

LEI COMPLEMENTAR Nº 115, de 16 de dezembro de 2019.

Institui o Plano de Mobilidade, define princípios, políticas, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento municipal e estabelece outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE GUARAPUAVA Faço saber que a Câmara Municipal de Guarapuava aprovou e eu sanciono a seguinte Lei complementar:

TÍTULO I
DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS

Art. 1º Esta lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Guarapuava e tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no seu território e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio da:

- I - diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e regional visando à redução da necessidade de deslocamento;
- II - integração regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento estratégico e tático da política de mobilidade urbana, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

§1º O Plano de Mobilidade Urbana Municipal é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Plurianual, o Código de Obras, o Código de Posturas e o Orçamento Anual incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas e devendo observar as diretrizes contidas no Plano Diretor Municipal.

§2º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá observar os seguintes instrumentos:

- I - planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de mobilidade urbana;
- II - plano diretor municipal;
- III - plano municipal de habitação de interesse social.

Art. 3º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana abrange a totalidade do território do Município de Guarapuava, definindo:

- I - a política de mobilidade urbana do Município;

II - respeitando a hierarquização do sistema viário nos termos estabelecidos no Plano Diretor do Município;

III - as políticas públicas de transporte e circulação do Município;

IV - os Planos, Obras e Ações Estratégicas do governo municipal;

V - a adequação do Plano Diretor do Município;

VI - a gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Urbana;

VII - o fomento da mobilidade sustentável no território municipal.

Art. 4º Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana parte da realidade do Município e tem como prazos curtos, de cumprimento imediato, médios, a serem cumpridos até o ano de 2024, e longos, a serem cumpridos até o ano de 2029.

Art. 5º Este Plano Municipal de Mobilidade Urbana rege-se pelos seguintes princípios:

I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - direito à cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado; à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento; ao acesso aos serviços públicos, aos equipamentos urbanos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

III - respeito às funções sociais da cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV - participação da população nos processos de decisão e planejamento, através de uma gestão democrática;

V - a integração das ações públicas e privadas através de programas e projetos de atuação com o objetivo de preservação dos recursos naturais, através do incentivo aos meios de transporte sustentáveis;

VI - acessibilidade universal;

VII - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VIII - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

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

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

XI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

XIV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

I - a consolidação do município como centro regional, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda, centro turístico e de lazer;

II - a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana;

III - a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo;

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

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

VI - o planejamento do desenvolvimento da cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

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

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

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

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

e) a centralização dos serviços, comércios e estruturas e incentivos governamentais na área central do município;

VII - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do município e do território sob sua área de influência;

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

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

XI - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

XII - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

XIII - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

XIV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

XV - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

TÍTULO II

DO SISTEMA DE MOBILIDADE REGIONAL

Art. 7º Respeitando o princípio da autonomia municipal, o Plano de Mobilidade Urbana Municipal assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Imediata de Articulação Urbana de Guarapuava, no que tange às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário regional.

Art. 8º Constituem-se funções públicas objeto de gestão comum:

I - transporte público e sistema viário regional;

II - turismo;

III - planejamento do uso de ocupação do solo, observados os princípios da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade;

IV - informações regionais e cartografia.

Art. 9º Constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Imediata de Articulação Urbana de Guarapuava os eixos que constituem o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - a Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do município e entre este e os demais municípios;

II - a Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo que interliga as diversas regiões da cidade e os distritos, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III - a Rede Estrutural dos Eixos de Adensamento e Centros de Célula, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroportos e por novas centralidades a serem criadas;

IV - os equipamentos sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V - os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do município e da região.

Art. 10. A implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, bem como obedecer às disposições estabelecidas nesta lei e na legislação complementar de zoneamento, uso e ocupação do solo.

Art. 11. Será estimulada a geração de novas centralidades e dinamizadas as já existentes pela implantação contígua, de agências e repartições das prefeituras, escolas públicas, pontos de embarque, praças e passeios públicos, equipamentos de serviços públicos, de mobiliário urbano, como elementos catalisadores do comércio e serviços privados.

