

MINUTA DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO  
Revisão do Plano Diretor de Guaratuba

PRELIMINAR

CURITIBA  
2022

---

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO I</b> .....	3
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....	3
<b>CAPÍTULO II</b> .....	5
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES.....	5
<b>CAPÍTULO III</b> .....	7
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS .....	7
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	9
DAS VIAS .....	9
<b>CAPÍTULO V</b> .....	9
DAS DIMENSÕES DAS VIAS .....	9
<b>CAPÍTULO VI</b> .....	15
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS.....	15
<b>CAPÍTULO VII</b> .....	16
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS .....	16

LEI Nº \_\_\_\_ - DATA: \_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 202\_\_.

Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário do Município de Guaratuba e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Guaratuba, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito, no uso de suas atribuições legais e em conformidade com a Lei Orgânica do Município, em seu Art. 76, inciso V, sanciono a seguinte lei:

## **CAPÍTULO I**

### **Das 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 público, com a mobilidade de pedestres e ciclistas e com as 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:

- I. Anexo I – Mapa do Sistema Viário Urbano do Município de Guaratuba;
- II. Anexo II – Mapa do Sistema Viário Municipal do Município de Guaratuba;
- III. Anexo II – Tabela Características das Vias;
- IV. Anexo III - Figuras Esquemáticas com Alternativas das Vias segundo Hierarquia Viária.

**Art. 6º** Para estabelecimentos do 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; divide-se em três faixas de uso:
- VII. **FAIXA DE SERVIÇO:** espaço para acomodação do mobiliário urbano, canteiros, árvores, postes de iluminação e/ou sinalização;
- VIII. **FAIXA LIVRE (OU PASSEIO):** destina-se à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo;

- 
- IX. FAIXA DE ACESSO: espaço para acomodação do uso das ocupações, como bancos, rampas, escadas, mesas e abertura de portas e janelas;
- X. CALÇADÃO: via pública, em sua totalidade ou em maior parte de sua largura, 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;
- XI. ACOSTAMENTO: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, destinada à parada ou estacionamento emergencial de veículos, no caso de rodovias;
- XII. FAIXA DE TRÁFEGO: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos passeios, canteiros centrais e acostamentos;
- XIII. CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- XIV. CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- XV. 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 vertical e horizontal;
- XVI. 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 urbana do Município de Guaratuba e a hierarquia viária municipal do Município de Guaratuba são apresentadas no Anexo I e no Anexo II, respectivamente, e compreendem as seguintes categorias de vias:

- I. Vias de Estruturação Regional: são as que estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de interesse regional, sendo representadas pelas rodovias. Principais vias: Rodovias BR-376 e PR-412 e PR-808;
- 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; Rua Doutor Xavier da Silva; Rua Guilherme Pequeno; 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 infraestrutura 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 infraestrutura 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 45º, calçadão, ciclovias e paraciclos. Via: Avenida 29 de Abril;
- VI. 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 infraestrutura 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;
- VII. 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;
- VIII. Vias de Ligação: são as vias que conectam o Centro Histórico até o entorno da travessia 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 (Rodovia PR-807); Avenida General Agostinho Pereira Filho;
- IX. 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. Vias principais: diversas vias, transversais e paralelas a arteriais e conectoras;
- X. Vias Locais: são as de mão dupla e de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local. Principais vias: todas as demais vias urbanas não classificadas;
- XI. Vias Rurais Principais: são as estradas rurais de mão dupla que promovem o acesso às localidades e comunidades rurais, conectando-as às rodovias e vias urbanas. Principais vias: Estrada Limeira-Cubatão, Estrada do Morro Grande, Estrada do Cabaraquara e Estrada do Taquaruvu;
- XII. Vias Rurais Secundárias: são as estradas rurais de mão dupla que promovem o acesso às propriedades dentro das comunidades, com trânsito lento e local. Principais vias: 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 urbanização e a expansão da cidade.

## **CAPÍTULO V**

### **Das Dimensões das Vias**

**Art. 17.** Todas as vias abertas à circulação de veículos com o pavimento e passeios definitivos já implantados permanecem com as dimensões existentes, com exceção das vias Arteriais, Conectoras I, Conectoras II e Comerciais, estabelecidas na hierarquia definida por esta lei, de acordo com mapa constante no Anexo I.

**Art. 18.** As vias a serem implantadas ou revitalizadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I. Via de Estruturação Regional:

- a) Dimensões a serem definidas pelo órgão responsável pela gestão da rodovia em questão, geralmente considerando faixas de acostamento, faixas de tráfego, canteiro central;
- b) Levam em conta faixas de domínio não edificáveis, que são estabelecidas pelos referidos órgãos e que devem ser respeitadas pela ocupação dos lotes defronte às rodovias;
- c) Pode contemplar a sinalização específica de uma ciclorrota.

II. Via Arterial (Avenida Paraná):

- a) Faixa livre de circulação (passeio) mínima de 3,00 m (três metros), abrangendo as faixas de acesso e de serviço distribuídas;
- b) Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada da faixa de tráfego por duas linhas de tachões totalizando 0,50 m (cinquenta centímetros);
- c) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- d) Pode contemplar estacionamento em um dos lados, com largura de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);
- e) Área vegetada de 5,00 m (cinco metros) a 7,00 m (sete metros), abrangendo as faixas de acesso e de serviço distribuídas;
- f) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 23,30 m (vinte e três metros e trinta centímetros), podendo chegar a 25,30 m (vinte e cinco metros e trinta centímetros).

III. Via Arterial (demais vias da tipologia):

- a) Faixa de acesso, variando de 0,50 m (cinquenta centímetros) a 0,80 m (oitenta centímetros);
- b) Faixa livre de circulação (passeio), variando de 1,70 m (um metro e setenta centímetros) a 2,90 m (dois metros e 90 centímetros);

- 
- c) Faixa de serviço, variando de 0,80 m (oitenta centímetros) a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
  - d) Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);
  - e) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
  - f) Pode contemplar estacionamento em um dos lados, com largura variando de 2,00 m (dois metros) a 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);
  - g) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 16,80 m (dezesesseis metros e oitenta centímetros), podendo chegar a 20,00 m (dezoito metros).
- IV. Via Conectora I e Via Conectora II:
- a) Faixa de acesso mínima de 0,50 m (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) Faixa de serviço mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);
  - d) Podem 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 0,25 m (vinte e cinco centímetros);
  - e) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), com exceção de trechos estreitos já implantados, não sendo inferior a 3,00 m (três metros);
  - f) Podem contemplar estacionamento em um dos lados, com largura de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);
  - g) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 14,60 m (quatorze metros e sessenta centímetros), podendo chegar a 20,00 m (vinte metros).
- V. Via Especial Central (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 3,60 m (três metros e sessenta centímetros) no lado oposto, considerando a distribuição dos elementos da faixa de serviço;
  - c) Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada por uma linha de tachão de 0,25 m (vinte e cinco centímetros);
-

- d) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- e) Estacionamento a 45° em um dos lados, com largura de 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros)
- f) Totaliza-se a caixa da via com a largura de 25,00 (vinte e cinco metros).

#### VI. Via Comercial:

- a) Faixa de acesso mínima de 0,50 m (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) Faixa de serviço mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);
- d) Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), separada por uma linha de tachão de 0,25 m (vinte e cinco centímetros);
- e) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- f) Pode contemplar estacionamento em um ou ambos os lados de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);
- g) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 17,20 m (dezesete metros e vinte centímetros), podendo chegar a 22,20 m (vinte e dois metros e vinte centímetros).

#### VII. Via Balneária:

- a) Faixa de acesso mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre de circulação (passeio), com 2,00 m (dois metros) em um dos lados;
- c) Faixa de serviço, com 0,80 m (oitenta centímetros);
- h) Ciclofaixa bidirecional com 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);
- d) Faixa de tráfego, variando de 3,20 m (três metros e vinte centímetros) a 3,30 m (três metros e trinta centímetros);
- e) Podem contemplar estacionamento em um dos lados, com largura de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);
- f) Faixa livre de circulação (passeio), variando de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) a 6,80 m (seis metros e oitenta centímetros), no lado da praia;
- g) Área de vegetação e de paisagismo da praia, com largura definida pelo local;

- h) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 15,00 m (quinze metros), podendo chegar a 18,40 m (dezoito metros e quarenta centímetros).

VIII. Via de Ligação (PR-807):

- a) Dimensões a serem definidas pelo órgão responsável pela gestão da rodovia em questão, geralmente considerando faixas de acostamento e faixas de tráfego;
- b) Deve contemplar a sinalização específica de uma ciclorrota.

