



# MUNICIPIO DE GUARATUBA – PARANÁ

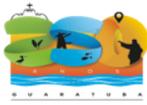
## ATOS DO PODER EXECUTIVO

**Diário Oficial em conformidade com a Lei 1.722 de 5 de dezembro de 2.017**

Edição Digital nº 816      Páginas 25

Guaratuba, 10 de novembro de 2.021





## **RESOLUÇÃO Nº 001/2021**

**SÚMULA:** Dispõe sobre a Convocação do Poder Executivo Municipal para a I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana do Município de Guaratuba, a ser realizada neste Município no dia 14 de dezembro de 2.021.

O Prefeito Municipal de Guaratuba, no uso das suas atribuições e considerando a necessidade de submeter à apreciação pública as propostas de regulamentação geral da Política Municipal de Mobilidade Urbana,

### **RESOLVE:**

**Art.1º** Fica convocada a I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana, a ser realizada no dia 14 de dezembro de 2021 como tema central: “Análise e Deliberação sobre Minutas dos Projetos de Leis que Estruturarão a Política Municipal de Mobilidade Urbana”.

**Art. 2º** A conferência será realizada no Auditório do CRAS na Rua José Nicolau Abagge,1330, Cohapar, Guaratuba-Paraná das 08:00 às 18:00.

**Art. 3º** Poderão se inscrever como participantes da I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana subdivididos nas seguintes categorias:

- Representantes de conselhos, de políticas setoriais e defesa de direitos;
- Representantes dos Poderes Legislativo e Judiciário;
- Representantes da sociedade civil.

I - Delegados com direito a voz e voto na conferência:

- a) Representantes governamentais;
- b) Representantes da sociedade civil;

II - Convidados e Observadores com direito a voz: Pessoas interessadas e que defendem a Política de Mobilidade Urbana, representantes das Universidades, do Poder Legislativo, do Judiciário, do Ministério Público, dos Conselhos de Políticas Públicas e de Direitos.

**Art. 4º** - A definição dos delegados será distribuída da seguinte forma:

I. Representantes da sociedade civil, conforme segmentos abaixo relacionados:

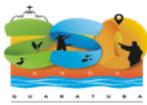
- a) Movimentos populares – são as associações comunitárias ou de moradores, movimentos por moradia e demais organizações populares voltadas à questão do desenvolvimento urbano;
- b) Trabalhadores – representantes de suas entidades sindicais (sindicatos, federações, confederações e centrais sindicais de trabalhadores urbanos e rurais);
- c) Empresários – empresas vinculadas às entidades de caráter nacional representativas do empresariado, inclusive cooperativas, voltadas à produção e ao financiamento do desenvolvimento urbano;
- d) Entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa – entidades de âmbito nacional representativas de associações de profissionais autônomos ou de empresas, assim como associações nacionais de ensino e pesquisa. Enquadram-se, também, neste segmento os conselhos profissionais (regionais ou federais). Em todos os casos, a representação do segmento deve estar vinculada à questão do desenvolvimento urbano; e
- e) Organizações da Sociedade Civil – segmento de organizações não governamentais é formado por associações civis ou fundações (art. 44, I e III, do Código Civil, 2002), para fins não econômicos, formalmente constituídas há no mínimo 3 (três) anos, que têm por finalidade estatutária a atuação no campo do desenvolvimento urbano, comprovado mediante apresentação de estatuto no ato da inscrição para a Conferência Municipal.

II. Representantes do setor público, conforme abaixo relacionados:

- a) do poder público municipal de Guaratuba;
- b) representantes da Câmara Municipal de Guaratuba;
- c) representantes do poder público estadual e federal.

§ 1º Os representantes dos segmentos da sociedade civil serão convocados para credenciamento através de Edital de Convocação, que será publicado em diário oficial, onde será definido o local e o período de credenciamento de delegados, assim como documentos necessários para o credenciamento.

§ 2º O número de delegados da sociedade civil é restrito a 01 (um) representante de cada associação, entidade ou instituto descritos no inciso I deste artigo;



§ 3º O número de delegados representantes do setor público não poderá ser superior ao número de delegados da sociedade civil, sendo respeitada a ordem de inscrição destes delegados para sua homologação.

**Art. 5º** A inscrição dos delegados ocorrerá a partir da data de publicação desta resolução até o dia 13 de dezembro de 2021, mediante apresentação dos seguintes documentos:

I – Documento oficial de identificação com foto;

II – Para os delegados representantes da sociedade civil, documento comprobatório de representação da entidade da sociedade civil;

III – Para os delegados representantes do setor público, documento comprobatório de seu vínculo ao Poder Público.

**Art.6º** A despesas decorrentes da aplicação desta resolução, ocorrerão por conta de dotação do orçamento do Órgão Gestor Municipal de Assistência Social.

**Art 7º** Serão tomadas medidas de distanciamento e segurança conforme o Decreto Municipal nº 23911 de 9 de julho de 2021, que dispõe sobre alterações pontuais a medidas de enfrentamento à COVID-19 no Município de Guaratuba, neste sentido a conferência será limitada para 50 pessoas com entrada por ordem de chegada. A conferência será também transmitida pelas plataformas virtuais disponibilizadas pela Prefeitura Municipal de Guaratuba -PR.

**Art 8º** Esta resolução entrará em vigor na data da sua publicação.

Guaratuba, 10 de novembro de 2.021

Roberto Cordeiro Justus

Prefeito

## **ANEXO I**

### **MINUTA DO PROJETO DE LEI DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Sumula: Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Guaratuba-PR, e dá outras providências

O Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, no uso das atribuições legais, encaminha para apreciação da Colenda Câmara de Vereadores, o seguinte projeto de lei: TÍTULO I

#### **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

##### **Capítulo I**

##### **FUNDAMENTOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 1º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana atende a Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo ser interpretada e aplicada conforme seus princípios, objetivos e diretrizes.

Art. 2º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana estrutura-se conforme as seguintes leis e documentos de referência:

I – Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II – Lei do Plano de Ação e Investimentos;

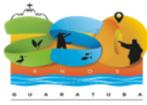
III – Lei de Diretrizes de Utilização de Veículos no Transporte Escolar;

IV – Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

V – Lei do Sistema Viário;

VI – Decreto de Calçadas.

Parágrafo único: A Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana será o documento de referência técnica, compreendendo a fundamentação e o detalhamento das propostas contidas nos demais documentos normativos supramencionados, devendo ser submetido à revisão periódica não superior a 10 (dez) anos.



Capítulo II

**OBJETIVO, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 3º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivo principal a promoção da mobilidade urbana associada com os princípios do desenvolvimento sustentável, a qual será efetivada por meio de uma gestão participativa, com a priorização da integração do transporte público coletivo e do transporte não motorizado.

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser interpretada e implementada com base nos seguintes princípios:

I – Acessibilidade universal;

II - Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

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

V – Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal 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;

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser conduzida com o intuito do atendimento dos seguintes objetivos:

I – Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II – Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, em especial as pessoas com deficiência;

III – Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV – Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

V – Consolidar a gestão democrática e participativa como instrumento de implementação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

VI – Garantir a construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser implementada em obediência as seguintes diretrizes:

I – Priorização do transporte não motorizado sobre o motorizado e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II – Promoção do acesso integral aos serviços de mobilidade;

III – Promover o deslocamento de cargas e pessoas de forma eficaz;

IV – Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

V – Integração das políticas municipais de desenvolvimento urbano.

VI – Priorização da segurança dos usuários, pedestres e ciclistas

**TÍTULO II**

**SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DE GUARATUBA**

Art. 7º O Sistema de Mobilidade Urbana de Guaratuba é composto pela infraestrutura necessária aos distintos modos de transporte e pela estrutura administrativa, que suportam e gestionam o deslocamento de pessoas e mercadorias no Município.

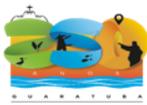
Capítulo I

**MODOS DE TRANSPORTE**

Art. 8º Os modos de transporte no Município de Guaratuba compreendem os modos motorizados e não motorizados, destinados à mobilidade de pessoas e mercadorias.

