



ESTUDOS TÉCNICOS PRELIMINARES – ETP

Contratação de Pessoa Jurídica para Elaboração Plano de Mobilidade Urbana.

1. UNIDADE REQUISITANTE

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Engenharia

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133, inciso I, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso I do art. 4º

2.1. Introdução e Objeto

A Administração Municipal de Santa Helena - PR identifica a necessidade de dispor de um instrumento técnico atualizado para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana, capaz de orientar o crescimento ordenado do município e promover maior eficiência na circulação de pessoas e bens.

O atual cenário de expansão urbana, aliado às transformações na ocupação do território, demanda diretrizes técnicas que promovam a integração entre os diferentes modos de deslocamento, garantindo acessibilidade, segurança viária, fluidez do trânsito e qualidade dos espaços públicos destinados à circulação.

A necessidade da contratação visa suprir a ausência do Plano de Mobilidade Urbana, instrumento essencial para orientar as ações de curto, médio e longo prazo relacionadas à infraestrutura viária, mobilidade ativa, acessibilidade universal, transporte coletivo, circulação de veículos e integração entre a Sede Urbana (1.268,26 ha) e os Distritos e localidades (Sub-Sede São Francisco, São Clemente, Esquina Céu Azul, Vila Celeste, Moreninha, São Miguel, São Roque e Santa Terezinha), assegurando isonomia na qualidade da infraestrutura urbana em todo o território municipal.

O presente documento tem por finalidade justificar a contratação de empresa especializada para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) do Município de Santa Helena/PR, instrumento indispensável ao planejamento urbano sustentável e ao cumprimento da legislação vigente, permitindo que o Município disponha de diretrizes técnicas para qualificar a mobilidade, promover a acessibilidade universal, aumentar a segurança viária e orientar futuros investimentos em infraestrutura urbana.

2.2. Justificativa Específica do Objeto – Plano de Mobilidade Urbana (PMU) e Acessibilidade:

O Município de Santa Helena está em constante desenvolvimento. A ausência de um planejamento estratégico formalizado no setor pode comprometer a fluidez do tráfego e a segurança de pedestres e ciclistas no futuro. A primazia cultural do transporte individual, mesmo em pequena escala, exige ordenamento para prevenir problemas urbanos de maior impacto.

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é um imperativo legal, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), sendo uma ação exigida pelo Plano Diretor Municipal (Lei Municipal nº 3.294/2025). O PMU deve integrar o Plano Diretor e contemplar os seguintes princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, definidos pela Lei nº 12.587/2012:

“Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- 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 urbano;*
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- 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; e*
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.*

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes 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 - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;*
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e*
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.*
- VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)*

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;*
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;*
- 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 nas cidades; e*
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.”*

Os benefícios diretos do PMU, mesmo em um município de menor porte, incluem a Priorização e Expansão Segura de Modos Não Motorizados, como ciclovias e calçadas, incentivando modos de transporte mais ativos e saudáveis. Além disso, garante a Melhoria da Acessibilidade Universal para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, assegurando o direito de ir e vir a todos. O planejamento também contribui para a otimização da circulação e do uso do espaço público, garantindo que o crescimento futuro da cidade seja ordenado e seguro.

2.3. Síntese e Conclusão

A contratação para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana constitui investimento estratégico para o desenvolvimento sustentável do Município de Santa Helena.





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

O PMU permitirá ao Município estabelecer diretrizes técnicas para orientar o crescimento urbano, melhorar a acessibilidade, aumentar a segurança dos deslocamentos, incentivar modos de transporte mais sustentáveis e promover maior eficiência na utilização da infraestrutura existente.

Além de atender às determinações da Lei Federal nº 12.587/2012 e às diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor Municipal, o Plano servirá como instrumento de apoio à tomada de decisões da Administração Pública, subsidiando futuros projetos, obras e políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana.

Dessa forma, a contratação mostra-se plenamente justificada pelo interesse público, contribuindo para a construção de uma cidade mais acessível, segura, organizada e preparada para seu desenvolvimento futuro.

2.4. Caracterização do Município de Santa Helena

2.4.1 Perímetros Urbanos

A Lei Municipal nº 3.297 de 17 de abril de 2025 (vide anexo) regulamentou os perímetros urbanos da Sede Urbana e demais localidades, sendo esses divididos como:

- a) Perímetro Urbano da Sede Municipal de Santa Helena – Área total de 1.268,26 ha;
- b) Perímetro Urbano Sub-Sede São Francisco - Área total de 312,72 ha;
- c) Perímetro Urbano São Clemente - Área total de 139,31 ha;
- d) Perímetro Urbano Esquina Céu Azul - Área total de 45,16 ha;
- e) Perímetro Urbano Vila Celeste - Área total de 75,62 ha;
- f) Perímetro Urbano Moreninha - Área total de 59,86 ha;
- g) Perímetro Urbano São Miguel - Área total de 16,82 ha;
- h) Perímetro Urbano de São Roque - Área total de 109,44 ha;
- i) Perímetro Urbano Santa Terezinha – 17,41ha;

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana deverá abranger todos os perímetros urbanos do Município de Santa Helena, totalizando **2.044,60 hectares**, conforme estabelecido pela Lei Municipal nº 3.297/2025, de forma a garantir um planejamento integrado da mobilidade urbana em toda a área urbanizada do Município, contemplando as particularidades da sede e dos distritos.

3. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133, inciso II, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso IX do art. 4º

PPA - Lei 3.374/2025 de 16/12/2025;

LDO – Lei 3.329 de 17/07/2025, alterada pela lei 3.367/2025 de 01/12/2025;

LOA – Lei 3.373/2025 de 15/12/2025;

Lei Federal nº 13.089/2015;

Lei Federal nº 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana;

Lei Municipal nº 3.924/2025 – Plano Diretor Municipal;

Lei Municipal nº 3.297/2027 – Perímetros Urbanos do Município de Santa Helena;

PCA – Memorando nº 6240/2025

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133, inciso III, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso II do art. 4º

4.1. Os serviços serão prestados por empresa especializada no ramo, devidamente regulamentada e autorizada pelos órgãos competentes, em conformidade com a legislação vigente e padrões de sustentabilidade exigidos nesse instrumento e no termo de referência.

4.2. O **julgamento por técnica e preço** terá por fundamento legal o regramento disposto nos Artigos 36, 37 e 38 da Lei Federal nº 14.133/2021.

4.3. A prestação dos serviços a ser contratada não gera vínculo empregatício entre os empregados





da Contratada e a Administração Pública, vedando-se qualquer relação entre estes que caracterize pessoalidade e subordinação direta, devendo, inclusive, tal menção constar no Termo de Referência e no Edital.

4.4. O objeto deverá ser entregue conforme orientado e especificado no ANEXO II - Caderno de orientações para elaboração do PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

4.5. Da modalidade de licitação “CONCORRÊNCIA”

4.5.1.1. A **Modalidade da Licitação** sugerida é a CONCORRÊNCIA, em razão da natureza dos serviços apresentar um entrelaçamento característico entre os conceitos técnicos da engenharia rodoviária, conceitos econômico-financeiros, conceitos contábeis, estatísticos, os princípios jurídicos, os conceitos socioambientais relacionados a implantação das obras que serão realizadas posteriormente.

4.5.1.2. O **Critério de Julgamento da Licitação** sugerido é o **TÉCNICA E PREÇO**, obedecendo a ordem prevista no artigo 33, § 2º, da Lei Federal n.º 14.133/2021.

4.5.1.3. Para análise e julgamento das propostas, o **mérito técnico terá peso de 70%** (setenta por cento), **o mérito preço terá peso equivalente a 30%** (trinta por cento), na nota total atribuída aos participantes.

4.6. Regime de Execução do Contrato surgido é o de **EMPREITADA POR PREÇO GLOBAL**.

4.7. A Forma de Execução da Licitação sugerido é a ELETRÔNICA.

4.8. O Modo de Disputa da Licitação deverá ser o FECHADO, em razão da sugestão para adoção do critério de julgamento de Técnica e Preço.

4.8.1. Conforme prevê o Art. 17 da Lei Nº 14.133/21:

Art. 17. O processo de licitação observará as seguintes fases, em sequência:

I - preparatória;

II - de divulgação do edital de licitação;

III - de apresentação de propostas e lances, quando for o caso;

IV - de julgamento;

V - de habilitação;

VI - recursal;

VII - de homologação.

