

LEI Nº 460 DE 26 DE JUNHO DE 2026

PUBLICADO

26 / 06 / 2026

**PREFEITURA MUNICIPAL
DE TAILÂNDIA - PA
CNPJ: 22.941.355 / 0001 - 18**

**INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE
MOBILIDADE URBANA; E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.**

O **PREFEITO DE TAILÂNDIA - PARÁ**, Estado do Pará, no uso das atribuições legais que lhe confere a Lei Orgânica Municipal, a Lei Federal nº 12.587/2012, alterada pela Lei 14.000/2020, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e considerando a necessidade de orientar a atualização periódica estabelecida pelo inciso XI, do Art. 24º da Lei Federal nº 12.587/12, faz saber que a Câmara Municipal de Tailândia **APROVA** e eu **SANCIONO** a presente Lei:

**TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
CAPÍTULO I
DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE TAILÂNDIA**

Art. 1º Esta lei institui a Política de Mobilidade Urbana no Município de Tailândia-PA.

Parágrafo único. As normas, princípios básicos e diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587/2012, são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de Tailândia.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana é entendida como a articulação e a ordenação da mobilidade no Município de Tailândia, integrada pelo Sistema Municipal de Transportes, pelo Sistema Municipal de Viação vinculados ao Sistema Federal nos termos da Lei específica e pelo Sistema Municipal de Trânsito, explicitados da seguinte forma:

I - o Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de cargas, abrigos, estações de passageiros e operadores de serviços;

II - o Sistema Municipal de Viação é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, por onde circulam veículos, pessoas e animais; e

III - o Sistema Municipal de Trânsito é constituído pelo conjunto de sinalizações viárias que orientam o tráfego nas vias, sujeitando os usuários às sanções e penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e legislação aplicável.

CAPÍTULO II
DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES
Seção I
Dos Princípios Básicos

Art. 3º A Lei de Mobilidade Urbana do Município de Tailândia é o instrumento orientador e norteador normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Lei Municipal de Mobilidade Urbana tem por princípios:

I - Acessibilidade universal entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade;

II - Desenvolvimento sustentável da cidade de Tailândia nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - Gestão democrática e controle social do planejamento e da observância da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Seção II
Dos Objetivos Gerais e Específicos

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Tailândia tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais,

garantindo a acessibilidade universal, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de cargas, orientada sempre para a inclusão social, redução de desigualdades e desenvolvimento sustentável.

Art. 5º São objetivos específicos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Tailândia:

I – Planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Transporte;

II – Planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Trânsito; e

III - Planejar, regular e fiscalizar o Sistema Municipal de Viação, no âmbito de competência do Município.

Seção III Das Diretrizes

Art. 6º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana:

I - Priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual e os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;

II - Criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade;

III - Considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de cargas e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;

IV - Considerar no planejamento viário municipal os fluxos cicloviários, interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas eficientes de deslocamento no Município;

V - Resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, mediante controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados;

VI - Exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida; e

VII - Compatibilizar a legislação existente com as diretrizes e proposições estabelecidas em outras leis municipais.

Seção IV **Das Definições**

Art. 7º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - **ACESSIBILIDADE**: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

II - **ACESSO**: espaço transversal ao passeio público que permite a interligação para veículos e pedestres entre as pistas de rolamento e o lote, independente da característica dos esmos;

III - **ACOSTAMENTO**: parte da via, diferenciada da pista de rolamento e destinada à parada ou estacionamento de veículos em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

IV - **ALINHAMENTO**: a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando a testada;

V - **BICICLETA**: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor;

VI - **BICICLETÁRIO**: local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;

VII - **BOCAS DE LOBO**: caixa de recolhimento de águas pluviais, instaladas nos talvegues das sarjetas;

VIII - **BORDO DA PISTA**: margem da pista de rolamento, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delinham a parte da via destinada à circulação de veículos;

IX - CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros afins;

X - CANTEIRO: trecho verde da faixa de serviço exclusiva para vegetação;

XI - CANTEIRO CENTRAL: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

XII - CICLO: veículo de, pelo menos, duas rodas a propulsão humana;

XIII - CICLO-ELÉTRICO: todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW, dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda a 140 kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

