



LEI DO SISTEMA VIÁRIO



O Prefeito Municipal de Guairá, faz saber que a Câmara de Vereadores de Guairá aprovou e ele sanciona esta Lei:

LEI N.º

DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE GUAÍRA, REVOGA A LEI COMPLEMENTAR Nº 001, DE 02 DE JANEIRO DE 2008 E, DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei faz parte da Revisão do Plano Diretor Municipal de Guairá, visa o estabelecimento de hierarquização e dimensionamento viário e a garantia do instrumento de planejamento integrado e harmônico com as disposições das Lei do Plano Diretor Municipal e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município.

Art. 2º As disposições desta Lei deverão ser observadas, na aprovação de projetos viários e execução de qualquer obra particular, bem como em todas as iniciativas do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, no âmbito do Município de Guairá.

§1º É obrigatório a emissão de Diretrizes Viárias para os novos loteamentos expedida pelo órgão competente do Executivo Municipal de Guairá.

§2º O empreendedor de um novo projeto de loteamento, deverá antes de qualquer estudo prévio, requerer junto a Secretária Municipal de Planejamento, uma certidão das diretrizes viária.

§3º Todos os projetos de construção, reconstrução, reforma e ampliação de edificações localizadas em áreas abrangidas pelo presente Sistema Viário preferencialmente dependerão de diretrizes viárias a serem emitidas pelo órgão competente.

§4º Toda e qualquer obra viária somente poderá ter início após a escritura de propriedade da área a ser ocupada, estiver preferencialmente em nome do Município de Guairá, por doação, permuta, desapropriação ou qualquer outro instrumento jurídico.

§5º Toda edificação, somente poderá ter acesso de veículo, a uma distância mínima de 5,00 metros (cinco metros) das convergências dos vértices do alinhamento predial.

§6º Os empreendimentos de impacto ao Sistema Viário Urbano representado pelo tráfego de veículos deverão ter preferencialmente sua aprovação condicionada à apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), nos termos da Lei Municipal do Plano Diretor.

Art. 3º As vias de circulação pública, que vierem a ser implantadas, somente serão liberadas ao uso, após vistoria e aprovação do órgão do executivo municipal, responsável pela execução e/ou fiscalização e/ou recebimento de obras públicas e, serão incluídas no mapa viário, na categoria de vias existentes.



a) O responsável técnico pela sua execução, deverá entregar ao departamento técnico de cadastro, um mapa georreferenciado de sua implantação, para fins de atualização do mapa do município.

Art. 4º O Município de Guairá poderá estabelecer convênios com o Estado e/ou União e/ou parceria com terceiros visando à execução do Sistema Viário.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 5º Para efeito de aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

- I. acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
 - a) logradouro público e espaço de uso comum.
 - b) logradouro público e propriedade pública ou privada;
 - c) propriedade privada e áreas de uso comum;
- II. acostamento: arte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;
- III. alinhamento predial: a linha divisória entre o terreno e o espaço público;
- IV. arruamento: é o conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;
- V. caixa da via: é a distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- VI. caixa de rolamento: é o conjunto de faixas de rolamento;
- VII. calçada: parte da via, construída de faixa de serviço, faixa de caminhabilidade e faixa de acesso, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada trânsito de pedestres e à implantação de mobiliário urbano, vegetação e sinalização viária;
- VIII. canteiro central: é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente com recobrimento vegetal ou não;
- IX. código de trânsito: é o conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;
- X. estacionamento: o espaço público ou privado destinado à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;
- XI. estrada rural: via rural em leito natural ou cascalhada;
- XII. faixa de acostamento: é a distância utilizada para parada de veículos em vias de ligação regional, rodovias ou estradas municipais;
- XIII. faixa de caminhabilidade: parte da calçada que é utilizada para circulação de pedestres, sendo, no mínimo, preferencialmente de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);



- a) em loteamentos existentes, a faixa de caminhabilidade será adequada a largura da calçada existente, adotado sempre que possível a largura de 1,50 metros.
- XIV. faixa de domínio: é a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área não edificável;
- XV. faixa de rolamento: é a distância ocupada por um veículo durante o seu deslocamento;
- XVI. logradouro público: é o espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadões;
- XVII. meio-fio: arremate entre o plano da calçada e o da caixa de rolamento de um logradouro, sendo de blocos ou faixa de concreto;
- XVIII. pista de rolamento: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas de rolamento para tráfego e o estacionamento de veículos;
- XIX. rodovia: via urbana ou rural pavimentada de jurisdição municipal, estadual ou federal;
- XX. seção transversal da via: a largura total da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas, poderá ser composta por: acostamento, caixa de rolamento, calçadas, canteiro central, faixa de rolamento, faixa de estacionamento e pista de rolamento;
- XXI. sistema viário: conjunto das vias no território do município com respectiva classificação, dimensionamento e definição de diretrizes para a expansão do sistema viário básico, visando à organização do trânsito de veículos, pessoas e animais;
- XXII. sinalização de trânsito: é o conjunto de elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários, constituída por sinalização horizontal e sinalização vertical;
- XXIII. sinalização horizontal: é constituída por elementos gráficos aplicados no pavimento das vias públicas;
- XXIV. sinalização vertical: é representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas;
- XXV. tráfego: é o fluxo de veículos que percorrem uma via em determinado período.

CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS

Art. 6º Esta Lei tem por objetivos:

- I. complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município;
- II. fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- III. assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

- IV. assegurar a interligação da estrutura urbana com as vias de estruturação rural do Município e vias de ligação regional;
- V. estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- VI. disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;
- VII. implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
- VIII. proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.
- IX. Normatizar os trajetos na área urbana da sede do Município de Guaíra, com designação das vias de entrada e saída dos ônibus de transporte de passageiros interestadual e intermunicipal até a Rodoviária Municipal.

Art. 7º Para atender às suas finalidades, o Sistema Viário, deverá conter todos os elementos que permitam definir as funções a serem desempenhadas pelas vias públicas de acordo com sua hierarquia.

Art. 8º Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

- I. Pavimentação de vias existentes: pavimentação asfálticas em CBUQ (Concreto betuminoso Usinado a Quente) ou CAUQ (Concreto Asfáltico Usinado a Quente), pavimentação em bloco de concreto, pavimentação em pedra irregular ou pedra poliédrica, e/ou pavimentação em concreto (pavimento rígido);
- II. Pavimentação em novas vias de novos loteamentos: Preferencialmente pavimentação em concreto (pavimento rígido);
- III. Implantação da sinalização urbana e de trânsito até o atendimento de 100% das vias;
- IV. Implementação de calçadas padronizadas e acessíveis;
 - a) por ocasião de pavimentação novas, fica obrigatório a execução de passeio com acessibilidade.
- V. Rebaixamento de guias para facilitar a mobilidade de PCD (Pessoas com Deficiência) e PMR (Pessoas com Mobilidade Reduzida);
- VI. Rebaixamento de guia em via, em frente a edificações comercial e ou de serviço, será permitido o rebaixamento na largura integral do lote, desde que o estacionamento de veículo seja perpendicular, internamento nos limites de seu lote e não interferindo na linha de caminhabilidade.
- VII. Rebaixamento de guia em via, em frente a edificações residenciais unifamiliar, será permitido uma largura máxima de 3,50 metros (três metros virgulam cinquenta centímetros);
- VIII. Rebaixamento de guia em via, em frente a edificações residenciais em série ou germinadas que possuam acesso independente, será permitido uma largura máxima de 3,00 metros (três metros) e