4.8.2. Quanto ao modo de disputa de licitação, serão adotados os procedimentos previstos no Artigo 4º e 23º do Decreto Municipal nº 97/2023:

Art. 4º Na fase interna, a Administração elaborará os atos e expedirá os documentos necessários para a caracterização do objeto a ser licitado e definição dos parâmetros do certame, tais como:

IV - Justificativa, quando for o caso, para:

a) a fixação dos fatores de ponderação na avaliação das propostas técnicas e de preço, quando escolhido o critério de julgamento por técnica e preço;

[...]

Art. 23. No modo de disputa fechado, as propostas apresentadas pelos licitantes serão sigilosas até a data e hora designadas para sua divulgação.

§1º A utilização isolada do modo de disputa fechado será vedada quando adotados os critérios de julgamento de menor preço ou de maior desconto.

§2º No caso de licitação presencial, as propostas deverão ser apresentadas em envelopes lacrados, abertos em sessão pública e ordenadas conforme critério de vantagem.

4.8.3. Quanto ao critério de julgamento “Técnica e Preço”, a licitação obedecerá o disposto nos Artigos 32º e 45º do Decreto Municipal nº 97/2023:

Art. 32. O critério de julgamento pela melhor combinação de técnica e preço será utilizado





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

quando estudo técnico preliminar demonstrar que a avaliação e a ponderação da qualidade técnica das propostas que superarem os requisitos mínimos estabelecidos no edital forem relevantes aos fins pretendidos pela Administração nas licitações para contratação de:

I - Serviços técnicos especializados de natureza predominantemente intelectual, caso em que o critério de julgamento de técnica e preço deverá ser preferencialmente empregado;

[...]

IV - Obras e serviços especiais de engenharia;

V - Objetos que admitam soluções específicas e alternativas e variações de execução, com repercussões significativas e concretamente mensuráveis sobre sua qualidade, produtividade, rendimento e durabilidade, quando essas soluções e variações puderem ser adotadas à livre escolha dos licitantes, conforme critérios objetivamente definidos no edital de licitação.

Parágrafo único. Ressalvados os casos de inexigibilidade de licitação, na licitação para contratação dos serviços técnicos especializados de natureza predominantemente intelectual, previstos nas alíneas “a”, “d” e “h” do inciso XVIII do caput do art. 6º da Lei Federal nº 14.133/2021, cujo valor estimado da contratação seja superior a R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais), o julgamento será por melhor técnica; ou técnica e preço, na proporção de 70% (setenta por cento) de valoração da proposta técnica.

[...]

Art. 45. Caso ocorra a inversão de fases prevista no § 1.º do art. 17 da Lei Federal n.º 14.133/2021:

I - Os licitantes apresentarão simultaneamente os documentos de habilitação e as propostas;

II - Serão verificados os documentos de habilitação de todos os licitantes; e

III - Serão julgadas apenas as propostas dos licitantes habilitados.

4.9. Nas Propostas Técnicas apresentadas, com intuito de garantir a qualidade dos serviços, a Qualificação Técnica das Licitantes será avaliada mediante o exame dos documentos e informações apresentados para a atribuição de Nota, nos termos previstos no Termo de Referência.

4.10. A contratada deverá executar os serviços de **forma semi presencial**, compatibilizando as atividades remotas com aquelas que, por sua natureza, demandam atuação presencial.

4.10.1. É condição obrigatória que as etapas de diagnóstico, levantamentos de campo, inventário da infraestrutura de mobilidade, contagens de tráfego, pesquisas necessárias e demais atividades técnicas que dependam de coleta de dados *in loco* sejam realizadas presencialmente, garantindo a confiabilidade das informações utilizadas na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

4.11. Após a homologação da licitação, sendo realizada a contratação, será firmado Termo de Contrato ou emitido instrumento equivalente, no qual a Contratada se vincula à sua proposta e às previsões contidas no edital e seus anexos.

4.12. O modelo de execução do contrato está atrelado na execução de ações e atividades que serão relacionadas em Relatório de Atividades, o qual deverá ser apresentado mensalmente, contendo a relação de todas as atividades e ações realizadas pela equipe alocada no período de referência, bem como aquelas programadas para a equipe de apoio, contemplando informações que permitam à fiscalização a avaliação da produtividade, consoante organização e disposição metodológica apresentada no Termo de Referência.

4.13. Os recursos orçamentários destinados à ação serão do orçamento da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Engenharia, ação 2121, referência 613

4.14. O recebimento provisório do material será feito pelo Fiscal de Contrato, devidamente designados.

4.15. Qualquer problema relacionado à execução contratual deverá ser imediatamente notificada a contratada pelos fiscais do contrato para as providências cabíveis.

4.16. Eventuais intercorrências e ações de contorno estão elencadas no Anexo I - Análise de Riscos.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

Lei Federal nº 14.133, inciso V, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso III do art. 4º

5.1. Descrição da Necessidade e Problema a Resolver:

O Município de Santa Helena – PR não possui atualmente um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), instrumento essencial para o planejamento e a gestão dos deslocamentos de pessoas e bens no território municipal.

A ausência do PMU impede o atendimento às disposições da Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de dificultar o planejamento integrado da circulação viária, da acessibilidade universal, da mobilidade ativa, da segurança no trânsito e da integração entre os diferentes modos de transporte.

A inexistência desse instrumento de planejamento também limita a definição de prioridades para investimentos públicos em infraestrutura viária e dificulta a implementação de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano sustentável, comprometendo a organização do sistema viário e a qualidade dos deslocamentos da população.

5.2. Prospecção de Cenários e Alternativas Possíveis:

Foram analisados três cenários para a satisfação da necessidade administrativa:

Cenário A: Execução Direta por Servidores Municipais: O Município não dispõe de equipe técnica multidisciplinar com profissionais especializados em mobilidade urbana, engenharia de transportes, engenharia de tráfego, planejamento urbano, geoprocessamento e pesquisas de mobilidade, tampouco possui disponibilidade operacional para realizar os levantamentos de campo, diagnósticos, estudos técnicos e demais atividades necessárias à elaboração do Plano.

Além disso, a execução demanda metodologias específicas, softwares especializados, participação social estruturada e experiência comprovada na elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, tornando essa alternativa tecnicamente inviável.

Cenário B: Acordos de Cooperação Técnica (Universidades/Órgãos Estaduais): Foi considerada a possibilidade de celebração de acordos de cooperação técnica com universidades, instituições de pesquisa ou órgãos públicos.

Embora essas instituições possam contribuir com estudos acadêmicos ou apoio técnico pontual, normalmente não assumem a responsabilidade integral pela elaboração do Plano, pelo cumprimento dos prazos contratuais, pela emissão das respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica (ARTs) nem pela entrega de todos os produtos exigidos pela legislação e pelo Termo de Referência.

Assim, essa alternativa atenderia apenas parcialmente às necessidades da Administração.

Cenário C: Contratação de Empresa Especializada (Solução Escolhida): Verificou-se a existência, no mercado, de empresas especializadas na elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, possuindo equipes multidisciplinares, experiência comprovada e capacidade técnica para desenvolver todas as etapas do trabalho, desde os levantamentos de campo e diagnósticos até a elaboração das propostas, planos de ação e instrumentos de gestão previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Essa alternativa proporciona maior segurança técnica e jurídica, garantindo a entrega de produtos compatíveis com as exigências legais e com as necessidades do Município.

5.3. Justificativa Técnica da Escolha da Solução

A contratação de empresa privada tecnicamente apta é a solução mais vantajosa por:

1. Multidisciplinaridade: Capacidade de reunir profissionais de diferentes áreas que o município não possui.





2. Tecnologia: Uso de ferramentas de geoprocessamento e contagem de tráfego para diagnósticos precisos.

3. Segurança Jurídica: Garantia de que o plano estará em conformidade com as exigências do TCE-PR e legislações federais (Lei 12.587/12 e Estatuto da Cidade).

5.4. Identificação das Soluções no Mercado

O mercado para esses serviços é consolidado e diversificado:

- Empresas de Engenharia Consultiva: Focadas no PlanMob, atuam com pesquisas de origem/destino e hierarquização viária.
- Consultorias de planejamento urbano e regional.
- Consultorias em geoprocessamento e sistemas de informações geográficas (SIG), aplicados ao planejamento urbano.