XIV - CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento reservada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XV - CICLOMOTOR: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora);

XVI - CICLOVIA: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XVII - CORREDOR: pista de rolamento de uso exclusivo do transporte coletivo;

XVIII - CRUZAMENTO: interseção de duas vias em nível;

XIX - DISPOSITIVO DE SEGURANÇA: qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo;

XX - ESPAÇO PÚBLICO: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada e estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres e ciclistas, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadões, ciclovias e ciclofaixas;

XXI - ESQUINA: concordância entre dois alinhamentos viários;

XXII - ESTACIONAMENTO: imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

XXIII - ESTRADA VICINAL: via rural de conexão entre localidades, sujeita igualmente a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;

XXIV - FAIXA DE SERVIÇO: parte do passeio pública destinado à instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

XXV - FAIXA DE TRÂNSITO: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XXVI - GABARITO: seção transversal do conjunto de caixas de ruas, passeios públicos e canteiros, determinante do padrão da via e da composição dos seus serviços;

XXVII - *GREIDE*: do inglês, grade, série de cotas que caracterizam o perfil longitudinal de uma via;

XXVIII - GUIA: aresta contínua superior do meio-fio, que define as cotas de nível dos pavimentos, redes e sistemas;

XXIX - HIERARQUIA VIÁRIA: classificação das vias urbanas, estradas municipais e rodovias, segundo a avaliação das funções na malha viária, objetivando dotar preferência de fluxo às vias, estabelecer a velocidade regulamentar e definir as características físicas, do tipo de sinalização e das demais operações urbanas (parada, estacionamento, carga e descarga, etc.);

XXX - ILHA: obstáculo físico colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XXXI - INTERSEÇÃO: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

XXXII - LOGRADOURO PÚBLICO: todo e qualquer espaço público passível de endereçamento;

XXXIII - LOTE LINDEIRO: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XXXIV - MALHA VIÁRIA: o conjunto de vias urbanas do Município;

XXXV - MARCAS VIÁRIAS: conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via;

XXXVI - MEIO-FIO: o cordão linear, normalmente em desnível formando a sarjeta, que divide os espaços do passeio público e da caixa de rua;

XXXVII - MICRO-ÔNIBUS: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros;

XXXVIII - MOBILIÁRIO URBANO: elemento do serviço público que visa dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;

XXXIX - MOBILIDADE URBANA: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XL - MODO DE TRANSPORTE MOTORIZADO: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XLI - MODO DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XLII - MOTOCICLETA: veículo automotor de duas rodas, com ou sem sidecar, dirigido por condutor em posição montada;

XLIII - MOTONETA: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada;

XLIV - NIVELAMENTO: *greide* aferido pelo departamento municipal responsável, para o arruamento e passeio público, visando a preservação de sua continuidade e drenagem ao longo da quadra;

XLV - ÔNIBUS: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor;

XLVI - OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA: imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executiva de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XLVII - OPERAÇÃO DE TRÂNSITO: monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores;

XLVIII - PARADA: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

XLIX - PARAGEM: espaço da calçada excedente ao trânsito livre de pedestres, mormente destinado ao acesso e observação de vitrines, painéis e similares;

L - PASSAGEM DE NÍVEL: todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria;

LI - PASSAGEM SUBTERRÂNEA: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos;

LII - PASSARELA: obra de construção civil destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, para uso de pedestres;

LIII - PASSEIO: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

LIV - PERÍMETRO URBANO: limite entre área urbana e área rural;

LV - PISTA DE ROLAMENTO: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

LVI - PONTE: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;

LVII - QUADRA: conjunto de testadas que formam um alinhamento entre duas esquinas;

LVIII - REDES DE DISTRIBUIÇÃO: sistemas aéreos ou subterrâneos, instalados nas faixas de serviço ou nas caixas de rua, visando o abastecimento público dos lotes;

LIX - REFÚGIO: parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma;

LX - REGULAMENTAÇÃO DA VIA: implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias;

LXI - SARJETA: calha exposta da caixa de rua que conduz águas pluviais às bocas de lobo;

LXII - SINAIS DE TRÂNSITO: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito de veículos e pedestres;