IX. Via de Ligação (Avenida General Agostinho Pereira Filho):

- a) Faixa de acesso mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros), exceto em trechos estreitos e sem ocupação, onde é dispensada;
- b) Faixa livre de circulação (passeio) variando de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- c) Faixa de serviço mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);
- d) Faixas de tráfego, variando de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), com exceção de trechos estreitos já implantados, não sendo inferior a 3,00 m (três metros);
- e) Podem contemplar estacionamento em um dos lados, com largura de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);
- f) Deve contemplar a sinalização específica de uma ciclorrota;
- g) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 10,00 m (dez metros), podendo chegar a 17,00 m (dezessete metros).

X. Via Local:

- a) Faixa de acesso mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros);
- b) Faixa livre de circulação (passeio) mínima de 1,60 m (um metro e sessenta centímetros), podendo chegar a 4,00 m (quatro metros);
- c) Faixa de serviço mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);
- d) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), ou uma única de 3,60 m (três metros e sessenta centímetros);

- e) Pode contemplar estacionamento em um dos lados de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros), ou em ambos os lados com 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) cada;
- f) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 15,00 m (quinze metros), podendo chegar a 19,00 m (dezenove metros).

XI. Via Rural Principal:

- a) Faixa de calçada variando de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) a 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros), abrangendo o passeio e as faixas de acesso e de serviço distribuídos;
- b) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), podendo chegar a 4,50 m (quatro metros e cinquenta centímetros);
- c) Pode contemplar a sinalização específica de uma ciclorrota.
- d) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 10,00 m (dez metros), podendo chegar a 20,00 m (dezenove metros).

XII. Via Rural Secundária:

- a) Faixa livre de calçada variando de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) a 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), abrangendo o passeio e as faixas de acesso e de serviço distribuídos;
- b) Faixas de tráfego com 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), podendo chegar a 4,50 m (quatro metros e cinquenta centímetros);
- c) Totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 10,00 m (dez metros), podendo chegar a 16,00 m (dezenove metros).

**Art. 19.** No caso de caixa de via maior do que a definida por esta Lei, a hierarquização de elementos a receberem tal alargamento é a seguinte:

- I. Faixa livre de circulação (passeio);
- II. Faixa de serviço;
- III. Ciclofaixa ou outra infraestrutura cicloviária cabível;
- IV. Faixas de estacionamento;
- V. Faixas de tráfego.

**Art. 20.** Todas as vias de circulação a serem projetadas e construídas devem atender aos 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 VI**

### **Da Implantação das Vias**

**Art. 21.** 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 à abertura das vias e à implantação de edificações.

**Art. 22.** O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT.

**Art. 23.** As vias deverão acompanhar ao máximo 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. 24.** Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

---

Parágrafo Único. Entendem-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 VII**

### **Das Disposições Finais**

**Art. 25.** 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. 26.** Qualquer plano de pavimentação urbana deverá obedecer à hierarquia viária urbana da área, estabelecida nesta Lei.

**Art. 27.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

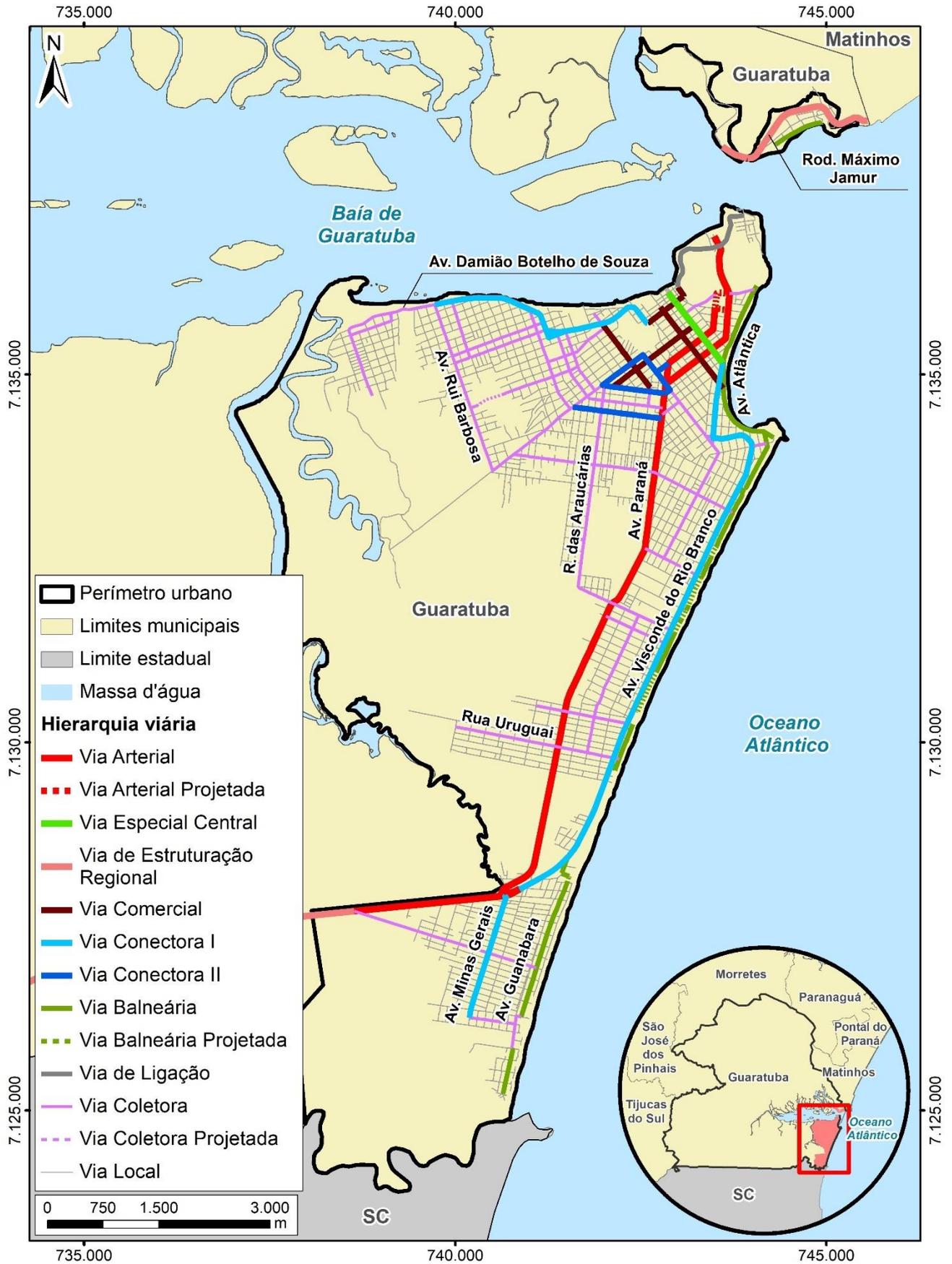
Prefeitura do Município de Guaratuba, xx de xxxxx de xxxx.