§ 1º São considerados modos de transporte motorizados todas as formas de deslocamento de cargas e pessoas utilizando meios que necessitem de máquinas motoras a base de combustíveis e eletricidade;

§ 2º São considerados modos de transporte não-motorizados todas as formas de deslocamento de cargas e pessoas utilizando equipamentos a base de tração humana ou animal, sendo incluída, nesta categoria, a



caminhada.

Art. 9º As ações públicas atinentes aos modos de transporte motorizados deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres;
- IV – Priorização dos modos de transporte que utilizem combustíveis renováveis e/ou eletricidade;
- V – Priorização do transporte motorizado coletivo sobre o individual;
- VI – Integração com os modos de transporte não-motorizados;
- VII – Integração do da zona rural com a área urbana municipal;
- VII – Conscientização da população sobre educação no trânsito, consciência ambiental e cívica sobre os impactos que os modos de transporte acarretam no ambiente natural, sobre a segurança e saúde públicas.

Parágrafo Único: Os serviços de transporte motorizados privados, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão obedecer aos princípios estabelecidos nesta Lei, bem como aos regramentos determinados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 10 As ações públicas atinentes aos modos de transporte não-motorizados deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres e ciclistas;
- IV – Integração com os modos de transporte motorizados, principalmente com o transporte coletivo;
- V – Incentivo na adoção de modos de transporte não-motorizados sobre os motorizados;
- VI - Conscientização da população sobre os benefícios da utilização de modos de transporte não-motorizados, sobretudo nos aspectos ambientais, de segurança e saúde públicas.

Parágrafo Único: Os modos de transporte não-motorizados privados deverão obedecer aos princípios estabelecidos nesta Lei, bem como aos regramentos determinados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e do Código de Trânsito Brasileiro.

## Capítulo II

### INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E MOBILIDADE

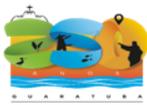
Art. 11 São classificadas como componentes da infraestrutura de transporte e mobilidade de Guaratuba as seguintes estruturas:

- I – Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias;
- II – Estacionamentos para veículos motorizados e não motorizados;
- III – Terminais, estações e demais conexões;
- IV – Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V – Sinalização viária e de trânsito;
- VI – Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Parágrafo Único. A disposição das infraestruturas de transporte e mobilidade são as determinadas pela Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 12 As ações públicas atinentes a infraestrutura de transporte e mobilidade deverão ser conduzidas com base nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Priorização da segurança dos pedestres e ciclistas, bem como de utilizadores dos serviços públicos;
- IV – Hierarquização das ações e medidas prioritárias para o desenvolvimento viário municipal;
- V – Observância dos regramentos atinentes ao uso e ocupação do solo, bem como do Plano Diretor Municipal;
- VI – Priorização de alternativas tecnológicas e/ou locais que visem a implementação destas estruturas com o menor impacto ambiental possível;
- VII – Acessibilidade universal de toda a infraestrutura de transporte e mobilidade.



Capítulo III

ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

Art. 13 A estrutura administrativa, cuja finalidade será o planejamento, a gestão e a execução das medidas de mobilidade urbana de Guaratuba, terá suas ações pautadas nos seguintes princípios:

- I – Participação pública na tomada de decisões;
- II – Transparência e publicidade das medidas adotadas;
- III – Eficiência, eficácia e efetividade na tomada de decisões;
- IV – Adoção de decisões em respeito ao princípio da impessoalidade.

Art. 14 A estrutura administrativa da Política Municipal de Mobilidade Urbana será composta por uma Comissão Especial de Mobilidade Urbana e Transporte Público Municipal, na qualidade de órgão de planejamento e gestão da mobilidade urbana municipal, bem como pelo Conselho Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (CMUMA), na qualidade de órgão consultivo.

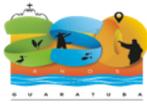
§ 1º. A composição dos órgãos indicados no caput deste artigo será regulada por meio de documento normativo próprio, sendo que para o CMUMA, metade de seus membros deverão ser indivíduos vinculados a administração pública municipal, enquanto que a outra metade será composta por representantes da sociedade civil.

Art. 15 Compete a Comissão Especial de Mobilidade Urbana e Transporte Público Municipal:

- I – Realizar o planejamento plurianual das medidas a serem adotadas no âmbito da mobilidade urbana municipal, levando em consideração as sugestões encaminhadas pelo CMUMA;
- II – Adotar as ações e medidas necessárias para a implementação da Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- III – Avaliar a economicidade e eficiência das ações advindas da Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- IV – Administrar os recursos destinados as ações de mobilidade urbana municipal, respeitando a Lei do Plano de Ação e Investimentos;
- V – Realizar estudos técnicos que subsidiem a revisão periódica dos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VI – Estabelecer um planejamento periódico de ações e medidas a serem adotadas para a mobilidade urbana municipal;
- VII – Utilizar os instrumentos de controle e fiscalização para garantir a efetividade do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- VIII – Realizar a gestão da manutenção da infraestrutura de transporte e mobilidade segundo o plano de monitoramento constante do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 16 Compete ao CMUMA:

- I – Avaliar as demandas municipais e comparar com os termos trazidos na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- II - Deliberar a respeito de eventuais omissões, contradições e obscuridades constantes nos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- III – Opinar sobre questões de uso do solo relacionadas com a mobilidade urbana e rural;
- IV – Acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados ao Plano de Mobilidade Urbana, conferindo a adequabilidade das ações adotadas pela Comissão Especial de Mobilidade Urbana e Transporte Público Municipal;
- V – Manifestar-se sobre as propostas de taxas e tarifas e outros preços públicos do sistema de mobilidade, necessário ao alcance dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana;
- VI – Opinar sobre a necessidade de municipalização do trânsito;
- VII – Promover, quando julgar necessário, a realização de audiências públicas com a finalidade de subsidiar tomadas de decisões, em especial nos períodos de revisão dos instrumentos que integram a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- VIII – Apresentar, para a Comissão Especial de Mobilidade Urbana e Transporte Público Municipal, sugestões de alteração e/ou complementação dos instrumentos que integram a Política Municipal de



Mobilidade Urbana, sobretudo em relação as ações a serem adotadas;

IX – Requerer, quando julgar pertinente, auditorias relativas as concessões públicas realizadas pelo poder público municipal.

Parágrafo Único. As reuniões do CMUMA, para fins de deliberação a respeito das atribuições definidas nesta lei, deverão ocorrer uma vez a cada mês, ou a pedido manifestado pela maioria de seus membros.

### **TÍTULO III**

#### **EIXOS E AÇÕES ESTRATÉGIAS**

Art. 17 As ações e medidas a serem adotadas para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana estão organizados em Eixos Estratégicos, para os quais serão adotadas as respectivas Ações Estratégicas.

Parágrafo Único. Os Eixos Estratégicos, bem como suas respectivas ações, serão devidamente operacionalizados na Lei do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em respeito à Lei do Sistema Viário Municipal, e fornecendo subsídios para a Lei do Plano de Ação e Investimentos.

#### **Capítulo I**

##### **TRANSPORTE PEDONAL**

Art. 18. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a adoção de ações que visem a implantação e aprimoramento da infraestrutura destinada a mobilidade de pedestres.

Art. 19. O Eixo Estratégico do Transporte Pedonal deve ser conduzido em obediência as seguintes diretrizes:

- I – Ampliar e melhorar a infraestrutura ofertada aos pedestres;
- II – Promover a acessibilidade universal;
- III – Implementar espaços viários que priorizem o modo de transporte pedonal;
- IV – Garantir a segurança dos pedestres.

#### **Capítulo II**

##### **CICLOMOBILIDADE**

Art. 20. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a adoção de ações que gerem melhorias na infraestrutura ciclovária, bem como fomentem a sua utilização por residentes e visitantes do município.

Art. 21. O Eixo Estratégico da Ciclomobilidade deve ser conduzido em obediência as seguintes diretrizes:

- I – Ampliar e melhorar a infraestrutura ofertada aos ciclistas de Guaratuba;
- II - Promover a equidade nos espaços;
- III - Implementar espaços viários que priorizem os ciclistas;
- IV – Garantir a segurança dos ciclistas.