5.5. Critérios de Julgamento Sugeridos

Considerando que são serviços de natureza predominantemente intelectual, a análise de mercado aponta para a licitação do tipo Técnica e Preço.

- Técnica (Peso 70%): Valorização da experiência da equipe e atestados de capacidade técnica em planos similares.
- Preço (Peso 30%): Garantia da proposta mais exequível para a administração.

Identifica-se que a solução de mercado que melhor atende o Município de Santa Helena é a contratação por lote único de empresas especializadas. Dada a inexistência de corpo técnico interno qualificado, essa via assegura a entrega de um planejamento estratégico.

6. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES E VALORES PARA A CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133, inciso IV, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso V do art. 4º
Lei Federal nº 14.133, inciso VI, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso VI do art. 4º

Os valores foram definidos através de orçamento solicitado pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Engenharia.

ITEM	CATMAT/ CATSER	UNID.	QTD.	ESPECIFICAÇÃO	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
1	86 (Aprox.)	Serviço	1	Desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, nas áreas urbanas do Município de Santa Helena, que totalizam 2.044,60ha, devendo abranger diversos modos de transporte, sendo pedestres, ciclistas, transporte público e transporte individual motorizado, integrando todos esse modos de maneira eficiente e sustentável, promovendo a mobilidade urbana de forma segura e acessível para toda a população.	115.000,00	115.000,00

6.1. Os perímetros urbanos que deverão ser contemplados na execução do serviço descrito no item 1 totalizam 2.044,60 ha e estão devidamente caracterizados nos anexos da Lei Municipal nº 3.297 de 17 de abril de 2025.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Lei Federal nº 14.133, inciso VII, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso IV do art. 4º





7.1. O Plano de Mobilidade Urbana de Santa Helena/PR deverá seguir o seguinte escopo:

- a) Etapa 1: Metodologia, Cronograma e Mobilização Inicial;
- b) Etapa 2: Diagnóstico e Prognóstico (incluindo pesquisas e levantamentos);
- c) Etapa 3: Diretrizes e Propostas para o Plano de Mobilidade Urbana;
- d) Etapa 4: Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana

7.2. Para elaboração dos planos o contratado poderá utilizar a base de dados existente no Município de Santa Helena.

7.3. Audiência Pública

Serão realizadas, no mínimo, **quatro audiências públicas** destinadas ao processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, observando os princípios da gestão democrática e da participação social previstos na Lei Federal nº 12.587/2012.

As audiências abordarão etapas e temas específicos do processo de elaboração do plano, conforme segue:

- **1ª Audiência Pública – Mobilização da Comunidade:** apresentação da proposta de elaboração do plano, sensibilização da população e incentivo à participação social;
- **2ª Audiência Pública – Diagnóstico e Prognóstico:** apresentação e discussão dos levantamentos técnicos, bem como das perspectivas futuras identificadas para o município;
- **3ª Audiência Pública – Definição de Diretrizes e Propostas:** debate e construção participativa das diretrizes, objetivos e propostas que integrarão o plano;
- **4ª Audiência Pública – Conclusão do Plano:** apresentação da versão consolidada do plano e coleta de contribuições finais da comunidade.

7.4. Elaboração da Minuta de Projeto de Lei do Plano e do Relatório Final do Trabalho

Nesta etapa serão incorporadas as observações feitas na audiência, inseridas as adequações necessárias, elaborada a Minuta de Lei instituindo o Plano de Mobilidade Urbana e preparado o Relatório Final do Trabalho.

7.4.1. O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado em compatibilidade com o Plano Diretor Municipal e com as demais normas urbanísticas vigentes, observando os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Federal nº 12.587/2012

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133, inciso VIII, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso VII do art. 4º

8.1. Considerando a natureza do objeto a ser contratado, destaca-se que se trata de objeto indivisível, cuja execução exige unidade técnica, metodológica e operacional. O parcelamento do objeto comprometeria a coerência, a compatibilidade entre as etapas do projeto e a responsabilidade técnica pela sua elaboração, podendo resultar em prejuízos à qualidade, à funcionalidade e à efetividade da solução a ser contratada. Assim, por razões de ordem técnica e para resguardar o interesse público, a contratação deverá ocorrer de forma integral, sendo vedado o fracionamento do objeto.

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

Lei Federal nº 14.133, inciso IX, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso X do art. 4º

O objetivo da contratação é elaborar o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Helena, estabelecendo diretrizes, programas, ações e investimentos capazes de promover um sistema de deslocamentos mais eficiente, seguro, inclusivo e sustentável.





Por meio do planejamento integrado da mobilidade urbana, pretende-se organizar a circulação de pessoas e bens, priorizando os modos de transporte não motorizados, promovendo a acessibilidade universal, qualificando a infraestrutura destinada aos pedestres e ciclistas, aprimorando a segurança viária e orientando o desenvolvimento futuro da malha urbana de forma compatível com o Plano Diretor Municipal.

A elaboração do Plano permitirá ao Município identificar os principais problemas relacionados à mobilidade, estabelecer prioridades de intervenção e definir estratégias de curto, médio e longo prazo para o aperfeiçoamento da infraestrutura viária e dos sistemas de deslocamento, contribuindo para a melhoria da fluidez do trânsito, da segurança dos usuários das vias públicas e da qualidade de vida da população.

Além do atendimento às exigências da Lei Federal nº 12.587/2012, o Plano de Mobilidade Urbana constituirá importante instrumento de planejamento e gestão pública, subsidiando futuras decisões administrativas, projetos de engenharia, investimentos em infraestrutura e políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano sustentável.

Espera-se, como resultados da contratação, a melhoria da acessibilidade, a promoção da mobilidade ativa, a redução dos conflitos entre os diferentes modos de transporte, o fortalecimento da integração entre a sede municipal e os distritos, a otimização da utilização dos recursos públicos destinados à infraestrutura urbana e a disponibilização de um instrumento técnico capaz de orientar o crescimento ordenado do Município.

Considerando as exigências específicas relacionadas ao objeto deste Estudo Técnico Preliminar, a elaboração do Plano deverá observar integralmente as orientações constantes do **Anexo II – Caderno de Orientações para Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana**, elaborado com base nas diretrizes e recomendações dos órgãos competentes, devendo ser respeitados o conteúdo mínimo, a metodologia, o formato e os produtos técnicos nele estabelecidos.

10. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO

Lei Federal nº 14.133, inciso X, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso XI do art. 4º

Para esta finalidade a equipe técnica entende que há necessidade da criação de uma comissão intersetorial, com membros da Secretaria de Planejamento Urbano e Engenharia, Secretaria de Meio Ambiente e Secretaria de Transportes, para acompanhamento e fiscalização do Plano.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Lei Federal nº 14.133, inciso XI, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso VIII do art. 4º

A equipe declara que não há contratação correlata para essa finalidade, especificamente no que diz respeito a necessidade de aquisição de materiais similares por outras Secretarias.

12. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS, INCLUÍDOS REQUISITOS DE BAIXO CONSUMO DE ENERGIA E DE OUTROS RECURSOS, BEM COMO LOGÍSTICA REVERSA PARA DESFAZIMENTO E RECICLAGEM DE BENS E REFUGOS, QUANDO APLICÁVEL

Lei Federal nº 14.133, inciso XII, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso XII do art. 4º

Não se aplica.

13. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA

Lei Federal nº 14.133, inciso XIII, § 1º do artigo 18 e Decreto Municipal nº 95/2023, inciso XIII do art. 4º

Diante de todo o exposto, declaramos a viabilidade da Contratação, nos termos dispostos no





ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA
Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

presente Estudo Técnico Preliminar – ETP.

Santa Helena/PR, 08 de junho de 2026.

Declaro que participei ativamente de todas as etapas este Estudo Técnico preliminar - ETP,

Sandy Melara Baú

Chefe de Divisão de Apoio Administrativo, Orçamento e Fiscalização.

