



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN
Estado do Paraná

01

**PROJETO DE LEI N° 060/2025
PROTOCOLO: 000474/2025**

**INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE
MOBILIDADE E ESTABELECE DIRETRIZES.
SÚMULA:**

AUTORIA: PODER EXECUTIVO



COMPROVANTE DE PROTOCOLO - Autenticação: 12025/12/11000474

Número / Ano	000474/2025
Data / Horário	11/12/2025 - 13:43:14
Ementa	INSTITUO A POLITICA MUNICIPAL DE MOBILIDA E ESTABELECE DIRETRIZES.
Autor	Executivo Municipal - PREF
Natureza	Legislativo
Tipo Matéria	Projeto de Lei Ordinária
Número Páginas	9
Emitido por	Gilson

Anaflora



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

63

MENSAGEM N° 061/2025.

À CÂMARA MUNICIPAL
Senhor Presidente,
Senhores Vereadores

Com o presente tenho a honra de encaminhar à apreciação dessa egrégia Casa de Leis, o Projeto de Lei que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana e estabelece diretrizes para sua implementação, acompanhamento, avaliação e revisão.

A presente proposição tem como objetivo estruturar, de forma integrada, sustentável e participativa, as ações municipais voltadas à mobilidade urbana, garantindo que o município disponha de instrumentos adequados para o planejamento, execução e monitoramento das políticas públicas relacionadas.

Desta forma, considerando que a solicitação dos recursos vinculados ao projeto possui prazo de vigência até o exercício de 2025, torna-se imprescindível a apreciação e aprovação em regime de urgência especial, a fim de garantir a efetiva liberação e utilização dos valores dentro do período estabelecido, evitando a perda da oportunidade de investimento e prejuízos ao interesse público.

Diante do exposto, solicita-se **A TRAMITAÇÃO E APROVAÇÃO EM REGIME DE URGÊNCIA ESPECIAL.**

Gabinete do Prefeito Municipal, 11 de dezembro de 2025.


MAICON GROSSKOPF

Prefeito



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

PROJETO DE LEI N° 60, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2025.

INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E ESTABELECE DIRETRIZES

A Câmara Municipal de Piên, Estado do Paraná, aprovou, e eu Prefeito Municipal sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, mediante a utilização de veículos, vias e toda a infraestrutura que possibilite esses deslocamentos.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên se rege pelos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 3º São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên:

- I - Lei Federal nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade;
- II - Lei Federal nº 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro - CTB e Resolução do CONTRAN nº 514/2014, que institui a Política Nacional de Trânsito;
- III - Lei Federal nº 10.098/2000, Lei da acessibilidade, e Decreto nº 5.296/2004, que a regulamenta;
- IV - Lei Federal nº 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão;
- V - Norma Brasileira NBR nº 9.050/2020 da ABNT e suas alterações subsequentes.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên é componente da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e guarda compatibilidade com o Plano Diretor Municipal.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

04

Art. 5º Nos termos da Lei Complementar Estadual nº 139, de 9 de dezembro de 2011, que integra o Município de Piên à Região Metropolitana de Curitiba, a Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá manter alinhamento às diretrizes estabelecidas no Plano de Desenvolvimento Integrado da referida Região Metropolitana.

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên se fundamenta nos seguintes princípios:

- I - Sustentabilidade socioeconômica e ambiental do desenvolvimento da cidade;
- II - Inclusão social;
- III - Acessibilidade universal;
- IV - Eficiência e integração dos modos de transporte
- V - Segurança nos deslocamentos e preservação da vida;
- VI - Gestão democrática e controle social.

Art. 7º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên orienta-se pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, em especial os de assegurar vida saudável e bem-estar (ODS 3) e tornar as cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis (ODS 11).

Art. 8º São objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên:

- I - Promover a mobilidade de pessoas no Município, assegurando a integração com a Região Metropolitana de Curitiba;
- II - Assegurar a acessibilidade universal nos espaços públicos, equipamentos urbanos e sistemas de transporte;
- III - Priorizar o transporte público coletivo e os modos de deslocamento não motorizados;
- IV - Reduzir os impactos ambientais e sociais da mobilidade urbana, assegurando a gestão democrática e a participação social na formulação, monitoramento e avaliação da política.

Art. 9º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên observará as seguintes diretrizes:

- I - Integração com as demais políticas de desenvolvimento urbano e com as políticas setoriais de habitação, saneamento, meio ambiente, uso e ocupação do solo e planejamento territorial, em âmbito municipal e metropolitano;
- II - Priorização da mobilidade das pessoas sobre a dos veículos, com ênfase nos modos de transporte não motorizados e no transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado;
- III - Promoção da acessibilidade universal, assegurando condições de circulação seguras e inclusivas para pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

X



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

IV - Equidade no uso do sistema viário, de modo a equilibrar os diferentes modos de transporte e reduzir conflitos de circulação;

V - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano, favorecendo a complementaridade e a eficiência da rede de mobilidade;

VI - Redução dos impactos ambientais e sociais da mobilidade urbana, mediante incentivo ao uso de energias limpas, mitigação das emissões poluentes e diminuição de acidentes de trânsito;

VII - Gestão democrática e participativa da política de mobilidade, assegurando transparência, controle social e participação da comunidade em todas as etapas de planejamento, implementação e avaliação.

TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 10. Fica instituído, no âmbito desta Lei, o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Piên, como instrumento de planejamento destinado à execução e à efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS DO PLANO

Art. 11. O Plano de Mobilidade do Município de Piên, tem por finalidade orientar as ações do Município, no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Piên.

Art. 12. O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Piên deverá manter compatibilidade e integração com os seguintes instrumentos e normativas:

I - A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012;

II - O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba;

III - O Plano Diretor Municipal e suas alterações, bem como a legislação urbanística correlata, especialmente a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Lei do Sistema Viário;

IV - A Lei Federal nº 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência);

V - O Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta a Lei Federal nº 10.098/2000 sobre promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

VI - A Norma Brasileira NBR nº 9.050/2020 da ABNT e suas alterações, referente à acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

05

Seção I Dos Conceitos e Definições

Art. 13. Para os fins desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

- I - Acessibilidade: condição que assegura às pessoas, inclusive com deficiência ou mobilidade reduzida, o acesso seguro e autônomo aos espaços urbanos, edificações, serviços e sistemas de transporte;
- II - Bicicletário: equipamento ou local de grande porte destinado ao estacionamento de bicicletas, de longa duração, com maior número de vagas e, quando aplicável, controle de acesso;
- III - Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível distinto não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins. Ficando definido como o espaço compreendido entre a faixa de rolamento e o alinhamento predial;
- IV - Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- V - Ciclorotas ou Rota Ciclável: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;
- VI - Ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado fisicamente da via de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- VII - Estacionamento de Integração: espaço público ou privado destinado a veículos particulares, articulado com sistemas de transporte público, visando dissuadir o uso do transporte individual motorizado;
- VIII - Mobilidade Urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, por meio de diferentes modos de transporte, motorizados ou não motorizados;
- IX - Modos de Transporte Motorizados: modalidades de deslocamento que utilizam veículos automotores;
- X - Modos de Transporte Não Motorizados: modalidades de deslocamento que utilizam esforço humano ou tração animal;
- XI - Paraciclo: equipamento de pequeno porte destinado ao estacionamento de curta ou média duração de bicicletas, sem controle de acesso, que possibilite sua fixação e mínima segurança contra furtos;
- XII - Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XIII - Sistema Municipal de Mobilidade Urbana: conjunto organizado e coordenado de modos de transporte, serviços e infraestruturas que garantem os deslocamentos no território do Município;

✓



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

XIV - Transporte Público Coletivo serviço público de transporte de passageiros, acessível a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e tarifas definidos pelo Poder Público;

XV - Transporte Público Individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por meio de veículos de aluguel, para viagens individualizadas;

XVI - Transporte Urbano de Cargas: serviço destinado ao transporte de bens, mercadorias ou animais no espaço urbano;

XVII - Via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo pista, calçadas, canteiros e faixas entre os alinhamentos prediais.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais do Plano de Mobilidade Urbana

Art. 14. O Plano de Mobilidade Urbana reger-se-á pelos seguintes princípios:

I - Reconhecimento do espaço público como bem de uso comum, sob titularidade municipal;

II - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

III - Universalidade do direito de se deslocar e usufruir a cidade;

IV - Desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

V - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;

VI - Acessibilidade universal, com atenção especial à pessoas portadoras de deficiência e mobilidade reduzida;

VII - Segurança viária, voltada à preservação da saúde e da vida;

VIII - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte.

