



RECURSOS HUMANOS

PROCESSO SELETIVO SIMPLIFICADO Nº 001/2019 “PROFISSIONAIS DA SAÚDE” 42º EDITAL DE CONVOCAÇÃO

A Prefeitura Municipal de Guaratuba, por meio de sua Secretaria Municipal da Administração e Secretaria Municipal da Saúde, tendo em vista o Decreto nº 22.788 de 31 de maio de 2019, e tendo em vista a existência de vaga,

RESOLVE:

CONVOCAR os classificados relacionados no anexo único do presente edital para se apresentarem no prazo de 3 dias úteis a partir da publicação deste, no Departamento de Recursos Humanos da Prefeitura Municipal de Guaratuba, a fim de serem encaminhados para a 2ª. Etapa do Processo Seletivo que consiste em Avaliação Médico/Admissional, de caráter eliminatório, em consonância com a medicina do trabalho, na qual se emitirá parecer “APTO” ou “NÃO APTO” para exercerem a função pretendida. Deverão apresentar-se portando documento de identidade.

Guaratuba, 30 de maio de 2022.

Roberto Justus

Prefeito

Gabriel Modesto de Oliveira

Secretário Municipal da Saúde

PROCESSO SELETIVO SIMPLIFICADO Nº 001/2019 “PROFISSIONAIS DA SAÚDE” ANEXO ÚNICO 42º EDITAL DE CONVOCAÇÃO CONCORRÊNCIA GERAL

ENFERMEIRO		
Ordem de Classificação	Nº Inscrição	Nome do Candidato
27	57	Eliana Cristina Figueiredo Abreu

TÉCNICO EM ENFERMAGEM		
Ordem de Classificação	Nº Inscrição	Nome do Candidato
65	16	Samantha Kisilevitch Alves
66	77	Paula Andressa Galvão

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARATUBA
ESTADO DO PARANÁ

EXTRATO DE TERMO CONTRATUAL

Contratante: Município de Guaratuba

Contratado: Solange Fontoura Cezar

Objeto: Contratação de Pessoal por tempo determinado, sob regime especial, estatutário (Lei 777/1997), com contribuição para o Regime Geral de Previdência Social.

Prazo: 6 (seis) meses contados da data da assinatura.

Função: Cuidador Social

Valor mensal: R\$2.411,99

Carga horária semanal: Escala de plantão 12 X 36 h, em horário diurno ou noturno, desenvolvida em conformidade com as determinações da Secretaria Municipal de Bem Estar e Promoção Social, na forma da Lei.

Legislação: artigo 37 da Constituição Federal de 1988, pelo artigo 98 da Lei Orgânica do Município, alterado pela emenda Constitucional nº 11/2012, pela Lei Federal 8.666/1993, pela Lei Municipal 1.922/2022, pelo Decreto Municipal 15.833/2012, alterado pelo Decreto 16.072/2012, com o Decreto Municipal 22.995/2019 e regulamentos pertinentes à matéria.

Guaratuba, 19 de maio de 2022.

ROBERTO JUSTUS

Prefeito

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARATUBA
ESTADO DO PARANÁ

EXTRATO DE TERMO CONTRATUAL

Contratante: Município de Guaratuba

Contratado: Márcio Diomar Schneider

Objeto: Contratação de Pessoal por Tempo Determinado, sob regime especial, estatutário (Lei 777/1997), com contribuição para o Regime Geral de Previdência Social.

Prazo: 1 (um) ano contados da data da assinatura.

Função: Técnico em Segurança e Monitoramento

Valor Mensal: R\$2.411,99 acrescido de 30% de adicional de periculosidade.

Carga Horária Semanal: 220 (duzentas e vinte) horas mensais, em jornadas definidas, conforme determinação da Secretaria Municipal de Segurança Pública, em conformidade com a necessidade do serviço.

