

LEI COMPLEMENTAR Nº XX

Data XX/XX/202X

SÚMULA: DISPÕE SOBRE DIRETRIZES DE ARRUAMENTO PARA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO NO PERÍMETRO URBANO DE PLANALTO - PR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

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

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - A presente Lei destina-se a disciplinar, dimensionar, hierarquizar a implantação do Sistema Viário Básico do Município, conforme diretrizes do PDUOS de Planalto e demais disposições sobre a matéria, complementares à Lei do Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo Único - As disposições desta Lei têm como objetivo:

- I** - Garantir a continuidade das principais vias;
- II** - Fixar as condições necessárias para proporcionar um fluxo eficiente e seguro do tráfego na área urbana;
- III** - Otimizar os investimentos públicos na infraestrutura viária;
- IV** - Contribuir com a redução das causas de acidentes;
- V** - Contribuir com a redução da poluição sonora, tendo em vista o conforto ambiental urbano;
- VI** - Contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano.
- VII** - Fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- VIII** - Estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- IX** - Disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;
- X** - Implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
- XI** - Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas;

Art. 2º - É obrigatório a adoção das diretrizes de implantação do Sistema Viário Básico, por força desta Lei, a todo projeto de ou empreendimento, a seguir, que vierem a ser executado dentro do Perímetro Urbano do Município de Planalto - PR:

- 1** - Imobiliário;
- 2** - Loteamento;
- 3** - Desmembramento ou remembramento;
- 4** - Calçadas em vias urbanas;
- 5** - Intervenção no sistema viário municipal;
- 6** - Polos geradores de tráfego; e
- 7** - Demais ações e projetos que possam utilizar ou influenciar no/o Sistema Viário municipal.

Art. 3º - O Município fará a supervisão e fiscalização, quando da implantação do Sistema Viário, com base em normas correntes no Estado, usadas pelo DNIT e DER, ou outra norma, regulamento ou lei vigente, em âmbito Estadual ou Federal.

Parágrafo Único - Deve sempre priorizar a continuidade das vias já existentes em projetos urbanos a serem implantados ou na ampliação dos que já são existentes;

Art. 4º - O Poder Público editará Atos Administrativos necessários ao cumprimento desta Lei.

CAPÍTULO II

DA CLASSIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO

Seção I

Das Vias Urbanas

Art. 5º - Para efeito desta Lei serão adotadas as seguintes definições para as áreas de vias localizadas dentro do perímetro urbano da sede e distritos:

I - Vias Arteriais: Formam o anel viário de circulação de veículos de carga que estejam de passagem pelo Município e destinam-se a transportar grandes volumes de tráfego, para todos os tipos de veículos, de altas e médias velocidades, tendo ainda como sua função principal proporcionar boa qualidade de serviços aos volumes produzidos pelas áreas geradoras de tráfego, e por função secundária prever acesso a propriedades adjacentes às vias.

II - Vias Estruturais: São vias destinadas à estruturação do espaço urbano, são preferenciais, definidas como principais vias de comércio e serviços;

III - Vias Marginais: são vias auxiliares de vias arteriais, de rodovias e estradas, adjacentes, geralmente paralelas, que margeiam e permitem acesso aos lotes lindeiros, possibilitando a limitação de acesso à via principal.

IV - Vias Coletoras: São as vias de ligação entre as vias arteriais e estruturais, e também de vias secundárias, locais, rurais e outras, com vias principais, servindo tanto ao tráfego quanto ao acesso às propriedades, mas, em princípio, devem servir ao tráfego local como função principal e não deverão ser utilizadas para grandes volumes de tráfego.

V - Vias Locais: Têm como função principal dar acesso direto a propriedades, não devendo ser, em princípio, utilizadas para outros volumes de tráfego.

VI - Ciclofaixa: Parte da pista de rolamento, delimitada por sinalização específica, destinada à circulação exclusiva de ciclos, sendo estes, definidos como veículo de, pelo menos, duas rodas, de propulsão humana, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro.

VII - Ciclovias: são vias exclusivas para a circulação de ciclos (veículos de no mínimo duas rodas, de propulsão humana), segregada do tráfego de veículos motorizados por meio de elementos físicos.

VIII - Vias e/ou Áreas de Pedestres: Vias destinadas à circulação de pessoas, podendo ser dotadas de mobiliários e equipamentos coletivos urbanos como: telefone, quiosques, banca de jornal, etc.;

IX - Cruzamentos: Os cruzamentos destinam-se a articular o Sistema Viário Básico nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos, a saber:

a) Cruzamento Simples: São os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente.

b) Cruzamento Rotulados: São cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: PARE/VIA PREFERENCIAL), ou semáforos, conforme estudos de volume de fluxo.

Seção II

Das Vias Rurais

Art. 6º - São consideradas e compõem as vias rurais as vias que ligam os distritos e pequenas comunidades rurais entre si, com as Rodovias Federais e/ou Estaduais e com o as vias do Perímetro Urbano municipal, conforme o Mapa do Sistema Viário Municipal, sendo classificadas por:

I - Primária: Ligações entre as comunidades com a sede Urbana do Município e com as Rodovias Federais e/ou Estaduais;

II - Secundária: Ligações entre as Primárias até as comunidades;

III - Terciárias: Ligações entre primária até as propriedades e das Secundárias até as propriedades;

Parágrafo Único: Em casos onde uma via rural esteja sendo contemplada por uma futura área urbana, ou, já está incluída no perímetro urbano, assim que ocorrer a urbanização ela deverá seguir as regras do artigo 7º desta lei.

Seção III

Da Classificação das Vias Municipais

Art. 7º - A classificação das vias do Sistema Viário Municipal somente poderá ser alterada após debate comunitário, com audiências públicas, e mediante manifestação dos Conselhos Municipais envolvidos e/ou órgãos que venham a substituí-los, mantida a classificação funcional.

CAPÍTULO III

DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS MUNICIPAIS

Seção I

Das Vias Urbanas

Art. 8º - As dimensões adotadas para cada tipo de via são:

I - Vias Arteriais.

a) **CX** - Caixa total da rua mínimo: 17,00 m (dezessete metros);

b) **CR** - Caixa de rolamento mínimo: 12,00 m (doze metros);

c) **R** - Faixa de rolamento mínimo: 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);

d) **E** - Faixa de estacionamento mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

e) **P** - Passeio mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.

II - Vias Marginais:

- a) **CX** - Caixa total da rua mínimo: 12,50 m (doze metros e cinquenta centímetros);
- b) **CR** - Caixa de rolamento mínimo: 8,50 m (oito metros e cinquenta centímetros);
- c) **R** - Faixa de rolamento mínimo: 3,00 m (três metros);
- d) **E** - Faixa de estacionamento mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) no lado edificável;
- e) **P** - Passeio mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) no lado edificável.
- f) **CS - Canteiro** de Separação: 1,50 (Um metro e cinquenta centímetros).

III - Vias Estruturais:

- a) **CX** - Caixa total da rua mínimo: 17,00 m (dezesete metros);
- b) **CR** - Caixa de rolamento mínimo: 12,00 m (doze metros);
- c) **R** - Faixa de rolamento mínimo: 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- d) **E** - Faixa de estacionamento mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- e) **P** - Passeio mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.

Observação: No caso de vias consolidadas onde a caixa está diferente da recomendada, se mantêm as estruturas já existentes, evitando prejuízos aos confrontantes e lindeiros.

IV - Vias Coletoras:

- a) **CX** - Caixa total da rua mínima: 12,00 m (doze metros);
- b) **CR** - Caixa de rolamento mínima: 7,00 m (sete metros);
- c) **R** - Faixa de rolamento mínima: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- d) **E** - Faixa de estacionamento mínima: 2,00 m (dois metros), de um lado da via;
- e) **P** - Passeio mínimo: 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.

Observação: No caso de vias consolidadas onde a caixa está diferente da recomendada, se mantêm as estruturas já existentes, evitando prejuízos aos confrontantes e lindeiros.

V - Vias Locais:

- a) **CX** - Caixa total da rua mínimo: 10,00 m (dez metros);
- b) **CR** - Caixa de rolamento mínimo: 5,00 m (cinco metros);
- c) **R** - Faixa de rolamento mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- d) **P** - Passeio mínimo: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.

Observação: No caso de vias consolidadas onde a caixa está diferente da recomendada, se mantêm as estruturas já existentes, evitando prejuízos aos confrontantes e lindeiros.

VI - Para as Ciclovias:

- a) **CX** - Caixa total: mínimo 4,00 m (quatro metros);
- b) **R** - Faixa de rolamento mínimo: 2,00 m (dois metros);

Parágrafo Único - Será admitido a criação de ciclovia como cordão de isolamento entre área loteada e área de preservação permanente.

VII - Para as Ciclofaixas:

- a) **CX** - Caixa total mínimo: 3,00 m (três metros);
- b) **R** - Faixa de rolamento mínimo: 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);

Art. 9º - Quando da presença de Rodovias Estaduais e Federais, estas seguirão medidas adotadas por seus órgãos reguladores.

Art. 10º - O Sistema Viário Básico Urbano, indicado no mapa, parte integrante desta Lei, na escala gráfica, é formado por vias estruturais, arteriais, marginais, coletoras, locais, conforme classificação do Artigo anterior e assim descritos:

I - Vias Arteriais: São constituídas pelas:

- Av. Rio Grande do Sul (Trecho que se inicia no cruzamento com a BR-163 até a rotatória com a Av. Caxias do Sul; e
- Av. Caxias do Sul.

II - Vias Marginais: São constituídas pelas:

- Rua nº 04.

III – Estruturais: São constituídas pelas:

- Av. Paulo Bantle;
- Av. Porto Alegre; e
- Av. Rio Grande do Sul (Treco que se inicia na rotatória com a Av. Caxias do Sul até o cruzamento com a Rua Marcia Beatriz Ulsenheimer).

IV - Coletoras: São constituídas pelas:

- Rua Paraná;
- Rua Curitiba;
- Rua Vereador Júlio Skrzypczak;
- Rua Balduino Menegazzi;
- Rua Walter Braucks;
- Rua Augusto Baltz;
- Rua Darci Roque Martins;
- Rua Dr. Luiz Oscar Prauchner;
- Rua Elcina Budke;
- Rua Soledade;
- Rua Alberto Santos Dumont;
- Rua Rodolfo Ulrich;
- Rua Osvaldina Hoffmann;
- Rua Pelotas;
- Rua Brasil;
- Rua Vereador João Walter Girardi;
- Rua Hortências;
- Rua Aquarius;
- Rua Ignácio Klainhans.

V – Locais: Demais vias urbanas.