Art. 15. O Plano de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - Priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - Adoção de medidas que desestimulem à utilização do transporte individual motorizado;

III - Integração com a política de desenvolvimento urbano municipal e respetivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso e ocupação do solo no âmbito do Município de Piên;

IV - Integração com a política metropolitana e com as políticas setoriais correlatas, assegurando mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano;

V - Redução dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município de Piên;

VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

XV



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

06

- VII - Desenvolvimento do sistema de transporte coletivo sob aspectos quantitativo e qualitativo;
- VIII - Integração física, operacional e tarifária entre os diversos modos de transporte;
- IX - Estímulo ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- X - Busca de alternativas de financiamento para a implementação das ações do Plano de Mobilidade Urbana;
- XI - Promoção de ações educativas voltadas à sensibilização e conscientização da população;
- XII - Priorização do investimento público na melhoria e expansão da infraestrutura destinada ao transporte público coletivo;
- XIII - Implantação de iniciativas visando a humanização do trânsito.

Art. 16. São objetivos gerais do Plano de Mobilidade Urbana:

- I - Garantir a fluidez do trânsito nas vias urbanas e rurais do município e de seus distritos;
- II - Assegurar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, com prioridade aos meios coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- III - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- IV - Melhorar condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V - Promover o desenvolvimento sustentável com a redução dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos.

CAPÍTULO II DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Seção I Do Conteúdo Mínimo

Art. 17. O Plano de Mobilidade contemplará, no mínimo:

- I - Objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, alinhados ao Plano Diretor Municipal e às demais políticas setoriais locais;
- II - Ações e políticas que articulem o uso e a ocupação do solo à capacidade do sistema de transporte, a fim de assegurar o desenvolvimento econômico e urbano equilibrado, a inclusão social e a eficiência dos investimentos em infraestrutura, admitida a proposição de adequações normativas quando necessário;
- III - Medidas de mitigação dos impactos ambientais e sociais da mobilidade urbana, com prioridade aos modos sustentáveis, à redução de emissões de poluentes e à racionalização da matriz de transportes do Município;

H



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

IV - Programas, projetos e infraestruturas destinados à mobilidade ativa (pedonal e cicloviária), integrados aos demais modos de transporte e à política municipal de promoção da saúde, que deverão conter:

- a) Identificação e qualificação das vias prioritárias para circulação de pedestres, com ampliação e manutenção de calçadas;
- b) Previsão de implantação e manutenção de infraestrutura cicloviária (ciclofaixas, ciclovias, ciclorrotas e espaços compartilhados);
- c) Estímulo à circulação a pé, com iluminação adequada, sinalização indicativa, travessias seguras e ações educativas;
- d) Estímulo ao uso da bicicleta, com sinalização, campanhas de segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistemas de informação;
- e) Priorização da implantação, readequação e manutenção das calçadas em áreas públicas e no entorno de equipamentos de interesse coletivo.

V - Serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, que compreenderão:

- a) Rede do transporte público coletivo, linhas, itinerários e tecnologias aplicáveis;
- b) Composição das linhas do sistema convencional;
- c) Transporte escolar, linhas metropolitanas, serviços fretados e outros a serem instituídos.

VI - Infraestruturas do transporte coletivo, com definição de áreas prioritárias para:

- a) Construção e readequação de vias, faixas exclusivas e preferenciais;
- b) Implantação de terminais, pontos de parada com abrigo e estações de integração.

VII - Sistema viário urbano e rural, em conformidade com a hierarquização prevista na legislação municipal, composto por:

- a) Circulação viária;
- b) Revitalização e manutenção da infraestrutura;
- c) Pavimentação e acessibilidade universal.

VIII - Acessibilidade universal, física e comunicacional, para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como acessibilidade econômica para a população de baixa renda, especialmente no transporte coletivo;

IX - Integração física, operacional e tarifária entre os diferentes modos de transporte, de forma a reduzir conflitos intermodais e ampliar a eficiência da rede;

X - Regras para circulação e operação do transporte de carga, baseadas no conceito de logística urbana sustentável, compatíveis com a movimentação de passageiros e a distribuição de mercadorias;

XI - Diretrizes para polos geradores de viagens, destinadas a equacionar estacionamento e operações logísticas sem estimular o transporte individual, com prioridade ao acesso por transporte coletivo, bicicleta e caminhada;

XII - Política de estacionamento integrada ao planejamento urbano municipal, com definição de áreas de integração modal e de instrumentos de gestão de vagas;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

03

XIII - Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana, com garantia de sustentabilidade econômica e modicidade tarifária.

Seção II Dos Objetivos Estratégicos

Art. 18. O Plano de Mobilidade Urbana contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

I - Tornar o transporte coletivo mais atrativo que o transporte individual e estabelecer como meta a ampliação do percentual de viagens em modos coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;

II - Promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

III - Promover a segurança no trânsito;

IV - Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - Contribuir para a competitividade econômica do município por meio de sistemas de mobilidade eficientes, seguros e sustentáveis;

VI - Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 19. Para atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo em relação ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - Ampliar as ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;

II - Modernizar os sistemas de informação sobre o transporte coletivo;

III - Desestimular o uso do transporte individual de forma articulada à melhoria do transporte coletivo;

IV - Promover ações educativas voltadas à mudança da percepção da população quanto ao uso do transporte individual e coletivo;

V - Promover a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários.

Art. 20. A fim de atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I - Modernizar os métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, assegurando maior eficácia e eficiência;

II - Disseminar informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, a fim de propiciar à população escolhas otimizadas entre os meios de deslocamento oferecidos;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

III - Modernizar os equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo.

Art. 21. Para atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Reestruturar a atividade fiscalizatória, com ênfase na segurança, na orientação aos usuários e na operação do trânsito;
- II - Assegurar espaços adequados e direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções de mobilidade urbana;
- III - Modernizar os equipamentos tecnológicos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança;
- IV - Desenvolver projetos de educação para o trânsito voltados a públicos mais vulneráveis, em especial pedestres, pessoas com deficiência, idosos, motociclistas e jovens condutores;
- V - Priorizar iniciativas, projetos e investimentos que ampliem a segurança no trânsito;
- VI - Otimizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 22. Para atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;
- II - Monitorar a evolução tecnológica dos meios de transporte e induzir a adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;
- III - Assegurar a valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, em articulação com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;
- IV - Estimular o uso de transportes não motorizados, mediante integração com os demais modos de transporte e melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 23. Para atingir o objetivo estratégico de contribuir para a competitividade econômica do município por meio de sistemas de mobilidade eficientes, seguros e sustentáveis, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Adequar o planejamento, o ordenamento e a operação da logística urbana, em cooperação com entidades públicas e privadas e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, sistema viário, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;
- II - Aprimorar os métodos e processos de licenciamento de empreendimentos classificados como polos geradores de viagens, de forma a mitigar seus impactos na circulação urbana.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

68

Art. 24. Para atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Adequar a infraestrutura viária em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;
- II - Assegurar cobertura espacial e temporal suficiente para o atendimento aos usuários do transporte público.

Seção III

Dos Instrumentos de Gestão e Fiscalização

Art. 25. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

- I - Restringir e controlar o acesso e a circulação, de forma permanente ou temporária, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - Aplicar tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, com a finalidade de desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura destinada ao transporte público coletivo, ao transporte não motorizado e ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte coletivo, na forma da lei;
- III - Dedicar espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e para os modos de transporte não motorizados;
- IV - Implantar estacionamentos integrados ao sistema de transporte coletivo;
- V - Controlar o uso e a operação da infraestrutura viária destinada à circulação e à operação do transporte de carga, com definição de prioridades ou restrições;
- VI - Implantar políticas de uso e ocupação do solo, sistema viário e desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, incluindo operações urbanas consorciadas no entorno de corredores viários prioritários, corredores de transporte coletivo e áreas localizadas no entorno de estações de transporte coletivo existentes ou futuras, para fins de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VII - Obter recursos para a ampliação e a melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;
- VIII - Implantar e melhorar espaços públicos, principalmente destinados aos modos de transporte não motorizado, com estímulo ao seu uso;
- IX - Melhorar e ampliar a infraestrutura e a rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, os transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que favoreçam a desconcentração e a descentralização urbanas.