#### **Capítulo II**

##### **TRANSPORTE PÚBLICO**

Art. 22. Este Eixo Estratégico possui como objetivo o desenvolvimento do transporte público coletivo eficiente e adequado as demandas municipais de mobilidade, incentivando, assim, a adoção do transporte coletivo em detrimento ao transporte individual motorizado.

Art. 23. O Eixo Estratégico do Transporte Público deve ser conduzido em obediência as seguintes diretrizes:

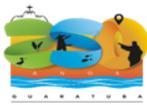
- I – Fornecer um transporte público com qualidade, conforto e segurança;
- II – Ampliação e melhoria da infraestrutura do transporte público municipal;
- II - Promover a acessibilidade universal dos equipamentos de transporte público;
- III – Ampliação, melhoria e expansão das rotas do transporte coletivo municipal, provendo a integração modal;
- IV – Adotar medidas de ampla publicidade dos horários e pontos de paradas dos ônibus locais;
- V – Incentivar a população local a aderir a utilização do transporte coletivo municipal em detrimento aos modos de transporte individual motorizado.

#### **Capítulo III**

##### **TRANSPORTE MOTORIZADO**

Art. 24 Este Eixo Estratégico possui como objetivo adequar as vias públicas a fim de que sejam providas com a infraestrutura adequada para suportar as demandas do transporte motorizado local.

Art. 25 O Eixo Estratégico dos Transporte Motorizado deve ser conduzido em obediência as seguintes diretrizes:



- I – Melhorar a qualidade da infraestrutura viária municipal;
- II – Melhorar a mobilidade das vias para o tráfego cotidiano e de sobredemanda;
- III – Identificar as regiões com maiores registros de acidentes, bem como adotar medidas para mitigá-los;
- IV – Implementar um plano contínuo de manutenção das vias urbanas;
- V – Estabelecer uma hierarquização das vias municipais;
- VI – Incrementar os padrões de segurança dos modos de transporte motorizado;
- VII – Adotar medidas preventivas de adequação do transporte motorizado em períodos atípicos.

#### Capítulo IV

##### ACESSO AO MUNICÍPIO

Art. 26 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a melhoria da acessibilidade ao Município de Guaratuba, por meio da integração municipal e intermunicipal.

Art. 27 O Eixo Estratégico do Acesso ao Município deve ser conduzido em obediência as seguintes diretrizes:

- I – Promover a melhoria dos acessos a rodovias estaduais e federais;
- II – Incrementar os padrões de segurança, sobretudo nas intersecções com estas rodovias;
- III – Promover maior acessibilidade ao Município de Guaratuba, conectando-o aos municípios vizinhos.

#### Capítulo V

##### TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 28 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a melhoria da estrutura do transporte escolar municipal.

Art. 29 O Eixo Estratégico do Transporte Escolar deve ser conduzido em obediência as seguintes diretrizes:

- I – Promover o transporte escolar eficiente e seguro.

#### Capítulo VI

##### REGULAÇÃO E GESTÃO

Art. 30 Este Eixo Estratégico possui como objetivo a operacionalização a implementação demais Eixos Estratégicos supramencionados, por intermédio da implantação de uma estrutura administrativa adequada a esta finalidade.

Art. 31 O Eixo Estratégico de Regulação e gestão deve ser conduzido em obediência as seguintes diretrizes:

- I – Implementação de uma estrutura administrativa adequada a esta finalidade;
- II – Estabelecer diretrizes para a regulamentação de temas atinentes a mobilidade urbana, como a padronização de calçadas;
- III – Informatizar dados atinentes à mobilidade urbana municipal;
- IV – Garantir a participação pública na tomada de decisões;
- V – Garantir a publicidade e transparência na tomada de decisões.

#### TÍTULO IV

##### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

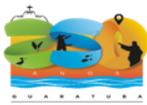
Art. 32 Os instrumentos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, elencados no art. 2º desta Lei, deverão ser aprovados e publicados num prazo máximo de 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei.

Art. 33 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Guaratuba, xx de xxxxx de xxxx.

**NOME DO PREFEITO**

Prefeito de Guaratuba



## **ANEXO 2**

### **MINUTA DO PROJETO DE LEI DO PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS**

Sumula: Institui o Plano de Ações e Investimentos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Guaratuba-PR, na qualidade de referência técnica e orçamentária da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Guaratuba-PR.

O Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, no uso das atribuições legais, encaminha para apreciação da Colenda Câmara de Vereadores, o seguinte projeto de lei:

Art. 1º Fica instituído, a partir da publicação desta lei, o Plano de Ação e Investimento (PAI), cuja finalidade é servir de referência técnica e orçamentária para a execução do Plano de Mobilidade Urbana, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo Único. O PAI encontra-se anexado a este instrumento.

Art. 2º O detalhamento técnico e executivo do PAI é apresentado na Lei do Plano de Mobilidade Urbana, sendo que a Comissão Especial de Mobilidade Urbana e Transporte Público Municipal poderá, a seu critério ou mediante solicitação do CMUMA, adequar a técnica executiva ou a priorização das medidas, desde que mediante decisão fundamentada.

Parágrafo único: É vedado Comissão Especial de Mobilidade Urbana e Transporte Público Municipal suprimir ou adicionar ações ao PAI sem a realização de processo legislativo de alteração desta lei.

Art. 3º O Poder Público Municipal deverá considerar as estimativas financeiras previstas no PAI para a formulação de sua política orçamentária anual e plurianual, considerando a possibilidade de existir variações referentes ao valor estimado, as fontes de financiamento e os órgãos responsáveis pela execução das ações.

Art. 4º Para as ações cuja responsabilidade de execução seja do Poder Público Municipal, deverá ser definido qual órgão da administração pública municipal será responsável por sua execução, em até 60 (sessenta) dias da publicação desta lei.

Prefeitura do Município de Guaratuba, xx de xxxxx de xxxx.

NOME DO PREFEITO

Prefeito de Guaratuba

## **ANEXO 3**

### **MINUTA DO PROJETO DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

Sumula: Aprova o Plano de Mobilidade Urbana para o Município de Guaratuba-PR, e dá outras providências.

O Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, no uso das atribuições legais, encaminha para apreciação da Colenda Câmara de Vereadores, o seguinte projeto de lei: TÍTULO I

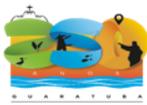
#### **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

##### **Capítulo I**

#### **DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana de Guaratuba/PR (PMU), o qual deverá seguir os princípios, objetivos e diretrizes elencados na Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O PMU tem por finalidade orientar as ações do Poder Público Municipal de Guaratuba no que concerne aos modos de transporte, a infraestrutura viária e de suporte aos serviços de mobilidade, e ao transporte de pessoas e cargas pelo território municipal, com o objetivo principal de atender as demandas atuais e futuras de mobilidade da população em geral.



Art. 3º O PMU deverá ser submetido a atualizações periódicas a cada 10 (dez) anos.

Art. 4º O PMU deve guardar compatibilidade com o Plano Diretor do Município de Guaratuba e com todas as suas legislações correlatas, como normas de ocupação e uso do solo municipal.

