ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRAQUARA

SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO
LEI Nº 2.419/2023

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Piraquara

TÍTULO I – DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1 Esta Lei tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir de toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas, a circulação de 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 à redução da necessidade de deslocamento;

II - Integração metropolitana, regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2 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 Municipal é parte integrante do processo de planejamento municipal. 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 deverão incorporar as suas diretrizes e prioridades.

§ 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. 3 O Plano Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do Município de Piraquara, definindo:

I - A política de mobilidade urbana do Município;

II - A hierarquização do sistema viário, que deve ser respeitada, conforme os 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 compatibilidade do Plano Diretor do Município;

VI - A gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana

VII - O fomento da mobilidade sustentável no território municipal considerando o contexto metropolitano.

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

Art. 5 Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana parte da realidade do Município, e tem como prazos: curtos (entre 2 e 5 anos); médios (até 10 anos) e longos (até 20 anos).

Art. 6 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, equipamentos urbanos, trabalho e lazer, para as presentes e futuras gerações;

III - Respeito às funções sociais da Cidade e da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;
IV - Participação da população nos processos de decisão e planejamento, por meio de uma gestão democrática;
V - A integração das ações públicas e privadas viabilizada pelos programas e projetos de atuação, com objetivo de preservação dos recursos naturais, com incentivos voltados ao uso dos 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, 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 ao uso do espaço público de circulação, nas vias e nos logradouros;
XVI - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.
Art. 7 É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, por meio 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 subcentro metropolitano, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;
II - A implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento 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 o 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 excessivos ou inadequados 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 seus usos e a função das vias que permitem acesso;
e. a centralização dos serviços, comércios e estruturas e incentivos governamentais na área central do município;
VII - 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;

VIII - A adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira, e dos gastos públicos relacionados 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;
IX - A proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico
X - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
XI - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
XII - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população, no que se refere à acessibilidade e mobilidade;
XIII - Proporcionar melhorias para a eficácia da mobilidade metropolitana;
XIV - Promover o desenvolvimento sustentável, com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
XV - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

TÍTULO II – DA INTEGRAÇÃO METROPOLITANA E REGIONAL

Art. 8 Respeitado o princípio da autonomia municipal, o Plano de Mobilidade Urbana Municipal 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. 9 Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:
I - Transporte público e o 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 Piraquara e Curitiba;
III - Fomento da integração do sistema de transporte público coletivo municipal com o metropolitano;
IV - Turismo;
V - Planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal n° 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 do arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar, progressivamente, uma maior integração entre os municípios, tecido urbano e o sítio natural, com melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como um 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 os demais municípios;
II - A Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo Metropolitano, que interliga as diversas regiões da Cidade com a região metropolitana, atendendo à demanda concentrada e organizando 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 à 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 da Prefeitura, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, de 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 na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, pela capacitação, incremento e melhoria da malha viária, das áreas de circulação de pedestres, dos sistemas transporte coletivo municipal e metropolitano, de uso individual e de cargas, e a implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes, diminuir 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 - Via expressa: é a que abriga as caraterísticas de corredor de transporte. Essa via busca estruturar o município e abrigar os principais itinerários de transporte coletivo, promover a integração de diferentes modais de transporte e propiciar a ocupação aos adensamentos urbanos. Estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguase atende, principalmente, as diretrizes definidas pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), pelo Anel Metropolitano e pelo Corredor Metropolitano, entre outras, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga.

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

III - Via arterial: é a 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 à estruturação dos eixos, com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância, proporcionando a ligações entre bairros;

IV - 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;

V - Via parque: possui função similar a via coletora, e foi planejada para áreas que possuam certa fragilidade ambiental, incorporando a área de parque linear, a fim de servir como uma área de amortecimento para zonas ambientalmente frágeis.

VI - Via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

VII - Vias especiais: são aquelas pertencentes aos centros urbanos dos distritos e localidades reconhecidas por lei, cujos trechos da malha viária constituídos por vias exclusivas para acesso a lotes enclausurados ou já consolidadas, ficando a critério do poder público sua viabilidade ou não;

VIII - Ciclovia: é destinada ao uso exclusivo de ciclos e meio de transporte não motorizado;

IX - Via compartilhada: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

X - Contorno rodoviário: é a via de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre diferentes pontos de rodovias, com objetivo de desviar o tráfego de passagem, ou regional, das áreas densamente urbanizadas, e que passa parcial ou integralmente pelo município;
XI - Estrada: é a via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, 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 transportes público e privado.
Seção II - Da Circulação Viária e 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, os modais não motorizados e o pedestrianismo em detrimento ao transporte individual;
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 promover a sua estruturação e a ligação interbairros;
V - Ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial 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 sobre a circulação de pessoas e o 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 de Piraquara, com a Região Metropolitana de Curitiba, com o estado do Paraná e com outras regiões do país;
IX - Estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias classificadas como expressas, como a PR-415 (Rodovia Deputado João Leopoldo Jacomel);
X - Urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e os corredores de transportes, de modo a garantir segurança aos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município;
XI - Avaliar constantemente a necessidade de ampliar e encontrar soluções, além de implantar 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 dos idosos, de portadores de necessidades especiais e das crianças;
II - Implantar novas vias ou melhorias viárias 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, do sistema viário e as condições ambientais;
IV - Induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município e no Terminal Municipal;
V - Diminuir as estatísticas de acidentes de trânsito, promover um convívio gentil entre pedestres, ciclistas e condutores de veículos automotores, na área central da Cidade de Piraquara, melhorando a segurança viária nas áreas que concentram a maior circulação de pedestres, ciclistas e veículos.
Art. 17 A criação de novas Zonas de Tráfego – ZT´s, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na

delimitação deverá ser definida a partir de estudo técnico e sujeitadas às esferas competentes de análise e orientação técnica.

