

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°, calçadão, 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 Abage; 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):

- a) Faixa livre de circulação (passeio) mínima de 3,00 m (três metros);
- b) Ciclovía bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada da faixa de tráfego por duas linhas de tachões totalizando 50 cm (cinquenta centímetros);
- c) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- d) Área vegetada de 5,00 m (cinco metros) a 7,00 m (sete metros);
- e) 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:

- 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 1,80 m (um metro e oitenta centímetros);
- c) Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);
- d) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- e) Faixa de serviço mínima de 80 cm (oitenta centímetros);
- f) Totalizando a caixa da via de no mínimo 16,80 m (dezesesseis metros e oitenta centímetros) a 18,00 m (dezoito metros).

III - Via Comercial (Avenida 29 de Abril):

- a) Faixa de acesso mínima de 50 cm (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre de circulação (passeio) de 5,00 m (cinco metros) no lado respectivo ao calçadão e de no mínimo 1,20 (um metro e vinte centímetros) no lado oposto;
- c) Ciclofaixa bidirecional com 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);
- e) Totalizando a caixa da via de no mínimo 22,00 m (vinte e dois metros).

IV - Via Comercial:

- a) Faixa de acesso mínima de 50 cm (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre de circulação (passeio) variando de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) a 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);
- c) Ciclofaixa bidirecional com 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);
- 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.

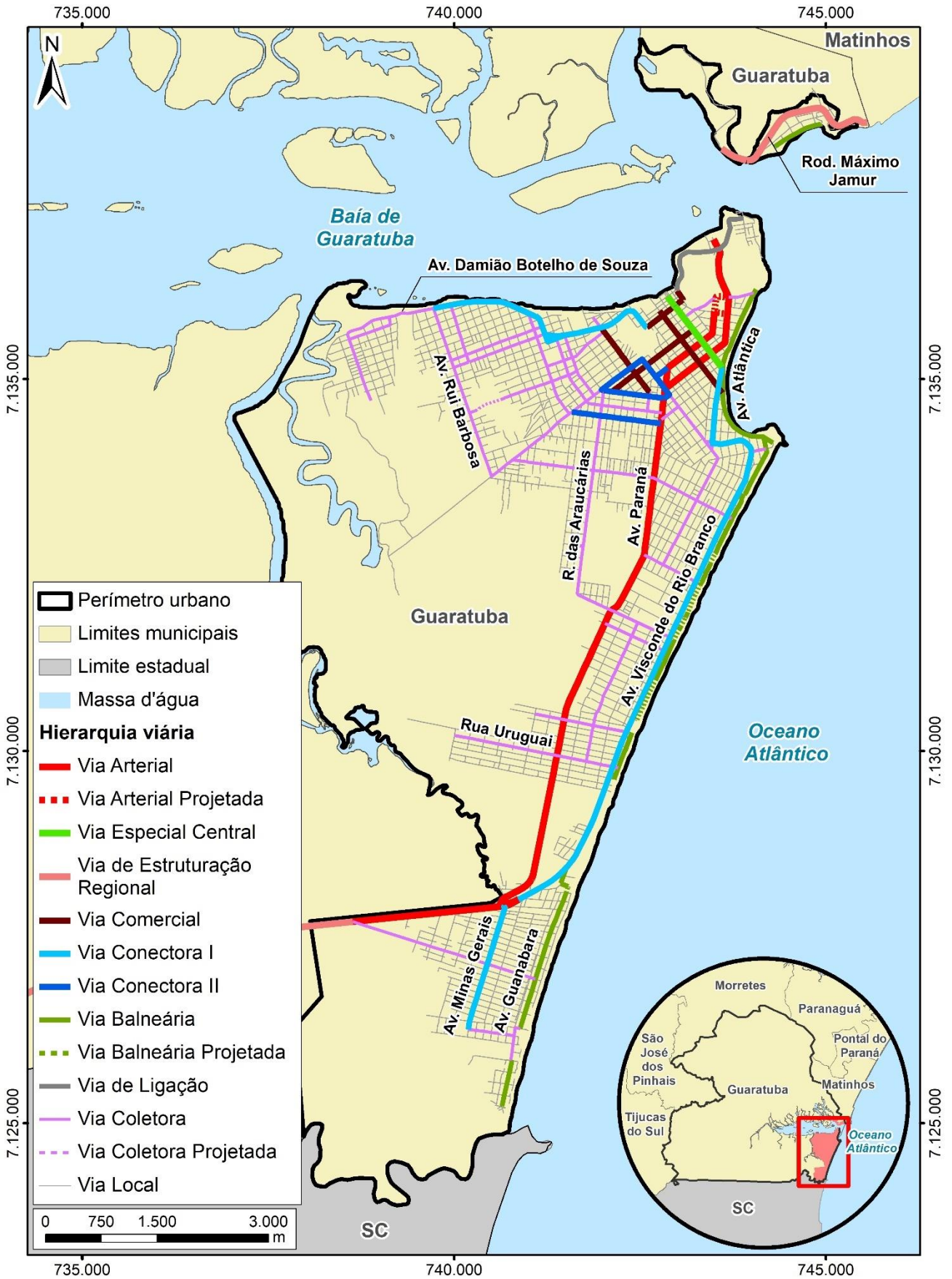
Art. 26. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito de Guaratuba, aos 27 de maio de 2.022.