Art. 26. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo deverá ser realizada a fiscalização:

X



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

- I - Das calçadas, conforme o disposto na Lei do Sistema Viário e no Código de Obras do Município;
- II - Da execução das vedações no alinhamento dos logradouros públicos, conforme o Código de Obras Municipal;
- III - Da retirada de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que comprometam a acessibilidade dos passeios.

§ 1º A fiscalização prevista neste artigo será de responsabilidade do agente fiscal do Município, vinculado à Diretoria de Tributação e Fiscalização.

§ 2º A fiscalização deverá notificar o proprietário, fixando prazo para a regularização, findo o qual poderá aplicar multa, com valor a ser definido em decreto específico.

Seção IV Do Sistema Viário

Art. 27. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser observadas as normas e diretrizes estabelecidas na Lei Complementar do Sistema Viário do Município.

Parágrafo único. Compete ao Poder Executivo Municipal compatibilizar a infraestrutura viária com as diretrizes constantes na Lei Complementar do Sistema Viário.

Art. 28. Para os efeitos desta Lei, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as vias do Município classificam-se em:

- I - Rodovia: vias pertencentes à Rodovia Engenheiro Carlos Alberto de Camargo Coelho, conforme estabelecido pela Lei nº 14.498, de 11 de agosto de 2004. Essas rodovias desempenham a função de interligar a sede do Município de Piêñ e o distrito de Trigolândia aos municípios limítrofes;
- II - Vias marginais: aquelas inseridas na faixa de domínio das rodovias, correndo paralelas a estas, dando acesso à ocupação lindeira e preferencialmente não cursando as mesmas, permitindo que o tráfego das rodovias continue seu fluxo;
- III - Vias arteriais: caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, destinadas ao trânsito entre diferentes regiões da cidade;
- IV - Vias coletoras: destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, com a função de viabilizar o deslocamento dentro das regiões da cidade;
- V - Vias locais: vias com interseções em nível não semaforizadas, destinadas exclusivamente ao acesso local ou a áreas restritas;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

68

VI - Vias tranquilizadas: são vias que propiciam baixas velocidades e permitem a utilização da via como espaço de lazer, priorizando a presença de pedestres e ciclistas sobre o automóvel, podendo, a critério do Município, ter um traçado diferenciado e necessariamente mecanismos redutores de velocidades dos veículos além de revestimento diferenciado;

VII - Estradas rurais: compõem a malha de deslocamento de todo o espaço externo ao perímetro urbano. Sendo classificadas em estradas rurais principais e secundárias.

Parágrafo único. As dimensões mínimas das vias e o mapa do Sistema Viário constam na Lei Complementar do Sistema Viário.

Seção V Das Calçadas

Art. 29. As calçadas constituem parte essencial do sistema de mobilidade urbana e devem garantir percurso contínuo, seguro e confortável a todos os pedestres, com prioridade à acessibilidade universal e à mobilidade ativa.

Art. 30. A implantação, a adequação, a manutenção e a fiscalização das calçadas observarão as disposições da Lei Municipal que institui o Plano de Rotas Acessíveis, especialmente quanto à faixa livre de circulação, à faixa de serviço, à faixa de acesso, às rampas, aos rebaixamentos, à sinalização tátil, à arborização e ao mobiliário urbano.

Art. 31. As intervenções em calçadas devem ser compatíveis com o Plano Diretor Municipal, a Lei do Sistema Viário e demais normas urbanísticas, de forma a integrar as calçadas à rede viária, ao transporte coletivo e aos demais modos de deslocamento.

Art. 32. Compete ao Poder Executivo, por meio de seus órgãos competentes, assegurar a manutenção, a fiscalização e a padronização das calçadas, bem como atribuir ao proprietário do lote lindeiro a obrigação de cumprir as normas aplicáveis, sem prejuízo da responsabilidade municipal de garantir a acessibilidade universal nas rotas acessíveis prioritárias.

Art. 33. O Plano de Mobilidade Urbana e o Plano de Rotas Acessíveis são instrumentos interligados e complementares, e suas atualizações devem ocorrer de forma integrada, a fim de manter unidade normativa e efetividade das políticas públicas de mobilidade e acessibilidade no Município.

Seção VI Do Monitoramento do Sistema Viário

AD



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

Art. 34. O monitoramento do sistema viário municipal deve ser realizado de forma periódica, em conformidade com a Lei Complementar do Sistema Viário, a fim de assegurar sua atualização e compatibilização com as diretrizes desta Lei.

Art. 35. O monitoramento de que trata o artigo anterior deve contemplar, no mínimo:

- I - A largura e o estado de conservação das vias;
- II - As condições de pavimentação e drenagem;
- III - A adequação das vias às normas de acessibilidade universal;
- IV - A sinalização horizontal e vertical;
- V - A conformidade com a hierarquia viária definida no Plano de Mobilidade e no Plano Diretor.

Art. 36. Compete ao Poder Executivo assegurar a atualização periódica do mapa do sistema viário e dos relatórios técnicos, de modo a manter a integração entre esta Lei, a Lei Municipal que institui o Plano de Rotas Acessíveis e a Lei Complementar do Sistema Viário.

Seção VII Do Sistema de Transporte Coletivo

Art. 37. O sistema de transporte coletivo do Município será planejado e estruturado em conformidade com as diretrizes estabelecidas nesta Lei e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 38. Compete ao órgão ou entidade da Administração Municipal responsável pela política de mobilidade urbana adotar as seguintes ações:

- I - Obter e atualizar os dados da pesquisa Origem/Destino domiciliar e do transporte coletivo, como subsídio ao planejamento;
- II - Disciplinar o estacionamento de veículos nas rotas destinadas ao transporte coletivo, priorizando sua circulação;
- III - Implementar sistema de transporte coletivo municipal, articulado ao transporte escolar, ao transporte intermunicipal e aos demais modos de deslocamento;
- IV - Definir linhas, itinerários, horários e modos de operação, de acordo com as demandas locais;
- V - Implantar pontos de parada com abrigo e acessibilidade, integrados às rotas acessíveis e às demais infraestruturas de mobilidade;
- VI - Buscar mecanismos de integração operacional e tarifária com o transporte regional e metropolitano.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

10

Seção VIII

Dos Polos Geradores de Viagens

Art. 39. Consideram-se polos geradores de viagens, para os efeitos desta Lei, os estabelecimentos ou equipamentos que atraem elevado número de deslocamentos de pessoas ou veículos, tais como:

- I - Hospitais, pronto-socorros e unidades básicas de saúde;
- II - Agências bancárias e lotéricas;
- III - Terminais rodoviários;
- IV - Complexos esportivos;
- V - Instituições de ensino;
- VI - Templos religiosos;
- VII - Supermercados;
- VIII - Parques industriais;
- IX - Outros definidos em regulamento, de acordo com estudos técnicos de impacto na circulação.

Art. 40. Os polos geradores de viagens devem prever vagas internas para veículos, de acordo com o tipo de ocupação, destinadas a moradores ou empregados, visitantes e clientes, além de atender às seguintes exigências:

- I - Dar prioridade ao acesso por transporte coletivo, bicicletas e pedestres;
- II - Reservar espaços internos para estacionamento de bicicletas;
- III - Cumprir as normas de acessibilidade universal;
- IV - Integrar-se à infraestrutura viária e de transporte do Município.

CAPÍTULO III

DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÕES PERIÓDICAS DO PLANO DE MOBILIDADE

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação do Plano de Mobilidade Urbana

Art. 41. O monitoramento da implementação desta Lei será realizado pelo órgão responsável pela política de mobilidade urbana, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em regulamento.

§ 1º Os indicadores serão apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado no sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de Piên.

11



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

§ 2º O órgão responsável poderá contar com o apoio do Conselho Municipal de Desenvolvimento e de outros órgãos da Administração Municipal para subsidiar o monitoramento e a avaliação desta Lei.

