



CÂMARA MUNICIPAL DE
SARANDI-PR

Lei aprovada no exercício de 2024.

Lei Complementar nº 471, de 19 de dezembro de 2024.

Lei Promulgada pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Sarandi, e publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná, edição nº 3.178 em 20 de dezembro de 2024.

A proposição que deu origem a presente lei (Projeto de Lei Complementar nº 593/2023), e os documentos que a acompanharam em sua tramitação, estão devidamente arquivados em pasta própria.

Autor: Poder Executivo Municipal



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

**Dispõe sobre o Plano de Mobilidade do
Município de Sarandi.**

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SARANDI, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais,

Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele PROMULGA a seguinte;

LEI:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade de Sarandi – PlanMob Sarandi, conforme preconizado pela Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e pela Lei Complementar nº 408, de 6 de junho de 2022, que instituiu o Plano Diretor do Município de Sarandi.

§ 1º O PlanMob Sarandi tem por finalidade orientar o planejamento urbano do Município de Sarandi no que se refere ao sistema viário, estabelecido pela Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022, em especial quanto aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

§ 2º Todas as ações e regulamentações constantes e derivadas deste plano devem respeitar o disposto na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 e nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 2º O PlanMob Sarandi estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana e contemplará:

I - princípios, objetivos e estratégias coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor do Município de Sarandi;

II - as metas para a execução das estratégias indicadas;

III - o sistema de monitoramento do plano de mobilidade urbana; e

IV - as estratégias elaboradas para alcançar os objetivos definidos no âmbito dos sistemas: viário, de transporte coletivo, cicloviário e peatonal (pedestres).

§ 1º O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas para atender às metas definidas desta Lei.

§ 2º O sistema de monitoramento do PlanMob Sarandi será coordenado pelo Órgão Municipal de Planejamento Urbano em conjunto com a Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi – SEMUTRANS.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei Complementar, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Piso Tátil – piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

II - Transporte Público Coletivo – serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

fixados pelo poder público;

III - Transporte Público Individual ou Serviço de Táxi – serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IV - Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros ou Transporte por Aplicativo – 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;
e

V - Transporte Privado Coletivo – serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, a exemplo de transporte escolar e serviço de transporte por fretamento.

Parágrafo único. Outros conceitos e definições estão previstos no art. 9º da Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022.

Seção II

Dos Objetivos e Estratégias

Art. 4º O PlanMob Sarandi está fundamentado nos seguintes objetivos gerais e específicos a estes vinculados:

I - implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade de modo a:

- a) reduzir a distância dos deslocamentos, principalmente dos modos não motorizados;
- b) reduzir a utilização do transporte individual motorizado;
- c) promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

d) aumentar a parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta;

e) desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas e travessias adequadas;

f) readequar calçadas em vias estratégicas;

g) acelerar a transição para veículos menos poluentes;

h) reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública;

i) garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;

j) reforçar a segurança em travessias na região central;

k) ordenar o fluxo em cruzamentos;

l) implantar vias cicláveis;

m) garantir à população o acesso rápido a áreas e equipamentos de lazer, cultura, esporte, saúde e educação;

n) melhorar a fluidez de tráfego;

o) apoiar os meios de transporte coletivo e não motorizados, de forma inclusiva, sustentável e eficiente;

II - promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional de modo a:

a) estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente;

b) incentivar a integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros;

c) implantar medidas moderadoras de tráfego;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

d) integrar os projetos e planos afetos à mobilidade urbana de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade metropolitana;

e) melhorar a conexão da malha urbana;

III - promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de modo a:

a) incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de projetos de mobilidade urbana;

b) garantir a contrapartida dos agentes públicos ou privados no que se refere às atividades e obras viárias e seus impactos negativos;

c) regulamentar estacionamentos públicos e privados de forma a evitar o impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público;

d) gerir os estacionamentos;

e) distribuir os custos dos sistemas de transporte;

IV - implantar as “zonas 30”;

V - promover a fiscalização dos polos geradores de tráfego; e

VI - informatizar os processos para garantir a eficiência da execução e manutenção das vias urbanas.

Art. 5º Com vistas a atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade e seus objetivos específicos identificados no inciso I do art. 4º, o Poder Executivo Municipal priorizará as seguintes estratégias:

I - estimular:

a) à implantação de vias locais de baixas velocidades, aptas à recreação infantil, conhecidas como ruas compartilhadas;

b) à instalação de comércios e serviços de apoio ao uso residencial em áreas de



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

carência de cobertura, ampliando o uso misto do solo;

II - regulamentar o transporte público individual e o serviço de transporte privado individual de passageiros no Município conforme os requisitos estabelecidos na Lei Federal nº 13.640 de 26 de março de 2018;

III - implantar:

a) a rede cicloviária municipal;

b) faixas exclusivas de circulação de transporte público coletivo e revisão dos pontos de parada para promover mais eficiência no atendimento e redução do tempo de trajeto;

c) paraciclos e bicicletários públicos nas praças públicas, prioritariamente naquelas localizadas em subcentros comerciais, centralidades lineares e próximas ao transporte coletivo;

IV - qualificar as áreas de circulação de pedestres; e

V - definir ações para manutenção e instalação das informações sobre as linhas nos pontos de parada de transporte coletivo, através de mecanismos que respeitem a acessibilidade comunicacional, e tornem possível as informações também para pessoas com deficiências sensoriais.

Art. 6º Todas as estratégias previstas nesta Lei deverão ser incluídas como ações a serem executadas em curto, médio ou longo prazo.

Seção III

Do Sistema de Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas

Art. 7º As revisões periódicas do PlanMob Sarandi deverão contemplar minimamente:

I - a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos gerais e específicos estabelecidos neste plano; e

II - o acompanhamento dos indicadores de monitoramento do plano e de suas metas de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO II

Dos Sistemas de Transporte

Seção I

Do Sistema Peatonal

Art. 8º O passeio público é parte integrante da via pública, destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, nas ruas pavimentadas garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, em conformidade com as normas de acessibilidade.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas, passeios públicos e plataformas, se existentes.

§ 2º As edificações receberão “Habite-se” somente após a execução das calçadas.

Art. 9º A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com a Lei do Código de Obras e Edificações.

Art. 10. A execução, manutenção e conservação das calçadas bem como a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, entre outras interferências permitidas por lei, deverão seguir os princípios da acessibilidade e desenho universal, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou atualização.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

Parágrafo único. Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com deficiência.

Art. 11. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil, alinhado junto ao término da faixa livre.

Art. 12. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I - acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050/2020 ou atualização; e

II - mobiliário urbano – NBR 9283/2014 ou atualização.

Art. 13. As calçadas deverão ser organizadas em 3 (três) faixas, em conformidade com o Anexo II desta Lei, e compostas dos seguintes elementos:

I - faixa livre: área da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, devendo atender às seguintes características:

a) ter superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;

b) ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;

c) ter inclinação transversal constante e não superior a 3% (três por cento);

d) ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;

e) ter largura mínima de 1,4m (um vírgula quatro metros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou atualização;

II - faixa de serviço: área localizada em posição adjacente à guia, devendo atender às seguintes características:



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

a) ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura urbana, lixeiras, postes de sinalização viária, iluminação pública e eletricidade;

b) poderá receber rampa ou inclinação associada ao rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustíveis e similares;

c) ter largura mínima de 90cm (noventa centímetros);

d) apresentar permeabilidade em áreas residenciais;

III - faixa de acesso: área para calçadas com mais de 2,3m (dois vírgula três metros) de largura, destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes, autorizadas pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, podendo conter:

a) áreas de permeabilidade e vegetação; e

b) elementos de mobiliário temporário, tais como mesas, cadeiras e toldos, obedecidas às disposições da Prefeitura Municipal de Sarandi.

Parágrafo único. São considerados permeáveis, grama, brita ou piso drenante, com aplicação direta sobre solo compactado capaz de drenar 10-3m/s, ou seja, a permeabilidade de uma areia grossa, como dispõe a NBR 16416/2015 ou atualização.

Art. 14. Os passeios devem ter superfície regular, contínua, firme e antiderrapante em qualquer condição climática e ser executados sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação dos pedestres.

Art. 15. A execução de novos passeios ou adequação de passeios existentes deverá dar continuidade à inclinação do passeio vizinho, caso ele esteja executado de forma correta.

Art. 16. São aceitos quatro tipo de revestimentos para os passeios, sendo eles:

I - piso drenante: feito com placas de concreto poroso, por onde a água é drenada;

II - ladrilho hidráulico: placa de concreto para acabamentos de alta resistência ao



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

desgaste;

III - piso cimentado: deve garantir acabamento uniforme sem irregularidades ou rachaduras; e

IV - placa pré-moldada: placa pré-fabricada de concreto de alto desempenho para assentamento diretamente sobre a base, com acabamento texturizado ou não.

Art. 17. As vias de circulação serão projetadas de forma a melhorar a segurança no trânsito e a acessibilidade dos pedestres, incluindo-se como estratégia a supressão de vagas de estacionamento em vias públicas, de forma permanente ou temporária.

Seção II

Do Sistema Ciclovitário

Art. 18. O Município deverá ser interligado através de um sistema de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

§ 1º A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico.

§ 2º A ciclofaixa deve ser provida de pintura específica, como demonstrado no Anexo III, com tratamento em cruzamento de vias.

§ 3º As ciclofaixas devem ser providas de tachas, tachões ou buffer, garantindo distanciamento dos veículos e maior segurança aos usuários.

§ 4º A ciclorrota deve implicar em menor velocidade automotiva para compartilhamento do espaço viário.

Art. 19. É obrigatória a instalação de estacionamentos de bicicletas, nos seguintes estabelecimentos:

I - mercados e supermercados;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

- II - escolas, colégios e instituições de ensino com mais de 50 (cinquenta) alunos;
- III - áreas de lazer, parques e clubes;
- IV - estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços com mais de 30 (trinta) empregados;
- V - ginásios, estádios e centros esportivos;
- VI - agências bancárias;
- VII - hospitais, postos de saúde e clínicas com mais de 30 (trinta) empregados;
- VIII - órgãos da administração pública; e
- IX - terminal rodoviário.

Art. 20. Fica proibida a substituição da calçada para pedestre por ciclovia, ainda que sinalizada.

Art. 21. O órgão municipal de trânsito deverá desenvolver campanhas de estímulo ao uso de veículos sem tração motora, bem como campanha educativa visando o uso adequado das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e desse tipo de veículo.

§ 1º O tráfego de veículos sem tração motora ou equipamentos elétricos individuais autopropelidos está condicionado ao respeito à velocidade máxima e normas de uso estabelecidas em regulamentação específica, considerando o definido no (Código de Trânsito Brasileiro) e nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º As bicicletas e os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos compartilhados deverão ser estacionados sem prejuízo da livre circulação de pedestres e de veículos.

Art. 22. A implantação de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas será sempre definida em consonância com a infraestrutura do sistema municipal de mobilidade urbana, articulada ao sistema de transporte coletivo público e programas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte urbano.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

Seção III

Do Sistema de Transporte Público Coletivo

Art. 23. O sistema de transporte público coletivo de Sarandi, constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município.