ROBERTO JUSTUS
Prefeito

PLE nº 1560 de 11/03/22
Of. Nº 53/22 CMG de 24/05/22

Anexo I - Mapa do Sistema Viário de Guaratuba

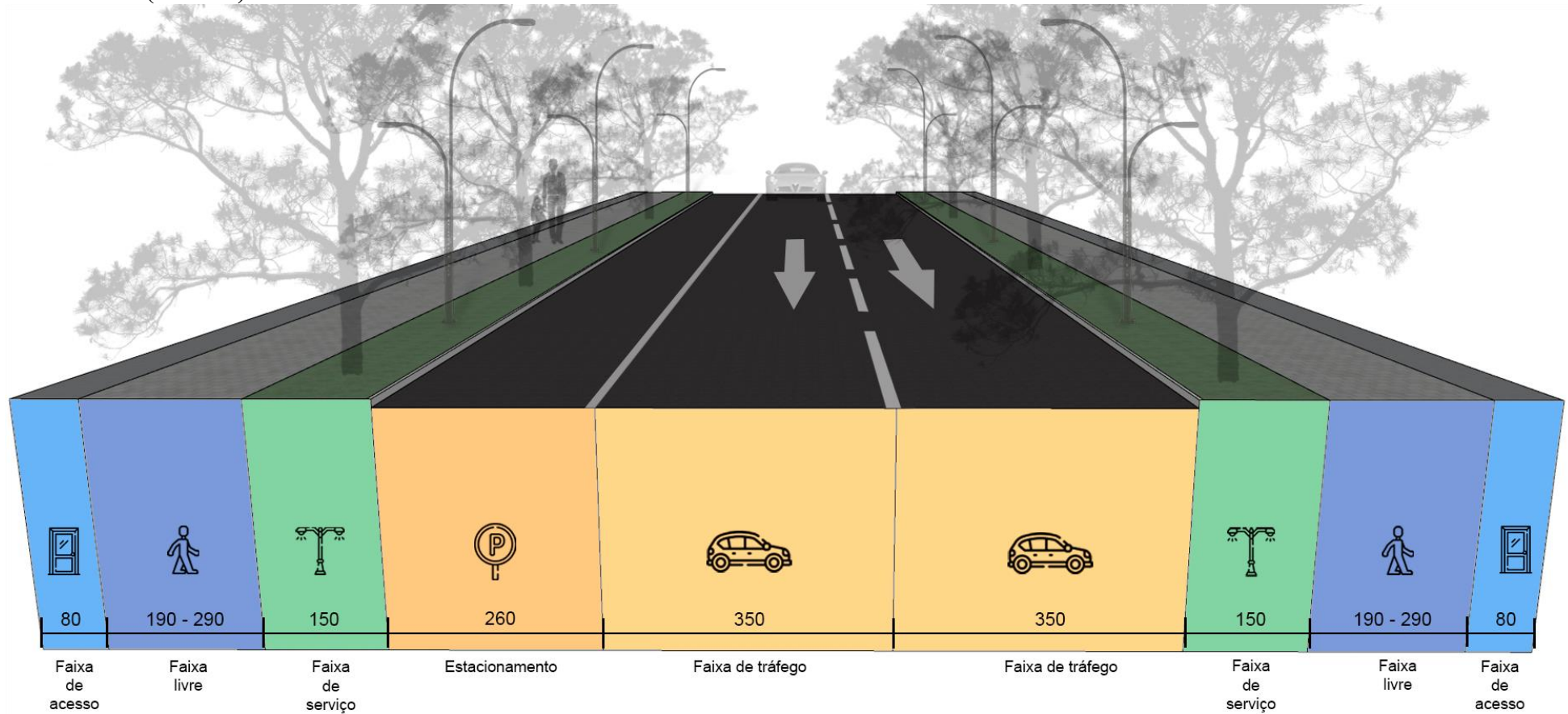


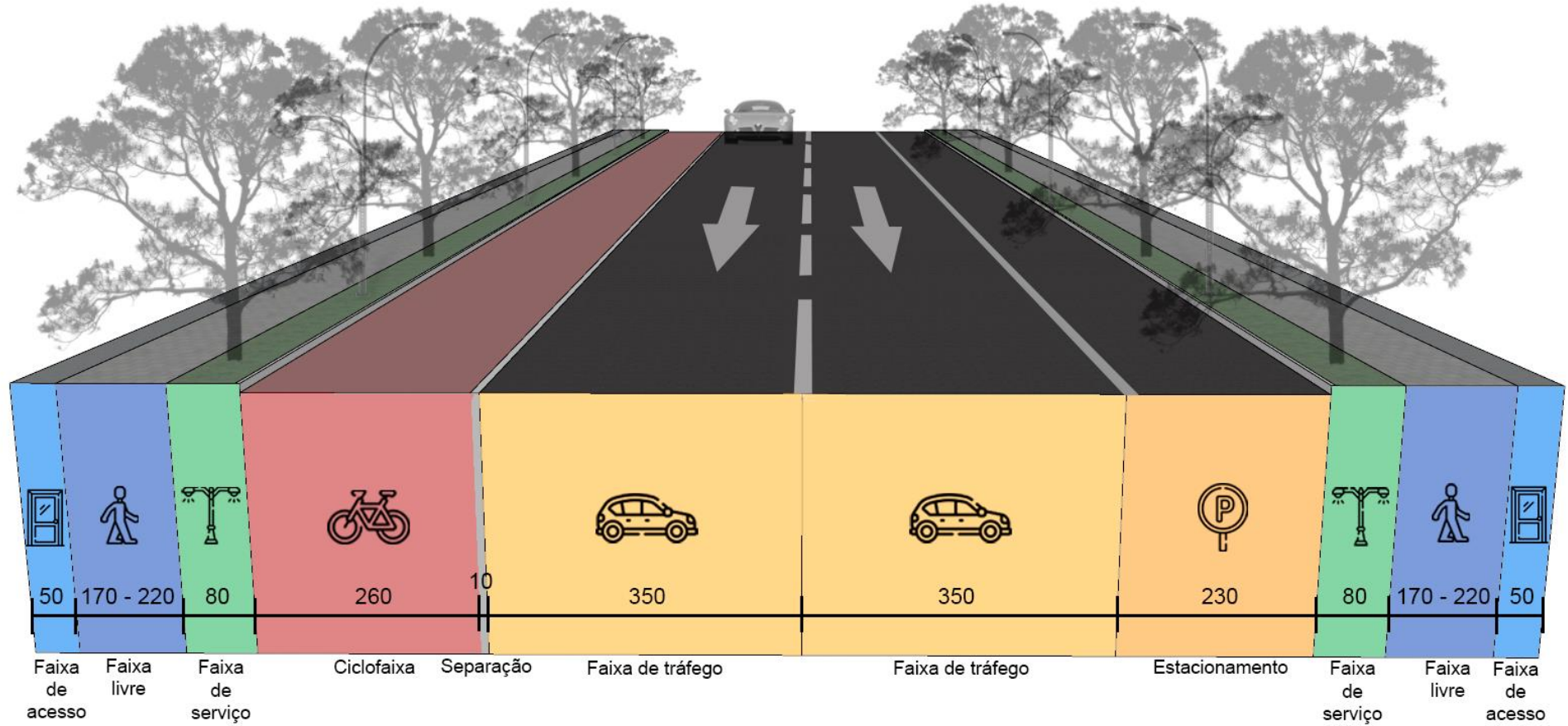
Anexo II – Tabela Características das Vias