## Capítulo II

### DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 5º Para efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – ABRIGO DE ÔNIBUS: estrutura física presente no ponto para conforto do passageiro e para proteção contra intempéries;

II – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL: facilidade de acesso de todas as pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;

III – BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

IV – BINÁRIO DE TRÂNSITO: vias paralelas e próximas, cada uma com um único sentido, sendo eles opostos;

V – CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação e parada de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, arborização e outros fins. Define-se como o espaço compreendido entre a faixa de rolamento e o alinhamento predial;

VI – CALÇADÃO: passeio de grande largura e extensão que ocupa totalmente ou grande parte da via, geralmente com elementos paisagísticos próprios e com a proibição do trânsito de veículos motorizados;

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

VIII – CICLORROTAS: caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

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

XI – MATRIZ MODAL: composição da participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

XII – ESTACIONAMENTO: espaço disponibilizado para parada de veículos, público ou privado, fora da via, integrado ao sistema de transportes urbanos, podendo ser coberto ou descoberto;

XIII – ESPAÇO PÚBLICO: é o espaço de uso comum e posse de todos, como ruas, calçadas, praças, jardins ou parques e ambientes fechados, como bibliotecas públicas e museus públicos;

XIV – FREQUÊNCIA DO ÔNIBUS: intervalo de tempo entre passagens consecutivas dos ônibus pelos pontos de parada;

XV – INTEGRAÇÃO FÍSICA: possibilidade facilitada de transferência entre diferentes linhas e/ou veículos de transporte público através de uma estrutura que abrigue e sistematize esse intermeio;

XVI – INTEGRAÇÃO MODAL: possibilidade facilitada de troca entre diferentes modos de transporte através da colocação próxima de estruturas de paradas de ambos os modos, como pontos de ônibus e paraciclos;

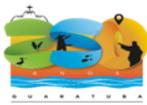
XVII – INTEGRAÇÃO OPERACIONAL: sistematização de horários e frequências de linhas de ônibus, de modo a cooperar com a eficiência e disponibilidade dos trajetos que envolvam integração física;

XVIII – INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA: possibilidade da transferência entre linhas de ônibus mediante o mesmo pagamento, facilitada pela integração física ou pela tecnologia de cartão transporte que permita essa integração dentro de um intervalo de tempo;

XIX – INTERSEÇÃO VIÁRIA: local onde duas ou mais vias se interceptam;

XX – ITINERÁRIO: trajeto a ser percorrido pelo ônibus, desde o início da rota, incluindo todos os pontos de parada, até o ponto final;

XXI – LOMBADA ELETRÔNICA: dispositivo eletrônico de controle de velocidade, que permite fixar a velocidade máxima desejada e registra a infração de veículos, auxiliando o emprego de multas;



**XXII – LOTEAMENTO:** a subdivisão de gleba em lotes, destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes;

**XXIII – MOBILIDADE URBANA:** movimentação de pessoas e bens, figurada pela quantidade e qualidade de viagens no espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

**XXIV – MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL:** consideração pela movimentação de pessoas e bens no espaço urbano de aspectos de desenvolvimento sustentável, equidade de acesso e eficácia, eficiência e efetividade, de maneira a garantir que os deslocamentos ocorram com o menor impacto ambiental, com mais equidade social e com melhor fluidez dos deslocamentos.

**XXV – MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades que se utilizam de veículos automotores;

**XXVI – MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS:** modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

**XXVII – MODOS DE TRANSPORTE ATIVO:** modalidades que se utilizam do esforço humano, como aqueles realizados a pé e por bicicleta;

**XXVIII – PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, 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;

**XXIX – PASSARELA:** obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres

**XXX – 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;

**XXXI – PASSEIO COMPARTILHADO:** especificidade de um passeio que se define pelo compartilhamento do seu espaço entre o trânsito de pedestres e ciclistas, na impossibilidade de haver outra tipologia disponível para a bicicleta;

**XXXII – PESSOA COM MOBILIDADE REDUZIDA:** Aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante, lactante, entre outras.

**XXXIII – PISO TÁTIL:** piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

**XXXIV – PONTO DE ÔNIBUS:** local de um ponto de parada de transporte público, no qual os passageiros embarcam ou desembarcam;

**XXXV – POLOS GERADORES DE VIAGEM:** locais de empreendimentos comerciais ou residenciais, que são responsáveis por atrair fluxo de pessoas ou veículos, para sua área de influência um número significativo de viagens que podem causar impactos no sistema viário do entorno.

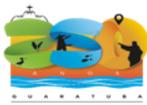
**XXXVI – RAMPA:** inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento. Consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5%;

**XXXVII – RAMPA DE ACESSIBILIDADE:** rebaixamento na calçada ou no passeio, destinado a promover a concordância de nível entre estes e o leito da via;

**XXXVIII – REDUTOR DE VELOCIDADE:** dispositivos como, lombadas eletrônicas, ondulações transversais, radares e travessias elevadas, destinados a induzir o veículo a reduzir a velocidade naquele local;

**XXXIX – SEMÁFORO:** subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente por meio de sistema eletromecânico ou eletrônico. Compõe-se de blocos semaforicos, controladores de tráfego, postes de sustentação e botoeiras próprias para a sinalização de pedestres;

**XL – SINALIZAÇÃO HORIZONTAL:** sinalização viária executada sobre o pavimento com tinta refletiva, de preferência, ou sobre a calçada para o controle, advertência e orientação ou informação do usuário, sendo as demarcações pré-reconhecidas e legalmente instituídas pelo Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9503/97;



**XLI – SINALIZAÇÃO VERTICAL:** sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos pelo Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9503/97;

**XLII – SUBSÍDIO TARIFÁRIO:** concessão de dinheiro feita pelo governo ao sistema de transporte público com a finalidade de manter acessível o preço da tarifa;

**XLIII – TARIFA TÉCNICA:** o custo do transporte dividido pelo número de passageiros pagantes equivalentes;

**XLIV – TARIFA SOCIAL:** o custo da passagem paga pelo usuário para utilizar o sistema de transporte público;

**XLV – TRANSEUNTES:** Pessoa transitando ou de passagem por algum lugar.

**XLVI – TERMINAL DE ÔNIBUS:** estrutura física preparada para abrigar embarque e desembarque de uma ou mais linhas de ônibus, de forma a oferecer possibilidade de integração, além de poder abrigar comércios e outros serviços

**XLVII – TRANSPORTE ESCOLAR:** serviço de transporte, público ou privado, que se utiliza de vans e ônibus para deslocar exclusivamente estudantes, do ensino básico até o superior;

**XLVIII – TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL:** meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

**XLIX – 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;

**L – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO:** serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

**LI – TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO RURAL:** serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

**LII – TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

**LIII– VIA:** superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central, faixa compreendida entre os alinhamentos prediais de duas quadras adjacentes;

**LIV – VAGA:** Espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

**LV – VEÍCULO DE CARGA:** veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

Parágrafo único. Para eventuais conceitos e definições omissos neste artigo, adota-se os conceitos e definições estabelecidos no Plano Diretor do Município de Guaratuba, bem como em suas legislações correlatas.

## TÍTULO II

### DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE GUARATUBA

#### Capítulo I

#### DO CONTEÚDO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE GUARATUBA

Art. 6º O PlanMob compreenderá os seguintes conteúdos:

I – Eixos Condutores, conforme estabelecidos na Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

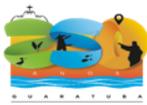
II – Ações Estratégicas, destinadas a contemplar as demandas de mobilidade urbana vinculadas a cada Eixo Condutor, podendo ser de curto, médio ou longo prazo;

III – Medidas a serem adotadas para operacionalizar as Ações Estratégicas indicadas.

§ 1º Consideram-se Ações Estratégicas de curto prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 2 (dois) anos após a data de publicação desta lei.

§ 2º Consideram-se Ações Estratégicas de médio prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 5 (cinco) anos após a data de publicação desta lei.

§ 3º Consideram-se Ações Estratégicas de longo prazo aquelas cuja data de implantação seja de, no máximo, 10 (dez) anos após a data de publicação desta lei.



§ 4º Os investimentos estimados para a realização de cada Ação Estratégica serão disciplinados na Lei do Plano de Ações e Investimentos.

## Capítulo II

### DAS AÇÕES ESTRATÉGICAS

#### Seção I

##### Eixo Condutor I – Transporte Pedonal

Art. 7º O Eixo Condutor I – Transporte Pedonal será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Revisão do decreto municipal de calçadas;
- II – Implantação e manutenção das calçadas;
- III – Implementação dos calçadões;
- IV – Campanha de incentivo à manutenção de calçadas;
- V – Manual do pedestre de Guaratuba.

Art. 8º A Ação Estratégica intitulada “Revisão do decreto municipal de calçadas” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é regularizar as dimensões e o padrão de qualidade das áreas de passeio e de calçadas.

§ 1º Caberá ao Poder Público Municipal realizar a regularização das áreas de passeio e de calçadas de logradouros públicos de uso comum, bem como pela remoção de elementos nas calçadas que representem risco aos transeuntes.

