



Ofício nº 530/2025-DL

Pato Branco, documento datado e assinado digitalmente.

Senhor Prefeito,

Encaminhamos a Vossa Excelência a redação final dos projetos abaixo relacionados, aprovados por este Legislativo nas sessões ordinária e extraordinária dos dias 15 e 16 de dezembro de 2025:

1 - PROJETO DE LEI Nº 89, DE 8 DE MAIO DE 2025, de autoria da vereadora Thania Maria Caminski Gehlen - PP, que institui, no âmbito do Município de Pato Branco, os Jogos Inclusivos Municipais, com o objetivo de promover a inclusão social, a valorização da diversidade, a igualdade de oportunidades e o desenvolvimento físico, psicológico e social de pessoas com deficiência, por meio da prática esportiva adaptada.

2 - PROJETO DE LEI Nº 111, DE 23 DE MAIO DE 2025, de autoria do vereador Eduardo Albani Dala Costa - Republicanos, que estabelece princípios e diretrizes para a implementação e o uso da inteligência artificial no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta no Município de Pato Branco.

3 - PROJETO DE LEI Nº 115, DE 23 DE MAIO DE 2025, MENSAGEM Nº 32/2025, que altera dispositivos da Lei nº 3.812, de 4 de abril de 2012, que institui o Plano de Cargos e Vencimentos dos Servidores Públicos do Município de Pato Branco. **Aprovado com emendas.**

4 - PROJETO DE LEI Nº 136, DE 16 DE JULHO DE 2025, MENSAGEM Nº 38/2025, que dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pato Branco - PMU e dá outras providências. **Aprovado com emendas.**

A Sua Excelência o Senhor

Geri Natalino Dutra

Prefeito Municipal

Pato Branco – Paraná



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





5 - PROJETO DE LEI Nº 165, DE 11 DE SETEMBRO DE 2025, MENSAGEM Nº 50/2025, que altera dispositivo Lei nº 3.422, de 5 de agosto de 2010, que dispõe sobre ruídos urbanos, proteção do bem estar e do sossego público e seu modelo de gestão e denomina Programa do Silêncio Urbano - PSIU. **Aprovado com emenda.**

6 - PROJETO DE LEI Nº 206, DE 26 DE NOVEMBRO DE 2025, de autoria da vereadora Thania Maria Caminski Gehlen - PP, que institui a Política Municipal de Segurança Aquática Preventiva e Responsável, estabelece normas de segurança para estabelecimentos com locais aquáticos abertos ao público, e dá outras providências.

7 - PROJETO DE LEI Nº 210, DE 28 DE NOVEMBRO DE 2025, MENSAGEM Nº 66/2025, que ratifica o Protocolo de Intenções firmado entre o Estado do Paraná e os Municípios do Estado do Paraná subscritores, com a finalidade de formalizar a constituição e adequação do Consórcio Intergestores Paraná Saúde – CIPS aos termos do regime previsto na Lei Federal nº 11.107, de 2005 e sua regulamentação, voltado ao desenvolvimento de ações na área da assistência farmacêutica no âmbito do Sistema Único de Saúde – SUS.

8 - PROJETO DE LEI Nº 212, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2025, de autoria do vereador Rafael Foss - União Brasil, que altera dispositivo da Lei nº 6.376 de 12 de dezembro de 2024, que dispõe sobre os padrões, construção, manutenção, conservação e uso das calçadas, partes integrantes das vias públicas e do sistema de circulação de pessoas e transporte do Município de Pato Branco e dá outras providências.

Atenciosamente,

(assinado digitalmente)
Lindomar Rodrigo Brandão
Presidente





PROJETO DE LEI Nº 89, DE 8 DE MAIO DE 2025.

Institui, no âmbito do Município de Pato Branco, os Jogos Inclusivos Municipais, com o objetivo de promover a inclusão social, a valorização da diversidade, a igualdade de oportunidades e o desenvolvimento físico, psicológico e social de pessoas com deficiência, por meio da prática esportiva adaptada.

Art. 1º Ficam instituídos os Jogos Inclusivos Municipais, a serem realizados anualmente, com a finalidade de assegurar o direito à prática esportiva às pessoas com deficiência, promover sua plena inclusão social, incentivar a convivência comunitária, combater o preconceito e valorizar o potencial físico, psicológico, motor e social dos participantes, por meio da oferta de modalidades esportivas adaptadas e atividades lúdico-competitivas em ambiente acessível, seguro e acolhedor.

§ 1º Os Jogos Inclusivos Municipais constituem política pública permanente de fomento ao esporte como instrumento de cidadania, saúde, dignidade e equidade, integrando-se às diretrizes da Lei Federal n.º 13.146, de 6 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência e da Constituição Federal de 1988, especialmente quanto à promoção dos direitos fundamentais das pessoas com deficiência.

§ 2º A execução dos Jogos Inclusivos Municipais observará os princípios da acessibilidade universal, da participação comunitária, da igualdade de condições e da valorização da diversidade funcional dos indivíduos, podendo incluir atividades competitivas e não competitivas, conforme regulamento próprio.

Art. 2º Os Jogos Inclusivos Municipais têm como objetivos:

I - promover o acesso das pessoas com deficiência à práticas esportivas e recreativas adequadas às suas necessidades e capacidades individuais, respeitando suas particularidades físicas, sensoriais, intelectuais ou múltiplas;

II - estimular o desenvolvimento físico, cognitivo, emocional e social dos participantes, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e da autoestima;

III - incentivar a formação de vínculos comunitários, familiares e escolares por meio do esporte inclusivo, fortalecendo a convivência, a empatia e o respeito à diversidade;

IV - oferecer ambiente seguro, acessível e adaptado às diferentes deficiências, garantindo plena participação em todas as etapas do evento, desde a inscrição até a premiação;

V - despertar o interesse da sociedade para a causa da inclusão por meio do esporte, estimulando o engajamento de voluntários, educadores, profissionais da saúde, familiares e instituições;

VI - revelar e incentivar talentos esportivos entre pessoas com deficiência, possibilitando sua inserção em programas de iniciação esportiva, paradesporto ou alto rendimento, quando houver interesse e aptidão;

VII - consolidar o esporte como política pública de inclusão social no município, de forma contínua, intersetorial e articulada com as áreas da saúde, educação, assistência social e direitos humanos.





Parágrafo único. A programação, organização, critérios de participação e modalidades dos Jogos Inclusivos Municipais serão definidos em regulamento próprio, elaborado anualmente pela Secretaria Municipal de Esporte, em conjunto com a Secretaria Municipal de Assistência Social, a Secretaria Municipal de Educação e o Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência, assegurada a participação de entidades da sociedade civil.

Art. 3º Poderão participar dos Jogos Inclusivos Municipais:

I - pessoas com deficiência física, intelectual, visual, auditiva ou múltipla, residentes no município, regularmente cadastradas junto à rede pública de saúde, educação, assistência social ou a entidades representativas da pessoa com deficiência;

II - estudantes com deficiência regularmente matriculados na rede pública ou privada de ensino do município;

III - representantes de instituições públicas ou privadas que desenvolvam atividades voltadas à pessoa com deficiência, devidamente credenciadas nos termos do regulamento;

IV - atletas com deficiência vinculados a projetos esportivos, clubes, associações ou organizações da sociedade civil legalmente constituídas e atuantes no município.

§ 1º A participação nos Jogos Inclusivos Municipais não estará condicionada ao nível de desempenho físico ou à experiência esportiva prévia, devendo priorizar a inclusão, a convivência e a valorização das potencialidades individuais.

§ 2º A inscrição dos participantes será realizada conforme cronograma e critérios estabelecidos no regulamento anual, devendo respeitar os princípios da gratuidade, acessibilidade e igualdade de condições.

§ 3º Sempre que necessário, será assegurado aos participantes o apoio de acompanhantes, cuidadores, guias, intérpretes de Libras ou outros recursos de apoio pessoal e tecnológico que garantam sua plena participação nas atividades.

§ 4º Será incentivada a ampla participação de instituições de ensino públicas e privadas do município, especialmente no que se refere à inclusão de crianças e adolescentes com deficiência, promovendo o esporte como ferramenta educativa, de socialização e de prevenção a situações de exclusão social.

Art. 4º As modalidades esportivas e recreativas dos Jogos Inclusivos Municipais serão definidas anualmente por regulamento específico, observadas as diretrizes da acessibilidade, da segurança, da adequação às capacidades funcionais dos participantes e da promoção da convivência social.

§ 1º As atividades poderão incluir, entre outras, as seguintes modalidades adaptadas, conforme viabilidade técnica e demanda local:

- I - atletismo adaptado;
- II - natação adaptada;
- III - futsal ou futebol adaptado;
- IV - bocha paralímpica;
- V - tênis de mesa adaptado;
- VI - corridas e caminhadas inclusivas;
- VII - basquete em cadeira de rodas;
- VIII - xadrez e jogos cognitivos acessíveis;
- IX - gincanas e atividades lúdicas inclusivas.





§ 2º As modalidades competitivas observarão, como padrão, as regras e classes funcionais estabelecidas pelo Comitê Paralímpico Brasileiro – CPB e pelas respectivas federações internacionais, sendo admitidas adaptações locais apenas mediante parecer técnico da Comissão Organizadora e prévia publicação no edital do evento.

§ 3º Será assegurada a participação de pessoas com deficiência severa ou múltipla em atividades recreativas não competitivas, visando sua plena integração e respeito à dignidade humana.

§ 4º Os locais de competição, bem como suas rotas de acesso, deverão atender integralmente às normas de acessibilidade da ABNT NBR 9050, condição a ser verificada por laudo técnico prévio.

§ 5º A organização dos Jogos Inclusivos Municipais poderá contar com a colaboração de profissionais de educação física, fisioterapia, terapia ocupacional, psicologia, pedagogia e demais áreas correlatas, além de voluntários capacitados.