§ 1º O atendimento do transporte público será estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique implantação dos serviços.

§ 2º Serão consideradas atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 300m (trezentos metros) das vias onde passam serviços da rede de transporte público coletivo.

§ 3º A rede de serviços de transporte público coletivo será composta de serviços radiais, dos bairros à área central do Município, serviços diametrais que ligam dois bairros distintos passando pela área central do Município e serviços perimetrais que interligam bairros distintos sem passar pela área central do Município.

Art. 24. As linhas de transporte público executarão simultaneamente as funções de:

- I - captação na área de origem;
- II - transporte da origem ao destino;
- III - distribuição na área de destino; e
- IV - integração com os diversos modais.

Parágrafo único. Linha é a forma de organização do serviço regular segundo regras operacionais próprias e com itinerário, pontos de parada e terminais previamente estabelecidos, em função da demanda.

Art. 25. O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi ou, na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

§ 1º Compete à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi determinar:

I - os horários;

II - os itinerários;

III - os pontos intermediários e terminais;

IV - a lotação máxima dos veículos;

V - o número de veículos necessários para cada linha;

VI - as características dos veículos em operação, de acordo com as normas legais e técnicas vigentes; e

VII - as demais características técnicas e operacionais dos serviços de transporte.

§ 2º Fica proibida em todo o território do Município qualquer modalidade de transporte de passageiros sem a devida e específica autorização, permissão ou concessão do Poder Público Municipal.

§ 3º A área de operação é a delimitação territorial do Município na qual os serviços de transporte serão prestados.

Art. 26. Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano são classificados em:

I - regular; e

II - fretamento.

§ 1º O transporte regular abarca os serviços executados de forma contínua e permanente na área de operação, por meio de itinerários preestabelecidos, acessíveis a toda população mediante pagamento individualizado de tarifa fixada pelo poder público.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

§ 2º O fretamento refere-se aos serviços não abertos ao público, os quais não admitem a cobrança individualizada de passagem, com preços e itinerários não fixados pelo poder público.

Art. 27. Quanto ao regime jurídico, o serviço de transporte coletivo poderá ser explorado:

I - diretamente pela administração municipal;

II - mediante concessão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares;

III - mediante permissão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares, quando não exigidos investimentos amortizáveis em longo prazo; e

IV - mediante autorização administrativa, no caso de fretamento.

§ 1º Em situações emergenciais ou excepcionais, a prestação do serviço de transporte regular poderá ser outorgada, independentemente de licitação, mediante autorização extraordinária, formalizada por ato administrativo precário, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, renovável uma única vez, contados da ocorrência do fato que a ensejou.

§ 2º Os serviços de fretamento, no âmbito do Município, somente poderão ser realizados mediante autorização administrativa do Poder Público, a qual será obtida mediante cadastramento, segundo critérios a serem definidos em ato do Chefe do Poder Executivo Municipal.

Art. 28. Os terminais de passageiros serão administrados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Parágrafo único. A construção, administração e exploração comercial dos terminais poderá ser outorgada à iniciativa privada, obedecidas as exigências legais.

Art. 29. No que diz respeito às condições gerais de outorga da exploração do serviço, a mesma será precedida de licitação, que deverá observar os termos desta Lei e das normas legais correspondentes.

§ 1º A participação na licitação implicará na aceitação integral e irrevogável dos



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

termos desta Lei e do ato convocatório, anexos e instruções.

§ 2º Do edital de licitação constarão todas as cláusulas e condições exigíveis pelas normas concernentes.

Art. 30. Referente ao contrato, o Município de Sarandi poderá outorgar a exploração do transporte coletivo, mediante concessão, obrigatoriamente objeto de prévia licitação, que será formalizada mediante contrato de concessão, pelo prazo máximo de 10 (dez) anos, prorrogável por igual ou menor período, respeitadas as disposições da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 1º A prorrogação constitui modificação contratual, apenas no que diz respeito ao prazo de duração da concessão.

§ 2º A prorrogação estará condicionada ao atendimento de requisitos objetivos previstos no edital de licitação e da observação dos princípios do interesse público e da economicidade.

§ 3º Poderá ser realizada a prorrogação como forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 31. A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável e universal, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries, que sejam resistentes ao uso.

§ 1º As alterações locais dos pontos de embarque e desembarque, assim como as alterações de itinerário de transporte público coletivo, permanente ou momentânea devem ser informadas especialmente à população diretamente afetada, por todos os meios de comunicação utilizados pela Prefeitura Municipal de Sarandi, com antecedência mínima de 7 dias úteis e frequência diária.

§ 2º A locação dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo deve levar em consideração distâncias máximas de percursos entre estes e a população atendida, facilidade na instalação de abrigo adequado à acessibilidade física e comunicacional, segurança aos pedestres nos principais trajetos de acesso e interesse da coletividade em detrimento do interesse particular dos imóveis afetados.

Art. 32. O poder público municipal deverá definir a política tarifária para o transporte público municipal, considerando o disposto nos arts. 8º, 9º e 10 da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

§ 1º O Poder Executivo Municipal poderá conceder subsídio financeiro ao serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Sarandi, mediante autorização legislativa.

§ 2º Poderão constituir recursos de financiamento a que se refere este artigo, as receitas provenientes do estacionamento regulamentado em vias públicas, assim como aquelas que vierem a ser criadas, a exemplo de taxas incidentes sobre vagas de estacionamento privado de polos atrativos de trânsito e transporte, cobranças de alíquotas sobre venda de combustíveis, cobrança pelo uso do espaço de equipamentos urbanos de transporte para publicidade.

Seção IV

Do Transporte Privado Coletivo

Art. 33. Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pelo Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 34. No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 35. O fretamento será contínuo ou eventual.

§ 1º Fretamento contínuo é o serviço prestado por empresas ou pessoas físicas, mediante contrato escrito entre o operador e seu cliente, no qual conste a quantidade de viagens contratada, destinado exclusivamente a:

I - pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;

II - instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas, para o transporte de seus alunos, professores ou associados; e

III - entidades do poder público.

§ 2º Fretamento eventual é o serviço prestado por empresas, mediante contrato



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

escrito para uma única viagem firmado entre o operador e seu cliente, pessoa jurídica ou física ou grupo de pessoas.

Seção V

Do Transporte Público Individual

Art. 36. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 37. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas dos usuários.

Art. 38. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de, no máximo, 5 (cinco) passageiros, sendo obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal fixará, por decreto, os valores mínimos de cobrança “bandeirada” e também da tarifa quilométrica do serviço de táxi.

Art. 39. A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público Municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 40. O serviço de mototáxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas.

Art. 41. A exploração do serviço de mototáxi dependerá de autorização do poder público municipal, nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

Seção VI

Do Transporte Remunerado Privado Individual

Art. 42. Considera-se serviço de transporte individual privado remunerado a atividade de transporte individual privado remunerado de passageiros solicitado por meio de plataformas digitais, atuando a referida plataforma como um meio de intermediação entre a comunicação dos usuários com os prestadores do serviço.

Art. 43. Em acordo com a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, 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 atualizado o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Art. 44. A utilização do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros deve observar as seguintes diretrizes:

I - compor o sistema de mobilidade do Município;

II - estar alinhado às diretrizes do Plano Diretor do Município de Sarandi;

III - promover a construção de uma mobilidade urbana sustentável no Município;

IV - promover a melhoria contínua dos serviços relacionados à mobilidade;

V - promover a otimização do sistema viário urbano do Município;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

VI - promover a melhoria da qualidade ambiental;

VII - contribuir positivamente para o ambiente de negócios do Município;

VIII - estar em harmonia com os demais modos de transporte público e privado do Município;

IX - promover a segurança dos usuários e veículos que utilizam o sistema viário, bem como das respectivas infraestruturas, equipamentos e mobiliários urbanos; e

X - garantir a eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços de transporte urbano e a acessibilidade universal aos usuários.

Art. 45. A autorização de atividade econômica de serviço de transporte individual privado remunerado, efetivado por meio de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, será concedida às pessoas jurídicas operadoras com sede ou filial no território nacional e que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores do serviço e os usuários.

§ 1º A empresa operadora do serviço de transporte individual privado remunerado deverá promover seu credenciamento junto à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi, que será o órgão responsável pela fiscalização da prestação do serviço de transporte individual privado remunerado e da utilização do sistema viário urbano do Município.

Art. 46. Para além das diretrizes pautadas neste artigo, é possível, mediante consenso mútuo, estabelecer um preço público que leve em consideração o impacto urbano e financeiro resultante da utilização do viário urbano por parte das atividades privadas, entre outros fatores:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego; e

III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

Seção VII



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

Dos Estacionamentos Públicos Regulamentados

Art. 47. É indicado ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, como serviço público de interesse local, a implantação, manutenção, operação e gerenciamento do sistema de estacionamento regulamentado pago de veículos em vias e logradouros públicos.

Parágrafo único. A SEMUTRANS desenvolverá estudo para expansão do sistema de estacionamentos regulamentados.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 48. Fica criada a Comissão Municipal de Transporte – CMT, com a finalidade de participar, como órgão consultivo, do planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º A CMT será constituída por membros do Poder Público Municipal, dos usuários e dos operadores dos serviços.

§ 2º A constituição, as atribuições e o funcionamento do CMT serão regulamentados pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 49. Está Lei deverá ser revisada a cada 10 (dez) anos, assegurada a compatibilidade com o estabelecido no Plano Diretor do Município de Sarandi e suas leis complementares.

Art. 50. O poder público municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.

Art. 51. O Poder Executivo Municipal terá o prazo de até 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação, para regulamentar esta Lei.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

Art. 52. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de Sarandi, 19 de dezembro de 2024.

EUNILDO

ZANCHIM:0234918

6911

Assinado de forma digital por

EUNILDO

ZANCHIM:02349186911

Dados: 2024.12.19 14:25:35

-03'00'

EUNILDO ZANCHIM

Presidente da Câmara

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SARANDI

CÂMARA MUNICIPAL DE SARANDI
LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

Dispõe sobre o Plano de Mobilidade do Município de Sarandi.

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SARANDI, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais,

Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele PROMULGA a seguinte;

LEI:

CAPÍTULO I
Das Disposições Gerais

Seção I
Dos Conceitos e Definições

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade de Sarandi – PlanMob Sarandi, conforme preconizado pela Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e pela Lei Complementar nº 408, de 6 de junho de 2022, que instituiu o Plano Diretor do Município de Sarandi.

§ 1º O PlanMob Sarandi tem por finalidade orientar o planejamento urbano do Município de Sarandi no que se refere ao sistema viário, estabelecido pela Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022, em especial quanto aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

§ 2º Todas as ações e regulamentações constantes e derivadas deste plano devem respeitar o disposto na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 e nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 2º O PlanMob Sarandi estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana e contemplará:

I - princípios, objetivos e estratégias coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor do Município de Sarandi;

II - as metas para a execução das estratégias indicadas;

III - o sistema de monitoramento do plano de mobilidade urbana; e

IV - as estratégias elaboradas para alcançar os objetivos definidos no âmbito dos sistemas: viário, de transporte coletivo, cicloviário e peatonal (pedestres).

