



LEI Nº 959/2015, de 12 de Abril de 2015.

LEI DO SISTEMA VIÁRIO

SUMÁRIO

CAPITULO I	DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	02
CAPÍTULO II	DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS	04
CAPÍTULO III	DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS	05
CAPÍTULO IV	DAS VIAS	05
CAPÍTULO V	DAS CICLOVIAS	06
CAPÍTULO VI	DAS DIMENSÕES DAS VIAS	06
CAPÍTULO VII	DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS	06
CAPÍTULO VIII	DAS SANÇÕES E PENALIDADES	07
CAPÍTULO IX	DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	07
ANEXO I	TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS MUNICIPAIS	09
ANEXO II	TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS (DIMENSÕES MÍNIMAS)	09
ANEXO III	PLANTA DOS PERFIS DAS VIAS MUNICIPAIS	10
ANEXO IV	PLANTA DOS PERFIS DAS VIAS URBANAS	11
ANEXO V	DIMENSÃO MÍNIMA PARA RETORNO	14
ANEXO VI	MAPA DA HIERARQUIZAÇÃO DE VIAS MUNICIPAIS	15
ANEXO VII	MAPA DA HIERARQUIZAÇÃO DE VIAS URBANAS	16

LEI Nº 959/2015, de 12 de Maio de 2015.

DO SISTEMA VIÁRIO

SÚMULA: DISPÕE SOBRE A MOBILIDADE MUNICIPAL E URBANA E HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO PARA O MUNICÍPIO DE PÉROLA D'OESTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PÉROLA D' OESTE, faz saber que a **Câmara** Municipal de Pérola D' Oeste, Estado do Paraná, APROVOU, e eu, Prefeito Municipal, no uso das atribuições legais que me são conferidas, SANCIONO a seguinte Lei:

Art. 1º. A Lei do Sistema Viário dispõe sobre a mobilidade municipal e urbana e hierarquização do sistema viário para o município de Pérola D' Oeste:

Art. 2º. São partes integrantes desta Lei:

- I - Anexo I - Tabelas de características geométricas das vias municipais;
- II - Anexo II – Tabelas de características geométricas das vias urbanas;
- III - Anexo III – Planta e perfis das vias municipais;
- IV - Anexo IV – Plantas e perfis das vias urbanas;
- V - Anexo V - Dimensões mínimas para retornos;
- VI - Anexo VI - Mapa de hierarquização do sistema viário municipal;
- VII - Anexo VII - Mapa de hierarquização do sistema viário urbano.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 3º. A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas de outros modos como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 4º. A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 5º. 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 pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 6º. Constituem objetivos da presente Lei:

- I - induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento do 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.

Art. 7º. O Sistema de Transporte Público do Município deverá ser objeto de estudo e de um plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, bem como o estabelecido por esta Lei.

Art. 8º. Para os fins desta Lei, entende-se por:

I - malha urbana: o conjunto de vias do município;

II - via municipal: o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

III - via urbana: o conjunto de vias da sede urbana classificada e hierarquizada segundo critério funcional;

IV - 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;

c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

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

VI - 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 estacionar fora da trajetória dos demais veículos;

c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

VII - alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o espaço público;

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

IX - calçada ou passeio: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos de nenhuma espécie, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins;

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

XI - faixa de manutenção de vias: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados;

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

XIII - nivelamento: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

XIV - seção normal da via: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;

XV - sistema viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas; e

XVI - 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. 9º. 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. à estruturação através de um plano de vias de contorno permitindo rotas alternativas 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 organização e urbanização da sede urbana e do incentivo ao turismo rural;
- IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
- V. ao estudo sobre a necessidade da instalação de um sistema de sinalização (Horizontal e Vertical) e quantidades necessárias de redutores de velocidade a longo das principais vias com os principais entroncamentos viários, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficando a cargo do Município, por meio do Departamento de Obras;
- VI. ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;
- VII. à colocação de placas e mobiliário urbano ao longo da malha viária urbana;
- VIII. ao procedimento de rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos.

Art. 10º. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

- I - proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;
- 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;
- IV- seguir o projeto padrão de calçadas que a Prefeitura Municipal deverá elaborar em função da promulgação desta lei;
- V – nos casos de aberturas de novas ruas e/ou calçadas ou reformas das existentes, é obrigatório, seguir o padrão de calçada elaborado pela Prefeitura Municipal, bem como os rebaixamentos de meio fio em entrada de garagens.