Seção II Da Revisão Do Plano De Mobilidade

Art. 42. As revisões periódicas desta Lei serão precedidas da elaboração de diagnóstico e prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, devendo contemplar, no mínimo:

- I - A análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, bem como a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;
- II - A avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários com horizontes de curto, médio e longo prazo.

§ 1º A avaliação dos indicadores de desempenho deve considerar os relatórios anuais de balanço da mobilidade urbana elaborados pelo órgão responsável pela política de mobilidade.

§ 2º A elaboração do diagnóstico e do prognóstico referidos no caput deste artigo compete ao órgão da Administração Municipal responsável pela política de mobilidade urbana.

Art. 43. A revisão e atualização desta Lei deve ocorrer no máximo a cada 10 (dez) anos e deve ser precedida de ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Seção III Da Participação da Sociedade Civil no Planejamento, Fiscalização e Avaliação do Plano de Mobilidade

Art. 44. A participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação desta Lei será assegurada pelos instrumentos já previstos e por outros que venham a ser instituídos em regulamento, entre os quais se incluem:

- I - Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;
- II - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;
- III - Audiências públicas;
- IV - Consultas públicas.

CAPÍTULO IV



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN ESTADO DO PARANÁ

11

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 45. O órgão da Administração Municipal responsável pela política de mobilidade urbana deverá, no prazo de 18 (dezoito) meses contados da publicação desta Lei:

- I - Consolidar e divulgar estudos relativos aos polos geradores de viagens, com identificação de padrões para definição de medidas mitigadoras, a partir da análise dos impactos dos empreendimentos implantados no Município de Piêñ;
- II - Apresentar proposta de política de estacionamento para o Município;
- III - Apresentar proposta de política de segurança no trânsito.

Art. 46. As diretrizes e previsões de alargamento indicadas no Plano Diretor Municipal e nesta Lei somente poderão ser alteradas por lei específica ou nas revisões previstas.

Art. 47. Compete ao Poder Executivo editar regulamentos necessários para garantir a eficácia e a efetividade desta Lei.

Art. 48. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 49. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Piêñ, 11 de dezembro de 2025.


MAICON GROSSKOPF

Prefeito



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN

Rua Amazonas, 170 – fone/fax: 41-3632-1642

CEP 83860-000- Piên/Estado do Paraná

12

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES DE:

- LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL
- OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS

Assunto: Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 060, de 11 de dezembro de 2025.

Súmula do Projeto:

INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E ESTABELECE DIRETRIZES PARA SUA IMPLEMENTAÇÃO, ACOMPANHAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO NO MUNICÍPIO DE PIÊN – PR.

RELATÓRIO

Trata-se de Parecer Conjunto das Comissões de Legislação, Justiça e Redação Final e de Obras e Serviços Públicos, nos termos do artigo 56 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Piên, acerca do **Projeto de Lei nº 060/2025**, de autoria do Poder Executivo Municipal.

A proposição foi regularmente apresentada em Sessão Extraordinária, tendo sido encaminhada às Comissões Permanentes competentes, observando-se os trâmites regimentais previstos nos artigos 40 e 47 do Regimento Interno desta Casa Legislativa.

O Projeto de Lei nº 060/2025 tem por finalidade **instituir formalmente a Política Municipal de Mobilidade Urbana**, criando um arcabouço legal estruturante, alinhado à legislação federal e estadual vigente, especialmente à **Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana)**, ao **Estatuto**



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN

Rua Amazonas, 170 – fone/fax: 41-3632-1642

CEP 83860-000- Piêñ/Estado do Paraná

(13)

da Cidade, às normas de acessibilidade da ABNT, bem como ao Plano Diretor Municipal e às diretrizes metropolitanas da Região Metropolitana de Curitiba.

A Mensagem nº 061/2025, que acompanha o projeto, justifica a proposição sob os aspectos técnico, institucional, financeiro e estratégico, ressaltando que a aprovação da matéria é **condição indispensável para a habilitação do Município à captação e execução de recursos públicos**, cujo prazo de vigência se estende até o exercício de 2025, motivo pelo qual o Chefe do Poder Executivo requer **tramitação e aprovação em regime de urgência especial**.

Consta, ainda, nos autos legislativos, a **ATA da reunião interna realizada em 15 de dezembro de 2025**, ocasião em que todos os vereadores estiveram presentes, bem como a Arquiteta e Urbanista do Município, Sra. **Isabelle Barcelos Malaquias**, responsável pelos esclarecimentos técnicos relativos ao Projeto de Lei nº 060/2025 e ao Projeto de Lei nº 059/2025, ambos decorrentes do **Plano Municipal de Mobilidade Urbana**, documento técnico com extensão de **754 páginas**, previamente encaminhado aos vereadores em formato digital.

Durante a reunião, restou registrado o reconhecimento da **relevância, abrangência e complexidade técnica** da matéria, bem como a observação de que o curto lapso temporal entre o protocolo do projeto, a audiência pública e a tramitação legislativa dificultou uma análise ainda mais aprofundada, sem prejuízo do mérito técnico e do interesse público da proposição.

FUNDAMENTAÇÃO

A Política Municipal de Mobilidade Urbana ora instituída representa um **instrumento normativo estruturante da política urbana**, com efeitos diretos sobre o **uso do solo, o sistema viário, o transporte coletivo, a mobilidade ativa, a acessibilidade universal, a segurança viária e o desenvolvimento sustentável** do Município de Piêñ.



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN

Rua Amazonas, 170 – fone/fax: 41-3632-1642

CEP 83860-000- Piêñ/Estado do Paraná

14

O projeto apresenta caráter sistêmico, ao estabelecer princípios, diretrizes, objetivos estratégicos, instrumentos de gestão, mecanismos de monitoramento, avaliação e revisão periódica, assegurando **coerência normativa, segurança jurídica e previsibilidade administrativa** às ações do Poder Público Municipal.

A proposição está em consonância com o **art. 182 da Constituição Federal**, que dispõe que a política de desenvolvimento urbano é de execução municipal, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Do ponto de vista técnico-legislativo, o texto observa a **boa técnica normativa**, com estruturação lógica em títulos, capítulos, seções e artigos, definição clara de conceitos, remissões legais adequadas e compatibilidade com a legislação urbanística já vigente no Município.

Destaca-se, ainda, que o projeto **não cria despesas imediatas**, mas estabelece **diretrizes e instrumentos de planejamento**, cuja implementação se dará de forma progressiva, condicionada à disponibilidade orçamentária, regulamentação posterior e priorização administrativa.

DAS ANÁLISES

DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL

Compete a esta Comissão analisar as proposições quanto aos aspectos constitucional, legal, regimental, gramatical e lógico, conforme dispõe o **Art. 52 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Piêñ**, mantido *ipsis litteris*:

"Art. 52. Compete à Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final manifestar-se em todas as proposições que tramitem na Casa, quanto aos aspectos constitucional, legal, regimental,



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN

Rua Amazonas, 170 – fone/fax: 41-3632-1642

CEP 83860-000- Piêñ/Estado do Paraná

(15)

gramatical e lógico, salvo expressa disposição em contrário deste Regimento."

A Constituição Federal, em seu artigo 30, inciso I, confere competência ao Município para legislar sobre assuntos de interesse local:

Constituição Federal:

"Art. 30. Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local."

Na lei orgânica

Art. 8º Ao município compete prover a tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse e ao bem estar de sua população, cabendo-lhe privativamente, entre outras, as seguintes atribuições:

I - Legislar sobre assuntos locais;

II - Suplementar a legislação federal e estadual, no que couber;

XV - Planejar e promover o desenvolvimento integrado;

XVI - Regulamentar as edificações de qualquer natureza;

XVII - Dispor sobre loteamento e arruamento;

XVIII - Dispor sobre o uso de áreas urbanas, regulamentando o zoneamento, particularmente quanto à localização de fábricas, oficinas, indústrias, depósitos e instalações, no interesse da saúde, da higiene, do sossego, do bem-estar, da recreação e da segurança da população;

Além disso, a Lei Orgânica Municipal, em seus artigos 51, II e III, e 52, I, define a competência e a iniciativa do Prefeito Municipal:

"Art. 51 - O processo legislativo compreende a elaboração de:

II - leis complementares;

III - leis ordinárias."