§ 1º O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas para atender às metas definidas desta Lei.

§ 2º O sistema de monitoramento do PlanMob Sarandi será coordenado pelo Órgão Municipal de Planejamento Urbano em conjunto com a Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi – SEMUTRANS.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei Complementar, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Piso Tátil – piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

II - Transporte Público Coletivo – serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

III - Transporte Público Individual ou Serviço de Táxi – serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por

intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IV - Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros ou Transporte por Aplicativo – 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; e

V - Transporte Privado Coletivo – serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, a exemplo de transporte escolar e serviço de transporte por fretamento.

Parágrafo único. Outros conceitos e definições estão previstos no art. 9º da Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022.

Seção II

Dos Objetivos e Estratégias

Art. 4º O PlanMob Sarandi está fundamentado nos seguintes objetivos gerais e específicos a estes vinculados:

I - implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade de modo a:

- a) reduzir a distância dos deslocamentos, principalmente dos modos não motorizados;
- b) reduzir a utilização do transporte individual motorizado;
- c) promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos;
- d) aumentar a parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta;
- e) desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas e travessias adequadas;
- f) readequar calçadas em vias estratégicas;
- g) acelerar a transição para veículos menos poluentes;
- h) reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública;
- i) garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- j) reforçar a segurança em travessias na região central;
- k) ordenar o fluxo em cruzamentos;
- l) implantar vias cicláveis;
- m) garantir à população o acesso rápido a áreas e equipamentos de lazer, cultura, esporte, saúde e educação;
- n) melhorar a fluidez de tráfego;
- o) apoiar os meios de transporte coletivo e não motorizados, de forma inclusiva, sustentável e eficiente;

II - promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional de modo a:

- a) estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente;
- b) incentivar a integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros;
- c) implantar medidas moderadoras de tráfego;
- d) integrar os projetos e planos afetos à mobilidade urbana de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade metropolitana;
- e) melhorar a conexão da malha urbana;

III - promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de modo a:

- a) incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de projetos de mobilidade urbana;
- b) garantir a contrapartida dos agentes públicos ou privados no que se refere às atividades e obras viárias e seus impactos negativos;
- c) regulamentar estacionamentos públicos e privados de forma a evitar o impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público;
- d) gerir os estacionamentos;
- e) distribuir os custos dos sistemas de transporte;

IV - implantar as “zonas 30”;

V - promover a fiscalização dos polos geradores de tráfego; e

VI - informatizar os processos para garantir a eficiência da execução e manutenção das vias urbanas.

Art. 5º Com vistas a atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a

saúde, o ambiente e o direito à cidade e seus objetivos específicos identificados no inciso I do art. 4º, o Poder Executivo Municipal priorizará as seguintes estratégias:

I - estimular:

- a) à implantação de vias locais de baixas velocidades, aptas à recreação infantil, conhecidas como ruas compartilhadas;
- b) à instalação de comércios e serviços de apoio ao uso residencial em áreas de carência de cobertura, ampliando o uso misto do solo;

II - regulamentar o transporte público individual e o serviço de transporte privado individual de passageiros no Município conforme os requisitos estabelecidos na Lei Federal nº 13.640 de 26 de março de 2018;

III - implantar:

- a) a rede cicloviária municipal;
- b) faixas exclusivas de circulação de transporte público coletivo e revisão dos pontos de parada para promover mais eficiência no atendimento e redução do tempo de trajeto;
- c) paraciclos e bicicletários públicos nas praças públicas, prioritariamente naquelas localizadas em subcentros comerciais, centralidades lineares e próximas ao transporte coletivo;

IV - qualificar as áreas de circulação de pedestres; e

V - definir ações para manutenção e instalação das informações sobre as linhas nos pontos de parada de transporte coletivo, através de mecanismos que respeitem a acessibilidade comunicacional, e tornem possível as informações também para pessoas com deficiências sensoriais.

Art. 6º Todas as estratégias previstas nesta Lei deverão ser incluídas como ações a serem executadas em curto, médio ou longo prazo.

Seção III

Do Sistema de Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas

Art. 7º As revisões periódicas do PlanMob Sarandi deverão contemplar minimamente:

I - a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos gerais e específicos estabelecidos neste plano; e

II - o acompanhamento dos indicadores de monitoramento do plano e de suas metas de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO II

Dos Sistemas de Transporte

Seção I

Do Sistema Peatonal

Art. 8º O passeio público é parte integrante da via pública, destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, nas ruas pavimentadas garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, em conformidade com as normas de acessibilidade.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas, passeios públicos e plataformas, se existentes.

§ 2º As edificações receberão “Habite-se” somente após a execução das calçadas.

Art. 9º A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com a Lei do Código de Obras e Edificações.

Art. 10. A execução, manutenção e conservação das calçadas bem como a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, entre outras interferências permitidas por lei, deverão seguir os princípios da acessibilidade e desenho universal, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou atualização.

Parágrafo único. Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com deficiência.

Art. 11. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil, alinhado junto ao término da faixa livre.

Art. 12. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I - acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050/2020 ou atualização; e

II - mobiliário urbano – NBR 9283/2014 ou atualização.

Art. 13. As calçadas deverão ser organizadas em 3 (três) faixas, em conformidade com o Anexo II desta Lei, e compostas dos seguintes elementos:

I - faixa livre: área da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, devendo atender às seguintes características:

a) ter superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;

b) ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;

c) ter inclinação transversal constante e não superior a 3% (três por cento);

d) ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;

e) ter largura mínima de 1,4m (um vírgula quatro metros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou atualização;

II - faixa de serviço: área localizada em posição adjacente à guia, devendo atender às seguintes características:

a) ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura urbana, lixeiras, postes de sinalização viária, iluminação pública e eletricidade;

b) poderá receber rampa ou inclinação associada ao rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustíveis e similares;

c) ter largura mínima de 90cm (noventa centímetros);

d) apresentar permeabilidade em áreas residenciais;

III - faixa de acesso: área para calçadas com mais de 2,3m (dois vírgula três metros) de largura, destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes, autorizadas pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, podendo conter:

a) áreas de permeabilidade e vegetação; e

b) elementos de mobiliário temporário, tais como mesas, cadeiras e toldos, obedecidas às disposições da Prefeitura Municipal de Sarandi.

Parágrafo único. São considerados permeáveis, grama, brita ou piso drenante, com aplicação direta sobre solo compactado capaz de drenar 10-3m/s, ou seja, a permeabilidade de uma areia grossa, como dispõe a NBR 16416/2015 ou atualização.

Art. 14. Os passeios devem ter superfície regular, contínua, firme e antiderrapante em qualquer condição climática e ser executados sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação dos pedestres.

Art. 15. A execução de novos passeios ou adequação de passeios existentes deverá dar continuidade à inclinação do passeio vizinho, caso ele esteja executado de forma correta.

Art. 16. São aceitos quatro tipo de revestimentos para os passeios, sendo eles:

I - piso drenante: feito com placas de concreto poroso, por onde a água é drenada;

II - ladrilho hidráulico: placa de concreto para acabamentos de alta resistência ao desgaste;

III - piso cimentado: deve garantir acabamento uniforme sem irregularidades ou rachaduras; e

IV - placa pré-moldada: placa pré-fabricada de concreto de alto desempenho para assentamento diretamente sobre a base, com acabamento texturizado ou não.

Art. 17. As vias de circulação serão projetadas de forma a melhorar a segurança no trânsito e a acessibilidade dos pedestres, incluindo-se como estratégia a supressão de vagas de estacionamento em vias públicas, de forma permanente ou temporária.

Seção II

Do Sistema Cicloviário

Art. 18. O Município deverá ser interligado através de um sistema de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

§ 1º A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico.

§ 2º A ciclofaixa deve ser provida de pintura específica, como demonstrado no Anexo III, com tratamento em cruzamento de vias.

§ 3º As ciclofaixas devem ser providas de tachas, tachões ou buffer, garantindo distanciamento dos veículos e maior segurança aos usuários.

§ 4º A ciclorrota deve implicar em menor velocidade automotiva para compartilhamento do espaço viário.

Art. 19. É obrigatória a instalação de estacionamentos de bicicletas, nos seguintes estabelecimentos:

I - mercados e supermercados;

II - escolas, colégios e instituições de ensino com mais de 50 (cinquenta) alunos;

III - áreas de lazer, parques e clubes;

IV - estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços com mais de 30 (trinta) empregados;

V - ginásios, estádios e centros esportivos;

VI - agências bancárias;

VII - hospitais, postos de saúde e clínicas com mais de 30 (trinta) empregados;

VIII - órgãos da administração pública; e

IX - terminal rodoviário.

Art. 20. Fica proibida a substituição da calçada para pedestre por ciclovia, ainda que sinalizada.

Art. 21. O órgão municipal de trânsito deverá desenvolver campanhas de estímulo ao uso de veículos sem tração motora, bem como campanha educativa visando o uso adequado das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e desse tipo de veículo.

§ 1º O tráfego de veículos sem tração motora ou equipamentos elétricos individuais autopropelidos está condicionado ao respeito à velocidade máxima e normas de uso estabelecidas em regulamentação específica, considerando o definido no (Código de Trânsito Brasileiro) e nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º As bicicletas e os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos compartilhados deverão ser estacionados sem prejuízo da livre circulação de pedestres e de veículos.

Art. 22. A implantação de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas será sempre definida em consonância com a infraestrutura do sistema municipal de mobilidade urbana, articulada ao sistema de transporte coletivo público e programas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte urbano.

Seção III

Do Sistema de Transporte Público Coletivo

Art. 23. O sistema de transporte público coletivo de Sarandi, constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município.

§ 1º O atendimento do transporte público será estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique implantação dos serviços.

§ 2º Serão consideradas atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 300m (trezentos metros) das vias onde passam serviços da rede de transporte público coletivo.

§ 3º A rede de serviços de transporte público coletivo será composta de serviços radiais, dos bairros à área central do Município, serviços diametrais que ligam dois bairros distintos passando pela área central do Município e serviços perimetrais que interligam bairros distintos sem passar pela área central do Município.

Art. 24. As linhas de transporte público executarão simultaneamente as funções de:

I - captação na área de origem;

II - transporte da origem ao destino;

III - distribuição na área de destino; e

IV - integração com os diversos modais.

Parágrafo único. Linha é a forma de organização do serviço regular segundo regras operacionais próprias e com itinerário, pontos de parada e terminais previamente estabelecidos, em função da demanda.

Art. 25. O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi ou, na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das

disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

§ 1º Compete à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi determinar:

- I - os horários;
- II - os itinerários;
- III - os pontos intermediários e terminais;
- IV - a lotação máxima dos veículos;
- V - o número de veículos necessários para cada linha;
- VI - as características dos veículos em operação, de acordo com as normas legais e técnicas vigentes; e
- VII - as demais características técnicas e operacionais dos serviços de transporte.

§ 2º Fica proibida em todo o território do Município qualquer modalidade de transporte de passageiros sem a devida e específica autorização, permissão ou concessão do Poder Público Municipal.

§ 3º A área de operação é a delimitação territorial do Município na qual os serviços de transporte serão prestados.

Art. 26. Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano são classificados em:

- I - regular; e
- II - fretamento.