LXIII - SINALIZAÇÃO: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

LXIV - TESTADA: parte do alinhamento correspondente a um lote especificamente;

LXV - TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

LXVI - TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

LXVII - 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;

LXVIII - 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;

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

LXX - TRANSPORTE URBANO: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas no Município;

LXXI - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

LXXII - VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas, animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

LXXIII - VIADUTO: obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior;

LXXIV - VAN/PERUA: veículo automotor de transporte de cargas ou passageiros com porta traseira e portas ou painéis de aberturas laterais, com janelas, para diversos usos, especialmente no transporte de passageiros;

LXXV - V.L.T. - VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS: trem ligeiro de sistema de transportes coletivos de passageiros de caráter local e/ou metropolitano;

LXXVI - CAMINHÃO: veículo automotor destinados ao transporte de cargas pesados;

LXXVII - LANCHAS: embarcação a motor, a vela ou a vapor destinada ao transporte de passageiros em navegação costeira ou para serviço no interior dos portos;

LXXVIII - AVIÃO/HELICÓPTERO/AERONAVE: veículo de locomoção aérea destinada ao transporte de passageiros e cargas;

LXXIX - AEROPORTO/HELIPORTO: aeródromo dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e/ou coisas;

LXXX - HELIPONTO: aeródromo destinado exclusivamente às operações de aterragem e decolagem de helicópteros;

LXXXI - TELEFÉRICO: veículo de transporte aéreo por cabo, de pessoas ou materiais, que utiliza cabo, ou cabos, para sustentação e tração. Esses cabos podem ser fixos (cabo-carril), sobre os quais se deslocam os rodados das suspensões pertencentes às cabinas, ou podem ser postos em movimentos a partir de estações terminais;

LXXXII - PÁTIO DE ESTACIONAMENTO: espaço destinado a imobilização de veículos de passageiros e/ou de cargas, por tempo superior ao embarque e desembarque;

LXXXIII - *FERRY-BOAT*: embarcação de fundo chato, com pequeno calado, para poder operar próximos as margens, utilizada para transporte de veículos; e

LXXXIV - ESTACIONAMENTO ROTATIVO: consiste na cobrança de preço público para estacionamento de veículos em locais permitidos em logradouros públicos, com a utilização de bilhetes de estacionamento ou crédito eletrônico de estacionamento.

TÍTULO II
DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
CAPÍTULO I
DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

Art. 8º As modalidades de transporte oportunas para o Município de Tailândia são aquelas presumidas como eficazes às demandas coletivas e individuais dos cidadãos e usuários.

§ 1º O transporte público, coletivo ou individual, dentro do Município de Tailândia, corresponderá às demandas progressivas por estes sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

§ 2º As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte coletivo, inclusive com a adoção de eventuais corredores preferenciais, passando pelas principais avenidas e ruas.

§ 3º As áreas especialmente atradoras de viagens, sejam comerciais, de serviço, industriais ou de lazer, deverão atender a convergência de veículos do transporte público.

Art. 9º A partir do advento de demandas para o transporte municipal, o Poder Público deverá promover estudos técnicos para a implantação de mobiliários, veículos e infraestrutura que viabilizem o atendimento das mesmas, em modalidades que priorizem o conforto e segurança dos usuários, a qualificação dos deslocamentos e a preservação do meio ambiente.

§ 1º A implantação da modalidade rodoviária é considerada em estudo pela equipe técnica

§ 2º Outras modalidades poderão ser estudadas desde que atendam os princípios de eficiência, conforto, segurança e preservação ambiental.

CAPÍTULO II DO TRANSPORTE PÚBLICO

Seção I

Do Sistema de Transporte Coletivo e Gerenciamento

Art. 10. O Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Tailândia está em fase de estudo e providências.

Art. 11. O Sistema de Trânsito e Transporte é regulado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, por intermédio da SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Município de Tailândia, ou na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

Art. 12. Cabe à SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Município de Tailândia, proceder aos estudos relativos necessários à fixação, reajuste e revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário e ainda estabelecer sistemática de coleta de informações junto ao operador do serviço, fixando os critérios de aferição dos dados.

Art. 13. Competirá ao Chefe do Poder Executivo Municipal o ato de fixação, reajuste e revisão das tarifas, após parecer em relatório técnico elaborado pela Comissão Consultiva especificamente criada por Decreto Municipal.