Ciente e de acordo,

Eduardo Daniel Demenighi

Secretário Municipal de Planejamento Urbano e Engenharia

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 20/07/2026 14:49 -03:00 -03
PARA CONFERENCIA DO SEU CONTEUDO ACESSAR: <https://c.ipm.com.br/pfa1a6a35ec5f5>





ANEXO I
Análise de riscos

Risco 1	Risco	Atraso na contratação e no início da execução dos serviços		
	Probabilidade	Média	Impacto	Alto
	Danos			
	1. Atraso na elaboração e entrega do Plano de Mobilidade Urbana; 2. Comprometimento do cumprimento das exigências legais (Lei nº 12.587/2012 e Plano Diretor Municipal); 3. Postergamento do acesso a recursos e programas vinculados à existência do Plano de Mobilidade Urbana.			
	Ações preventivas		Responsável	Prazo
	Planejamento prévio da contratação, com elaboração detalhada do ETP, TR e cronograma		Área demandante	Fase de planejamento
	Definição clara do escopo, prazos e produtos esperados		Área demandante	Fase de planejamento
	Ações de mitigação ou contingência		Responsável	Prazo
	Acompanhamento contínuo do processo licitatório e dos prazos administrativos		Comissão de contratação	Durante a contratação
	Ajustes no cronograma, quando tecnicamente justificáveis		Comissão de contratação	Durante a contratação
Risco 2	Risco	Contratação de empresa sem capacidade técnica adequada para execução do serviço		
	Probabilidade	Baixa	Impacto	Alto
	Danos			
	1. Elaboração de plano incompleto ou em desacordo com a legislação vigente; 2. Necessidade de retrabalho ou até rescisão contratual; 3. Risco de não aprovação técnica pelos órgãos de controle.			
	Ações preventivas		Responsável	Prazo
	Exigência de atestados de capacidade técnica compatíveis com o objeto		Área demandante	Fase de licitação
	Definição de critérios técnicos claros no edital (Técnica e Preço)		Área demandante	Fase de licitação
	Ações de mitigação ou contingência		Responsável	Prazo
	Fiscalização técnica rigorosa dos produtos entregues em cada etapa		Fiscal de contrato	Durante a execução
	Aplicação das sanções contratuais previstas em edital		Gestor de contrato	Durante a execução
Risco 3	Risco	Descumprimento de prazos contratuais ou entrega parcial dos produtos		
	Probabilidade	Média	Impacto	Alto
	Danos			
	1. Atraso na consolidação e aprovação do Plano; 2. Prejuízo ao planejamento urbano municipal; 3. Necessidade de prorrogação contratual.			
	Ações preventivas		Responsável	Prazo





ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

Definição de cronograma físico-financeiro detalhado	Área demandante	Fase contratual
Previsão contratual de entregas por etapas	Área demandante	Fase contratual
Ações de mitigação ou contingência	Responsável	Prazo
Notificação formal da contratada em caso de atrasos	Fiscal de contrato	Durante a execução
Aplicação de penalidades previstas no contrato	Gestor de contrato	Durante a execução

Risco 4	Risco	Inadequação técnica do Plano às realidades locais e aos perímetros urbanos do município		
	Probabilidade	Baixa	Impacto	Médio
	Danos			
	1. Propostas desconectadas da realidade urbana de Santa Helena; 2. Baixa efetividade do Plano após sua aprovação; 3. Necessidade de revisões futuras não planejadas.			
	Ações preventivas	Responsável	Prazo	
	Disponibilização de dados e informações locais à contratada	Área demandante	Início da execução	
	Participação das secretarias envolvidas no acompanhamento técnico	Comissão intersetorial	Durante a execução	
	Ações de mitigação ou contingência	Responsável	Prazo	
	Solicitação de ajustes técnicos nos produtos apresentados	Fiscal de contrato	Durante a execução	
	Validação dos produtos por meio de audiência pública	Administração Municipal	Fase final	





ANEXO II - Caderno de orientações para elaboração do PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Conforme orientação da NOTA TÉCNICA Nº 27/2024 - CGF/TCEPR e CAOPMAHU/MPPR do TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ Coordenadoria Geral de Fiscalização.

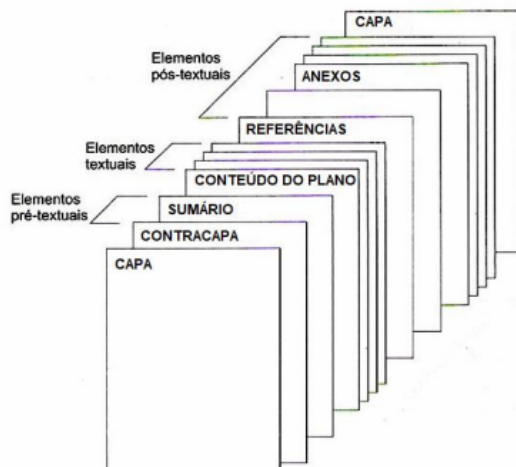
Este Caderno foi formulado conforme as diretrizes apresentadas nos seguintes documentos:

- BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob: metodologia simplificada para elaboração de planos de mobilidade urbana em municípios com até 100 mil habitantes**. Brasília: Ministério das Cidades, 2019;
- CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA DO PARANÁ (CREA-PR). **Mobilidade urbana: diretrizes técnicas e orientações profissionais**. Curitiba: CREA-PR, 2024;
- BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2015.

2 ESTRUTURA DO PLANO MUNICIPAL

O Plano deverá ser um documento elaborado de acordo com as normas estabelecidas pela ABNT referentes a estilo e formatação de trabalhos técnicos e acadêmicos como demonstra a Figura 1.

FIGURA 1 – MODELO DO DOCUMENTO CONTENDO O PLANO DE MOBILIDADE URBANA



Conforme a Figura 1, a Capa deve conter o título “Plano de Mobilidade Urbana Municipal”, o nome do município e a data de elaboração. São opcionais a inclusão da logomarca institucional e o endereço da Prefeitura Municipal.

Na contracapa deverá ser apresentado, além do título do Plano de Mobilidade Urbana Municipal, a data de elaboração do Plano, os nomes, os correspondentes títulos profissionais e os números do registro profissional nos Conselhos de Classe da equipe técnica responsável pela sua elaboração.

A contracapa deverá ser elaborada em uma página única, preferencialmente.

O responsável técnico pela elaboração do Plano deverá ser um profissional com habilitação específica para tanto, conforme as atribuições designadas por seu Conselho de Classe (arquiteto e urbanista, engenheiro civil, engenheiro de transportes e engenheiro urbanista, de acordo com as atribuições profissionais previstas pela Lei nº 5.194/66 e Resolução nº 218/73 do Conselho Federal





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000

Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

de Engenharia e Agronomia, bem como pela Lei nº 12.378/2010 e Resolução nº 21/2012 do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil). Profissionais de outras formações poderão integrar a equipe técnica.

Deve(m) ser incluído(s) o(s) contato(s) do(s) responsável(eis) técnico(s) (endereço, telefone e e-mail).

No Sumário deve ser efetuada a relação sequencial dos itens e subitens, com a correspondente paginação. É opcional a inclusão de Lista de Figuras, Lista de Mapas e/ou Lista de Tabelas, em complementação ao Sumário.

As tabelas deverão ser elaboradas em tamanho compatível com a página do documento, evitando a quebra de apresentação.

As figuras, mapas e tabelas devem ter numeração sequencial específica, com identificação de conteúdo e título correspondente, aliados à sua indicação no texto.

Todos os textos, figuras, tabelas e mapas inseridos ou adaptados devem ser referenciados.

Deverá ser incluída nos Anexos (ver item 7) a ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), devidamente assinada e quitada, do responsável técnico e comprovantes profissionais similares para os demais integrantes da equipe.

No Quadro 1 estão apresentados todos os elementos do documento (plano) que são obrigatórios e os itens detalhados do conteúdo do Plano de Mobilidade.