§ 1º O transporte regular abarca os serviços executados de forma contínua e permanente na área de operação, por meio de itinerários preestabelecidos, acessíveis a toda população mediante pagamento individualizado de tarifa fixada pelo poder público.

§ 2º O fretamento refere-se aos serviços não abertos ao público, os quais não admitem a cobrança individualizada de passagem, com preços e itinerários não fixados pelo poder público.

Art. 27. Quanto ao regime jurídico, o serviço de transporte coletivo poderá ser explorado:

- I - diretamente pela administração municipal;
- II - mediante concessão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares;
- III - mediante permissão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares, quando não exigidos investimentos amortizáveis em longo prazo; e
- IV - mediante autorização administrativa, no caso de fretamento.

§ 1º Em situações emergenciais ou excepcionais, a prestação do serviço de transporte regular poderá ser outorgada, independentemente de licitação, mediante autorização extraordinária, formalizada por ato administrativo precário, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, renovável uma única vez, contados da ocorrência do fato que a ensejou.

§ 2º Os serviços de fretamento, no âmbito do Município, somente poderão ser realizados mediante autorização administrativa do Poder Público, a qual será obtida mediante cadastramento, segundo critérios a serem definidos em ato do Chefe do Poder Executivo Municipal.

Art. 28. Os terminais de passageiros serão administrados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Parágrafo único. A construção, administração e exploração comercial dos terminais poderá ser outorgada à iniciativa privada, obedecidas as exigências legais.

Art. 29. No que diz respeito às condições gerais de outorga da exploração do serviço, a mesma será precedida de licitação, que deverá observar os termos desta Lei e das normas legais correspondentes.

§ 1º A participação na licitação implicará na aceitação integral e irrevogável dos termos desta Lei e do ato convocatório, anexos e instruções.

§ 2º Do edital de licitação constarão todas as cláusulas e condições exigíveis pelas normas concernentes.

Art. 30. Referente ao contrato, o Município de Sarandi poderá outorgar a exploração do transporte coletivo, mediante concessão, obrigatoriamente objeto de prévia licitação, que será formalizada mediante contrato de concessão, pelo prazo máximo de 10 (dez) anos, prorrogável por igual ou menor período, respeitadas as disposições da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 1º A prorrogação constitui modificação contratual, apenas no que diz respeito ao prazo de duração da concessão.

§ 2º A prorrogação estará condicionada ao atendimento de requisitos objetivos previstos no edital de licitação e da observação dos princípios do interesse público e da economicidade.

§ 3º Poderá ser realizada a prorrogação como forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 31. A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável e universal, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries, que sejam resistentes ao uso.

§ 1º As alterações locais dos pontos de embarque e desembarque, assim como as alterações de itinerário de transporte público coletivo, permanente ou momentânea devem ser informadas especialmente à população diretamente afetada, por todos os meios de comunicação utilizados pela Prefeitura Municipal de Sarandi, com antecedência mínima de 7 dias úteis e frequência diária.

§ 2º A locação dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo deve levar em consideração distâncias máximas de percursos entre estes e a população atendida, facilidade na instalação de abrigo adequado à acessibilidade física e comunicacional, segurança aos pedestres nos principais trajetos de acesso e interesse da coletividade em detrimento do interesse particular dos imóveis afetados.

Art. 32. O poder público municipal deverá definir a política tarifária para o transporte público municipal, considerando o disposto nos arts. 8º, 9º e 10 da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

§ 1º O Poder Executivo Municipal poderá conceder subsídio financeiro ao serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Sarandi, mediante autorização legislativa.

§ 2º Poderão constituir recursos de financiamento a que se refere este artigo, as receitas provenientes do estacionamento regulamentado em vias públicas, assim como aquelas que vierem a ser criadas, a exemplo de taxas incidentes sobre vagas de estacionamento privado de polos atrativos de trânsito e transporte, cobranças de alíquotas sobre venda de combustíveis, cobrança pelo uso do espaço de equipamentos urbanos de transporte para publicidade.

Seção IV Do Transporte Privado Coletivo

Art. 33. Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pelo Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 34. No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 35. O fretamento será contínuo ou eventual.

§ 1º Fretamento contínuo é o serviço prestado por empresas ou pessoas físicas, mediante contrato escrito entre o operador e seu cliente, no qual conste a quantidade de viagens contratada, destinado exclusivamente a:

I - pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;

II - instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas, para o transporte de seus alunos, professores ou associados; e

III - entidades do poder público.

§ 2º Fretamento eventual é o serviço prestado por empresas, mediante contrato escrito para uma única viagem firmado entre o operador e seu cliente, pessoa jurídica ou física ou grupo de pessoas.

Seção V Do Transporte Público Individual

Art. 36. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 37. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas dos usuários.

Art. 38. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de, no máximo, 5 (cinco) passageiros, sendo obrigatório o uso de taxímetro, anualmente aferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal fixará, por decreto, os valores mínimos de cobrança “bandeirada” e também da tarifa quilométrica do serviço de táxi.

Art. 39. A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público Municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 40. O serviço de mototáxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas.

Art. 41. A exploração do serviço de mototáxi dependerá de autorização do poder público municipal, nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

Seção VI

Do Transporte Remunerado Privado Individual

Art. 42. Considera-se serviço de transporte individual privado remunerado a atividade de transporte individual privado remunerado de passageiros solicitado por meio de plataformas digitais, atuando a referida plataforma como um meio de intermediação entre a comunicação dos usuários com os prestadores do serviço.

Art. 43. Em acordo com a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, 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 atualizado o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Art. 44. A utilização do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros deve observar as seguintes diretrizes:

I - compor o sistema de mobilidade do Município;

II - estar alinhado às diretrizes do Plano Diretor do Município de Sarandi;

III - promover a construção de uma mobilidade urbana sustentável no Município;

IV - promover a melhoria contínua dos serviços relacionados à mobilidade;

V - promover a otimização do sistema viário urbano do Município;

VI - promover a melhoria da qualidade ambiental;

VII - contribuir positivamente para o ambiente de negócios do Município;

VIII - estar em harmonia com os demais modos de transporte público e privado do Município;

IX - promover a segurança dos usuários e veículos que utilizam o sistema viário, bem como das respectivas infraestruturas, equipamentos e mobiliários urbanos; e

X - garantir a eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços de transporte urbano e a acessibilidade universal aos usuários.

Art. 45. A autorização de atividade econômica de serviço de transporte individual privado remunerado, efetivado por meio de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, será concedida às pessoas jurídicas operadoras com sede ou filial no território nacional e que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores do serviço e os usuários.

§ 1º A empresa operadora do serviço de transporte individual privado remunerado deverá promover seu credenciamento junto à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi, que será o órgão responsável pela fiscalização da prestação do serviço de transporte individual privado remunerado e da utilização do sistema viário urbano do Município.

Art. 46. Para além das diretrizes pautadas neste artigo, é possível, mediante consenso mútuo, estabelecer um preço público que leve em consideração o impacto urbano e financeiro resultante da utilização do viário urbano por parte das atividades privadas, entre outros fatores:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego; e

III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

Seção VII

Dos Estacionamentos Públicos Regulamentados

Art. 47. É indicado ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, como serviço público de interesse local, a implantação, manutenção, operação e gerenciamento do sistema de estacionamento regulamentado pago de veículos em vias e logradouros públicos.

Parágrafo único. A SEMUTRANS desenvolverá estudo para expansão do sistema de estacionamentos regulamentados.

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 48. Fica criada a Comissão Municipal de Transporte – CMT, com a finalidade de participar, como órgão consultivo, do planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º A CMT será constituída por membros do Poder Público Municipal, dos usuários e dos operadores dos serviços.

§ 2º A constituição, as atribuições e o funcionamento do CMT serão regulamentados pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 49. Esta Lei deverá ser revisada a cada 10 (dez) anos, assegurada a compatibilidade com o estabelecido no Plano Diretor do Município de Sarandi e suas leis complementares.

Art. 50. O poder público municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.

Art. 51. O Poder Executivo Municipal terá o prazo de até 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação, para regulamentar esta Lei.

Art. 52. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de Sarandi, 19 de dezembro de 2024.

EUNILDO ZANCHIM
Presidente da Câmara

Publicado por:
Vagner Rafael Vaz
Código Identificador:F828951E

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 20/12/2024. Edição 3178

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



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

Promulga o projeto de lei complementar sancionado tacitamente, em virtude do silêncio de sanção em tempo hábil pelo prefeito, nos termos do inciso IV do art. 18, e §§ 1º, 3º e 7º do art. 40, da Lei Orgânica Municipal e alínea *d* do inciso VII do art. 33, assim como inciso III do art. 38, do Regimento Interno.

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SARANDI, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais, definidas pelo inciso IV do art. 18, e §§ 1º, 3º e 7º do art. 40, da Lei Orgânica Municipal e alínea *d* do inciso VII do art. 33, assim como inciso III do art. 38, do Regimento Interno;

CONSIDERANDO a aprovação, pela Câmara de Vereadores, do Projeto de Lei Complementar nº 593/2023, de autoria do **PODER EXECUTIVO MUNICIPAL;**

CONSIDERANDO que a promulgação é ato de natureza política, cujo objetivo é atestar solenemente a existência da lei para a produção de seus efeitos, sendo um requisito indispensável à eficácia do ato normativo;

CONSIDERANDO que o autógrafa do referido projeto de lei complementar foi encaminhado e recebido pelo Poder Executivo na data de 25/11/2024 e 26/11/2024, respectivamente, através do ofício nº 158/2024/CMS;

CONSIDERANDO que o lapso temporal decorrido não o impede de atestar a existência da norma jurídica, visto que subsiste a obrigatoriedade de sua promulgação;

CONSIDERANDO que o negócio jurídico fora legalmente formalizado, não há quaisquer prejuízos, bem como observando princípio da razoabilidade, moderação e adequação entre os meios a serem utilizados e a finalidade a ser alcançada;

CONSIDERANDO que a composição do Poder Legislativo que vai promulgar a lei complementar não ser diferente daquela que a aprovou, pois já houve a manifestação soberana e regular do parlamento sobre a matéria;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

CONSIDERANDO que houve a sanção tácita, por parte do prefeito, do Projeto de Lei Complementar nº 593/2023, já que, no prazo estabelecido pela Lei Orgânica Municipal, não se manifestou pela sua aprovação, e nem por veto;

CONSIDERANDO o teor dos artigos 18, inciso IV, e 40, §§ 1º, 3º e 7º, da Lei Orgânica Municipal e artigo 33, inciso VII, alínea *d*, do Regimento Interno que, no silêncio do Prefeito, cabe ao Presidente da Câmara a promulgação;

RESOLVE:

Art. 1º PROMULGAR a Lei Complementar nº 471/2024, oriunda do Projeto de Lei Complementar nº 593/2023, de autoria **PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**, cujo conteúdo faz parte integrante do presente ato de promulgação.

Art. 2º Publique-se.

REGISTRE-SE e AFIXE-SE.

Câmara Municipal de Sarandi, 19 de dezembro de 2024.