Legislação: artigo 37 da Constituição Federal de 1988, artigo 98 da Lei Orgânica do Município, alterado pela emenda Constitucional nº 11/2012, Lei Federal 8.666/1993, Lei Municipal 1.530/2013, Decreto Municipal 15.833/2012, alterado pelo Decreto 16.072/2012, Decreto Municipal 22.996/2019 e regulamentos pertinentes à matéria.

Guaratuba, 21 de maio de 2022.

ROBERTO JUSTUS

Prefeito

LEIS MUNICIPAIS

LEI Nº 1.936

Data: 27 de maio de 2022.

Súmula: “Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana para o Município de Guaratuba-PR, e dá outras providências”.

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

Acessibilidade universal;

I. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

II. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

III. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana;

IV. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

V. Segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI. 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 às 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;

VII. Fomentar o transporte aquaviário.

Art. 6º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser implementada em obediência às 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 gerem 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 à base de combustíveis e eletricidade;

§ 2º São considerados modos de transporte não-motorizados todas as formas de deslocamento de cargas e pessoas utilizando equipamentos à base de tração humana 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. Consolidação da zona rural com a área urbana municipal;

VIII. 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 à 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 à 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, cujas finalidades serão 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 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).

Parágrafo Único. 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 à administração pública municipal, enquanto que a outra metade será composta por representantes da sociedade civil. Já a Comissão Especial da Mobilidade Urbana e Transporte Público Municipal deverá ser composta por no mínimo 5 (cinco) membros de cargos efetivos técnicos afetos às áreas de urbanismo, meio ambiente, administração, segurança pública, finanças e procuradoria.

Art. 15. Compete à 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 às 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 no 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, necessários 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 às ações a serem adotadas;
 - IX. Requerer, quando julgar pertinente, auditorias relativas às 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 ESTRATÉGICAS

Art. 17. As ações e medidas a serem adotadas para o Plano Municipal de Mobilidade Urbana estão organizadas 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 à mobilidade de pedestres.

Art. 19. O Eixo Estratégico do Transporte Pedonal deve ser conduzido em obediência às 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 cicloviária, bem como fomentem a sua utilização por residentes e visitantes do município.

Art. 21. O Eixo Estratégico da Ciclomobilidade deve ser conduzido em obediência às 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 III

TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 22. Este Eixo Estratégico possui como objetivo o desenvolvimento do transporte público coletivo eficiente e adequado às 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 às seguintes diretrizes:

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

Capítulo IV

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 às 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 motorizados;
- VII. Adotar medidas preventivas de adequação do transporte motorizado em períodos atípicos.
- VIII. Dar prioridade a outros meios de transporte, em especial aos modos ativos.

Capítulo V

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 às 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 VI

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 à diretriz de promoção do transporte escolar eficiente e seguro.

Capítulo VII

REGULAÇÃO E GESTÃO

Art. 30. Este Eixo Estratégico possui como objetivo a operacionalização da implementação dos 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 às seguintes diretrizes:

- I. Implementação de uma estrutura administrativa adequada a esta finalidade;
- II. Estabelecer diretrizes para a regulamentação de temas atinentes à 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 Gabinete do Prefeito de Guaratuba, aos 27 de maio de 2022.

Roberto Justus

Prefeito

PLE nº 1556 de 18/04/22

Of. Nº 50/22 CMG de 24/05/22

LEI Nº 1.937

Data: 27 de maio de 2022.

Súmula: “Dispõe sobre diretrizes para a utilização de veículos no transporte escolar no município de Guaratuba, e adota outras providências”.

A Câmara Municipal de Guaratuba aprovou e eu, Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º O transporte escolar no Município de Guaratuba deve ser executado em conformidade com os arts. 136 a 139 do Código de Trânsito Brasileiro, nas resoluções do CONTRAN aplicáveis ao transporte escolar, e na Lei nº 9.537/1997 referente a segurança no transporte aquaviário.