NOME DO PREFEITO

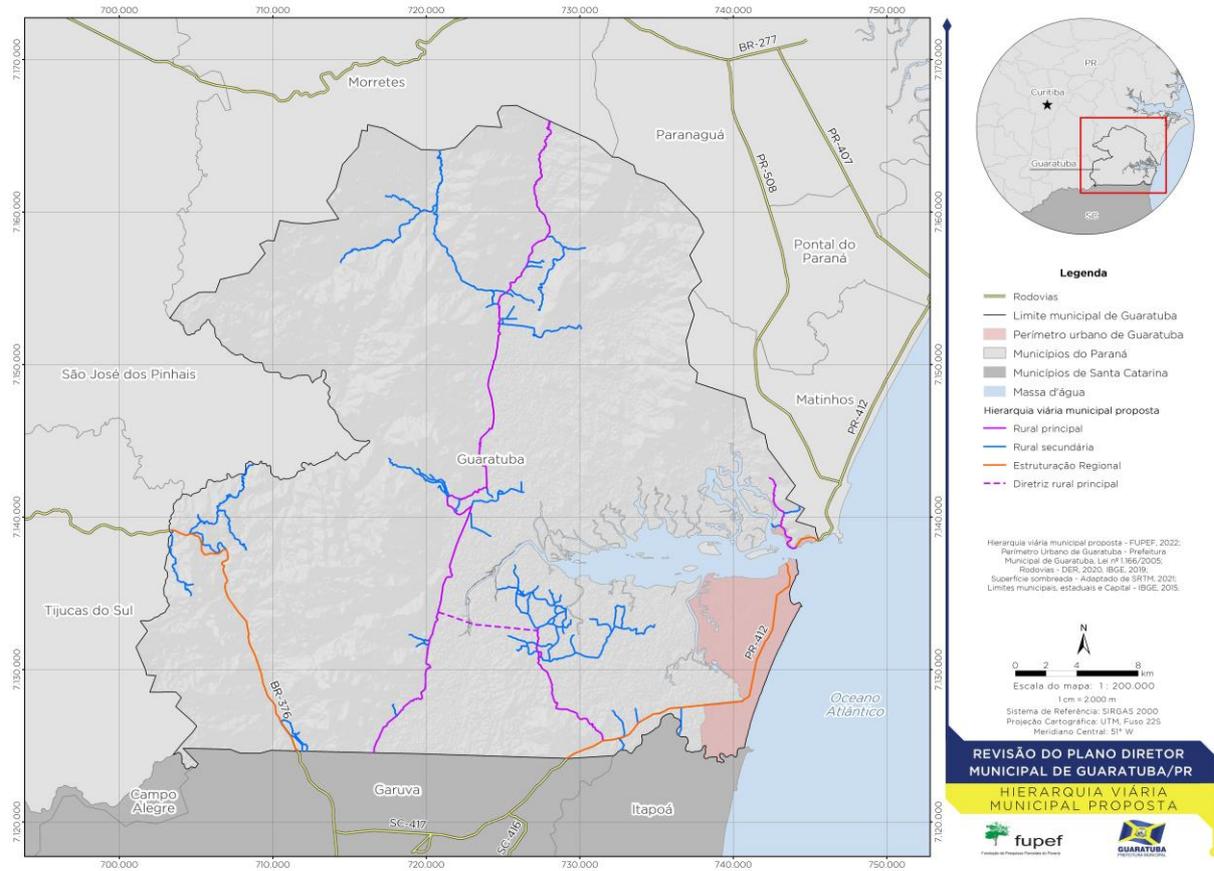
Prefeito de Guaratuba

Anexo I - Mapa do Sistema Viário Urbano de Guaratuba

PRELIMINAR



## Anexo II - Mapa do Sistema Viário Municipal de Guaratuba



PRELIMINAR

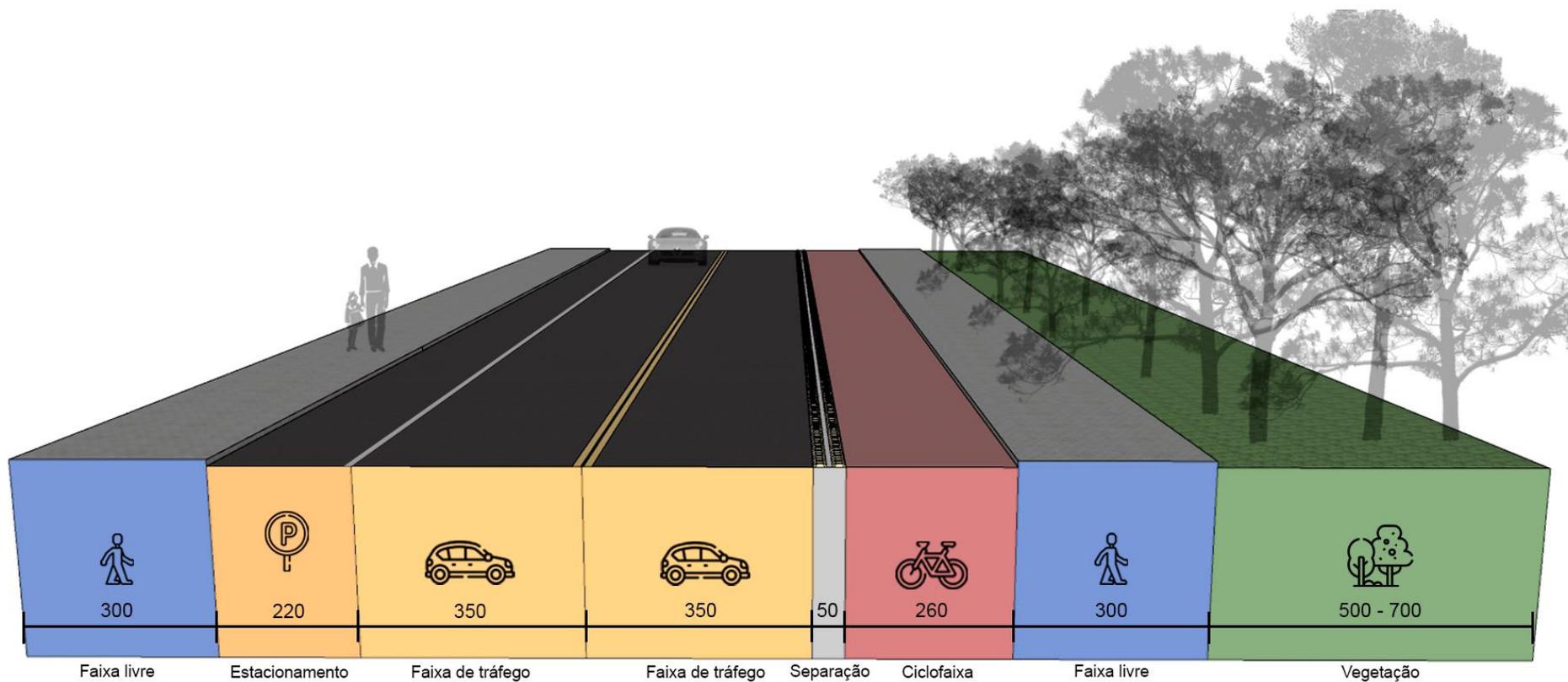
Anexo III – Tabela Características das Vias

CATEGORIA	FUNÇÃO	PRINCIPAIS VIAS
<b>Vias de Estruturação Regional</b>	São as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de interesse regional e de acesso	Rodovias BR-376, PR-412 e PR-808.
<b>Vias Arteriais</b>	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; Rua Doutor Xavier da Silva; Rua Guilherme Pequeno; Rua Antônio dos Santos Miranda.
<b>Vias Conectoras I</b>	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.
<b>Vias Conectoras II</b>	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
<b>Via Especial Central</b>	A via principal do Centro, a receber um desenho urbano com pistas em sentido único, estacionamentos a 45º, calçadão, ciclovias e paraciclos.	Avenida 29 de Abril.
<b>Vias Comerciais</b>	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 Abagge; Rua Doutor Joaquim Menelau de Almeida Torres; Rua Vieira dos Santos; Rua Capitão João Pedro.