EUNILDO

ZANCHIM:0234918

6911

Assinado de forma digital por
EUNILDO ZANCHIM:02349186911
Dados: 2024.12.19 14:30:26 -03'00'

EUNILDO ZANCHIM

Presidente da Câmara



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

**Dispõe sobre o Plano de Mobilidade do
Município de Sarandi.**

**O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SARANDI, ESTAD
DO DO PARANÁ,** no uso de suas atribuições legais,

Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele PROMULGA a seguinte;

LEI:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade de Sarandi – PlanMob Sarandi, conforme preconizado pela Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e pela Lei Complementar nº 408, de 6 de junho de 2022, que instituiu o Plano Diretor do Município de Sarandi.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

§ 1º O PlanMob Sarandi tem por finalidade orientar o planejamento urbano do Município de Sarandi no que se refere ao sistema viário, estabelecido pela Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022, em especial quanto aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

§ 2º Todas as ações e regulamentações constantes e derivadas deste plano devem respeitar o disposto na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 e nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 2º O PlanMob Sarandi estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana e contemplará:

I - princípios, objetivos e estratégias coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor do Município de Sarandi;

II - as metas para a execução das estratégias indicadas;

III - o sistema de monitoramento do plano de mobilidade urbana; e

IV - as estratégias elaboradas para alcançar os objetivos definidos no âmbito dos sistemas: viário, de transporte coletivo, cicloviário e peatonal (pedestres).

§ 1º O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas para atender às metas definidas desta Lei.

§ 2º O sistema de monitoramento do PlanMob Sarandi será coordenado pelo Órgão Municipal de Planejamento Urbano em conjunto com a Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi – SEMUTRANS.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei Complementar, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Piso Tátil – piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

II - Transporte Público Coletivo – serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

III - Transporte Público Individual ou Serviço de Táxi – serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IV - Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros ou Transporte por Aplicativo – 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; e

V - Transporte Privado Coletivo – serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, a exemplo de transporte escolar e serviço de transporte por fretamento.

Parágrafo único. Outros conceitos e definições estão previstos no art. 9º da Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022.

Seção II

Dos Objetivos e Estratégias

Art. 4º O PlanMob Sarandi está fundamentado nos seguintes objetivos gerais e específicos a estes vinculados:

I - implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade de modo a:

a) reduzir a distância dos deslocamentos, principalmente dos modos não motorizados;

b) reduzir a utilização do transporte individual motorizado;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

- c) promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos;
 - d) aumentar a parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta;
 - e) desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas e travessias adequadas;
 - f) readequar calçadas em vias estratégicas;
 - g) acelerar a transição para veículos menos poluentes;
 - h) reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública;
 - i) garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
 - j) reforçar a segurança em travessias na região central;
 - k) ordenar o fluxo em cruzamentos;
 - l) implantar vias cicláveis;
 - m) garantir à população o acesso rápido a áreas e equipamentos de lazer, cultura, esporte, saúde e educação;
 - n) melhorar a fluidez de tráfego;
 - o) apoiar os meios de transporte coletivo e não motorizados, de forma inclusiva, sustentável e eficiente;
- II - promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional de modo a:
- a) estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente;
 - b) incentivar a integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

c) implantar medidas moderadoras de tráfego;

d) integrar os projetos e planos afetos à mobilidade urbana de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade metropolitana;

e) melhorar a conexão da malha urbana;

III - promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de modo a:

a) incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de projetos de mobilidade urbana;

b) garantir a contrapartida dos agentes públicos ou privados no que se refere às atividades e obras viárias e seus impactos negativos;

c) regulamentar estacionamentos públicos e privados de forma a evitar o impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público;

d) gerir os estacionamentos;

e) distribuir os custos dos sistemas de transporte;

IV - implantar as “zonas 30”;

V - promover a fiscalização dos polos geradores de tráfego; e

VI - informatizar os processos para garantir a eficiência da execução e manutenção das vias urbanas.

Art. 5º Com vistas a atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade e seus objetivos específicos identificados no inciso I do art. 4º, o Poder Executivo Municipal priorizará as seguintes estratégias:

I - estimular:

a) à implantação de vias locais de baixas velocidades, aptas à recreação infantil, conhecidas como ruas compartilhadas;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

b) à instalação de comércios e serviços de apoio ao uso residencial em áreas de carência de cobertura, ampliando o uso misto do solo;

II - regulamentar o transporte público individual e o serviço de transporte privado individual de passageiros no Município conforme os requisitos estabelecidos na Lei Federal nº 13.640 de 26 de março de 2018;

III - implantar:

a) a rede cicloviária municipal;

b) faixas exclusivas de circulação de transporte público coletivo e revisão dos pontos de parada para promover mais eficiência no atendimento e redução do tempo de trajeto;

c) paraciclos e bicicletários públicos nas praças públicas, prioritariamente naquelas localizadas em subcentros comerciais, centralidades lineares e próximas ao transporte coletivo;

IV - qualificar as áreas de circulação de pedestres; e

V - definir ações para manutenção e instalação das informações sobre as linhas nos pontos de parada de transporte coletivo, através de mecanismos que respeitem a acessibilidade comunicacional, e tornem possível as informações também para pessoas com deficiências sensoriais.

Art. 6º Todas as estratégias previstas nesta Lei deverão ser incluídas como ações a serem executadas em curto, médio ou longo prazo.

Seção III

Do Sistema de Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas

Art. 7º As revisões periódicas do PlanMob Sarandi deverão contemplar minimamente:



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

I - a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos gerais e específicos estabelecidos neste plano; e

II - o acompanhamento dos indicadores de monitoramento do plano e de suas metas de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO II

Dos Sistemas de Transporte

Seção I

Do Sistema Peatonal

Art. 8º O passeio público é parte integrante da via pública, destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, nas ruas pavimentadas garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, em conformidade com as normas de acessibilidade.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas, passeios públicos e plataformas, se existentes.

§ 2º As edificações receberão “Habite-se” somente após a execução das calçadas.

Art. 9º A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com a Lei do Código de Obras e Edificações.

Art. 10. A execução, manutenção e conservação das calçadas bem como a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, entre outras interferências permitidas por lei, deverão seguir os princípios da acessibilidade e desenho universal, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

atualização.

Parágrafo único. Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com deficiência.

Art. 11. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil, alinhado junto ao término da faixa livre.

Art. 12. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I - acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050/2020 ou atualização; e

II - mobiliário urbano – NBR 9283/2014 ou atualização.

Art. 13. As calçadas deverão ser organizadas em 3 (três) faixas, em conformidade com o Anexo II desta Lei, e compostas dos seguintes elementos:

I - faixa livre: área da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, devendo atender às seguintes características:

a) ter superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;

b) ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;

c) ter inclinação transversal constante e não superior a 3% (três por cento);

d) ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;

e) ter largura mínima de 1,4m (um vírgula quatro metros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou atualização;

II - faixa de serviço: área localizada em posição adjacente à guia, devendo atender



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

às seguintes características:

a) ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura urbana, lixeiras, postes de sinalização viária, iluminação pública e eletricidade;

b) poderá receber rampa ou inclinação associada ao rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustíveis e similares;

c) ter largura mínima de 90cm (noventa centímetros);

d) apresentar permeabilidade em áreas residenciais;

III - faixa de acesso: área para calçadas com mais de 2,3m (dois vírgula três metros) de largura, destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes, autorizadas pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, podendo conter:

a) áreas de permeabilidade e vegetação; e

b) elementos de mobiliário temporário, tais como mesas, cadeiras e toldos, obedecidas às disposições da Prefeitura Municipal de Sarandi.

Parágrafo único. São considerados permeáveis, grama, brita ou piso drenante, com aplicação direta sobre solo compactado capaz de drenar 10-3m/s, ou seja, a permeabilidade de uma areia grossa, como dispõe a NBR 16416/2015 ou atualização.

Art. 14. Os passeios devem ter superfície regular, contínua, firme e antiderrapante em qualquer condição climática e ser executados sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação dos pedestres.

Art. 15. A execução de novos passeios ou adequação de passeios existentes deverá dar continuidade à inclinação do passeio vizinho, caso ele esteja executado de forma correta.

Art. 16. São aceitos quatro tipo de revestimentos para os passeios, sendo eles:

I - piso drenante: feito com placas de concreto poroso, por onde a água é drenada;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

II - ladrilho hidráulico: placa de concreto para acabamentos de alta resistência ao desgaste;

III - piso cimentado: deve garantir acabamento uniforme sem irregularidades ou rachaduras; e

IV - placa pré-moldada: placa pré-fabricada de concreto de alto desempenho para assentamento diretamente sobre a base, com acabamento texturizado ou não.

Art. 17. As vias de circulação serão projetadas de forma a melhorar a segurança no trânsito e a acessibilidade dos pedestres, incluindo-se como estratégia a supressão de vagas de estacionamento em vias públicas, de forma permanente ou temporária.

Seção II

Do Sistema Ciclovitário

Art. 18. O Município deverá ser interligado através de um sistema de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

§ 1º A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico.

§ 2º A ciclofaixa deve ser provida de pintura específica, como demonstrado no Anexo III, com tratamento em cruzamento de vias.

§ 3º As ciclofaixas devem ser providas de tachas, tachões ou buffer, garantindo distanciamento dos veículos e maior segurança aos usuários.

§ 4º A ciclorrota deve implicar em menor velocidade automotiva para compartilhamento do espaço viário.

Art. 19. É obrigatória a instalação de estacionamentos de bicicletas, nos seguintes estabelecimentos:

I - mercados e supermercados;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

- II - escolas, colégios e instituições de ensino com mais de 50 (cinquenta) alunos;
- III - áreas de lazer, parques e clubes;
- IV - estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços com mais de 30 (trinta) empregados;
- V - ginásios, estádios e centros esportivos;
- VI - agências bancárias;
- VII - hospitais, postos de saúde e clínicas com mais de 30 (trinta) empregados;
- VIII - órgãos da administração pública; e
- IX - terminal rodoviário.

Art. 20. Fica proibida a substituição da calçada para pedestre por ciclovia, ainda que sinalizada.

Art. 21. O órgão municipal de trânsito deverá desenvolver campanhas de estímulo ao uso de veículos sem tração motora, bem como campanha educativa visando o uso adequado das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e desse tipo de veículo.

§ 1º O tráfego de veículos sem tração motora ou equipamentos elétricos individuais autopropelidos está condicionado ao respeito à velocidade máxima e normas de uso estabelecidas em regulamentação específica, considerando o definido no (Código de Trânsito Brasileiro) e nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º As bicicletas e os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos compartilhados deverão ser estacionados sem prejuízo da livre circulação de pedestres e de veículos.

Art. 22. A implantação de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas será sempre definida em consonância com a infraestrutura do sistema municipal de mobilidade urbana, articulada ao sistema de transporte coletivo público e programas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte urbano.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

Seção III

Do Sistema de Transporte Público Coletivo

Art. 23. O sistema de transporte público coletivo de Sarandi, constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município.

§ 1º O atendimento do transporte público será estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique implantação dos serviços.

§ 2º Serão consideradas atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 300m (trezentos metros) das vias onde passam serviços da rede de transporte público coletivo.