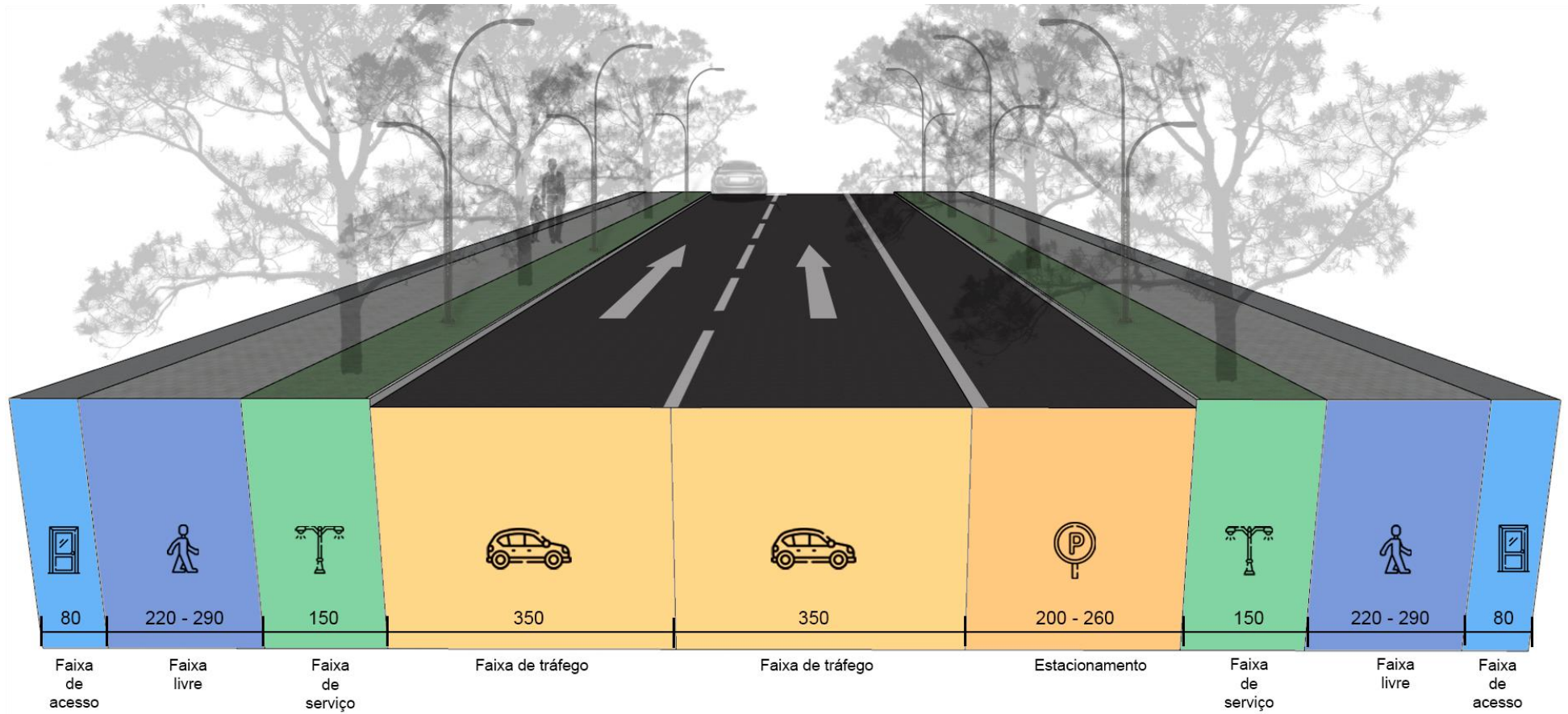
CATEGORIA	FUNÇÃO	PRINCIPAIS VIAS
Vias de Estruturação Regional	São as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de interesse regional e de acesso	Rodovias BR-376 e PR-412, esta fora do perímetro urbano.
Vias Arteriais	São as que estabelecem a ligação entre 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.	Avenida Paraná; vias do binário proposto como continuidade da avenida; Rua Antônio dos Santos Miranda.
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.	Avenida Damião Botelho de Souza; Rua Sete de Setembro; Avenida Curitiba; Avenida Visconde do Rio Branco; Avenida Minas Gerais.
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.	Rua Antônio Alves Correia; Rua Tibagi; Rua Claudino dos Santos
Via Especial Central	A via principal do Centro, a receber um desenho urbano com pistas em sentido único, estacionamentos a 45°, calçadão, ciclovias e paraciclos.	Avenida 29 de Abril.
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.	Avenida Ponta Grossa; Rua José Nicolau Abage; Rua Doutor Joaquim Menelau de Almeida Torres; Rua Vieira dos Santos; Rua Capitão João Pedro.
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.	Avenida Atlântica; Travessa Avelino A. Vieira; Avenida Brejatuba; Avenida Desembargador Antônio Franco Ferreira da Costa; Avenida São Paulo; Avenida Guanabara.
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.	Avenida Engenheiro Ayrton Cornelsen; Avenida General Agostinho Pereira Filho.
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.
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.
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.