TÍTULO III

DO SISTEMA DE MOBILIDADE MUNICIPAL

Art. 12. A Estratégia de Mobilidade tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte, proporcionando os deslocamentos no município e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação, do incremento e da melhoria da malha viária, de circulação de pedestres, dos sistemas transporte coletivo, individual e de cargas, a implantação de programas de educação no trânsito, com o objetivo de diminuir acidentes, diminuir os níveis de poluição sonora e atmosférica. Compreende a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte, integradas com ciclovias e estacionamentos em logradouros públicos.

SEÇÃO I

DA HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 13. O sistema viário é o conjunto de vias urbanas e rurais do município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, formado basicamente por:

I - Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem intersecções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestre em nível;

II - Via arterial: aquela caracterizada por intersecções em nível, formando a principal estrutura viária da cidade, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as suas regiões e está subdividida em:

a) via arterial I ou principal: aquela caracterizada por intersecções em nível, geralmente controlada por semáforo ou rotatória, sem restrição de acessibilidade aos lotes lindeiros e acesso preferencial a via de trânsito rápido, vias arteriais secundárias e/ou demais vias;

b) via arterial II ou secundária: aquela caracterizada por intersecções em nível, geralmente controlada por semáforo ou rotatórias, com acessibilidade aos lotes lindeiros e preferencialmente às vias arteriais principais e demais vias, interligando diferentes regiões da cidade;

III - Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade e subdivide-se em:

a) via coletora I ou principal: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que permita acessibilidades às vias coletoras secundárias de diferentes regiões e/ou dentro de uma mesma região da cidade para as vias arteriais principais ou secundárias;

b) via coletora II ou secundária: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias locais, possibilitando o trânsito dentro de uma mesma região da cidade;

IV - Via local: aquela caracterizada por interseções em nível, destinada preferencialmente ao acesso local ou a áreas restritas;

V - Travessa: via com características locais, sendo admitida quando não comprometer a continuidade da malha viária, com comprimento máximo, correspondente, de até três quadras;

VI - Acesso viário: consiste na via pública, não caracterizada como de acesso restrito ou privado, sem saída, com dispositivo de retorno admitido para um comprimento máximo de 120 metros;

VII - Via de pedestre: compreendida por escadarias com rampas, rampas, passarelas elevadas e caminhos destinada à circulação de pedestres, que permitem, eventualmente, a circulação de pequenos veículos prestadores de serviços de utilidade pública, podendo ser exclusiva ou inserida nas outras categorias de vias;

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

IX - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação de ciclos, delimitada por sinalização específica;

X - Via compartilhada: são destinadas à circulação de dois ou mais modais nos mesmo espaço e subdivide-se em:

a) Passeio compartilhado: uso simultâneo da calçada por pedestres e ciclistas, sendo sinalizada e autorizada pelo órgão competente;

b) Via de tráfego compartilhada: uso simultâneo da via por ciclistas e veículos, sendo sinalizada e autorizada pelo órgão competente.

XI - Canaleta: via de acesso aos lotes lindeiros ou específica para deslocamento do transporte coletivo, podendo ser exclusiva ou inserida nas outras categorias de vias.

XII - Rodovia: via rural pavimentada;

XIII - Estrada: via rural não pavimentada.

a) estrada principal - permite o deslocamento entre a malha viária urbana e rodovia até outros municípios, distritos e localidades;

b) estrada secundária - estabelece ligações entre localidades e distritos, permitindo a articulação entre a malha vicinal e as estradas principais;

c) estrada vicinal - caracteriza-se por baixo volume de tráfego e permite a ligação entre localidades próximas e propriedades rurais.

Art. 14. A identificação da classificação das vias urbanas e diretrizes de expansão estão descritas e representadas na Lei do Sistema Viário.

Parágrafo único. As ações estratégicas a serem implementadas na Hierarquização Viária constantes do Plano Diretor em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana visam o deslocamento racional dos pedestres compatibilizando-o com os diferentes modos de transportes públicos e privados.