Parágrafo Único - A hierarquia das vias consideradas urbanas está representada no Anexo II - Mapa do Sistema Viário Urbano, parte integrante e complementar desta Lei.

Seção II

Das Vias Rurais

Art. 11° - As dimensões mínimas adotadas para cada tipo de via são:

I – Primária e Secundária:

- a) **CV** - Caixa total da via: pelo menos 10,00 m (dez metros);
- b) **CR** - Caixa de rolamento mínima: 6,00 m (seis metros);
- c) **FR** - Faixa de rolamento mínima: 3,00 m (três metros),
- e) **BG** - Banqueta gramada: 1,00 m (um metro) de cada lado,
- f) **SG** - Sarjeta para drenagem: 1,00 m (um metro) de cada lado
- d) **FD** - Faixa de domínio: 10,00 m (dez metros), contados do eixo da pista de rolamento para a extremidade (para cada lado, perfazendo um total de 20 m (vinte metros));

III -Terciárias:

- a) **CV** - Caixa total da via: 6,00 m (seis metros);
- b) **CR** - Caixa de rolamento mínima: 6,00 m (seis metros);
- c) **FR** - Faixa de rolamento mínima: 3,00 m (três metros);
- f) **FD** - Faixa de domínio: 7,50 m (sete metros e cinquenta centímetros), contados do eixo da pista de rolamento para a extremidade (para cada lado, perfazendo um total de 15 m (quinze metros));

Parágrafo Único - A inclinação transversal das vias primárias, secundárias e Terciárias deverão estar entre 1,5% (um e meio por cento) e 2% (dois por cento);

Art. 12° - Quando da presença de Rodovias Estaduais e Federais, estas seguirão medidas adotadas por seus órgãos reguladores.

CAPÍTULO IV

DAS NORMAS DE IMPLANTAÇÃO

Art. 13° - A implantação de novas vias com base nas diretrizes de arruamento constantes do Mapa do Sistema Viário Básico, deverá obedecer às dimensões mínimas para as vias projetadas estabelecidas nos artigos 8º e 11º desta Lei.

Art. 14° - 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 a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 15° - O gabarito aprovado de uma nova via, independentemente de sua extensão, que venha a construir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá ter largura igual a está última.

Art. 16° - As vias deverão seguir o arruamento existente, buscando, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo permitido vias com declividade de até 20% (vinte por cento).

Parágrafo Único - Nos casos em que por motivos maiores haja a necessidade de se prever uma avenida mais a frente, poderá ser alterado o traçado mediante a aprovação da Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 17º - São elementos que constarão do projeto geométrico para as velocidades projetadas:

- I** - Largura da faixa de rolamento;
- II** - Largura do Canteiro Central (se houver);
- III** - Largura do passeio;
- IV** - Raio mínimo de curva horizontal;
- V** - Rampa máxima e rampa mínima;
- VI** - Sobrelevação máxima;
- VII** - Iluminação pública;
- VIII** - Arborização;
- IX** - Equipamento complementares (se houver);
- X** - Elementos de infraestrutura;
- XI** - Sinalização viária;
- XII** - Tipo e espessura da pavimentação;
- XIII** - Guias rebaixadas.

Parágrafo Único - No projeto da via deverão constar todas as exigências constantes na NBR-9050 e suas atualizações.

Art. 18º - A implantação de qualquer via em novos parcelamentos, inclusive aquelas componentes do Sistema Viário Básico, será de responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem custos para a municipalidade.

§ 1º - O empreendedor solicitará no ato do pedido de diretrizes de arramento, os projetos geométricos das vias existentes.

§ 2º - A implantação do arramento, especialmente do estabelecido nesta Lei do Sistema Viário Básico, 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 Urbano.

Art. 19º - As obras de arte necessárias e previstas nas diretrizes do Sistema Viário Básico, estarão ao encargo do Poder Municipal, salvo quando os interesses privados se sobrepuseram àqueles da coletividade.

Parágrafo Único - Para efeito desta lei, entende-se por obra de arte: passagens de nível, pontilhões e viadutos que, por força de projeto, são necessários à continuidade e articulação do Sistema Viário Básico.

Art. 20º - Os ângulos das calçadas nas esquinas deverão ter o raio igual à largura das calçadas em todas as vias que formam um ângulo de 90º.

Art. 21º - A faixa de rolamento das vias deverá prever declives transversais de ambos os lados do eixo de até 3% (três por cento) e nas calçadas para a rua de aproximadamente 2% (dois por cento).

CAPÍTULO IV

DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

Art. 22º - A implantação de Ciclovias e Ciclofaixas na sede urbana do Município, representa uma alternativa de meio de transporte para o trabalho e para o lazer da população.

Art. 23º - A implantação das Ciclovias/Ciclofaixas deverá ocorrer mediante a execução de Projetos executivos específicos, interligando áreas que demandam este tipo de transporte.

§1º - Implantar ciclovias preferencialmente nos canteiros centrais das avenidas.

§2º - Respeitar as dimensões mínimas apresentadas no Anexo VIII, para a implantação de Ciclovias e Ciclofaixas.

Art. 24º - Na implantação das Ciclovias/Ciclofaixas, se deve prever a interligação entre as mesmas, formando uma rede cicloviária.

Parágrafo Único - Em áreas com topografia desfavorável, poderão ser criadas ciclovias/ciclofaixas que não se interligam, porem deve ser comprovado que não há a viabilidade desta interligação.

CAPÍTULO V

DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 25º - A determinação das vias preferenciais, sentidos dos fluxos e limitações, serão definidas pelo Poder Público Municipal, bem como projetos definidos as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Art. 26º - Caberá a Secretaria Municipal de Planejamento o 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 e de produtos perigosos.

III - A adequação dos passeios para pedestres às normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pela legislação federal e as normas da ABNT.

Art. 27º - Deverá o Poder Público Municipal providenciar a identificação e sinalização horizontal e vertical em todas as vias de circulação de competência municipal, seguindo sua hierarquização.

CAPÍTULO VI

DAS CALÇADAS E DA ACESSIBILIDADE

Art. 28º - Os espaços externos e o ambiente urbano deverão ser adaptados à acessibilidade de pessoas com deficiência no que se refere:

I - A calçada;

II - Os passeios;

III - Os calçadões;

IV - As rampas e escadas;

V - Os estacionamentos;

VI - Os mobiliários urbanos;

VII - Arborização urbana;

VIII - A sinalização de circulação e de travessias de vias públicas.

Parágrafo Único – As referências deste artigo devem atender as Normas Técnicas da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas e os atos normativos municipais referentes aos respectivos materiais e técnicas construtivas, em especial a NBR 9050 da ABNT.

Art. 29º - O meio-fio das calçadas deverá:

I – Ser construído em concreto ou em pedra com alta resistência;

II – Ter altura livre entre 10,00 cm (dez centímetros) e 18,00 cm (dezoito centímetros) em relação à sarjeta;

III – Ter largura mínima de 10,00 cm (dez centímetros) no topo;

IV – Não possuir arestas e elementos cortantes;

V – Deve obrigatoriamente ter continuidade com as calçadas confrontantes.

Art. 30º - A faixa livre é a área destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, vegetação, floriras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características:

I – Ter largura mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), sendo admitido 1,20 m (um metro e vinte centímetros) em passeios previamente executados e nas vias com calçadas de dimensões inferiores a 2,00 m (dois metros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas;

II – Possui superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;

III – Ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;

IV - Ter inclinação transversal constante, não superior a 3% (três por cento);

V – Ter altura livre de interferência construtivas de, no mínimo, 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) do nível da calçada e de interferência de instalações públicas, tais como placas de sinalização, abas ou coberturas de mobiliário urbano e toldos retráteis.

Art. 31º - A construção de degraus na faixa reservada ao trânsito de pedestre sujeita-se às seguintes regras:

I – É vedada em passeios com declividade inferior a 15% (quinze por cento);

II – É admitida em passeio com declividade igual ou maior a 15% (quinze por cento) desde que possua uma faixa de circulação acessível e desobstruída.

Art. 32º - As faixas de serviço e de acesso devem ser gramadas na maior parte da testada dos imóveis, sendo admitido outros calçamentos drenantes, como paver, para os acessos de garagens, sala comerciais e alocação de mobiliários urbanos, sempre respeitando o estipulado no Art. 30 desta Lei.

Art. 33º - O mobiliário urbano, bem como os postes de iluminação pública, postes de sinalização viária, dispositivos controladores de trânsito, entre outros, deverão atender as seguintes disposições:

I – Não poderão ser instalados na faixa livre;

- II** - Deverão ser instalados, preferencialmente, na faixa de serviço;
- III** - Não poderão interferir nos rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres;
- IV** - Deverão ser instalados de forma a preservar a visibilidades entre motorista e pedestres.

Art. 34º - Em condições excepcionais, em que não é possível a adoção dos parâmetros determinados nesta Lei, normas técnicas e legislação específica, o responsável deverá, antes da execução da calçada, consultar a Secretaria Municipal de Planejamento com croqui e fotografias do local, para a obtenção das orientações e autorizações pertinentes.

CAPÍTULO VII

DAS ARBORIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 35º - A arborização de vias públicas, deverá obedecer ao Plano Municipal de Arborização, e na sua falta, a orientação do órgão técnico competente do Município, a qual só poderá ser feita:

- I** - Nos canteiros centrais das avenidas, conciliando a altura da árvore adulta com a presença da fiação elétrica, se existir;
- II** - Quando as ruas e calçadas tiverem largura compatível com a expansão da copa da espécie a ser utilizada, observando-se o devido afastamento das construções.

Art. 36º - As espécies adequadas para a arborização urbana, considerando as suas características, os fatores físicos e ambientais são aquelas relacionadas no Plano Municipal de Arborização, com prioridade para espécies nativas.

§ 1º - É indicado na área readequar a arborização de espécies frutíferas pelas relacionadas no Plano Municipal de Arborização;

§ 2º - Cabe a Prefeitura readequar a arborização urbana atual, com substituição gradual das árvores inadequadas por espécies apropriadas.

Art. 37º - Compete ao proprietário do terreno a responsabilidade pelo zelo da arborização e ajardinamento existente na via pública em toda a extensão da testada.

Art. 38º - A reconstrução e conserto de muros, cercas, calçadas e passeios afetados pela arborização das vias públicas ficará a cargo do proprietário fronteiro, salvo, quando for comprovada a responsabilidade do poder público.

Art. 39º - Compete ao proprietário do terreno, edificado ou não, a construção de sarjetas ou drenos para o escoamento ou infiltração das águas pluviais que possam prejudicar a arborização pública existente ou projetada.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 40º - A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custo para o Município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Art. 41º - O sistema Viário da Cidade de Planalto obedecerá aos parâmetros e padrões técnicos definidos nesta Lei e na Lei de Parcelamento do Solo.