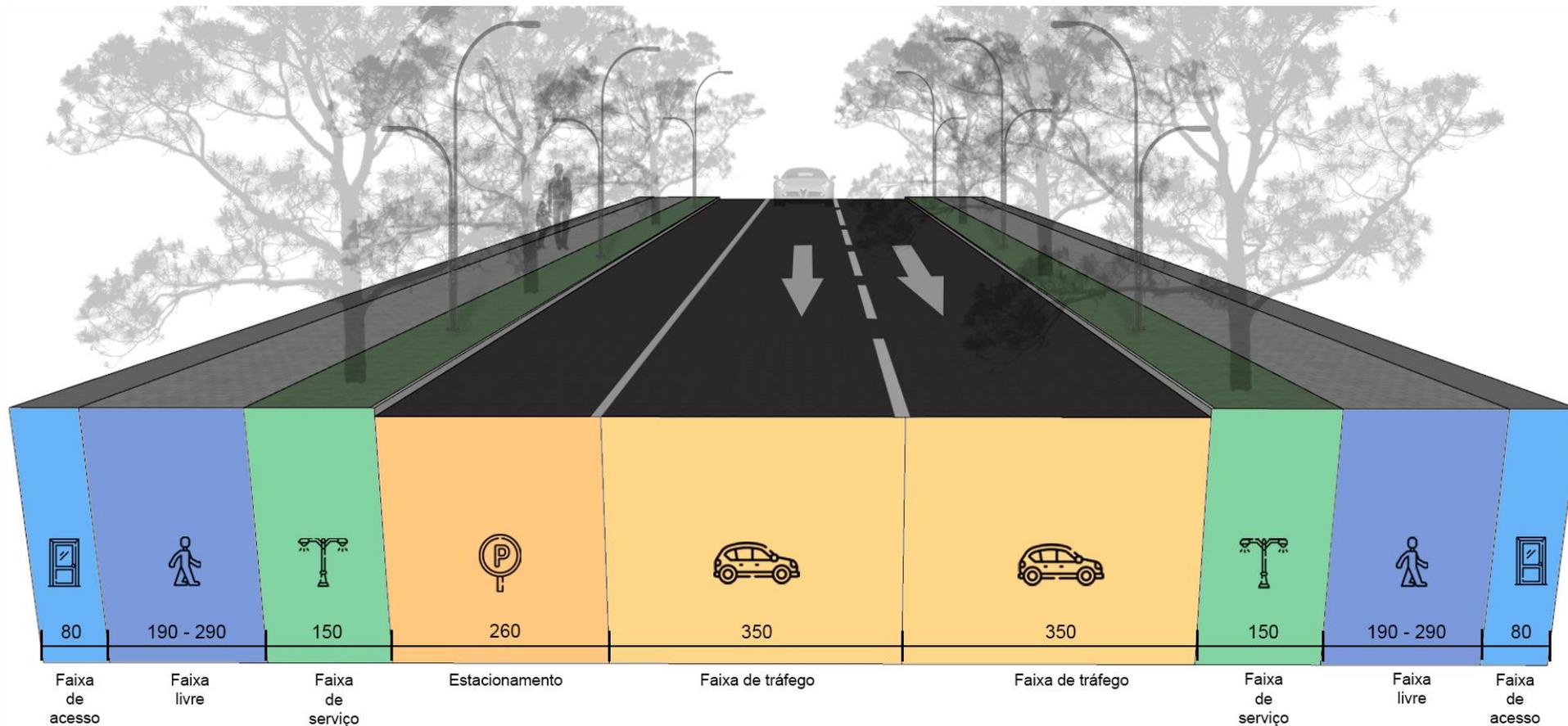
CATEGORIA	FUNÇÃO	PRINCIPAIS VIAS
<b>Vias Balneárias</b>	Caracterizadas como um eixo viário turístico, são as de mão dupla ou única que margeiam os balneários. Deverão ter um projeto urbano paisagístico específico, objetivando estimular seu interesse turístico e de passagem de pedestres e ciclistas.	Avenida Atlântica; Travessa Avelino A. Vieira; Avenida Brejatuba; Avenida Desembargador Antônio Franco Ferreira da Costa; Avenida São Paulo; Avenida Guanabara.
<b>Vias de Ligação</b>	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 (PR-807); Avenida General Agostinho Pereira Filho.
<b>Vias Coletoras</b>	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.
<b>Vias Locais</b>	São as de mão dupla e de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local.	Todas as demais vias urbanas não classificadas.
<b>Vias Rurais Principais</b>	São as estradas rurais de mão dupla que promovem o acesso às localidades e comunidades rurais, conectando-as às rodovias e vias urbanas.	Estrada Limeira-Cubatão, Estrada do Morro Grande, Estrada do Cabaraquara e Estrada do Taquaruvu.
<b>Vias Rurais Secundárias</b>	São as estradas rurais de mão dupla que promovem o acesso às propriedades dentro das comunidades, com trânsito lento e local.	Todas as demais vias rurais não classificadas.

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

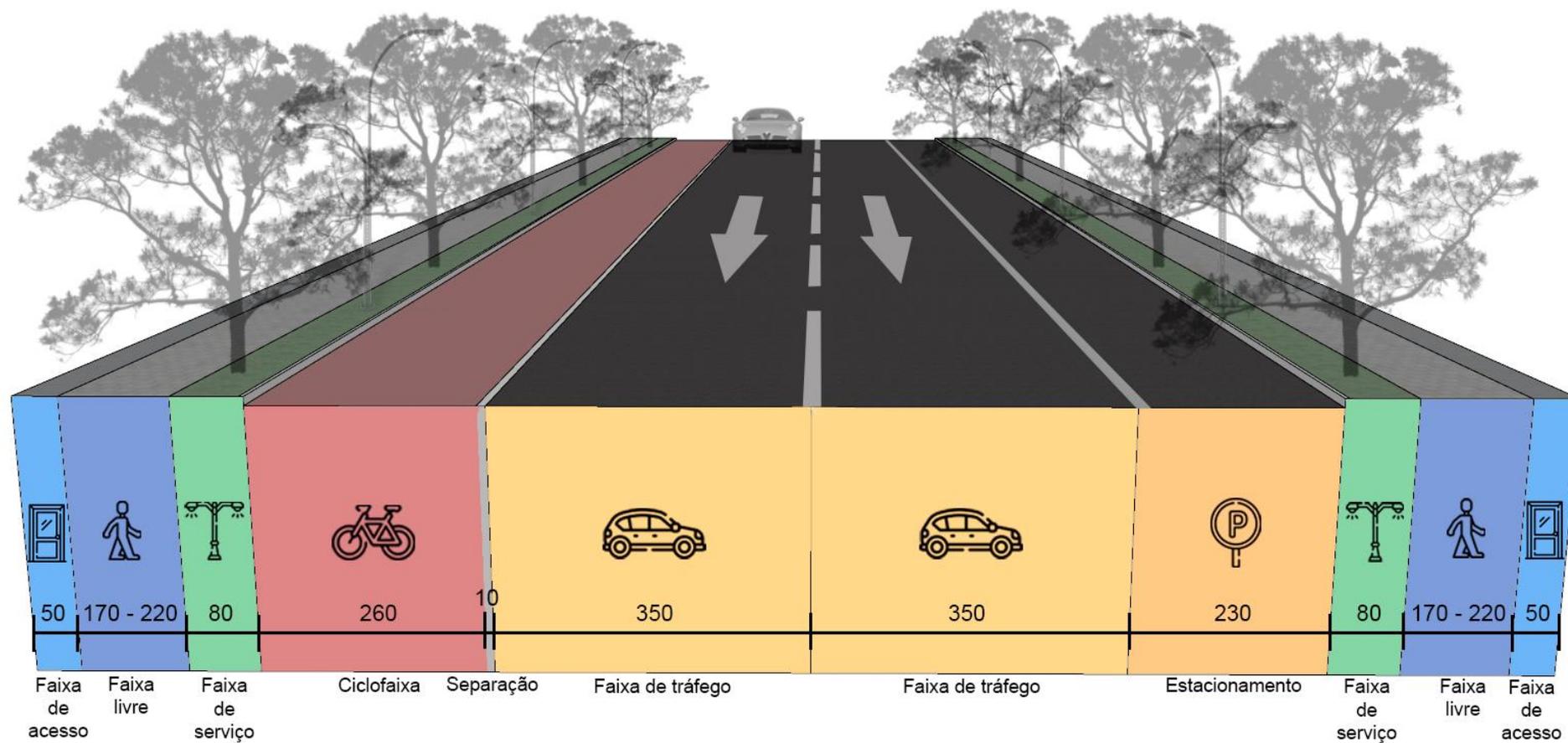
Via Arterial (Avenida Paraná)



## Via Arterial (demais vias da tipologia – sem ciclofaixa)



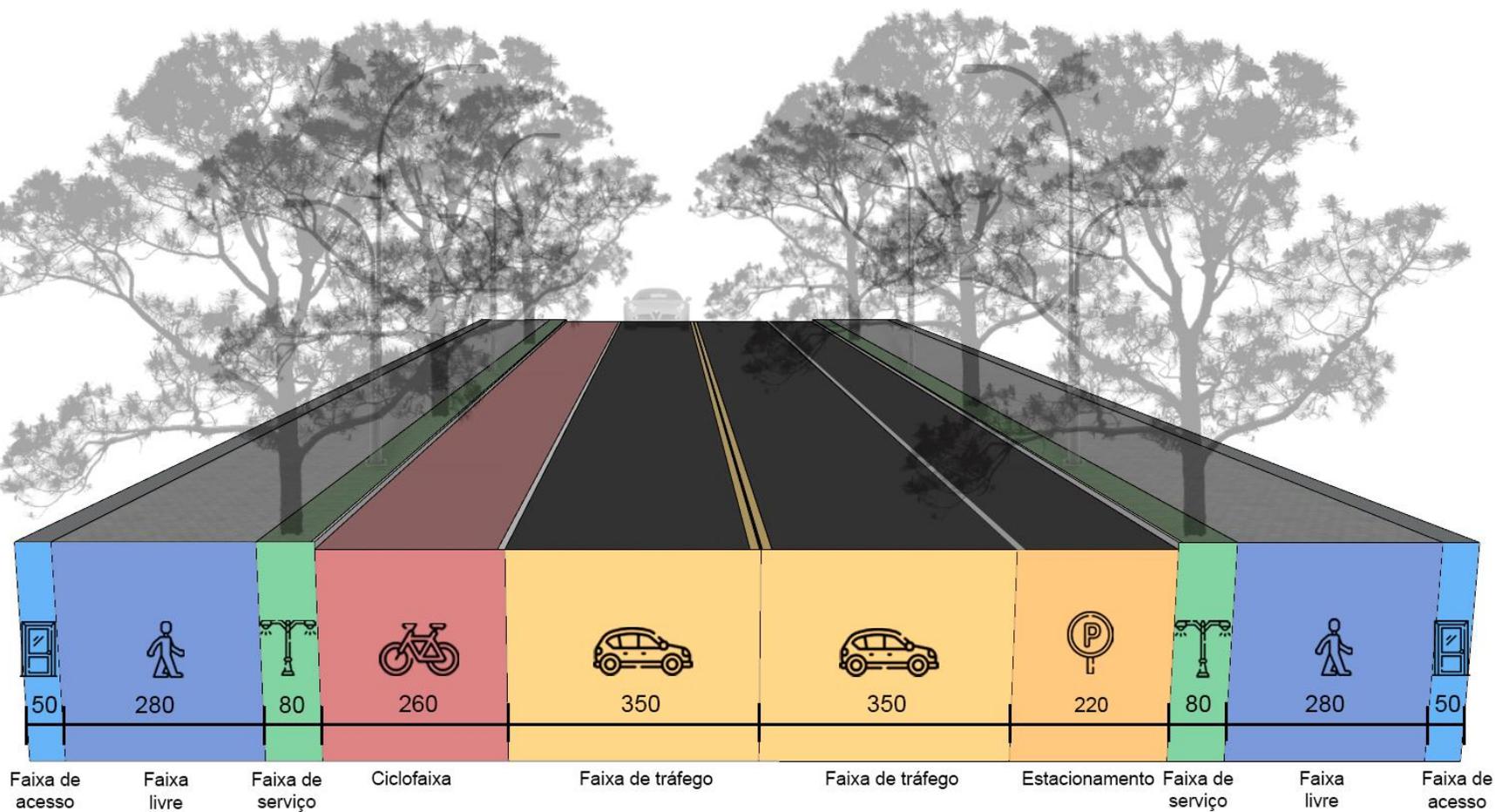
## Via Arterial (demais vias da tipologia – com ciclofaixa)