SEÇÃO II

DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E TRANSPORTES

Art. 15. São diretrizes da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual, não motorizado e o pedestrianismo;

III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da cidade;

IV - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;

V - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência e crianças;

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

VII - vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

VIII - garantir e melhorar a ligação do município de Guarapuava com a Região imediata de articulação urbana, com o estado e com o País;

IX - estudar soluções para a travessia, segura, de pedestres, nas vias expressas;

X - urbanizar adequadamente as vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico do município;

XI - avaliar constantemente a necessidade da ampliação, soluções e melhorias para os meios de transporte não motorizado.

Art. 16. São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoas com deficiência e crianças;

II - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;

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

IV - induzir uma política para qualificar as paradas e os terminais de transporte coletivo no território do município, terminal rodoviário e terminal aeroportuário.

Art. 17. A criação de novas Zonas de Tráfego – ZT's, a sua divisão, o aumento de seus perímetros ou qualquer alteração na delimitação deverá ser definida a partir de estudo técnico e sujeitadas às esferas competentes de análise e orientação técnica.

SEÇÃO III

DA INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS VINCULADOS AO SISTEMA VIÁRIO

Art. 18. São diretrizes da política de Infraestrutura e Serviços de Mobilidade Urbana:

I - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura junto ao sistema viário instalada e por instalar;

II - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços e a garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública;

III - garantir o investimento em infraestrutura;

IV - implantar e manter o Sistema de Informações Integrado de Infraestrutura Urbana;

V - coordenar o cadastramento das redes de água, esgoto, telefone, energia elétrica, cabos e demais redes que utilizam o subsolo, mantendo banco de dados atualizado sobre as mesmas com vistas a qualificar as ações e projetos viários e de mobilidade urbana.

Art. 19. São ações estratégicas da política de infraestrutura e serviços de utilidade pública:

I - implantar, por meio de galerias técnicas, equipamentos de infraestrutura de serviços públicos ou privados nas vias públicas, incluídos seus subsolo e espaço aéreo, priorizando as vias de maior concentração de redes de infraestrutura;

II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada e por instalar, garantindo o compartilhamento e evitando a duplicação de equipamentos;

III - instalar e manter os equipamentos de infraestrutura e os serviços de utilidade pública, garantindo o menor incômodo possível aos moradores e usuários do local, bem como exigindo a reparação das vias, calçadas e logradouros públicos;

TÍTULO IV

DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 20. O Sistema de Mobilidade Urbana leva em conta o conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§1º São considerados os meios de transporte urbanos:

I - motorizados: realizados por intermédio de veículos automotores;

II - não-motorizados: realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal; e não motorizados.

§2º Os serviços de transporte urbanos são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros; e

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo; e

b) individual;

III - quanto à característica do serviço:

a) público; e

b) privado.

§3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias, ciclofaixas, servidões e trilhas;

II - estacionamentos, incluindo os paraciclos e bicicletários;

III - terminais rodoviários;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações;

VII - instrumentos de controle e fiscalização.

SEÇÃO I

DA QUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM URBANA

Art. 21. A Estratégia de Qualificação da Paisagem Urbana tem como objetivo a requalificação dos espaços públicos de circulação do município através de ações que garantam a preservação dos valores culturais, históricos e paisagísticos, promovendo suas potencialidades bem como a plena utilização dos logradouros públicos com conforto e segurança e o bem-estar dos usuários da cidade.

Parágrafo único. Integra o Patrimônio Cultural, para efeitos desta Lei, o conjunto de bens imóveis de valor significativo - edificações isoladas ou não, ambiências, parques urbanos e naturais, praças, sítios e paisagens, assim como manifestações culturais - tradições, práticas e referências, denominados de bens intangíveis, que conferem identidade a estes espaços.

Art. 22. São diretrizes da Política de Qualificação da Paisagem Urbana:

-
- I - garantir o direito do cidadão à fruição da paisagem;
 - II - garantir a qualidade ambiental do espaço público e dos logradouros;
 - III - garantir a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem urbana e de seus elementos constitutivos, públicos e privados, pelo cidadão;
 - IV - assegurar o equilíbrio visual entre os diversos elementos que compõem a paisagem urbana;
 - V - favorecer a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;
 - VI - disciplinar o uso do espaço público pelo setor privado, em caráter excepcional, subordinando-o a projeto urbanístico previamente estabelecido, segundo parâmetros legais expressamente discriminados em lei;
 - VII - disciplinar o ordenamento dos elementos componentes da paisagem urbana, assegurando o equilíbrio visual entre os diversos elementos que o compõem, favorecendo a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano e garantindo ao cidadão a possibilidade de identificação, leitura e apreensão da paisagem e de seus elementos constitutivos, públicos e privados.