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

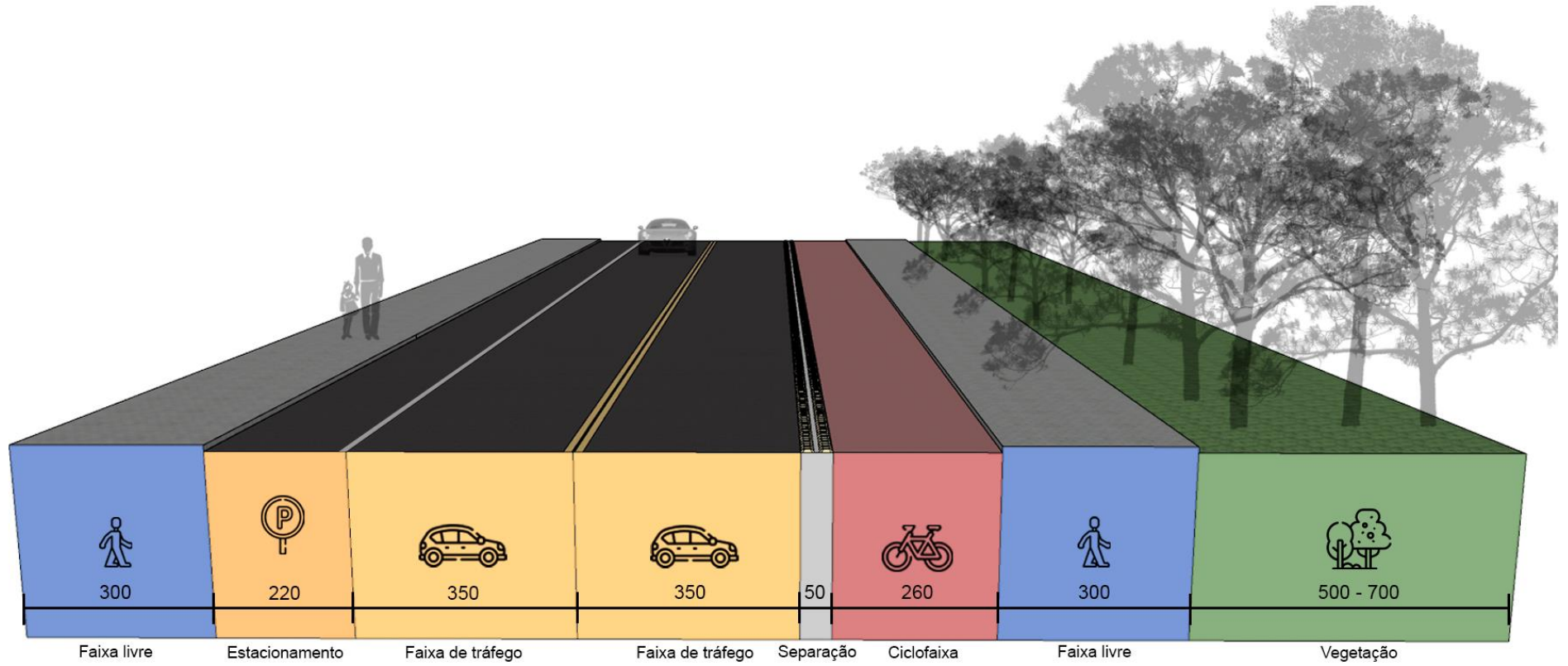
Via Arterial (Binário)