§ 6º A condução das atividades ficará a cargo de profissionais de educação física com registro ativo no Conselho Regional de Educação Física - CREF e capacitação específica em paradesporto.

Art. 5º A coordenação, organização e execução dos Jogos Inclusivos Municipais serão de responsabilidade da Secretaria Municipal de Esporte, em articulação com a Secretaria Municipal de Educação, a Secretaria Municipal de Assistência Social e demais órgãos ou entidades da Administração Pública, podendo firmar parcerias com instituições públicas ou privadas, organizações da sociedade civil, universidades, federações esportivas e entidades representativas das pessoas com deficiência.

§ 1º Para fins de planejamento e execução do evento, será instituída, por ato do Poder Executivo, uma Comissão Organizadora Intersetorial, de composição paritária entre poder público e sociedade civil, assegurando-se assento a representantes do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência, de atletas, um classificador funcional, um profissional de Educação Física regularmente inscrito no Conselho Regional de Educação Física - CREF e um profissional da área da saúde.

§ 2º A Comissão Organizadora terá como atribuições:

- I - elaborar o regulamento anual dos Jogos Inclusivos Municipais;
- II - estabelecer o cronograma, locais e modalidades das atividades;
- III - coordenar os processos de inscrição, seleção e classificação dos participantes;
- IV - promover a capacitação de profissionais e voluntários;
- V - garantir as condições de acessibilidade e segurança dos espaços e atividades;
- VI - avaliar os resultados do evento e propor melhorias para as edições seguintes.
- VII - garantir a segurança dos participantes e voluntários por meio de:

a) plano de resposta à emergências e equipe de primeiros socorros presente nos locais de prova;

b) contratação de seguro de acidentes pessoais com cobertura para todos os participantes e voluntários durante o evento.

§ 3º As parcerias previstas no *caput* poderão compreender apoio técnico, logístico, financeiro, material e de recursos humanos, respeitados os princípios da legalidade, moralidade, impessoalidade, publicidade e eficiência.





§ 4º Os órgãos públicos envolvidos deverão priorizar a inclusão dos Jogos Inclusivos Municipais no planejamento anual de suas políticas, programas e ações, assegurando a sua continuidade como política pública permanente.

Art. 6º Os resultados e impactos sociais dos Jogos Inclusivos Municipais deverão ser avaliados anualmente pela Comissão Organizadora, mediante a elaboração de relatório público, contendo indicadores-chave de desempenho - KPIs, que incluam, no mínimo:

- I - número de participantes por modalidade, classe funcional, sexo e faixa etária;
- II - percentual de espaços utilizados com laudo de conformidade à ABNT NBR 9050;
- III - grau de satisfação dos participantes e familiares, aferido por pesquisa;
- IV - detalhamento das parcerias realizadas e dos recursos captados e executados;
- V - propostas de aprimoramento para as edições seguintes, baseadas nos dados coletados.

Parágrafo único. O relatório deverá ser disponibilizado no portal oficial da Prefeitura Municipal e encaminhado ao Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência e à Câmara Municipal de Pato Branco, até 90 (noventa) dias após a realização de cada edição.

Art. 7º Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a celebrar convênios, termos de cooperação ou parcerias com instituições públicas e privadas, nacionais ou internacionais, sem fins lucrativos, para a realização dos Jogos Inclusivos Municipais, com vistas à obtenção de apoio técnico, financeiro, estrutural e logístico, respeitada a legislação vigente.

§ 1º As parcerias poderão incluir:

- I - doações de materiais esportivos, equipamentos adaptados e uniformes;
- II - apoio à divulgação e cobertura do evento;
- III - cessão de espaços físicos e estruturas esportivas;
- IV - prestação voluntária de serviços técnicos e profissionais.

§ 2º As empresas e entidades parceiras poderão, mediante regulamentação, receber certificado de reconhecimento público como apoiadoras de políticas inclusivas, podendo utilizar essa certificação em suas ações institucionais e publicitárias, desde que respeitado o interesse público e os princípios da Administração.

Art. 8º O tratamento de dados pessoais dos participantes, em especial os dados sensíveis, observará o disposto na Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD, mediante consentimento livre, informado e inequívoco. O uso de imagem e voz será autorizado em termo próprio, sendo garantido o direito de não consentimento sem prejuízo à participação.

Art. 9º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir e custear programas anuais de capacitação e formação continuada para os profissionais de educação física, saúde, educação e voluntários envolvidos na organização e execução dos Jogos Inclusivos Municipais, com foco em paradesporto, acessibilidade e inclusão.

Art. 10. O Poder Executivo deverá, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Lei, realizar um diagnóstico sobre as condições de acessibilidade dos





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

equipamentos esportivos do Município, conforme a norma ABNT NBR 9050 e, elaborar um plano de adequação progressiva da infraestrutura, com cronograma e previsão de recursos.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor no prazo de quarenta e cinco dias, a partir da data de sua publicação.

Esta Lei é originária do projeto de lei de autoria da vereadora Thania Maria Caminski Gehlen - PP.



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





PROJETO DE LEI Nº 111, DE 23 DE MAIO DE 2025.

Estabelece princípios e diretrizes para a implementação e o uso da inteligência artificial no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta no Município de Pato Branco.

Art. 1º A implementação e a utilização da inteligência artificial, no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta no Município de Pato Branco, devem observar o subsequente conjunto de valores éticos fundamentais e diretrizes.

Parágrafo único. Considera-se inteligência artificial o sistema computacional que, a partir de determinada programação humana, pode realizar tarefas que incluem, mas não se limitam, aprendizado e adaptação, reconhecimento de padrões, processamento de linguagem natural, tomada e sugestões de decisões complexas, bem como interações em ambientes diversos.

Art. 2º Constituem valores éticos fundamentais para os fins desta Lei:

- I - a dignidade e a valorização da pessoa humana;
- II - a inviolabilidade da intimidade, da honra e da imagem;
- III - a não discriminação;
- IV - a busca da justiça;
- V - o compromisso com o bem público.

Art. 3º As diretrizes de que trata o *caput* do art. 1º são as seguintes:

I - transparência: decisões e ações, tomadas, iniciadas ou fundadas em inteligência artificial devem conter a respectiva motivação e serem compreensíveis aos interessados;

II - respeito à privacidade: proteção e salvaguarda do cidadão contra intrusões infundadas ou injustificadas;

III - proteção de dados: garantia de segurança e confidencialidade dos dados pessoais e sensíveis coletados, armazenados, processados e compartilhados por sistemas de inteligência artificial;

IV - responsabilização: indicação clara e precisa de quem é o responsável pelas decisões tomadas ou informadas por inteligência artificial;

V - inclusão: o desenvolvimento e a utilização da inteligência artificial devem contemplar a diversidade da população atendida;

VI - prevenção: adoção de medidas para prevenir a ocorrência de danos em virtude de decisões tomadas ou orientadas pela inteligência artificial, principalmente quando envolverem dados pessoais ou sensíveis.

Parágrafo único. Os princípios previstos no art. 6º da Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais, orientarão, subsidiariamente, o justo cumprimento desta Lei.

Art. 4º Os sistemas de inteligência artificial de que trata o *caput* do art. 1º devem ser auditáveis e sujeitos à supervisão idônea.





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

Art. 5º Contanto que respeitados os princípios e diretrizes previstos nesta Lei, sempre que possível, deve haver colaboração entre diferentes órgãos e setores para compartilhar conhecimentos, experiências e práticas relacionadas à inteligência artificial.

Parágrafo único. Fica franqueada a cooperação interinstitucional sobre as ações, medidas, decisões e previsões provenientes de sistemas de inteligência artificial abrangidos pelo *caput* do art. 1º, desde que respeitados os princípios e diretrizes previstos nesta Lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Esta Lei é originária do projeto de lei de autoria do vereador Eduardo Albani Dala Costa - Republicanos.



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





PROJETO DE LEI Nº 115, DE 23 DE MAIO DE 2025.

Altera dispositivos da Lei nº 3.812, de 4 de abril de 2012, que institui o Plano de Cargos e Vencimentos dos Servidores Públicos do Município de Pato Branco.

Art. 1º O art. 11 da Lei nº 3.812, de 4 de abril de 2012, passa a vigorar acrescido do § 5º, com a seguinte redação:

“Art. 11.

§ 5º Para efeitos da progressão diagonal por titulação de que tratam os itens 3 e 4 da alínea b, do *caput* deste artigo, fica limitada a apresentação de 2 (dois) certificados para cada especialização, individualmente, a cada 2 (dois) anos.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 3.812, de 4 de abril de 2012, passa a vigorar acrescida do art. 11-A, com a seguinte redação:

“Art. 11-A. Fica estabelecida regra de transição para assegurar o direito dos servidores abrangidos por esta Lei à progressão funcional por titulação, observadas as disposições originais dos itens 2 e 3 da alínea ‘b’ do art. 11, exclusivamente quanto aos certificados e diplomas de cursos concluídos até a data da avaliação funcional imediatamente anterior à vigência da presente Lei, para cada servidor.

Parágrafo único. A regra de transição prevista no *caput* aplica-se aos certificados e diplomas de cursos de graduação e de pós-graduação *lato sensu* devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação (MEC).”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





PROJETO DE LEI Nº 136, DE 16 DE JULHO DE 2025.

Dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pato Branco - PMU e dá outras providências.

TÍTULO I
DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade do Município de Pato Branco, que tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com acessibilidade, sustentabilidade e a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio de:

- I - diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal visando à redução da necessidade de deslocamento;
- II - integração regional e municipal dos transportes e do sistema viário; e
- III - desenvolvimento de ações integradas em mobilidade e adaptáveis à realidade social, ambiental e econômica do Município de Pato Branco.

