

LEI Nº 1.176

Data: 14 de novembro de 2005.

Súmula: Dispõe sobre hierarquização e traçado básico do sistema viário, traça diretrizes para o arruamento do Município de Guaratuba e dá outras providências.

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

CAPÍTULO 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.

Art. 1º. Esta lei dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Guaratuba.

Art. 2º. Constituem objetivos da presente Lei:

I. induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, a partir da compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;

II. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;

III. hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto; e

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

Art. 3º. O sistema de transportes do Município deverá ser objeto de plano específico, de acordo com as diretrizes estabelecidas nas leis do Plano Diretor e de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo e com o estabelecido pela a Lei do Sistema Viário, a qual diz respeito à circulação viária, transportes coletivos, de carga e passageiros e circulação de pedestres, de acordo com as diretrizes aqui apresentadas.

Art. 4º. Para os fins desta lei, entende-se por:

I. malha urbana: o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

II. acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

- a. logradouro público e propriedade pública ou privada;
- b. propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; e
- c. logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

III. logradouro público: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);

IV. acostamento: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:

- a. permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
- b. proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos; e
- c. permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

V. alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

VI. pista de rolamento: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;

VII. calçada ou passeio: a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, dotada, quando possível, de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

VIII. calçada: 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;

IX. ciclovias: a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados;

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

XI. faixa de domínio de vias: a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área '*non aedificandi*';

XII. largura de uma via: a distância entre os alinhamentos da via;

XIII. meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XIV. nivelamento: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando o grade da via urbana;

XV. seção normal da via: a largura total ideal da via, incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

XVI. seção reduzida da via: a largura total mínima exigida da via, incluindo caixa de rolamento, passeios e ciclovias;

XVII. sistema viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas; e

XVIII. via de circulação: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais.

Art. 5º. A Prefeitura Municipal será responsável pelo disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

I. ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

II. ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;

III. à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da revitalização urbanística do centro e do incentivo ao turismo;

IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;

V. o estudo sobre a necessidade da instalação de semáforos nos cruzamentos com as vias arteriais, principais e especiais, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficará a cargo do Município, por meio da Secretaria Municipal de Obras, Viação e Serviços e Secretaria Municipal de Urbanismo; e

VI. ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias.

Art. 6º. Fazem parte integrante desta Lei:

Anexo 1 — Dimensões mínimas para retornos;

Anexo 2 — Tabela Características das Vias;

Anexo 3 — Mapa do Sistema Viário;

Anexo 4 — Perfis das vias; e

Anexo 5 — Etapas de Implementação da Avenida Paraná.

Art. 7º. É obrigatório a adoção das disposições da presente lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no perímetro urbano do município de Guaratuba.

Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal de Guaratuba fiscalizará a execução das vias de que trata o “caput” deste artigo.

Art. 8º. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II

DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 9º. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Guaratuba 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 - BR 376 e PR 412;

II. Vias Arteriais: são as que estabelecem a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano. Além disso, elas têm a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro do Município, ligando distritos ou bairros. Caracterizam-se por priorizar o rápido deslocamento dos veículos, com o objetivo de diminuir o tempo de deslocamento entre esses locais, sendo desestimuladas, portanto, atividades comerciais ou industriais que demandem locais para estacionamento e/ou manobra de veículos. Nestas vias, também deverá haver espaço suficiente no acostamento para a parada de transporte coletivo, de modo que este veículo não atrapalhe a circulação dos demais nos pontos de parada. Tais vias alimentam e coletam o tráfego das vias Coletoras e Principais. As Vias Arteriais estão divididas em duas formas: a da Avenida Paraná e a do Sistema Binário;

III. Vias Principais: são as que têm a finalidade de interligação entre bairros. Em geral são de mão dupla e estruturam os Setores Especiais de Comércio, sendo, portanto, vias de tráfego mais lento, com espaços para estacionamento e manobras de veículos;

IV. Vias Coletoras: são as de mão dupla que têm a finalidade de ligação dos bairros com a orla, coletando o tráfego das vias locais, tanto no sentido balneário quanto sentido bairro. Hierarquicamente, possuem preferência apenas sobre as vias locais;

V. Vias Especiais: caracterizadas como um eixo viário turístico, são as de mão dupla que limitam a Zona Balneária. São vias que têm por finalidade a interligação entre balneários. Sendo as vias contínuas mais próximas da orla, deverão ter um projeto urbano paisagístico específico, objetivando estimular seu interesse turístico e contemplando no mínimo: implantação de ciclovia, iluminação, arborização e mobiliário urbano;

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 Locais: são as de mão dupla e de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local.

CAPÍTULO III DAS VIAS

Art. 10. 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, e terão caixa mínima de 20,0 m (vinte metros) de largura. Nesses casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

Art. 11. 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) para futura implantação de via local margeando a rodovia, ouvido o Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná — DER.

Art. 12. Devido às características físico-ambientais da faixa de praia (existência de pequenas dunas e restingas) e a ocorrência de ressacas na região, deverão ser implantados retornos nas ruas transversais que dão acesso à faixa da praia. Parágrafo único. O sistema de balão de retorno permitirá o acesso à beira-mar somente aos moradores dos lotes de meio de quadra, conforme Anexo 01.

Art. 13. 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. 14. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 15. As vias projetadas indicadas no mapa de hierarquia viária, conforme Anexo 03 e perfis das vias do Anexo 04 poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo 02, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

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. Objetivando o perfeito dimensionamento das vias, são considerados para o dimensionamento das vias, os elementos apresentados no Anexo 2 da presente lei.

Art. 18. Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual. Para as vias que não se enquadrem no disposto neste artigo, é previsto um recuo obrigatório para as novas edificações, configurando um novo alinhamento predial, com a finalidade de uma adequação de projeto, no momento em que for julgado necessário. Para as demais vias, obedecer ao disposto neste artigo.

CAPÍTULO V DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 19. 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. 20. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT.

Art. 21. 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. 22. 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.

Art. 23. A implementação dos retornos, de grande importância para a questão de ordenamento do acesso à beira mar, bem como para infraestruturas turísticas, deverá ser priorizada para as vias com ocupação consolidada, sendo obrigatória a implementação do retorno para novas ocupações.

Art. 24. Fica estabelecido o prazo para a implantação da Avenida Paraná, constituída de quatro etapas, devendo a etapa preliminar (estudos de viabilidade e aprovação de projetos) ser concluída em 36 (trinta e seis) meses; a primeira etapa deverá ser concluída em 24 (vinte e quatro) meses, e as outras duas etapas em 36 (trinta e seis) meses, contados a partir da publicação desta Lei, conforme Anexo 05.

Art. 25. A implementação da Via Arterial paralela a Avenida Paraná deverá ocorrer somente quando houver a saturação do Sistema Viário proposto e após estudos ambientais e de engenharia para a determinação do traçado mais adequado.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. 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. 27. Fica proibida a circulação de caminhões de carga dentro da área urbana do Município, excluindo-se aqueles que têm origem ou destino a Guaratuba.

Art. 28. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Guaratuba em 14 de novembro de 2005.

MIGUEL JAMUR
Prefeito Municipal