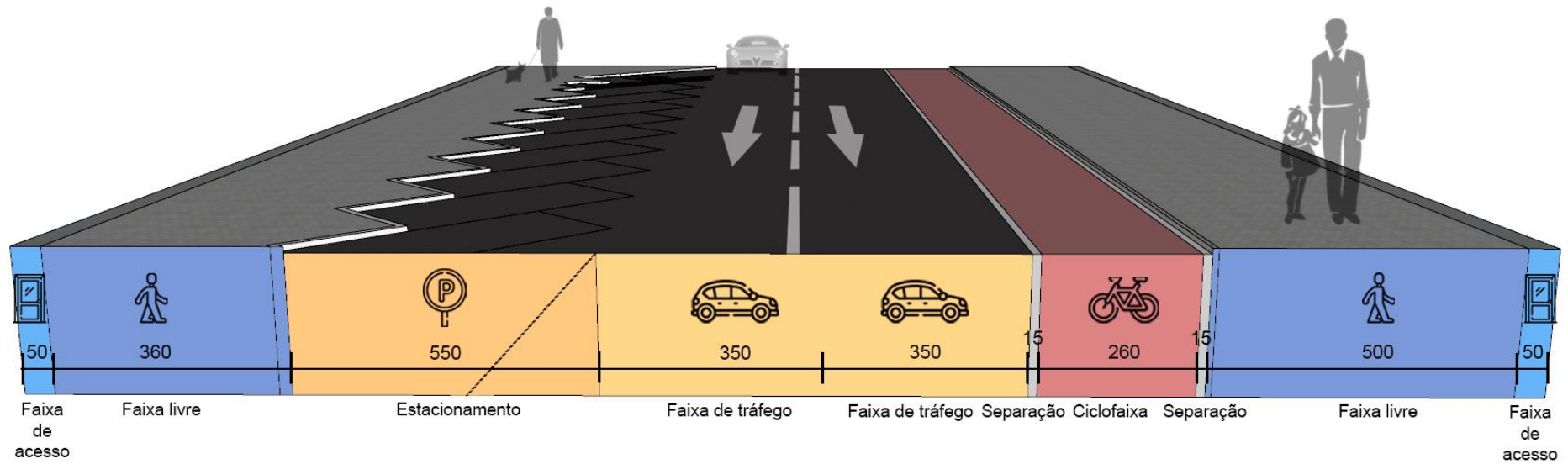




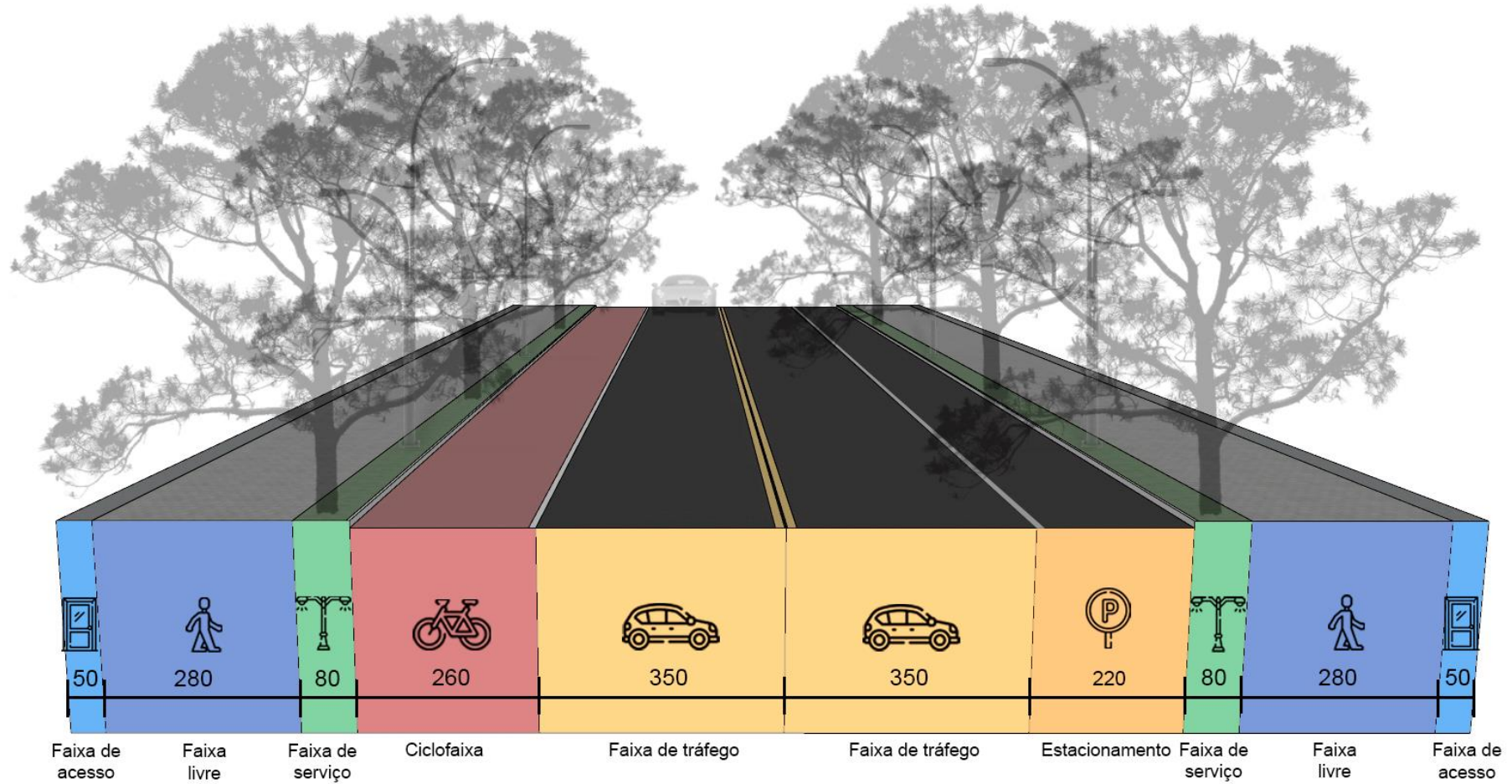
Avenida Paraná