Parágrafo Único. Os operadores do transporte escolar municipal deverão adaptar sua frota de veículos para as condições estabelecidas nesta lei em até 5 (cinco) anos.

Art. 2º Os veículos utilizados para o transporte escolar, tanto terrestre quanto aquaviário, deverão:

- I. Ter pintada com tinta amarela, em toda a extensão da carroceria, uma faixa horizontal com 40 (quarenta) centímetros de largura, situada à meia altura, na qual o termo "Escolar", em letras pretas, sendo que, em caso de veículo de carroceria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- II. Possuir apólice de seguro com cobertura para terceiros, passageiros ou não, por danos materiais e corporais compreendendo danos morais, além do seguro obrigatório;
- III. Atender a todas as normas prescritas no Código de Trânsito Brasileiro, nesta Lei e no seu regulamento;



IV. Possuir, além do condutor, um monitor maior de 18 (dezoito) anos quando o veículo efetuar o transporte de crianças menores de 12 (doze) anos.

§ 1º A vida útil de utilização dos veículos para o transporte público é de 10 (dez) anos para vans e micro-ônibus, e 15 (quinze) anos para ônibus e embarcações, devendo este limite ser aplicável também a todos os veículos que se encontrem atualmente cadastrados e em operação.

§ 2º Em caso de determinação diversa da Marinha do Brasil à respeito da idade máxima de utilização de embarcações para o transporte escolar, esta prevalecerá sobre o disposto no parágrafo anterior.

Art. 3º Todos os operadores do transporte escolar municipal devem manter atualizado o cadastro de sua frota junto à Secretaria de Educação, devendo apresentar as seguintes informações:

I. Marca, modelo e ano de fabricação de cada veículo da frota;

II. Capacidade de transporte;

III. Condutores que operam a frota, devendo apresentar CNH ou outro documento congêneres que o autorize a operar determinado veículo;

IV. Cadastro dos monitores, nos veículos que transportam crianças menores de 12 (doze) anos.

§ 1º É vedado a operação de veículo de transporte escolar com capacidade superior ao do veículo, considerando a tripulação embarcada, sendo também proibido o transporte de passageiros em pé.

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

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Roberto Justus

Prefeito

PLE nº 1558 de 18/04/22

Of. Nº 51/22 CMG de 24/05/22

LEI Nº 1.938

Data: 27 de maio de 2022.

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

A Câmara Municipal de Guaratuba aprovou e eu, Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, sanciono a seguinte 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 os modos de transporte, a infraestrutura viária e de suporte aos serviços de mobilidade e o transporte de pessoas e cargas pelo território municipal, com o objetivo principal de atender às 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;

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

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

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

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

XIV. 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;

XV. INTEGRAÇÃO MODAL: possibilidade facilitada de troca entre diferentes modos de transporte através da colocação próxima de estruturas de paradas de diversos modos, como pontos de ônibus, paraciclos e terminais de integração;

XVI. INTEGRAÇÃO OPERACIONAL: sistematização de horários e frequências de linhas de ônibus e do ferry boat, de modo a cooperar com a eficiência e disponibilidade dos trajetos que envolvam integração física;

XVII. 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;



XVIII. INTERSEÇÃO VIÁRIA: local onde duas ou mais vias se interceptam;

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

XX. 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;

XXI. LOTEAMENTO: 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;

XXII. 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;

XXIII. 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.

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

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

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

XXVII. 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;

XXVIII. PASSARELA: estrutura destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres

XXIX. 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;

XXX. 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;

XXXI. 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.

XXXII. 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;

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

XXXIV. POLOS GERADORES DE VIAGEM: locais de empreendimentos comerciais ou residenciais que são responsáveis por atrair fluxo de pessoas ou veículos em número significativo de viagens, o que pode causar impactos no sistema viário do entorno;

XXXV. RAMPAS: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhar. Consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5%;