§ 1º Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras será mediante autorização da Prefeitura Municipal de Pérola D' Oeste, e o horário será estabelecido pela mesma, contanto que não atrapalhe o sossego dos moradores.

§ 2º A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada de modo a deixar livre no mínimo uma faixa de largura que permita o tráfego normal de cadeirantes e pedestres.

Art. 11. 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 Pérola D' Oeste.

Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal de Pérola D' Oeste fiscalizará a execução das vias de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 12. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II

DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 13. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Pérola D' Oeste compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo I (características geométricas), Anexo III (plantas e perfis das vias) e Anexo VI (mapa de hierarquização do sistema viário municipal):

I - **Rodovias Estaduais:** compreende a PR-583, ligação de Realeza – Pérola D' Oeste.

II - **Rodovias Federais:** compreende a BR-163, ligação de Planalto/Pranchita - Pérola D' Oeste.

III - **Vias Municipais Principais:** compreende as vias de maior tráfego como a estrada que liga a sede urbana de Pérola D' Oeste ao seus distritos municipais, bem como aquelas vias de interligação entre as principais comunidades rurais, e onde trafega o transporte escolar, com a finalidade de promover a circulação no interior do município;

IV- **Vias Municipais Secundárias:** compreende as demais vias rurais do município, caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

CAPÍTULO III DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS

Art. 14. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana de Pérola D' Oeste compreende as seguintes categorias de vias:

I – Vias Arteriais: caracterizadas pelos trechos de vias que adentram a malha urbana provenientes de estradas municipais e estaduais e federais existentes que apresentam um alto volume de tráfego, correspondendo aos trechos da PR-583 que liga Pérola D'Oeste à Realeza, e BR-163 que liga Pérola D'Oeste à Planalto e Pranchita.

II - Vias Estruturais: caracterizada pela concentração do tráfego local e pela predominância de atividades comerciais e serviços de pequeno e médio porte, estabelecendo fluxo intenso de veículos e pedestre. Tem a finalidade de estruturar a mobilidade na sede urbana, priorizando o fluxo de pedestres além de representar o eixo de maior importância local. A via apresenta características particulares que se diferenciam das demais, como dimensões. Compreende a Avenida;

III - Vias Coletoras: têm a função de coletar o tráfego da sede urbana para as estradas de acesso às localidades rurais, bem como coletar o tráfego das vias principais e distribuir para as vias locais. As Vias Coletoras no município de Pérola D' Oeste são aquelas vias que ligam a sede urbana às comunidades rurais. Compreendem trechos das vias: Inicia no cruzamento das Ruas;

IV - Vias Locais: configuradas pelas vias geralmente de mão dupla e baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local, com objetivo claro de acesso ao lote. Compreende as demais vias urbanas;

V – Vias Marginais: configuradas por vias que são marginais, as BRs, PRs e demais quando existirem.

CAPÍTULO IV DAS VIAS

Art. 15. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura deverão conectar o sistema viário proposto com as vias dos loteamentos adjacentes e prever acessibilidade universal nas vias urbanas.

§ 1º Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos Anexos I, II, III e IV.

§ 2º Nos 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.

§ 3º Nas vias existentes, principalmente nas vias principais e comerciais, deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas com necessidades especiais, de acordo com a NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

§ 4º Os cruzamentos entre Via Estrutural e outra Via Estrutural, entre Via Estrutural e Via Coletora e o novo acesso proposto, deverão ser submetidos a estudo de trânsito, visando à segurança do município.

§ 5º Nos casos de aberturas de novas ruas e/ou calçadas ou reformas das existentes, é obrigatório, seguir a metragem da rua existente caso essa seja um prolongamento.

Art. 16. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo Único. A Via Estrutural em seu prolongamento da malha urbana, não poderá ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos.

Art. 17. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual e Federal será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER) e/ou Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes(DNIT).

Art. 18. 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. 19. As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo II, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art. 20. 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.

Art. 21. As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

CAPÍTULO V DAS CICLOVIAS

Art. 22. Considera-se a ciclovias como uma alternativa de meio de transporte e lazer e poderá ser criada em qualquer via da malha urbana.

Art. 23. Na adequação e ampliação do Sistema de ciclovias é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos (bicicletário) em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças.

CAPÍTULO VI DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 24. Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexos I e II da presente Lei para o dimensionamento das vias.

Art. 25. Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com as dimensões atuais.

Parágrafo Único. As dimensões das vias marginais terão anexo específico nesta lei.