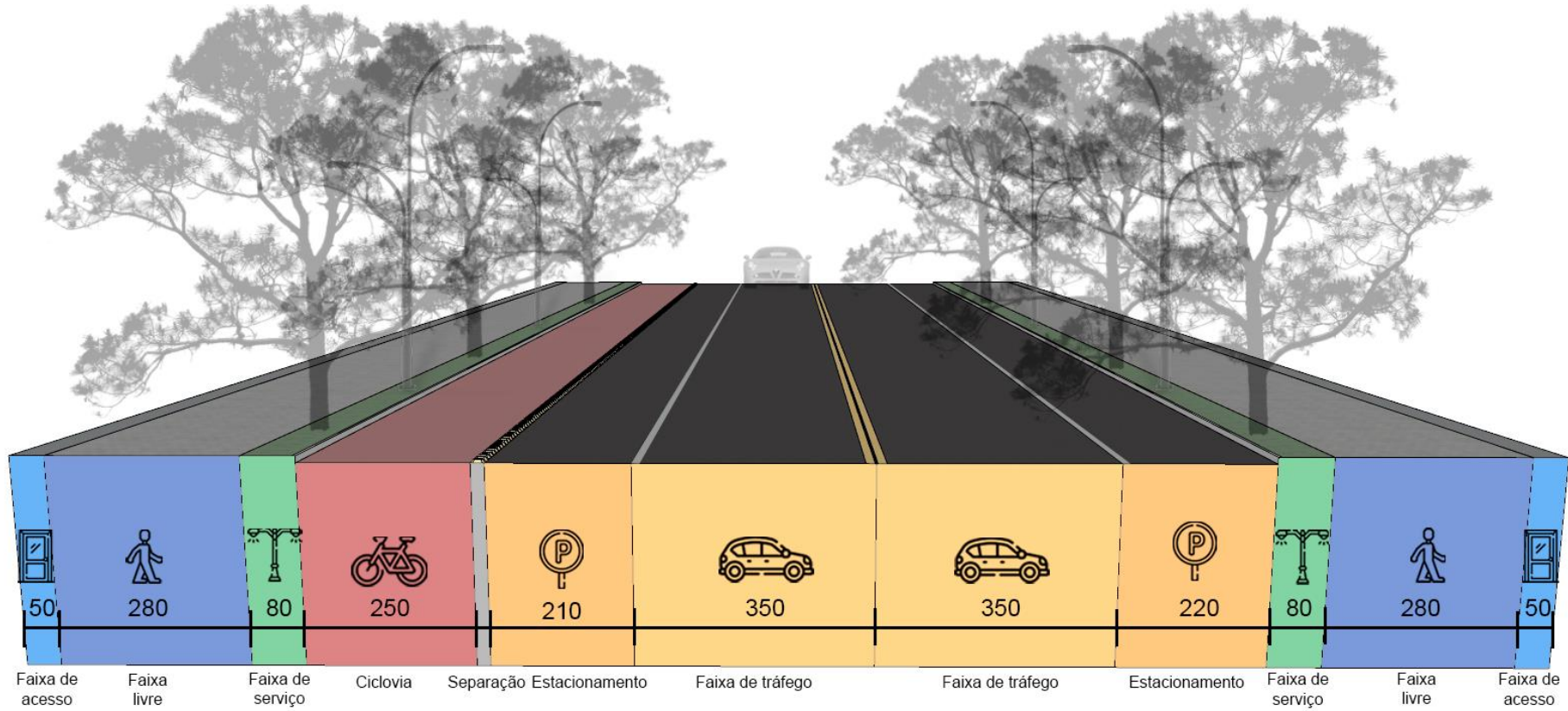


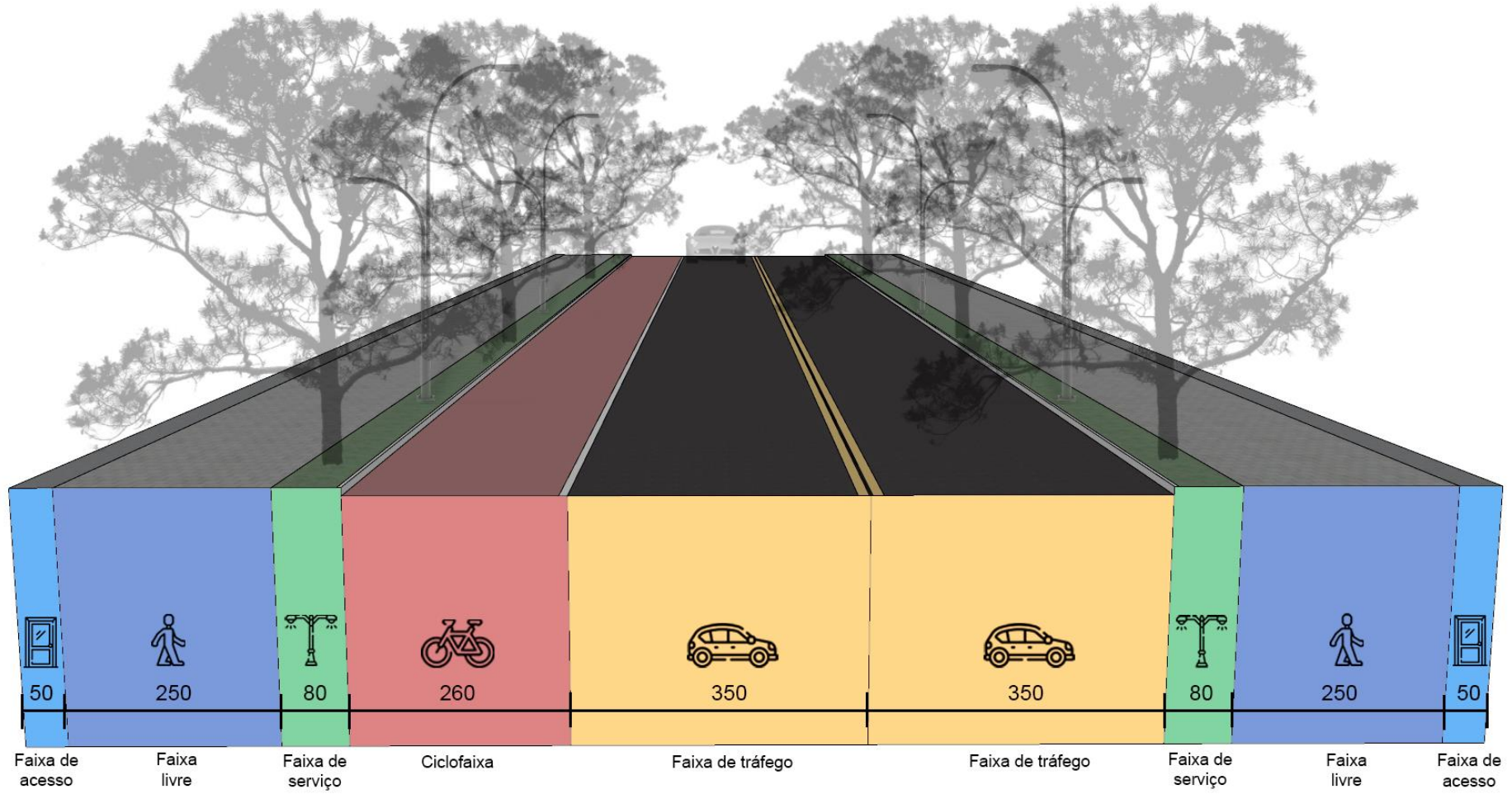
Via Especial Central (Avenida 29 de Abril)