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN

Rua Amazonas, 170 – fone/fax: 41-3632-1642

CEP 83860-000- Piêñ/Estado do Paraná

16

"Art. 52 - A iniciativa dos projetos de lei cabe:

I - Ao Prefeito Municipal."

Sob o aspecto formal, o Projeto de Lei nº 060/2025 possui iniciativa legítima, tramitação regular e conteúdo compatível com a competência legislativa municipal.

Sob o aspecto material, não se verifica qualquer afronta à Constituição Federal, à Constituição Estadual, à Lei Orgânica Municipal ou à legislação infraconstitucional.

Quanto à redação, o texto mostra-se claro, técnico, coerente e alinhado às normas de técnica legislativa, com definições precisas e adequada sistematização normativa.

Assim, esta Comissão entende inexistirem óbices jurídicos ou regimentais à tramitação e deliberação da matéria.

DA COMISSÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS

Nos termos do Art. 54 do Regimento Interno, compete a esta Comissão manifestar-se quanto ao mérito das matérias relacionadas a obras, serviços públicos, plano diretor e desenvolvimento urbano, mantendo-se ipsi litteris:

"Art. 54. Compete à Comissão de Obras, Serviços Públicos opinar obrigatoriamente, quanto ao mérito, sobre as seguintes matérias:

I - código de obras e código de posturas;

II - plano diretor e de desenvolvimento integrado;

III - aquisição, alienação e concessão de bens imóveis do Município;

IV - quaisquer obras, empreendimentos e execução de serviços públicos locais;



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN

Rua Amazonas, 170 – fone/fax: 41-3632-1642

CEP 83860-000- Piêñ/Estado do Paraná

(17)

V - atividades produtivas em geral, públicas ou privadas, envolvendo os setores primário, secundário e terciário da economia do Município."

A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui **relação direta e indissociável** com o planejamento urbano, o sistema viário, a prestação de serviços públicos de transporte, a acessibilidade, a segurança no trânsito e a organização do espaço urbano.

O projeto estabelece diretrizes que **priorizam os pedestres, os modos não motorizados e o transporte coletivo**, promovendo uma cidade mais inclusiva, segura, eficiente e ambientalmente sustentável.

A Comissão destaca positivamente:

- A integração entre mobilidade, uso do solo e desenvolvimento urbano;
- A valorização da acessibilidade universal;
- A previsão de instrumentos de gestão, fiscalização e monitoramento;
- A compatibilidade com o Plano Diretor Municipal e com a legislação metropolitana.

No mérito, entende-se que a proposição atende de forma plena ao **interesse público**, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população e para a modernização da gestão urbana municipal.

VOTO

As Comissões de Legislação, Justiça e Redação Final e de Obras e Serviços Públicos, deliberando conjuntamente, concluem que o **Projeto de Lei nº 060/2025** encontra-se **revestido de constitucionalidade, legalidade e juridicidade**, observando os princípios da boa técnica legislativa, com iniciativa legítima do Chefe do Poder Executivo.



CÂMARA MUNICIPAL DE PIÊN

Rua Amazonas, 170 – fone/fax: 41-3632-1642

CEP 83860-000- Piên/Estado do Paraná

18

Diante do exposto, manifestam-se favoravelmente à tramitação, discussão, votação e aprovação do referido Projeto de Lei, por entenderem tratar-se de matéria estruturante, estratégica e de elevado interesse público, essencial ao planejamento urbano e à mobilidade sustentável do Município de Piên.

Sala das Sessões, em 15 de dezembro de 2025.

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL:

Presidente: Kelvin Michael Da Silva Kelvin M. Da Silva

Relator: Aldo Rui Alves De Lima Aldo Rui Alves de Lima

Secretário: Dorivaldo Ritzmann Dorivaldo Ritzmann

COMISSÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PÚBLICOS:

Presidente: Maria Edilene Kurovski Lenschow Maria Edilene Kurovski Lenschow

Relator: Aldo Rui Alves De Lima Aldo Rui Alves de Lima

Secretário: Gabriel Busch Gabriel Busch



Câmara Municipal de Piên
Sistema de Apoio ao Processo Legislativo

13

Votação Nominal

Matéria: Projeto de Lei Ordinária nº 60 de 2025

Ementa: INSTITUO A POLITICA MUNICIPAL DE MOBILIDA E ESTABELECE DIRETRIZES.

Votos

GABRIEL - **Sim**

SEANDRA - **Sim**

EDILENE - **Sim**

ALDO - **Sim**

SIMONE - **Sim**

KELVIN - **Sim**

DORIVALDO - **Sim**

ALTEVIR - **Sim**

ALMIR - **Não Votou**

Anular Votação

Não

Resultado da Votação: Aprovação por Unanimidade

Contagem do Resultado:

Votos Sim: 8

Votos Não: 0

Abstenções: 0

Votos Não Registrados: 1

Observações

Salvar

Desenvolvido pelo [Interlegis](#) em software livre e aberto. Release: 3.1.164-RC5

Conteúdo e dados sob licença [Creative Commons 4.0](#)

[Atribuir Fonte - Compartilhar Igual](#)

Câmara Municipal de Piên

Rua Amazonas, 170

CEP: 83860-000 | Telefone: (41) 3632-1274

[OpenAPI](#) | [Site](#) | [Fale Conosco](#)

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIÊN

(29)

SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS
LEI N° 1611, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2025

LEI N° 1.611, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2025.

Origem: Projeto de Lei nº 060/2025

Institui A POLÍTICA MUNICIPAL DE
 MOBILIDADE URBANA E ESTABELECE
 DIRETRIZES

**A Câmara Municipal de Piên, Estado do Paraná, aprovou,
 e eu Prefeito Municipal sanciono a seguinte Lei:**

TÍTULO I
DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, mediante a utilização de veículos, vias e toda a infraestrutura que possibilite esses deslocamentos.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên se rege pelos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevista na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 3º São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên:

- I - Lei Federal nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade;
- II - Lei Federal nº 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro - CTB e Resolução do CONTRAN nº 514/2014, que institui a Política Nacional de Trânsito;
- III - Lei Federal nº 10.098/2000, Lei da acessibilidade, e Decreto nº 5.296/2004, que a regulamenta;
- IV - Lei Federal nº 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão;
- V - Norma Brasileira NBR nº 9.050/2020 da ABNT e suas alterações subsequentes.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên é componente da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e guarda compatibilidade com o Plano Diretor Municipal.

Art. 5º Nos termos da Lei Complementar Estadual nº 139, de 9 de dezembro de 2011, que integra o Município de Piên à Região Metropolitana de Curitiba, a Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá manter alinhamento às diretrizes estabelecidas no Plano de Desenvolvimento Integrado da referida Região Metropolitana.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên se fundamenta nos seguintes princípios:

- I - Sustentabilidade socioeconômica e ambiental do desenvolvimento da cidade;
- II - Inclusão social;
- III - Acessibilidade universal;
- IV - Eficiência e integração dos modos de transporte

V - Segurança nos deslocamentos e preservação da vida;
 VI - Gestão democrática e controle social.

(21)

Art. 7º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên orienta-se pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, em especial os de assegurar vida saudável e bem-estar (ODS 3) e tornar as cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis (ODS 11).

Art. 8º São objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên:

- I - Promover a mobilidade de pessoas no Município, assegurando a integração com a Região Metropolitana de Curitiba;
- II - Assegurar a acessibilidade universal nos espaços públicos, equipamentos urbanos e sistemas de transporte;
- III - Priorizar o transporte público coletivo e os modos de deslocamento não motorizados;
- IV - Reduzir os impactos ambientais e sociais da mobilidade urbana, assegurando a gestão democrática e a participação social na formulação, monitoramento e avaliação da política.