- a) Obrigatoriamente, o projeto deverá preservar uma vaga de estacionamento público externo, paralelo ao meio fio (sem rebaixo) em comprimento mínimo de 5,00 metros (cinco metros);
- IX. Rebaixamento de guia em via, em frente a edificações residenciais multifamiliar será permitido uma largura máxima de 3,50 metros (três metros virgula cinquenta centímetros) sendo as medidas independentes de entrada e saída, e projetadas de forma a preservar uma vaga de estacionamento público externo, paralelo ao meio fio (sem rebaixo) em comprimento mínimo de 5,00 metros (cinco metros); deverão possuir ou não entrada e saída independente, com ou não guaritas de controle.
- X. As Guaritas de controle deverão estar recuadas do alinhamento predial, a largura mínima de 7,00 metros (sete metros) para acondicionar um veículo por ocasião de controle de acesso, sem este ocupar a área de calçadas.
- XI. Conservação e ampliação da arborização urbana;
- XII. Manutenção e conservação permanente das estradas rurais municipais.
- XIII. Na execução da calçada, tratando da linha paralela a crista do meio fio, obrigatoriamente deverá ter como referência a inclinação do meio fio, sem formação de sobressaltos ou rampas.

CAPÍTULO III DO SISTEMA VIÁRIO E SUA ESTRUTURAÇÃO

Art. 10 O Sistema Viário compreende a rede de infraestrutura de vias existentes e projetadas, conforme a hierarquização física definidas por esta Lei, quer sejam municipais, estaduais ou federais conforme constam nos mapas dos Anexos desta lei.

Art. 11 O Sistema Viário constitui-se de uma malha viária definida e hierarquizada da seguinte forma:

- I. Sistema Viário Municipal é composto por:
- a) Rodovia Federais: constituem das BR 163 e BR 272, ligações com municípios vizinhos e estado do Mato Grosso do Sul, sob a jurisdição do Governo Federal – DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura Transportes);
 - b) Estradas Municipais: constituem as vias rurais que ligam a Sede ao Distrito Dr. Oliveira Castro, as Localidades Cruzeirozinho, Bela Vista do Oeste e Maracaju dos Gaúchos, às principais comunidades e às áreas rurais do município;
- II. Sistema Viário Urbano é composto por:
- a) Vias de Trânsito Rápido: são as rodovias nos limites da área urbana e que, quando municipalizada será hierarquizada como via de trânsito rápido, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;
 - b) Vias Marginais: são vias marginais às rodovias BR 163 e BR 272, nos limites da faixa de domínio com as áreas urbanizadas, organização funcional do sistema viário,



promovendo a ligação entre os diferentes bairros ou setores e acumulam os maiores fluxos dos tráfegos da cidade, com interseções em nível, com acessibilidade direta aos lotes lindeiros e com travessia de pedestres em nível;

- c) Vias arteriais: estruturam a organização funcional do sistema viário, promovendo a ligação entre os diferentes bairros ou setores e acumulam os maiores fluxos dos tráfegos da cidade, com interseções em nível, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
- d) Vias coletoras: promovem a ligação das vias locais com as vias arteriais;
- e) Vias locais: têm como função permitir o acesso às propriedades privadas e atividades específicas implicando em pequeno volume de tráfego, especificamente nos bairros, tem como característica marcante a dinamização do fluxo de veículos por ligar-se a uma via coletora;
- f) Ciclovía: é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas, segregada e em desnível com a via de circulação de veículos.
- g) Ciclofaixa: é uma via pública destinada a uso de ciclistas em nível com a via de circulação de veículos, separadas por sinalização horizontal e preferencialmente com tachões.

§1º As estradas rurais são as constantes no Anexo I, mapa do Sistema Viário Municipal (respeitado as vias constantes nos projetos de loteamento de glebas), parte integrante desta lei.

§2º A classificação referida neste artigo está representada no mapa denominado "Sistema Viário Urbano" que integra a presente lei na forma de Mapa representado no Anexo II.

CAPÍTULO IV DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 12 Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto:

- I. Definição das dimensões das caixas das vias;
- II. Definição das dimensões das faixas de rolamento, estacionamento e acostamento;
- III. Definição das dimensões das calçadas.
- IV. Definição do tipo de perfil Meio fio com sarjeta e pavimentação, e suas características técnicas.

Art. 13 Todas as vias abertas à circulação de veículos, com pavimentação e calçadas definidas já implantadas permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico com uma nova configuração geométrica, deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

- I. Vias Regionais ou Rodovias: a critério do órgão estadual e ou Federal competente com sua respectiva faixa de domínio sem ocupação antrópica;



- II. Ferrovias: a critério do órgão federal competente com sua respectiva faixa de domínio sem ocupação antrópica;
- III. Estradas Municipais: em conformidade com o Plano de Loteamento de Glebas Rurais; as Faixa de domínio das estradas rurais, conforme descritas abaixo:
- a. Estradas municipais, possuem as suas largura com no mínimo de 24,00m (vinte e quatro metros), havendo exceções em que o Plano de Loteamento de Glebas Rurais a tenha dimensionado com maior largura:
 - b. Quando a largura corresponder a 24 metros (vinte e quatro metros), são quando o Plano de Loteamento de Glebas Rurais a dimensionou com a largura de 10 (dez) metros de domínio público municipal, e será acrescido de 7 (sete) metros de cada lado de domínio particular (non edificand).
 - c. excetua-se as que suas dimensões por ocasião do projeto de Plano de Loteamento de Glebas Rurais foram projetas com larguras superiores a 24 metros (vinte e quatro metros), como a exemplo:
 - Estrada denominada Antiga Estrada Guairá-Toledo, atualmente Guairá a Salamanca (até a faixa de preservação da Itaipu), passando pelo cruzeirinho, possui uma largura de 25,00 (vinte e cinco) metros e sua extensão e largura de domínio público municipal. Nestes casos, a largura integral de 25,00 metros é de propriedade do município de Guairá.
 - d. Rede de energia, poderá ser implantada na faixa de domínio correspondente a área particular non edificand, em qualquer de sua locação, devidamente acordada com o proprietário, sob a responsabilidade das partes.
 - e. Em casos de melhorias de sistema abastecimento de água, a rede e ou conjunto de tratamento (poços artesianos e sistema de tratamento) poderão ficar na área "non edificand".
- IV. Vias Arteriais:
- a) Nas Zonas urbanas, exceto Zona Especial Multimodal:
 - Caixa da Via: mínimo de 24,00m (vinte e quatro metros);
 - Faixas de Rolamentos: $\geq 7,00$ m (sete metros) cada sentido;
 - Faixas de Estacionamentos: $\geq 2,50$ m (dois metros e cinquenta centímetros) cada; quando em pista dupla uma faixa de estacionamento poderá estar locada na largura da faixa de rolamento;
 - Calçadas: $\geq 4,00$ m (quatro metros) para cada lado;
 - Canteiro central facultativo com possibilidade de implementação de ciclovia: $\geq 2,00$ m (dois metros);
 - Meio fio com sarjeta: livre de 45 cm e base total de mínimo 58 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínimo de FCK 25 Mpa; ou sarjeta livre de 30 cm e base total de mínimo 45 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm; concreto resistência \geq FCK 25 Mpa; preferencialmente, por ocasião da execução,

deverá ser efetuado um concordância arredondada entre o espelho e a crista do meio fio.