Art. 2º O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pato Branco - PMU é o instrumento estratégico da Política Municipal de Mobilidade, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no município, estabelecido em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O PMU é parte integrante do processo de planejamento municipal, o qual incorpora as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Participativo do Município de Pato Branco, instituído pela Lei Complementar nº 100, de 21 de dezembro de 2023, e suas diretrizes e prioridades devem ser incorporadas no Plano Plurianual, e demais legislações urbanísticas.

Art. 4º O PMU observará os planos nacionais, regionais, estaduais, e diretrizes estaduais de ordenação do território e de mobilidade urbana quando instituído.

Art. 5º O PMU abrange a totalidade do território do Município, definindo:

- I - a Política Municipal de Mobilidade de Pato Branco;
- II - os Programas e Planos Estratégicos do governo municipal correlacionados à mobilidade;
- III - a gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana; e
- IV - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.





Art. 6º O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é formado por um conjunto de órgãos, de normas, de recursos humanos e de recursos técnicos utilizados com o objetivo de coordenar ações públicas, em parceria com entidades privadas e com a sociedade em geral na implementação dos objetivos do PMU e dos planos e programas setoriais a ele correlatos com o objetivo de capacitação da ação governamental em relação à Política Municipal de Mobilidade.

Art. 7º São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade do Município de Pato Branco:

- I - Lei Federal nº 10.257 de 2001, que dispõe sobre o Estatuto da Cidade;
- II - Lei Federal nº 13.089, de 2015, que dispõe sobre o Estatuto da Metrópole;
- III - Lei Federal nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e Resolução CONTRAN nº 514, de 2014, que institui a Política Nacional de Trânsito;
- IV - Lei Federal nº 10.098, de 2000, que dispõe sobre prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e Decreto Federal nº 5.296, de 2004;
- V - Lei Federal nº 13.146, de 2015, Lei Brasileira de Inclusão;
- VI - Lei Complementar Municipal nº 100, de 2023, que dispõe sobre Plano Diretor do Município de Pato Branco e;
- VII - Norma Brasileira NBR 9050, da ABNT e suas alterações subsequentes.

Art. 8º O PMU parte da realidade do Município e estabelece, para cumprimento de suas metas de curto (de 0 a 3 anos); médio (de 3 a 5 anos) e longo prazo (de 5 e 10 anos).

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS

Art. 9º O PMU, como instrumento estratégico da política de mobilidade urbana municipal, rege-se pelos seguintes princípios:

- I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;
- II - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho, ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
- III - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.527 de 10 de julho de 2001;
- IV - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de gestão democrática;
- V - integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais e minimização da emissão de poluentes, através do incentivo aos modos de transporte sustentáveis e a inovações tecnológicas;
- VI - acessibilidade universal;
- VII - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- VIII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;





IX - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público coletivo;

X - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade;

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

XII - aperfeiçoamento da logística e do transporte de cargas no Município de Pato Branco;

XIII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

XIV - ampliação da dinâmica e rede de mobilidade municipal;

XV - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

XVI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

CAPÍTULO III DOS OBJETIVOS E INSTRUMENTOS

Art. 10. São objetivos da Política Municipal de Mobilidade ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, a partir da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos modos de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar a acessibilidade e o bem-estar equânime de seus cidadãos mediante:

I - utilização racional dos modos de transporte de maneira a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de modos de transportes não motorizados e do transporte público coletivo, e a integração modal;

II - o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas; e

III - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e os modos de deslocamento e de transporte;

b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como Polos Geradores de Viagens – PGVs — sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas;

e) os conflitos entre usos e a hierarquia viária.

II - o aprimoramento das conexões rodoviárias urbanas e intermunicipais;

III - a complementação, a melhora e o ajuste do sistema viário voltada à redução dos tempos de viagem;

IV - o aperfeiçoamento e atualização institucional da gestão da mobilidade, visando:

a) a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

b) a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de melhoria da mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;





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

V - o aprimoramento da segurança viária por meio de infraestrutura, fiscalização e educação;

VI - a ampliação da atratividade do transporte público coletivo, visando a sustentabilidade da mobilidade;

VII - a garantia de condições adequadas de operação do serviço de transporte escolar;

VIII - o aprimoramento do escoamento de cargas na área urbana, reduzindo conflitos e garantindo o potencial logístico;

IX - a otimização do espaço viário em alinhamento com as demandas por viagens, visando:

a) a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico;

b) a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social;

c) a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

d) a melhora na eficácia da mobilidade urbana;

e) o incentivo aos deslocamentos a pé e a promoção da acessibilidade universal;

f) a ampliação da infraestrutura e atratividade dos deslocamentos por ciclomodais;

g) a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana.

Parágrafo único. Os objetivos estratégicos referidos neste artigo são expressos, entre outros, pela implementação da Nova Agenda Urbana integrada à Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável com o alcance das Metas e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS que visa tornar as cidades em espaços mais acessíveis, inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Art. 11. Para viabilizar a Política Municipal de Mobilidade, e facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens no Município, quando for de interesse público e compatível com o estabelecido no PMU, poderão ser adotados os seguintes instrumentos, sem prejuízo aos demais previstos na lei federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de modos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - dedicação de espaço prioritário nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

III - escalonamento de horários, no sentido de distribuir os deslocamentos urbanos;

IV - estabelecimento da política de estacionamentos rotativos;

V - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VI - implantação de medidas de associação do uso e ocupação do solo ao sistema de transporte público coletivo, como as operações urbanas consorciadas no entorno de corredores de transporte público coletivo prioritários existentes ou dos que vierem a ser instalados, que terão as seguintes finalidades para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade:





a) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede de transporte público coletivo;

b) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente os destinados a modos de transporte não motorizados, que devem ser estimulados, com a implantação de programas de implantação e requalificação de calçadas;

c) melhoria e ampliação da infraestrutura e da malha viária, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas.

VII - definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade e transporte, incluindo políticas tarifárias para o transporte público coletivo, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamentos em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda;

VIII - estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado do Paraná, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei;

IX - estimular o transporte solidário ou compartilhado e a mobilidade corporativa.

TÍTULO II DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

Art. 12. Respeitado o princípio da autonomia municipal, o PMU assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios limítrofes especialmente transporte público coletivo e sistema viário regional conformes as diretrizes estabelecidas na política estadual.

Art. 13. A implantação de qualquer projeto, público ou privado no território do Município de Pato Branco, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei, na Lei Complementar nº 100, de 2023, que instituiu o Plano Diretor de Pato Branco, e na legislação urbanística complementar de parcelamento, uso e ocupação do solo.

TÍTULO III DAS DIRETRIZES GERAIS E NORMAS ESPECÍFICAS

Art. 14. Para atingir os objetivos estabelecidos na Política Municipal de Mobilidade o PMU é orientado pelas seguintes diretrizes:

- I - aprimoramento das conexões rodoviárias;
- II - adequação do sistema viário;
- III - aperfeiçoamento da gestão da mobilidade;
- IV - aprimoramento da segurança viária;
- V - ampliação da atratividade do transporte público coletivo;
- VI - garantia de condições adequadas para o transporte escolar;
- VII - aprimoramento do escoamento de cargas em área urbana;
- VIII - otimização do espaço viário;
- IX - atualização das condições do transporte semipúblico;
- X - incentivo ao deslocamento a pé e promoção da acessibilidade universal;





XI - ampliação da infraestrutura de deslocamentos por ciclo modais.

Art. 15. O Município viabilizará os recursos financeiros necessários à implementação dos programas e ações do PMU, podendo se utilizar de diversas fontes, como:

- I - recursos do orçamento municipal, estadual e federal;
- II - parcerias públicas privadas – PPP;
- III - concessões e permissões onerosas;
- IV - fundos;
- V - convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada; e
- VI - financiamentos através dos programas do Governo Federal e de organismos multilaterais, dentre outros.

CAPÍTULO I DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

Art. 16. Fica estabelecido o Anexo II como diretriz da Hierarquia Viária Urbana da Cidade de Pato Branco, que se constitui em condicionante para intervenções urbanas no ambiente construído e em novos loteamentos.

§ 1º Para projetos de novos loteamentos, a CT-MOB-PB deverá emitir parecer relativo ao cumprimento do Anexo II, considerando que a gleba a ser loteada poderá conter vias urbanas destacadas nesse anexo.

§ 2º Os proprietários de glebas situadas dentro do perímetro urbano, passíveis de loteamento e atingidas pelas vias constantes do Anexo II, serão notificados pelo Poder Executivo acerca da necessidade de observância futura desse requisito.

CAPÍTULO II DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art. 17. A acessibilidade universal é princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade no Município de Pato Branco.

Parágrafo único. Por acessibilidade universal entende-se a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, das infraestruturas que compõem o Sistema de Mobilidade por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 18. A acessibilidade universal e garantia de inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, estabelecidas com objetivo de tornar os espaços viários e equipamentos públicos acessíveis, são orientadas pelas seguintes diretrizes:

- I - promover a padronização das calçadas garantindo a acessibilidade universal;
- II - promover a acessibilidade universal nos veículos de transporte de passageiros;
- III - viabilizar rotas acessíveis no Município;
- IV - garantir a conscientização da população quanto à importância da acessibilidade nas calçadas.





CAPÍTULO III DA PEDESTRIANIZAÇÃO E CALÇADAS

Art. 19. A pedestrianização consiste em garantir o acesso dos pedestres às ruas com o objetivo de que estas atendam às pessoas e se estabeleça uma cidade mais saudável, segura e humana.

Art. 20. A pedestrianização e implantação de calçadas no território do município de Pato Branco é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promover a padronização das calçadas garantindo a melhor caminhabilidade dos usuários;

II - garantir a conscientização da população quanto à importância dos deslocamentos a pé;

III - garantir as condições de caminhabilidade e segurança no entorno de equipamentos públicos de referência;

IV - implantação de ruas escolares no entorno de equipamentos públicos de educação e lazer;

V - adequação da infraestrutura de caminhabilidade em regiões de alta atratividade;

VI - incentivar os deslocamentos a pé a partir da qualificação de calçadas e cruzamentos.