QUADRO 1 – ESTRUTURA DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

ELEMENTOS EXTERNOS		Capa		Obrigatório
		Contracapa		Obrigatório
ELEMENTOS INTERNOS	ELEMENTOS PRÉ-TEXTUAIS	Lista de Figuras		Opcional
		Lista de tabelas e/ou quadros		Opcional
		Lista de abreviaturas e siglas		Opcional
		Lista de símbolos		Opcional
		Sumário		Obrigatório
	ELEMENTOS TEXTUAIS OU CONTEÚDO DO PLANO	Introdução	Histórico do Município	Obrigatório
			Importância	
			Objetivo(s)	
		Diagnóstico da Mobilidade	Caracterização territorial	Obrigatório
			Perfil socioeconômico	
			Sistema viário	
			Mobilidade ativa	
			Transporte Público	
			Transporte de cargas	
			Polos geradores de viagens	
			Segurança viária	
			Acessibilidade universal	
			Impactos ambientais	
		Prognóstico e Cenários	Cenário tendencial (manutenção das condições atuais)	Obrigatório
			Cenário estruturado (intervenções pontuais)	
			Cenário desejável (priorização ativa e transporte coletivo)	
		Diretrizes e estratégias	O Plano deverá estabelecer diretrizes estruturantes: Prioridade ao pedestre; Prioridade ao ciclista; Segurança viária como princípio estruturante; Integração urbano-rural; Mobilidade como indutora do desenvolvimento;	Obrigatório





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000

Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

			Sustentabilidade ambiental; Gestão democrática.	
		Metas e indicadores	As metas deverão ser: Quantificáveis; Temporalizadas; Monitoráveis.	Obrigatório
		Plano de ações estratégicas: As ações deverão ser organizadas por eixos.	Eixo 1 – Mobilidade Ativa: Plano Municipal de Calçadas; Rede cicloviária estruturante; Travessias elevadas; Sinalização humanizada.	Obrigatório
			Eixo 2 – Sistema Viário: Reestruturação de fluxos; Redesenho de cruzamentos; Áreas de tráfego calmo.	
			Eixo 3 – Transporte Público: Qualificação do transporte escolar; Avaliação de viabilidade de transporte coletivo urbano.	
			Eixo 4 – Segurança Viária: Plano Municipal de Segurança no Trânsito; Educação permanente.	
			Eixo 5 – Gestão e Tecnologia: Georreferenciamento do sistema viário; Sistema de controle e fiscalização; Banco de dados integrado.	
		Programa de investimentos	Estimativa de custos por ação	
			Priorização por impacto social	
			Classificação por prazo	
			Identificação de fontes de financiamento	
ELEMENTOS PÓS-TEXTUAIS	Referências	Obrigatório		
	Anexos	Opcional		

Não poderão ser incluídas a logomarca e a razão empresarial correspondente da contratada, seja na capa ou nas demais páginas do documento, por se tratar de um documento oficial da Prefeitura Municipal.

3 CONTEÚDO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

O conteúdo mínimo que deverá constar no Plano de Mobilidade Urbana é descrito no Artigo 24 da Lei nº 12.587/2012, conforme mostrado a seguir:

“Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; ([Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000

Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.”

Visto que no município de Santa Helena não há sistema de transporte público coletivo (limitando-se apenas a transporte escolar), o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no planejamento da infraestrutura destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta.

Para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, devem ser apresentados todos os itens abaixo discriminados de forma detalhada e propositiva.

3.1 INTRODUÇÃO DO PLANO

Na Introdução do plano deve ser descrito o histórico da mobilidade do município, importância e objetivos do Plano Municipal Mobilidade Urbana, com o detalhamento que sugere os itens a seguir.

3.1.1 Histórico da Mobilidade Urbana do Município

Relatar quando se deu o início da organização do sistema viário e da mobilidade no município, suas características iniciais e sua evolução até a atualidade.

O resgate histórico deverá ser realizado por meio de bibliografias, acervo fotográfico, relatos institucionais, registros administrativos, instrumentos legais relacionados ao sistema viário e à mobilidade urbana, planos diretores anteriores, legislações municipais pertinentes (marcos legais da mobilidade e do trânsito), dados de intervenções já executadas, evolução da malha viária, implantação de pavimentação, sinalização, transporte escolar, transporte coletivo (quando houver), ciclovias, calçadas e demais infraestruturas relacionadas.

Deverão ser analisadas as transformações ocorridas no padrão de deslocamento da população, o crescimento da frota de veículos, a expansão urbana e seus impactos na circulação.

Por se tratar de conteúdo complementar ao diagnóstico técnico principal, é opcional incluir aspectos históricos da evolução socioeconômica do município, bem como eventuais registros fotográficos que demonstrem a transformação do sistema viário e das formas de deslocamento ao longo do tempo.

3.1.2 Importância da Mobilidade Urbana para o Município

Descrever a relevância da mobilidade urbana para o desenvolvimento municipal, considerando o acesso da população aos serviços públicos, equipamentos urbanos, áreas comerciais, polos geradores de viagens, zonas rurais e demais centralidades.

Deverá ser evidenciada a necessidade de planejamento estruturado da mobilidade urbana, tanto na sede quanto nos distritos, quando existentes, destacando os benefícios decorrentes da implantação de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, tais como: Melhoria da acessibilidade e inclusão social; Redução de acidentes de trânsito; Organização do sistema viário; Incentivo aos modos ativos de deslocamento; Melhoria da qualidade ambiental; Redução de congestionamentos e conflitos viários; Promoção do desenvolvimento econômico local; Integração entre mobilidade e ordenamento territorial.

3.1.3 Objetivos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Apresentar a definição do objetivo geral e a descrição dos objetivos específicos esperados com a elaboração e implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana no Município.

Entre os objetivos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana estão: Definir diretrizes para o planejamento, organização e gestão da mobilidade urbana no município; Estruturar o sistema viário de forma integrada ao Plano Diretor e ao uso e ocupação do solo; Priorizar os modos de transporte não motorizados e o transporte coletivo, quando existente ou viável; Promover acessibilidade universal e inclusão social nos deslocamentos urbanos; Estabelecer estratégias para melhoria da segurança viária; Reduzir impactos ambientais decorrentes do sistema de transportes; Organizar o transporte de cargas e serviços; Implantar mecanismos de monitoramento e avaliação permanente da mobilidade





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

urbana; Integrar e envolver a população no processo de planejamento e gestão da mobilidade.

3.2 DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE

O diagnóstico deverá ser técnico, georreferenciado e analítico, incluindo:

3.2.1. Caracterização Territorial: a caracterização territorial deverá abranger:

- a) Evolução urbana;
- b) Estrutura fundiárias;
- c) Zoneamento vigente;
- d) Expansão urbana previsa.

3.2.2. Perfil Socioeconômico: Para traçar o perfil socioeconômico do Município de Santa Helena, deverão ser considerados os seguintes indicadores:

- a) Distribuição populacional;
- b) Faixas etárias;
- c) Padrões de deslocamento;
- d) Motivos de viagem.

3.2.3. Sistema viário: Levantamento das condições atuais dentro do Município referente a:

- a) Hierarquização funcional;
- b) Capacidade viária;
- c) Condições de pavimentação;
- d) Pontos críticos de conflito;

3.2.4. Mobilidade ativa: Levantamento das condições atuais dentro do Município referente a:

- a) Condição das calçadas;
- b) Conectividade para pedestres;
- c) Travessias;
- d) Ciclovias existentes;
- e) Potencial cicloviário.

3.2.5 Transporte Público:

- a) Modal existente;
- b) Transporte escolar;
- c) Transporte rural;
- d) Transporte por aplicativo;
- e) Táxi e fretamento.

3.2.6 Transporte de Cargas:

- a) Rotas predominantes;
- b) Conflitos urbanos;
- c) Áreas de carga e descarga.

3.2.7 Polos Geradores de Viagens:

- a) Escolas;
- b) Equipamentos de saúde;
- c) Área central;
- d) Balneário;
- e) Equipamentos esportivos e turísticos.

3.2.8 Segurança Viária:

- a) Estatísticas de acidentes;
- b) Pontos críticos;
- c) Conflitos pedestre-veículo;
- d) Áreas escolares.

3.2.9 Acessibilidade Universal:

- a) Avaliação de conformidade com normas técnicas;
- b) Barreiras arquitetônicas;
- c) Inclusão de pessoas com deficiência.





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

3.2.10 Impactos Ambientais:

- a) Emissões veiculares;
- b) Poluição sonora;
- c) Relação mobilidade-drenagem;
- d) Arborização viária.

3.3. PROGNÓSTICO E CENÁRIOS

A Etapa de Prognóstico deverá consolidar a análise prospectiva do sistema de mobilidade urbana do Município, a partir dos dados levantados no diagnóstico, projetando tendências e avaliando alternativas de intervenção para o horizonte mínimo de 10 (dez) anos.

