



LEI Nº 4371, DE 15 DE MAIO DE 2025

Súmula: Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa.

A Câmara Municipal de Lapa, Estado do Paraná, APROVOU, e eu, Prefeito Municipal, no uso das atribuições legais que me são conferidas, SANCIONO a seguinte Lei:

TÍTULO I - DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1º - Esta lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Lapa e tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio da:

- I. Diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e regional visando a redução da necessidade de deslocamento;
- II. Integração metropolitana, regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento estratégico da política de mobilidade urbana, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

§ 1º - O Plano de Mobilidade Urbana é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Diretor Municipal, o Plano Plurianual, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Parcelamento, o Código de Obras e Edificações, o Código de Posturas e o Orçamento Anual incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá observar os planos nacionais, regionais, estaduais, metropolitano de desenvolvimento urbano integrado, de ordenação do território e de mobilidade urbana.

Art. 3º - O Plano Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do Município da Lapa, definindo:

- I. A política de mobilidade urbana do Município;





II. Respeitando a hierarquização do sistema viário nos termos estabelecidos no Plano Diretor do Município;

III. As políticas públicas de transporte e circulação do Município e sua integração metropolitana;

IV. Os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal;

V. A adequação do Plano Diretor do Município;

VI. A gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana;

VII. O fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 4º - O Sistema Municipal de Planejamento Urbano é formado por um conjunto de órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com as entidades privadas e com a sociedade em geral. O Sistema Municipal de Planejamento Urbano visa o fomento e a implantação de diversos programas setoriais com o objetivo de modernização da ação governamental.

Art. 5º - Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana parte da realidade do Município e tem como prazos: curtos (entre 1 a 3 anos); médios (4 a 5 anos); e longos (até 10 anos).

Art. 6º - Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana rege-se pelos seguintes princípios:

I. Inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II. Direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento, ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

III. Respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV. Participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;

V. A integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;

VI. Acessibilidade universal;





- VII. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- VIII. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- X. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- XI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- XII. Aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas no Município;
- XIII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- XIV. Ampliação da dinâmica e rede de mobilidade metropolitana;
- XV. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- XVI. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 7º - É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

- I. A consolidação do Município como sub centro metropolitano, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;
- II. A implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamentos públicos de mobilidade urbana;
- III. A utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo;
- IV. A gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;
- V. A cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao





interesse social;

VI. O planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII. A ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a. a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b. o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c. a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d. a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

e. a centralização dos serviços, comércios, estruturas e incentivos governamentais na área central do município;

VIII. A integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX. A adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

X. A proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico;

XI. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

XII. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

XIII. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XIV. Proporcionar a melhora na eficácia da mobilidade metropolitana;

XV. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas





cidades; e

XVI. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

TÍTULO II - DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA E REGIONAL

Art. 8º - Respeitado o princípio da autonomia municipal, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Metropolitana de Curitiba, no que concerne às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário metropolitano e regional.

Art. 9º - Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

- I. Transporte público e sistema viário metropolitano e regional;
- II. Promoção de construção de novas vias e novos acessos à rede viária metropolitana e melhorar as interseções existentes, respeitando os modos não motorizados de transporte e, especialmente, aqueles acessos e vias envolvidos nos itinerários do transporte público metropolitano, principalmente entre Lapa e Curitiba;
- III. Fomento da integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano;
- IV. Incentivo ao turismo;
- V. Planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;
- VI. Informações regionais e cartografia.

Art. 10 - Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Metropolitana de Curitiba os eixos que formam o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

- I. A Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios;
- II. A Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo Metropolitano que interliga as diversas regiões da Cidade e da região metropolitana, atende à





demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III. A Rede Estrutural de Eixos e Polos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroportos e por novas centralidades a serem criadas;

IV. Os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V. Os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

Art. 11 - A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei e na legislação complementar de uso, parcelamento e ocupação do solo e na legislação estadual, em especial a relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

Art. 12 - Será estimulada a geração de novas centralidades e dinamizadas as já existentes pela implantação contígua de agências e repartições das Prefeituras, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, mobiliário urbano, como elementos catalisadores do comércio e serviços privados.

TÍTULO III - PLANOS E AÇÕES ESTRATÉGICAS DA MOBILIDADE

Art. 13 - A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos pela cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação, do incremento e da melhoria da malha viária, da circulação de pedestres, dos sistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano, do transporte individual e de cargas, da implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes e os níveis de poluição sonora e atmosférica. Compreende a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano, integradas com ciclovias e





estacionamentos em logradouros públicos.

Seção I - Da Hierarquia Viária

Art. 14 - O Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:

I. vias marginais: aquelas definidas ao longo das Rodovias Estaduais e Federais, nos trechos inseridos na malha urbana que têm como objetivo promover o acesso das rodovias às atividades lindeiras, de forma segura e ordenada;

II. via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos, com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância entre regiões da cidade;

III. via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

IV. via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

V. ciclovia: é a via destinada ao uso exclusivo de ciclos e transporte não motorizado;

VI. via compartilhada: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

VII. via municipal: é a via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

Parágrafo único. As ações estratégicas a serem implementadas na Hierarquização Viária, constantes do Plano Diretor em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, visam o deslocamento racional dos pedestres compatibilizando-o com os diferentes modos de transporte público e privado.