CAPÍTULO IV DA CICLOMOBILIDADE

Art. 21. A ciclomobilidade no Município de Pato Branco é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - padronizar e implementar normativas municipais para a circulação de bicicletas;

II - promover o planejamento e a implementação de infraestruturas cicloviárias para o transporte por bicicletas;

III - promover atividades de esporte e lazer por meio de Rotas Cicloviárias Turísticas;

IV - incentivar o uso de bicicletas visando a circulação segura e compatibilizada entre modos motorizados e não motorizados; e

V - desenvolver programas e campanhas educativas objetivando o incentivo à utilização da bicicleta e à difusão das normas de trânsito para a circulação segura e o convívio do trânsito motorizado e não motorizado.

Art. 22. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, a serem estabelecidos pelo Sistema Cicloviário Municipal serão orientados com o objetivo de estruturar a malha complementar de transporte, integrando seus componentes e os demais modos de transportes, prevendo a implantação de malhas cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado de alta e média capacidade, e de garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Parágrafo único. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, estabelecidos para implemento do Sistema Cicloviário Municipal deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.





CAPÍTULO V
DA QUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA

Art. 23. A qualificação da paisagem urbana tem como objetivo a requalificação da circulação no Município por meio de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto, segurança e bem-estar dos usuários da cidade.

Art. 24. A qualificação da paisagem urbana para efetivação da Política Municipal de Mobilidade é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - reduzir velocidade máxima permitida para circulação de veículos em vias urbanas e requalificar as vias das áreas centrais e vias com alto fluxo de circulação;

II - aprimorar a segurança viária através da reestruturação de sinalização vertical e horizontal, e de outros elementos, na proximidade de equipamentos públicos e em locais de alto índice de acidentes ou sinistros;

III - estabelecer parâmetros adequados à sinalização de trânsito e aos elementos construídos, considerando a capacidade de suporte da região;

IV - estabelecer parâmetros à arborização urbana, considerando o dimensionamento das calçadas, o caráter da via e a compatibilização com as redes de infraestrutura; e

V - desenvolver campanhas de educação e conscientização para a redução de acidentes.

CAPÍTULO VI
DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 25. O sistema viário em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade estabelecida pelo PMU tem como objetivos:

I - induzir uma estrutura urbana lógica e coerente;

II - equilibrar a repartição de fluxos na malha viária;

III - facilitar a circulação entre as diversas zonas do Município;

IV - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao sistema viário em vigor, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

V - promover tratamento urbanístico adequado nas vias e corredores da rede de transporte, de modo a proporcionar a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do Município;

VI - aprimoramento de cruzamentos; e

VII - acomodar os diversos modos de deslocamento, tanto os existentes como os planejados.

Art. 26. O sistema viário, objetivando a garantia da fluidez da circulação viária, em alinhamento à Política Municipal de Mobilidade, estabelecida pelo PMU, possui os seguintes objetivos específicos:

I - reestruturar o sistema viário e de circulação intermunicipal para garantir acesso e escoamento regional;

II - reestruturar o sistema viário para organizar a circulação no Município;





III - moderar a capacidade da infraestrutura viária nas principais vias de escoamento; e
IV - compatibilização da gestão do tráfego de veículos para a qualificação do ambiente urbano.

Art. 27. O sistema viário, objetivando a garantia da fluidez da circulação viária, em alinhamento à Política Municipal de Mobilidade, estabelecida pelo PMU, é orientado pelas seguintes diretrizes específicas:

I - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, visando à conexão e integração regional e interbairros;

II - adequar as condições da circulação de veículos em áreas ou vias previamente analisadas, a fim de facilitar a circulação de pedestres e de incentivar o uso de modos não motorizados e do transporte público coletivo, com medidas de moderação de tráfego e de compartilhamento do espaço público, garantidas as condições de segurança;

III - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

IV - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente;

V - promover a continuidade ao sistema viário por meio de diretrizes de arruamento a serem implantadas e integradas ao Sistema Viário, especialmente nas áreas de urbanização incompleta;

VI - assegurar a reserva das áreas de lotes atingidos por diretrizes de arruamento por novo alinhamento predial definido em projetos de rua e em projetos de via local, possibilitando a transferência não onerosa do domínio ao Município mediante a aplicação de instrumentos legais, como parcelamento do solo, transferência de potencial construtivo e outorga onerosa do direito de construir;

VII - melhorar a qualidade do tráfego e da mobilidade, com ênfase na engenharia e normatização técnica, educação, operação, segurança e fiscalização;

VIII - avaliar constantemente a necessidade da ampliação, soluções e melhorias para os modos de transporte não motorizados e transporte público coletivo; e

IX - mitigar o fluxo intenso provocado por viagens de veículos em horário de pico.

Art. 28. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei e das disposições estabelecidas na Lei do Sistema Viário, na Lei de Uso Ocupação e Parcelamento do Solo, e em todos os empreendimentos imobiliários, subdivisões, loteamentos, unificações, parcelamentos ou arruamentos que vierem a ser executados no Município de Pato Branco.

Parágrafo único. O Município fiscalizará a execução das vias de que trata o *caput* deste artigo.

CAPÍTULO VII

DA INFRAESTRUTURA E DOS SERVIÇOS PÚBLICOS VINCULADOS AO SISTEMA VIÁRIO

Art. 29. A disponibilização de infraestrutura e de serviços públicos estabelecidas pelo PMU de forma articulada ao sistema viário tem como objetivo a compatibilização do uso do solo





com os sistemas de mobilidade urbana para a redução da necessidade de deslocamentos, e é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário, instalada e por instalar;
- II - favorecer o uso do solo misto nas áreas de adensamento já consolidadas;
- III - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;
- IV - garantir o investimento em infraestrutura; e
- V - instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços públicos, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos.

CAPÍTULO VIII DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 30. O transporte público coletivo, em alinhamento aos objetivos da Política Municipal de Mobilidade estabelecida pelo PMU, tem por objetivo:

- I - a ampliação da participação do transporte público coletivo na matriz de deslocamentos;
- II - a redução de emissões de gases poluentes da mobilidade municipal por meio da sustentabilidade ambiental e energética dos modos de transporte;
- III - garantir o acesso aos usuários por meio da modicidade da tarifa; e
- IV - a integração modal com vistas à substituição do uso do veículo individual motorizado por modos de transporte público coletivo, compartilhado e ativo.

Art. 31. O transporte público coletivo, em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade e estabelecida pelo PMU é orientado pelas seguintes diretrizes:

- I - priorizar o transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado;
- II - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor Participativo de Pato Branco;
- III - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;
- IV - garantir uma política tarifária alinhada com a realidade socioeconômica dos usuários;
- V - implantar novos corredores prioritários, considerando a viabilização de estrutura viária adequada em eixos de transporte ou em vias que concentrem linhas de ônibus;
- VI - implantar estações de embarque e desembarque, preferencialmente, nas localizações que apresentarem os maiores volumes de transferência entre linhas nos horários de pico e forem mais adequadas para a otimização do desempenho operacional do corredor;
- VII - respeitar critérios de acessibilidade na construção de novos pontos de ônibus;
- VIII - garantir o transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- IX - incorporar os preceitos do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS como estratégia de desenvolvimento urbano sustentável compatibilizando o uso do solo com os sistemas de transportes;





X - padronizar e normatizar procedimentos administrativos de alteração de paradas de ônibus, bem como a manutenção dos dados acerca das mesmas nos sistemas de informações do Município;

XI - manter e aprimorar o sistema de bilhetagem eletrônica, atualizando-o em relação às tecnologias disponíveis; e

XII - utilizar indicadores de qualidade do nível de serviço dos ônibus urbanos.

CAPÍTULO IX DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 32. É objetivo da Política Municipal de Estacionamento, estabelecida pelo PMU, a promoção da redução do uso do automóvel motorizado individual.

Art. 33. A Política Municipal de Estacionamento, em alinhamento a Política Municipal de Mobilidade estabelecida pelo PMU, é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais;

II - promover medidas de ampliação, aperfeiçoamento, modernização do sistema de rotatividade de vagas de estacionamento nas vias públicas;

III - realizar estudos de localização e de viabilidade referente à implantação e instalação de estacionamentos coletivos, favorecendo a integração intermodal;

IV - possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de estacionamentos coletivos públicos, na forma da lei.

Art. 34. O Município poderá adotar medidas de restrição e supressão de estacionamentos nas seguintes situações:

I - na via pública e/ou no interior de lotes, localizados na área central da cidade ou em outras áreas de interesse público, visando dentre outros objetivos, estimular o uso do sistema de transporte público coletivo;

II - nas vias públicas e/ou dentro dos lotes privados, visando a implantação de melhorias na operação do transporte público coletivo, bem como a implantação de vias preferenciais à pedestres e infraestrutura cicloviária.

CAPÍTULO X DA IMPLANTAÇÃO, GESTÃO E MONITORAMENTO DO PMU

Art. 35. O PMU é constituído de plano de implantação, gestão e monitoramento que tem por objetivo gerir e monitorar a implementação do PMU, sendo orientado pelas seguintes diretrizes:

I - estabelecer institucionalização dos projetos de lei correlatos ao PMU para efetivação da Política Municipal de Mobilidade;

II - garantir a modernização o incremento dos recursos humanos e materiais do Município para a implementação e gestão do PMU; e





III - estabelecer indicadores para garantir o monitoramento contínuo do PMU e implementação da Política Municipal de Mobilidade de Pato Branco mediante o estabelecimento de sistemas de informações e monitoramento municipal.

TÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Art. 36. O sistema municipal de mobilidade leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens no Município, sendo formado pelos seguintes componentes:

- I - sistema viário;
- II - sistema de circulação de pedestres;
- III - sistema de transporte público coletivo;
- IV - sistema de transporte privado coletivo;
- V - sistema de transporte público individual;
- VI - sistema de transporte remunerado privado individual de passageiros;
- VII - sistema ciclovitário;
- VIII - sistema de logística e transportes de carga;
- IX - sistema de informações e monitoramento;
- X - sistema de fiscalização e segurança viária.

Art. 37. São considerados os modos de transporte urbanos que compõem o sistema municipal de mobilidade nos termos desta Lei:

- I - motorizados;
- II - não-motorizados.

Art. 38. Os serviços de transporte urbano que compõem o sistema municipal de mobilidade, nos termos desta Lei, são classificados:

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

Art. 39. As infraestruturas que compõem o sistema municipal de mobilidade, nos termos desta Lei, são:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;
- II - calçadas, incluindo a faixa livre, a faixa de serviço e a faixa de acesso;
- III - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;
- IV - estações de transferência;
- V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;





- VI - sinalização viária e de trânsito;
- VII - equipamentos e instalações;
- VIII - instrumentos de controle e fiscalização.

Art. 40. O aprimoramento da infraestrutura que compõe o sistema municipal de mobilidade e é orientado pelas seguintes diretrizes estratégicas:

- I - consolidação do Sistema Viário, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano;
- II - elaboração de programas e ações de requalificação de calçadas;
- III - incentivo a integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo;
- IV - incentivo à novas tecnologias e metodologias de gestão, que contribuam na sustentabilidade financeira e ambiental dos sistemas de transporte;
- V - elaboração de programas e ações de conscientização ligadas a mobilidade; e
- VI - incentivo à novas tecnologias, capacitações e metodologias de gestão, que contribuam na fiscalização de trânsito e na melhoria da segurança viária.

CAPÍTULO I DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 41. O sistema viário é o conjunto de vias do Município de Pato Branco, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, conforme na Lei do Sistema Viário e nesta Lei formado basicamente por:

I - rodovia: corresponde às rodovias estaduais, PR 280 e PR 493, e a rodovia federal BR 158, que cruzam o território municipal, constitui os principais fluxos de escoamento da produção e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pelo Estado do Paraná, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga;

II - via de trânsito rápido: correspondem a conexões regionais, referentes às rodovias estaduais e federais inseridas no perímetro urbano;

III - via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a estruturação da malha viária e conduzir o trânsito nos percursos de maior distância, proporcionando a ligação entre as diferentes regiões da cidade;

IV - via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras, e subdividem-se em:

a) via coletora 1: são vias que estabelecem conexões entre bairros e regiões, estabelecem ligações entre as vias arteriais, com a função de estabelecer transições entre o tráfego de passagem e o tráfego local;

b) via coletora 2: são vias que estabelecem conexões internas aos bairros, com a função de distribuir seus fluxos e direcioná-los às meso e macro conexões, possuem funções acessória na transição entre o tráfego de passagem e o tráfego local;

c) via parque: possui função similar a via coletora, e foi planejada para áreas que possuam fragilidade ambiental; incorporando área de parque linear, a fim de servir como uma área de amortecimento para zonas ambientalmente frágeis ou áreas de preservação permanente;





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

V - estrada municipal principal: é a via rural com função similar às vias coletoras, que conecta a sede urbana às principais comunidades rurais e às rodovias, correspondendo a classificação viária rural prioritária ao direcionamento de obras de manutenção e cascalhamento, em decorrência de sua função de garantir o acesso a equipamentos e serviços à população rural;

VI - estradas municipais de expansão: consistem em estradas municipais de conexão com vias urbanas, que exercem a função de direcionar o ordenamento da futura ocupação das Áreas de Expansão Urbana definidas pelo Plano Diretor, assim como prever conexões estratégicas com o Contorno Rodoviário Noroeste a ser executado;

VII - estrada municipal secundária: é a via rural com função similar às vias locais, que tem por função objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais.

Art. 42. Os projetos de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes depende de avaliação da necessidade destes sistemas, baseado obrigatoriamente em estudos técnicos a serem elaborados pelo Município.

Art. 43. Em quaisquer circunstâncias, a composição das vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro e pelas Normas Técnicas Brasileiras - NBRs.

Art. 44. A criação de novas áreas de restrição de circulação, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudos técnicos a serem elaborados pela Prefeitura Municipal.

Art. 45. Compete exclusivamente ao município estabelecer, dentro dos seus limites, com o objetivo de manter a ordem, a segurança e o bem-estar dos transeuntes, dos visitantes e da população em geral, a sinalização do trânsito, a demarcação de faixas de pedestres e vias preferenciais, a instalação de semáforos, a demarcação e a sinalização de áreas de cargas e descargas, as áreas permitidas ao estacionamento controlado e o uso de equipamentos de segurança, bem como a colocação de placas indicativas nas vias públicas de entrada e saída dos seus limites.

Art. 46. É expressamente proibido, em vias ou demais espaços públicos, sem prévia e expressa licença do Município:

I - danificar ou retirar placas e outros meios de sinalização, em especial as que sirvam como advertência de perigo ou impedimento de trânsito;

II - pintar faixas de sinalização de trânsito, símbolos ou outras formas de identificação;

III - inserir ondulação transversal (quebra-molas), redutores de velocidade ou quaisquer outros objetos afins, no leito das vias públicas;

IV - depositar contêineres, caçambas ou similares;

V - lavar veículos; e

VI - depositar nas vias e logradouros públicos detritos que possam obstar o livre acesso.





**CAPÍTULO II
DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES**

Art. 47. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, calçadas e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 48. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade e do município assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 49. São objetivos do município prover melhoramentos de infraestruturas para garantia e promoção dos seguintes direitos aos pedestres:

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

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

III - faixas de travessia nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;

IV - iluminação pública nas calçadas, praças, faixas de pedestres, nas estações do transporte público coletivo e em seus pontos de paradas, para segurança e conforto dos usuários;

V - equipamentos, sinalização e mobiliário urbano que facilitem a mobilidade e acessibilidade universal;

VI - assegurar à pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida a acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

**CAPÍTULO III
DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Art. 50. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pelo município, respeitando o disposto nas legislações em vigor.

Art. 51. O sistema de transporte público coletivo do Município é o conjunto de modos, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo Município.

Art. 52. São componentes do sistema de transporte público coletivo:

I - veículos que realizam o serviço de transporte público coletivo;

II - estações de transferência e pontos de parada;

III - vias, segregadas ou não;

IV - pátios de manutenção e estacionamento;





V - instalações e edificações de apoio ao sistema.

Art. 53. A implantação de novas linhas, corredores e estações e a modernização da estrutura já existente, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

I - soluções ambientalmente e tecnologicamente adequadas e gradativas que proporcionem níveis mínimos na emissão de poluentes e geração de ruídos;

II - integração física e operacional com o sistema de transporte público coletivo existente;

III - integração física e operacional com outros modos de transporte, em especial com o sistema cicloviário, por meio de implantação de bicicletários, permissão de embarque de bicicletas em veículos do sistema, priorização de travessias de pedestres, entre outras medidas;

IV - integração com serviços de compartilhamento de automóveis, possibilitando a realização de viagens articuladas com outros modos;

V - melhorias nas calçadas e espaços públicos, mobiliário urbano, iluminação pública e paisagem urbana, entre outros elementos;

VI - preservação de patrimônios culturais e ambientais.

Art. 54. Toda e qualquer ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverá considerar alternativas para o transporte público coletivo.

Art. 55. O sistema de transporte público coletivo deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas, de lazer, entre outras, através da utilização da malha viária estruturadora, em conformidade com a hierarquização viária constante nesta Lei e nas legislações específicas, garantido sua abrangência.

Art. 56. São direitos dos usuários do transporte público coletivo integrante do Sistema Municipal de Mobilidade:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995 ou outra que a substitua;

II - ser informado, nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modos;

III - ser informado, com antecedência e de forma gratuita e acessível, sobre alterações de pontos de embarque e desembarque de passageiros, itinerários, horários, tarifas dos serviços, e outras informações pertinentes ao funcionamento do sistema que impliquem no seu uso;

IV - ter ambiente seguro, confortável e acessível para usufruir dos demais componentes do Sistema Municipal de Mobilidade; e

V - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da Política Municipal de Mobilidade.

Art. 57. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado, em alinhamento as diretrizes e objetivos da Política Municipal de Mobilidade, estabelecida pelo PMU, o Município priorizará:

I - implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes;





- II - ampliação dos elementos do sistema de transporte público coletivo no sistema viário;
- III - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;
- IV - ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;
- V - diversificação dos modos de transporte público coletivo;
- VI - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;
- VII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;
- VIII - estruturação de política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;
- IX - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;
- X - adequação e modernização das estações e pontos de para de ônibus;
- XI - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível com maior frequência.

Art. 58. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações do transporte público coletivo, o poder público deverá:

- I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;
- II - promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;
- III - promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação dos usuários em relação à qualidade dos serviços; e
- IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos modos de deslocamento.

CAPÍTULO IV DO SISTEMA DE TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO

Art. 59. O sistema de transporte privado coletivo se dá na modalidade de fretamento, incluindo, mas não se limitando, ao fretamento escolar, considerando-se como tal, a atividade econômica privada para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, que não se sujeita a obrigações de universalização, continuidade, modicidade tarifária restritas ao sistema de transporte público coletivo.

Parágrafo único. O transporte privado coletivo somente poderá ser realizado mediante registro dos veículos e condutores e autorização do Município.

Art. 60. O Município, por meio de ato normativo específico, regulamentará e fiscalizará o transporte privado coletivo de passageiros.

Art. 61. É vedada a concorrência entre o sistema de transporte público coletivo e sistema de transporte privado coletivo sob pena de conferir-se primazia à atividade econômica em detrimento da concretização do direito social ao transporte.





