios, acordos de cooperação técnica, contratos e parcerias com órgãos públicos, instituições de ensino, entidades privadas e organismos nacionais ou internacionais, com a finalidade de viabilizar a implementação das ações previstas nesta Lei.

Art. 44º – Os casos omissos ou situações não previstas nesta Lei deverão ser analisados e regulamentados pelo Poder Executivo Municipal, observadas as legislações federal, estadual e municipal aplicáveis.

Art. 45º – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando Leis e demais disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Cerro Azul, gabinete do Senhor Prefeito, em xx de
xxxxxxxxx de 2026.

EDSON CORDEIRO DO NASCIMENTO

Prefeito Municipal

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DA 4ª FASE DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE CAMPO-CIDADE DO MUNICÍPIO DE CERRO AZUL, PR.
31/07/2026

Ao trigésimo primeiro dia do mês de julho de dois mil e vinte e seis, às 18 horas e 25 minutos, reuniram-se nas dependências do Polo UAB - Centro Comunitário de Cerro Azul Bernardo Von Muller Berneck, os munícipes, os membros do Grupo Específico de Elaboração do Plano de Mobilidade Campo-Cidade de Cerro Azul – PR, bem como a Comissão de Acompanhamento dos trabalhos a serem desenvolvidos. Estiveram presentes também, as Coordenadoras Técnicas do Plano de Mobilidade, as Geógrafas Isabella Sodré Cervejeiras Bertolini e Suelen Guadanhin, bem como as seguintes autoridades representando a Administração do Município, Adriana Chaves da Silva da Secretaria de Educação, André Andolfato da Secretaria de Administração, Maria Cecília Fernandes da Secretaria de Planejamento, Wender Graebin Moreira da Secretaria de Agricultura, Manuel S. dos Santos da Secretaria de Obras, Fabio Briatori da Controladoria Geral, João Roberto Lins da Secretaria de Planejamento, Fernando Von Der Osten Procurador Geral do Município, Icaro Alison Mangger e Guilherme Felipe Lissa Costa da Secretaria de Esportes e Alexandre Dantas Brighetti – Superintendente do Instituto de Previdência. Também esteve presente a servidora Fabiana de Moura e Costa – Coordenadora da Defesa Civil, o professor e repórter Nelson Lorenski, além da equipe técnica do Escritório / Laboratório de Planejamento Urbano e Regional – LabPlan, da Universidade Estadual de Ponta Grossa, composta pelos Geógrafos Dr. Marcio Jose Ornat, Judite Bueno de Camargo e Saras Resende Paula, a Historiadora Carolina Krzyzanoski dos Santos e os discentes Alex Moreira Striker (discente Bacharelado em Geografia), Bruno Miguel de Paula (discente Tecnólogo em Mineração), Daniel de Meira Moura Neto (discente Bacharelado em Geografia) e Dante Noah de Moura (discente Bacharelado em Geografia). A presente Audiência possui como pautas, **1) Informes; 2) Relatar sobre o Parecer da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná referente aos produtos do Plano de Mobilidade Campo-Cidade de Cerro Azul, Paraná; 3) A aprovação da Minuta do Projeto de Lei do Estudo de Impacto de Trânsito; 4) A aprovação para envio de documentação à Câmara Municipal.** Dando início aos trabalhos, o Mestre de Cerimônia Prof. Marcio Jose Ornat, saudou os presentes e agradeceu a presença dos mesmos, dando sequência às solenidades da Audiência, repassou informes acerca das tramitações do Plano Diretor Participativo e do Plano de Mobilidade Campo-Cidade de Cerro Azul, Paraná. Em seguida, Marcio Ornat apresentou a metodologia da presente Audiência, composta pelos seguintes momentos: votação da metodologia da audiência; apresentação do parecer da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná acerca do Plano de Mobilidade Campo-Cidade de Cerro Azul, Paraná; apresentação e votação da Minuta do Projeto de Lei do Estudo de Impacto de Trânsito (EIT); e informes e votação sobre o envio de documentação à Câmara Municipal. Em regime de **VOTAÇÃO**, a metodologia da Audiência, foi **APROVADA** por **UNANIMIDADE**. Continuando, Marcio Jose Ornat passou a palavra para as Coordenadoras Isabella Sodré Cervejeiras Bertolini (Geógrafa) e Suelen Guadanhin (Geógrafa), que iniciaram apresentação do conteúdo da 2ª Audiência Pública da 4ª Fase do Plano de Mobilidade Campo-Cidade de Cerro Azul, PR. A apresentação indicou as sugestões realizadas pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná, bem como as respostas técnicas e as adequações realizadas pela equipe do LabPlan, no decorrer da apresentação foi solicitado pelo Procurador Geral do Município, Fernando Von Der Osten, a alteração no §2º, Capítulo V, onde se lê: “legislação específica e Decreto”, leia-se: “legislação específica e ou Decreto”. Após algumas dúvidas terem sido sanadas deu-se

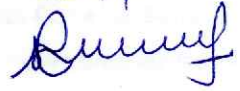
TEMO AULSION MARCH

$\sqrt{B}$

mm!