O objetivo desta etapa é subsidiar a tomada de decisão estratégica, permitindo a comparação entre diferentes modelos de organização da mobilidade e seus impactos sociais, econômicos, territoriais e ambientais.

3.3.1 Projeções e Bases Técnicas

O prognóstico deverá considerar, no mínimo:

- a) Projeções populacionais oficiais (IBGE ou estimativas municipais);
- b) Tendência de crescimento da frota de veículos;
- c) Expansão urbana prevista no Plano Diretor;
- d) Implantação de novos loteamentos;
- e) Instalação de polos geradores de viagens;
- f) Crescimento da demanda por transporte escolar e rural;
- g) Indicadores de acidentes e segurança viária.

Deverão ser utilizadas metodologias de projeção de demanda, podendo incluir:

- a) Modelos simplificados de geração e atração de viagens;
- b) Estimativas de crescimento da taxa de motorização;
- c) Simulações de carregamento viário em pontos críticos;
- d) Análise de capacidade e nível de serviço das vias estruturais.
- e) As hipóteses adotadas deverão ser explicitadas tecnicamente.

3.3.2 Construção de Cenários Prospectivos

Deverão ser elaborados, no mínimo, três cenários comparativos:

I – Cenário Tendencial (Inercial)

Considera a manutenção das condições atuais, com intervenções mínimas e crescimento orgânico da cidade.

Deverá avaliar:

- a) Impacto do aumento da frota sobre a malha viária;
- b) Potencial agravamento de conflitos viários;
- c) Crescimento de acidentes;
- d) Pressão sobre estacionamentos;
- e) Impactos ambientais decorrentes do aumento da motorização.

Este cenário servirá como referência de comparação para demonstrar os riscos da ausência de planejamento estruturado.

II – Cenário Estruturado (Intervenções Pontuais)

Considera a implementação de melhorias graduais e setoriais, tais como:

- a) Requalificação de vias críticas;
- b) Implantação pontual de ciclovias;
- c) Melhoria de sinalização;
- d) Reorganização de fluxos viários;
- e) Criação de rotas escolares seguras.

Deverá ser avaliado:

- a) Redução estimada de conflitos viários;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000

Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- b) Melhoria do nível de serviço em eixos estruturais;
- c) Redução parcial de acidentes;
- d) Impacto financeiro das intervenções.
- e) Este cenário representa um modelo de avanço incremental.

III – Cenário Sustentável (Estruturante)

Considera a priorização dos modos ativos e da mobilidade sustentável, incluindo:

- a) Rede cicloviária estruturante conectada;
- b) Programa municipal de calçadas acessíveis;
- c) Áreas de tráfego calmo;
- d) Reorganização hierárquica do sistema viário;
- e) Estratégias de incentivo à mobilidade ativa;
- f) Avaliação de viabilidade de transporte coletivo urbano (quando aplicável).

Deverá avaliar:

- a) Redução projetada de acidentes;
- b) Diminuição da dependência do transporte individual;
- c) Redução de emissões e impactos ambientais;
- d) Aumento da acessibilidade e inclusão social;
- e) Relação custo-benefício das intervenções estruturantes.

3.3.3 Análise Comparativa dos Cenários

Ao final, deverá ser apresentada análise comparativa contendo:

- a) Custos estimados;
- b) Impacto social;
- c) Impacto ambiental;
- d) Eficiência operacional;
- e) Sustentabilidade financeira;
- f) Viabilidade institucional.

Deverá ser indicado, de forma técnica e fundamentada, o cenário recomendado como base para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

3.3.4 Justificativa Técnica da Alternativa Escolhida

A escolha do cenário base deverá:

- a) Estar alinhada às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012);
- b) Ser compatível com o Plano Diretor Municipal;
- c) Considerar a capacidade financeira do Município;
- d) Demonstrar viabilidade de captação de recursos externos;
- e) Evidenciar benefícios mensuráveis à população.

3.4. DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS

Deverá consolidar o conjunto de diretrizes estruturantes que orientarão a formulação das ações, metas e investimentos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano Diretor Municipal e as características territoriais, socioeconômicas e ambientais do Município.

As diretrizes deverão expressar princípios normativos e estratégicos que fundamentem a reorganização do sistema de mobilidade para o horizonte de planejamento estabelecido.

3.4.1 Prioridade ao Pedestre

O Plano deverá estabelecer o pedestre como elemento central do sistema de mobilidade urbana, reconhecendo o deslocamento a pé como o modo mais universal e democrático de transporte.

Deverão ser previstas estratégias para:

- a) Implantação e requalificação de calçadas acessíveis, contínuas e padronizadas;
- b) Eliminação de barreiras arquitetônicas;
- c) Adequação às normas técnicas de acessibilidade;
- d) Implantação de travessias seguras, elevadas ou sinalizadas;
- e) Redução de conflitos em áreas escolares e centralidades;
- f) Criação de zonas de tráfego calmo.





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

A infraestrutura para pedestres deverá ser tratada como prioridade de investimento e não como elemento complementar do sistema viário.

3.4.2 Prioridade ao Ciclista

A mobilidade por bicicleta deverá ser reconhecida como alternativa eficiente, sustentável e economicamente viável, especialmente em municípios de médio e pequeno porte.

O Plano deverá prever:

- a) Estruturação de rede cicloviária integrada e conectada;
- b) Implantação de ciclovias, ciclofaixas ou rotas compartilhadas, conforme hierarquização viária;
- c) Instalação de bicicletários em equipamentos públicos e áreas comerciais;
- d) Integração com rotas escolares;
- e) Campanhas de incentivo à mobilidade ativa.

A definição da rede cicloviária deverá considerar topografia, polos geradores de viagens e potencial de demanda.

3.4.3 Segurança Viária como Princípio Estruturante

A segurança viária deverá constituir eixo transversal do Plano, orientando todas as intervenções propostas.

- a) Deverão ser adotadas estratégias baseadas em:
- b) Redução da velocidade operacional em áreas urbanas;
- c) Requalificação de cruzamentos críticos;
- d) Implantação de dispositivos moderadores de tráfego;
- e) Sinalização horizontal e vertical adequada;
- f) Iluminação pública eficiente em áreas de circulação;
- g) Educação permanente para o trânsito.

As intervenções deverão priorizar a proteção dos usuários mais vulneráveis: pedestres, ciclistas, idosos, crianças e pessoas com deficiência.

3.4.4 Integração Urbano-Rural

Considerando a relevância das áreas rurais para o Município, o Plano deverá contemplar a integração funcional entre sede urbana e distritos, bem como áreas produtivas.

- a) Deverão ser previstas diretrizes para:
- b) Organização do transporte rural e escolar;
- c) Manutenção e qualificação de vias vicinais;
- d) Segurança em acessos rodoviários;
- e) Integração logística da produção local;
- f) Redução de conflitos entre tráfego agrícola e tráfego urbano.

A mobilidade deverá ser tratada como sistema territorial integrado, e não restrito ao perímetro urbano consolidado.

3.4.5 Mobilidade como Indutora do Desenvolvimento

O Plano deverá reconhecer a mobilidade urbana como instrumento estratégico de desenvolvimento econômico e ordenamento territorial.

- a) Deverá ser assegurada:
- b) Compatibilização entre sistema viário e zoneamento;
- c) Qualificação da área central e de eixos comerciais;
- d) Organização de estacionamentos;
- e) Apoio à atividade turística e comercial;
- f) Planejamento da mobilidade em novos loteamentos.

A infraestrutura de mobilidade deverá contribuir para valorização urbana, dinamização econômica e fortalecimento das centralidades.

3.4.6 Sustentabilidade Ambiental

As diretrizes deverão incorporar princípios de sustentabilidade, visando:

- a) Redução de emissões atmosféricas;
- b) Incentivo aos modos não motorizados;
- c) Integração da mobilidade com arborização urbana;
- d) Mitigação de ilhas de calor;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- e) Compatibilização com drenagem urbana;
- f) Redução da poluição sonora.

As soluções propostas deverão considerar eficiência energética e adaptação às mudanças climáticas.

3.4.7 Gestão Democrática e Participação Social

O Plano deverá assegurar gestão participativa e controle social, garantindo:

- a) Realização de audiências públicas;
- b) Oficinas temáticas;
- c) Consulta pública;
- d) Transparência dos dados e estudos técnicos;
- e) Envolvimento do Poder Legislativo.