Seção III - Da Qualificação Da Paisagem Urbana

Art. 18 A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do Município, por meio 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 e segurança, além da promoção do bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo - 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 -, que conferem identidade a esses espaços.

Art. 19 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 aos cidadãos a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos públicos e privados;

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 ao 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. 20 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 implantar os elementos componentes da paisagem urbana, nos eixos viários estruturais estabelecidos neste Plano;

IV - Reurbanizar e requalificar as vias eixos e das áreas centrais;

V - Desenvolver e consolidar um sistema de Corredores de Centralidade, com a dinamização de serviços, cultura e infraestrutura;

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

VII - Implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a cidade;

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

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

Art. 21 São diretrizes da política de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:

I - Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário existente e por instalar;

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 o banco de dados atualizado sobre elas com vistas a qualificar as ações e os projetos viários e os de mobilidade urbana.
Art. 22 São ações estratégicas da política de infraestrutura e de serviços de utilidade pública:
I - Implantar, por meio de galerias técnicas, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolo e espaço aéreos, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;
II - Racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura existente 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. 23 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. 24 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. 25 Caso o Município venha instituir a Lei Municipal que regulamenta os Estacionamentos Rotativos Controlados, essa será de observância obrigatória.
TÍTULO IV – DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
Art. 26 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;
I. Quanto à característica do serviço:
a. coletivo;
b. individual;
II - quanto à natureza do serviço:
a. público;
b. privado.
§3º. São infraestruturas de Mobilidade Urbana:
I - As 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 de 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. 27 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;
V - Incentivo à integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.

Seção II - Do Transporte de Cargas

Art. 28 São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga 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. 29 O transporte público coletivo é a modalidade preferencial para o 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 pela 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. 30 São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Piraquara:
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;
IV - Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.
Art. 31 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;
X - Cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.
Art. 32 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;
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. 33 Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, 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. 34 O Município de Piraquara, conforme estabelece o inciso X do art. 4º da Lei nº12.587, 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. Essa modalidade é definida como sendo 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 de Piraquara, caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Seção V - Do Transporte Não Motorizado

Art. 35 Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que se utiliza de propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 36 O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal, por meio da elaboração do Plano Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes dessa modalidade.

Art. 37 Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, 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 de uso coletivo, o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 38 O sistema cicloviário 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 e transporte pelos ônibus;
III - A construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas.
Art. 39 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. 40 É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos e moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público, assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.
Art. 41 Incentivar e regulamentar a implantação de Parklet nas vias eixos e nas de áreas centrais, segundo a classificação de hierarquia viária.
Art. 42 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 - Usufruir de 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 - Passar sobre faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;
IV - Presença de deiluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;
V - Instalação de equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal.
Parágrafo único. É assegurada às pessoas portadoras de deficiência e/ou com mobilidades reduzidas 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. 43 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. A divulgação deve occorer inclusive por outros meios à toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, às entidades representativas de participação popular e às instâncias de participação e representação regional.
Art. 44 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 esse 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. 45 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 Urbanismo (CMU)

Art. 46 Além das atribuições estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, o Conselho Municipal de Urbanismo, criado pela Lei Municipal 1.475/2007, alterada pelas Leis Municipais n.º1.777/2017 e nº 1.780/2017, também terá a atribuição de formular e compatibilizar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e a lei de Diretrizes Orçamentárias, através por meio 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 de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 47 O Conselho Municipal de Urbanismo terá o apoio técnico do Órgão Municipal de Trânsito – Superintendência de Trânsito.

Art. 48 São atribuições do Conselho Municipal de Urbanismo, além das estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal:

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 de Mobilidade Urbana Municipal;

V - Auxílio na avaliação e na proposição de ajustes do Plano de Mobilidade Urbana Municipal;

VI - Auxílio na definição das ações do Plano de Mobilidade Urbana Municipal a curto, médio e longo prazo

VII - Autorizar, juntamente com a Superintendência de Trânsito, 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. 49 A Superintendência de Trânsito do Município de Piraquara terá atribuições de Órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a Coordenação da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, ou outra que venha a substituí-la, com o apoio das demais Secretarias Municipais.

Art. 50 Caberá ao Superintendente Municipal do Trânsito de Piraquara 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 (6) seis meses a partir da data de vigência da presente lei.

TÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 51 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 Urbanismo e precedidas de Audiência Pública.

Art. 52 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. 53 As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 54 Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente Lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 55 A presente Lei entrará em vigor após a data de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio 29 de Janeiro, Prédio Prefeito Antonio Alceu Zielonka, em 20 de setembro de 2023.

JOSIMAR APARECIDO KNUPP FRÓES
Prefeito Municipal

Publicado por:
Giovanna de Castro Greboggi
Código Identificador:08158D4C

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 21/09/2023. Edição 2862
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
https://www.diariomunicipal.com.br/amp/