XXXVI. RAMPAS DE ACESSIBILIDADE: rebaixamento na calçada ou no passeio, destinado a promover a concordância de nível entre estes e o leito da via;

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

XXXVIII. 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 semafóricos, controladores de tráfego, postes de sustentação e botoeiras próprias para a sinalização de pedestres;

XXXIX. 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;

XL. 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;

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

XLII. TARIFA TÉCNICA: o custo do transporte dividido pelo número de passageiros pagantes equivalentes;

XLIII. TARIFA SOCIAL: o custo da passagem paga pelo usuário para utilizar o sistema de transporte público;

XLIV. TRANSEUNTES: Pessoa transitando ou de passagem por algum lugar.

XLV. 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 comércio e outros serviços;

XLVI. 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;

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

XLVIII. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços ou tarifas fixados pelo Poder Público;

XLIX. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO: transporte público coletivo, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos;

L. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

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

LII. VAGA: Espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

LIII. 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, adotam-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 PMU 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 prazos;

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, a qual objetiva promover a conscientização da população local e turística 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 de Guaratuba.

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 à 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, os turistas e os veranistas sobre os direitos e deveres dos ciclistas em Guaratuba, 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 é 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 à proposta de expansão da abrangência das linhas, buscando contrabalançar 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 a 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 o ponto na Rotatória Coroados.

Art. 23. Ação Estratégica “Integração modal” constitui de uma ação de longo prazo cujo objetivo é integrar o transporte público com diversos modais, como ciclovitário e aquaviário, mediante aquisição de veículos e equipamentos 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 estudo técnico necessário para subsidiar as implementações necessárias diante da 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 à 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.

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. Berfílio 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. Randalfo 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. Av. São Paulo;

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 do Araraquara;

XL. R. Nazir Mafra Saporski;

XLI. R. Tenente Eduardo Neuman;

XLII. Av. Curiúva.

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, implantação de pavimento 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 interseções 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. Interseção da Avenida Engenheiro Ayrton Cornelsen e a Rua Antônio dos Santos Miranda;

II. Interseção da Rua Doutor Xavier da Silva e a Avenida 29 de Abril;

III. Rotatória da Avenida Paraná;

IV. Rotatória de Coroados;

V. Interseção da Avenida Damião Botelho de Souza e a Avenida Guarani;

VI. Interseção da Avenida Damião Botelho de Souza e a Avenida do Patriarca;

VII. Interseção da Avenida Damião Botelho de Souza e a Rua Doutor Joaquim Menelau de Almeida Torres;

VIII. Interseção da Rua Sete de Setembro e a Rua Vieira dos Santos;

IX. Interseção da Avenida 29 de Abril e a Rua José Nicolau Abagge;

X. Interseção da Avenida 29 de Abril, a Rua Padre Bento e a Avenida Atlântica;

XI. Interseção da Avenida Visconde do Rio Branco e a Rua Clevelândia;

XII. Interseção da Rua José Nicolau Abagge e a Rua Antônio Alves Correia;

XIII. Interseção da Rua Doutor Joaquim Menelau de Almeida Torres e a Rua José Nicolau Abagge;

XIV. Rotatória do Cohapar;

XV. Interseção da Rua Octaviano Henrique de Carvalho e a Rua Claudino dos Santos;

XVI. Interseção da Rua Tocantins e a Avenida Mafra;

XVII. Interseção da Rua Alois Ciatka e a Avenida Atlântica;

XVIII. Interseção da Rua Alcides Pereira e a Rua Emílio de Moraes;

XIX. Interseção 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, os turistas e os 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 à 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 Conduto 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 à 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 Avenida Nossa Senhora Aparecida 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 regulamente 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 Conduto 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 à 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 PMU para a mobilidade urbana e sustentável do município.