Seção II Do Fretamento

Art. 14. Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público, a qual será outorgada pela SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Município de Tailândia,

Art. 15. No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 16. O fretamento será contínuo ou eventual.

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

I - Pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;

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

III - Entidades do Poder Público.

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

ou física ou grupo de pessoas.

Seção III **Do Transporte Público Individual**

Art. 17. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pela SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Município de Tailândia.

Art. 18. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas dos usuários.

Art. 19. O número de operadores dos serviços de transporte individual será limitado de acordo com as necessidades de demanda e a prioridade do transporte público coletivo sobre o individual.

Subseção I **Dos Serviços de Táxi**

Art. 20. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros, mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de no máximo 7 (sete) passageiros, conforme legislação em vigor.

Parágrafo único. O Poder Executivo fixará, por Decreto, os valores mínimos de cobrança ("bandeirada") e também da tarifa quilométrica do serviço de táxi.

Art. 21. A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público Municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Subseção II **Dos Serviços de Mototáxi e Aplicativos**

Art. 22. O serviço de mototáxi e aplicativos são os transportes públicos individuais remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas, caso do mototáxi, e aplicativos que utilizará automóveis, vedado o uso de triciclos e similares.

Art. 23. A exploração do serviço de mototáxi e de aplicativos dependerá de autorização do Poder Público Municipal por intermédio de legislação municipal específica e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

CAPÍTULO III DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 24. O transporte de cargas dentro do Município de Tailândia atenderá às limitações físicas interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e a qualidade do espaço urbano.

§ 1º As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte de cargas.

§ 2º As áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador, deverão restringir o acesso de veículos considerando o seu tamanho, peso e impacto sobre as atividades do lugar.

Art. 25. As áreas de restrição de acesso de veículos cuja malha viária, quer por causa física ou topográfica, seja incompatível com a circulação de veículos de grande porte, deverão ser definidas no mapa do Sistema Viário e regulamentadas por Decreto Municipal, sendo que as vias que circundam essas áreas deverão ser sinalizadas quanto a essa restrição, assim como a orientação dos desvios necessários.

Art. 26. Em locais estratégicos, poderão estar previstas pátio de transbordo de cargas entre modos de transporte e/ou para veículos cuja circulação seja mais compatível com as características físicas e topográficas das vias.

Parágrafo único. O Poder Público Municipal incentivará a instalação destes pontos de transbordo nas áreas privadas ao longo dos eixos viários, que poderão estar relacionados aos estudos, planos e projetos das zonas de atividade, bem como as outras atividades correlatas como pátio público de estacionamento de caminhões podendo conter postos de abastecimento.

Art. 27. O transporte remunerado de cargas por moto-frete ou "moto entrega" será regido pela legislação municipal pertinente e pela Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

TÍTULO III DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO

Art. 28. A Prefeitura Municipal de Tailândia será responsável pelo planejamento e disciplinamento das vias de circulação municipal, no que concerne:

I - À estruturação de vias de circulação para pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas, a partir da organização e urbanização da sede urbana, das localidades e das vias vicinais;

II - À ordenação da paisagem urbana, da informação ordenada e padronizada com interesse orientativo e de incentivo ao turismo;

III - À análise da instalação de sinalização de trânsito, segundo normas vigentes, objetivando ordenar com segurança o tráfego de veículos e pedestres nas vias do Município;

IV - À análise do estabelecimento de áreas de estacionamento público ao longo das vias, de forma a agilizar acessos e a mobilidade de usuários;

V - À implantação e manutenção de elementos de acessibilidade universal;

VI - À padronização das calçadas e pistas de rolamento, inclusive quanto aos tipos de pavimentação a serem empregados;

VII - À instalação de canteiros, serviços e mobiliário urbano ao longo das vias, de forma compatibilizada; e

VIII - Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, embarques e estacionamento geral de veículos.

Art. 29. Aos proprietários ou possuidores de imóveis, ocupados ou não, que possuam testadas para vias públicas pavimentadas, compete:

I - Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo porventura existente nos passeios públicos, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;

II - Aplicar a boa técnica e as diretrizes de projeto quanto a continuidade, nivelamento e textura da pavimentação empregada nas calçadas, garantindo a sua regularidade;

III - Realizar constantemente a limpeza e conservação dos passeios públicos, mantendo-os limpos; e

IV - Manter inacessíveis os lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário.