§ 2º Caberá aos proprietários dos lotes realizar a regularização das áreas de passeio e de calçadas nas áreas compreendidas em seus respectivos lotes, bem como pela remoção de elementos nas calçadas que representem risco aos transeuntes.

§ 3º A regularização das calçadas deverá ser fundamentada em projeto básico e executivo que compreenda critérios a serem definidos no respectivo decreto.

Art. 9º A Ação Estratégica intitulada “Implantação e manutenção das calçadas” constitui de uma ação de longo prazo, destinada a promover a infraestrutura adequada para calçamento, bem como implementar uma rotina de fiscalização das áreas de passeio do município, com o intuito de averiguar a existência de elementos incompatíveis com o regramento municipal de urbanização.

Art. 10 A Ação Estratégica intitulada “Campanha de incentivo à manutenção de calçadas” constitui de uma ação de curto prazo, promover a conscientização da população local e turistas da importância da manutenção das respectivas calçadas de suas propriedades, trazendo como base o sentimento de cuidado para com a cidade.

Parágrafo único: Esta ação terá por finalidade a implantação da campanha “Eu cuido da minha calçada, eu cuido de Guaratuba!” para operacionalizar os objetivos descritos no caput deste artigo.

Art. 11 A Ação Estratégica intitulada “Manual do Pedestre de Guaratuba” constitui de uma ação de curto prazo, a qual objetiva educar e conscientizar a população local, turistas e veranistas, sobre os direitos e deveres do cidadão como pedestre.

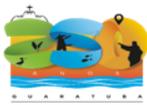
Parágrafo único: O material gráfico referente ao Manual do Pedestre de Guaratuba deverá ser disponibilizado em meio físico e digital.

#### Seção II

##### Eixo Condutor II – Ciclomobilidade

Art. 12 O Eixo Condutor II – Ciclomobilidade será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Reestruturação da rede cicloviária;
- II – Implantação da rota do cicloturismo rural e cultural;
- III – Campanha de valorização do ciclista;
- IV – Guaratuba: Cidade dos Ciclistas;
- V – Manual do Ciclista Guaratubano.



Art. 13 A Ação Estratégica intitulada “Reestruturação da rede cicloviária” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é reestruturar a rede cicloviária municipal para atender a padrões hodiernos de qualidade e segurança, além de adequar-se a demanda municipal por alternativas de mobilidade relativas ao modal cicloviário.

§ 1º Esta conexão e ampliação poderá ser realizada mediante implantação de ciclovias ou ciclofaixas.

§ 2º O projeto de reestruturação da rede cicloviária compreenderá as linhas-tronco e anéis viários prospectados especificamente para o modal cicloviário.

Art. 14 A Ação Estratégica intitulada “Implantação da rota do cicloturismo rural e cultural” constitui de uma ação de médio prazo, cujo objetivo é implementar sinalização vertical e indicativa das rotas que compõem o trecho rural da Rota Caiçara de Cicloturismo.

Art. 15 A Ação Estratégica intitulada “Campanha de valorização do ciclista” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é divulgar informações sobre o ciclista guaratubano, corroborando para a sua valorização, bem como divulgando os benefícios da adesão ao modal para a qualidade de vida dos indivíduos e do meio ambiente.

Parágrafo único: Esta ação terá por finalidade a implantação da campanha “Guaratuba: Cidade dos Ciclistas” para operacionalizar os objetivos descritos no caput deste artigo.

Art. 16 A Ação Estratégica intitulada “Guaratuba: Cidade dos Ciclistas” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é intitular, por meio de respectivo documento legal, o Município de Guaratuba como sendo a Cidade dos Ciclistas.

Art. 17 A Ação Estratégica intitulada “Manual do Ciclista de Guaratuba” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é educar e conscientizar a população local, turistas e veranistas sobre os direitos e deveres dos ciclistas guaratubano, bem como disseminar a educação no trânsito envolvendo ciclistas.

Parágrafo único: O material gráfico referente ao Manual do Ciclista de Guaratuba deverá ser disponibilizado em meio físico e digital.

### Seção III

#### Eixo Condutor III – Transporte Público

Art. 18 O Eixo Condutor III – Transporte Público será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

I – Regulamentação da tarifa;

II – Adequação do itinerário das linhas;

III – Adequação da frequência;

IV – Integração física e tarifária;

V – Integração modal;

VI – Expansão da implantação de abrigos;

VII – Fiscalização da operação;

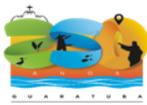
VIII – Campanha de divulgação de informações do transporte público.

Art. 19 A Ação Estratégica intitulada “Regulamentação da tarifa” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é regulamentar, dentro do ordenamento jurídico do Município de Guaratuba, parâmetros para o cálculo tarifário.

Art. 20 A Ação Estratégica intitulada “Adequação do itinerário das linhas” constitui de uma ação de médio prazo, cujo objetivo alterar o itinerário dos veículos de transporte público, visando atender a demandas da população e aumentar a representatividade do transporte público na matriz modal de Guaratuba.

Art. 21 A Ação Estratégica intitulada “Adequação da frequência” constitui de uma ação de médio prazo, cujo objetivo é alterar a frequência dos veículos de transporte público para atender a proposta de expansão da abrangência das linhas, buscando contrabalancear financeiramente a frequência de passagem e os novos itinerários.

Art. 22 A Ação Estratégica intitulada “Integração física e tarifária” constitui de uma ação de médio prazo, cujo objetivo é realizar a integração física e tarifária após a alteração do itinerário operante e criação de novas linhas.



§ 1º A integração tarifária será realizada mediante estudo econômico que indique a melhor alternativa operacional.

§ 2º A integração física será realizada mediante integração nas estruturas já existentes, sendo elas o terminal rodoviário e no ponto na rotatória Coroados.

Art. 23 A Ação Estratégica “Integração modal” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é integrar o transporte público com o modal cicloviário, mediante aquisição de veículos para o transporte público equipados com estruturas para o transporte de bicicletas.

Art. 24 A Ação Estratégica intitulada “Expansão da implantação de abrigos” constitui de uma ação de médio prazo, cujo objetivo é implantar abrigos nos pontos de parada do transporte público, melhorando o conforto e segurança do usuário.

Art. 25 A Ação Estratégica intitulada “Fiscalização da operação” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é garantir a eficiência e eficácia da operação do transporte público, mediante fiscalização promovida pelo Poder Público Municipal.

Art. 26 A Ação Estratégica intitulada “Campanha de Divulgação de Informações do Transporte Público” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é divulgar os horários e itinerários do transporte público. Parágrafo único: Para a consecução desta ação, esta disponibilização de informações deverá ser viabilizada nos pontos de ônibus, bem como por meio de sítio digital.

#### Seção IV

##### Eixo Condutor IV – Transporte Motorizado

Art. 27 O Eixo Condutor IV – Transporte Motorizado será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

I – Regulamentação do estacionamento;

II – Implantação de estacionamentos rotativos

III – EVTE da Municipalização do trânsito

IV – Revisão da hierarquia viária;

V – Reestruturação viária;

VI – Implantação de parque semafórico;

VII – Manutenção contínua nas vias;

VIII – Intervenções em intersecções e rotatórias;

IX – Campanhas de educação no trânsito;

X – Implantação e manutenção da sinalização vertical e horizontal;

Art. 28 A Ação Estratégica intitulada “Regulamentação do estacionamento” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é delimitar e organizar a localização de estacionamentos em vias de grande movimento.

Art. 29 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de estacionamentos rotativos” constitui de uma ação de médio prazo, cujo objetivo é instituir, tanto nos aspectos regulamentar e operacional, um sistema de estacionamento rotativo mediante cobrança por tempo de permanência em determinadas localidades.

Art. 30 A Ação Estratégica intitulada “EVTE da Municipalização do trânsito” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é a elaboração de um estudo técnico necessário para subsidiar eventual tomada de decisão do poder público municipal quanto a municipalização do trânsito de Guaratuba.