Art. 49. Cabe ao Poder Público Municipal, através do órgão de gestão e implementação do PMU, 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, constituem seus indicadores de monitoramento de desempenho os seguintes:

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;

V. Calçadas pavimentadas;

VI. 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. Matriz modal ciclística;

II. 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. Frequência do transporte coletivo;

II. Qualidade do transporte público;

III. Porcentagem de usuários utilizando o cartão transporte;

IV. Pontos de ônibus adequados;

V. Usuários que realizam integração modal;

VI. Passageiros transportados mensalmente;

VII. 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;

V. Total anual de acidentes;

VI. Fluidez de veículos;

VII. Vias sinalizadas;

VIII. 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 do 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 do PMU;

II. Efetividade do 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 do 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.

Roberto Justus

Prefeito

PLE nº 1559 de 18/04/22

Of. Nº 52/22 CMG de 24/05/22

LEI Nº 1.939

Data: 27 de maio de 2.022

Súmula: “Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário do Município de Guaratuba e dá outras providências.”

A Câmara Municipal de Guaratuba aprovou e eu, Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, sanciono a seguinte lei:

Capítulo I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei, parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana Municipal, estabelece os critérios para a definição e hierarquização do Sistema Viário do Município de Guaratuba.



Art. 2º A função da reestruturação do sistema viário consiste em priorizar a locomoção dos modos de transporte não motorizados, como a pé e bicicleta, e do transporte coletivo, bem como garantir locomoção com segurança e fluidez dos automóveis motorizados e não motorizados.

Art. 3º As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de material.

Art. 4º Constituem objetivos da presente Lei:

I - Estabelecer e classificar o sistema hierárquico das vias, de forma a garantir a efetividade do deslocamento de veículos, pedestres e ciclistas, atendendo às necessidades da população, do adensamento habitacional, das atividades comerciais e de serviços e do sistema de transporte coletivo;

II - Definir as características geométricas e operacionais da malha viária, compatibilizando-as com as geometrias existentes, com o itinerário das linhas do transporte coletivo e com a mobilidade de pedestres e ciclistas e com às melhorias das condições de circulação;

III - Ampliar as alternativas de circulação da área central com a implantação de anéis de integração;

IV - Eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes.

Art. 5º Integram este Código os seguintes anexos:

Anexo I – Mapa do Sistema Viário do Município de Guaratuba;

Anexo II – Tabela Características das Vias;

Anexo III - Figuras Esquemáticas com Alternativas das Vias segundo Hierarquia Viária.

Art. 6º Para estabelecimentos ramo gastronômico e do comércio a permissão para a colocação de mesas, cadeiras, equipamento de publicidade, araras, manequins e toldos será permitida mediante autorização da Secretaria Municipal de Urbanismo, desde que não interfiram na livre circulação e que ocupem até 40% (quarenta por cento) de calçadas com mais de 2,00 m (dois metros).

Art. 7º Fica proibido lançar ou depositar em via pública, passeios, praças, jardinetes, bocas de lobo ou qualquer outro espaço do logradouro público:

I - Lixo, animais mortos, mobiliário, folhagens, material de poda, terra, lodo de limpeza de fossas ou sumidouros, óleos, graxas, gorduras, líquido de tinturaria, nata de cal e cimento; e

II - Papéis, invólucros, restos de alimentos ou quaisquer detritos.

Art. 8º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no município de Guaratuba.

Art. 9º Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

Capítulo II

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 10. Para os fins desta lei, entende-se por:

I - MALHA URBANA: o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

II - SISTEMA VIÁRIO: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

III - ALINHAMENTO: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV - SEÇÃO DA VIA: a largura total ideal da via, incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

V - LARGURA DE UMA VIA: a distância entre os alinhamentos da via;

VI - CALÇADA: é a parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação ou permanência de veículos e, quando possível, disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação e outros; dividida em três faixas de uso:

VII - FAIXA DE SERVIÇO: espaço para acomodação do mobiliário urbano, canteiros, árvores, postes de iluminação ou sinalização;

VIII - FAIXA LIVRE (OU PASSEIO): destina-se à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo;

IX - CALÇADÃO: a parte do logradouro público destinada ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos, exceto quando dotada de ciclovia, tendo por propósito oferecer condições adequadas à circulação e lazer da coletividade;

X - ACOSTAMENTO: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, destinada à parada ou estacionamento emergencial de veículos;

XI - FAIXA DE TRÁFEGO: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;

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

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

XIV - CICLORROTA: caminho ou rota identificados 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;

XV - ESTACIONAMENTO: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação.