Deverão ser previstos mecanismos de monitoramento contínuo e revisão periódica do Plano, com participação da sociedade.

3.5. METAS, INDICADORES E SISTEMA DE MONITORAMENTO

deverá estabelecer o conjunto de metas e indicadores que orientarão a implementação, o acompanhamento e a avaliação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana ao longo do horizonte de planejamento (mínimo de 10 anos).

As metas deverão estar diretamente vinculadas às diretrizes e ações estratégicas definidas nas etapas anteriores, assegurando coerência técnica e viabilidade institucional.

3.5.1 Características das Metas

As metas deverão ser:

- a) Quantificáveis – expressas em valores numéricos, percentuais, extensão territorial ou índices;
- b) Temporalizadas – distribuídas em curto (1–4 anos), médio (5–8 anos) e longo prazo (9–10 anos);
- c) Monitoráveis – associadas a indicadores objetivos, passíveis de medição periódica;
- d) Realistas e exequíveis – compatíveis com a capacidade financeira e administrativa do Município;
- e) Compatíveis com o Plano Diretor e demais políticas setoriais.

Cada meta deverá conter:

- a) Descrição clara;
- b) Valor base (situação atual);
- c) Valor pretendido;
- d) Prazo de cumprimento;
- e) Indicador associado;
- f) Órgão responsável;
- g) Estimativa preliminar de investimento (quando aplicável).

3.5.2 Estruturação dos Indicadores

Os indicadores deverão permitir avaliação contínua da efetividade do Plano e deverão abranger, no mínimo, os seguintes eixos:

I – Mobilidade Ativa:

- a) Percentual de vias com calçadas acessíveis;
- b) Extensão de rede cicloviária implantada (km);
- c) Número de travessias requalificadas;
- d) Percentual de escolas atendidas por rotas seguras.

II – Segurança Viária:

- a) Número absoluto de acidentes por ano;
- b) Taxa de acidentes por 10.000 habitantes;
- c) Número de acidentes com vítimas fatais;
- d) Redução percentual de ocorrências em pontos críticos.

III – Sistema Viário:

- a) Percentual de vias com sinalização adequada;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- b) Índice de pavimentação da malha urbana;
- c) Nível de serviço em eixos estruturais.

IV – Sustentabilidade

- a) Estimativa de redução de emissões veiculares;
- b) Percentual de deslocamentos não motorizados;
- c) Índice de áreas com tráfego calmo.

V – Gestão e Governança

- a) Percentual de ações executadas dentro do prazo;
- b) Percentual de execução orçamentária do Plano;
- c) Número de reuniões de monitoramento realizadas.

3.5.3 Exemplos de Metas Estruturadas

Em vez de metas genéricas, deverão ser formuladas metas estruturadas, como por exemplo:

- Implantar 8 km de rede cicloviária estruturante até o 8º ano de vigência do Plano;
- Requalificar 60% das calçadas do eixo central até o 5º ano;
- Reduzir em 30% o número de acidentes com vítimas em 10 anos;
- Implantar rotas escolares seguras em 100% das escolas urbanas até o 6º ano;
- Implantar zonas de tráfego calmo em todas as áreas escolares até o 4º ano.

3.5.4 Sistema de Monitoramento e Avaliação

Deverá ser instituído sistema permanente de monitoramento, contendo:

- a) Banco de dados georreferenciado;
- b) Atualização anual dos indicadores;
- c) Relatório anual de acompanhamento;
- d) Revisão intermediária a cada 4 anos;
- e) Publicação dos resultados para controle social.

O sistema deverá definir:

- a) Órgão responsável pelo monitoramento;
- b) Periodicidade de coleta de dados;
- c) Fontes oficiais de informação;
- d) Metodologia de cálculo dos indicadores.

3.5.5 Revisão e Ajustes das Metas

As metas poderão ser revisadas mediante justificativa técnica, especialmente em caso de:

- a) Alterações significativas no crescimento urbano;
- b) Mudanças legislativas;
- c) Restrição orçamentária relevante;
- d) Captação extraordinária de recursos externos.

A revisão deverá ser precedida de análise técnica e participação social.

3.6. PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICAS

A Etapa 6 deverá consolidar o conjunto de intervenções necessárias para implementação das diretrizes e alcance das metas estabelecidas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

As ações deverão ser organizadas por eixos temáticos, estruturadas de forma integrada, com definição de escopo, prioridade, estimativa preliminar de custos, órgão responsável e horizonte de execução.

O Plano de Ações deverá contemplar intervenções físicas, medidas normativas, instrumentos de gestão e ações educativas.

Eixo 1 – Mobilidade Ativa

Este eixo deverá priorizar os modos não motorizados, reconhecendo o deslocamento a pé e por bicicleta como estruturantes do sistema de mobilidade urbana.

E1.1 Plano Municipal de Calçadas

- a) Levantamento técnico das condições atuais;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- b) Padronização de dimensões, materiais e acessibilidade;
- c) Definição de responsabilidades (poder público e particulares);
- d) Cronograma de requalificação por áreas prioritárias;
- e) Adequação às normas de acessibilidade.

E1.2 Rede Ciclovária Estruturante

- a) Definição de traçado integrado e conectado;
- b) Implantação de ciclovias, ciclofaixas ou rotas compartilhadas conforme hierarquia viária;
- c) Implantação de bicicletários em equipamentos públicos;
- d) Integração com polos geradores de viagens.

E1.3 Travessias Seguras

- a) Implantação de travessias elevadas;
- b) Redução de raios de curvatura em cruzamentos;
- c) Priorização de áreas escolares e centralidades.

E1.4 Sinalização Humanizada

- a) Sinalização horizontal e vertical voltada à proteção do pedestre;
- b) Implantação de zonas 30;
- c) Placas educativas e de orientação ciclovária.

Eixo 2 – Sistema Viário

Este eixo deverá reorganizar a circulação urbana, promovendo eficiência operacional e segurança.

E2.1 Reestruturação de Fluxos

- a) Revisão da hierarquização viária;
- b) Implantação de sentidos únicos (quando necessário);
- c) Redistribuição de fluxos para redução de conflitos.

E2.2 Redesenho de Cruzamentos

- a) Adequação geométrica;
- b) Implantação de rotatórias;
- c) Redução de áreas de conflito;
- d) Melhoria de visibilidade e sinalização.

E2.3 Áreas de Tráfego Calmo

- a) Implantação de zonas de baixa velocidade;
- b) Dispositivos moderadores (lombadas, estreitamentos, chicanes);
- c) Priorização de áreas residenciais e escolares.

Eixo 3 – Transporte Público e Coletivo

Este eixo deverá avaliar e qualificar o transporte coletivo existente ou potencial.

E3.1 Qualificação do Transporte Escolar

- a) Mapeamento de rotas;
- b) Avaliação de tempos de deslocamento;
- c) Condições de segurança viária nas rotas;
- d) Adequação de pontos de embarque e desembarque.

E3.2 Avaliação de Viabilidade de Transporte Coletivo Urbano

- a) Estudo técnico de demanda;
- b) Avaliação de custo operacional;
- c) Definição de modelo de prestação (concessão, permissão ou gestão direta);
- d) Análise de sustentabilidade financeira.

Eixo 4 – Segurança Viária

Este eixo deverá estruturar política municipal permanente de prevenção de acidentes.

E4.1 Plano Municipal de Segurança no Trânsito

- a) Identificação e tratamento de pontos críticos;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- b) Estratégia de redução progressiva de acidentes;
- c) Integração com órgãos de fiscalização.

E4.2 Educação Permanente para o Trânsito

- a) Campanhas educativas;
- b) Parcerias com escolas;
- c) Programas de conscientização para motoristas e ciclistas;
- d) Ações durante datas estratégicas (Semana Nacional do Trânsito).

Eixo 5 – Gestão, Governança e Tecnologia

Este eixo deverá garantir sustentabilidade administrativa do Plano.

E5.1 Georreferenciamento do Sistema Viário

- a) Base cartográfica digital atualizada;
- b) Cadastro técnico de vias, calçadas e sinalização;
- c) Integração com sistema de planejamento urbano.

E5.2 Sistema de Controle e Fiscalização

- a) Instrumentos normativos;
- b) Estrutura de fiscalização municipal;
- c) Regulamentação de estacionamento e carga/descarga.