## Via Conectora 1 e Via Conectora 2 (com ciclofaixa e sem estacionamento)

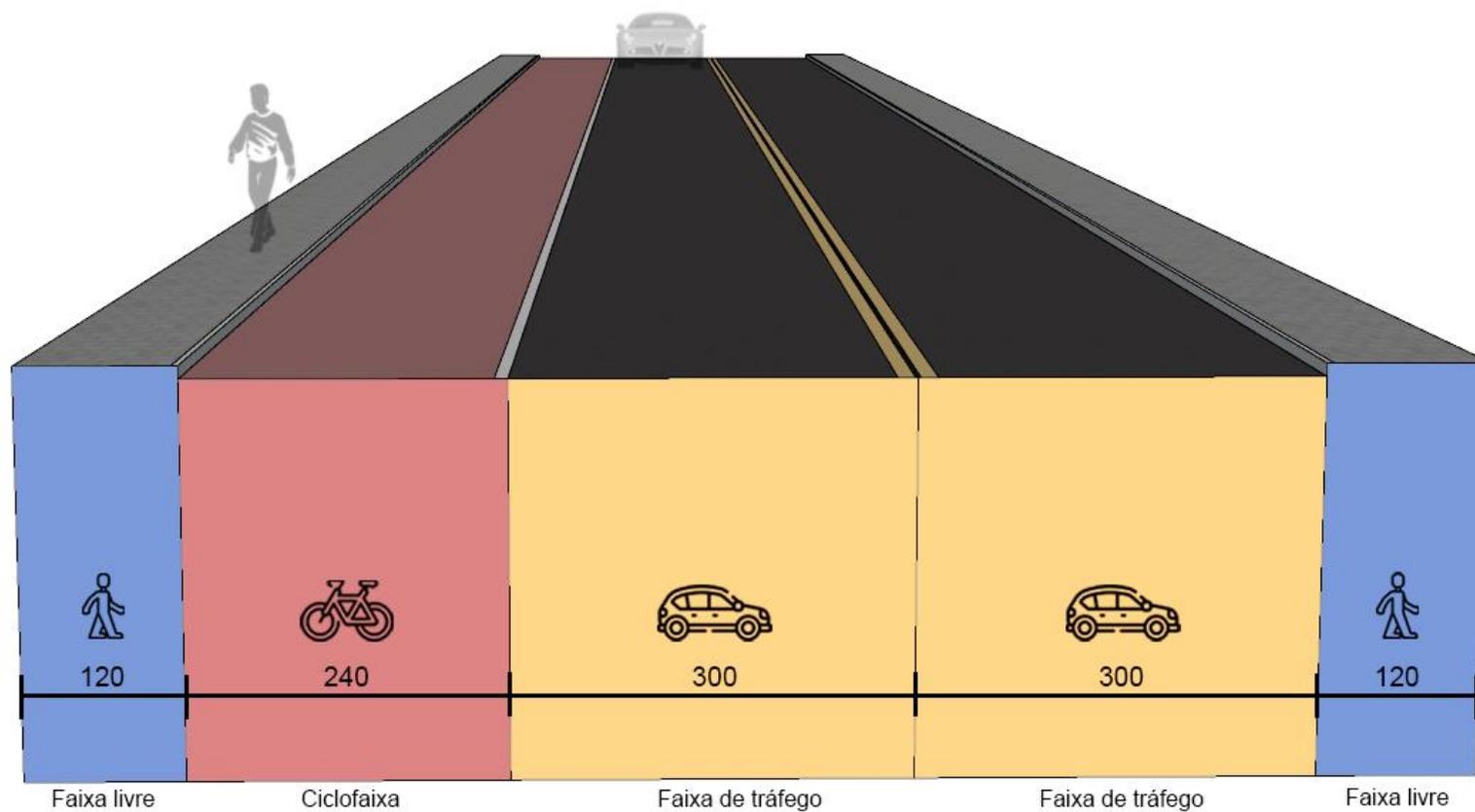


## Via Conectora 1 e Via Conectora 2 (com ciclofaixa e com estacionamento)

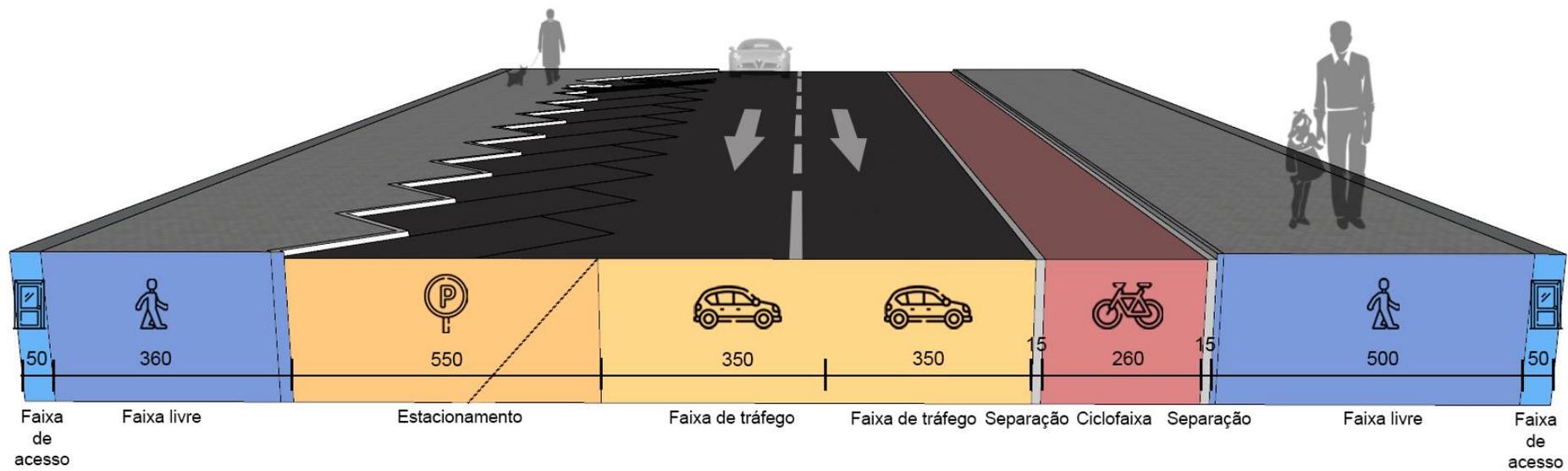