- Pavimentação em vias existentes: asfáltica, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida; capa em CBUQ de 08 cm (oito centímetro) compactado (aplicação em duas camadas de 4 cm), preferencialmente CBUQ Faixa "C". (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 15 anos);
- Pavimentação em novas vias de projetos de loteamentos: preferencialmente em concreto (pavimento rígidos), tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal; mínimo de 15 (quinze centímetros) cm de sub base em bica graduada ou bica corrida; base/capa em concreto de espessura ≥ 14 cm (quatorze centímetro) compactado - resistência mínima de FCK 40 Mpa. (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 35 anos). Adição de fibra estrutural (tipo ondulada) com no mínimo 350 MPA e a tração (por filamento) e Fibra auxilia com no mínimo 350 MPA, ambas nas quantidades indicadas pelos fabricantes;

b) Na Zona Especial Multimodal:

- Caixa da Via: mínimo de 32,00m (trinta e dois metros);
- Faixas de Rolamentos: $\geq 10,00$ m (dez metros) cada sentido;
- Faixas de Estacionamentos: $\geq 3,00$ (tres metros) cada; quando em pista dupla uma faixa de estacionamento poderá estar locada na largura da faixa de rolamento;
- Calçadas: $\geq 4,00$ m (quatro metros) para cada lado;
- Canteiro central facultativo com possibilidade de implementação de ciclovia: $\geq 4,00$ m (quatro metros);
- Meio fio com sarjeta: livre de 45 cm e base total de mínimo 58 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; ou sarjeta livre de 30 cm e base total de mínimo 45 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm; concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; preferencialmente, por ocasião da execução, deverá ser efetuado um concordância arredondada entre o espelho e a crista do meio fio.
- Pavimentação em vias existentes: asfáltica, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida; capa em CBUQ de 08 cm (oito centímetro) compactado (aplicação em duas camadas de 4 cm), preferencialmente CBUQ Faixa "C". (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 15 anos);
- Pavimentação em novas vias de projetos de loteamentos: preferencialmente em concreto (pavimento rígidos), tendo sub leito com compactação 100% Procto

Normal; mínimo de 15 (quinze centímetros) cm de sub base em bica graduada ou bica corrida; base/capa em concreto de espessura mínima ou igual a 14 cm (quatorze centímetro) compactado - resistência \geq FCK 40 Mpa. (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 35 anos). Adição de fibra estrutural (tipo ondulada) com no mínimo 350 MPA a tração (por filamento) e Fibra auxilia com no mínimo 350 MPA, ambas nas quantidades indicadas pelos fabricantes.

V. Vias Coletoras:

- a) Caixa da Via: mínimo de 17,50m (dezessete metros e cinquenta centímetros);
- b) Faixas de Rolamento: \geq 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada sentido;
- c) Faixas de Estacionamentos: \geq 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em pelo menos um dos lados;
- d) Calçadas: \geq 4,00m (quatro metros) para cada lado;
- e) Meio fio com sarjeta livre de 45 cm e base total de mínimo 58 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínimo de FCK 25 Mpa; ou sarjeta livre de 30 cm e base total de mínimo 45 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto; resistência mínimo de FCK 25 Mpa; preferencialmente, por ocasião da execução, deverá ser efetuado uma concordância arredondada entre o espelho e a crista do meio fio.
- f) Pavimentação em vias existentes: asfáltica, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida capa em CBUQ de 08 cm (oito centímetro) compactado (aplicação em duas camadas de 4 cm), preferencialmente CBUQ Faixa "C". (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 15 anos); em bloco de concreto intertravado, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 12 cm (doze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida, espessura do bloco em concreto de no mínima de 10 cm.
- g) Pavimentação de novas vias de projetos de loteamentos: preferencialmente em concreto (pavimento rígidos), tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal; mínimo de 15 (quinze centímetros) cm de sub base em bica graduada ou bica corrida; base/capa em concreto de espessura mínima ou igual a 14 cm (quatorze centímetros) compactado - resistência \geq FCK 40 Mpa. (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 35 anos). Adição de fibra estrutural (tipo ondulada) com no mínimo 350 MPA a tração (por filamento) e Fibra auxilia com no mínimo 350 MPA, ambas nas quantidades indicadas pelos fabricantes;

VI. Vias Locais

- a) Em Zona Residencial, Comercial e de Serviços e Loteamentos de Chácara de lazer:
 - Caixa da Via: mínimo de 16,50m (dezesseis metros e cinquenta centímetros);
 - Faixas de Rolamentos: \geq 7,00m (sete metros) sentido duplo;



- Faixas de Estacionamentos: $\geq 2,50\text{m}$ (dois metros e cinquenta centímetros) em pelo menos um dos lados;
 - Calçadas: $\geq 3,50\text{ m}$ (três metros e cinquenta centímetro) para cada lado;
 - Meio fio com sarjeta: livre de 45 cm e base total de mínimo 58 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; ou sarjeta livre de 30 cm e base total de mínimo 45 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm; ou sarjeta livre de 15 cm e base total de mínimo 30 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm; concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; preferencialmente, por ocasião da execução, deverá ser efetuado um concordância arredondada entre o espelho e a crista do meio fio.
 - Pavimentação de vias existentes: asfáltica, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida e capa em CBUQ de 5 cm (cinco centímetros) compactado, preferencialmente CBUQ Faixa "C". (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 15 anos); em bloco de concreto intertravado, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 12 cm (doze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida, espessura do bloco em concreto de no mínima de 10 cm.
 - Pavimentação de novas vias em projetos de loteamentos: preferencialmente em concreto (pavimento rígidos), tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal; mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de sub base em bica graduada ou bica corrida; base/capa em concreto de espessura mínima ou igual a 10cm (dez centímetros) compactado - resistência mínima de FCK 40 Mpa. (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 35 anos). Adição de fibra estrutural (tipo ondulada) com no mínimo 350 MPA a tração (por filamento) e Fibra auxilia com no mínimo 350 MPA, ambas nas quantidades indicadas pelos fabricantes;
- b) Em Loteamento Industrial e Comercial exclusivamente nas Zonas Integração Regional:
- Caixa da Via: mínimo de 18,00m (dezoito metros);
 - Faixas de Rolamentos: $\geq 8,00\text{m}$ (oito metros) sentido duplo;
 - Estacionamento: 3,00m (três metros) em pelo menos um lado da faixa de rolamento.
 - Calçadas: $\geq 3,50\text{ m}$ (três metros e cinquenta centímetros) para cada lado;
 - Meio fio com sarjeta: livre de 45 cm e base total de mínimo 58 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; ou sarjeta livre de 30 cm e base total de mínimo 45 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; preferencialmente, por ocasião da



execução, deverá ser efetuada uma concordância arredondada entre o espelho e a crista do meio fio.