Art. 26. A Prefeitura Municipal através do Departamento competente poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 27. É obrigatório recuo mínimo de 25,00 m (vinte cinco metros) para as novas edificações em vias municipais rurais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

CAPÍTULO VII DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

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 para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 29. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como os Anexos I, II, III e IV.

Art. 30. 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. 31. Fica proibida 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 possuir caráter permanente ou não.

Art. 32. A implantação de vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos (como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

CAPÍTULO VIII DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 33. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 20 a 80 Unidade Fiscal Municipal (UFM) vigentes à época da infração.

§ 1º A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§ 2º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§ 3º As sanções previstas no *caput* deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 34. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PÉROLA D'OESTE

PÉROLA D'OESTE - ESTADO DO PARANÁ

Parágrafo Único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, de acordo com esta Lei.

Art. 35. O Poder Executivo Municipal, poderá exigir do loteador, correções no que diz respeito a adequação do loteamento às normas técnicas de saneamento e infraestrutura, que eventualmente tornam-se necessárias, no prazo de até dois anos após a liberação do Habite-se – Certificado de Conclusão da obra, referido loteamento.

Art. 36. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Pérola D' Oeste, 12 de Maio de 2015.


ALCIR VALENTIN PIGOSO
PREFEITO MUNICIPAL

PUBLICADO	
JORNAL	Tribuna Regional
EDIÇÃO Nº	1014 PAG. 12A
DATA:	14.05.2015

ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS MUNICIPAIS

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de manutenção (m)	Inclinação mínima ¹ (%)	Rampa Máxima ² (%)
Via Municipal Principal	12,00	7,00	(E) 2,50 ³ (D) 2,50 ⁴	0,5	20
Via Municipal Secundária	10,00	6,00	(E) 2,00 ³ (D) 2,00 ⁴	0,5	20

¹ Da seção transversal tipo.

² Rampas aceitáveis em trechos de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros)

³ (E) elemento a esquerda

⁴ (D) elemento a direita

ANEXO II - TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS (DIMENSÕES MÍNIMAS)

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro Central	Inclinação mínima ¹ (%)	Rampa Máxima ² (%)
Vias Estruturais Avenida.	21,00	(E) 6,00 (D) 6,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,50 (D) 2,50	Sem canteiro central Ciclovias compartilhadas sob a calçada	0,5	20
Vias Coletoras	18,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 3,50 (D) 3,50	-	0,5	20
Vias Locais As demais ³	15,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 2,00	(E) 3,00 (D) 3,00	-	0,5	20
Vias Marginais	10,00	(E) 3,00 (D) 3,00	-	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	20

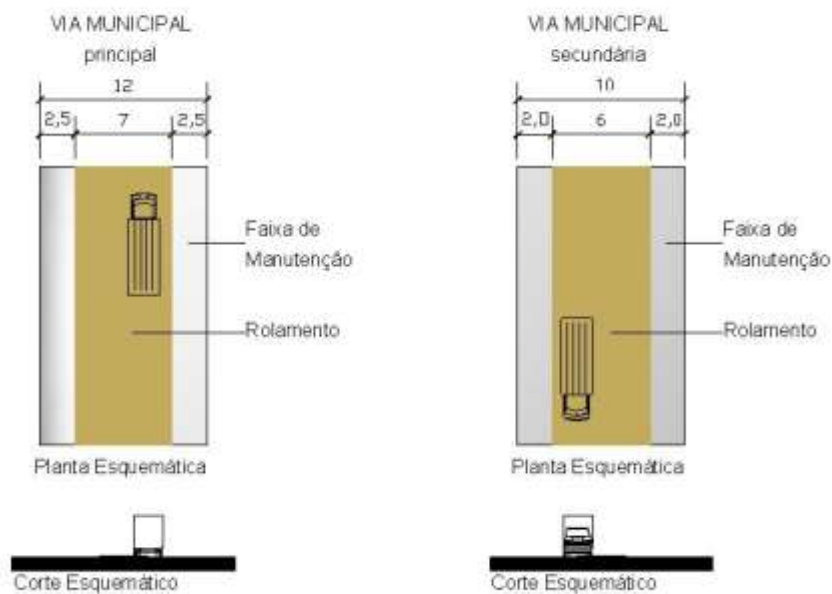
¹ Da seção transversal tipo.

² Rampas aceitáveis em trechos de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros)

³ Características Geométricas Mínimas.