Parágrafo Único – Os demais perímetros urbanos do Município obedecerão, no que couber, as normas estabelecidas nesta Lei.

Art. 42º - Fica facultado ao Poder Público Municipal executar melhorias nas áreas do Sistema Viário não previstas nesta Lei, desde que não contrariem as disposições desta Lei.

Art. 43º - Esta Lei entrará na data da sua publicação, ficando revogada a Lei nº xxx de xx de xxxxxx de xxxxx e demais disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de XXXXXXXXXXXX, XX de XXXX de 202X.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Prefeito Municipal

ANEXO I

TERMOS TÉCNICOS, DEFINIÇÕES E REPRESENTAÇÃO ILUSTRATIVA DOS ELEMENTOS DA SEÇÃO TRANSVERSAL DE VIA URBANA

ACESSO: dispositivo que permite o ingresso de veículos e pedestres a logradouros e propriedades;

ACOSTAMENTO: parte 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;

ÁREA URBANA: área demarcada por perímetro urbano, aprovado por lei municipal;

CAIXA DA VIA (CX): distância definida em projeto, entre dois alinhamentos prediais frontais.

CAIXA DE ROLAMENTO (CR): distância entre os meios-fios e/ou sarjetas da via, dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento.

CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

CANTEIRO CENTRAL (C): obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício). Esta faixa pode ser destinada ao plantio de espécies vegetais, e equipamentos públicos, não destinada ao tráfego, constituindo barreira ao tráfego transversal, com largura mínima de 1,00m (um metro).

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

ESTRADA: via rural não pavimentada, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;

FAIXA DE ACOSTAMENTO (A): é a faixa usada para estacionamento de veículos, devendo seguir as normas apresentadas pelo Código de Obras do Município de Planalto – Pr.

FAIXA DE DOMÍNIO: superfície não edificável, lindeira às vias urbanas e rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

FAIXA DE ESTACIONAMENTO: parte da caixa de rolamento, devidamente sinalizada, destinada à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

FAIXA DE ROLAMENTO (R): subdivisão da pista de rolamento visando disciplinar a circulação de veículos, sendo ocupada por um veículo durante o seu deslocamento devendo ser dimensionada de acordo com o as Leis Municipais, Estaduais e Federais Vigentes.

FAIXA DE ROLAMENTO ADJACENTE AO MEIO-FIO: parte da pista de rolamento que faz limite com o meio-fio;

FAIXA DE ROLAMENTO NÃO ADJACENTE AO MEIO-FIO: parte da pista de rolamento que não se limita com o meio-fio;

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL: relação percentual entre a diferença das cotas altimétricas de dois pontos opostos na largura de caixa ou de pista de rolamento e a sua distância horizontal;

INTERSEÇÃO: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

INTERVENÇÃO: programa, projeto ou ação visando à reestruturação, requalificação ou reabilitação viária;

LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, tais como caixas de rolamento e estacionamento em via pública ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

LOTE LINDEIRO: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

MALHA VIÁRIA URBANA: conjunto das vias existentes na área urbana, geralmente associadas a infraestruturas/serviços públicos (arborização pública, iluminação pública, rede de abastecimento de água, rede de coleta de esgoto, rede de drenagem, rede de energia elétrica, rede de telefonia e fibra ótica, rede de transporte coletivo, etc.);

MEIO-FIO: arremate entre o plano da calçada e o da caixa de rolamento de um logradouro;

PASSEIO: parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, incluindo ciclistas não montados, devendo observar a Norma Técnica Brasileira NBR nº 12.225, de 1990, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e às Leis Municipais, Estaduais e Federais Vigentes;

PARADA: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

PISTA DE ROLAMENTO: parte da caixa de rolamento destinada à circulação de veículos;

RODOVIA MUNICIPAL: via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo municipal, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, e também em área urbana se não houver desvio de trânsito rodoviário por via que contorna a área urbana;

SARJETA: escoadouro superficial de águas pluviais nos logradouros públicos;

SEÇÃO TRANSVERSAL DA VIA: representação esquemática da largura da caixa da via, que poderá ser composta por: acostamento, caixa de rolamento, calçadas, canteiro central, faixa de rolamento, faixa de estacionamento, passeios, pista de rolamento, etc. (ver representação ilustrativa);

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL: 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;

TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

TRECHO: segmento de via, delimitado por demais vias, e similares, transversais ou paralelas;

VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento e canteiro central.

ANEXO II
PARÂMETROS GEOMÉTRICOS DAS VIAS

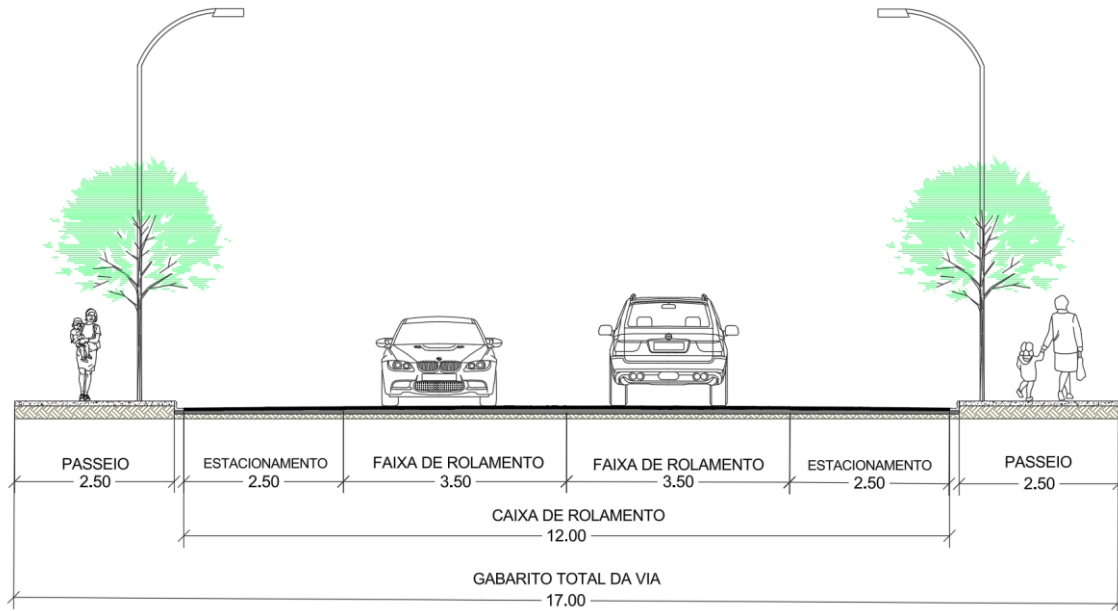
CARACTERÍSTICAS	VIAS URBANAS								VIAS RURAIS		
	Via Arterial	Via Marginal	Via Estrutural	Via Coletora	Via Local	Via Pedestre	Ciclofaixa	Ciclovia	Vias Primárias	Vias Secundárias	Vias Terciárias
Velocidade Diretriz (km/h)	50	40	40	40	40	-	-	-	60	50	40
Velocidade Operacional (km/h)	54	36	36	36	36	-	-	-	54	36	36
Distância de Visibilidade e Parada (m)	50	40	40	40	40	-	-	-	70	40	40
Distância de Visibilidade e Ultrapassagem (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	170	170	170
Raio mínimo de Curvatura Horizontal (m)	80	80	80	50	50	-	15	15	125	125	125
Superelevação Máxima (%)	8	8	8	8	8	-	-	-	8	8	8
Declividade Transversal da Pista-Tangente (m)	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3
Rampa Máxima (%)	8	8	8	10	20	15	10	10	7	7	7
Rampa Máxima Tolerável* (%)	10	10	10	12	25	-	15	15	10	10	10
Rampa Mínima (%)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	-	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Comprimento Crítico da Rampa (m)	120	120	120	100	60	-	-	-	150	120	100
Comprimento de Curva Vertical Mínimo** (m)	30	30	30	30	20	-	-	-	40	30	20
Faixa de Rolamento (m)	3,5	3,0	3,5	2,5	2,5	-	1,5	2,0	3,0	3,0	3,0
Acostamento (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canteiro Central (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canteiro de Separação (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Banqueta Gramada (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0	-
Passeio (m)	2,5	2,5	2,8	2,5	2,5	-	-	-	-	-	-
Faixa de Estacionamento (m)	2,5	2,5	2,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-
Gabarito Vertical Mínimo (m)	5,5	5,5	5,5	5,5	4,5	3,0	3,0	3,0	4,5	4,5	4,5
Número de Faixa de Trânsito (und.)	4/2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Faixa de Domínio Mínima (m)	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0	7,5
Gabarito Total das Vias- Caixa Total (m)	17,0	12,5	17,0	12,0	10,0	4,0	4,0	3,0	10,0	10,0	6,0

*Valores para áreas com fatores limitantes, com justificativa técnica obrigatória.

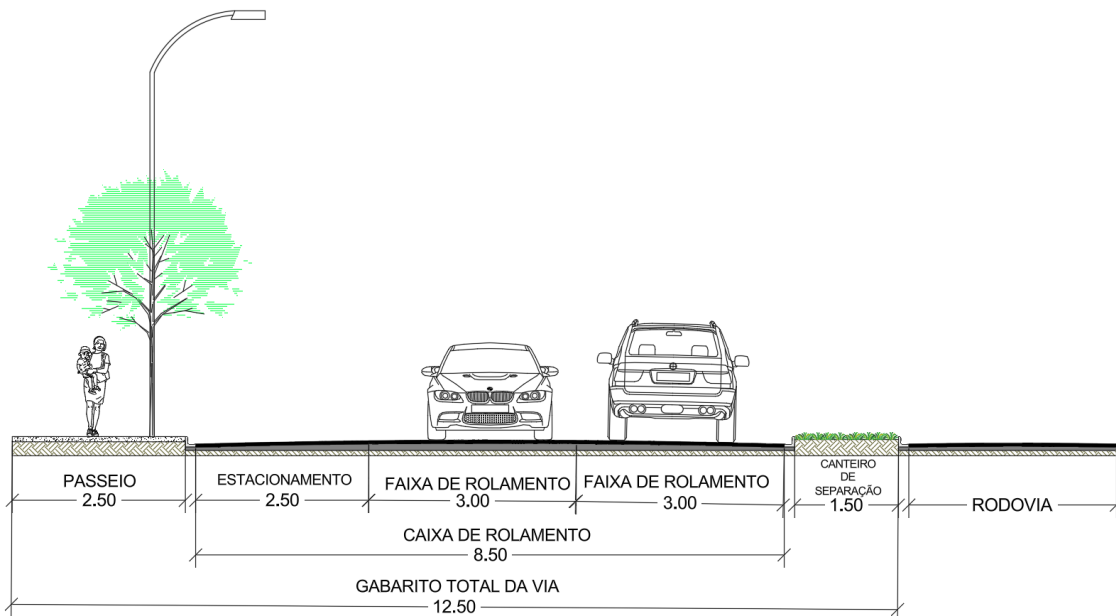
** Observar valores de “k” (constante para projetos) em função da velocidade diretriz.