- Pavimentação das vias existentes: asfáltica, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida; capa em CBUQ de 8 cm (oito centímetros) compactado (aplicação em duas camadas de 4 cm), preferencialmente CBUQ Faixa "C". (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 15 anos);
- Pavimentação das novas vias e projetos de loteamentos: preferencialmente em concreto (pavimento rígidos), tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal; mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de sub base em bica graduada ou bica corrida; base/capa em concreto de espessura mínima ou igual a 14 cm (quatorze centímetros) compactado - resistência mínima de FCK 40 Mpa. (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 35 anos). Adição de fibra estrutural (tipo ondulada) com no mínimo 350 MPA a tração (por filamento) e Fibra auxilia com no mínimo 350 MPA, ambas nas quantidades indicadas pelos fabricantes;

c) Em Zona Especial de Interesse Social:

- Caixa da Via: mínimo de 15,00m (quinze metros);
- Faixas de Rolamentos: $\geq 7,00\text{m}$ (sete metros) sentido duplo;
- Calçadas: $\geq 3,50\text{m}$ (três metros e cinquenta centímetros) para cada lado;
- Meio fio com sarjeta: livre de 45 cm e base total de mínimo 58 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; ou sarjeta livre de 30 cm e base total de mínimo 45 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm; ou sarjeta livre de 15 cm e base total de mínimo 30 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm; concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; preferencialmente, por ocasião da execução, deverá ser efetuada uma concordância arredondada entre o espelho e a crista do meio fio.
- Pavimentação das vias existentes: asfáltica, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida e capa em CBUQ de 5 cm (cinco centímetros) compactado, preferencialmente CBUQ Faixa "C". (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 15 anos); em bloco de concreto intertravado, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida, espessura do bloco em concreto de no mínima de 10 cm.
- Pavimentação das novas vias e projetos de loteamentos: preferencialmente em concreto (pavimento rígidos), tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal; mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de sub base em bica graduada ou bica corrida; base/capa em concreto de espessura mínima ou igual a 10 cm

(dez centímetros) compactado - resistência mínima de FCK 40 Mpa. (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 35 anos). Adição de fibra estrutural (tipo ondulada) com no mínimo 350 MPA a tração (por filamento) e Fibra auxilia com no mínimo 350 MPA, ambas nas quantidades indicadas pelos fabricantes;

VII. Vias Marginais:

- a) Caixa da Via: 15,00m (quinze metros);
- b) Faixas de Rolamentos: $\geq 7,00$ m (sete metros) sentido duplo;
- c) Faixa de Estacionamento: 3,00 m (três metros) de um dos lado;
- d) Ciclovias Bidirecionais (quando indicado): 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), preferencialmente localizadas na faixa de domínio da Rodovia, com as devidas anuências do órgão responsável.
- e) Calçada: 5,00m (cinco metros) defronte aos lotes;
- f) Meio fio com sarjeta: livre de 45 cm e base total de mínimo 58 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; ou sarjeta livre de 30 cm e base total de mínimo 45 cm, altura externa mínima de 26 cm; espelho mínimo 13 cm e máximo 15 cm, concreto resistência mínima de FCK 25 Mpa; preferencialmente, por ocasião da execução, deverá ser efetuado um concordância arredondada entre o espelho e a crista do meio fio.
- g) Pavimentação das vias existentes: asfáltica, tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal e mínimo de 20 cm (vinte centímetros) de espessura, sendo mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de base em bica graduada ou bica corrida; capa em CBUQ de 8 cm (oito centímetros) compactado (aplicação em duas camadas de 4 cm), preferencialmente CBUQ Faixa "C". (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 15 anos);
- h) Pavimentação das novas vias e projetos de loteamentos: preferencialmente em concreto (pavimento rígidos), tendo sub leito com compactação 100% Procto Normal; mínimo de 15 cm (quinze centímetros) de sub base em bica graduada ou bica corrida; base/capa em concreto de espessura mínima ou igual a 14 cm (quatorze centímetros) compactado - resistência mínima de FCK 40 Mpa. (obrigatório a apresentação do dimensionamento do pavimento, atendendo as exigências mínimas e vida útil de 35 anos). Adição de fibra estrutural (tipo ondulada) com no mínimo 350 MPA a tração (por filamento) e Fibra auxilia com no mínimo 350 MPA, ambas nas quantidades indicadas pelos fabricantes;

§1º Visando articular o sistema viário, os cruzamentos podem ser simples, em nível com duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente; e cruzamentos rotulados são elaborados conforme estudos de volume de tráfego, para solucionar o fluxo de mais de duas vias, com obrigatoriamente sinalização vertical, quando rótulas, e podem conter inclusive semaforização.

§2º Para a mudança de qualquer estrada pública (propriedade pública municipal e ou particular) nos limites de propriedades rurais, o proprietário deverá protocolar na Prefeitura



Municipal um requerimento de alteração de limites justificando a necessidade, com as devidas anuências dos confrontantes.

§3º A implantação do arruamento, especialmente do estabelecido nesta Lei, com todos os equipamentos urbanos previstos em projetos, é condição essencial para aprovação do loteamento e conseqüentemente da liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento do Solo.

Art. 14 Nas vias rurais onde não for possível identificar os alinhamentos prediais, a faixa de domínio será definida a partir do eixo da via, sendo metade da dimensão do domínio para cada lado.

Art. 15 O raio de concordância entre as vias deve ser de acordo com a largura da calçada, sendo no máximo de 5,00 metros, decidido por órgão municipal competente, conforme hierarquia viária e de acordo com outras diretrizes do Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único. Excepcionalmente, quando em vias marginais, arteriais e coletoras, fica a critério do técnico da Secretária Municipal de Planejamento e/ou da Secretária Municipal de segurança e trânsito, a definição de raio mínimo, em ocasiões que transitarão de veículos de carga.

Art. 16 Nas vias constituídas com canteiros centrais, fica limitado o fracionamento do canteiro para retorno mantendo no mínimo 50 metros de canteiro contínuo entre as aberturas.

Art. 17 Nas vias constituídas com canteiros centrais, onde sua largura permite o planejamento e projeto de implantação de estacionamento longitudinal (paralelo) e em ou 45º, será permitido a sua implantação, desde que efetuado um estudo de viabilidade e necessidade de vagas e estacionamento naquela região.

Art. 18 As vias projetadas deverão ser implantadas com faixa de domínio mínima igual a faixa de domínio das vias existentes quando estas duas forem contínuas.