E5.3 Banco de Dados Integrado

- a) Consolidação de dados de acidentes;
- b) Monitoramento de indicadores;
- c) Plataforma digital de acompanhamento.

3.7. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

Deverá estruturar o planejamento financeiro do Plano, assegurando viabilidade de execução.

O Programa de Investimentos deverá conter:

3.7.1 Estimativa de Custos

- a) Estimativa preliminar por ação;
- b) Classificação por tipo de despesa (obra, serviço, equipamento);
- c) Metodologia de cálculo utilizada;
- d) Atualização monetária estimada.

3.7.2 Priorização das Ações

As ações deverão ser priorizadas com base em critérios técnicos, tais como:

- a) Impacto social;
- b) Redução de acidentes;
- c) Número de beneficiários;
- d) Custo-benefício;
- e) Urgência;
- f) Compatibilidade com expansão urbana.

Poderá ser utilizada matriz multicritério para hierarquização.

3.7.3 Classificação Temporal

As ações deverão ser organizadas em:

- Curto prazo (1–4 anos);
- Médio prazo (5–8 anos);
- Longo prazo (9–10 anos).

3.7.4 Fontes de Financiamento

Deverão ser identificadas possíveis fontes, tais como:

- a) Orçamento municipal;
- b) Transferências voluntárias estaduais e federais;
- c) Programas vinculados ao Novo PAC;
- d) Financiamentos via instituições públicas;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000

Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- e) Convênios;
- f) Emendas parlamentares.

3.7.5 Compatibilidade Orçamentária

O Programa deverá demonstrar:

- a) Compatibilidade com o PPA;
- b) Compatibilidade com a LDO;
- c) Compatibilidade com a LOA;
- d) Sustentabilidade financeira das ações propostas.

4. GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

A descrição do processo de gestão da mobilidade urbana permite visualizar o conjunto de procedimentos administrativos, técnicos e operacionais adotados pela Prefeitura Municipal para planejar, organizar, implantar, monitorar e fiscalizar o sistema de mobilidade no território municipal, devendo esse processo contar com o apoio e participação da sociedade local.

A gestão da mobilidade urbana deve ser contínua e integrada às demais políticas públicas, especialmente planejamento urbano, trânsito, obras, transporte escolar, desenvolvimento econômico e meio ambiente.

4.1. Legislação Específica

Sem prejuízo dos fundamentos legais previstos na Constituição da República, na Constituição do Estado do Paraná, na Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), no Código de Trânsito Brasileiro e na legislação urbanística federal e estadual, recomenda-se que o Município estabeleça tratamento normativo específico para disciplinar a gestão da mobilidade urbana.

Nesse contexto, mostra-se indispensável a harmonização do Plano Municipal de Mobilidade Urbana com:

- a) O Plano Diretor Municipal;
- b) A Lei de Uso e Ocupação do Solo;
- c) A legislação que define a estrutura e hierarquização do sistema viário;
- d) O Código de Obras e Posturas;
- e) Normas relacionadas à acessibilidade;
- f) Regulamentações de transporte escolar, transporte coletivo e transporte individual.

O planejamento da mobilidade urbana também constitui condição essencial para que o Município exerça adequadamente suas competências quanto:

- a) À regulamentação da circulação viária;
- b) À implantação e manutenção da sinalização;
- c) À fiscalização de trânsito;
- d) À organização de estacionamentos;
- e) À regulamentação de carga e descarga;
- f) À definição de áreas de tráfego calmo;
- g) À intervenção em rotas escolares;
- h) À articulação com concessionárias de energia elétrica, telecomunicações e saneamento, quando intervenções impactarem o sistema viário.

4.2 Estrutura Técnico-Operacional

A gestão da mobilidade urbana deverá ser realizada de forma contínua pela estrutura administrativa responsável pelo planejamento urbano e trânsito, conforme organização interna do Município.

A estrutura técnico-operacional deverá abranger, no mínimo, as seguintes atividades:

- a) Planejamento e atualização periódica do PMMU;
- b) Monitoramento de indicadores de mobilidade;
- c) Implantação e manutenção de sinalização viária;
- d) Fiscalização de trânsito e estacionamento;
- e) Gestão do transporte escolar;
- f) Avaliação de projetos viários;
- g) Emissão de pareceres técnicos sobre impacto viário;
- h) Articulação com demais setores municipais.

Deverá ser indicada a qualificação técnica dos profissionais envolvidos, preferencialmente com





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

formação nas áreas de engenharia, arquitetura e urbanismo, planejamento urbano ou áreas correlatas.

O detalhamento da gestão deverá observar a dimensão da estrutura administrativa existente no Município, podendo envolver:

- Secretaria de Planejamento;
- Secretaria de Obras;
- Departamento de Trânsito;
- Procuradoria Jurídica;
- Secretaria de Educação (transporte escolar).

Recomenda-se a formação de equipe multidisciplinar para acompanhamento do Plano, especialmente nas fases de monitoramento e revisão.

4.3 Dotação Orçamentária

A execução das ações previstas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana dependerá da disponibilidade de recursos humanos, materiais e financeiros do Município.

Anualmente, deverá ser prevista dotação orçamentária específica para:

- a) Implantação de infraestrutura viária;
- b) Requalificação de calçadas;
- c) Implantação de ciclovias;
- d) Sinalização horizontal e vertical;
- e) Dispositivos de segurança viária;
- f) Estudos técnicos e monitoramento.

A programação financeira deverá estar compatível com o Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA), assegurando sustentabilidade das ações previstas.

4.4 Viabilização do Gerenciamento do Plano

A viabilização do gerenciamento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana compreenderá os seguintes procedimentos:

- a) Indicação das áreas administrativas envolvidas e qualificação técnica dos profissionais responsáveis pelas diferentes etapas do Plano;
- b) Estabelecimento de fluxo de comunicação e interface entre os setores da administração municipal envolvidos;
- c) Definição da estrutura humana mínima necessária para execução das atividades previstas;
- d) Designação de pelo menos um servidor efetivo como responsável técnico pelo acompanhamento do Plano;
- e) Elaboração de cronograma operacional detalhado, com ações mensais ou trimestrais;
- f) Instituição de mecanismo de acompanhamento e revisão periódica do Plano.

5. INFORMAÇÕES FINAIS

Ao final do Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverão ser incluídos:

Cronograma de implantação;
Referências bibliográficas;
Anexos técnicos;
Minuta de Projeto de Lei.

5.1. Cronograma de Implantação

O cronograma de implantação deverá apresentar, de forma detalhada:

- Todas as etapas previstas no Plano;
- Prazo de execução de cada ação;
- Órgão responsável;
- Previsão de início e término;
- Classificação por curto, médio e longo prazo.

O cronograma deverá:

- Ter duração mínima correspondente ao horizonte do Plano (mínimo 10 anos);
- Ser revisado periodicamente;
- Servir como base físico-financeira para planejamento orçamentário municipal;





**ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE SANTA HELENA**

Rua Paraguai – 1401 – Santa Helena – PR – CEP 85.892-000
Fone: 3268-8200 – CNPJ: 76.206.457/0001-19

- Estar articulado ao Plano Diretor e demais instrumentos urbanísticos.

6. REFERÊNCIAS

Neste item deverão ser indicados os referenciais técnicos e bibliográficos utilizados na elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Deverão ser citados apenas materiais efetivamente utilizados como base técnica, tais como:

- Legislação federal, estadual e municipal;
- Manuais técnicos;
- Publicações institucionais;
- Estudos e levantamentos oficiais.

As referências devem estar adequadamente citadas no corpo do documento, evitando-se listagens excessivas ou desvinculadas do conteúdo técnico apresentado.

7. ANEXOS

Neste item deverão ser apresentados os anexos relevantes ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana, tais como:

- a) Síntese da legislação municipal relacionada à mobilidade urbana e sistema viário;
- b) Mapas temáticos georreferenciados (hierarquia viária, rede cicloviária, pontos críticos de acidentes, polos geradores de viagens, etc.);
- c) Tabelas de diagnóstico e indicadores;
- d) ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) ou documento equivalente do responsável técnico pela elaboração do Plano e demais integrantes da equipe;
- e) Estudos técnicos complementares eventualmente realizados;
- f) Atas e registros de participação social;
- g) Minuta de Projeto de Lei de aprovação do Plano.