Art. 23. São ações estratégicas da Política de Paisagem Urbana:

- I - criar novos padrões, mais restritivos, de comunicação institucional, informativa ou indicativa;
- II - estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à sinalização de trânsito, aos elementos construídos e à vegetação, considerando a capacidade de suporte da região;
- III - estabelecer normas e diretrizes para implantação dos elementos componentes da paisagem urbana nos eixos viários estruturais estabelecidos neste Plano;
- IV - reurbanizar e requalificar avenidas e vias expressas; desenvolver e consolidar um sistema de Corredores de Centralidade com a dinamização de serviços, cultura e infraestrutura;
- V - melhorar a qualidade e eficácia dos elementos de identificação dos logradouros e a orientação para sua acessibilidade por veículos e pedestres;
- VI - implantar mobiliário urbano de qualidade em toda a Cidade;
- VII - estabelecer parâmetros de dimensões, posicionamento, quantidade e interferência mais adequados à arborização urbana, considerando o dimensionamento dos passeios, o caráter da via, a compatibilização com as redes de infraestrutura.

SEÇÃO II

DA INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTES URBANOS

Art. 24. São diretrizes para o aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana no município:

- I - consolidação do sistema viário estrutural, definindo as vias principais para o tráfego cotidiano, incluindo a requalificação da via alternativa;

- II - implementação das propostas para o sistema de espaço para pedestres;
- III - implementação das propostas do sistema cicloviário;
- IV - criação de uma rede de calçadas conectando os principais polos geradores de deslocamentos do município e os centros de célula;
- V - incentivo a integração intermodal, especialmente entre pedestre, ciclista e o transporte público coletivo.

SEÇÃO III

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 25. São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego:

- I - restrição de acesso de veículos de grande porte nas áreas centrais, e em áreas objeto de estudo futuro;
- II - criação de uma política de controle para carga e descarga, definindo horários e locais específicos para as referidas atividades.

Parágrafo único. Observadas as diretrizes estabelecidas nesta Lei o município poderá delimitar via Decreto o tráfego e estacionamento de veículos de transporte de cargas em seu território.

SEÇÃO IV

DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 26. O transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela prefeitura municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor.

§1º A ampliação e a requalificação da malha viária municipal deverão considerar alternativas para o transporte público coletivo.

§2º O sistema de transporte público deverá atender às necessidades das áreas residenciais, comerciais, de serviço, industriais, turísticas e de lazer através da utilização da rede viária estruturadora em conformidade com o mapa de hierarquização viária constante na legislação municipal vigente;

§3º Garantir o aumento da abrangência do transporte público coletivo.

Art. 27. São direitos dos usuários do transporte público coletivo no Sistema de Mobilidade Urbana de Guarapuava:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal nº 8.897, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - ser informado, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e integrações;

III - ter ambiente seguro, confortável e acessível para utilização do Sistema de Mobilidade Urbana;

IV - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de Mobilidade Urbana.

Art. 28. Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará:

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

II - ampliação do transporte público coletivo no sistema viário;

III - implantação de faixas preferenciais ao sistema de transporte coletivo onde houver alta concentração de viagens por hora;

IV - modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo;

V - ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo;

VI - diversificação dos modos de transporte público coletivo;

VII - desestímulo ao uso do transporte privado individual motorizado, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

VIII - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte público coletivo e da orientação aos usuários;

IX - uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social;

X - adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;

XI - cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Art. 29. Para a melhoria contínua dos serviços, dos equipamentos e das instalações, o Poder Executivo deverá:

I - implantar sistemas de gestão da qualidade e certificação dos prestadores de serviços, por meio da utilização de indicadores de desempenho;

II - promover continuamente a inovação dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes;

III - promover o monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação à qualidade dos serviços;

IV - promover a disseminação de informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando a escolha otimizada dos meios de deslocamento.