Art. 19 Em via existentes, quando da implantação de rotatória, a circunferência mínima do canteiro central é de 10,00 metros; a pista de rolamento deverá possuir no mínimo 8,50 (oito metros e cinquenta centímetros) de largura; em via novas, a pista de rolamento a serem projetadas e implantadas deverá possuir no mínimo 9,00 (nove metros) de largura

CAPÍTULO V DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 20 O Sistema Cicloviário integrará o Sistema Viário Urbano de Guaíra.

Art. 21 O Sistema Cicloviário de Guaíra é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art. 22 Os componentes do Sistema Cicloviário são:

- I. Ciclovia - via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:



- a) Largura mínima: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) para pista bidirecional;
 - b) Largura mínima: 1,50 (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;
 - c) Declividade transversal máxima: 2% (dois por cento) e mínima: 1% (um por cento);
 - d) Raio mínimo de curvatura: 1,00 m (um metro).
- II. Ciclofaixa - via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:
- a) Largura mínima: 2,00 m (dois metros) para pista unidirecional;
 - b) As características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;
 - c) Raio mínimo de curvatura: 1,00 m (um metro).
- III. Bicicletário - dispositivos com capacidade para estacionar até 10 (dez) bicicletas, estacionamento público por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas, proibido a sua instalação de forma que a bicicleta estacionada venha a ocupar a faixa de caminhabilidade;
- IV. Estacionamento para bicicletas - interno público ou privado - estacionamentos com alta capacidade de vagas, cercados, localizados junto a grandes polos geradores de tráfego, como indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo etc., obrigatoriamente localizada internamente dentro de uma área ou lote público ou privado especialmente designada para este fim;
- V. O sistema cicloviário, na sua componente física, completa-se com tratamento específico das interseções existentes ao longo da ciclovia e ciclofaixa, bem como com sinalização específica.

Parágrafo único. As ciclovias e ciclofaixas poderão ser implementadas em todas as hierarquias viárias, desde que respeitem as dimensões mínimas das vias descritas nesta Lei.

Art. 23 A implantação de uma ciclovia, por seu efeito estruturador, cria uma área de abrangência para circulação de bicicletas, que apresenta seus limites na distância, declividade e barreiras físicas e naturais.

Art. 24 As obras e atividades constantes do Sistema Cicloviário serão viabilizadas a partir de dotação orçamentária (recursos públicos) e parcerias com a iniciativa privada e sua gestão se fará através da Secretaria de Planejamento do Município.

CAPÍTULO VI DAS ROTAS ACESSÍVEIS



Art. 25 Cabe ao Município garantir a acessibilidade universal aos equipamentos públicos do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como rotas acessíveis, conforme Anexo parte integrante desta Lei Complementar.

§1º Cabe ao Município, através da Secretária Municipal de Planejamento, elaborar o planejamento e viabilização de recursos para a implementação e execução do Plano de Rotas Acessíveis.

§2º As ações mitigadoras exigidas em Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) e Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV) poderão contemplar a execução de trechos das rotas acessíveis.

CAPÍTULO VII DOS ESTACIONAMENTOS

Art. 26 Os estacionamentos nas vias públicas estão regulamentadas por esta lei no Capítulo IV e os estacionamentos nos empreendimentos e estabelecimentos públicos ou particulares estão regulamentados nos Anexos do Código de Obras.

CAPÍTULO VIII DA IMPLANTAÇÃO DE NOVAS VIAS E DOS PROLONGAMENTOS VIÁRIOS

Art. 27 As vias a serem criadas nos novos loteamentos ou oficializadas por projeto urbanístico aprovado pela Secretária Municipal de Planejamento, e serão classificadas como vias locais, e havendo prolongamento de via existente (continuidade viária) manter-se-a a classificação da via a ser prolongada,

Parágrafo único. Em novos empreendimentos, loteamento com mais de 300 unidades, este deverá classificar uma das ruas como "coletora", e/ou ainda a implementação de outra classe de via superior a esta.

Art. 28 A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias à abertura das vias e implantação das edificações.

Parágrafo único. O planejamento e implementação de novas vias deverá obrigatoriamente atender ao plano topográfico altimétrico, drenando por esta nova via todos as águas pluviais por declividade natural; Obrigatoriamente ao se projetar um novo loteamento, os pontos mais baixos topograficamente deverá contemplar a locação de uma rua, para fins de escoamento das águas pluviais por declividade natural.

Art. 29 As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e sempre que possível evitar a transposição de linhas de drenagem natural ou córregos.

Art. 30 A remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural deverá obedecer ao previsto na legislação ambiental em vigor.



Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração do fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo ter caráter permanente ou não.

Art. 31 Por ocasião de novos loteamento, e a área a ser implantada o empreendimento possuir APP – Área de Preservação Permanente, deverá obrigatoriamente ser projetada uma vias de classificação livre, na linha limitrofe entre a área da APP e os lotes a serem edificados.

Art. 32 A implantação de qualquer via em novos parcelamentos, inclusive aquelas componentes do Sistema Viário, será de responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem custos para a municipalidade e, deverá ser dotada de pavimentação cuja especificação mínima constante do Capítulo IV, será dado pelo órgão competente do executivo municipal.

Art. 33 A implantação do arruamento, calçamento e demais obras de infraestrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para liberação de novos parcelamentos;

- a) exceto exceções em projeto de Loteamento de Chácara e Lazer, regido pelo Lei de Parcelamento.
- b) Exceto em parcelamento sob a forma de desmembramento em loteamentos devidamente aprovados como urbanos, já existentes.
- c) Exceto em parcelamento de glebas, localizados em área urbanas, onde os lotes são constituídos com área mínimas de 5000 (cinco mil) metros quadrados.

Art. 34 As calçadas de vias públicas deverão contar com rampa de acesso para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida nas confluências de vias.

Art. 35 As vias que compõem as conexões com o Contorno Viário deverão receber projetos de melhoria dos acessos na rodovia e dos fluxos viários, travessia em desnível, trevo e passagem em nível.

Art. 36 No Contorno Viário (ligação entre a BR 272 a cabeceira da Ponte Ayrton Senna), obrigatoriamente o acesso deverá ser por Via Marginal, pela BR 272, pela Rua Martin Luther King e pela Rua Almirante Tamandaré.