Seção II - Da Circulação Viária e de Transportes

Art. 15 - São diretrizes da política de Circulação Viária e de





Transportes:

- I. Garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;
- II. Priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, o transporte não motorizado e o pedestrianismo;
- III. Tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;
- IV. Adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;
- V. Ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e crianças;
- VI. Garantir o abastecimento, a distribuição de bens e o escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos na circulação de pessoas e no meio ambiente;
- VII. Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;
- VIII. Garantir e melhorar a ligação do Município da Lapa com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado do Paraná e com o País, resguardadas as responsabilidades inerentes aos demais municípios e entes federativos;
- IX. Estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas rodovias, como a Rodovia do Xisto (BR476), a Rodovia Antônio L. Braga (PR427), a PR512 e a PR433, resguardadas as responsabilidades inerentes aos demais municípios e entes federativos;
- X. Urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e os corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município; e
- XI. Avaliar constantemente a necessidade de ampliação, de soluções e melhorias para os meios de transporte não motorizado.





Art. 16 - São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

I. Criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e crianças;

II. Implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

III. Disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, o sistema viário e as condições ambientais; e

IV. Induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município, a Estação Rodoviária e os Terminais de Carga.

Seção III - Da Qualificação da Paisagem Urbana

Art. 17 - A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto, segurança e bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Histórico Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo que conferem identidade a estes espaços: edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais, tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis.

Art. 18 - São diretrizes da Política de Qualificação da Paisagem Urbana:

I. Garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;

II. Garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;

III. Garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;

IV. Assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;





V. Favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;

VI. Disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei;

VII. Disciplinar o ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diversos elementos que o compõem, favorecendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano e garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.

Art. 19 - São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana:

I. Criar novos padrões, mais restritivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;

II. Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;

III. Estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nas principais vias estabelecidas neste Plano;

IV. Reurbanizar e requalificar as vias arteriais e as vias das áreas centrais;

V. Melhorar a qualidade e a eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;

VI. Implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade;

VII. Estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via e a compatibilização com as redes de infraestrutura.

Seção IV - Da Infraestrutura e Serviços Públicos Vinculados ao Sistema Viário

Art. 20 - São diretrizes da política de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:

I. Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar junto ao sistema viário;

II. Assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a





garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;

III. Garantir o investimento em infraestrutura;

IV. Implantar e manter o Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;

V. Coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas, com vistas a qualificar as ações e os projetos viários e de mobilidade urbana.

Art. 21 - São ações estratégicas da política de infraestrutura e serviços de utilidade pública:

I. Implantar, por meio de galerias técnicas, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolos e espaços aéreos, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;

II. Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;

III. Instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos.

Seção V - Dos Estacionamentos

Art. 22 - Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.

Parágrafo único. Garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

Art. 23 - É obrigatória a previsão de local interno no terreno destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela Lei de Usos e Ocupação do Solo.

Art. 24 - É obrigatória a observância de legislação específica que regulamenta os Estacionamentos Rotativos Controlados no território municipal.





TÍTULO IV - DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 25 - O Sistema de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na Cidade.

§1º. São considerados os meios de transporte urbanos:

- I. Motorizados: realizados por intermédio de veículos automotores;
- II. Meios não-motorizados: realizados a pé ou por veículos movidos pelo esforço humano e não motorizados.

§2º. Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I. Quanto ao objeto:
 - a. de passageiros;
 - b. de cargas;
- II. Quanto à característica do serviço:
 - a. coletivo;
 - b. individual;
- III. Quanto à natureza do serviço:
 - a. público;
 - b. privado.

§3º. São infraestruturas de Mobilidade Urbana:

- I. Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;
- II. Estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;
- III. Terminais rodoviários;
- IV. Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V. Sinalização viária e de trânsito;
- VI. Equipamentos e instalações;
- VII. Instrumentos de controle e fiscalização.

Seção I- Da Infraestrutura do Sistema de Transportes Urbanos

Art. 26 - São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do





Sistema de Transportes Urbanos no Município:

- I. Consolidação do Sistema Viário Estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;
- II. Elaboração de um Plano Geral de Pedestrianização;
- III. Elaboração de um Plano Cicloviário;
- IV. Criação de uma rede de calçadas conectando os principais polos geradores de deslocamentos do Município; e
- V. Incentivo à integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.

Seção II - Do Transporte de Cargas

Art. 27 - São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de cargas que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

- I. Restrição de acesso de veículos de grande porte nas áreas centrais e em áreas objeto de estudo futuro.
- II. Criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Seção III - Do Transporte Público Coletivo

Art. 28 - O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor, em especial na legislação relativa à Região Metropolitana de Curitiba.

§1º. A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§2º. O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente;

§3º. Garantir o aumento da abrangência do Transporte Público Coletivo.