SEÇÃO V

DO TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Art. 30. Caracteriza-se como transporte público individual o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeito a delimitação de itinerário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do Poder Público Municipal, devendo satisfazer as exigências previstas na Lei Federal nº 9.503/97(Código de Trânsito Brasileiro) ou legislação correlata.

SEÇÃO VI DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 31. Caracteriza-se como transporte não motorizado aquele que utiliza propulsão humana para realizar determinado deslocamento, como a utilização de bicicletas e a circulação a pé.

Art. 32. O transporte por bicicletas será incentivado pelo Poder Público Municipal por meio da implantação do sistema cicloviário proposto que contempla rotas estruturantes para esta modalidade.

Art. 33. Ao longo da malha cicloviária, deverão ser dispostos paraciclos ou bicicletários em pontos próximos ao comércio, aos equipamentos públicos, notadamente aos equipamentos de transporte público, às escolas, aos postos de saúde, às praças e aos parques.

Parágrafo único. Em parques urbanos, equipamentos de interesse turístico e demais espaços públicos o Poder Público poderá explorar ou conceder a exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art. 34. O sistema cicloviário deverá garantir:

- I - a bicicleta como meio de transporte;
- II - a segurança dos ciclistas;
- III - a integração da bicicleta com os demais sistemas de transporte;
- IV - a aplicação da legislação municipal existente;
- V - a eliminação de barreiras urbanísticas à locomoção dos ciclistas;
- VI - a implantação de uma rede de infraestrutura cicloviária eficiente;
- VII - a promoção da microacessibilidade;
- VIII - o estímulo do uso da bicicleta para realização das atividades cotidianas;
- IX - a articulação com a política ambiental;
- X - o controle social sobre as ações.

Art. 35. Para fins desta Lei, pedestre é todo aquele que utiliza vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 36. É obrigação dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e o acesso à cidade.

Art. 37. O sistema de espaço para pedestres deverá garantir:

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

II - a infraestrutura pedonal em rede, sendo contínua e conectada aos serviços, comércios e as áreas de lazer e com equipamentos e mobiliários urbanos adequados;

III - a implantação de travessias que garantam a segurança e a otimização do deslocamento a pé;

IV - iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;

V - a implantação de sinalização para pedestres, incluindo mapas do entorno, totens informativos, pontos de referência (distância a pé), entre outros;

VI - a implantação de sinalização adequada para pedestres com deficiência, conforme legislação vigente;

VII - a definição de calçadões de circulação exclusiva para pedestres em áreas comerciais e de serviços ou em áreas com grande fluxo de pedestres, quando possível;

VIII - a definição de políticas públicas para melhoria das calçadas considerando as características de cada área do município, priorizando o fluxo de pedestres ou regiões que ofereçam mais riscos aos mesmos;

IX - a implantação de programas de educação no trânsito, de modo a priorizar e respeitar o pedestre, com destaque para áreas que são de maior vulnerabilidade (área escolar, próximos aos hospitais, entre outros);

X - a comunicação entre a população e o poder público a partir da utilização de ferramentas fáceis e eficientes como aplicativos e/ou sites

Parágrafo único. É assegurada à pessoa com deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida à acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que restrinjam ou impeçam a circulação com autonomia e espontaneidade.

SEÇÃO VII

DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 38. Garagens e estacionamentos são as edificações e áreas cobertas ou descobertas destinadas à guarda de veículos.

Parágrafo único. Garagens e estacionamentos comerciais são construções destinadas predominantemente à prestação de serviços de guarda de veículos, sem prejuízo dos serviços afins.

Art. 39. É obrigatória a previsão de local interno no terreno destinado à guarda de veículos, nas proporções estabelecidas pela lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 40. É obrigatória a observância da legislação municipal, que regulamenta os Estacionamentos Rotativos.

CAPÍTULO I

DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES DE TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA

Art. 41. O Executivo Municipal manterá atualizado, permanentemente, o sistema municipal de informações de trânsito e mobilidade urbana, progressivamente georreferenciadas em meio digital.