CAPÍTULO IX DAS ROTAS DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE

Art. 37 Ficam definidas as rotas de veículos de transporte coletivo de passageiros – ônibus, trajetos interestadual e intermunicipal, como segue:

- a) Entrada até a Rodoviária Municipal: BR 272, segue Avenida Ministro Gabriel Passos, Avenida Marcelino Rolon, Avenida Coronel Otávio Tosta, Rua Bandeirantes, Avenida Marcelino Rolon até a Rodoviária;
- b) Entrada até a Rodoviária Municipal: entrocamento da BR 272 e BR 163, segue pela Rua Osvaldo Cruz, Rua Amilcar de Souza, Rua Albino Guzella, Avenida Joaquim Dorneles Vargas, Praça Papa João XXIII, Avenida Marcelino Rolon até a Rodoviária;



- c) Entrada até a Rodoviária Municipal: BR 163 (MS) através da Ponte Ayrton Senna, segue pela Avenida Almirante Tamandaré, Avenida Paraná, Rua Doutor Oliveira Castro, Avenida Coronel Otávio Tosta, Rua Bandeirantes, Avenida Marcelino Rolon até a Rodoviária;
- d) Saída da Rodoviária Municipal sentido ao Estado do Mato Grosso do Sul, cidade de Mundo Novo e ou Paraguai: da Rodoviária segue Avenida Marcelino Rolon, Praça Papa João XXIII, Avenida Joaquim Dorneles Vargas, Avenida Thomaz Luiz Zeballos, Rua Shigiro Matsuyama, Praça Presidente Castelo Branco, Avenida Almirante Tamandaré, BR 163 (MS) – Ponte Ayrton Senna;
- e) Saída da Rodoviária Municipal sentido Umuarama/Marechal Candido Rondon: da Rodoviária segue pela Avenida Marcelino Rolon, Praça Papa João XXIII, Avenida Joaquim Dorneles Vargas, Rua Albino Guzella, Rua Amilcar de Souza, Rua Osvaldo Cruz, seguindo pela BR 272 ou BR 163;
- f) Saída da Rodoviária Municipal sentido Umuarama/Marechal Candido Rondon: Rodoviária segue pela Rua Bandeirantes, Avenida Coronel Otávio Tosta, Avenida Marcelino Rolon, Avenida Ministro Gabriel Passos, BR 272, cruzamento da Br 163 e BR 272, seguindo pela BR 272 ou BR 163.

Art. 38 Ficam definidas as rotas de veículos de transporte de carga – caminhões e ou reboques, produtos em trânsito, como segue:

- a) Porto Internacional: inicia-se no porto Internacional, segue pela Rua Bandeirantes, Rua Barão do Rio Branco, Rua Ministro Gabriel Passos, BR 272, cruzamento das BR 272 com a BR 163, seguindo pela BR 272 ou BR 163;
- b) Da BR 272 e BR 163, sentido Mato Grosso do Sul: inicia-se no cruzamento das BR 272 com a BR 163, segue pela Rua Osvaldo Cruz, Praça Castelo Branco, Rua Almirante Tamandaré e BR 163 – Ponte Ayrton Senna.
- c) Do Mato Grosso do Sul, sentido BR 272 e BR 163: inicia-se no cruzamento das BR 163 – Ponte Ayrton Senna, segue até o cruzamento da BR 163 com Rua Almirante Tamandaré, segue pela Rua Almirante Tamandaré, pela Praça Castelo Branco, pela Rua Osvaldo Cruz, até cruzamento das BR 272 com a BR 163, seguindo pela BR 272 ou BR 163.

CAPÍTULO X

DOS TRANSPORTE DE CARGAS INTERNAS

Art. 39 Ficam proibidos estacionamento de veículos de carga, acima de peso bruto máximo de 23 toneladas, em todo o perímetro urbano da sede do município de Guairá.

§1º Excetua-se as rotas de transportes de cargas.

§2º Excetua-se os veículos de cargas de combustível fósseis ou vegetal, que são autorizados a descarga em posto de serviço e abastecimento.

§3º Excetua-se a proibição aos veículos de carga, acima de peso bruto máximo de 23 toneladas, nas Zonas de Comércio e Serviço 03 e 04.

CAPÍTULO XI

DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO QUANTO AO VOLUME DE TRÁFEGO



Art. 40 Para definir parâmetros das ações e projetos de pavimentação propõe a utilização da hierarquia viária para estabelecer as prioridades de adequações de acordo com volume de tráfego, da seguinte forma:

- I. Classe 1 – Tráfego Pesado, compreendendo:
 - a) Vias urbanas ainda não pavimentadas, que podem estar em leito natural e as estradas municipais;
 - b) Rodovias;
 - c) Vias Arteriais e Vias Marginais.
- II. Classe 2 – Tráfego Médio, compreendendo:
 - a) Vias Coletoras.
- III. Classe 3 – Tráfego leve (exceto nos loteamentos industriais e comerciais) compreendendo:
 - a) Vias Locais.

CAPÍTULO XII DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 41 Os componentes do sistema viário deverão possuir, obrigatoriamente, sinalização horizontal e vertical, com o intuito de organizar o fluxo de condutores de veículos e pedestres, controlar e orientar os deslocamentos e complementar com os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

Art. 42 A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Executivo Municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro e suas alterações.

§1º Toda e qualquer via pavimentada do município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§2º As sinalizações horizontais e verticais das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo serão executadas às expensas dos respectivos empreendedor, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal responsável.

§3º O sentido do tráfego das vias será definido em cada caso, dependendo do volume de tráfego.

CAPÍTULO XIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 43 É expressamente proibido:

- I. Fechar, estreitar, mudar ou de qualquer modo dificultar a servidão pública, vias urbanas e caminhos, sem prévia licença da Prefeitura;
- II. Colocar porteiros e palanques nas estradas ou para seu leito arrastar madeiras;
- III. Arrancar ou danificar sinais de trânsito;
- IV. Atirar ou depositar objetos e outros corpos prejudiciais aos veículos e às pessoas que nela transitam;



- V. Destruir, obstruir ou danificar pontes, bueiros, esgotos, mata-burros e as valetas laterais ou logradouros de proteção das estradas e vias urbanas e rurais;
- VI. Fazer cisterna, valetas, fossa sumidouro e ou séptica, buracos ou escavações de qualquer natureza no leito das vias, calçadas, das estradas e de caminhos;
- VII. Utilizar-se da via pública, calçadas e ou leito carroçável, para depósito de materiais de construção ou canteiro de obras;
- VIII. Utilizar-se da via pública, calçadas e ou leito carroçável, para depósito de entulhos em geral;
- IX. Impedir, por qualquer meio, o escoamento de água pluvial das estradas para os terrenos marginais;
- X. Efetuar a varrição de detritos para dentro das bocas de lobo;
- XI. Impedir, restringir e monopolizar os acessos;
- XII. Danificar, de qualquer modo, as vias e estradas urbanas e rurais municipais.

§1º Em obras de iniciativa pública, para fins de melhorias das infraestruturas urbanas, o executor poderá utilizar-se do logradouro público para os fins específicos de projeto.

- a) Caberá ao executor das obras ou serviço as sinalizações viárias devidas.
- b) Caberá ao executor das obras ou serviço, arcar com danos que vir a causar a administração e ou a terceiro.

§2º Aos que contrariarem o disposto do Inciso anteriores deste artigo, o órgão competente do Executivo Municipal expedirá notificação concedendo o prazo de 10 (dez) dias para a reposição, em seus devidos lugares.

§3º Caso a parte notificada não possa dar cumprimento às exigências, dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior, poderá requerer prazo adicional de até 20 (vinte) dias, desde que o faça antes de esgotado o prazo inicial.

§4º Esgotados os prazos estipulados, sem que a parte de cumprimento ao disposto, o município executará a reposição exigida, cobrando do infrator o custo, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de administração, além da multa prevista no Código de Posturas.

§5º Os que cometerem a infração nos Incisos VII e VIII, o município poderá imitar notificação acompanhado de multa no valor de 2 (duas) UFG (Unidade Fiscal de Guairá).

- a) a descumprimento da notificação e multa, acarretará em novas multas sempre em dobro.

Art. 44 São partes integrantes desta lei, os seguintes anexos:

- a) Anexo I - Mapa do Sistema Viário Municipal; Distrito Dr. Oliveira Castro; Bela Vista do Oeste; Cruzeiroinho; Maracaju dos Gaúchos.
- b) Anexo II - Mapa do Sistema Viário Urbano Sede;

Art. 45 O Poder Executivo expedirá os atos administrativos que se fizerem necessários à fiel observância desta Lei.

Art. 46 Os casos omissos serão avaliados e julgados pela Secretária Municipal de Planejamento com respectiva manifestação do CONCIGUA.



Art. 47 Fica revogadaas dispisições em contrario e a Lei Complementar nº 001, de 02 de janeiro de 2008 com suas alterações.

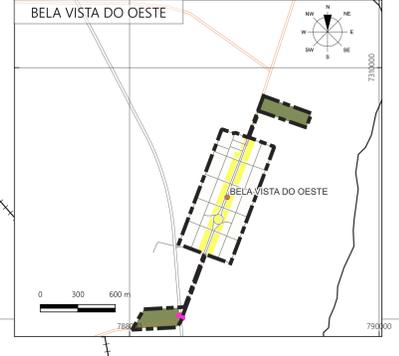
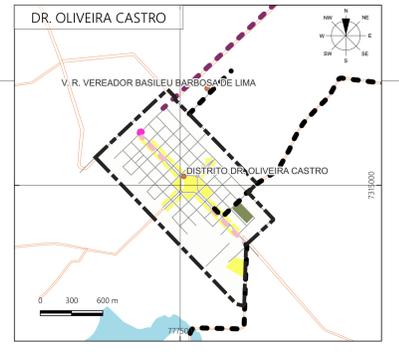
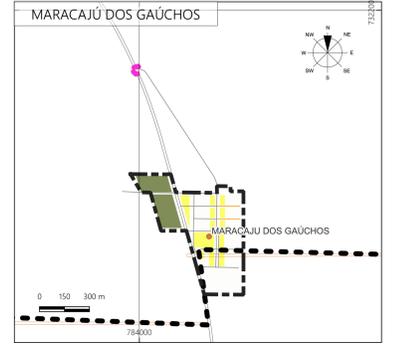
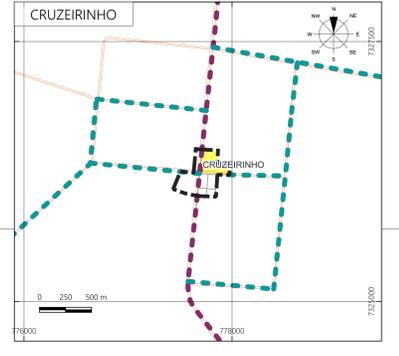
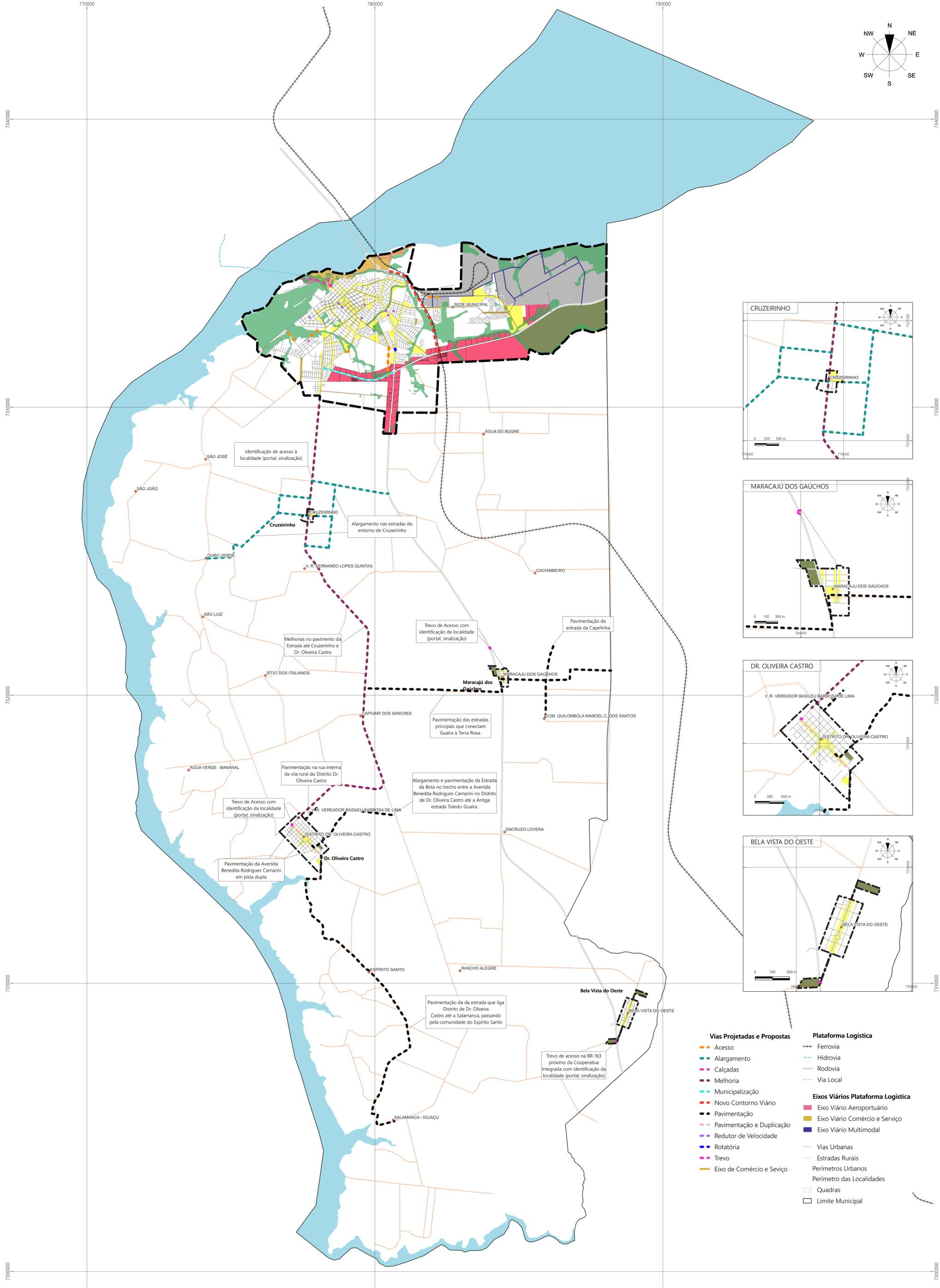
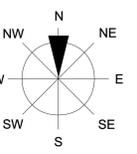
Art. 48 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Guaira, Estado do Paraná, em _____ de _____ de 2025.

GILEADE GABRIEL OSTI

Prefeito Municipal

**ANEXO I - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL - DISTRITO DR. OLIVEIRA
CASTRO – BELA VISTA – CRUZEIRINHO – MARACAJU DOS GAUCHOS**



- Vias Projetadas e Propostas**
- Acesso
 - Alargamento
 - Calçadas
 - Melhoria
 - Municipalização
 - Novo Contorno Viário
 - Pavimentação
 - Pavimentação e Duplicação
 - Redutor de Velocidade
 - Rotatória
 - Trevo
 - Eixo de Comércio e Serviço
- Plataforma Logística**
- Ferrovia
 - Hidrovia
 - Rodovia
 - Via Local
- Eixos Viários Plataforma Logística**
- Eixo Viário Aeroportuário
 - Eixo Viário Comércio e Serviço
 - Eixo Viário Multimodal
- Vias Urbanas
— Estradas Rurais
— Perímetros Urbanos
— Perímetro das Localidades
□ Quadras
□ Limite Municipal



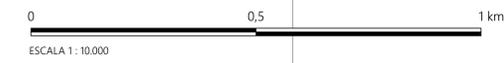
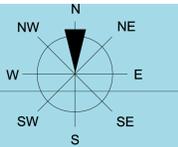
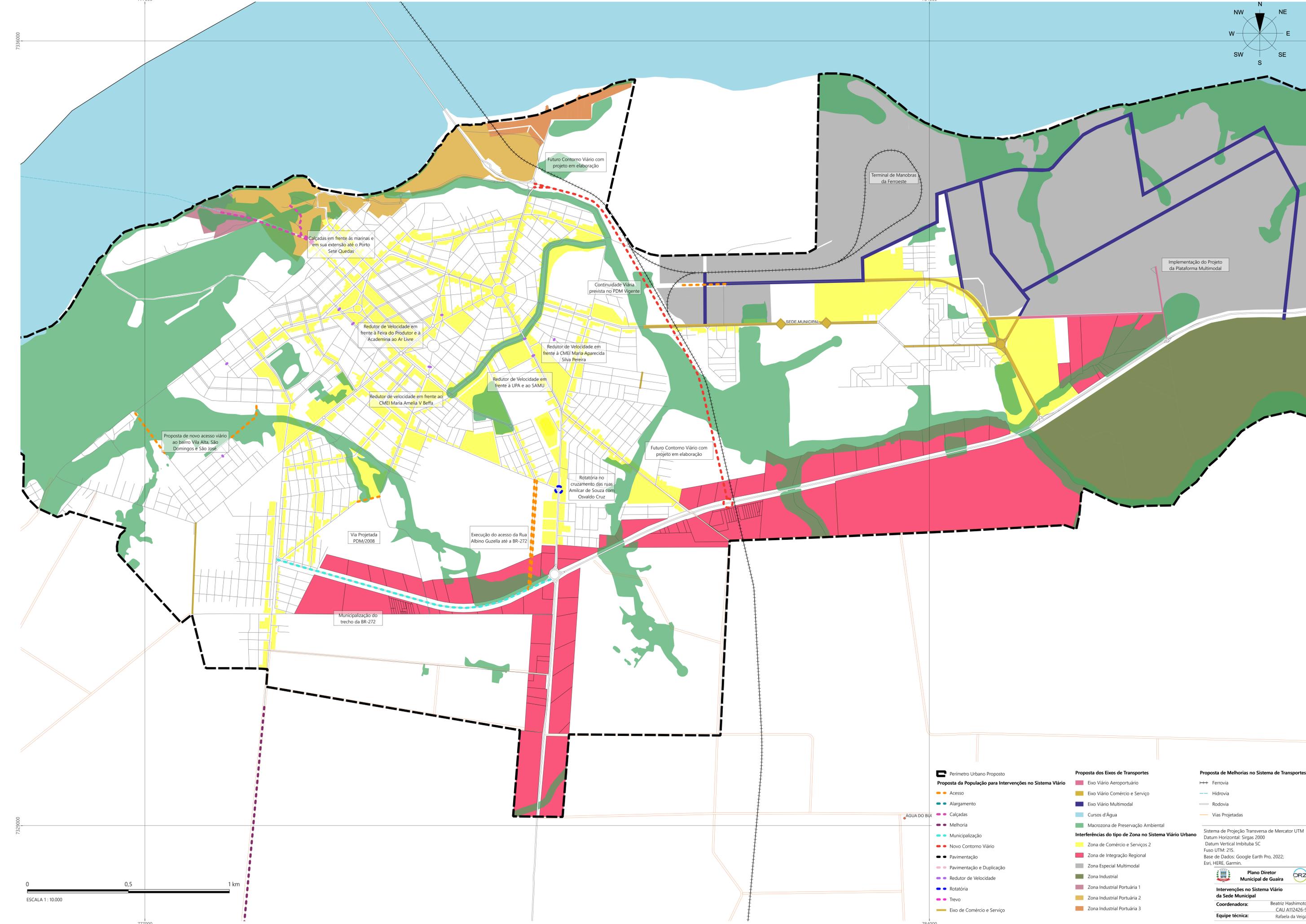
Sistema de Projeção Transversa de Mercator UTM
Datum Horizontal: Sirgas 2000
Datum Vertical: Imbituba SC
Fuso UTM: 21S
Base de Dados: Google Earth Pro, 2022; Esri, HERE, Garmin.

Plano Diretor Municipal de Guairá

Sistema Viário Municipal Propostas de Intervenção

Coordenadora: Beatriz Hashimoto CAU.1112426-9

Equipe técnica: Rafaela da Veiga



- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Perímetro Urbano Proposto Proposta da População para Intervenções no Sistema Viário Acesso Alargamento Calçadas Melhoria Municipalização Novo Contorno Viário Pavimentação Pavimentação e Duplicação Redutor de Velocidade Rotatória Trevo Eixo de Comércio e Serviço | <ul style="list-style-type: none"> Proposta dos Eixos de Transportes Eixo Viário Aeroportuário Eixo Viário Comércio e Serviço Eixo Viário Multimodal Cursos d'Água Macrozona de Preservação Ambiental Interferências do tipo de Zona no Sistema Viário Urbano Zona de Comércio e Serviços 2 Zona de Integração Regional Zona Especial Multimodal Zona Industrial Zona Industrial Portuária 1 Zona Industrial Portuária 2 Zona Industrial Portuária 3 | <ul style="list-style-type: none"> Proposta de Melhorias no Sistema de Transportes Ferrovia Hidrovia Rodovia Vias Projetadas <p>Sistema de Projeção Transversa de Mercator UTM
 Datum Horizontal: Sirgas 2000
 Datum Vertical: Imbituba SC
 Fuso UTM: 21S.
 Base de Dados: Google Earth Pro, 2022;
 Esri, HERE, Garmin.</p> <p>Plano Diretor Municipal de Guaira </p> <p>Intervenções no Sistema Viário da Sede Municipal</p> <p>Coordenadora: Beatriz Hashimoto CAU A112426-9
 Equipe técnica: Rafaela da Veiga</p> |
|--|--|--|

735000

735000

777000

784000