Art. 31 A Ação Estratégica intitulada “Revisão da hierarquia viária” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é alterar o instrumento legal atinente a Hierarquização Viária do município, compatibilizando com a reestruturação viária proposta nos estudos técnicos do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 32 A Ação Estratégica intitulada “Reestruturação Viária” constitui de uma ação de médio prazo, cujo objetivo é a reformulação de vias municipais específicas, incluindo pavimentação, calçamento, piso tátil e sinalização.

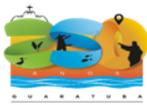
Parágrafo único: As medidas compreendidas nesta ação deverão ser realizadas nas seguintes vias:

I – Av. 29 de Abril;

II – Av. Ponta Grossa;

III – R. Guilherme Pequeno;

IV – R. José Nicolau Abagge;



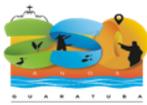
- V – R. Manoel Henrique;
- VI – R. Vieira dos Santos;
- VII – Av. 7 de Setembro;
- VIII – Av. Damião Botelho de Souza;
- IX – R. Ivaí;
- X – Av. do Patriarca;
- XI – Av. Rui Barbosa.
- XII – Av. dos Navegantes;
- XIII – R. Uruguai;
- XIV – R. Clevelândia;
- XV – R. Berílio da Cunha Padilha;
- XVI – R. Afonso Pena;
- XVII – R. Wenceslau Braz;
- XVIII – R. Octaviano Henrique de Carvalho;
- XIX – R. Antônio Alves Correia;
- XX – R. Dr. Joaquim Menelau Torres;
- XXI – R. Randolpho Bastos;
- XXII – Av. Ilha das Garças;
- XXIII – Av. Cubatão;
- XXIV – Av. Paraná;
- XXV – R. Dr. Xavier da Silva;
- XXVI – R. Antônio Rocha;
- XXVII – Av. Espírito Santo;
- XXVIII – R. N. Sra. De Lourdes;
- XXIX – R. João de Souza;
- XXX – R. Cap. João Pedro;
- XXXI – R. Vieira dos Santos.
- XXXII – Av. Rio Negro;
- XXXIII – R. Tibagi;
- XXXIV – R. Teixeira Soares;
- XXXV – R. Claudino dos Santos;
- XXXVI – R. Tocantins;
- XXXVII – R. Joinville;
- XXXVIII – R. Dr. Plínio Tourinho;
- XXXIX – R. Pedra Branca Araraquara;
- XL – R. Nazir Mafra Saporski;
- XLI – R. Tenente Eduardo Neuman;
- XLII – Av. Curiúva;
- XLIII – Av. São Paulo.

Art. 33 A Ação Estratégica intitulada “Implantação de parque semafórico” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é organizar os usuários do trânsito nas interseções e/ou seções de vias onde haja conflitos ou disputas entre diferentes modais, garantindo a segurança e a eficiência das ruas.

Art. 34 A Ação Estratégica intitulada “Manutenção contínua nas vias” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo consiste na adequação e manutenção das vias municipais, tendo em vista as condições de qualidade do pavimento e suas dimensões.

Parágrafo único: As medidas de adequação da qualidade e das dimensões das vias urbanas deverão ser priorizadas nos locais de maior fluxo de veículos.

Art. 35 A Ação Estratégica intitulada “Intervenções em intersecções e rotatórias” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é realizar intervenções em regiões que representem pontos críticos em relação à segurança viária.



Parágrafo único: As medidas compreendidas nesta ação deverão ser realizadas, no mínimo, para os seguintes pontos críticos:

- I – Intersecção da Avenida Engenheiro Ayrton Cornelsen e a Rua Antônio dos Santos Miranda;
- II – Intersecção da Rua Doutor Xavier da Silva e a Avenida 29 de Abril;
- III – Rotatória da Avenida Paraná;
- IV – Rotatória de Corodados;
- V – Intersecção da Avenida Damião Botelho de Souza e a Avenida Guarani;
- VI – Intersecção da Avenida Damião Botelho de Souza e a Avenida Patriarca;
- VII – Intersecção da Avenida Damião Botelho de Souza e a Rua Doutor Joaquim Menelau de Almeida Torres;
- VIII – Intersecção da Rua Sete de Setembro e a Rua Vieira dos Santos;
- IX – Intersecção da Avenida 29 de Abril e a Rua José Nicolau Abagge;
- X – Intersecção da Avenida 29 de Abril, a Rua Padre Bento e a Avenida Atlântica;
- XI – Intersecção da Avenida Visconde do Rio Branco e a Rua Clevelândia;
- XII – Intersecção da Rua José Nicolau Abagge e a Rua Antônio Alves Correia;
- XIII – Intersecção da Rua Doutor Joaquim Menelau de Almeida Torres e a Rua José Nicolau Abagge;
- XIV – Rotatória do Cohapar;
- XV – Intersecção da Rua Octaviano Henrique de Carvalho e a Rua Claudino dos Santos;
- XVI – Intersecção da Rua Tocantins e a Avenida Mafra;
- XVII – Intersecção da Rua Alois Cikatka e a Avenida Atlântica;
- XVIII – Intersecção da Rua Alcides Pereira e a Rua Emílio de Moraes;
- XIX – Intersecção da Avenida Brejatuba e a Rua Jacarezinho.

Art. 36 A Ação Estratégica intitulada “Campanhas de educação no trânsito” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é educar e conscientizar a população local, turistas e veranistas a fim de promover a convivência harmoniosa entre todos os atores e modais, priorizando a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando a redução do número de acidentes de trânsito, da emissão de poluentes e ruídos.

Art. 37 A Ação Estratégica intitulada “Implantação e manutenção da sinalização vertical e horizontal” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é prover as vias urbanas de Guaratuba com uma sinalização viária eficiente.

Parágrafo único: Para a sinalização vertical, é preferível que a distância mínima entre a implantação de placas seja de 50 (cinquenta) metros, a fim de propiciar condições adequadas de visualização e compreensão da sinalização.

#### Seção V

#### Eixo Condutor V – ACESSO AO MUNICÍPIO

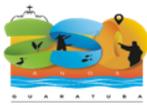
Art. 38 O Eixo Condutor V – Acesso ao Município será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Readequação da Frequência de Balsas;
- II – Implantação da Ponte de Guaratuba;
- III – Passarela Praia das Pedras – Caieiras.

Art. 39 A Ação Estratégica intitulada “Readequação da Frequência de Balsas” constitui de uma ação de curto prazo, a qual objetiva incrementar a frequência de balsas da travessia da baía de Guaratuba mediante articulação, junto a concessionária que opera esta travessia, de aquisição de novas balsas.

Art. 40 A Ação Estratégica intitulada “Implantação da Ponte de Guaratuba” constitui de uma ação de longo prazo, a qual objetiva a implantação de uma ponte que conecte o território municipal, transpondo a baía de Guaratuba.

Parágrafo único: Por se tratar de uma ação de iniciativa do governo estadual, estas deverão ser realizadas em parceria com o governo do Estado do Paraná, por intermédio do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná.



Art. 41 A Ação Estratégica intitulada “Passarela Praia das Pedras – Caieiras” constitui de uma ação de curto prazo, a qual objetiva a implantação de uma estrutura que interligue a Rua do Campo à Avenida Atlântica, otimizando o deslocamento de pedestres e ciclistas nesta região.

#### Seção VI

Eixo Conduto VI – Transporte Escolar

Art. 42 O Eixo Condutor VI – Transporte Escolar será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Regulamentação da idade dos veículos;
- II – Readequação dos pontos de embarque;
- III – Fiscalização da operação.

Art. 43 A Ação Estratégica intitulada “Regulamentação da idade dos veículos” constitui de uma ação de longo prazo, cujo objetivo é instituir um documento normativo que regule a idade máxima de utilização da frota de veículos para o transporte escolar.

Art. 44 A Ação Estratégica intitulada “Readequação dos pontos de embarque” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é adequar os pontos de embarque do transporte escolar, considerando um estudo de levantamento dos alunos que necessitam caminhar por mais de 20 (vinte) minutos.

Art. 45 A Ação Estratégica intitulada “Fiscalização da operação” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é implementar uma rotina de auditorias técnicas, operacionais e econômicas dos contratos de concessões, a fim de identificar eventuais irregularidades ou descumprimentos contratuais, com a imposição de penalidade cabível a cada caso.