Art. 11. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

I – proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer interferência ou barreira ou obstáculos nos passeios, como, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, desníveis, rebaixamento de guia para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;

II – utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade do pavimento;

III – realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;

Capítulo III

DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 12. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Guaratuba é apresentada no Anexo I e compreende as seguintes categorias de vias:

I - Vias de Estruturação Regional: são as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de interesse regional. Principais vias: Rodovias BR-376 e PR-412, estas fora do perímetro urbano;

II - Vias Arteriais: são as que estabelecem a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, diluindo o trânsito da Rodovia PR-412. Têm por finalidade canalizar o tráfego de um ponto a outro do Município, ligando rapidamente os bairros e coletando o tráfego de vias conectoras e coletoras. Principais vias:



Avenida Paraná; vias do binário proposto como continuidade da avenida; Rua Antônio dos Santos Miranda;

III - Vias Conectoras I: Têm por finalidade a interligação entre bairros, em eixos axiais em relação ao Centro. Em geral são de mão dupla e concentram alguns locais de comércio e serviços de subcentros, com espaços para estacionamento e manobras de veículos e estrutura cicloviária. Principais vias: Avenida Damião Botelho de Souza; Rua Sete de Setembro; Avenida Curitiba; Avenida Visconde do Rio Branco; Avenida Minas Gerais;

IV - Vias Conectoras II: têm por finalidade a interligação entre bairros, em eixos perimetrais em relação ao Centro. Em geral são de mão única, contando com espaços para estacionamento e manobras de veículos e estrutura cicloviária. Principais vias: Rua Antônio Alves Correia; Rua Tibagi; Rua Claudino dos Santos;

V - Via Especial Central: A via principal do Centro, a receber um desenho urbano com pistas em sentido único, estacionamentos a 45°, calçada, ciclovias e paraciclos. Principais vias: Avenida 29 de Abril;

VI - Vias Comerciais Especiais: são as de mão dupla localizadas no centro urbano onde a atividade comercial encontra-se consolidada. São vias de tráfego lento, com espaços para estacionamento e manobras de veículos; e

VII - Vias Comerciais: são as de mão dupla localizadas no centro urbano onde a atividade comercial encontra-se consolidada. São vias de tráfego lento, com espaços para estacionamento e manobras de veículos e estrutura cicloviária. Principais vias: Avenida Ponta Grossa; Rua José Nicolau Abagge; Rua Doutor Joaquim Menelau de Almeida Torres; Rua Vieira dos Santos; Rua Capitão João Pedro;

VIII - Vias Balneárias: caracterizadas como um eixo viário turístico, são as de mão dupla ou única que margeiam os balneários. Deverão ter um projeto urbano paisagístico específico, objetivando estimular seu interesse turístico e de passagem de pedestres e ciclistas. Principais vias: Avenida Atlântica; Travessa Avelino A. Vieira; Avenida Brejatuba; Avenida Desembargador Antônio Franco Ferreira da Costa; Avenida São Paulo; Avenida Guanabara;

IX - Vias de Ligação: são as vias que conectam o Centro Histórico até o entorno do ferry boat e até o bairro Caieiras, em meio aos morros do Pinto e do Espia Barco, tendo caixa de via mais limitada. Principais vias: Avenida Engenheiro Ayrton Cornelsen; Avenida General Agostinho Pereira Filho;

X - Vias Coletoras: tratam-se de vias que captam o tráfego das vias locais e o conduzem até vias conectoras e arteriais. Hierarquicamente, possuem preferência apenas sobre vias locais. Diversas vias, transversais e paralelas a arteriais e conectoras;

XI - Vias Locais: são as de mão dupla e de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local. Todas as demais vias urbanas não classificadas;

XII - Vias rurais: são as estradas rurais de mão dupla e de baixa velocidade que promovem o acesso às comunidades e propriedades fora do perímetro urbano. Todas as demais vias rurais não classificadas.