ANEXO III
PERFIL DAS VIAS URBANAS

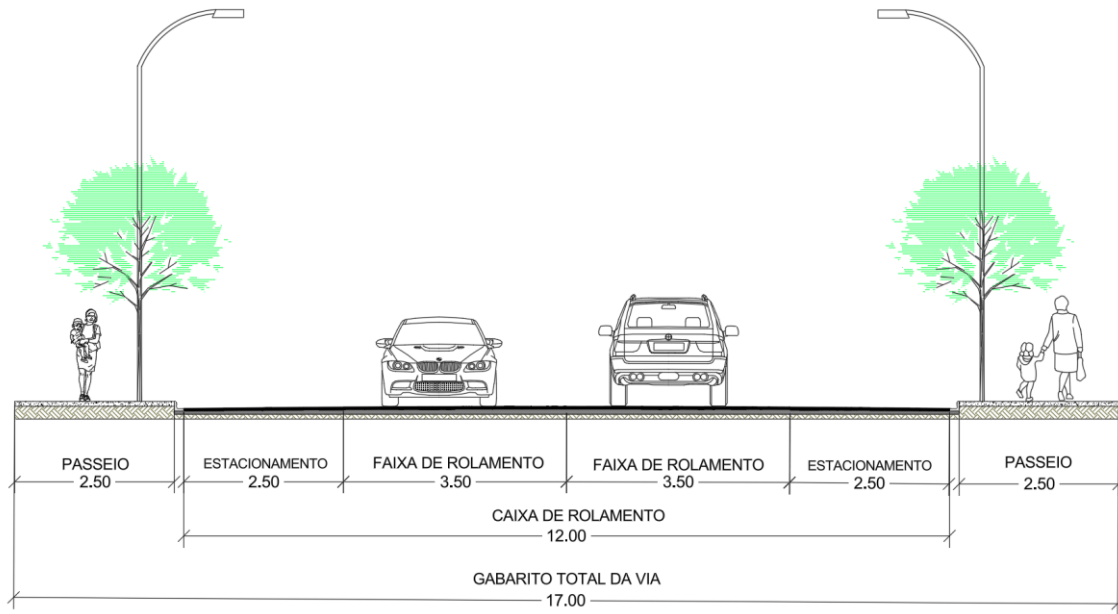
I - VIAS ARTERIAIS



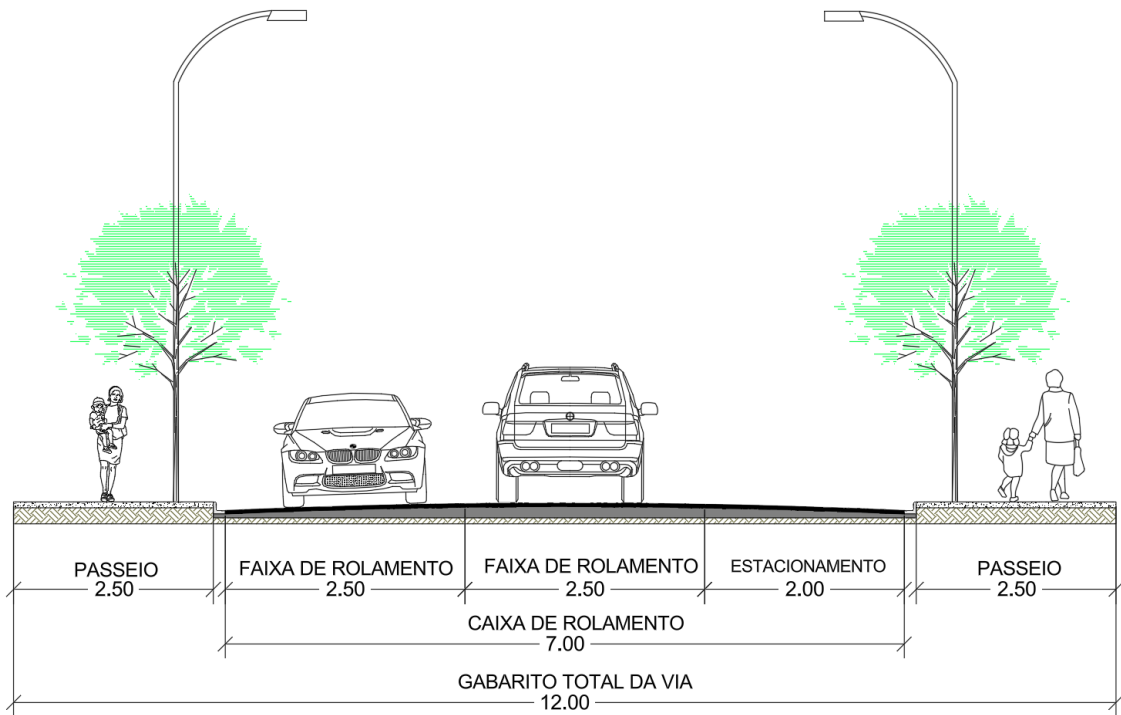
II - VIA MARGINAL



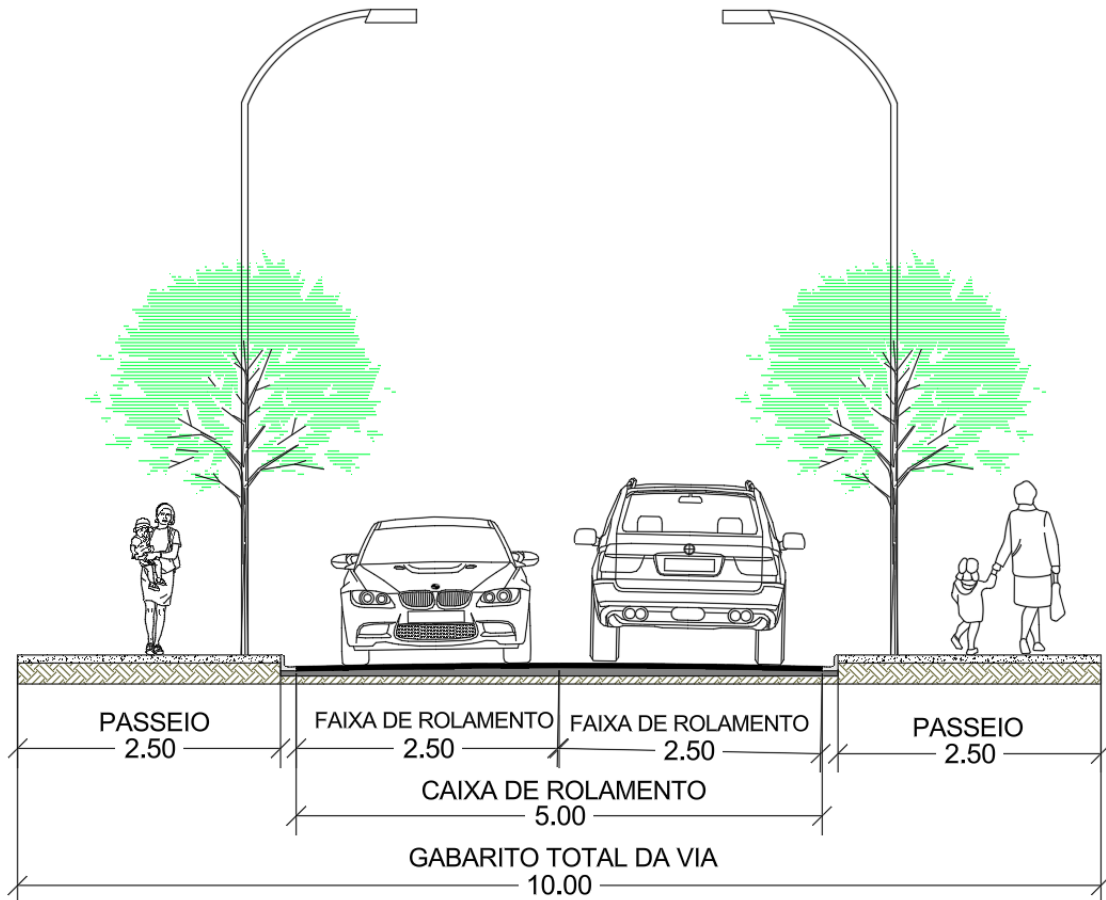
III - VIAS ESTRUTURAIS



IV - VIAS COLETORA

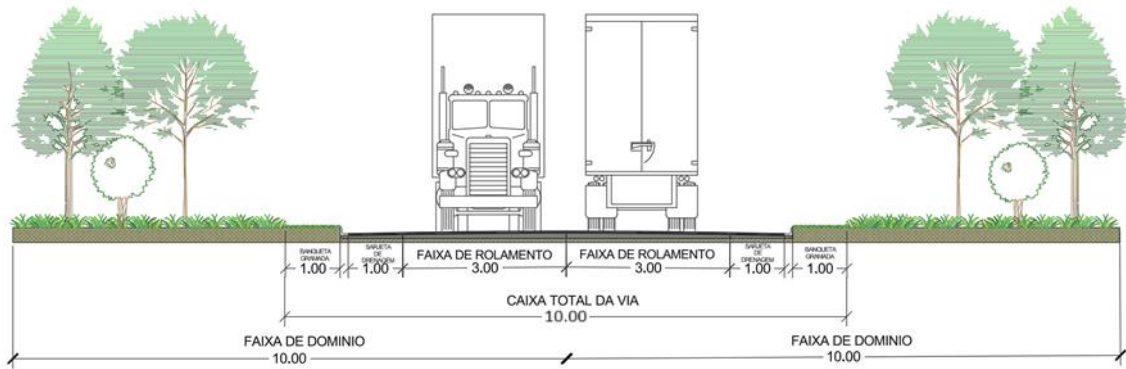


I - VIAS LOCAIS

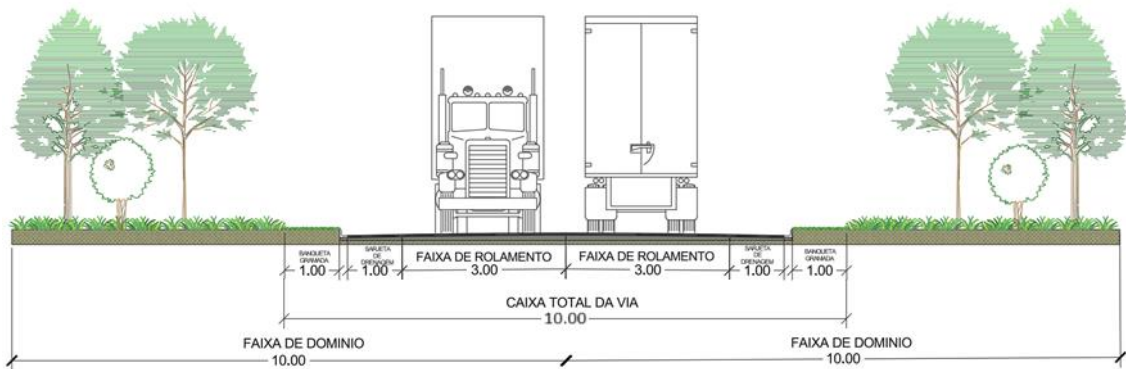


ANEXO IV
PERFIL DAS VIAS RURAIS

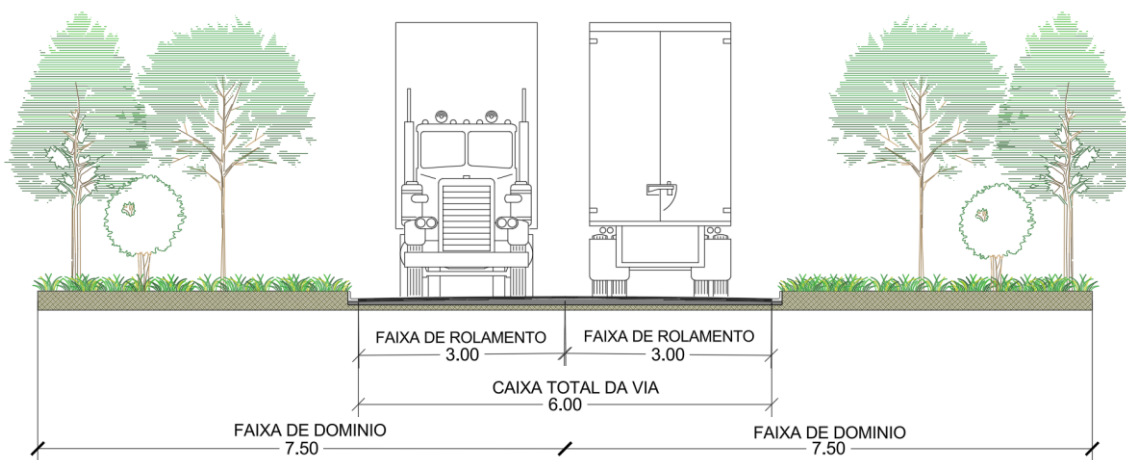
I - VIAS PRIMÁRIAS



II - VIAS SECUNDÁRIAS

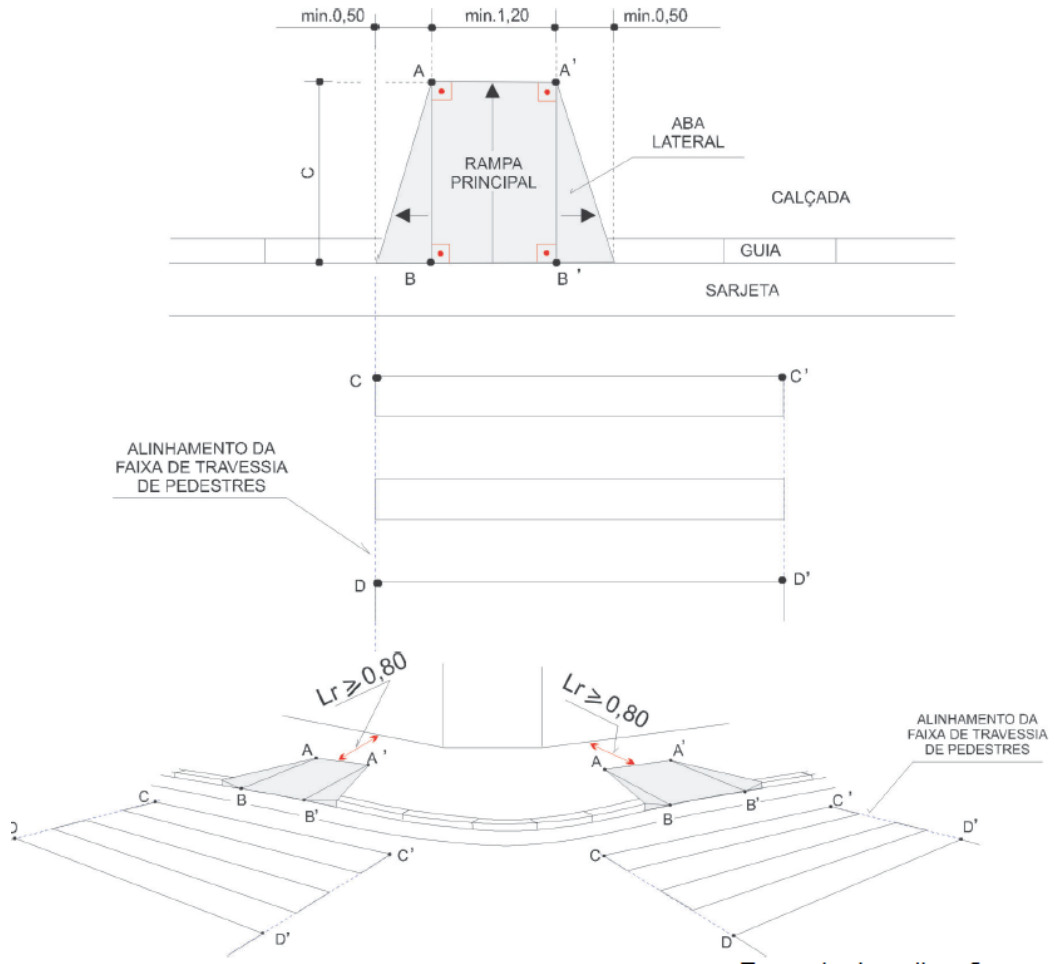


II - VIAS TERCIÁRIAS

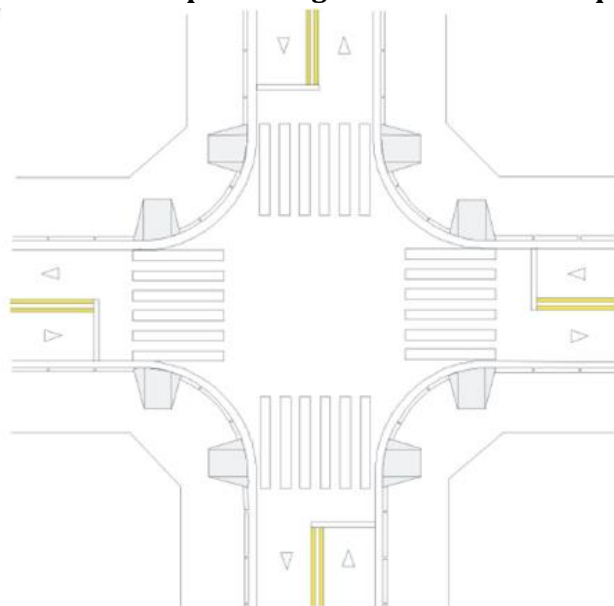


ANEXO V
FIGURAS EXPLICATIVAS

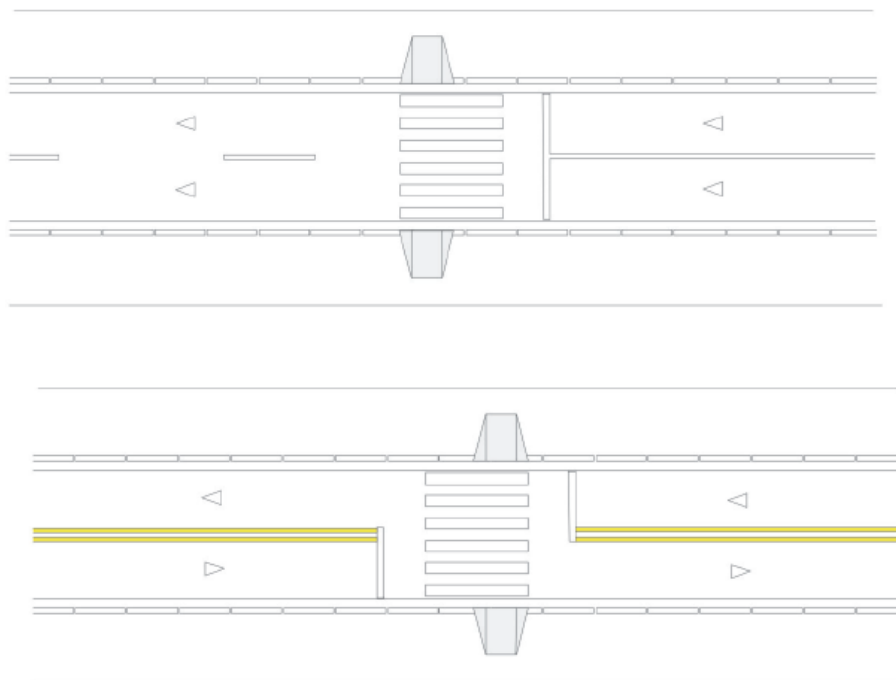
I - Rebaixamento de guias na esquina.