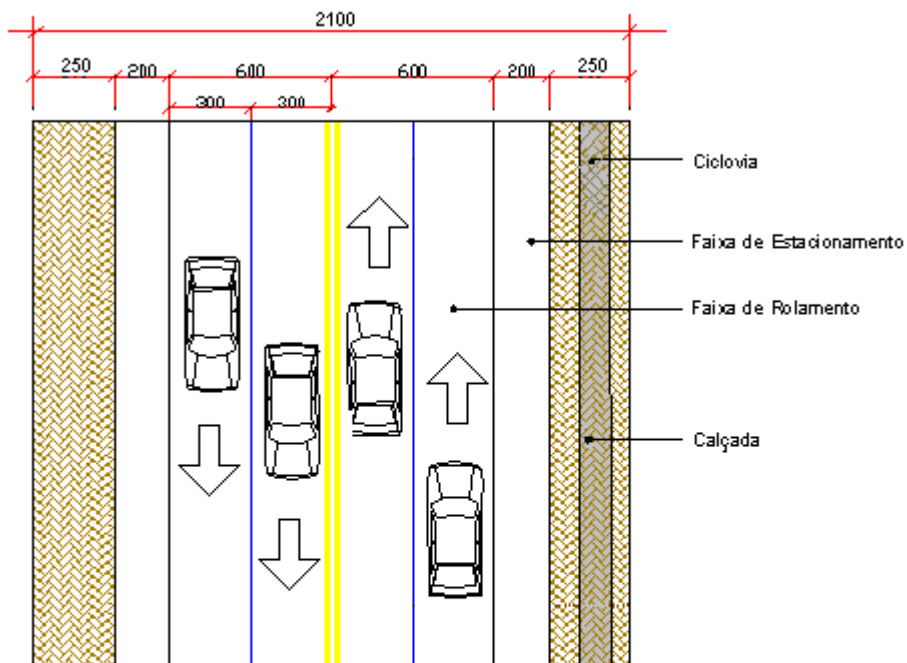
Obs: As vias arteriais urbanas seguem as mesmas dimensões existentes nas estradas municipais principais.

ANEXO III – PLANTA E PERFIS DAS VIAS MUNICIPAIS



ANEXO IV – PLANTA E PERFIS DAS VIAS URBANAS

Via Estrutural

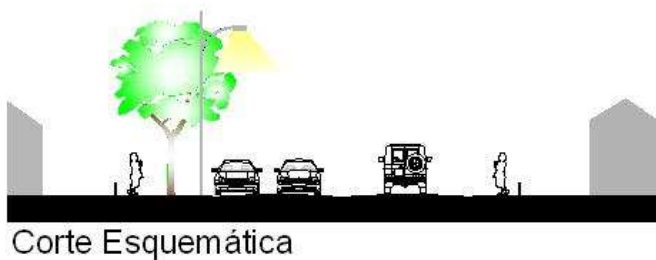
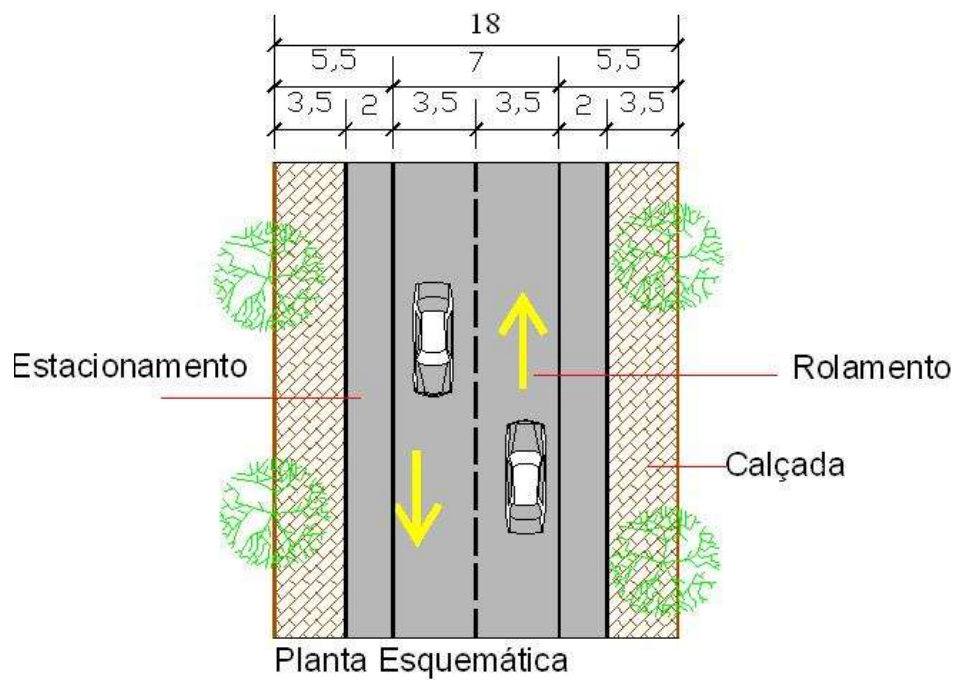