---

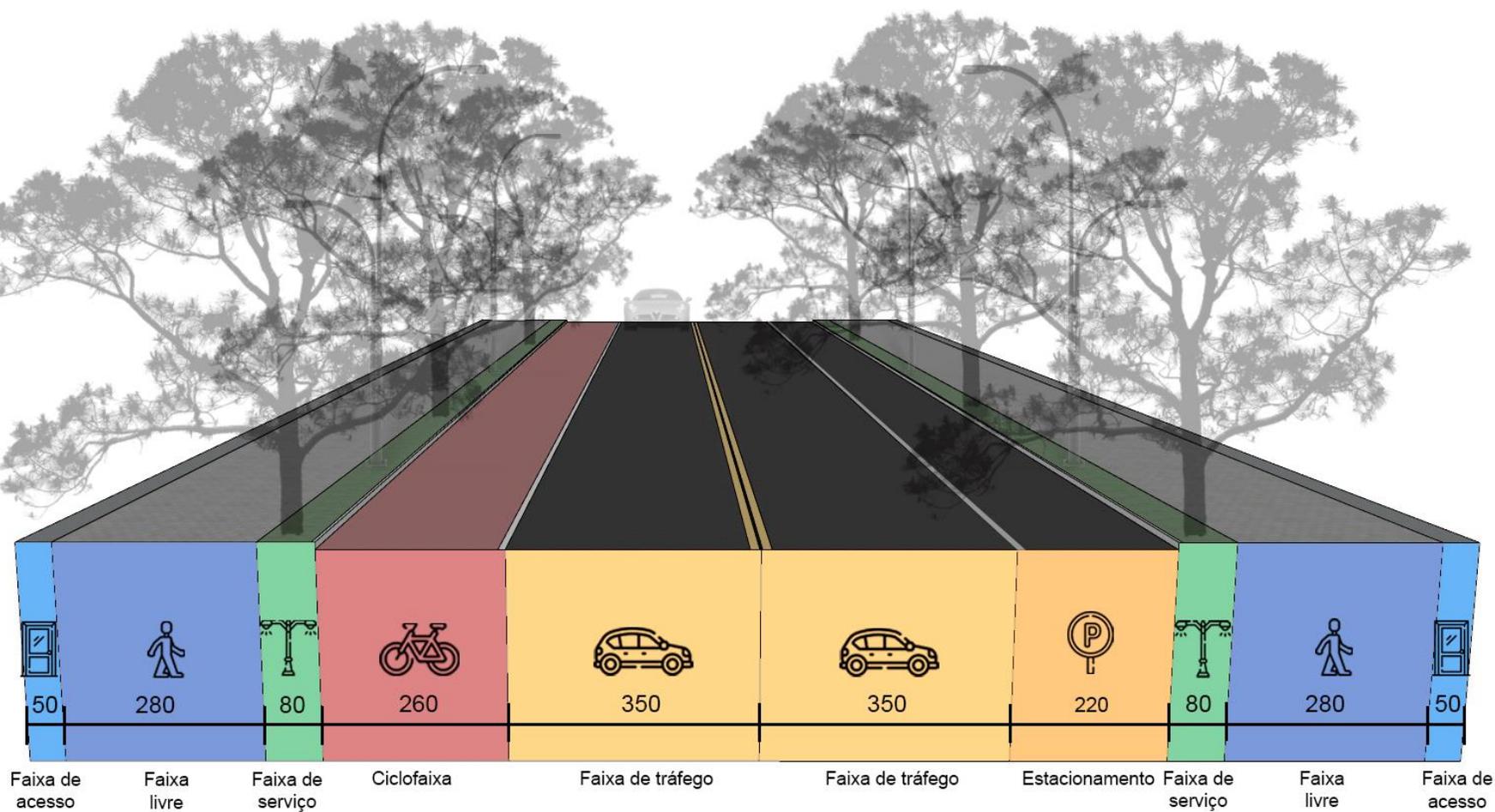
**Via Conectora 1 e Via Conectora 2 (Trechos estreitos da Avenida Damião Botelho de Souza)**



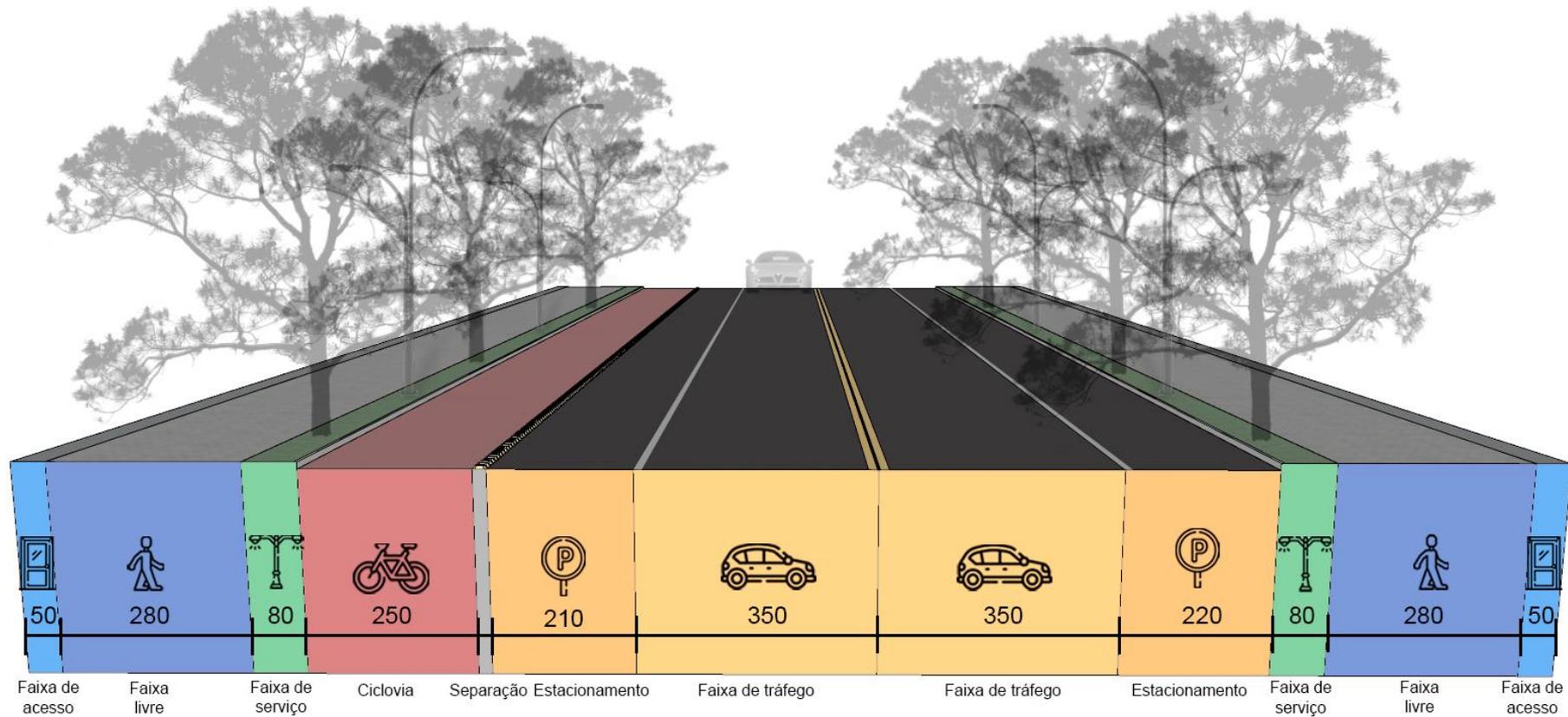
## Via Especial Central (Avenida 29 de Abril)