Art. 29 - São direitos dos usuários do transporte público coletivo





no Sistema de Mobilidade Urbana da Lapa:

- I. Receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;
- II. Ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;
- III. Ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana; e
- IV. Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 30 - Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

- I. Implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;
- II. Ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;
- III. Modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;
- IV. Ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;
- V. Diversificação dos modos de transporte público coletivo;
- VI. Desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;
- VII. Promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;
- VIII. Uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;
- IX. Adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal; e
- X. Cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 31 - Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

- I. Implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;





- II. Promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;
- III. Promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços; e
- IV. Promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

Seção IV - Do Transporte Público Individual

Art. 32 - Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiros, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) ou legislação correlata.

Art. 33 - O Município da Lapa, conforme estabelece o inciso X do art. 4º da Lei nº [12.587](#), de 3 de janeiro de 2012, por meio de decreto expedido pelo executivo municipal, irá fiscalizar e regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, assim definido como o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§1º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as seguintes diretrizes:

- I. Efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II. Exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III. Exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei Federal nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

§2º. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no caput deste artigo, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:





- I. Possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II. Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal;
- III. Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV. Apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

§3º A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação a ser expedida pelo Município da Lapa caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Seção V - Do Transporte Não Motorizado

Art. 34 - Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 35 - O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da elaboração do Plano Ciclovitário, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 36 - Ao longo da malha ciclovitária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos aos comércios e aos equipamentos públicos, notadamente aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Parágrafo único - Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha ciclovitária.

- Art. 37** - O sistema ciclovitário deverá garantir:
- I. A afirmação da bicicleta como um meio de transporte urbano;
 - II. A integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais de transporte por ônibus;
 - III. A construção e a incorporação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 38 - Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza





vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 39 - É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 40 - Incentivar o uso de Parklet nas vias principais e vias das áreas centrais, segundo a classificação de hierarquia viária, conforme estabelece a Lei Municipal nº 3.750, de 06 de outubro de 2020.

Art. 41 - São assegurados ao pedestre os seguintes direitos:

I. Ir e vir, a pé ou em cadeira de rodas, nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza;

II. Calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de quaisquer obstáculos, públicos ou particulares, fixos ou móveis, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de rodas, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;

III. Faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV. Iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V. Equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e a acessibilidade universal.

Parágrafo único. É assegurada à pessoa com deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

CAPÍTULO I - DO SISTEMA MUNICIPAL DE INFORMAÇÕES

Art. 42 - O Executivo Municipal manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações sobre mobilidade urbana e transportes, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

§ 1º. Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do Sistema Municipal de Informações.





§ 2º. O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.

§ 3º. O Sistema Municipal de Informações deverá oferecer indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem periodicamente aferidos, publicados pelo Município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, às entidades representativas de participação popular e às instâncias de participação e representação regional.

Art. 43 - Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município deverão fornecer ao Executivo Municipal, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao Sistema Municipal de Informações.

Parágrafo único - O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 44 - É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos, programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

CAPÍTULO II - DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

Seção I – Do Conselho Municipal de Planejamento Urbano

Art. 45 - Compete ao Conselho Municipal de Planejamento Urbano, instituído pela Lei Municipal de nº 3.706 de 20 de março de 2020, acompanhar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e à lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

- I. Criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
- II. Instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.





Parágrafo único. O Conselho contará com Câmara Técnica Especializada de Mobilidade Urbana e terá o apoio do órgão técnico da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Transportes.

Art. 46 - São atribuições do Conselho Municipal de Planejamento Urbano, além das já estabelecidas na Lei Municipal nº 3.706 de 20 de março de 2020:

- I. Opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;
- II. Emitir pareceres sobre propostas de alteração deste Plano de Mobilidade e legislações correlatas com o tema de mobilidade;
- III. Acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados com este Plano;
- IV. Auxílio no monitoramento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- V. Auxílio na avaliação e na proposição de ajustes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI. Auxílio na definição das ações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana à curto, médio e longo prazo;
- VII. Autorizar, juntamente à Secretaria Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte, intervenções no sistema viário, desde que estejam em consonância com os objetivos e diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Seção II - Do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade

Art. 47 - O Departamento Municipal de Trânsito passará a ter atribuições de Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a Coordenação da Secretaria Municipal de Obras, Urbanismo, Planejamento e Transporte, com o apoio das demais Secretarias Municipais.

Art. 48 - Caberá ao Responsável pelo Conselho Municipal de Planejamento Urbano, nomear os membros do Órgão Técnico do Sistema Municipal de Mobilidade que regulamentará suas atribuições e a normatização dos Procedimentos Administrativos referentes aos processos de sua competência no prazo máximo de 6 (seis) meses a contar da data de vigência da presente lei.





TÍTULO V - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 49 - As alterações na presente lei e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos a mesma, deverão ter parecer favorável do Conselho Municipal de Planejamento Urbano e precedidas de Audiência Pública.

Art. 50 - A presente Lei deverá ser revista total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 51 - As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 52 - Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 53 - A presente Lei entrará em vigor na data de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Lapa, 15 de Maio de 2025.



Assinado digitalmente por:
**DIEGO TIMBIRUSSU
RIBAS:04222448990**
15/05/2025 17:53:15

DIEGO TIMBIRUSSU RIBAS
Prefeito Municipal