Parágrafo único. A exploração de transporte privado coletivo sem autorização municipal e/ou sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e nas legislações federais, estaduais e municipais específicas caracterizará transporte ilegal de passageiros.

CAPÍTULO V DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 62. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado à passageiros para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Município que se dará por meio de serviços de táxi.

Parágrafo único. O transporte público individual é regulamento por meio de legislação específica.

CAPÍTULO VI DO SISTEMA DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Art. 63. Caracteriza-se como transporte remunerado privado individual de passageiros o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Art. 64. O Município por meio ato normativo específico, regulamentará e fiscalizará o transporte público individual de passageiros.

Art. 65. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte público individual tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, serão observadas as diretrizes estabelecidas nas legislações federais, estaduais e municipais específicas.

Parágrafo único. A exploração de transporte público individual sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e nas legislações federais, estaduais e municipais específicas caracterizará transporte ilegal de passageiros.

CAPÍTULO VII DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 66. O sistema cicloviário é caracterizado por sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 67. São componentes do sistema cicloviário:

- I - ciclovias;
- II - ciclofaixas;
- III - ciclorrotas;
- IV - bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;





V - sinalização cicloviária;

VI - sistema de compartilhamento de bicicletas;

VII - sistema de compartilhamento de micromobilidade.

Parágrafo único. A micromobilidade inclui os modos de transporte individual autopropelidos, de forma elétrica ou não, criados para percorrer pequenas distâncias, nos termos da Resolução CONTRAN nº 947, de 28 de março de 2022.

Art. 68. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, entre outros, e, notadamente próximo aos equipamentos de transporte público, às escolas, as unidades básicas de saúde, às praças e aos parques.

Art. 69. Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, patinetes ou modos de transportes individual autopropelidos, de forma elétrica ou não, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 70. O sistema cicloviário deve garantir:

I - o fomento do uso da bicicleta como transporte reconhecido para atividades diárias, através da infraestrutura necessária;

II - a integração aos modos coletivos de transporte por meio da construção de bicicletários e/ou paraciclos junto às estações e terminais de transporte pelos ônibus;

III - a possibilidade de construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas, através da iniciativa privada ou pública;

IV - a construção e incorporação de ciclovias e ciclofaixas, objetivando uma malha cicloviária eficiente.

§ 1º Nas ciclovias não serão permitidos a circulação, parada e estacionamento de veículos motorizados que venham oferecer riscos ao trânsito das bicicletas.

§ 2º Atletas, patins e assemelhados poderão se utilizar das ciclovias, respeitando o caráter preferencial das bicicletas.

Seção I

Dos patinetes e veículos de mobilidade individual autopropelidos

Art. 71. Os patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos terão sua circulação nas vias públicas permitida, transportando apenas o condutor:

I - em áreas de circulação compartilhadas com pedestres, devidamente sinalizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, com velocidade máxima de 6 km/h;

II - em ciclovias, ciclofaixas, rotas cicloviárias e vias compartilhadas, com velocidade máxima de 20 km/h;

III - nos bordos da pista de rolamento das vias que não disponham de ciclovia ou de ciclofaixa, cuja velocidade máxima regulamentada seja de 40 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, sem exceder a velocidade de 20 km/h.





§ 1º Os condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropelidos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º Os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, para circulação em via pública, deverão ter indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

CAPÍTULO VIII DO SISTEMA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 72. O sistema de logística e transportes de cargas tem como objetivo a regulamentação e fiscalização da logística e dos transportes de carga que atendam às necessidades da população em geral, e em especial do comércio e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego.

Art. 73. O sistema de logística e transportes de cargas é orientado pelas seguintes diretrizes estratégicas:

I - restrição de acesso de veículos de grande porte nas Áreas para Restrição de Circulação, e em áreas objeto de estudo futuro;

II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Parágrafo único. O Município poderá estabelecer rotas preferenciais para a circulação de cargas alinhadas as diretrizes e objetivos estabelecidos no PMU.

CAPÍTULO IX DO SISTEMA MUNICIPAL DE MONITORAMENTO

Art. 74. O sistema municipal de monitoramento do PMU é composto pelos dados correlacionados à mobilidade produzidos e coletados pelos sistemas municipais e servirá como suporte no processo de avaliação permanente do PMU e da Política Municipal de Mobilidade.

Art. 75. O monitoramento do PMU tem por objetivo:

I - acompanhar a evolução da implementação dos programas, planos e as ações estratégicas, de seus horizontes de execução e dos indicadores;

II - avaliar a eficácia das ações implementadas, considerando os objetivos de cada Plano, Ação ou Programa a serem estabelecidos;

III - promover o planejamento continuado das políticas de mobilidade, indicando a necessidade de ações corretivas no processo de tomada de decisão.

Parágrafo único. O conjunto de indicadores e informações, bem como as análises resultantes do processo de monitoramento, devem ser disponibilizados à população por meio do portal oficial do Município.

CAPÍTULO X DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO E SEGURANÇA VIÁRIA





Art. 76. A segurança das pessoas é prioridade sobre todos os demais aspectos da mobilidade urbana.

Parágrafo único. Os pedestres e os ciclistas, em especial aqueles com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências, são as pessoas em condição de maior vulnerabilidade da mobilidade urbana e devem receber tratamento prioritário nos projetos e ações de mobilidade urbana.

Art. 77. São objetivos do sistema de fiscalização e segurança viária:

- I - promover a segurança viária;
- II - incentivar modos de transporte mais seguros;
- III - assegurar prioridade ao pedestre no uso do espaço público;
- IV - incentivar a cultura de utilização do transporte público coletivo pela população;
- V - estimular a valorização da vida e a mobilidade humana através de ações de educação para a mobilidade;
- VI - desencorajar comportamentos inseguros através de ações de fiscalização de trânsito;
- VII - prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e a fluidez dos deslocamentos;
- VIII - oferecer alternativas de deslocamento das pessoas pela cidade;
- IX - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à mobilidade e à acessibilidade; e
- X - garantir equidade no uso do espaço público de circulação.

Art. 78. O sistema de fiscalização e segurança viária é orientado pelas seguintes diretrizes:

- I - formar alianças multissetoriais, desenvolver estratégias, planos e metas de segurança no trânsito e direcionar sua implementação, com base em dados e evidências, bem como monitorar a sua implementação e eficácia;
- II - aumentar a segurança intrínseca e a qualidade da proteção das vias urbanas, especialmente os mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas);
- III - adotar medidas para estimular a circulação de veículos mais seguros;
- IV - desenvolver programas para melhorar o comportamento dos usuários do sistema viário;
- V - melhorar a resposta a emergências causadas por sinistros de trânsito;
- VI - incremento e qualificação da fiscalização.

Art. 79. Objetivando a garantia da segurança viária os limites de velocidade nas vias do Município devem ser iguais ou inferiores às velocidades estabelecidas neste artigo de acordo com a respectiva classe hierárquica da via:

- I - vias de trânsito rápido: 60km/h (sessenta quilômetros por hora);
- II - vias marginais: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);
- III - vias arteriais: 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);
- IV - vias coletoras: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);
- V - vias parque: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora);
- VI - vias locais: 30 km/h (trinta quilômetros por hora);
- VII - estradas municipais: 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);
- VIII - rodovias: 110 km/h, se pista dupla (cento e dez quilômetros por hora) e 100 (cem quilômetros por hora), se pista simples.





§ 1º A velocidade máxima de vias em trechos de ciclorrotas rurais é de 30 km/h (trinta quilômetros por hora), independentemente da classe hierárquica da via.

§ 2º O limite de velocidade das vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras, deve ser fiscalizada permanentemente preferencialmente de forma eletrônica, sendo prioritária a fiscalização nos cruzamentos de vias com classe hierárquica arterial secundária ou superior.

§ 3º Os sistemas de fiscalização eletrônica de velocidade das vias sob responsabilidade do Município devem manter operação em tempo integral.

§ 4º Nas vias fiscalizadas de forma eletrônica, deve ser implantada sinalização horizontal e vertical informando a velocidade máxima da via e a existência de fiscalização eletrônica.

Art. 80. Para atingir os objetivos de promoção da segurança viária o Município poderá, dentre outras estratégias estabelecer a redução sistemática das velocidades máximas permitidas, inclusive com a implantação de zonas com velocidade reduzida.

TÍTULO V

DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

CAPÍTULO I

DO CONSELHO MUNICIPAL DO PLANO DIRETOR - COPLAN

Art. 81. O Conselho Municipal do Plano Diretor - COPLAN é o órgão deliberativo, propositivo e consultivo em matéria de regulamentação, implantação, gestão e monitoramento deste PMU, que tem como objetivo elaborar e acompanhar políticas locais de desenvolvimento de mobilidade segundo as diretrizes da legislação federal, estadual e municipal, em especial da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana para integrar e melhorar os transportes de pessoas e cargas nos municípios.

Art. 82. Além das atribuições estabelecidas na Lei Complementar nº 100, de 21 de dezembro de 2023, o COPLAN terá como prerrogativas:

I - acompanhar, formular e analisar políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal e indicar para o Poder Público a incorporação destes aos orçamentos plurianuais, anuais e à Lei de Diretrizes Orçamentárias, através de um processo contínuo, dinâmico e flexível;

II - criar e acompanhar canais de participação da sociedade na gestão municipal no que concerne a Política Municipal de Mobilidade;

III - emitir pareceres sobre propostas de alteração do PMU e demais planos setoriais a ele correlatos;

IV - auxiliar no estabelecimento de fluxos permanentes de informação a fim de facilitar o processo de decisão de planejamento municipal;

V - auxiliar o órgão gestor do transporte público coletivo urbano no monitoramento do serviço;

VI - auxiliar o órgão gestor do transporte público coletivo urbano na proposição de melhorias;

VII - auxiliar no monitoramento do PMU e em seus processos de revisão;

VIII - auxiliar na avaliação e na proposição de ajustes do PMU;





IX - auxiliar na definição das ações do PMU à curto, médio e longo prazo.