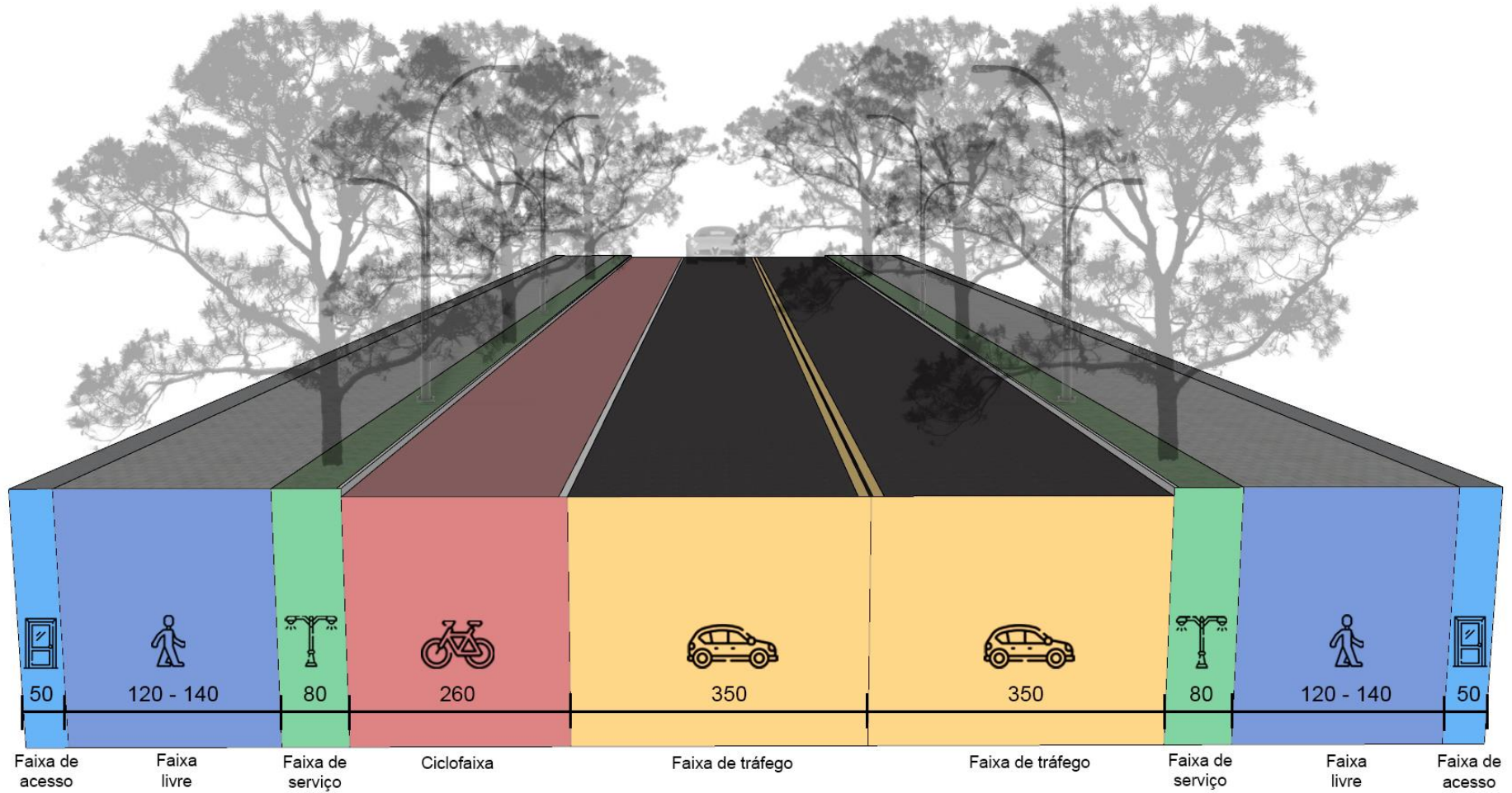
Vias Comerciais



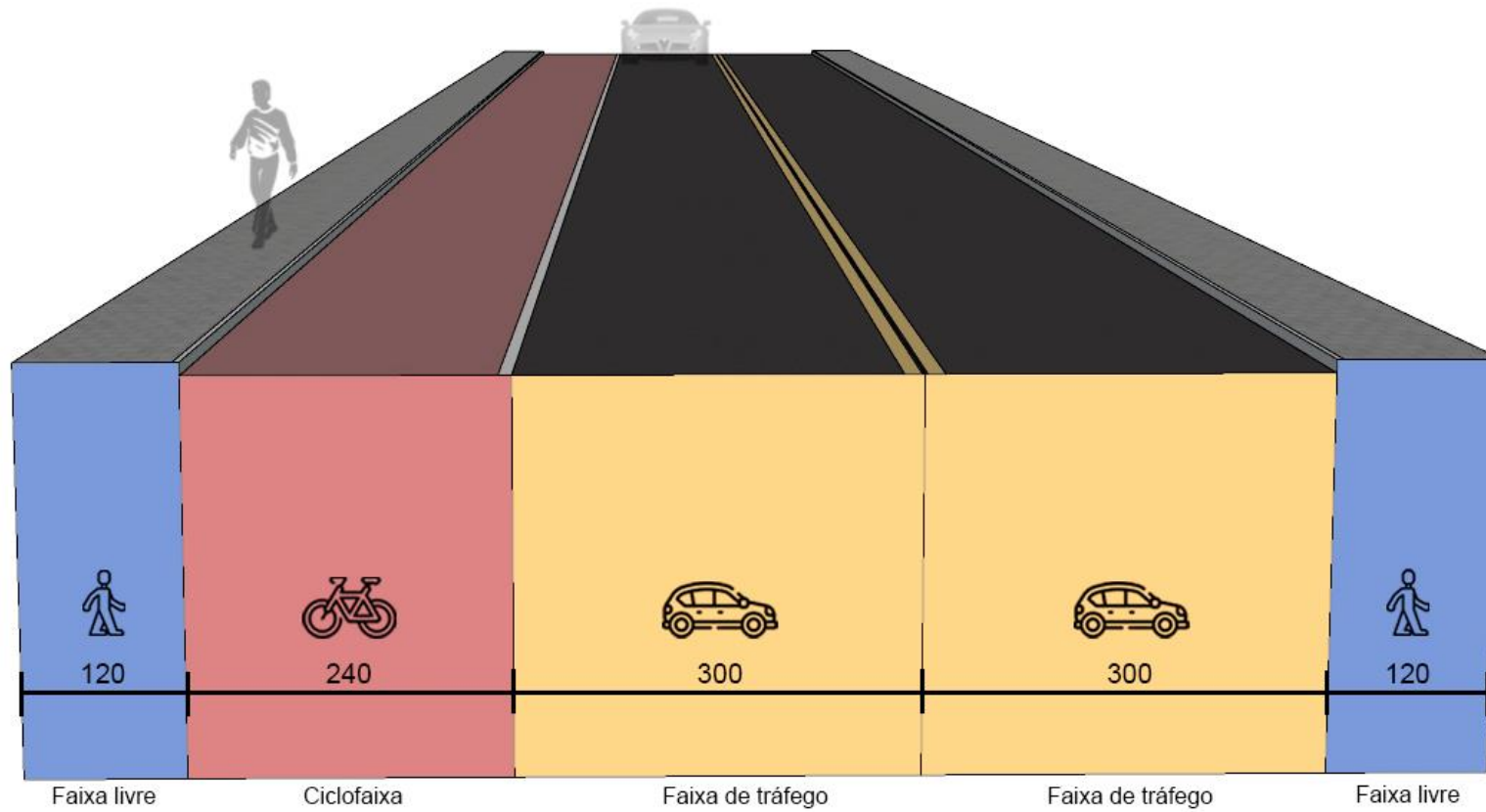