#### Seção VII

Eixo Conduto VII – Regulação e Gestão

Art. 46 O Eixo Condutor VII – Regulação e Gestão será conduzido por meio da execução das seguintes ações estratégicas:

- I – Revisão do decreto municipal de calçadas;
- II – Regulamentação de estacionamentos;
- III – Manual do Pedestre de Guaratuba
- IV – Revisão da Hierarquia Viária;
- V – EVTE da Concessão da Publicidade Urbana.

Parágrafo único: As ações indicadas nos incisos I ao IV são detalhadas no escopo da presente lei, salientando-se somente que as ações indicadas nos incisos I, II e IV necessitam de apreciação e aprovação da Câmara Municipal de Vereadores, enquanto que a ação III é de iniciativa do Poder Executivo Municipal.

Art. 47 A Ação Estratégica intitulada “EVTE da Concessão da Publicidade Urbana” constitui de uma ação de curto prazo, cujo objetivo é a elaboração de um estudo técnico necessário para subsidiar eventual tomada de decisão do poder público municipal quanto a celebração de contrato de concessão que verse sobre a publicidade urbana do município de Guaratuba.

#### Capítulo III

##### DOS INDICADORES DE MONITORAMENTO DE DESEMPENHO

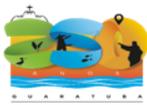
Art. 48 Os indicadores de monitoramento de desempenho objetivam avaliar a eficiência e eficácia da implementação das Ações Estratégicas do PlanMob para a mobilidade urbana e sustentável do município.

Art. 49 Cabe ao Poder Público Municipal, através do órgão de gestão e implementação do PlanMob, definir, para cada indicador de monitoramento de desempenho:

- I – Metodologia própria e individualizada;
- II – Periodicidade de análise;
- III – Metas periódicas que se objetiva atingir.

Art. 50 Em relação ao Eixo Condutor I – Transporte Pedonal:

- I – Porcentagem da matriz modal que realiza locomoção pedonal;
- II – Presença de piso tátil;
- III – Presença de rampas de acessibilidade;
- IV – Quantidade de turistas na cidade;



VI – Calçadas pavimentadas;

VII – Calçadas pavimentadas;

VIII – Total anual de acidentes.

Art. 51 Em relação ao Eixo Condutor II – Ciclomobilidade, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

I – Extensão da malha cicloviária

II – Extensão da malha cicloviária;

III – Extensão da malha cicloviária;

IV – Matriz modal ciclística;

V – Matriz modal ciclística;

VI – Divulgação do manual do ciclista.

Art. 52 Em relação ao Eixo Condutor III – Transporte Público, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

I – Divulgação do manual do ciclista;

II – Frequência do transporte coletivo;

III – Qualidade do transporte público;

IV – Porcentagem de usuários utilizando o cartão transporte;

V – Pontos de ônibus adequados;

VI – Usuários que realizam integração modal;

VII – Passageiros transportados mensalmente;

VIII – Usuários transporte público.

Art. 53 Em relação ao Eixo Condutor IV – Transporte Motorizado, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

I – Rotatividade dos estacionamentos;

II – Fluidez das vias;

III – Vias urbanas pavimentadas;

IV – Vias urbanas em condições boas ou excelentes;

VI – Vias urbanas em condições boas ou excelentes;

VII – Total anual de acidentes;

VIII – Fluidez de veículos;

IV – Vias sinalizadas;

X – Existência de pontos críticos.

Art. 54 Em relação ao Eixo Condutor V – Acesso ao Município, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

I – Tempo de espera Ferry Boat;

II – Fluidez nas chegadas em Guaratuba por terra;

Art. 55 Constituem os indicadores de monitoramento de desempenho, referentes à gestão da mobilidade urbana municipal, os seguintes:

I – Financiamento PMU;

II – Efetividade PMU.

Art. 56 Os indicadores de monitoramentos de desempenhos compreendidos nesta lei representam um rol exemplificativo mínimo e não exaustivo, podendo o órgão de gestão e implantação do PMU adotar, segundo seus critérios, indicadores adicionais.

Art. 57 As análises realizadas pelo órgão de gestão e implantação do PMU referente aos indicadores de monitoramento de desempenho devem ser apresentadas por meio de Relatório de Monitoramento, a serem publicados anualmente no sítio digital da prefeitura municipal.

Parágrafo único: Este Relatório de Monitoramento deve compreender as definições compreendidas no art. 55, além das análises dos respectivos indicadores de monitoramento de desempenho de cada eixo condutor.



**TÍTULO III**

**DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 60 O Município de Guaratuba poderá celebrar acordos, convênios, bem como outros instrumentos congêneres, com entidades públicas ou privadas, a fim de viabilizar a execução do PMU.

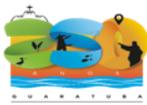
Art. 61 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura do Município de Guaratuba, xx de xxxxx de xxxx.

**NOME DO PREFEITO**

Prefeito de Guaratuba

---



**REGIMENTO INTERNO DA I CONFERÊNCIA MUNICIPAL DA MOBILIDADE URBANA -  
GUARATUBA-PR**

**CAPÍTULO I  
DO OBJETIVO, TEMÁRIO**

Art. 1º - A I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana será presidida pelo Secretário Municipal de Urbanismo ou por pessoa por ele designada e realizada no dia 14 de dezembro de 2021, de forma presencial no Auditório do CRAS, situado à rua José Nicolau Abage 1330, bairro- centro. A Conferência também será transmitida online pelas plataformas virtuais do Município de Guaratuba e com intérpretes de LIBRAS.

Art. 2º - A I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana foi convocada por meio da Resolução nº 001/2021, publicada no Diário Oficial do Município de Guaratuba: atos do poder Executivo, edição Nº 816, de 10 de novembro de 2021, pg. 2 e 3.

Art. 3º - A Conferência tem por objetivo analisar, propor e deliberar propostas para a mobilidade urbana, com base na avaliação local.

Art. 4º - A I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana tem como tema: “Análise e Deliberação sobre Minutas das Leis que Estruturarão a Política Municipal de Mobilidade Urbana”, que consistirá da análise das minutas das seguintes leis, a serem posteriormente submetidas à Câmara Municipal de Vereadores:

I. Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II. Lei do Plano de Mobilidade Urbana;

III. Lei do Plano de Ações e Investimentos.

Parágrafo Único. As propostas iniciais que serão submetidas à votação na conferência foram disponibilizadas no anexo da Resolução nº 01/2021.

**CAPÍTULO II  
DA ORGANIZAÇÃO**

Art. 5º- A I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana foi organizada a partir das seguintes etapas:

I – Credenciamento: das 08:00 às 09:00;

II – Abertura e composição da mesa: das 09:00 às 09:30;

III – Aprovação do Regimento: das 09:30 às 09:45;

IV – Palestra Técnica: das 09:45 às 10:30;

V – Intervalo: das 10:30 às 10:45;

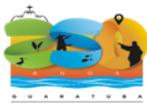
VI – Plenária para votação da minuta da Lei da Política Municipal de Mobilidade Urbana: das 10:45 às 12:30;

VII – Intervalo: das 12:30 às 14:00;

VIII – Plenária para votação da minuta da Lei do Plano de Mobilidade Urbana: das 14:00 às 15:45;

IX – Intervalo: das 15:45 às 16:00;





X – Plenária para votação da minuta da Lei do Plano de Ações e Investimentos, das 16:00 às 17:45;

XI – Encerramento: das 17:45 às 18:00.

§ 1º - A ordem das etapas deve ser obrigatoriamente seguida, sendo que os intervalos horários de cada etapa são meramente estimativos.

§ 2º - A inscrição dos participantes e dos delegados com direito a voz e voto será definida na Resolução nº 001/2021, a qual será, para todos os efeitos, parte integrante do presente regimento.

#### **CAPÍTULO IV PALESTRA TÉCNICA**

Art. 6º - A Palestra Técnica, sobre o tema "Mobilidade Urbana e Planejamento das Cidades" que será ministrada pelo Engenheiro Civil Dr. Eduardo Rattón e Eng. Civil e Mestre Amanda Cristine Gallucci, iniciará às 09h45min e terá por finalidade promover o aprofundamento do debate dos temas da Conferência.