§ 1º O COPLAN poderá instituir, exclusivamente para fins de assessoria técnica interna, câmaras técnicas para acompanhar a efetividade local nas diretrizes municipais da Política Municipal de Mobilidade do Município.

§ 2º As câmaras técnicas instituídas pelo COPLAN deverão contar obrigatoriamente com a participação de representantes do Poder Público Municipal.

CAPÍTULO II

DA SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO

Art. 83. A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano é o órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade para a gestão e implementação do PMU e da Política Municipal de Mobilidade, à qual, além das atribuições estabelecidas por legislações municipais, compete:

I - avaliar os projetos potencialmente causadores de significativo impacto ao sistema viário de obras e atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens - PGVs que tem potencial de geração de conflitos, e que possam causar impactos ao sistema viário no âmbito do Município;

II - determinara apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV como condicionante ao licenciamento de obras e atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGVs;

III - determinar e fiscalizar o cumprimento de medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias para obras e/ou atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGVs.

CAPÍTULO III

DA CRIAÇÃO DA CÂMARA TÉCNICA DE ACOMPANHAMENTO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 84. Fica instituída a Câmara Técnica de Mobilidade Urbana de Pato Branco - CT-MOB-PB, órgão de caráter consultivo e especializado, com a finalidade de auxiliar o COPLAN e a Secretaria de Planejamento Urbano na implantação, no monitoramento e no estabelecimento de programas, projetos e ações relativos à mobilidade urbana, de modo a atingir os objetivos contidos nesta Lei.

§ 1º A CT-MOB-PB é órgão eminentemente técnico, de caráter permanente, destinado a fundamentar as tomadas de decisão relativas à mobilidade urbana e matérias afins e correlatas, sendo composta por representantes técnicos do Poder Executivo Municipal e de entidades técnicas representativas da sociedade.

§ 2º O Poder Executivo Municipal apresentará, no prazo de até 120 (cento e vinte) dias, contados da publicação desta Lei, decreto regulamentar dispendo sobre a composição, o funcionamento e as competências da CT-MOB-PB.

CAPÍTULO IV

DO DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – DEPATRAN





Art. 85. O Departamento Municipal de Trânsito - DEPATRAN, em conjunto com a Secretaria de Engenharia e Obras, exercerá as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito, controle e análise de estatística conforme exigido na Resolução nº 106/99 – CONTRAN, na Lei Municipal nº 2.636, de 20 de junho de 2006, observando as diretrizes e preceitos estabelecidos no PMU.

CAPÍTULO V DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV

Art. 86. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV se constitui como um dos instrumentos de planejamento da Política Municipal de Mobilidade, como forma de análise prévia que visa subsidiar a concessão de licenças ou autorizações a empreendimentos e atividades existentes na legislação municipal, públicas ou privadas, que na sua instalação, construção, operação, reforma, ampliação ou funcionamento tem o potencial de geração de conflitos, e que possam causar impactos ao sistema viário no âmbito do Município previsto no Plano Diretor Participativo e no PMU.

Art. 87. Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Viagem – PGV serão analisados pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura, bem como a eventual realização de medidas compensatórias.

§ 1º O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV poderá estabelecer medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias para obras e/ou atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGVs.

§ 2º Compete a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano o monitoramento e a fiscalização do cumprimento das medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias estabelecidas para obras e/ou atividades consideradas como Polos Geradores de Viagens – PGV.

Art. 88. Dentre as medidas mencionadas no §2º do art. 94, poderá ser estabelecida Contrapartida para Mobilidade Urbana - CMU mediante recolhimento de valores para o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB.

Art. 89. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e a Contrapartida para Mobilidade Urbana - CMU serão regulamentados por ato do Poder Executivo Municipal.

TÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 90. O PMU deverá ser revisado total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, contados da data de promulgação desta Lei.

§ 1º A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano será responsável pela operacionalização do processo de revisão.

§ 2º Em caso de alteração e/ou revisão do PMU e da legislação a ele correlata os Poderes Executivo e Legislativo Municipais garantirão:





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

I - a participação social através de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, que deverão ser realizadas em horários adequados; e

II - a publicidade dos eventos com ampla divulgação prévia das datas, horários e locais, por meio da imprensa e internet.

Art. 91. É parte integrante e indissociável desta Lei o Glossário constante do Anexo I.

Art. 92. Esta Lei entra em vigor na data de sua promulgação e publicação.



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





**ANEXO I
GLOSSÁRIO**

ACESSIBILIDADE: possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.

CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, dividida em três faixas: faixa de serviço, faixa livre ou passeio, e faixa de acesso.

CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos de limitadores;

CICLORROTAS OU VIA COMPARTILHADA: trecho compartilha do com os demais veículos, sem segregação, em complementação às ciclovias e ciclofaixas.

CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.

FAIXA ou VIA COMPARTILHADA: faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, com prioridade para os últimos.

HIERARQUIA VIÁRIA: classificação das vias municipais, objetivando definir função, preferências de fluxo e velocidade regulamentar;

INFRAESTRUTURA : vias e demais logradouros públicos; estacionamentos; terminais e estações; pontos para embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e de difusão de informações.

LOGRADOURO PÚBLICO: espaço público, inalienável, reconhecido pela municipalidade, destinado ao uso comum dos cidadãos e à circulação, como ruas, avenidas, praças e jardins.

MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.

MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores.

MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal.

MODOS DE TRANSPORTE ATIVO: modalidades que se utilizam do esforço humano.

PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de pequeno porte, com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

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;

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;

TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: 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.

VIA: superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central.



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

ANEXO II
HIERARQUIA VIÁRIA URBANA



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná

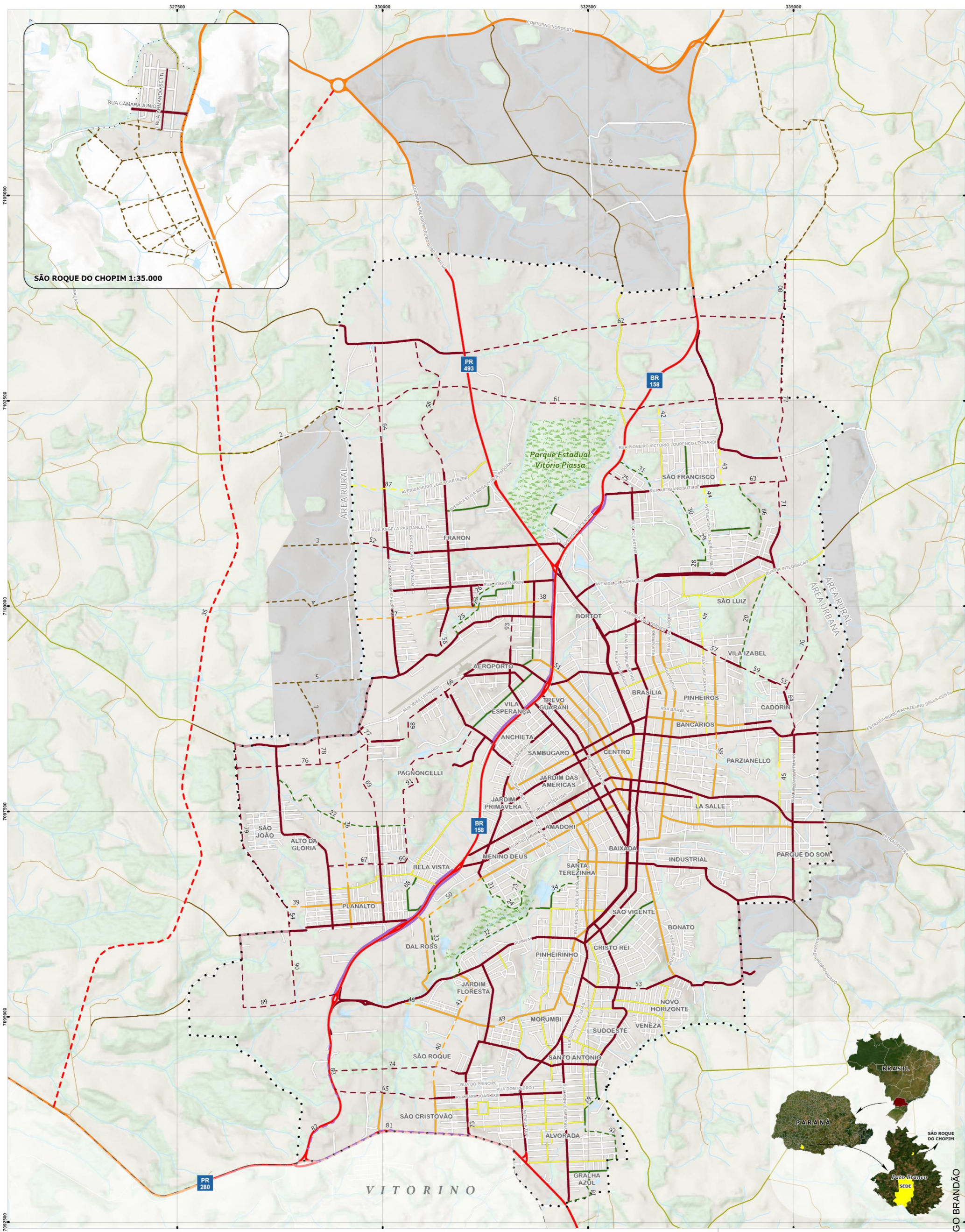


(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





CONVENÇÕES:

- Hidrografia

Limites Municipais

Limite do Perímetro Urbano ¹

Limite da Expansão Urbana ²

Formações Vegetacionais ³

Massas D'água ³

Pistas de Pouso

Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral

Hierarquia Viária (proposta) ¹

Rodovias

Vias de Trânsito Rápido

Vias Arteriais

Vias Coletoras 1

Vias Coletoras 2

Vias Marginais

- Vias Parques

Vias Locais

Estradas Municipais de Expansão

Estradas Municipais Principais

Estradas Municipais Secundárias

Diretrizes Viárias ¹

Vias de Trânsito Rápido

Vias Arteriais

- Vias Coletoras 1

Vias Coletoras 2

Vias Marginais

Vias Parques

Estrada Municipal de Expansão

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC™
CONTRATANTE: PREF. MUNICIPAL DE PATO BRANCO
SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR
DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S
FONTES: URBTEC [2024] ¹ | MAPBIOMAS [2022]
PMPB [2024] ² |
PARANACIDADE [2022] |

DATA: outubro de 2024
ESCALA: 1:43.000
ESCALA GRÁFICA:
0 0,25 0,5 1 1,5 km



ANEXO II - HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

Assinado por 1 pessoa: LINDOMAR RODRIGO BRANDÃO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse: <https://appcpb.br/verificacao/152D-D989-5DAE-9003> e informe o código 152D-D989-5DAE-9003





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

PROJETO DE LEI Nº 165, DE 11 DE SETEMBRO DE 2025.