CAPÍTULO I DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

Art. 30. Cada via urbana ou vicinal obedecerá a uma composição programada para a sua pista de rolamento e os seus passeios públicos, caracterizados pelo conjunto de sistemas que importem ao bom desempenho da mesma, dentro do conjunto da malha viária.

§ 1º O projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes depende de avaliação da necessidade de melhorias, ampliações e melhor interligação entre bairros.

§ 2º A execução dos projetos deve ser baseada em levantamento de contagem de tráfego, elaborado pela SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Município de Tailândia,

§ 3º A classificação hierárquica da via definirá o seu projeto e o gabarito necessário, implicando a eventual prioridade de instalação ou retificação da mesma.

§ 4º A imposição de recuos frontais estará vinculada à necessária provisão de gabarito para a implantação do conjunto de sistemas previstos em cada via.

Art. 31. A composição das rodovias e vias urbanas deverá, ainda, atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro e norma ABNT NBR 9050/04 - Acessibilidade às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Seção I Das Pistas de Rolamento

Art. 32. As pistas de rolamento, configuradas pelo conjunto de faixas destinadas ao

deslocamento veicular (faixas de trânsito) e estacionamento, devem possuir pavimento apropriado à intensidade de fluxo previsto, com greide e seção projetados adequadamente à drenagem de águas pluviais por gravidade.

Seção II **Das Vagas de Estacionamento Públicas**

Art. 33. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas pistas de rolamento, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

Parágrafo único. É prerrogativa exclusiva do Poder Público Municipal determinar os trechos passíveis de implantação de vagas para estacionamento público nas pistas de rolamento ou de forma que impliquem o seu uso.

Art. 34. Os projetos das vagas de estacionamento público nas pistas de rolamento serão específicos em cada tipo de via e em cada trecho, importando o bom senso de manter-se fluido todos os sistemas de trânsito, a acessibilidade universal e a paisagem urbana.

§ 1º Qualquer projeto urbano que implique em alterações das previsões do gabarito padrão para a via projetada deverá ser aprovado pela SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito Município de Tailândia.

§ 2º A SETRANS – Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte do Município de Tailândia, caberá o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de pessoas com deficiência (PcD), identificando-os adequadamente.

§ 3º Nas vagas destinadas ao embarque e desembarque de pessoas com deficiência em frente de escolas e de estabelecimentos correlatos, a SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Município de Tailândia, regulamentará horários de permanência precária, objetivando o atendimento paritário dos escolares.

Art. 35. Serão destinadas a veículos ao transporte de pessoa idosa 5% (cinco por cento) ou ao menos uma para cada 20 (vinte) vagas disponíveis para estacionamento público, preferencialmente, em locais que possam garantir a melhor comodidade à pessoa idosa.

Parágrafo único. A SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito do Município de Tailândia, regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte ou conduzidos por pessoa idosa, identificando-os adequadamente.

Art. 36. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento, desde que autorizados pela SETRANS – Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, em virtude de projeto apresentado e mediante as seguintes condições:

I - Serem implantados sempre em ângulo com relação ao meio-fio, respeitando as medidas mínimas de instalação neste caso;

II - Em caso de sobreposição parcial com o passeio público, somente ocuparem faixa de paragem da calçada em contiguidade e não destinada a passagem e trânsito de pedestres;

III - Manterem inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento) em relação ao meio-fio;

IV - Não obstruírem em qualquer circunstância o fluxo longitudinal de pedestres e cadeirantes, como também o acesso destes aos estabelecimentos que as contenham;
e

V - Estarem devidamente sinalizados ao transeunte quanto ao acesso transversal de veículos sobre o passeio, por meio de sinalizador luminoso e placa.

Art. 37. Poderão ser previstos espaços, em número adequado, para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito e não extrapolando a largura da faixa de estacionamento da pista de rolamento.

Seção III

Das Vagas do Transporte Público Individual

Art. 38. As vagas destinadas ao transporte público individual serão dispostas em razão do maior interesse público relativo ao serviço.