§ 3º A rede de serviços de transporte público coletivo será composta de serviços radiais, dos bairros à área central do Município, serviços diametrais que ligam dois bairros distintos passando pela área central do Município e serviços perimetrais que interligam bairros distintos sem passar pela área central do Município.

Art. 24. As linhas de transporte público executarão simultaneamente as funções de:

I - captação na área de origem;

II - transporte da origem ao destino;

III - distribuição na área de destino; e

IV - integração com os diversos modais.

Parágrafo único. Linha é a forma de organização do serviço regular segundo regras operacionais próprias e com itinerário, pontos de parada e terminais previamente estabelecidos, em função da demanda.

Art. 25. O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi ou, na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

§ 1º Compete à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi determinar:

I - os horários;

II - os itinerários;

III - os pontos intermediários e terminais;

IV - a lotação máxima dos veículos;

V - o número de veículos necessários para cada linha;

VI - as características dos veículos em operação, de acordo com as normas legais e técnicas vigentes; e

VII - as demais características técnicas e operacionais dos serviços de transporte.

§ 2º Fica proibida em todo o território do Município qualquer modalidade de transporte de passageiros sem a devida e específica autorização, permissão ou concessão do Poder Público Municipal.

§ 3º A área de operação é a delimitação territorial do Município na qual os serviços de transporte serão prestados.

Art. 26. Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano são classificados em:

I - regular; e

II - fretamento.

§ 1º O transporte regular abarca os serviços executados de forma contínua e permanente na área de operação, por meio de itinerários preestabelecidos, acessíveis a toda população mediante pagamento individualizado de tarifa fixada pelo poder público.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

§ 2º O fretamento refere-se aos serviços não abertos ao público, os quais não admitem a cobrança individualizada de passagem, com preços e itinerários não fixados pelo poder público.

Art. 27. Quanto ao regime jurídico, o serviço de transporte coletivo poderá ser explorado:

I - diretamente pela administração municipal;

II - mediante concessão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares;

III - mediante permissão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares, quando não exigidos investimentos amortizáveis em longo prazo; e

IV - mediante autorização administrativa, no caso de fretamento.

§ 1º Em situações emergenciais ou excepcionais, a prestação do serviço de transporte regular poderá ser outorgada, independentemente de licitação, mediante autorização extraordinária, formalizada por ato administrativo precário, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, renovável uma única vez, contados da ocorrência do fato que a ensejou.

§ 2º Os serviços de fretamento, no âmbito do Município, somente poderão ser realizados mediante autorização administrativa do Poder Público, a qual será obtida mediante cadastramento, segundo critérios a serem definidos em ato do Chefe do Poder Executivo Municipal.

Art. 28. Os terminais de passageiros serão administrados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Parágrafo único. A construção, administração e exploração comercial dos terminais poderá ser outorgada à iniciativa privada, obedecidas as exigências legais.

Art. 29. No que diz respeito às condições gerais de outorga da exploração do serviço, a mesma será precedida de licitação, que deverá observar os termos desta Lei e das normas legais correspondentes.

§ 1º A participação na licitação implicará na aceitação integral e irrevogável dos



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

termos desta Lei e do ato convocatório, anexos e instruções.

§ 2º Do edital de licitação constarão todas as cláusulas e condições exigíveis pelas normas concernentes.

Art. 30. Referente ao contrato, o Município de Sarandi poderá outorgar a exploração do transporte coletivo, mediante concessão, obrigatoriamente objeto de prévia licitação, que será formalizada mediante contrato de concessão, pelo prazo máximo de 10 (dez) anos, prorrogável por igual ou menor período, respeitadas as disposições da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 1º A prorrogação constitui modificação contratual, apenas no que diz respeito ao prazo de duração da concessão.

§ 2º A prorrogação estará condicionada ao atendimento de requisitos objetivos previstos no edital de licitação e da observação dos princípios do interesse público e da economicidade.

§ 3º Poderá ser realizada a prorrogação como forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 31. A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável e universal, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries, que sejam resistentes ao uso.

§ 1º As alterações locais dos pontos de embarque e desembarque, assim como as alterações de itinerário de transporte público coletivo, permanente ou momentânea devem ser informadas especialmente à população diretamente afetada, por todos os meios de comunicação utilizados pela Prefeitura Municipal de Sarandi, com antecedência mínima de 7 dias úteis e frequência diária.

§ 2º A locação dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo deve levar em consideração distâncias máximas de percursos entre estes e a população atendida, facilidade na instalação de abrigo adequado à acessibilidade física e comunicacional, segurança aos pedestres nos principais trajetos de acesso e interesse da coletividade em detrimento do interesse particular dos imóveis afetados.

Art. 32. O poder público municipal deverá definir a política tarifária para o transporte público municipal, considerando o disposto nos arts. 8º, 9º e 10 da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

§ 1º O Poder Executivo Municipal poderá conceder subsídio financeiro ao serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Sarandi, mediante autorização legislativa.

§ 2º Poderão constituir recursos de financiamento a que se refere este artigo, as receitas provenientes do estacionamento regulamentado em vias públicas, assim como aquelas que vierem a ser criadas, a exemplo de taxas incidentes sobre vagas de estacionamento privado de polos atrativos de trânsito e transporte, cobranças de alíquotas sobre venda de combustíveis, cobrança pelo uso do espaço de equipamentos urbanos de transporte para publicidade.

Seção IV

Do Transporte Privado Coletivo

Art. 33. Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pelo Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 34. No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 35. O fretamento será contínuo ou eventual.

§ 1º Fretamento contínuo é o serviço prestado por empresas ou pessoas físicas, mediante contrato escrito entre o operador e seu cliente, no qual conste a quantidade de viagens contratada, destinado exclusivamente a:

I - pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;

II - instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas, para o transporte de seus alunos, professores ou associados; e

III - entidades do poder público.

§ 2º Fretamento eventual é o serviço prestado por empresas, mediante contrato



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

escrito para uma única viagem firmado entre o operador e seu cliente, pessoa jurídica ou física ou grupo de pessoas.

Seção V

Do Transporte Público Individual

Art. 36. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 37. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas dos usuários.

Art. 38. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de, no máximo, 5 (cinco) passageiros, sendo obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal fixará, por decreto, os valores mínimos de cobrança “bandeirada” e também da tarifa quilométrica do serviço de táxi.

Art. 39. A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público Municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 40. O serviço de mototáxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas.

Art. 41. A exploração do serviço de mototáxi dependerá de autorização do poder público municipal, nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

Seção VI

Do Transporte Remunerado Privado Individual

Art. 42. Considera-se serviço de transporte individual privado remunerado a atividade de transporte individual privado remunerado de passageiros solicitado por meio de plataformas digitais, atuando a referida plataforma como um meio de intermediação entre a comunicação dos usuários com os prestadores do serviço.

Art. 43. Em acordo com a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, 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 atualizado o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Art. 44. A utilização do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros deve observar as seguintes diretrizes:

I - compor o sistema de mobilidade do Município;

II - estar alinhado às diretrizes do Plano Diretor do Município de Sarandi;

III - promover a construção de uma mobilidade urbana sustentável no Município;

IV - promover a melhoria contínua dos serviços relacionados à mobilidade;

V - promover a otimização do sistema viário urbano do Município;



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

VI - promover a melhoria da qualidade ambiental;

VII - contribuir positivamente para o ambiente de negócios do Município;

VIII - estar em harmonia com os demais modos de transporte público e privado do Município;

IX - promover a segurança dos usuários e veículos que utilizam o sistema viário, bem como das respectivas infraestruturas, equipamentos e mobiliários urbanos; e

X - garantir a eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços de transporte urbano e a acessibilidade universal aos usuários.

Art. 45. A autorização de atividade econômica de serviço de transporte individual privado remunerado, efetivado por meio de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, será concedida às pessoas jurídicas operadoras com sede ou filial no território nacional e que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores do serviço e os usuários.

§ 1º A empresa operadora do serviço de transporte individual privado remunerado deverá promover seu credenciamento junto à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi, que será o órgão responsável pela fiscalização da prestação do serviço de transporte individual privado remunerado e da utilização do sistema viário urbano do Município.

Art. 46. Para além das diretrizes pautadas neste artigo, é possível, mediante consenso mútuo, estabelecer um preço público que leve em consideração o impacto urbano e financeiro resultante da utilização do viário urbano por parte das atividades privadas, entre outros fatores:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego; e

III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

Seção VII



CÂMARA MUNICIPAL DE **SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

Dos Estacionamentos Públicos Regulamentados

Art. 47. É indicado ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, como serviço público de interesse local, a implantação, manutenção, operação e gerenciamento do sistema de estacionamento regulamentado pago de veículos em vias e logradouros públicos.

Parágrafo único. A SEMUTRANS desenvolverá estudo para expansão do sistema de estacionamentos regulamentados.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 48. Fica criada a Comissão Municipal de Transporte – CMT, com a finalidade de participar, como órgão consultivo, do planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º A CMT será constituída por membros do Poder Público Municipal, dos usuários e dos operadores dos serviços.

§ 2º A constituição, as atribuições e o funcionamento do CMT serão regulamentados pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 49. Está Lei deverá ser revisada a cada 10 (dez) anos, assegurada a compatibilidade com o estabelecido no Plano Diretor do Município de Sarandi e suas leis complementares.

Art. 50. O poder público municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.

Art. 51. O Poder Executivo Municipal terá o prazo de até 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação, para regulamentar esta Lei.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SARANDI-PR**

ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

Art. 52. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de Sarandi, 19 de dezembro de 2024.

**EUNILDO
ZANCHIM:023
49186911**

Assinado de forma
digital por EUNILDO
ZANCHIM:02349186911
Dados: 2024.12.19
14:30:57 -03'00'

EUNILDO ZANCHIM
Presidente da Câmara

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE SARANDI

CÂMARA MUNICIPAL DE SARANDI
ATO DE PROMULGAÇÃO Nº 6/2024

Promulga o projeto de lei complementar sancionado tacitamente, em virtude do silêncio de sanção em tempo hábil pelo prefeito, nos termos do inciso IV do art. 18, e §§ 1º, 3º e 7º do art. 40, da Lei Orgânica Municipal e alínea *d* do inciso VII do art. 33, assim como inciso III do art. 38, do Regimento Interno.

OPRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SARANDI, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais, definidas pelo inciso IV do art. 18, e §§ 1º, 3º e 7º do art. 40, da Lei Orgânica Municipal e alínea *d* do inciso VII do art. 33, assim como inciso III do art. 38, do Regimento Interno;

CONSIDERANDO a aprovação, pela Câmara de Vereadores, do Projeto de Lei Complementar nº 593/2023, de autoria do **PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**;

CONSIDERANDO que a promulgação é ato de natureza política, cujo objetivo é atestar solenemente a existência da lei para a produção de seus efeitos, sendo um requisito indispensável à eficácia do ato normativo;

CONSIDERANDO que o autógrafo do referido projeto de lei complementar foi encaminhado e recebido pelo Poder Executivo na data de 25/11/2024 e 26/11/2024, respectivamente, através do ofício nº 158/2024/CMS;

CONSIDERANDO que o lapso temporal decorrido não o impede de atestar a existência da norma jurídica, visto que subsiste a obrigatoriedade de sua promulgação;

CONSIDERANDO que o negócio jurídico fora legalmente formalizado, não há quaisquer prejuízos, bem como observando princípio da razoabilidade, moderação e adequação entre os meios a serem utilizados e a finalidade a ser alcançada;

CONSIDERANDO que a composição do Poder Legislativo que vai promulgar a lei complementar não ser diferente daquela que a aprovou, pois já houve a manifestação soberana e regular do parlamento sobre a matéria;

CONSIDERANDO que houve a sanção tácita, por parte do prefeito, do Projeto de Lei Complementar nº 593/2023, já que, no prazo estabelecido pela Lei Orgânica Municipal, não se manifestou pela sua aprovação, e nem por veto;

CONSIDERANDO o teor dos artigos 18, inciso IV, e 40, §§ 1º, 3º e 7º, da Lei Orgânica Municipal e artigo 33, inciso VII, alínea *d*, do Regimento Interno que, no silêncio do Prefeito, cabe ao Presidente da Câmara a promulgação;

RESOLVE:

Art. 1º PROMULGAR a Lei Complementar nº 471/2024, oriunda do Projeto de Lei Complementar nº 593/2023, de autoria **PODER EXECUTIVO MUNICIPAL**, cujo conteúdo faz parte integrante do presente ato de promulgação.

Art. 2º Publique-se.

REGISTRE-SE e AFIXE-SE.

Câmara Municipal de Sarandi, 19 de dezembro de 2024.

EUNILDO ZANCHIM

Presidente da Câmara

LEI COMPLEMENTAR Nº 471/2024

Dispõe sobre o Plano de Mobilidade do Município de Sarandi.

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE SARANDI, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais,

Faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele PROMULGA a seguinte;

LEI:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Seção I

Dos Conceitos e Definições

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade de Sarandi – PlanMob Sarandi, conforme preconizado pela Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e pela Lei Complementar nº 408, de 6 de junho de 2022, que instituiu o Plano Diretor do Município de Sarandi.

§ 1º O PlanMob Sarandi tem por finalidade orientar o planejamento urbano do Município de Sarandi no que se refere ao sistema viário, estabelecido pela Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022, em especial quanto aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

§ 2º Todas as ações e regulamentações constantes e derivadas deste plano devem respeitar o disposto na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015 e nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 2º O PlanMob Sarandi estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana e contemplará:

I - princípios, objetivos e estratégias coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor do Município de Sarandi;

II - as metas para a execução das estratégias indicadas;

III - o sistema de monitoramento do plano de mobilidade urbana; e

IV - as estratégias elaboradas para alcançar os objetivos definidos no âmbito dos sistemas: viário, de transporte coletivo, cicloviário e peatonal (pedestres).

§ 1º O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas para atender às metas definidas desta Lei.

§ 2º O sistema de monitoramento do PlanMob Sarandi será coordenado pelo Órgão Municipal de Planejamento Urbano em conjunto com a Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi – SEMUTRANS.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei Complementar, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Piso Tátil – piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

II - Transporte Público Coletivo – serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

III - Transporte Público Individual ou Serviço de Táxi – serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IV - Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros ou Transporte por Aplicativo – 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; e

V - Transporte Privado Coletivo – serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, a exemplo de transporte escolar e serviço de transporte por fretamento.

Parágrafo único. Outros conceitos e definições estão previstos no art. 9º da Lei Complementar nº 411, de 6 de junho de 2022.

Seção II

Dos Objetivos e Estratégias

Art. 4º O PlanMob Sarandi está fundamentado nos seguintes objetivos gerais e específicos a estes vinculados:

I - implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade de modo a:

- a) reduzir a distância dos deslocamentos, principalmente dos modos não motorizados;
- b) reduzir a utilização do transporte individual motorizado;
- c) promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos;
- d) aumentar a parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta;
- e) desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas e travessias adequadas;
- f) readequar calçadas em vias estratégicas;
- g) acelerar a transição para veículos menos poluentes;
- h) reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública;
- i) garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- j) reforçar a segurança em travessias na região central;
- k) ordenar o fluxo em cruzamentos;
- l) implantar vias cicláveis;
- m) garantir à população o acesso rápido a áreas e equipamentos de lazer, cultura, esporte, saúde e educação;
- n) melhorar a fluidez de tráfego;
- o) apoiar os meios de transporte coletivo e não motorizados, de forma inclusiva, sustentável e eficiente;

II - promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional de modo a:

- a) estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente;
- b) incentivar a integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros;
- c) implantar medidas moderadoras de tráfego;
- d) integrar os projetos e planos afetos à mobilidade urbana de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade metropolitana;
- e) melhorar a conexão da malha urbana;

III - promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de modo a:

- a) incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de projetos de mobilidade urbana;
- b) garantir a contrapartida dos agentes públicos ou privados no que se refere às atividades e obras viárias e seus impactos negativos;
- c) regulamentar estacionamentos públicos e privados de forma a evitar o impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público;
- d) gerir os estacionamentos;
- e) distribuir os custos dos sistemas de transporte;

IV - implantar as “zonas 30”;

V - promover a fiscalização dos polos geradores de tráfego; e

VI - informatizar os processos para garantir a eficiência da execução e manutenção das vias urbanas.

Art. 5º Com vistas a atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade e seus objetivos específicos identificados no inciso I do art. 4º, o Poder Executivo Municipal priorizará as seguintes estratégias:

I - estimular:

- a) à implantação de vias locais de baixas velocidades, aptas à recreação infantil, conhecidas como ruas compartilhadas;

b) à instalação de comércios e serviços de apoio ao uso residencial em áreas de carência de cobertura, ampliando o uso misto do solo;

II - regulamentar o transporte público individual e o serviço de transporte privado individual de passageiros no Município conforme os requisitos estabelecidos na Lei Federal nº 13.640 de 26 de março de 2018;

III - implantar:

a) a rede cicloviária municipal;

b) faixas exclusivas de circulação de transporte público coletivo e revisão dos pontos de parada para promover mais eficiência no atendimento e redução do tempo de trajeto;

c) paraciclos e bicicletários públicos nas praças públicas, prioritariamente naquelas localizadas em subcentros comerciais, centralidades lineares e próximas ao transporte coletivo;

IV - qualificar as áreas de circulação de pedestres; e

V - definir ações para manutenção e instalação das informações sobre as linhas nos pontos de parada de transporte coletivo, através de mecanismos que respeitem a acessibilidade comunicacional, e tornem possível as informações também para pessoas com deficiências sensoriais.

Art. 6º Todas as estratégias previstas nesta Lei deverão ser incluídas como ações a serem executadas em curto, médio ou longo prazo.

Seção III

Do Sistema de Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas

Art. 7º As revisões periódicas do PlanMob Sarandi deverão contemplar minimamente:

I - a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos gerais e específicos estabelecidos neste plano; e

II - o acompanhamento dos indicadores de monitoramento do plano e de suas metas de curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO II

Dos Sistemas de Transporte

Seção I

Do Sistema Peatonal

Art. 8º O passeio público é parte integrante da via pública, destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, nas ruas pavimentadas garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, em conformidade com as normas de acessibilidade.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto das calçadas, passeios públicos e plataformas, se existentes.

§ 2º As edificações receberão “Habite-se” somente após a execução das calçadas.

Art. 9º A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com a Lei do Código de Obras e Edificações.

Art. 10. A execução, manutenção e conservação das calçadas bem como a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, entre outras interferências permitidas por lei, deverão seguir os princípios da acessibilidade e desenho universal, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou atualização.

Parágrafo único. Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com deficiência.

Art. 11. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil, alinhado junto ao término da faixa livre.

Art. 12. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a saber:

I - acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050/2020 ou atualização; e

II - mobiliário urbano – NBR 9283/2014 ou atualização.

Art. 13. As calçadas deverão ser organizadas em 3 (três) faixas, em conformidade com o Anexo II desta Lei, e compostas dos seguintes elementos:

I - faixa livre: área da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, devendo atender às seguintes características:

- a) ter superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;
- b) ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;
- c) ter inclinação transversal constante e não superior a 3% (três por cento);
- d) ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;
- e) ter largura mínima de 1,4m (um vírgula quatro metros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050/2020 ou atualização;

II - faixa de serviço: área localizada em posição adjacente à guia, devendo atender às seguintes características:

- a) ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura urbana, lixeiras, postes de sinalização viária, iluminação pública e eletricidade;
- b) poderá receber rampa ou inclinação associada ao rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustíveis e similares;
- c) ter largura mínima de 90cm (noventa centímetros);
- d) apresentar permeabilidade em áreas residenciais;

III - faixa de acesso: área para calçadas com mais de 2,3m (dois vírgula três metros) de largura, destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes, autorizadas pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, podendo conter:

- a) áreas de permeabilidade e vegetação; e
 - b) elementos de mobiliário temporário, tais como mesas, cadeiras e toldos, obedecidas às disposições da Prefeitura Municipal de Sarandi.
- Parágrafo único. São considerados permeáveis, grama, brita ou piso drenante, com aplicação direta sobre solo compactado capaz de drenar 10-3m/s, ou seja, a permeabilidade de uma areia grossa, como dispõe a NBR 16416/2015 ou atualização.

Art. 14. Os passeios devem ter superfície regular, contínua, firme e antiderrapante em qualquer condição climática e ser executados sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação dos pedestres.

Art. 15. A execução de novos passeios ou adequação de passeios existentes deverá dar continuidade à inclinação do passeio vizinho, caso ele esteja executado de forma correta.

Art. 16. São aceitos quatro tipos de revestimentos para os passeios, sendo eles:

I - piso drenante: feito com placas de concreto poroso, por onde a água é drenada;

II - ladrilho hidráulico: placa de concreto para acabamentos de alta resistência ao desgaste;

III - piso cimentado: deve garantir acabamento uniforme sem irregularidades ou rachaduras; e

IV - placa pré-moldada: placa pré-fabricada de concreto de alto desempenho para assentamento diretamente sobre a base, com acabamento texturizado ou não.

Art. 17. As vias de circulação serão projetadas de forma a melhorar a segurança no trânsito e a acessibilidade dos pedestres, incluindo-se como estratégia a supressão de vagas de estacionamento em vias públicas, de forma permanente ou temporária.

Seção II

Do Sistema Ciclovário

Art. 18. O Município deverá ser interligado através de um sistema de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

§ 1º A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico.

§ 2º A ciclofaixa deve ser provida de pintura específica, como demonstrado no Anexo III, com tratamento em cruzamento de vias.

§ 3º As ciclofaixas devem ser providas de tachas, tachões ou buffer, garantindo distanciamento dos veículos e maior segurança aos usuários.

§ 4º A ciclorrota deve implicar em menor velocidade automotiva para compartilhamento do espaço viário.

Art. 19. É obrigatória a instalação de estacionamentos de bicicletas, nos seguintes estabelecimentos:

I - mercados e supermercados;

II - escolas, colégios e instituições de ensino com mais de 50 (cinquenta) alunos;

III - áreas de lazer, parques e clubes;

IV - estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços com mais de 30 (trinta) empregados;

V - ginásios, estádios e centros esportivos;

VI - agências bancárias;

VII - hospitais, postos de saúde e clínicas com mais de 30 (trinta) empregados;

VIII - órgãos da administração pública; e

IX - terminal rodoviário.