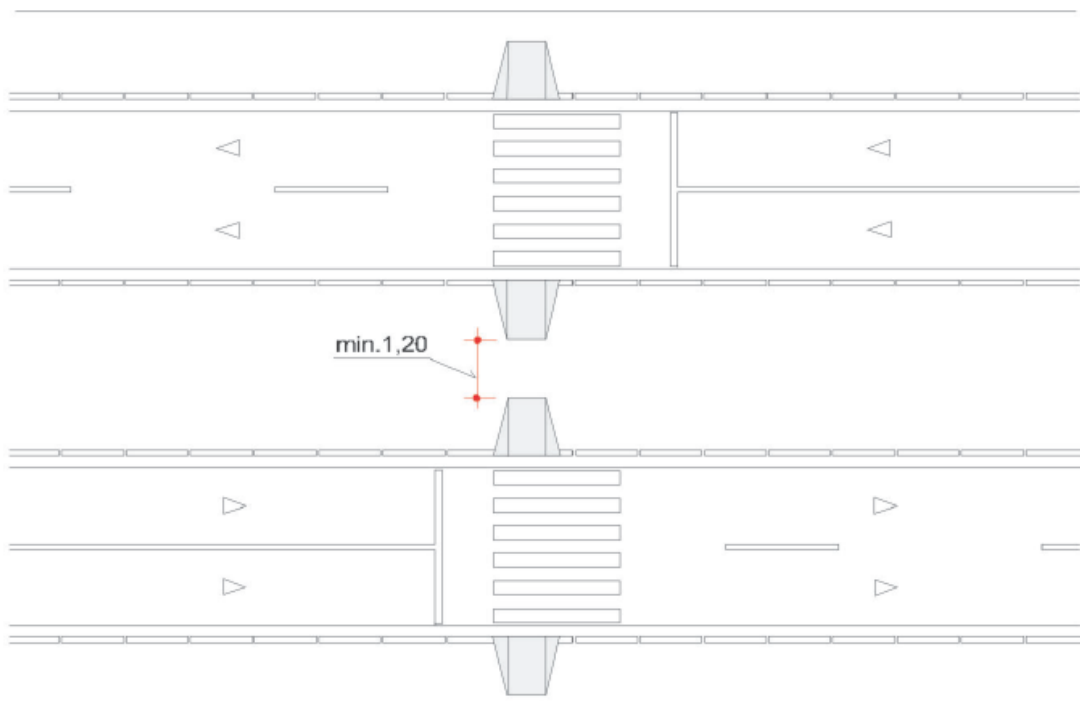
II - Cruzamento Simples com guia rebaixada na esquina



III - Faixa de Pedestres com guia rebaixada no meio de quadra.