Planta Esquemática

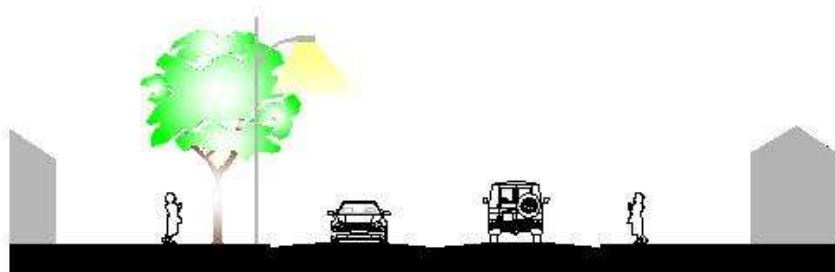
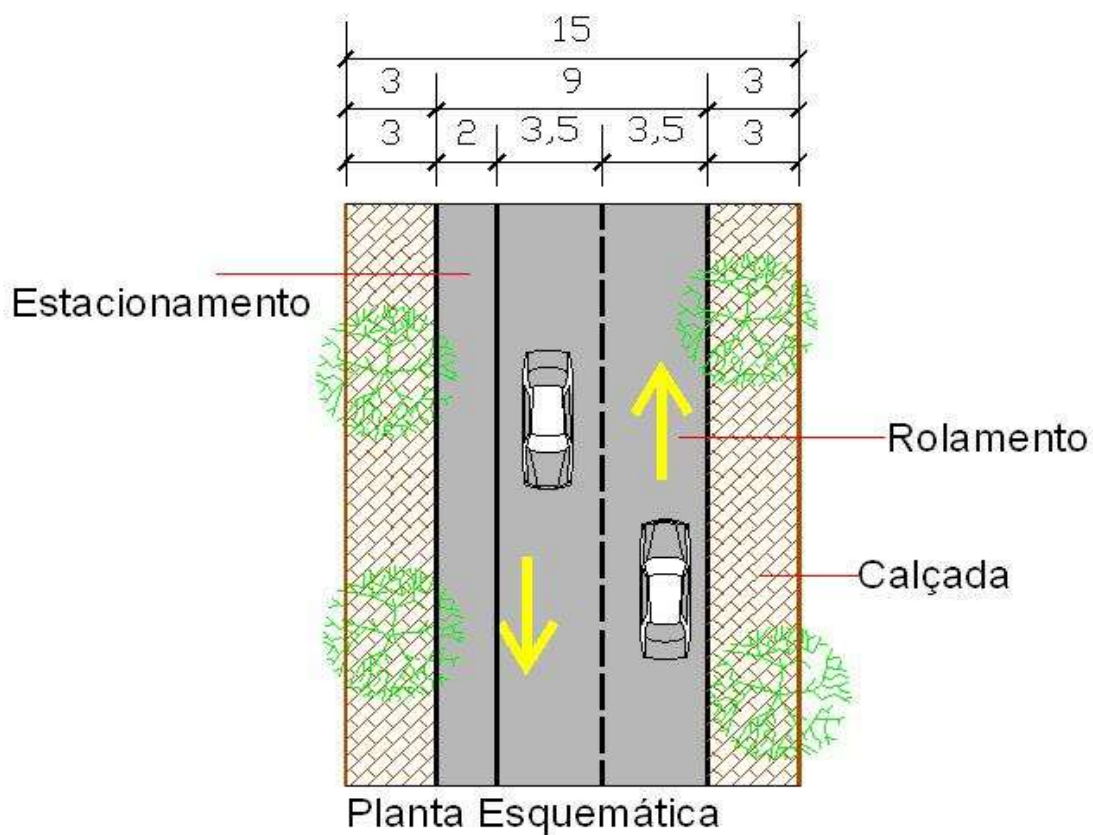


Corte Esquemática

VIA COLETORA



VIA LOCAL



Corte Esquemática



PREFEITURA MUNICIPAL DE PÉROLA D'OESTE

PÉROLA D'OESTE - ESTADO DO PARANÁ