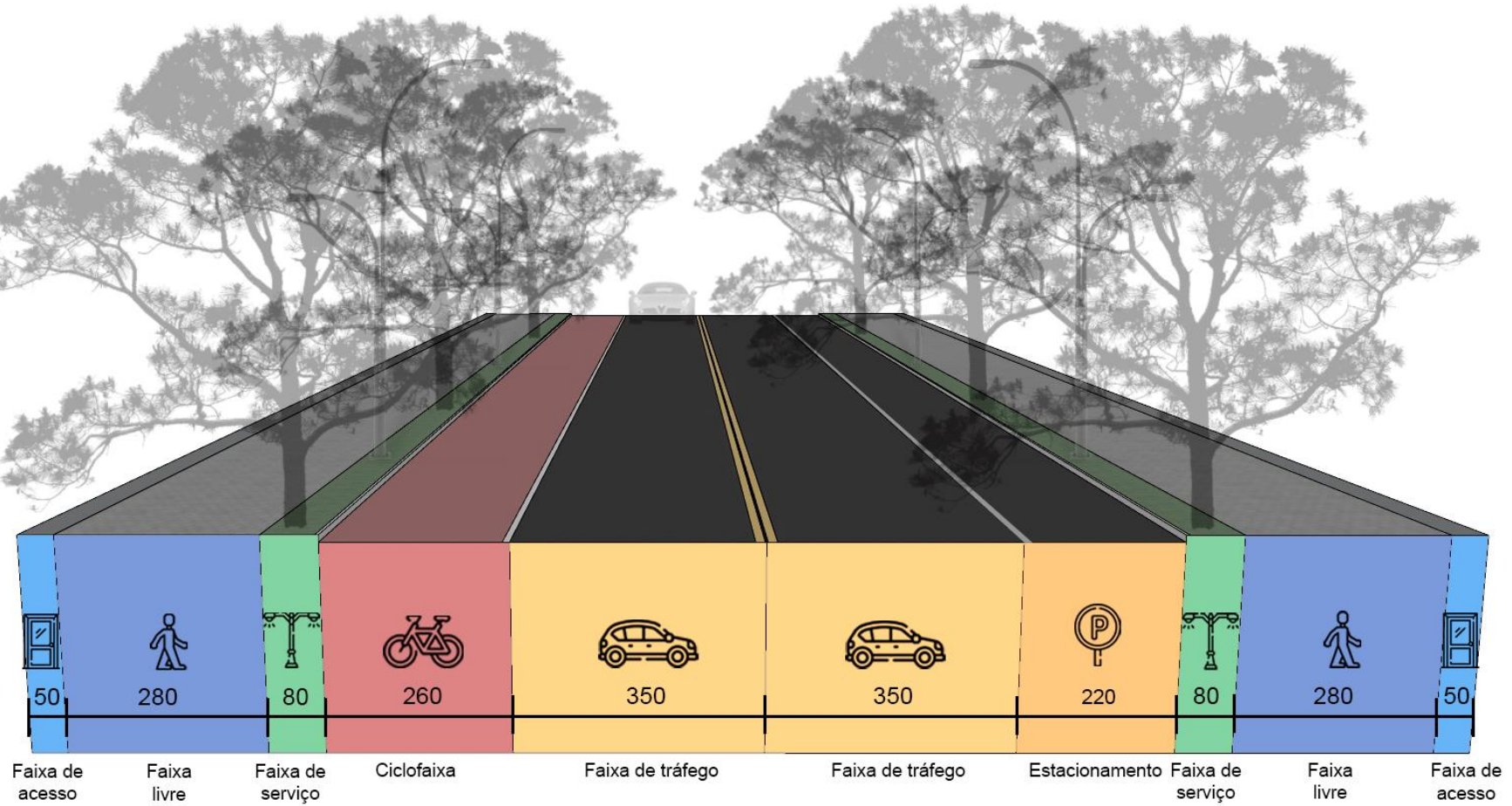
Via Conectora 1



Via Conectora 2



Via Conectora 3





MUNICIPIO DE GUARATUBA

Estado do Paraná