Capítulo IV

DAS VIAS

Art. 13. As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

Art. 14. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual, quando não determinada à faixa de domínio, será obrigatória a reserva de uma faixa de 10,0 m (dez metros).

Art. 15. Serão admitidas vias com padrões dentro do intervalo entre seção reduzida e seção normal, em áreas ocupadas e com

parcelamento do solo consolidado, mediante estudos específicos de urbanização de áreas ou alinhamentos de vias.

Art. 16. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por decreto municipal de acordo com esta lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Capítulo IV

DAS DIMENSÕES DA VIA

Art. 17. As dimensões mínimas das vias urbanas ficam definidas de acordo com o Anexo II da presente lei.

Art. 18. Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados permanecem com as dimensões existentes, exceto as vias Arteriais, Conectoras I, Conectoras II e Comerciais, estabelecidas na hierarquia definida por esta lei, de acordo com mapa constante no Anexo I. As vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I - Via Arterial (Avenida Paraná):

- Faixa livre de circulação (passeio) mínima de 3,00 m (três metros);
- Ciclovias bidirecionais com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada da faixa de tráfego por duas linhas de tachões totalizando 50 cm (cinquenta centímetros);
- Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- Área vegetada de 5,00 m (cinco metros) a 7,00 m (sete metros);
- Totalizando a caixa da via de no mínimo 23,30 m (vinte e três metros e trinta centímetros) a 25,30 m (vinte e cinco metros e trinta centímetros).

II - Via Arterial:

- Faixa de acesso mínima de 50 cm (cinquenta centímetros);
- Faixa livre de circulação (passeio) variando de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) a 1,80 m (um metro e oitenta centímetros);
- Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);
- Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- Faixa de serviço mínima de 80 cm (oitenta centímetros);
- Totalizando a caixa da via de no mínimo 16,80 m (dezesseis metros e oitenta centímetros) a 18,00 m (dezoito metros).

III - Via Comercial (Avenida 29 de Abril):

- Faixa de acesso mínima de 50 cm (cinquenta centímetros);
- Faixa livre de circulação (passeio) de 5,00 m (cinco metros) no lado respectivo ao calçamento e de no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) no lado oposto;
- Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada por uma linha de tachão de 25 cm (vinte e cinco centímetros);
- Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- Totalizando a caixa da via de no mínimo 22,00 m (vinte e dois metros).

IV - Via Comercial:

- Faixa de acesso mínima de 50 cm (cinquenta centímetros);
- Faixa livre de circulação (passeio) variando de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) a 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);
- Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada por uma linha de tachão de 25 cm (vinte e cinco centímetros);
- Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);



e) Pode contemplar estacionamento em um ou ambos os lados de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);

f) Totalizando a caixa da via de no mínimo 17,20 m (dezessete metros e vinte centímetros) a 22,20 m (vinte e dois metros e vinte centímetros).

V - Via Conectora I, II e III:

a) Faixa de acesso mínima de 50 cm (cinquenta centímetros);

b) Faixa livre de circulação (passeio) variando de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) a 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);

c) Podendo ou não contemplar ciclofaixa bidirecional variando de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) a 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada por uma linha de tachão de 25 cm (vinte e cinco centímetros);

d) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), com exceção de trechos muito estreitos já implantados, não sendo inferior à 3,00 m (três metros);

e) Pode contemplar estacionamento em um dos lados de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);

f) Totalizando a caixa da via de no mínimo 14,60 m (quatorze metros e sessenta centímetros) a 20,00 m (vinte metros).