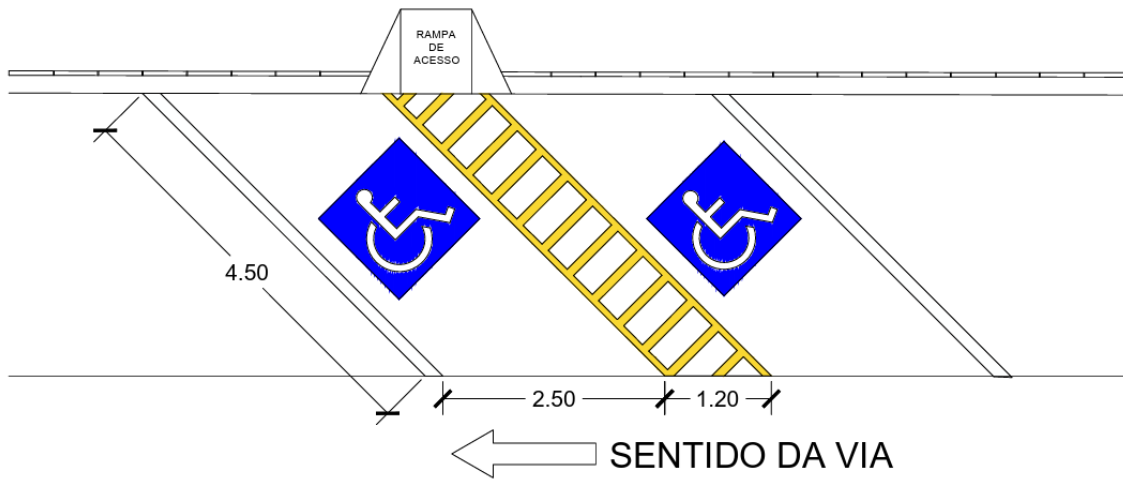


IV - Faixa de Pedestres com guia rebaixada no meio de quadra com canteiro

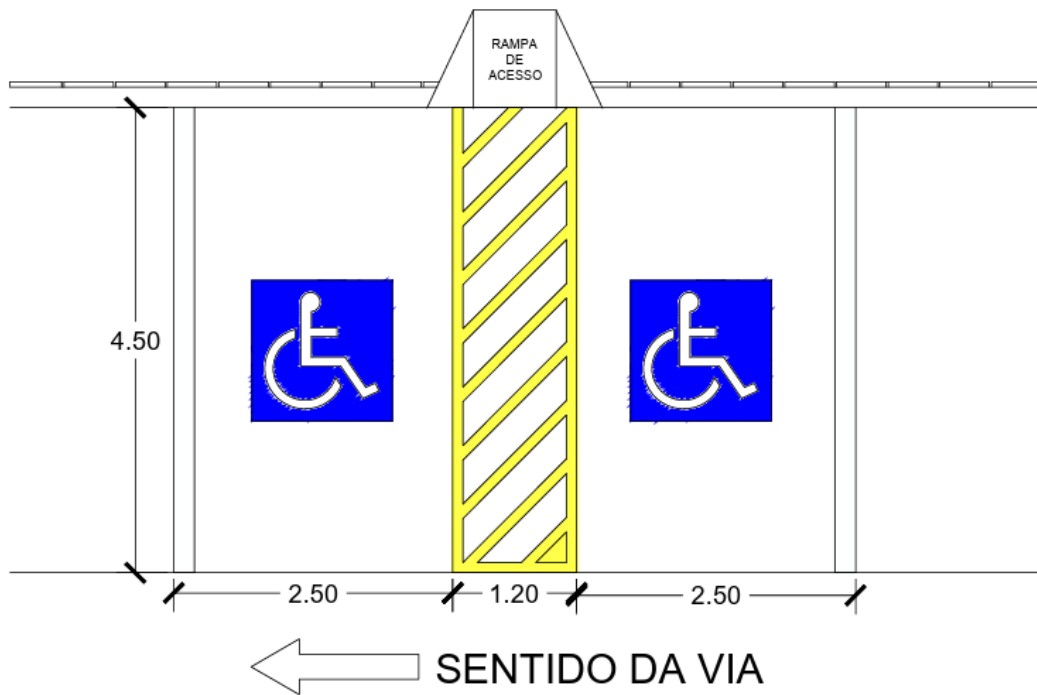


ANEXO VI
VAGAS DE ESTACIONAMENTO PARA PORTADORES DE DEFICIÊNCIA

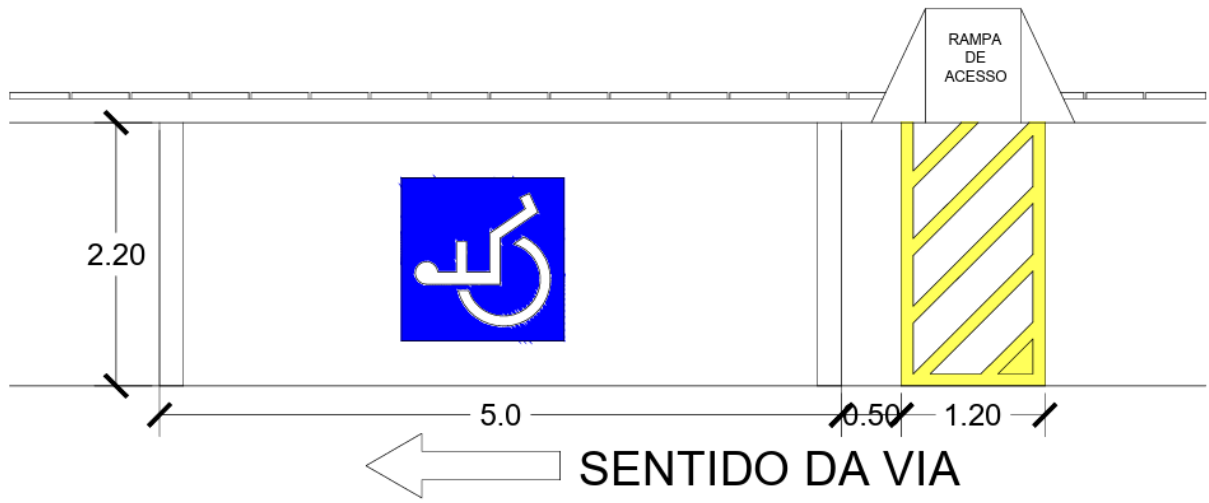
I - VAGAS 45º



II - VAGAS 90º

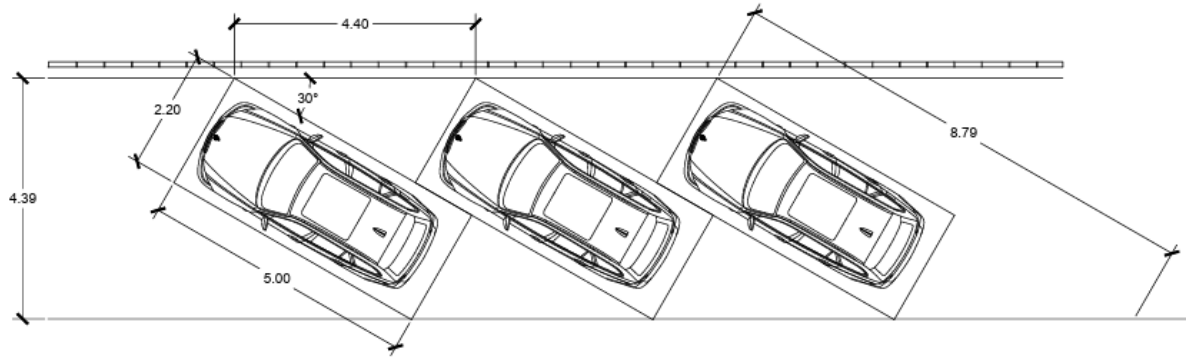


II - VAGAS PARALELA A VIA



ANEXO VII
VAGAS DE ESTACIONAMENTO

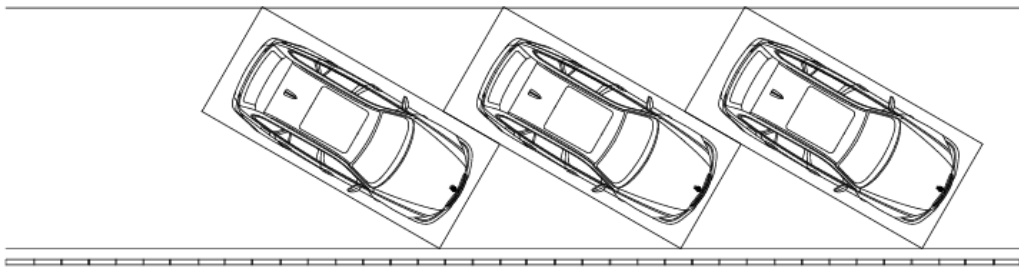
I - VAGAS 30°