Seção IV

Das Vagas Destinadas à Operação de Carga e Descarga

Art. 39. As vagas de uso para carga e descarga de mercadorias em áreas comerciais

da cidade serão dispostas em razão da maior proximidade dos pontos coletores e de forma a evitar-se o fluxo abrupto de volumes pelos passeios, resguardando-se os horários especiais de maior contingência de transeuntes.

§ 1º Os espaços destinados ao embarque e desembarque de passageiros deverão ser implantados ao longo do trajeto do transporte público coletivo, a uma distância máxima de 300 m entre eles, devidamente identificados, demarcados e sinalizados.

§ 2º Nas duas situações, os locais de embarque/desembarque deverão ter proteção contra intempéries e bancos em quantidade e extensões adequadas às demandas de passageiros pontualmente identificadas.

Seção V **Das Ciclovias e Ciclofaixas**

Art. 40. O Poder Público Municipal promoverá e incentivará a implantação e o uso do sistema cicloviário, composto de ciclovias e ciclofaixas e áreas de estacionamento de bicicletas, elaborará demandas locais com usuários e elencará trajetos necessários e passíveis de receber vias cicláveis, estabelecerá os critérios mínimos de segurança viária, incluirá nos projetos públicos sinalização das vias cicláveis, com implantação de sinalização semafórica.

Art. 41. Ciclovias são faixas de circulação exclusiva e independentes para bicicletas, projetadas para agilizar o deslocamento de ciclistas com segurança e conforto, compondo juntamente com as ciclofaixas, uma malha cicloviária municipal.

Parágrafo único. Nas ciclovias não será permitido o acesso de veículos motorizados que venham oferecer riscos à circulação das bicicletas.

Art. 42. Ciclofaixas são partes demarcadas nas pistas de rolamento, usadas por bicicletas, sem restrição física no pavimento e demarcadas por sinalização horizontal.

Art. 43. As ciclovias e ciclofaixas terão gabarito padronizado conforme a intensidade de fluxo previsto na malha cicloviária e dimensões variáveis de acordo com a quantidade de sentidos de circulação: monodirecional ou bidirecional.

Art. 44. Ao longo da malha cicloviária serão destinadas, sem tributação, 2% (dois por cento) ou ao menos uma para cada 50 (cinquenta) vagas disponíveis para

estacionamento público, para instalação de bicicletários ou paraciclos, preferencialmente, em equipamentos públicos, ou em locais de grande fluxo de público, tais como:

- I - Órgãos públicos;
- II - Parques e praças;
- III - Terminal rodoviário;
- IV - Centro comercial
- V - Supermercados;
- VI - Instituições de ensino e privadas;
- VII - Agências bancárias;
- VII - Igrejas e locais de cultos religiosos;
- IX - Hospitais;
- X - Instalações desportivas Estádio/Ginásio; e
- XI - Teatros e locais de natureza culturais (museus, cinemas, casa de cultura, etc.).

Seção VI
Dos Acostamentos
Subseção Única
Das Calçadas e Passeios

Art. 45. As calçadas são parte da via, normalmente segregadas e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada prioritariamente ao deslocamento peatonal e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros afins.

§ 1º Quando sua largura permitir, parte da calçada pode ser destinada à implantação de ciclovias, separada fisicamente da circulação dos pedestres.

§ 2º As calçadas somente serão bloqueadas ou reduzidas em seu gabarito nas intervenções relativas às redes e serviços instalados nas mesmas e nas hipóteses

previstas pela Secretaria de Obras.

Art. 46. É proibido o estacionamento de veículos sobre as calçadas.

Parágrafo único. A proibição de estacionamento de veículos sobre a calçada deverá ser objeto de programas de conscientização que coíbam a tal prática.

Art. 47. Os passeios são parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, realizada longitudinalmente em sentido duplo de direção, sem definição de sentido e com restrição de instalação de qualquer obstáculo injustificado.

Parágrafo único. Excepcionalmente, na ausência de ciclovias ou ciclofaixas paralelas à calçada, o passeio poderá ser utilizado por ciclistas.