44 continuação à pauta. Foi exposto acerca da Minuta de Projeto de Lei do Estudo de Impacto de Trânsito (EIT), estruturada
 45 da seguinte forma: Título I – Das Disposições Gerais; Título II – Dos Empreendimentos Sujeitos a EIT; Título III – Das
 46 Normas e Procedimentos para Elaboração do EIT; Título IV – Do Procedimento Administrativo; Título V – Das
 47 Responsabilidades; Título VI – Das Infrações e Penalidades; Título VII – Das Disposições Finais. Após as explicações e
 48 esclarecimentos de dúvidas, foi submetido à votação. Em regime de **VOTAÇÃO**, a Minuta do Projeto de Lei do Estudo de
 49 Impacto de Trânsito (EIT) foi **APROVADA** por **UNANIMIDADE**. Na sequência foi apresentado a documentação a ser
 50 enviada para a Câmara Municipal são elas: Relatório da I Fase – Mobilização; Relatório da II Fase - Análise Temática
 51 Integrada; Relatório III Fase – Diretrizes e Propostas; Relatório 01 IV Fase – Plano de Ação e Investimentos; Relatório 02
 52 IV Fase – Institucionalização do Plano de Mobilidade; Minuta do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade Campo - Cidade
 53 de Cerro Azul; Minuta do Plano de Ação e Investimentos; Minuta de Projeto de Lei do Estudo de Impacto de Trânsito
 54 (EIT). Em seguida, após discussões, foi submetido à votação. Em regime de **VOTAÇÃO**, o envio de documentação à
 55 Câmara Municipal foi **APROVADO** por **UNANIMIDADE**. Após aprovadas todas as pautas a serem tratadas nesta
 56 Audiência, passamos para a leitura e aprovação da Ata. Assim, após a leitura, eu, Carolina Krzyzanoski dos Santos, a
 57 submeto para aprovação popular. Em regime de **VOTAÇÃO**, a Ata da presente reunião foi **APROVADA**, por
 58 **UNANIMIDADE**. Não havendo mais assuntos a tratar, encerramos a presente Reunião, às 19 horas e 10 minutos, e
 59 agradecemos a presença de todos. Eu, Carolina Krzyzanoski dos Santos, lavrei a presente ata que após lida e aprovada vai
 60 por todos assinada.

Carlos D. ~~francisco~~ 
 Carol 
 Dm m
 Juba 


 Duelen 
 mka 
 Bruno 
 Julio Brito 
 Thomas 
 Manoel S. dos Santos 
 Nelson 
 Ieno Mussa Moraes 



2ª Audiência Pública da 4ª Fase do Plano de
Mobilidade Campo-Cidade Cerro Azul - PR
Lista de Presença
31/07/2026



Escritório / Laboratório de
Planejamento Urbano
e Regional
UEPG

Nome Completo	Secretaria / Órgão	Whatsapp	Email	Assinatura
ROSEMARY RAAB ROCHA		(41) 996836610	EDUCAÇÃO MERI @GMAIL	
Adriana Chaves de Jesus	Educação	(41) 984486485	adriannachaves@gmail.com	
Isobello S. C. Bertolini	UEPG	43.999694034	ISC.BERTOLINI@UEPG.BR	Isobello
SUELEN GUADANHIN	UEPG	42 999595589	SUELEN.GUADANHIN@UEPG.BR	Suelen
Manoel S. dos Santos	Sec Obras	43:99912-0643		Manoel S dos Santos
FABIO BRATARI	CONTROLE ADORIA	41 998380574	FABIOBRATARI10@GMAIL.COM	Fábio Bratari
João Roberto Lima	Sec. Planejamento	41 991659223	Sec João Roberto Lima @ gmail	
Thomaz K. Blum	Diretoria Viução	41 998207723	ThomazKBlum@ig.com.br	Thomaz K. Blum
Daniel de Jesus Moraes Neto	UEPG	42 99126-0393	24000603@UEPG.BR	
Guilherme Miguel de Paula	UEPG	42-99149-9751	240005394@uepg.br	



2ª Audiência Pública da 4ª Fase do Plano de
Mobilidade Campo-Cidade Cerro Azul - PR
Lista de Presença
31/07/2026



Escritório / Laboratório de
Planejamento Urbano
e Regional
UEPG

Nome Completo	Secretaria / Órgão	Whatsapp	Email	Assinatura
Wender Marcondes	Sec. Agricultura	42 997166058	wender.marcondes@cerroazul.pr.gov.br	
Edson de Moura e Costa	Defesa Civil - Campo do	41. 98785-0578	edsoncosta@cerroazul.pr.gov.br	
Maria Cecília Fernandes	Sec. Planejamento	41. 99568-4321	marcialia.pmrca@gmail.com	
André Wendolfe	Sec. administração	41 99527 9609	ANDRE.WENDOLFE@HOTMAIL.COM	
Justite Bueno de Camargo	UEPG	42 99979 0021	justite.bcamargo@uepg.br	
Nelson Lorenzini	Rádios Com. Nova Europa	41-99681-0831	NLORENZINI@VOL.COM.BR	
Guilherme Felipe Lima Costa	ESPORTE / PODER PÚBLICO	41 99557 7578	sera@desportecerroazul@gmail.com	
ICARO AUSSON MANGEN	ESPORTE / PODER PÚBLICO	41 99760383	ICAROMANGEN@GMAIL.COM	
FERNANDO VON DER OSTEN	PROCURADORIA - Geral do Município	41 98495-0393	fernando-osten@gmail.com	
Alexandre Danilo Brighetti	Instituto de Previdência	41.99905.2728	BRIGHETTI198@GMAIL.COM	



**2ª Audiência Pública da 4ª Fase do Plano de
Mobilidade Campo-Cidade Cerro Azul - PR
Lista de Presença
31/07/2026**



Escritório / Laboratório de
Planejamento Urbano
e Regional
UEPG

[illegible]