§1º Deve ser assegurada ampla e periódica divulgação dos dados do sistema municipal de informações de trânsito e mobilidade urbana.

§2º O sistema a que se refere este artigo deve atender aos princípios da simplificação, economicidade, eficácia, clareza, precisão e segurança, evitando-se a duplicação de meios e instrumentos para fins idênticos.

§3º O sistema municipal de informações de trânsito e mobilidade urbana deverá oferecer indicadores de qualidade dos serviços públicos, da infraestrutura instalada e dos demais temas pertinentes a serem periodicamente aferidos, publicados pelo município e divulgados por outros meios a toda a população, em especial aos Conselhos Setoriais, as entidades representativas de participação popular e as instâncias de participação e representação regional.

Art. 42. Os agentes públicos e privados, em especial os concessionários de serviços públicos que desenvolvem atividades no município deverão fornecer ao Executivo Municipal, no prazo que este fixar, todos os dados e informações que forem considerados necessários ao sistema municipal de informações de tráfego e mobilidade urbana.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se também às pessoas jurídicas ou autorizadas de serviços públicos federais ou estaduais, mesmo quando submetidas ao regime de direito privado.

Art. 43. A Secretaria de Trânsito ou secretaria que venha a substituí-la poderá requisitar aos responsáveis legais de estabelecimentos localizados em seu território o fornecimento de informações necessárias ao constante monitoramento e planejamento da política e sistema municipal de informações de trânsito e mobilidade urbana.

Art. 44. Estão obrigados a prestar as informações mencionadas no art. 42 desta Lei os seguintes estabelecimentos:

I - considerados de impacto assim compreendidos como aqueles, públicos ou privados, que podem causar impacto no ambiente natural ou construído, sobrecarga na capacidade de

atendimento da infraestrutura básica, na mobilidade urbana ou ter repercussão ambiental significativa;

II - de ensino de qualquer natureza em funcionamento no município que deverão solicitar durante o processo de matrícula dos alunos, que lhes sejam fornecidas as informações de que trata esta Lei, por meio do preenchimento dos formulários eletrônicos ou físicos específicos, respeitado o direito de recusa;

III - de qualquer natureza com mais de 200 (duzentos) funcionários do quadro próprio ou terceirizados;

IV - conjuntos de lojas e/ou salas comerciais que totalizem mais de 2.500m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída;

V - empreendimentos que em conjunto ou separadamente sejam considerados Polo Gerador de Viagens.

§1º Para efeitos dessa lei fica definido como Polo Gerador de Viagens - PGV o estabelecimento, empreendimento ou atividade que tenham potencial para:

I - interferir na circulação e movimentação de pessoas, mercadorias, no trânsito e na operação do transporte público prejudicando a acessibilidade ou as condições de segurança de pedestres e veículos;

II - atrair ou produzir grande número de viagens, causando reflexos negativos no sistema de mobilidade e em seu entorno;

III - interferir no tráfego das vias públicas que dão acesso ao empreendimento.

§2º A solicitação de informações feita pelo município de Guarapuava, será acompanhada de formulários e/ou questionários por meio eletrônico e/ou físico, indicando detalhadamente quais informações deverão ser fornecidas e/ou solicitadas e a forma de preenchimento, garantindo-se às pessoas pesquisadas, o direito de recusa.

§3º As informações solicitadas pelo município de Guarapuava deverão ser prestadas pelo responsável legal do estabelecimento, atividade ou empreendimento no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

§4º O município de Guarapuava, por ato do Chefe do Executivo, definirá por Decreto, por categorias, porte, uso, localização ou natureza as atividades, os estabelecimentos e empreendimentos dentre os previstos neste artigo que deverão prestar as informações anualmente ou outro período a ser determinado, indicando detalhadamente quais serão as informações a serem prestadas, a forma de preenchimento e de resposta dos formulários, bem como o prazo para resposta.

Art. 45. Enquanto não prestadas as informações solicitadas pelo Poder Público, não poderá ser deferida a renovação do alvará de localização e funcionamento a atividade, estabelecimento ou empreendimento, salvo nos casos devidamente justificados.