Art. 48. O pavimento das calçadas deverá atender as seguintes especificações:

- I - Ser sempre que possível, permeável a águas pluviais, com o uso de material com grau de permeabilidade atestados por conformidade técnica específica;
- II - Não possuir materiais soltos, escamados ou isolados, que impliquem alteração no nivelamento da calçada;
- III - Possuir textura antiderrapante; e
- V - Sempre que possível ser instalado piso podotátil nos passeios, conforme Normas Técnicas pertinentes.

Parágrafo único. No caso de o passeio estar em mau estado de manutenção e em desacordo o responsável será notificado para providenciar a sua regularização no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Subseção VII Do Mobiliário Urbano

Art. 49. O mobiliário urbano compreende o conjunto de elementos instalados sobre as faixas excedentes das calçadas, em trecho específico das faixas de serviço, das faixas de acesso e paragens ou em locais planejados para tal.

Parágrafo único. Todo o mobiliário urbano deverá seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal de Tailândia.

Art. 50. O mobiliário urbano é:

I - De usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores de serviço, tais como: lixeiras, bancos, abrigos de ponto de parada de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e similares; e

II - De usufruto indireto do cidadão, com necessidade de operadores para a prestação do serviço ou atividade, tais como: quiosques de sorvete, bancas de jornais, banheiros, lavatórios, ponto de táxi e similares.

Art. 51. A instalação e manutenção dos elementos do mobiliário urbano da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las à exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas e institucionais.

CAPÍTULO II **DA HIERARQUIA DAS VIAS**

Art. 52 O sistema de hierarquia das vias urbanas e rurais do Município de Tailândia deve contribuir para as condições adequadas de fluidez e segurança na malha viária.

§ 1º De acordo com Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503/1997) as vias são categorizadas da seguinte forma:

I - Vias de Trânsito Rápido: são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, que não permitem acessibilidade direta a lotes lindeiros e sem intersecções veiculares e transposição peatonal em nível;

II - Vias Arteriais: são aquelas caracterizadas por interseção em nível, sem acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando a ligação entre as regiões da cidade;

III - Vias Coletoras: aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

IV - Vias Locais: aquelas caracterizadas por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou áreas restritas; e

V - Vias e áreas de pedestres: vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

§ 2º A hierarquização viária estabelecida no Plano de Mobilidade considerou os seguintes parâmetros de classificação:

I - Função da via;

II - Característica do tipo de viagem;

III - Características do trânsito;

IV - Uso e ocupação do solo lindeiro;

V - Características operacionais; e

VI - Características físicas desejáveis.

Parágrafo único. Quando da criação de Via de Trânsito Rápido municipal, a respectiva faixa de domínio deverá ser demarcada independentemente da definição de gabarito ou do projeto da via, devendo suas características físicas e operacionais serem previamente estabelecidas.

CAPÍTULO III **DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO**

Art. 54. A hierarquização das novas vias será identificada pelo Poder Público, quando da análise do projeto, efetivando então as exigências quanto à composição dos gabaritos e mobiliário urbano.

Art. 55. A ausência de continuidade e gabarito nos logradouros existentes do Município deverão ser identificados e mapeados, gerando projetos de intervenção que objetivem a fluidez na malha viária, principalmente pelas Vias Arteriais e Coletoras.

TÍTULO IV DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Art. 56. O Sistema Municipal de Trânsito será gerido e fiscalizado pelo SETRANS - Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, que regulamentará:

I - O trânsito de mercadorias dentro do Município, suas rotas, horários de fluxo, cargas e descargas, inclusive restrições específicas, através de sinalização viária específica;

II - A instalação, operação e manutenção de sinalização viária e mobiliário urbano, relativos ao sistema de viação, inclusive aos limitadores de velocidade;

III - As concessões públicas aos serviços de exploração publicitária no mobiliário urbano; e

IV - A fiscalização dos serviços de transporte público no Município.

§ 1º As atividades da SETRANS - Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito poderão ser subsidiadas pelas Secretarias no que concernem as ações estratégicas e elaboração do desenho urbano para a instalação de equipamentos públicos e mobiliário urbano para o sistema de trânsito.

§ 2º A sinalização viária é subdividida em sinais verticais, marcas horizontais e dispositivos auxiliares, e obedecem aos parâmetros técnicos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e normas legais e regulamentares em vigor.