Altera dispositivo Lei nº 3.422, de 5 de agosto de 2010, que dispõe sobre ruídos urbanos, proteção do bem estar e do sossego público e seu modelo de gestão e denomina Programa do Silêncio Urbano - PSIU.

Art. 1º O inciso I do art. 12 da Lei nº 3.422, de 5 de agosto de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 12.

I - pelas manifestações tradicionais do Carnaval, Ano Novo, da Exposição da Feira Agropecuária, Comercial e Industrial de Pato Branco - EXPOPATO, comemorações Natalinas, comemorações esportivas oficiais, e festividades alusivas ao aniversário do Município de Pato Branco.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





PROJETO DE LEI Nº 206, DE 26 DE NOVEMBRO DE 2025.

Institui a Política Municipal de Segurança Aquática Preventiva e Responsável, estabelece normas de segurança para estabelecimentos com locais aquáticos abertos ao público, e dá outras providências.

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Segurança Aquática Preventiva e Responsável, com o objetivo de garantir a segurança dos usuários de locais aquáticos mediante um modelo fundamentado na prevenção, na informação clara e na autorresponsabilidade, em equilíbrio com o princípio constitucional da livre iniciativa.

Art. 2º Esta Lei estabelece as normas de segurança obrigatórias aos estabelecimentos privados, com ou sem fins lucrativos, que possuam piscinas, rios, lagos, cachoeiras ou quaisquer outros locais aquáticos, naturais ou artificiais, acessíveis ao público.

Art. 3º A segurança dos usuários será promovida pela conjugação dos seguintes pilares:
I - presença de responsável tecnicamente capacitado para ação primária em emergências;
II - sistema rigoroso, padronizado e ostensivo de sinalização de risco e de orientação.

Art. 4º Todo estabelecimento deverá manter, durante todo o período de funcionamento, 1 (um) responsável pela segurança aquática para cada grupo de até 200 (duzentas) pessoas, ou fração, presentes simultaneamente na área do estabelecimento.

§ 1º O papel de responsável pela segurança aquática poderá ser exercido pelo proprietário, por sócio ou por funcionário formalmente designado, desde que possua certificação válida em salvamento aquático e suporte básico de vida.

§ 2º Para os fins desta Lei, será considerada válida a certificação comprovada por certificado emitido por entidade pública ou privada legalmente constituída, que ateste a conclusão de curso denominado “salvamento aquático e suporte básico de vida” ou equivalente, com validade de 2 (dois) anos, a contar da data de sua emissão.

§ 3º O Responsável pela segurança aquática deverá portar identificação ostensiva, por meio de colete ou camiseta, e manter, em um ponto fixo e de acesso imediato, kit contendo, no mínimo:

- I - 1 (um) apito;
- II - 1 (um) equipamento de flutuação, do tipo boia circular ou tubo de resgate.

Art. 5º A contratação de Bombeiro Civil, nos termos da Lei Federal nº 11.901, de 12 de janeiro de 2009, será exigida apenas em caráter de excepcional, exclusivamente para eventos específicos de grande porte, com previsão de público superior a 500 (quinhentas) pessoas simultâneas, cuja autorização dependerá de alvará específico para o evento, não se aplicando à operação regular do estabelecimento.

Art. 6º A sinalização é o principal instrumento de prevenção de acidentes e de mitigação de riscos, constituindo dever indeclinável do proprietário do estabelecimento.





Parágrafo único. O sistema deverá ser integrado, coerente, ostensivo e livre de ambiguidades.

Art. 7º A estrutura de sinalização é composta pelos seguintes níveis hierárquicos e obrigatórios:

I - Placa Mestra de Advertência: deverá ser instalada no ponto de acesso primário do estabelecimento, de modo a garantir visualização inevitável, com dimensões e tipografia que assegurem leitura fácil e imediata, contendo exclusivamente o seguinte texto: “Advertência: este local possui áreas aquáticas com riscos inerentes, incluindo o de afogamento. Sua segurança depende de sua atenção e do respeito às normas e sinalizações. Ao entrar, você reconhece estes riscos.”;

II - Sinalização Setorial de Risco Específico: deverá ser instalada junto a cada ponto de acesso direto à água, placa de comunicação visual de alto impacto, contendo, obrigatoriamente, título de alerta principal, em destaque tipográfico, indicando o risco predominante no local, tais como: “Área de Alta Profundidade”, “Risco de Correnteza”, “Piso Escorregadio e irregular”.

Art. 8º Compete ao proprietário manter todo o sistema de sinalização em perfeito estado de legibilidade, visibilidade e conservação.

Parágrafo único. A omissão, insuficiência, ou má conservação da sinalização obrigatória será considerada, para fins de fiscalização e sanção, como seu completo descumprimento.

Art. 9º A fiscalização do cumprimento desta Lei será realizada pelos órgãos municipais designados pelo Poder Executivo, que, ao constatarem qualquer irregularidade, lavrarão Auto de Infração, dando início ao procedimento obrigatório:

I - o Auto de Infração especificará a irregularidade e aplicará, de imediato, multa fixa de 25 (vinte e cinco) Unidades Fiscais do Município - UFM;

II - cumulativamente à multa, o agente fiscalizador determinará a interdição imediata e exclusiva da área aquática irregular, lacrando seus acessos, até a comprovação da regularização, sem prejuízo de funcionamento das demais áreas do estabelecimento;

III - o proprietário terá o prazo de 15 (quinze) dias corridos, contados da lavratura do Auto de Infração, para apresentar recurso administrativo.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Fica revogada a Lei nº 6.445, de 10 de julho de 2025.

Esta Lei é originária do projeto de lei de autoria da vereadora Thania Maria Caminski Gehlen - PP.





PROJETO DE LEI Nº 210, DE 28 DE NOVEMBRO DE 2025.

Ratifica o Protocolo de Intenções firmado entre o Estado do Paraná e os Municípios do Estado do Paraná subscritores, com a finalidade de formalizar a constituição e adequação do Consórcio Intergestores Paraná Saúde – CIPS aos termos do regime previsto na Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2005 e sua regulamentação, voltado ao desenvolvimento de ações na área da assistência farmacêutica no âmbito do Sistema Único de Saúde – SUS.

Art. 1º Fica ratificado, nos termos da Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2005 e seu Decreto Federal regulamentador nº 6.017, de 17 de janeiro de 2007, o Protocolo de Intenções firmado entre o Estado do Paraná e os Municípios do Estado do Paraná subscritores, com a finalidade de formalizar a constituição e adequação do Consórcio Intergestores Paraná Saúde - CIPS aos termos do regime previsto na Lei Federal nº 11.107, de 2005 e sua regulamentação, voltado ao desenvolvimento de ações na área da assistência farmacêutica no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS).

Art. 2º Após ratificação do Protocolo de Intenções, que consta do Anexo Único desta Lei, este se converterá em contrato de consórcio público, nos termos da lei.

Art. 3º O consórcio que ora se ratifica terá a personalidade jurídica de direito público, com natureza autárquica, integrando a Administração Indireta do Município para todos os efeitos legais.

Art. 4º Fica autorizada a abertura de dotação orçamentária própria para fins de cumprimento do art. 8º da Lei Federal nº 11.107, de 2005, que pode ser suplementada em caso de necessidade.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

ANEXO ÚNICO



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





PROJETO DE LEI Nº 212, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2025.

Altera dispositivo da Lei nº 6.376 de 12 de dezembro de 2024, que dispõe sobre os padrões, construção, manutenção, conservação e uso das calçadas, partes integrantes das vias públicas e do sistema de circulação de pessoas e transporte do Município de Pato Branco e dá outras providências.

Art. 1º O § 5º do art. 24 da Lei nº 6.376 de 12 de dezembro de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.

.....

§ 5º Em caso de não cumprimento do disposto no *caput* deste artigo ou quando as calçadas se acharem em mau estado, o Município notificará o proprietário para que providencie a execução dos serviços necessários e, não o fazendo, dentro do prazo de 1 (um) ano, prorrogável por mais 1 (um) ano mediante justificativa, o Município poderá executar a obra, cobrando do proprietário as despesas, que poderão ser parceladas e cobradas conjuntamente com o IPTU, acrescidas do valor da correspondente multa.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Esta Lei é originária do projeto de lei de autoria do vereador Rafael Foss - União Brasil.





VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 152D-D989-5DAE-9003

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



LINDOMAR RODRIGO BRANDÃO (CPF 052.XXX.XXX-01) em 16/12/2025 18:10:21 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://cmpatobranco.1doc.com.br/verificacao/152D-D989-5DAE-9003>