Art. 9º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Piên observará as seguintes diretrizes:

- I - Integração com as demais políticas de desenvolvimento urbano e com as políticas setoriais de habitação, saneamento, meio ambiente, uso e ocupação do solo e planejamento territorial, em âmbito municipal e metropolitano;
- II - Priorização da mobilidade das pessoas sobre a dos veículos, com ênfase nos modos de transporte não motorizados e no transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado;
- III - Promoção da acessibilidade universal, assegurando condições de circulação seguras e inclusivas para pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- IV - Equidade no uso do sistema viário, de modo a equilibrar os diferentes modos de transporte e reduzir conflitos de circulação;
- V - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano, favorecendo a complementaridade e a eficiência da rede de mobilidade;
- VI - Redução dos impactos ambientais e sociais da mobilidade urbana, mediante incentivo ao uso de energias limpas, mitigação das emissões poluentes e diminuição de acidentes de trânsito;
- VII - Gestão democrática e participativa da política de mobilidade, assegurando transparência, controle social e participação da comunidade em todas as etapas de planejamento, implementação e avaliação.

TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 10. Fica instituído, no âmbito desta Lei, o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Piên, como instrumento de planejamento destinado à execução e à efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS DO PLANO

Art. 11. O Plano de Mobilidade do Município de Piên, tem por finalidade orientar as ações do Município, no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Piên.

Art. 12. O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Piên deverá manter compatibilidade e integração com os seguintes instrumentos e normativas:

- I - A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012;

(P2)

- II - O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba;
- III - O Plano Diretor Municipal e suas alterações, bem como a legislação urbanística correlata, especialmente a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Lei do Sistema Viário;
- IV - A Lei Federal nº 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência);
- V - O Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta a Lei Federal nº 10.098/2000 sobre promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- VI - A Norma Brasileira NBR nº 9.050/2020 da ABNT e suas alterações, referente à acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 13. Para os fins desta Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

- I - Acessibilidade: condição que assegura às pessoas, inclusive com deficiência ou mobilidade reduzida, o acesso seguro e autônomo aos espaços urbanos, edificações, serviços e sistemas de transporte;
- II - Bicletário: equipamento ou local de grande porte destinado ao estacionamento de bicicletas, de longa duração, com maior número de vagas e, quando aplicável, controle de acesso;
- III - Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível distinto não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins. Ficando definido como o espaço compreendido entre a faixa de rolamento e o alinhamento predial;
- IV - Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- V - Ciclorotas ou Rota Ciclável: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de cicloviás e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;
- VI - Ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado fisicamente da via de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- VII - Estacionamento de Integração: espaço público ou privado destinado a veículos particulares, articulado com sistemas de transporte público, visando dissuadir o uso do transporte individual motorizado;
- VIII - Mobilidade Urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, por meio de diferentes modos de transporte, motorizados ou não motorizados;
- IX - Modos de Transporte Motorizados: modalidades de deslocamento que utilizam veículos automotores;
- X - Modos de Transporte Não Motorizados: modalidades de deslocamento que utilizam esforço humano ou tração animal;
- XI - Paraciclo: equipamento de pequeno porte destinado ao estacionamento de curta ou média duração de bicicletas, sem controle de acesso, que possibilite sua fixação e mínima segurança contra furtos;
- XII - Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XIII - Sistema Municipal de Mobilidade Urbana: conjunto organizado e coordenado de modos de transporte, serviços e infraestruturas que garantem os deslocamentos no território do Município;
- XIV - Transporte Público Coletivo: serviço público de transporte de passageiros, acessível a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e tarifas definidos pelo Poder Público;
- XV - Transporte Público Individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por meio de

veículos de aluguel, para viagens individualizadas;
 XVI - Transporte Urbano de Cargas: serviço destinado ao transporte de bens, mercadorias ou animais no espaço urbano;
 XVII - Via: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo pista, calçadas, canteiros e faixas entre os alinhamentos prediais.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais do Plano de Mobilidade Urbana

Art. 14. O Plano de Mobilidade Urbana reger-se-á pelos seguintes princípios:

- I - Reconhecimento do espaço público como bem de uso comum, sob titularidade municipal;
- II - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- III - Universalidade do direito de se deslocar e usufruir a cidade;
- IV - Desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- V - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços;
- VI - Acessibilidade universal, com atenção especial à pessoas portadoras de deficiência e mobilidade reduzida;
- VII - Segurança viária, voltada à preservação da saúde e da vida;
- VIII - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte.

Art. 15. O Plano de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - Priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- II - Adoção de medidas que desestimulem à utilização do transporte individual motorizado;
- III - Integração com a política de desenvolvimento urbano municipal e respetivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso e ocupação do solo no âmbito do Município de Piêñ;
- IV - Integração com a política metropolitana e com as políticas setoriais correlatas, assegurando mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano;
- V - Redução dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município de Piêñ;
- VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- VII - Desenvolvimento do sistema de transporte coletivo sob aspectos quantitativo e qualitativo;
- VIII - Integração física, operacional e tarifária entre os diversos modos de transporte;
- IX - Estímulo ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- X - Busca de alternativas de financiamento para a implementação das ações do Plano de Mobilidade Urbana;
- XI - Promoção de ações educativas voltadas à sensibilização e conscientização da população;
- XII - Priorização do investimento público na melhoria e expansão da infraestrutura destinada ao transporte público coletivo;
- XIII - Implantação de iniciativas visando a humanização do trânsito.

Art. 16. São objetivos gerais do Plano de Mobilidade Urbana:

- I - Garantir a fluidez do trânsito nas vias urbanas e rurais do município e de seus distritos;
- II - Assegurar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, com prioridade aos meios coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- III - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

- IV - Melhorar condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- V - Promover o desenvolvimento sustentável com a redução dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos.

CAPÍTULO II DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Seção I Do Conteúdo Mínimo

Art. 17. O Plano de Mobilidade contemplará, no mínimo:

I - Objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, alinhados ao Plano Diretor Municipal e às demais políticas setoriais locais;

II - Ações e políticas que articulem o uso e a ocupação do solo à capacidade do sistema de transporte, a fim de assegurar o desenvolvimento econômico e urbano equilibrado, a inclusão social e a eficiência dos investimentos em infraestrutura, admitida a proposição de adequações normativas quando necessário;

III - Medidas de mitigação dos impactos ambientais e sociais da mobilidade urbana, com prioridade aos modos sustentáveis, à redução de emissões de poluentes e à racionalização da matriz de transportes do Município;

IV - Programas, projetos e infraestruturas destinados à mobilidade ativa (pedonal e ciclovíária), integrados aos demais modos de transporte e à política municipal de promoção da saúde, que deverão conter:

a) Identificação e qualificação das vias prioritárias para circulação de pedestres, com ampliação e manutenção de calçadas;

b) Previsão de implantação e manutenção de infraestrutura ciclovíária (ciclofaixas, ciclovias, ciclorrotas e espaços compartilhados);

c) Estímulo à circulação a pé, com iluminação adequada, sinalização indicativa, travessias seguras e ações educativas;

d) Estímulo ao uso da bicicleta, com sinalização, campanhas de segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistemas de informação;

e) Priorização da implantação, readequação e manutenção das calçadas em áreas públicas e no entorno de equipamentos de interesse coletivo.

V - Serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, que compreenderão:

a) Rede do transporte público coletivo, linhas, itinerários e tecnologias aplicáveis;

b) Composição das linhas do sistema convencional;

c) Transporte escolar, linhas metropolitanas, serviços fretados e outros a serem instituídos.

VI - Infraestruturas do transporte coletivo, com definição de áreas prioritárias para:

a) Construção e readequação de vias, faixas exclusivas e preferenciais;

b) Implantação de terminais, pontos de parada com abrigo e estações de integração.

VII - Sistema viário urbano e rural, em conformidade com a hierarquização prevista na legislação municipal, composto por:

a) Circulação viária;

b) Revitalização e manutenção da infraestrutura;

c) Pavimentação e acessibilidade universal.

VIII - Acessibilidade universal, física e comunicacional, para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como acessibilidade econômica para a população de baixa renda, especialmente no transporte coletivo;

IX - Integração física, operacional e tarifária entre os diferentes modos de transporte, de forma a reduzir conflitos intermodais e ampliar a eficiência da rede;

X - Regras para circulação e operação do transporte de carga, baseadas no conceito de logística urbana sustentável, compatíveis com a movimentação de passageiros e a distribuição de mercadorias;

- XI - Diretrizes para polos geradores de viagens, destinadas a equacionar estacionamento e operações logísticas sem estimular o transporte individual, com prioridade ao acesso por transporte coletivo, bicicleta e caminhada;
- XII - Política de estacionamento integrada ao planejamento urbano municipal, com definição de áreas de integração modal e de instrumentos de gestão de vagas;
- XIII - Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana, com garantia de sustentabilidade econômica e modicidade tarifária.