Art. 57. A implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário são de competência exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito com circunscrição sobre as vias.

Art. 58. A SETRANS - Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito fiscalizará o Sistema Municipal de Trânsito podendo contar com o auxílio da Polícia Militar do Estado do Pará mediante convênio.

TÍTULO V DA VIABILIZAÇÃO FINANCEIRA DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 59. É objetivo, referente à viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana, criar, na Administração Pública Municipal,

procedimentos de obtenção e gerenciamento de financiamentos, de forma que o Município atenda às exigências específicas de crédito das fontes financiadoras.

Art. 60. São propostas referentes à viabilização financeira de investimentos em infraestrutura de mobilidade urbana:

I - A equipe da Coordenação de Mobilidade Urbana que coordenará as atividades de monitoramento do plano, execução, suas ações e resultados;

II – Buscar parcerias com instituições para o financiamento da mobilidade urbana; e

III - criar banco de projetos municipais relacionados com acessibilidade e mobilidade urbana.

CAPÍTULO I

FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE URBANA DO ORÇAMENTO MUNICIPAL

Art. 61. O orçamento municipal, definido na Lei Orçamentária Anual e no Plano Plurianual, destinado às infraestruturas e aos serviços de mobilidade urbana deverá considerar as prioridades, objetivos e metas definidos nesta política.

Art. 62. A alocação de recursos do orçamento municipal, destinados à mobilidade urbana, priorizará a implantação, manutenção, requalificação e reconstrução em seus múltiplos aspectos e a priorização da implantação dos modos de transporte e circulação.

Seção I

Das Receitas Adicionais

Art. 63. O Executivo Municipal deverá garantir parte da receita auferida pela operação da SETRANS - Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito pela implantação, manutenção, requalificação e reconstrução de todos os modais.

Art. 64. O Executivo Municipal deve promover a concessão de espaço publicitário no mobiliário urbano, garantindo parte da receita auferida à manutenção de calçadas e implantação de rede cicloviária.

Seção II

Do Financiamento Privado da Mobilidade Urbana

Art. 65. Aos Empreendimentos de Impacto cabe a implantação ou recuperação das infraestruturas dedicadas ao pedestre e ao ciclista ao longo das respectivas rotas de acesso em raio equivalente ao adotado pela norma municipal.

Parágrafo único. Aos Empreendimentos de Impacto cabe a recuperação dos abrigos dos pontos de transporte público coletivo existentes, bem como a construção e implantação de novos abrigos e baias, dimensionados à demanda gerada, no momento da aprovação do respectivo projeto ou do licenciamento da atividade, num raio de 150 (cento e cinquenta) metros a partir do limite mais próximo do lote, ou a área de impacto indicada no Estudo de Impacto de Vizinhança, o que for maior.

CAPÍTULO II
DA AVALIAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA
Seção I
Das Revisões e Atualizações

Art. 66. Acompanhamento, análise e ajustes necessários.

Art. 67. O PLANMOB-TAILÂNDIA será objeto de revisões e atualizações periódicas, alternadas entre si, a cada cinco anos.

I - Avaliação de tendências do Sistema de Mobilidade, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazos; e

II - Análise das características territoriais, geográficas, culturais, ambientais entre outras da realidade municipal que influenciam na dinâmica da mobilidade.

Parágrafo único. Outros projetos e ações poderão ser integrados a qualquer tempo aos programas relacionados no caput, desde que em consonância com as diretrizes gerais e específicas estabelecida nesta Lei e em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade.

TÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 68. Esta Lei deverá ser revista pelo menos a cada 5 (cinco) anos, por iniciativa do Poder Público Municipal.

Art. 69. O Poder Público Municipal promoverá ampla divulgação, impressa ou eletrônica, desta Lei.

Art. 70. Esta Lei poderá ser regulamentada por Ato do Poder Executivo.

Art. 71. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE TAILÂNDIA, ESTADO DO PARÁ, 26 DE JUNHO DE 2026.

LAURO FERRAZ
HOFFMANN:91076
811272

Assinado de forma digital por
LAURO FERRAZ
HOFFMANN:91076811272
Dados: 2026.06.26 11:16:18
-03'00'

LAURO FERRAZ HOFFMANN
Prefeito Municipal