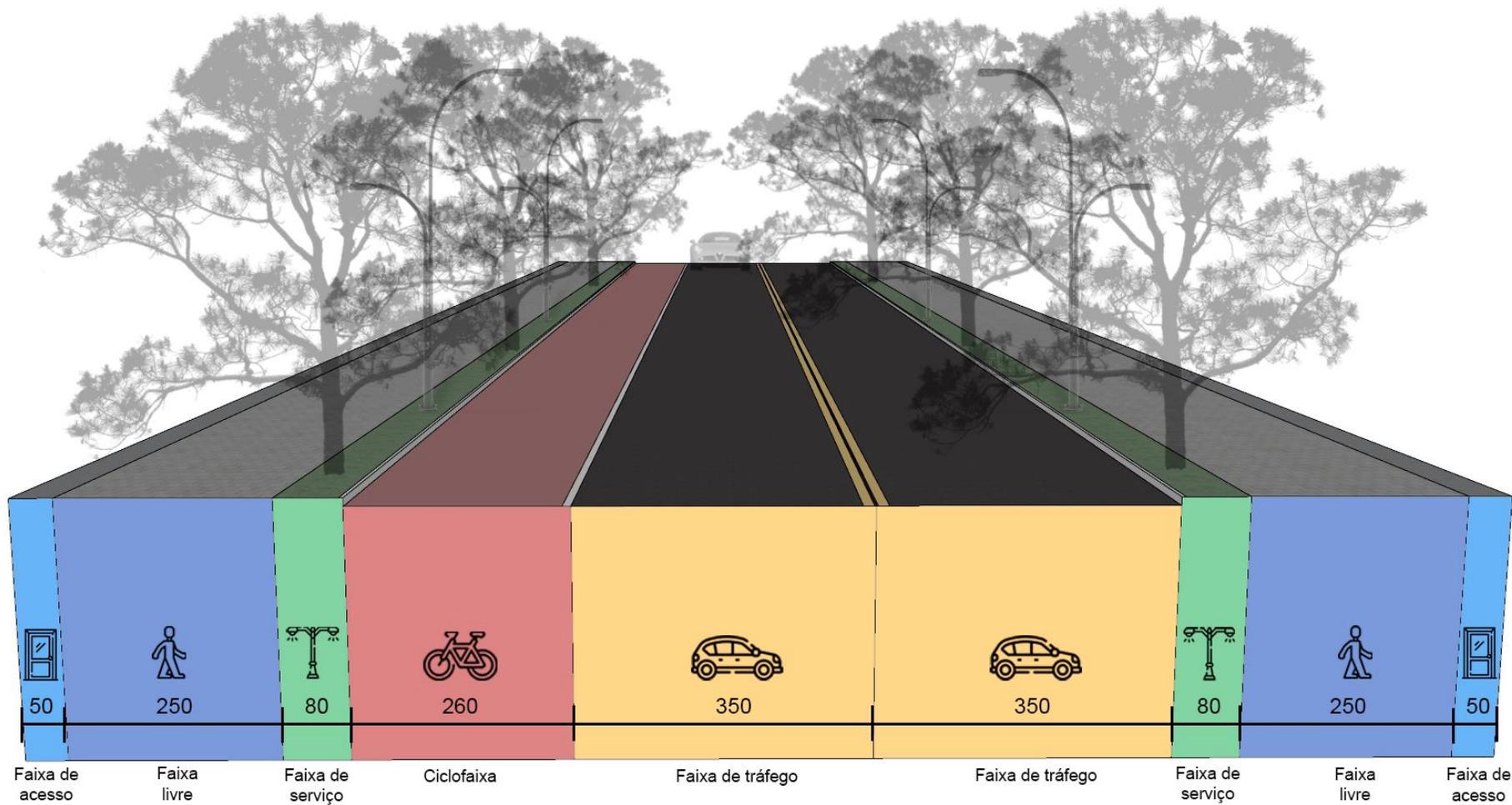
## Via Comercial (com ciclofaixa e com estacionamento em um lado)



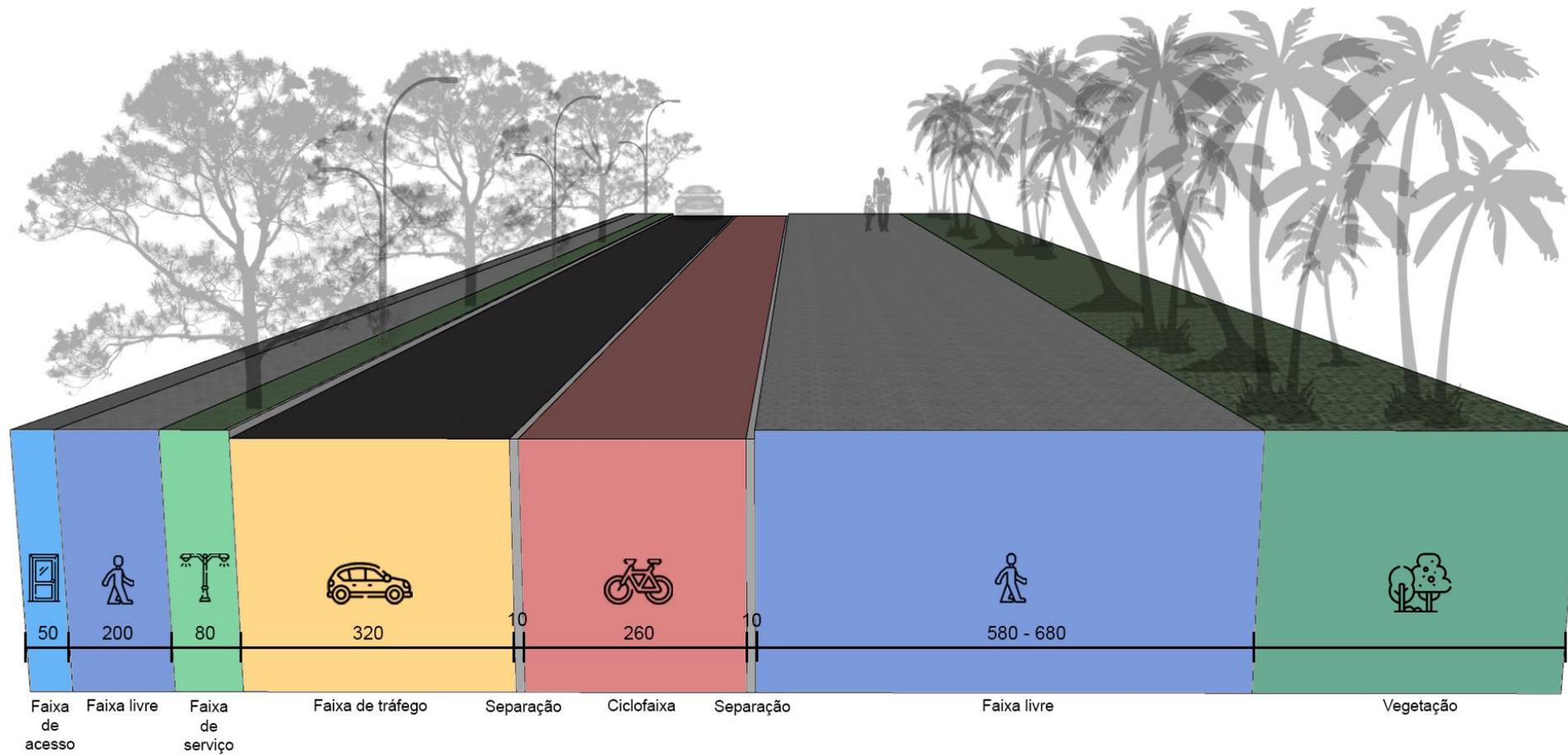
## Via Comercial (com ciclofaixa e com estacionamento em ambos os lados)



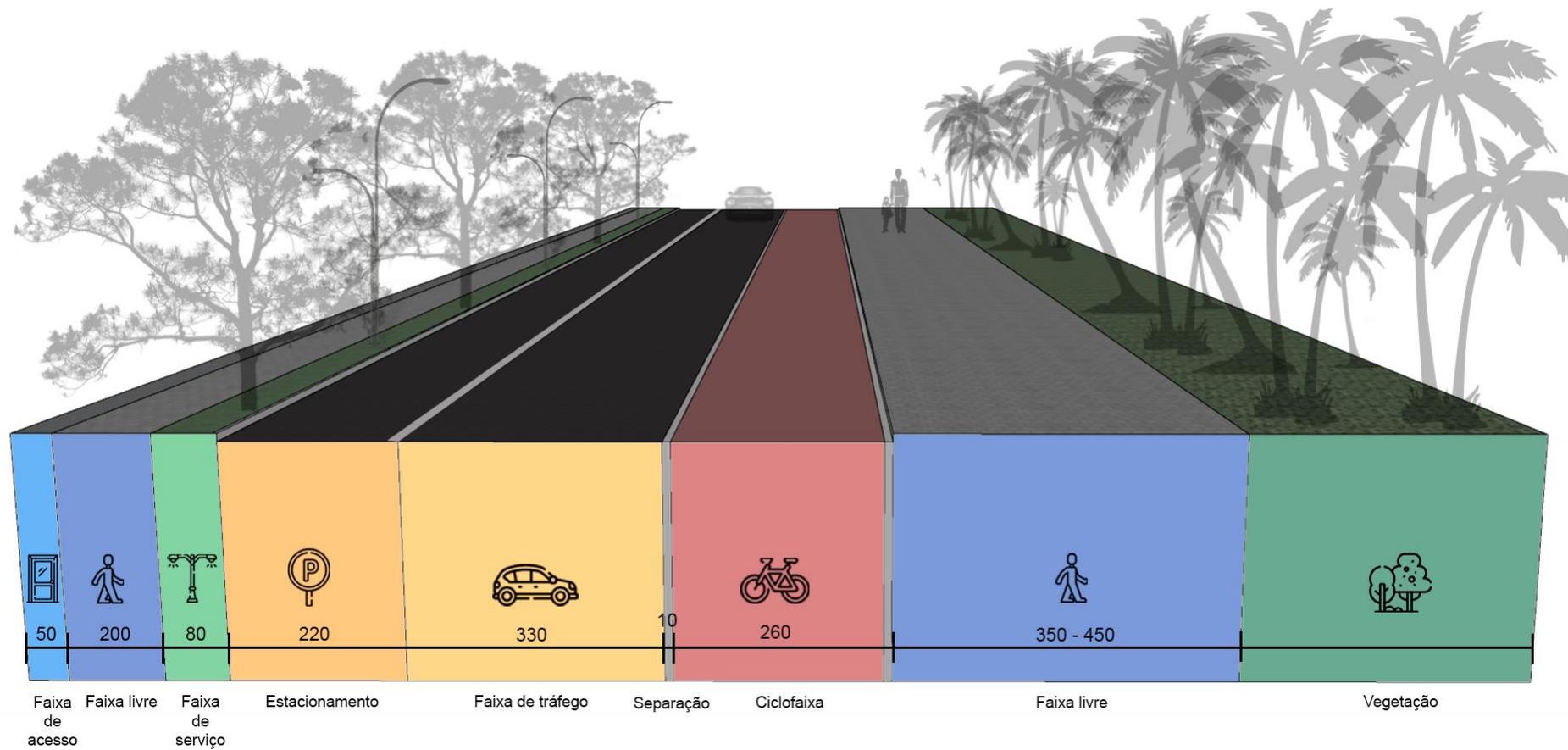
## Via Comercial (com ciclofaixa e sem estacionamento)