Seção II Dos Objetivos Estratégicos

Art. 18. O Plano de Mobilidade Urbana contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

- I - Tornar o transporte coletivo mais atrativo que o transporte individual e estabelecer como meta a ampliação do percentual de viagens em modos coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;
- II - Promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;
- III - Promover a segurança no trânsito;
- IV - Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- V - Contribuir para a competitividade econômica do município por meio de sistemas de mobilidade eficientes, seguros e sustentáveis;
- VI - Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 19. Para atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo em relação ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Ampliar as ações relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário;
- II - Modernizar os sistemas de informação sobre o transporte coletivo;
- III - Desestimular o uso do transporte individual de forma articulada à melhoria do transporte coletivo;
- IV - Promover ações educativas voltadas à mudança da percepção da população quanto ao uso do transporte individual e coletivo;
- V - Promover a modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários.

Art. 20. A fim de atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Modernizar os métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, assegurando maior eficácia e eficiência;
- II - Disseminar informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, a fim de propiciar à população escolhas otimizadas entre os meios de deslocamento oferecidos;
- III - Modernizar os equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo.

Art. 21. Para atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Reestruturar a atividade fiscalizatória, com ênfase na segurança, na orientação aos usuários e na operação do trânsito;
- II - Assegurar espaços adequados e direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções de mobilidade urbana;
- III - Modernizar os equipamentos tecnológicos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança;
- IV - Desenvolver projetos de educação para o trânsito voltados a públicos mais vulneráveis, em especial pedestres, pessoas

com deficiência, idosos, motociclistas e jovens condutores;
 V - Priorizar iniciativas, projetos e investimentos que ampliem a segurança no trânsito;
 VI - Otimizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 22. Para atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando sua importância para o meio ambiente e a qualidade de vida;
- II - Monitorar a evolução tecnológica dos meios de transporte e induzir a adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público;
- III - Assegurar a valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, em articulação com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;
- IV - Estimular o uso de transportes não motorizados, mediante integração com os demais modos de transporte e melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias.

Art. 23. Para atingir o objetivo estratégico de contribuir para a competitividade econômica do município por meio de sistemas de mobilidade eficientes, seguros e sustentáveis, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Adequar o planejamento, o ordenamento e a operação da logística urbana, em cooperação com entidades públicas e privadas e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, sistema viário, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade;
- II - Aprimorar os métodos e processos de licenciamento de empreendimentos classificados como polos geradores de viagens, de forma a mitigar seus impactos na circulação urbana.

Art. 24. Para atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

- I - Adequar a infraestrutura viária em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;
- II - Assegurar cobertura espacial e temporal suficiente para o atendimento aos usuários do transporte público.

Seção III Dos Instrumentos de Gestão e Fiscalização

Art. 25. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

- I - Restringir e controlar o acesso e a circulação, de forma permanente ou temporária, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - Aplicar tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, com a finalidade de desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura destinada ao transporte público coletivo, ao transporte não motorizado e ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte coletivo, na forma da lei;
- III - Dedicar espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e para os modos de transporte não motorizados;
- IV - Implantar estacionamentos integrados ao sistema de transporte coletivo;
- V - Controlar o uso e a operação da infraestrutura viária destinada à circulação e à operação do transporte de carga, com definição de prioridades ou restrições;
- VI - Implantar políticas de uso e ocupação do solo, sistema viário e desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, incluindo operações urbanas consorciadas

no entorno de corredores viários prioritários, corredores de transporte coletivo e áreas localizadas no entorno de estações de transporte coletivo existentes ou futuras, para fins de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VII - Obter recursos para a ampliação e a melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

VIII - Implantar e melhorar espaços públicos, principalmente destinados aos modos de transporte não motorizado, com estímulo ao seu uso;

IX - Melhorar e ampliar a infraestrutura e a rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, os transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que favoreçam a desconcentração e a descentralização urbanas.

Art. 26. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo deverá ser realizada a fiscalização:

- I - Das calçadas, conforme o disposto na Lei do Sistema Viário e no Código de Obras do Município;
- II - Da execução das vedações no alinhamento dos logradouros públicos, conforme o Código de Obras Municipal;
- III - Da retirada de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que comprometam a acessibilidade dos passeios.

§ 1º A fiscalização prevista neste artigo será de responsabilidade do agente fiscal do Município, vinculado à Diretoria de Tributação e Fiscalização.

§ 2º A fiscalização deverá notificar o proprietário, fixando prazo para a regularização, findo o qual poderá aplicar multa, com valor a ser definido em decreto específico.

Seção IV Do Sistema Viário

Art. 27. Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, deverão ser observadas as normas e diretrizes estabelecidas na Lei Complementar do Sistema Viário do Município.

Parágrafo único. Compete ao Poder Executivo Municipal compatibilizar a infraestrutura viária com as diretrizes constantes na Lei Complementar do Sistema Viário.

Art. 28. Para os efeitos desta Lei, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as vias do Município classificam-se em:

- I - Rodovia: vias pertencentes à Rodovia Engenheiro Carlos Alberto de Camargo Coelho, conforme estabelecido pela Lei nº 14.498, de 11 de agosto de 2004. Essas rodovias desempenham a função de interligar a sede do Município de Piên e o distrito de Trigolândia aos municípios limítrofes;
- II - Vias marginais: aquelas inseridas na faixa de domínio das rodovias, correndo paralelas a estas, dando acesso à ocupação lindeira e preferencialmente não cursando as mesmas, permitindo que o tráfego das rodovias continue seu fluxo;
- III - Vias arteriais: caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, destinadas ao trânsito entre diferentes regiões da cidade;
- IV - Vias coletoras: destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, com a função de viabilizar o deslocamento dentro das regiões da cidade;
- V - Vias locais: vias com interseções em nível não semaforizadas, destinadas exclusivamente ao acesso local ou a áreas restritas;
- VI - Vias tranquilizadas: são vias que propiciam baixas velocidades e permitem a utilização da via como espaço de lazer, priorizando a presença de pedestres e ciclistas sobre o automóvel, podendo, a critério do Município, ter um traçado diferenciado e necessariamente mecanismos redutores de velocidades dos veículos além de revestimento diferenciado;
- VII - Estradas rurais: compõem a malha de deslocamento de todo o espaço externo ao perímetro urbano. Sendo classificadas

em estradas rurais principais e secundárias.

68

Parágrafo único. As dimensões mínimas das vias e o mapa do Sistema Viário constam na Lei Complementar do Sistema Viário.

Seção V Das Calçadas

Art. 29. As calçadas constituem parte essencial do sistema de mobilidade urbana e devem garantir percurso contínuo, seguro e confortável a todos os pedestres, com prioridade à acessibilidade universal e à mobilidade ativa.

Art. 30. A implantação, a adequação, a manutenção e a fiscalização das calçadas observarão as disposições da Lei Municipal que institui o Plano de Rotas Acessíveis, especialmente quanto à faixa livre de circulação, à faixa de serviço, à faixa de acesso, às rampas, aos rebaixamentos, à sinalização tátil, à arborização e ao mobiliário urbano.

Art. 31. As intervenções em calçadas devem ser compatíveis com o Plano Diretor Municipal, a Lei do Sistema Viário e demais normas urbanísticas, de forma a integrar as calçadas à rede viária, ao transporte coletivo e aos demais modos de deslocamento.

Art. 32. Compete ao Poder Executivo, por meio de seus órgãos competentes, assegurar a manutenção, a fiscalização e a padronização das calçadas, bem como atribuir ao proprietário do lote lindeiro a obrigação de cumprir as normas aplicáveis, sem prejuízo da responsabilidade municipal de garantir a acessibilidade universal nas rotas acessíveis prioritárias.

Art. 33. O Plano de Mobilidade Urbana e o Plano de Rotas Acessíveis são instrumentos interligados e complementares, e suas atualizações devem ocorrer de forma integrada, a fim de manter unidade normativa e efetividade das políticas públicas de mobilidade e acessibilidade no Município.