§1º Estarão sujeitos ao disposto no caput deste artigo as atividades, estabelecimentos e os empreendimentos que prestarem informações falsas.

§2º A Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, informará à Secretaria de Habitação e Urbanismo de Guarapuava, ou à secretaria que venha a substituí-la, do descumprimento do disposto nesta Lei para fins de aplicação da penalidade prevista neste artigo.

§3º As justificativas referidas no caput deste artigo deverão ser validadas e aprovadas pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes.

Art. 46. As informações prestadas terão caráter sigiloso, serão usadas exclusivamente para fins de planejamento, e não poderão ser objeto de certidão, nem, em hipótese alguma, servirão de prova em processo administrativo, fiscal ou judicial, excetuado, apenas, no que resultar de infração a dispositivos desta lei.

Art. 47. É assegurado, a qualquer interessado, o direito à ampla informação sobre os conteúdos de documentos, informações, estudos, planos, programas, projetos, processos e atos administrativos e contratos, ressalvadas as situações em que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

CAPÍTULO II

DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

SEÇÃO I

DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA (CMTMU)

Art. 48. O Conselho Municipal de Transportes e Sinalização, criado pela Lei Municipal nº 59 de 18 de agosto de 1969 passará a ser denominado de Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana (CMTMU) e passará a ter como atribuições a análise e formulação e compatibilização das políticas, planos, programas e projetos de mobilidade urbana municipal através de um processo contínuo, dinâmico e flexível, que tem como objetivos:

- I - criar canais de participação da sociedade na gestão municipal;
- II - instituir um processo permanente e sistematizado de atualização do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

Art. 49. São atribuições do Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana (CMTMU):

- I - auxílio na elaboração e coordenação da execução integrada de planos, programas e projetos;
- II - deliberação sobre os casos omissos na legislação urbanística relativa a mobilidade municipal;
- III - auxílio no estabelecimento de fluxos permanentes de informação entre as suas unidades componentes, a fim de facilitar o processo de decisão;
- IV - auxílio no monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana Municipal;

V - auxílio na avaliação e na proposição de ajustes do Plano de Mobilidade Urbana Municipal;

VI - auxílio na definição das ações do Plano de Mobilidade Urbana Municipal à curto, médio e longo prazo.

Art. 50. A composição do Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana (CMTMU), assegurada a participação popular, será regulamentada por ato do Poder Executivo.

Art. 51. O Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana (CMTMU) terá o apoio da Secretaria de Habitação e Urbanismo de Guarapuava.

Art. 52. O Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana (CMTMU) deverá realizar reunião para se adequar aos termos desta Lei Complementar, no prazo de 90 (noventa) dias, a partir da sua aprovação.

SEÇÃO II

DO ÓRGÃO TÉCNICO DO SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Art. 53. Fica criado dentro da estrutura administrativa o Órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a Coordenação da Secretaria de Habitação e Urbanismo de Guarapuava com o apoio das demais Secretarias Municipais.

Art. 54. Caberá ao Chefe do Executivo Municipal, nomear os membros do órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade que regulamentará suas atribuições e a normatização dos Procedimentos Administrativos referentes aos processos de sua competência no prazo máximo (6) seis meses a partir da data de vigência da presente lei.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 55. As alterações e as aprovações de projetos que possam vir a causar transtornos e prejuízos na presente lei deverão ser precedidas de parecer do Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana (CMTMU) e de Audiência Pública.

Art. 56. A presente Lei deverá ser revista total ou parcialmente, a cada 10 (dez) anos, no máximo, decorridos da data de promulgação da primeira avaliação.

Art. 57. As diretrizes orçamentárias são instrumentos complementares ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Municipal.



Art. 58. Todas as intervenções urbanísticas omissas na presente lei serão objeto de análise e parecer pelos órgãos municipais competentes.

Art. 59. A presente Lei Complementar entrará em vigor após a data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário em especial os artigos. 2º e 3º da Lei Municipal nº 59/1969.

Guarapuava, 16 de dezembro de 2019.

Cesar Augusto Carollo Silvestri Filho
Prefeito Municipal