Art. 7º - A palestra contará com palestrantes para discorrer sobre o temário, que disporão de 30min (trinta minutos) para sua apresentação e 15min (quinze minutos) para responder a questionamentos e discussão.

Art. 8º - A palestra terá a colaboração de um Coordenador de Mesa, indicado pela Comissão Preparatória, que ficará responsável por controlar o uso do tempo e organizar as perguntas formuladas pela plenária.

Art. 9º - A Comissão Preparatória indicará um Relator, que ficará responsável, durante as exposições pelo resumo escrito da fala dos expositores sobre o tema.

Art. 10 - As perguntas dos participantes poderão ser feitas oralmente, onde cada participante terá no máximo 2 (dois) minutos para se pronunciar, ou apresentadas por escrito e encaminhadas ao Coordenador da Mesa.

Art. 11 - As discussões, perguntas e respostas serão encaminhadas ao Relator Geral ou anotadas pelo Relator Geral para elaboração do Relatório Final.

#### **CAPÍTULO V DAS PLENÁRIAS**

Art. 12 - A Sessão Plenária será aberta a todos os participantes da Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Guaratuba, observando o disposto no artigo 8º deste Regimento.

Art. 13 - A Sessão Plenária terá caráter deliberativo com a finalidade de:

I. Debater e aprovar as propostas da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade.

II. Debater e aprovar o Relatório Final e as Moções que forem apresentadas durante a Conferência Pública do Plano de Mobilidade de Guaratuba;

Parágrafo único: Todos os participantes terão direito a voz e os delegados terão direito a voz e voto.

Art. 14 - Será feita a leitura de todas as propostas da legislação urbanística relativa ao Plano de Mobilidade de Guaratuba.

§ 1º Aos Delegados é assegurado o direito de solicitar o exame, em destaque, de qualquer item das propostas;



§ 2º As solicitações de destaques deverão ser requeridas e encaminhadas por escrito à Mesa Diretora da Plenária, no prazo máximo de até 15 (quinze) minutos após o encerramento da leitura da proposta em discussão;

§ 3º Os destaques devem constituir-se em propostas de redação alternativa, acréscimo ou supressão em relação aos itens destacados;

§ 4º A redação das propostas poderá sofrer ajustes de redação a partir de acordos ou consensos formulados por ocasião do processo de votação, vedada a alteração do mérito da proposta.

§ 5º Todos os destaques serão lidos ao final do bloco de leitura das propostas, sendo limitado 5 (cinco) destaques por proposta;

§ 6º Os propositores de destaque terão 03 (três) minutos improrrogáveis para a defesa de seu ponto de vista e o Coordenador da Mesa Diretora concederá a palavra a seguir, e por igual período, a um participante que se apresente para defender posições contra àquela do proponente do destaque;

§ 7º Após o exercício do contraditório, os destaques serão colocados em votação, sendo aprovados aqueles que obtiverem a maioria simples dos votos dos delegados presentes.

§ 8º Após a votação de todos os destaques, será submetida à votação a minuta do respectivo instrumento, incluso os destaques aprovados, a qual será aprovada se obtiver maioria simples dos delegados presentes.

## **CAPÍTULO VI DO RELATÓRIO FINAL**

Art. 15 - O Relatório Final será elaborado e apresentado pelo Relator Geral, que por sua vez será indicado pela Comissão Preparatória.

Art. 16 - A apreciação do Relatório Final dar-se-á observando os seguintes critérios:

I - O Relatório Final será lido pelo Relator Geral na Sessão Plenária, presidida pela Mesa Diretora;

II - Aos Delegados é assegurado o direito de solicitar o exame, em destaque, de qualquer item do Relatório Final, o qual deverá ser analisado pela Mesa Diretora em consonância a legislação vigente.

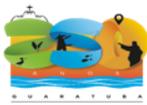
III - As solicitações de destaques deverão ser encaminhadas por escrito à Mesa Diretora da Plenária, no prazo máximo de até 15 (quinze) minutos após o encerramento da leitura da proposta de Relatório Final;

IV - Os destaques devem constituir-se em propostas de redação alternativa, acréscimo ou supressão em relação aos itens destacados;

V - Os propositores de destaque terão 01 (um) minuto improrrogável para a defesa de seu ponto de vista e o Coordenador da Mesa Diretora concederá a palavra a seguir, e por igual período, a um participante que se apresente para defender posições contra àquela do proponente do destaque;

VI - Após o exercício do contraditório, os destaques serão colocados em votação, sendo aprovados aqueles que obtiverem a maioria simples dos votos dos delegados presentes;

VII - Após a votação dos destaques, proceder-se-á a votação do Relatório Final.



## CAPÍTULO VII DAS MOÇÕES

Art. 17 - As moções deverão ser apresentadas à Mesa Diretora da I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana, devidamente assinadas por no mínimo 51% do(as) Delegados (as) presentes, até a instalação da Plenária Final.

Parágrafo Único. As Moções poderão ser de repúdio, indignação, apoio, congratulação ou recomendação.

Art. 18 - As moções deverão ser lidas e apreciadas pela Plenária Final. Após a leitura de cada moção proceder-se-á a votação, sendo aprovadas as que obtiverem a maioria dos votos dos (as) Delegados (as), presentes.

## CAPÍTULO IX DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 19 - Será divulgado pela Comissão Preparatória, no início da Conferência, o número de delegados credenciados, bem como o número de participantes.

Art. 20 - Aos participantes das Plenárias é assegurado o direito de levantar questões de ordem à Mesa Coordenadora, sempre que julgarem não estar sendo cumprido este Regimento.

Parágrafo único. Em regime de votação, são vedados os levantamentos de questões de ordem.

Art. 21 - Aos participantes da Plenária é assegurado o direito de levantar questões de ordem à Mesa Coordenadora, sempre que julgarem não estar sendo cumprido o regimento.

Parágrafo único: Em regime de votação, são vedados os levantamentos de questões de ordem.

Art. 22 - Não será permitido representação ou voto de delegado por procuração.

Art. 23 - Os casos omissos serão resolvidos pela Comissão Preparatória e apresentados para votação da Plenária.

Art. 24 - O presente Regimento entrará em vigor após aprovação da plenária na I Conferência Municipal da Mobilidade Urbana.

Guaratuba, 10 de novembro de 2021.

## EXPEDIENTE

### Roberto Cordeiro Justus - Prefeito

Edison Camargo – Vice-Prefeito

Adriana Correa Fontes – Secretária Municipal do Meio Ambiente

Alexandre Polati – Secretário Municipal do Esporte e do Lazer

Cidalgo José Chinasso Filho – Secretário Municipal da Pesca e da Agricultura

Claudio Luiz Dal Col - Secretário do Urbanismo

Denise Lopes Silva Gouveia – Secretária Municipal da Administração

Donato Focaccia – Secretário Municipal da Habitação

Fernanda Estela Monteiro – Secretária Municipal da Educação

Gabriel Modesto de Oliveira - Secretário da Saúde

Jacson José Braga - Secretário da Segurança Pública

Laoclarck Odonizetti Miotto – Secretário Municipal das Finanças e Planejamento

Lourdes Monteiro – Secretária Municipal do Bem Estar e da Promoção Social

Marcelo Bom dos Santos – Procurador Fiscal

Marcio Sakajiri Tarran – Secretário Municipal da Infraestrutura e das Obras





Maria do Rocio Braga Bevervanso – Secretária Municipal da Cultura e do Turismo  
Paulo Zanoni Pinna – Secretário Especial das Demandas da Área Rural  
Ricardo Bianco Godoy – Procurador Geral

**Prefeitura Municipal de Guaratuba**  
**Rua Dr. João Cândido, 380 - Centro**  
**(41) 3472-8500**

<http://portal.guaratuba.pr.gov.br>

Material para o D.O. enviar para:

[tania@guaratuba.pr.gov.br](mailto:tania@guaratuba.pr.gov.br)

---