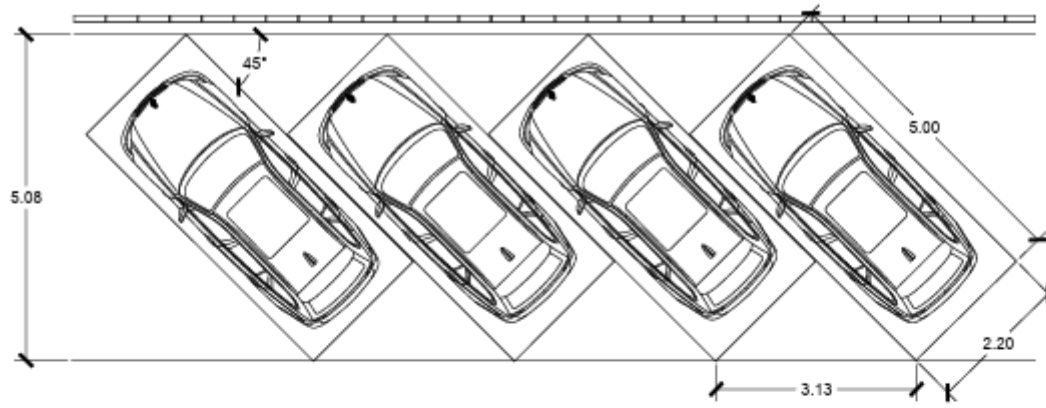
← SENTIDO DA VIA



SENTIDO DA VIA →



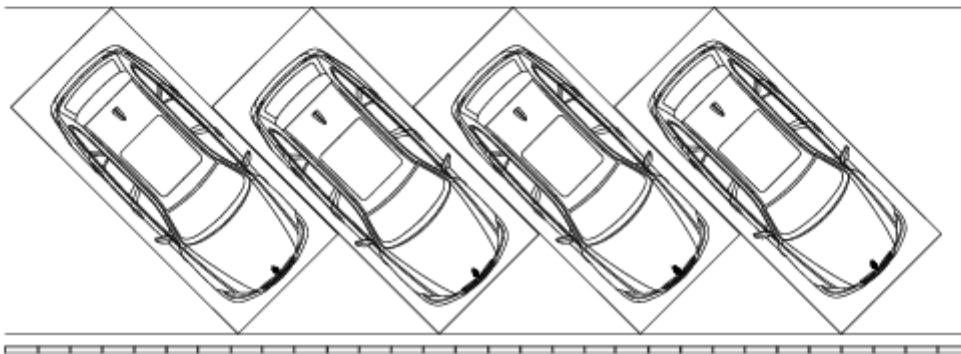
II - VAGAS 45°



← SENTIDO DA VIA



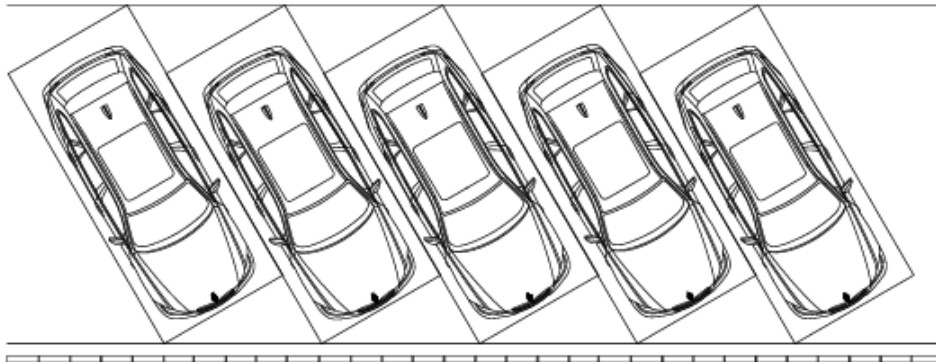
SENTIDO DA VIA →



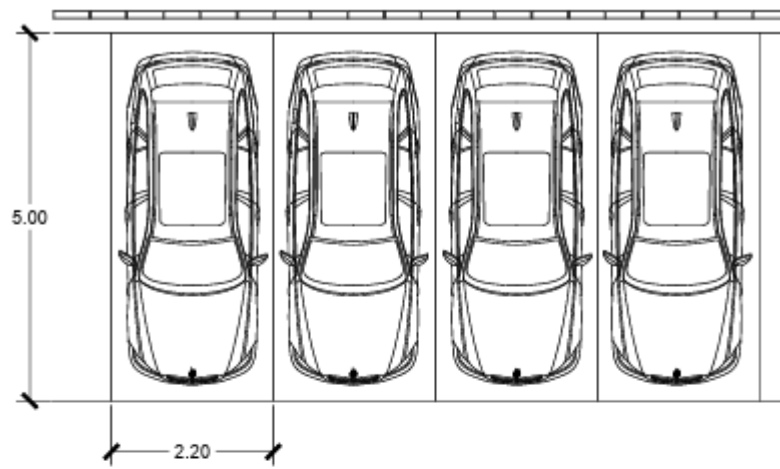
III - VAGAS 60°



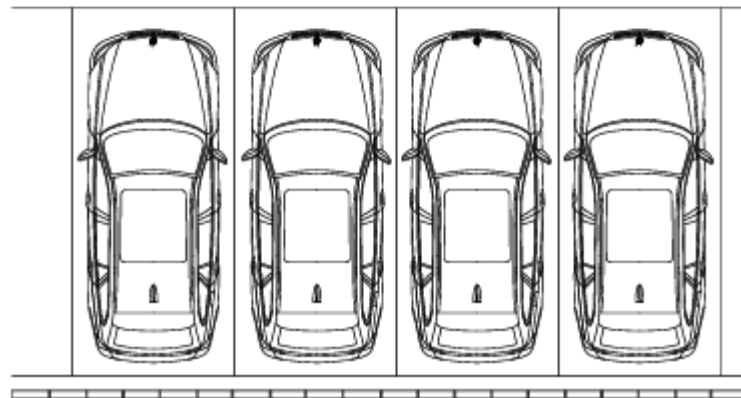
SENTIDO DA VIA →



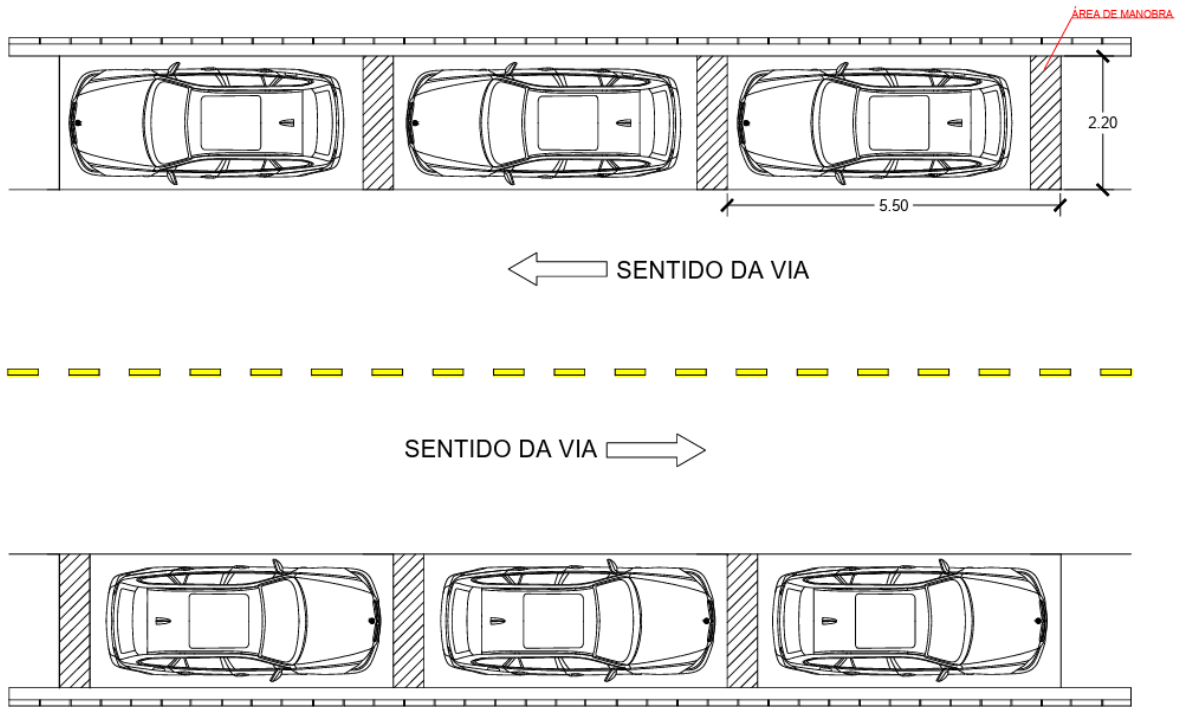
IV - VAGAS 90°



SENTIDO DA VIA →

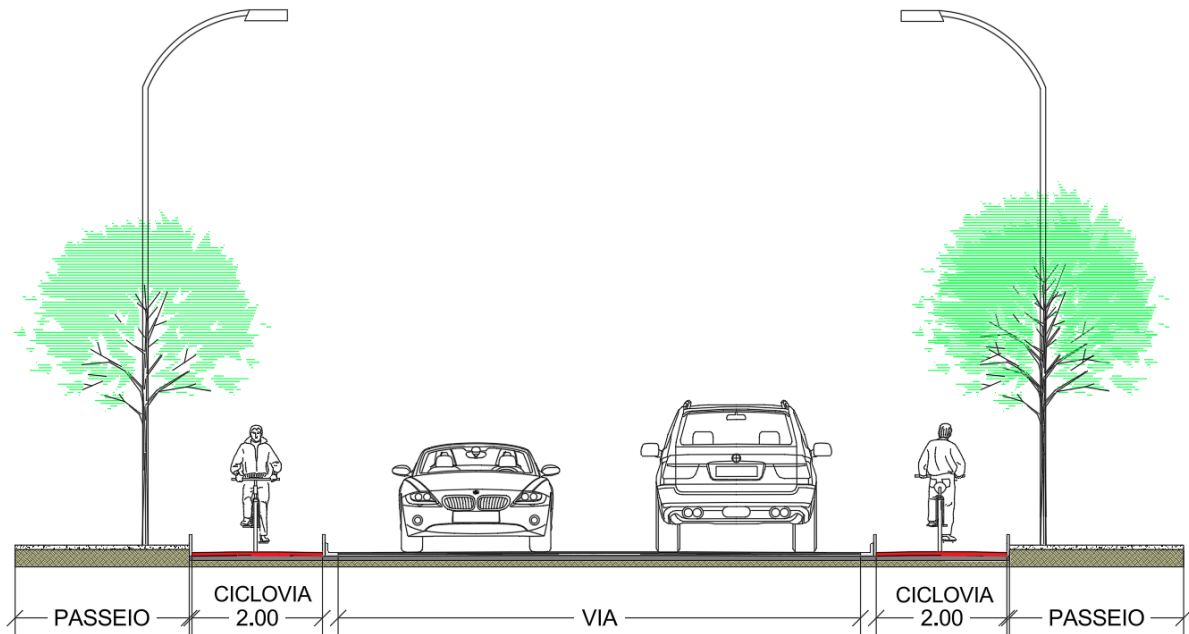
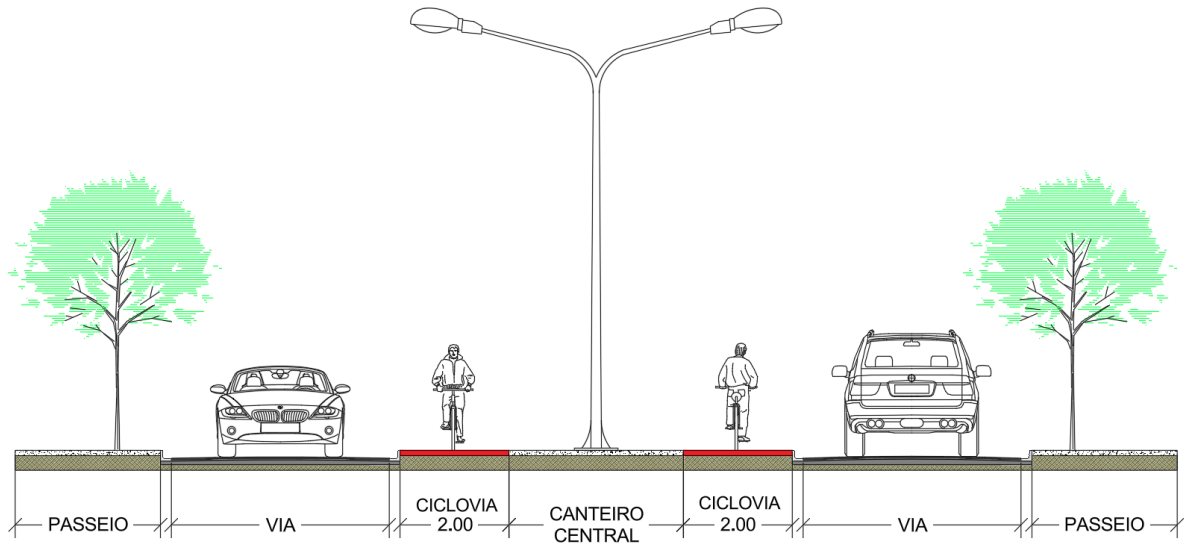