Seção VI Do Monitoramento do Sistema Viário

Art. 34. O monitoramento do sistema viário municipal deve ser realizado de forma periódica, em conformidade com a Lei Complementar do Sistema Viário, a fim de assegurar sua atualização e compatibilização com as diretrizes desta Lei.

Art. 35. O monitoramento de que trata o artigo anterior deve contemplar, no mínimo:

- I - A largura e o estado de conservação das vias;
- II - As condições de pavimentação e drenagem;
- III - A adequação das vias às normas de acessibilidade universal;
- IV - A sinalização horizontal e vertical;
- V - A conformidade com a hierarquia viária definida no Plano de Mobilidade e no Plano Diretor.

Art. 36. Compete ao Poder Executivo assegurar a atualização periódica do mapa do sistema viário e dos relatórios técnicos, de modo a manter a integração entre esta Lei, a Lei Municipal que institui o Plano de Rotas Acessíveis e a Lei Complementar do Sistema Viário.

Seção VII Do Sistema de Transporte Coletivo

Art. 37. O sistema de transporte coletivo do Município será planejado e estruturado em conformidade com as diretrizes estabelecidas nesta Lei e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 38. Compete ao órgão ou entidade da Administração Municipal responsável pela política de mobilidade urbana

adotar as seguintes ações:

- I - Obter e atualizar os dados da pesquisa Origem/Destino domiciliar e do transporte coletivo, como subsídio ao planejamento;
- II - Disciplinar o estacionamento de veículos nas rotas destinadas ao transporte coletivo, priorizando sua circulação;
- III - Implementar sistema de transporte coletivo municipal, articulado ao transporte escolar, ao transporte intermunicipal e aos demais modos de deslocamento;
- IV - Definir linhas, itinerários, horários e modos de operação, de acordo com as demandas locais;
- V - Implantar pontos de parada com abrigo e acessibilidade, integrados às rotas acessíveis e às demais infraestruturas de mobilidade;
- VI - Buscar mecanismos de integração operacional e tarifária com o transporte regional e metropolitano.

Seção VIII Dos Polos Geradores de Viagens

Art. 39. Consideram-se polos geradores de viagens, para os efeitos desta Lei, os estabelecimentos ou equipamentos que atraem elevado número de deslocamentos de pessoas ou veículos, tais como:

- I - Hospitais, pronto-socorros e unidades básicas de saúde;
- II - Agências bancárias e lotéricas;
- III - Terminais rodoviários;
- IV - Complexos esportivos;
- V - Instituições de ensino;
- VI - Templos religiosos;
- VII - Supermercados;
- VIII - Parques industriais;
- IX - Outros definidos em regulamento, de acordo com estudos técnicos de impacto na circulação.

Art. 40. Os polos geradores de viagens devem prever vagas internas para veículos, de acordo com o tipo de ocupação, destinadas a moradores ou empregados, visitantes e clientes, além de atender às seguintes exigências:

- I - Dar prioridade ao acesso por transporte coletivo, bicicletas e pedestres;
- II - Reservar espaços internos para estacionamento de bicicletas;
- III - Cumprir as normas de acessibilidade universal;
- IV - Integrar-se à infraestrutura viária e de transporte do Município.

CAPÍTULO III DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÕES PERIÓDICAS DO PLANO DE MOBILIDADE

Seção I Do Monitoramento e da Avaliação do Plano de Mobilidade Urbana

Art. 41. O monitoramento da implementação desta Lei será realizado pelo órgão responsável pela política de mobilidade urbana, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em regulamento.

§ 1º Os indicadores serão apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado no sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de Piêñ.

§ 2º O órgão responsável poderá contar com o apoio do Conselho Municipal de Desenvolvimento e de outros órgãos da Administração Municipal para subsidiar o monitoramento e a avaliação desta Lei.

Seção II Da Revisão Do Plano De Mobilidade

Art. 42. As revisões periódicas desta Lei serão precedidas da elaboração de diagnóstico e prognóstico do sistema de

mobilidade urbana do Município, devendo contemplar, no mínimo:

I - A análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, bem como a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho;

II - A avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários com horizontes de curto, médio e longo prazo.

§ 1º A avaliação dos indicadores de desempenho deve considerar os relatórios anuais de balanço da mobilidade urbana elaborados pelo órgão responsável pela política de mobilidade.

§ 2º A elaboração do diagnóstico e do prognóstico referidos no caput deste artigo compete ao órgão da Administração Municipal responsável pela política de mobilidade urbana.

Art. 43. A revisão e atualização desta Lei deve ocorrer no máximo a cada 10 (dez) anos e deve ser precedida de ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Seção III

Da Participação da Sociedade Civil no Planejamento, Fiscalização e Avaliação do Plano de Mobilidade

Art. 44. A participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação desta Lei será assegurada pelos instrumentos já previstos e por outros que venham a ser instituídos em regulamento, entre os quais se incluem:

I - Órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;

II - Ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;

III - Audiências públicas;

IV - Consultas públicas.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 45. O órgão da Administração Municipal responsável pela política de mobilidade urbana deverá, no prazo de 18 (dezoito) meses contados da publicação desta Lei:

I - Consolidar e divulgar estudos relativos aos polos geradores de viagens, com identificação de padrões para definição de medidas mitigadoras, a partir da análise dos impactos dos empreendimentos implantados no Município de Piêñ;

II - Apresentar proposta de política de estacionamento para o Município;

III - Apresentar proposta de política de segurança no trânsito.

Art. 46. As diretrizes e previsões de alargamento indicadas no Plano Diretor Municipal e nesta Lei somente poderão ser alteradas por lei específica ou nas revisões previstas.

Art. 47. Compete ao Poder Executivo editar regulamentos necessários para garantir a eficácia e a efetividade desta Lei.

Art. 48. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 49. Ficam revogadas as disposições em contrário.
Piêñ, 16 de dezembro de 2025.

MAICON GROSSKOPF
Prefeito

Publicado por:
Katia Rejane Neneve
Código Identificador:6A7A5AF5

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 17/12/2025. Edição 3429

A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>

30



Histórico de Tramitações da Matéria: 60/2025

Tipo de matéria: Projeto de Lei Ordinária

Autor: Executivo Municipal - PREF

Data Tramitação	Unidade Local	Unidade Destino	Status
17 de Dezembro de 2025	Administrativo/Legislativo - ADMLEGS	Arquivo - ARQU	Proposição arquivada
17 de Dezembro de 2025	Executivo Municipal - PREF	Administrativo/Legislativo - ADMLEGS	Matéria Transformada em Lei Pelo Prefeito
16 de Dezembro de 2025	Secretaria Legislativa SELEGIS	Executivo Municipal - PREF	Projeto de Lei Enviado para Sanção do Prefeito
16 de Dezembro de 2025	Gabinete da Presidência - GPRES	Secretaria Legislativa SELEGIS	Autógrafo Assinado
16 de Dezembro de 2025	CJRF - Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final	Gabinete da Presidência - GPRES	Redação Final Concluída
16 de Dezembro de 2025	Gabinete da Presidência - GPRES	CJRF - Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final	Proposição Encaminhada para Redação Final - CJLRF
16 de Dezembro de 2025	Plenário - PLEN	Gabinete da Presidência - GPRES	Proposição Aprovada com Dispensa da Segunda Discussão
15 de Dezembro de 2025	Plenário - PLEN	Plenário - PLEN	Proposição Incluída na Pauta - Discussão e Votação
15 de Dezembro de 2025	Plenário - PLEN	Plenário - PLEN	Pedido de Dispensa da 2º Discussão
15 de Dezembro de 2025	Plenário - PLEN	Plenário - PLEN	Proposição Incluída na Pauta - 1ª Discussão
15 de Dezembro de 2025	Plenário - PLEN	Plenário - PLEN	Pedido de Tramitação em Regime de Urgência Especial
15 de Dezembro de 2025	Gabinete da Presidência - GPRES	Plenário - PLEN	Proposição Incluída na Pauta - Leitura e Apresentação
11 de Dezembro de 2025	Administrativo/Legislativo - ADMLEGS	Gabinete da Presidência - GPRES	Verificação se não há Outra Matéria de Mesma Natureza
11 de Dezembro de 2025	Protocolo - PROT	Administrativo/Legislativo - ADMLEGS	Proposição Protocolada