Art. 20. Fica proibida a substituição da calçada para pedestre por ciclovia, ainda que sinalizada.

Art. 21. O órgão municipal de trânsito deverá desenvolver campanhas de estímulo ao uso de veículos sem tração motora, bem como campanha educativa visando o uso adequado das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e desse tipo de veículo.

§ 1º O tráfego de veículos sem tração motora ou equipamentos elétricos individuais autopropelidos está condicionado ao respeito à velocidade máxima e normas de uso estabelecidas em regulamentação específica, considerando o definido no (Código de Trânsito Brasileiro) e nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º As bicicletas e os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos compartilhados deverão ser estacionados sem prejuízo da livre circulação de pedestres e de veículos.

Art. 22. A implantação de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas será sempre definida em consonância com a infraestrutura do sistema municipal de mobilidade urbana, articulada ao sistema de transporte coletivo público e programas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte urbano.

Seção III

Do Sistema de Transporte Público Coletivo

Art. 23. O sistema de transporte público coletivo de Sarandi, constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município.

§ 1º O atendimento do transporte público será estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique implantação dos serviços.

§ 2º Serão consideradas atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 300m (trezentos metros) das vias onde passam serviços da rede de transporte público coletivo.

§ 3º A rede de serviços de transporte público coletivo será composta de serviços radiais, dos bairros à área central do Município, serviços diametrais que ligam dois bairros distintos passando pela área central do Município e serviços perimetrais que interligam bairros distintos sem passar pela área central do Município.

Art. 24. As linhas de transporte público executarão simultaneamente as funções de:

I - captação na área de origem;

II - transporte da origem ao destino;

III - distribuição na área de destino; e

IV - integração com os diversos modais.

Parágrafo único. Linha é a forma de organização do serviço regular segundo regras operacionais próprias e com itinerário, pontos de parada e terminais previamente estabelecidos, em função da demanda.

Art. 25. O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi ou, na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

§ 1º Compete à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi determinar:

I - os horários;

II - os itinerários;

III - os pontos intermediários e terminais;
IV - a lotação máxima dos veículos;
V - o número de veículos necessários para cada linha;
VI - as características dos veículos em operação, de acordo com as normas legais e técnicas vigentes; e
VII - as demais características técnicas e operacionais dos serviços de transporte.

§ 2º Fica proibida em todo o território do Município qualquer modalidade de transporte de passageiros sem a devida e específica autorização, permissão ou concessão do Poder Público Municipal.

§ 3º A área de operação é a delimitação territorial do Município na qual os serviços de transporte serão prestados.

Art. 26. Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano são classificados em:

I - regular; e

II - fretamento.

§ 1º O transporte regular abarca os serviços executados de forma contínua e permanente na área de operação, por meio de itinerários preestabelecidos, acessíveis a toda população mediante pagamento individualizado de tarifa fixada pelo poder público.

§ 2º O fretamento refere-se aos serviços não abertos ao público, os quais não admitem a cobrança individualizada de passagem, com preços e itinerários não fixados pelo poder público.

Art. 27. Quanto ao regime jurídico, o serviço de transporte coletivo poderá ser explorado:

I - diretamente pela administração municipal;

II - mediante concessão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares;

III - mediante permissão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares, quando não exigidos investimentos amortizáveis em longo prazo; e

IV - mediante autorização administrativa, no caso de fretamento.

§ 1º Em situações emergenciais ou excepcionais, a prestação do serviço de transporte regular poderá ser outorgada, independentemente de licitação, mediante autorização extraordinária, formalizada por ato administrativo precário, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, renovável uma única vez, contados da ocorrência do fato que a ensejou.

§ 2º Os serviços de fretamento, no âmbito do Município, somente poderão ser realizados mediante autorização administrativa do Poder Público, a qual será obtida mediante cadastramento, segundo critérios a serem definidos em ato do Chefe do Poder Executivo Municipal.

Art. 28. Os terminais de passageiros serão administrados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Parágrafo único. A construção, administração e exploração comercial dos terminais poderá ser outorgada à iniciativa privada, obedecidas as exigências legais.

Art. 29. No que diz respeito às condições gerais de outorga da exploração do serviço, a mesma será precedida de licitação, que deverá observar os termos desta Lei e das normas legais correspondentes.

§ 1º A participação na licitação implicará na aceitação integral e irretratável dos termos desta Lei e do ato convocatório, anexos e instruções.

§ 2º Do edital de licitação constarão todas as cláusulas e condições exigíveis pelas normas concernentes.

Art. 30. Referente ao contrato, o Município de Sarandi poderá outorgar a exploração do transporte coletivo, mediante concessão, obrigatoriamente objeto de prévia licitação, que será formalizada mediante contrato de concessão, pelo prazo máximo de 10 (dez) anos, prorrogável por igual ou menor período, respeitadas as disposições da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 1º A prorrogação constitui modificação contratual, apenas no que diz respeito ao prazo de duração da concessão.

§ 2º A prorrogação estará condicionada ao atendimento de requisitos objetivos previstos no edital de licitação e da observação dos princípios do interesse público e da economicidade.

§ 3º Poderá ser realizada a prorrogação como forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 31. A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável e universal, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries, que sejam resistentes ao uso.

§ 1º As alterações locais dos pontos de embarque e desembarque, assim como as alterações de itinerário de transporte público coletivo, permanente ou momentânea devem ser informadas especialmente à população diretamente afetada, por todos os meios de comunicação utilizados pela Prefeitura Municipal de Sarandi, com antecedência mínima de 7 dias úteis e frequência diária.

§ 2º A locação dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo deve levar em consideração distâncias máximas de percursos entre estes e a população atendida, facilidade na instalação de abrigo adequado à acessibilidade física e comunicacional, segurança aos pedestres nos principais trajetos de acesso e interesse da coletividade em detrimento do interesse particular dos imóveis afetados.

Art. 32. O poder público municipal deverá definir a política tarifária para o transporte público municipal, considerando o disposto nos arts. 8º, 9º e 10 da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

§ 1º O Poder Executivo Municipal poderá conceder subsídio financeiro ao serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Sarandi, mediante autorização legislativa.

§ 2º Poderão constituir recursos de financiamento a que se refere este artigo, as receitas provenientes do estacionamento regulamentado em vias públicas, assim como aquelas que vierem a ser criadas, a exemplo de taxas incidentes sobre vagas de estacionamento privado de polos atrativos de trânsito e transporte, cobranças de alíquotas sobre venda de combustíveis, cobrança pelo uso do espaço de equipamentos urbanos de transporte para publicidade.

Seção IV

Do Transporte Privado Coletivo

Art. 33. Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pelo Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 34. No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 35. O fretamento será contínuo ou eventual.

§ 1º Fretamento contínuo é o serviço prestado por empresas ou pessoas físicas, mediante contrato escrito entre o operador e seu cliente, no qual conste a quantidade de viagens contratada, destinado exclusivamente a:

I - pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;

II - instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas, para o transporte de seus alunos, professores ou associados; e

III - entidades do poder público.

§ 2º Fretamento eventual é o serviço prestado por empresas, mediante contrato escrito para uma única viagem firmado entre o operador e seu cliente, pessoa jurídica ou física ou grupo de pessoas.

Seção V

Do Transporte Público Individual

Art. 36. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi.

Art. 37. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas dos usuários.

Art. 38. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de, no máximo, 5 (cinco) passageiros, sendo obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal fixará, por decreto, os valores mínimos de cobrança “bandeirada” e também da tarifa quilométrica do serviço de táxi.

Art. 39. A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público Municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 40. O serviço de mototáxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas.

Art. 41. A exploração do serviço de mototáxi dependerá de autorização do poder público municipal, nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

Seção VI

Do Transporte Remunerado Privado Individual

Art. 42. Considera-se serviço de transporte individual privado remunerado a atividade de transporte individual privado remunerado de passageiros solicitado por meio de plataformas digitais, atuando a referida plataforma como um meio de intermediação entre a comunicação dos usuários com os prestadores do serviço.

Art. 43. Em acordo com a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, 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 atualizado o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Art. 44. A utilização do sistema viário urbano do Município para a prestação de serviços de transporte individual privado remunerado de passageiros deve observar as seguintes diretrizes:

I - compor o sistema de mobilidade do Município;

II - estar alinhado às diretrizes do Plano Diretor do Município de Sarandi;

III - promover a construção de uma mobilidade urbana sustentável no Município;

IV - promover a melhoria contínua dos serviços relacionados à mobilidade;

V - promover a otimização do sistema viário urbano do Município;

VI - promover a melhoria da qualidade ambiental;

VII - contribuir positivamente para o ambiente de negócios do Município;

VIII - estar em harmonia com os demais modos de transporte público e privado do Município;

IX - promover a segurança dos usuários e veículos que utilizam o sistema viário, bem como das respectivas infraestruturas, equipamentos e mobiliários urbanos; e

X - garantir a eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços de transporte urbano e a acessibilidade universal aos usuários.

Art. 45. A autorização de atividade econômica de serviço de transporte individual privado remunerado, efetivado por meio de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, será concedida às pessoas jurídicas operadoras com sede ou filial no território nacional e que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores do serviço e os usuários.

§ 1º A empresa operadora do serviço de transporte individual privado remunerado deverá promover seu credenciamento junto à Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança Pública de Sarandi, que será o órgão responsável pela fiscalização da prestação do serviço de transporte individual privado remunerado e da utilização do sistema viário urbano do Município.

Art. 46. Para além das diretrizes pautadas neste artigo, é possível, mediante consenso mútuo, estabelecer um preço público que leve em consideração o impacto urbano e financeiro resultante da utilização do viário urbano por parte das atividades privadas, entre outros fatores:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego; e

III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

Seção VII

Dos Estacionamentos Públicos Regulamentados

Art. 47. É indicado ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, como serviço público de interesse local, a implantação, manutenção, operação e gerenciamento do sistema de estacionamento regulamentado pago de veículos em vias e logradouros públicos.

Parágrafo único. A SEMUTRANS desenvolverá estudo para expansão do sistema de estacionamentos regulamentados.

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 48. Fica criada a Comissão Municipal de Transporte – CMT, com a finalidade de participar, como órgão consultivo, do planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º A CMT será constituída por membros do Poder Público Municipal, dos usuários e dos operadores dos serviços.

§ 2º A constituição, as atribuições e o funcionamento do CMT serão regulamentados pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 49. Esta Lei deverá ser revisada a cada 10 (dez) anos, assegurada a compatibilidade com o estabelecido no Plano Diretor do Município de Sarandi e suas leis complementares.

Art. 50. O poder público municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.

Art. 51. O Poder Executivo Municipal terá o prazo de até 90 (noventa) dias, a contar da data de publicação, para regulamentar esta Lei.

Art. 52. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de Sarandi, 19 de dezembro de 2024.

EUNILDO ZANCHIM

Presidente da Câmara

Publicado por:

Vagner Rafael Vaz

Código Identificador:055377E8

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 20/12/2024. Edição 3178

A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:

<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>