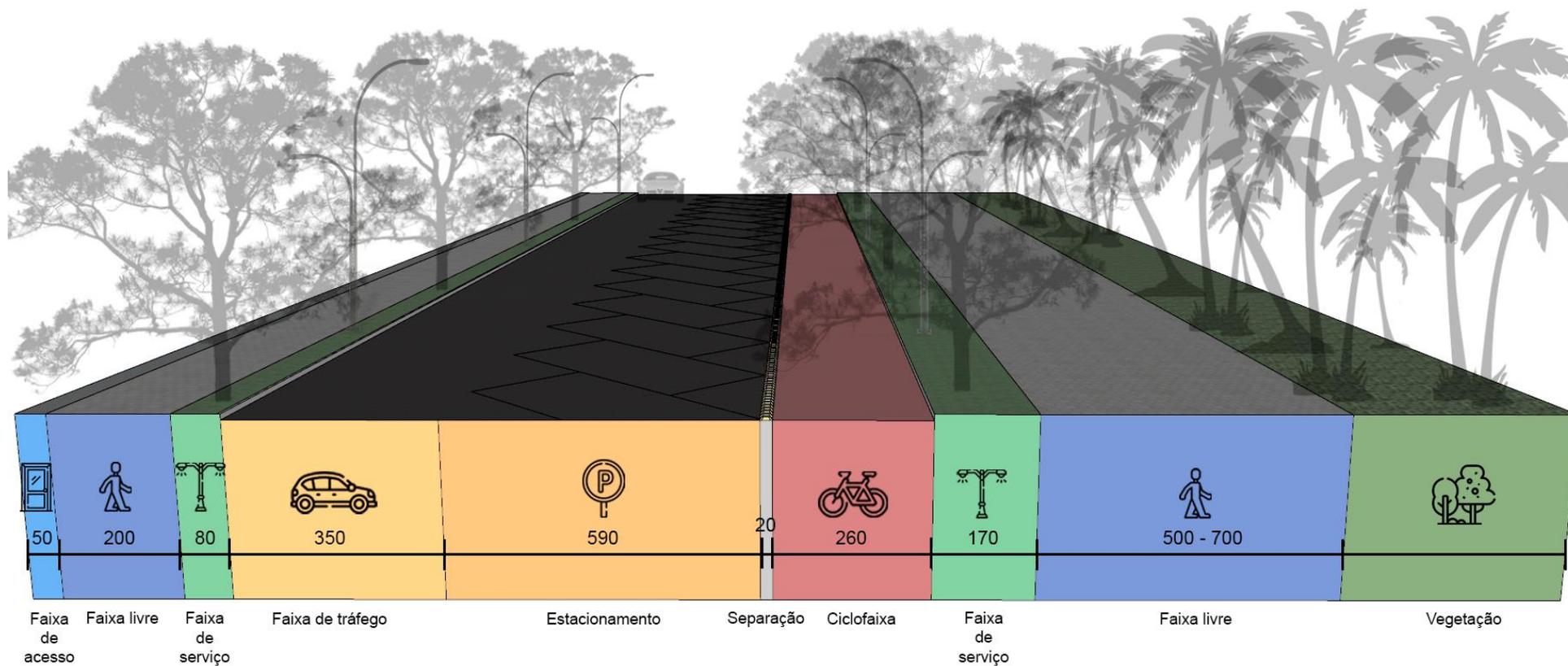
## Via Balneária (sem remanso de estacionamento)



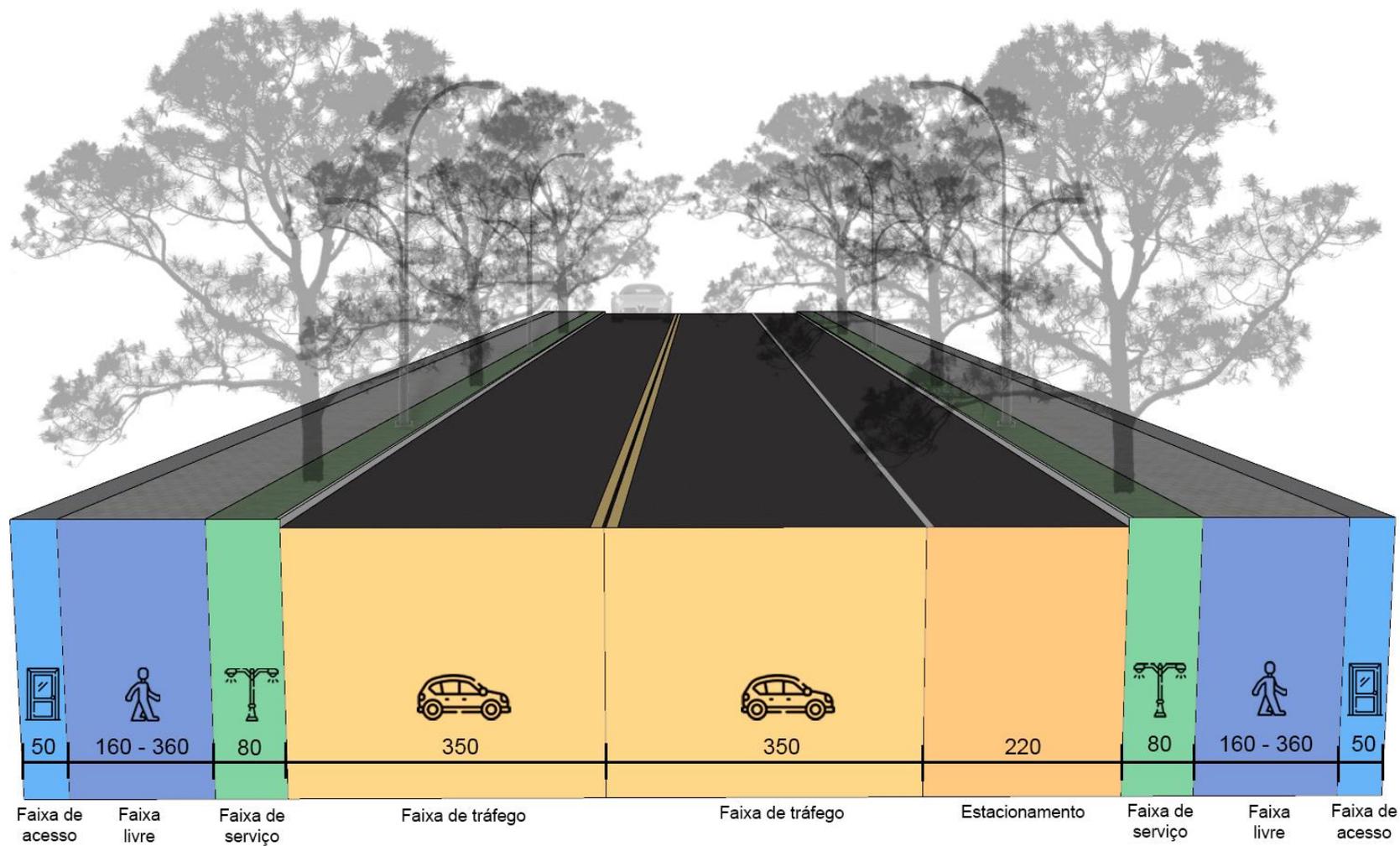
## Via Balneária (com remanso de estacionamento)



## Via Balneária (estacionamento a 45°)



## Via Local (com estacionamento em um lado)



---