VI - Via Local:

a) Faixa livre de circulação (passeio) mínima de 1,60 m (um metro e sessenta centímetros);

b) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);

c) Pode contemplar estacionamento em um dos lados de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);

d) Faixa de serviço mínima de 80 cm (oitenta centímetros);

e) Totalizando a caixa da via de no mínimo 15,00 m (quinze metros).

Art. 19. Todas as vias de circulação a serem projetadas e construídas devem atender os seguintes requisitos:

I - A declividade longitudinal máxima permitida será de 15% (quinze por cento) e a mínima não poderá ser inferior a 1% (um por cento); e

II - A declividade transversal máxima permitida será de 4% (quatro por cento) e a mínima de 2% (dois por cento) e esta poderá ser do centro da caixa da rua para as extremidades, ou de uma extremidade da caixa para outra.

CAPÍTULO V

Da Implantação das Vias

Art. 20. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto a otimização das obras de terraplanagem necessárias a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 21. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT.

Art. 22. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

Art. 23. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural. Parágrafo Único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo caráter permanente ou não.

CAPÍTULO VI

Das Disposições Finais

Art. 24. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário básico, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

Parágrafo Único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta lei.

Art. 25. Qualquer plano de pavimentação urbana deverá obedecer à hierarquia viária da área, estabelecida nesta Lei Complementar.

Art. 26. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito de Guaratuba, aos 27 de maio de 2022.

ROBERTO JUSTUS

Prefeito

PLE nº 1560 de 11/03/22

Of. Nº 53/22 CMG de 24/05/22

Anexos Parte II

DECRETOS MUNICIPAIS

DECRETO Nº 24.196

Data: 31 de maio de 2022

Súmula: Exonera, a pedido, o servidor Cidomar Sebastião Rosa Barcellos ocupante do cargo de Professor Docente.

O Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, no uso de suas atribuições legais, e tendo em vista o protocolado sob nº 13890/22 DECRETA:

Art. 1º Fica exonerado, a pedido, o servidor Cidomar Sebastião Rosa Barcellos ocupante do cargo Professor Docente, matrícula funcional nº 55761.

Art. 2º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, e seus efeitos a partir de 1º de junho de 2022, revogando-se as disposições em contrário.

CUMRA-SE, PUBLIQUE-SE E REGISTRE-SE.

Gabinete do Prefeito de Guaratuba, em 31 de maio de 2022.

ROBERTO JUSTUS

Prefeito

DECRETO Nº 24.197

Data: 1º de junho de 2022

Súmula: Concede gratificação por encargos especiais a servidor. O Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, no uso de suas atribuições, em conformidade com a Lei Municipal nº 1.530/13, artigo 55, inciso II, alínea “g” combinado com o artigo 2º e inciso XIX, DECRETA:

Art. 1º Fica concedida, gratificação por encargos especiais, ao servidor abaixo relacionado, conforme segue:

Fabiana Cordeiro de Freitas

30% (trinta por cento) sobre o vencimento base.

Art. 2º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, e seus efeitos a partir de 1º de junho de 2022, revogando-se todas as disposições em contrário.

CUMRA-SE, PUBLIQUE-SE E REGISTRE-SE.

Gabinete do Prefeito de Guaratuba, em 31 de maio de 2022.

ROBERTO JUSTUS

Prefeito

DECRETO Nº 24.198

Data: 1º de junho de 2022

Súmula: Regulamenta o artigo 64 da Lei Municipal de nº. 1.719/2017 O Prefeito do Município de Guaratuba, Estado do Paraná, no uso de suas atribuições legais, em conformidade com a Lei Orgânica do Município, artigos 76, inciso V e 78, parágrafo único, I e Lei Municipal de nº. 1.719/2017, RESOLVE: