

Sistema Viário

A rede viária de uma cidade possui 3 características que devem ser consideradas na promoção do ordenamento territorial:

- Estruturais – a disposição dos elementos da rede viária no território condiciona positivamente ou negativamente a distribuição dos usos do solo e orienta os processos de urbanização;
- De Ordenação – as particularidades físico-funcionais dos elementos que fazem parte da rede viária contribuem à definição funcional e morfológica das áreas pelas quais atravessam;
- Funcionais – os diferentes elementos da rede viária constituem os canais de circulação e vinculação da cidade com regiões vizinhas e dos distintos setores da cidade entre si, como bairros e área central.

A malha urbana original do município de Assaí está inscrita entre dois córregos e durante o processo de expansão urbana percebe-se a atração que a Rodovia do Cerne (PR 090) exerceu no direcionamento do crescimento da cidade. Neste processo, a malha urbana avançou os obstáculos naturais (córregos) criando a leste alguns bairros dispersos, como o Jardim Veneza, Conjunto Novo Horizonte e Jardim Planalto que possuem acessos estreitos e sem continuidade. Na porção oeste (entre o Córrego Passo Fundo e rodovia PR 090) os bairros Jardim Muriaé, Conj. Sol Nascente, Conj. Paraíso e Conj. Assaí possuem acesso por uma avenida de pista dupla (Avenida Paul Harris) fazendo a ligação entre o núcleo central e a Rodovia PR 090, desenvolvendo um comércio local e atacadista nesta via. Nesta mesma área, surgem novos loteamentos apontando novas ligações viárias com a rodovia.

A falta de diretrizes viárias durante a expansão urbana, obriga a adaptações que em muitas vezes geram mais conflitos e dificultam o entendimento do ordenamento viário.

Tradicionalmente, a rede viária é projetada considerando sua funcionalidade para garantir a fluidez de veículos, e desta forma a existência de congestionamento em determinados pontos é entendida como um problema da capacidade inadequada das vias. Esta visão reduzida da rede viária tem como resultado soluções que se limitam ao alargamento destas vias e como consequência o estreitamento de calçadas e canteiros centrais. De maneira geral, este pensamento foi refletido na construção da cidade onde a largura das calçadas não favorece a circulação de pedestres.

Como experiência adquirida por diversas metrópoles, estas soluções não garantem eficácia no problema como também contribui para a deterioração da qualidade do ambiente urbano. Hoje, aplica-se a valorização da circulação de pedestres, transportes públicos e bicicletas como também a distribuição do tráfego definindo a hierarquia viária. No caso do município de Assaí, pela sua característica de relevo, torna-se dificultosa a circulação de bicicletas no sentido leste-oeste.

Os conflitos encontrados no sistema viário do município são consequências de fatores distintos que se interagem e requerem soluções que considerem as características da rede viária, a distribuição dos usos do solo e as modalidades de organização. São eles:

- Falta de continuidade de vias de acesso a áreas rurais;
- Falta de separação do tráfego pesado e leve;
- Descaso com a circulação de pedestres;
- Topografia acentuada em determinados pontos;
- Falta de hierarquia do sistema viário, provocando a sobrecarga na Av. Rio de Janeiro.

A finalidade da política de trânsito

Essa política tem por finalidade criar condições para o desenvolvimento de uma circulação com maior fluidez do trânsito da cidade, garantindo condições de eficiência, segurança e valorizando a circulação do pedestre.

As propostas de adequação da estrutura viária da cidade de Assaí, além de criar condições para garantir a melhoria na circulação de pedestres e veículos, se propõem a dar uma nova configuração à área central da cidade, e a promoção da extensão da área urbanizada. A estrutura viária se apresenta deste modo como um suporte físico tanto dos processos expansivos como de renovação no interior da cidade.

Como estratégia de aplicação das diretrizes apontadas, faz-se necessário a conscientização da população e agentes que constroem a cidade, da necessidade de adaptação das vias e realização das obras necessárias para interligação dos bairros e acesso a área rural bem como a promoção da circulação de pedestres.

O traçado ortogonal da malha promove a dificuldade de se fazer uma leitura hierárquica das vias, e juntamente com a concentração de uso e a condição

topográfica da cidade impedem uma eficiente circulação gerando pontos de conflito. (mapa 34)

Para isto se definem objetivos específicos da conformação da rede viária, e da distribuição do uso do solo.

Rede Viária:

- Promover o ordenamento e distribuição do tráfego;
- Reduzir o número de acidentes e pontos de conflito;
- Melhorar os níveis de conexão entre os distintos setores que conformam a cidade gerando novos sistemas para organização da rede, que evitem a utilização de ruas secundárias como caminhos principais;

Uso do Solo:

- Melhorar a circulação e distribuição de mercadorias, definindo corredores para transportes de cargas;
- Formular diretrizes de uso do solo para localização de estabelecimentos que exijam circulação constante de transporte de cargas.

Quanto a rede viária, a política de trânsito é aplicada através da classificação e definição de hierarquia dos componentes da rede viária, da geração de novos sistemas de organização e da proposição das ações correspondentes às vias de domínio municipal. Já o uso do solo, a normatização se definirá de acordo com os grandes eixos de circulação.

Classificação e definição da hierarquia da rede viária

De acordo com as diretrizes funcionais, os elementos da rede viária se classificam em:

- Os eixos estruturais são vias de maior capacidade de vazão que têm como objetivo promover a interligação viária entre diferentes quadrantes da cidade.
- Via arterial é a via que promove a ligação entre diferentes bairros ou setores da cidade onde a velocidade de serviços é menor permite maior intensidade de trânsito.
- Vias coletoras são as que ligam um ou mais bairros entre si e coletam ou distribuem o fluxo de trânsito a partir das vias arteriais e estruturais.
- Via local é aquela de distribuição do tráfego internamente ao bairro e se liga quase sempre a uma via coletora.

Desta forma, foram traçadas e definidas vias principais para melhor distribuição e ordenamento do tráfego conforme mapa 52:

Eixos Estruturais

- Norte-Sul – início da avenida Rio de Janeiro e PR 090 e futuro contorno ao sudeste entre a rodovia estadual PR 442 e PR 090.
- Leste-Oeste - formado pela Avenida Paul Harris, Rua Bolívia e PR 442, este eixo não está configurado na hierarquia viária atualmente, mas possui potencial por oferecer continuidade de circulação e ligação entre os acessos à área rural no escoamento dos produtos industriais.

Vias Arteriais

- Norte-Sul – Binário formado pelas ruas Getúlio Vargas e Manoel Ribas
- Leste Oeste
 1. Eixo formado pela ruas Minas Gerais, Luciano R. Santos, México e prolongamento até a rodovia PR 090
 2. Eixo formado pela Av. Industrial e seu prolongamento até a PR 090 e marginal de fundo de vale.

Via Central Especial

- A avenida Rio de Janeiro no trecho compreendido entre a rua Estados Unidos e rua Uruguai ficará com mão única para tráfego lento e estreitamento da pista oferecendo maior número de vagas para estacionamento a 45°, com previsão de carga e descarga de mercadorias em horários e locais pré-determinados a serem discutidos entre os comerciantes.

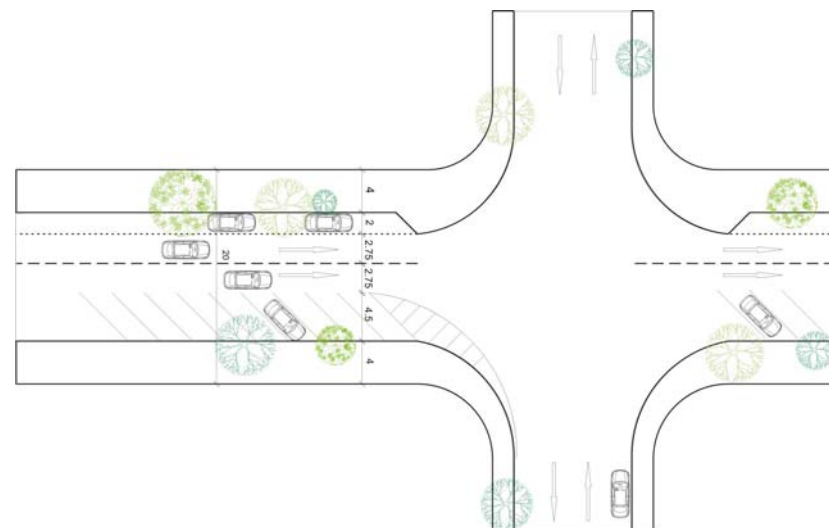


Fig. 4.5.1 – Esquema proposto para Av. Rio de Janeiro

Marginais de Fundo de Vale

- Norte-Sul marginais de fundo de vale nos córregos da Sede e Passo Fundo utilizando-se das ruas:
 - marginal 1 – ruas Diamante, Antenor H. Monteiro com prolongamento até a rua Edgar Bardal
 - marginal 2 – ruas Cláudio Cezar Mello, Orlando T. Gregório, Cel. José Schleder e prolongamento até a rua Pref. Domingos Julião
 - marginal 3 – ao longo do córrego da Sede e rua Dr. Gustavo Amério Hasselman, Rui Barbosa.

Vias Coletoras

- Leste-Oeste
 1. Eixo formado pelas ruas Água Marinha e José Bento Duarte
 2. Eixo formado pelas ruas Orlando T. Gregório e Souza Naves
 3. Eixo formado pela rua Brasil, Av. Paul Harris e rua Tomotada Ikeda
 4. Eixo formado pela rua Uruguai e seu prolongamento pelo fundo de vale e rua de divisão dos conjuntos Sol Nascente e lote 81 e 82 da seção central

Os grandes eixos de circulação de carga continuam sendo as rodovias PR 090, PR 442 e Estradas Municipais tendo como direcionamento de uso para atividades agroindustriais e indústrias conforme o mapa 51, sendo que a estrada para Maravilha tem direcionamento para interesse turístico gastronômico e de lazer.

Obras Previstas

Com a finalidade de efetivar a rede viária proposta, foram apresentadas as obras prioritárias a serem realizadas a curto*, médio** e longo*** prazo, sendo necessário projeto de sinalização viária e projeto de execução das adequações necessárias de acordo com as diretrizes apontadas neste Plano Diretor.

Sinalização Viária em Geral* - sinalização nas vias priorizando os cruzamentos onde se configuram os pontos de conflitos e sinalização de quebra-molas. A sinalização deverá obedecer à hierarquia hoje constituída dando prioridade ao binário proposto que são as ruas Getúlio Vargas e Manoel Ribas como também o redirecionamento da Av. Rio de Janeiro como sentido única. (mapa 49).

Eixo Estrutural Leste-Oeste - Execução do prolongamento da rua Bolívia * com a PR 442 e adequação de geometria* no encontro com a PR 442 e no encontro com a Av. Paul Harris e sinalização** indicando prioridade de circulação.

Remodelagem da calçada** valorizando a circulação de pedestres e execução de calçadas* no trecho compreendido entre as ruas Deputado Francisco Escorsin e rua Niterói. O eixo estrutural proposto possui largura de via local sendo necessária a utilização de recuos nas propriedades para alargamento de calçada e sinalização* com permissão de estacionamento em apenas um lado da via.

No encontro da estrutural Leste-Oeste com a PR 090 se faz necessário a construção de obra de arte de transposição em nível (viaduto) a longo prazo tornando-se prioritário em caso de expansão urbana a oeste da rodovia.

Eixo Estrutural Norte-Sul*** - av. Rio de Janeiro – adequação de geometria no cruzamento com a PR 090 (acesso principal da cidade) para garantir maior segurança na conversão dos veículos. Ruas Getúlio Vargas e Manoel Ribas – remodelagem das calçadas* e sinalização de sentido do fluxo e direcionamento nos encontros com as ruas transversais.(fig. 4.5.2)

Arteriais Norte-Sul

Remodelagem das calçadas ** - na rua Manoel Ribas, aumento da largura das calçadas para 3 metros na lateral onde estão localizados as escolas e terminal de estudantes. Na rua Getúlio Vargas o aumento na largura das calçadas será na lateral onde estão localizado o edifício do Fórum.

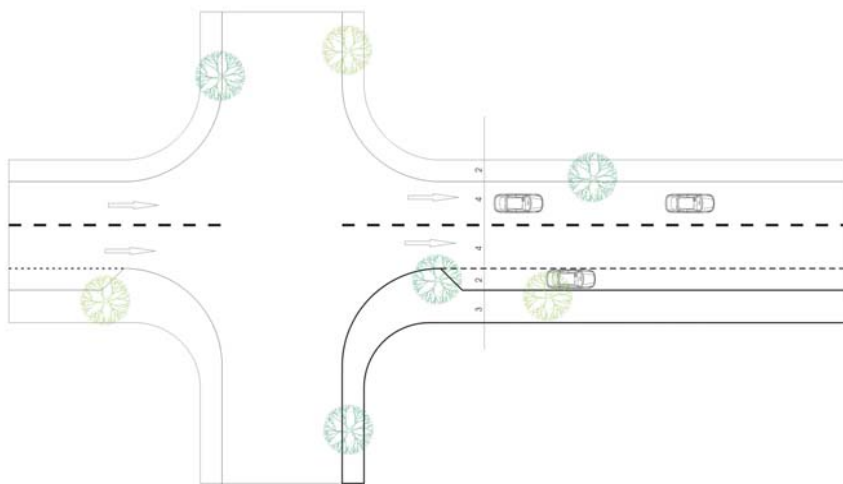


Figura 4.5.2 –Esquema proposto para as Ruas: Manoel Ribas e Rio de Janeiro

Marginais de Fundo de Vale

marginais de fundo de vale** - deverão ser exigidas como diretriz viária nos próximos loteamentos ao longo dos córregos, e em áreas consolidadas como ocupação irregular (na área de preservação) a prefeitura deverá promover a desapropriação e relocação das famílias que ali residem. No trecho onde se encontra a Jardim Alvorada II (Vila do Grilo), grande parte da ocupação não se encontra na área de preservação, mas devido às condições de risco que oferecem ao recurso hídrico como também aliada à falta de existência de área de lazer na escola Municipal Professora Augusta Gino. Esta área fica anexada à escola, desviando o tráfego para nova via projetada respeitando a faixa dos 30 metros do córrego.

Arterial Leste-Oeste

1. Pavimentação* da rua Orlando T. Gregório e sinalização configurando como acesso principal ao Jardim Veneza e prioridade de circulação no eixo formado com a rua Senador Souza Naves.
2. Eixo da rua Brasil com a av. Paul Harris no trecho próximo ao fundo de vale elaboração do projeto e redimensionamento**, caso se faça necessário.

Avenida Central Especial

1. Sinalização viária* indicando alterações nos sentidos, preferenciais, estacionamento a 45°, e carga e descarga e demais vagas a serem reservadas a carros oficiais e de transporte de valores.

2. Remodelagem*** das calçadas nas esquinas onde ficam os carros estacionados a 45°.
3. Sinalização Semafórica quando implantada a Estrutural Leste Oeste (rua Bolívia)

Vias de Acesso – PR 442 – pavimentação asfáltica*** da rodovia evitando o tráfego de caminhões na av. Rio de Janeiro.

Estradas Municipais

1. Geral - necessitam de elaboração de projetos e execução de dispositivos para drenagem de escoamento superficial de águas pluviais.
2. Estrada de acesso ao distrito de Pau D´Alho do Sul necessita de recapeamento a médio prazo e sinalização viária.
3. Estrada para Maravilha – projeto para interligação por meio de Balsa (antigo acesso à Londrina) à estrada do Pioneiro ao município de Londrina.