V - VAGAS PARALELA A VIA

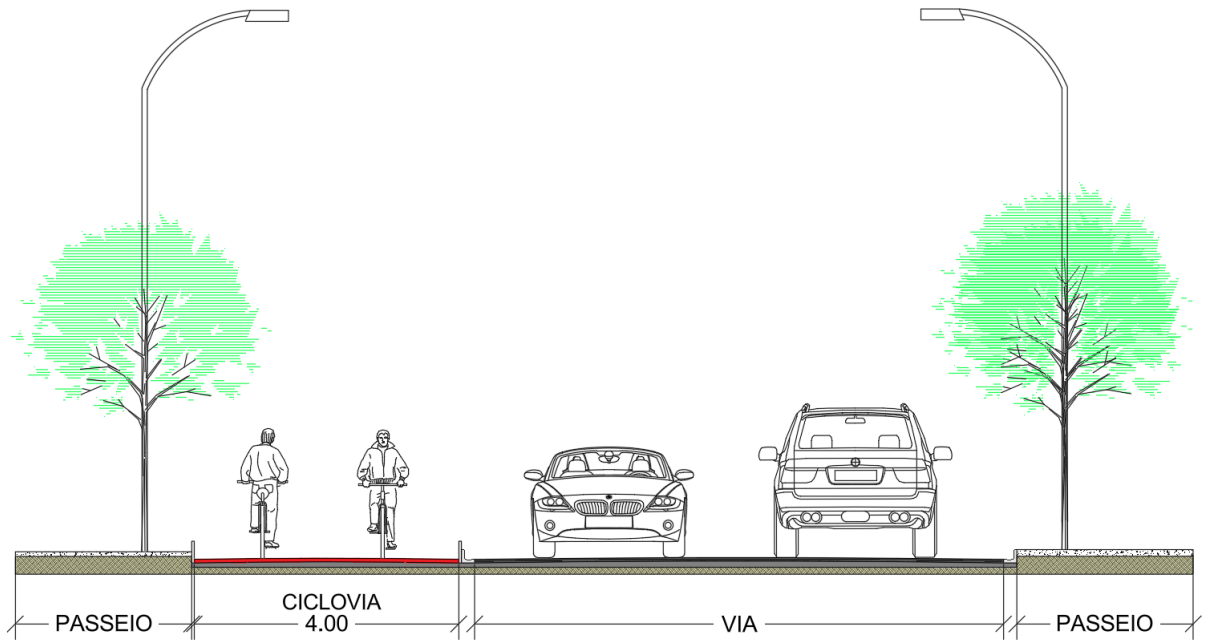
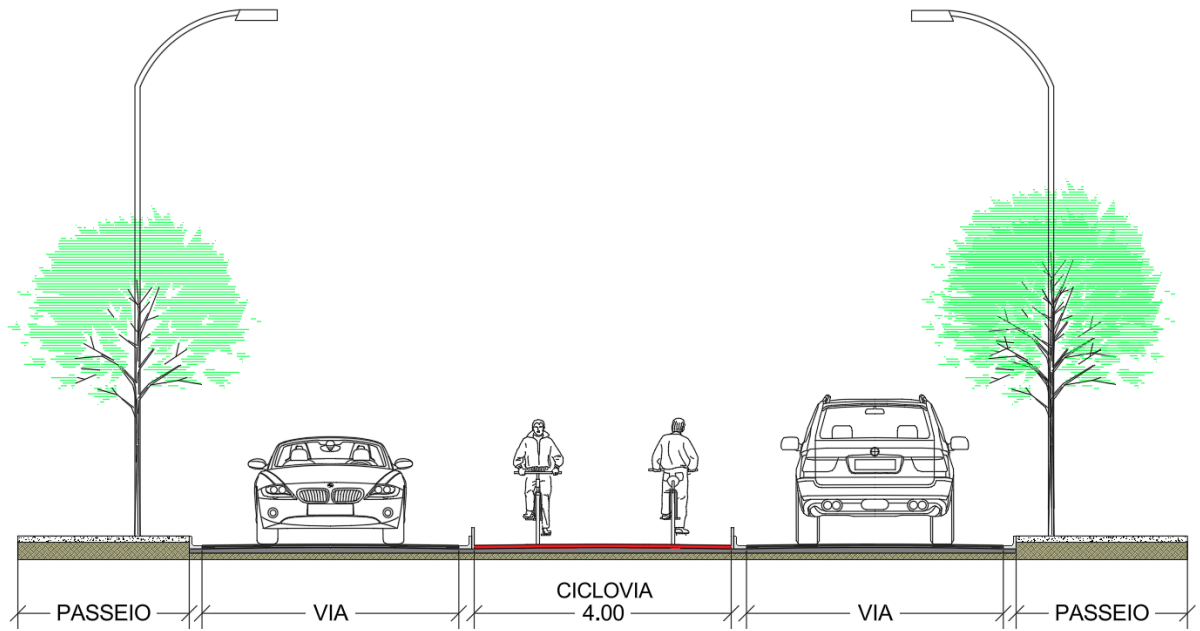


ANEXO VIII
PERFIL DE CICLOVIAS

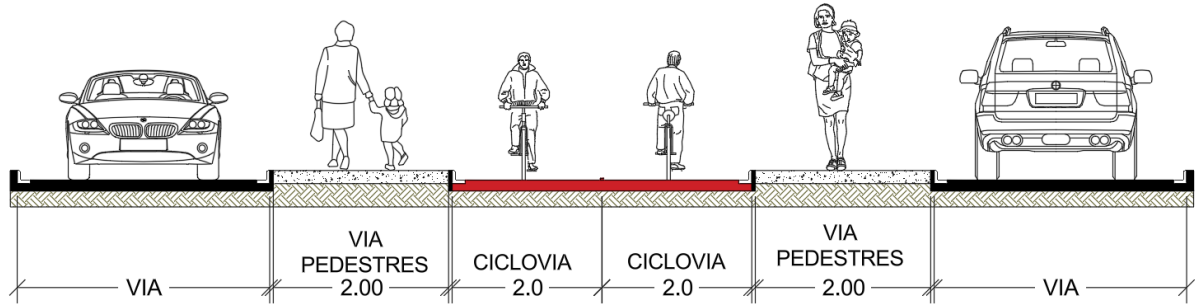
Ciclovia Unidirecional



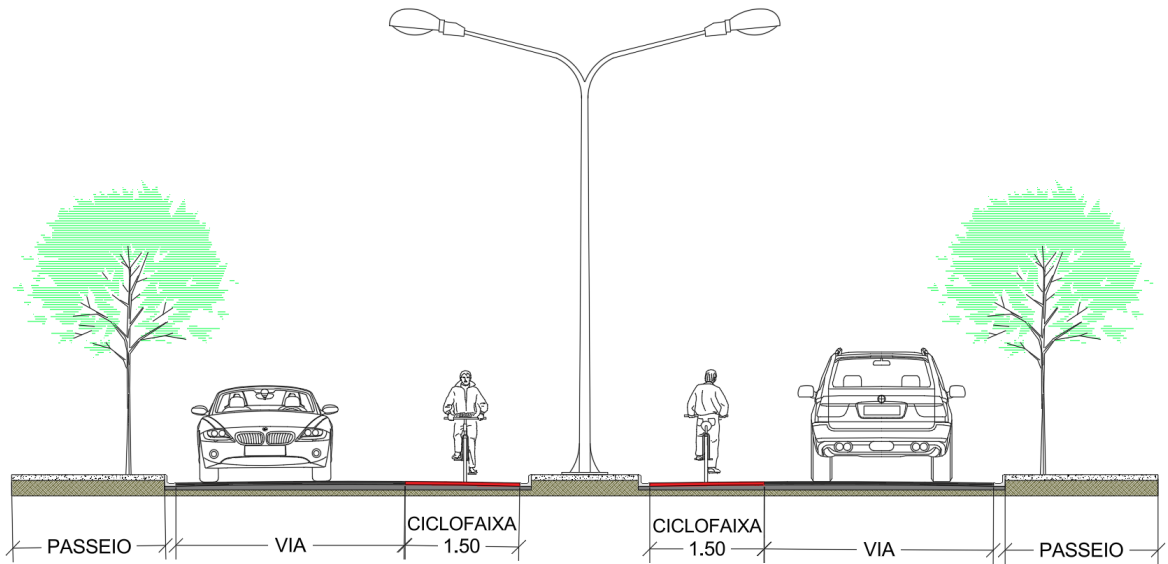
Ciclovia Bidirecional

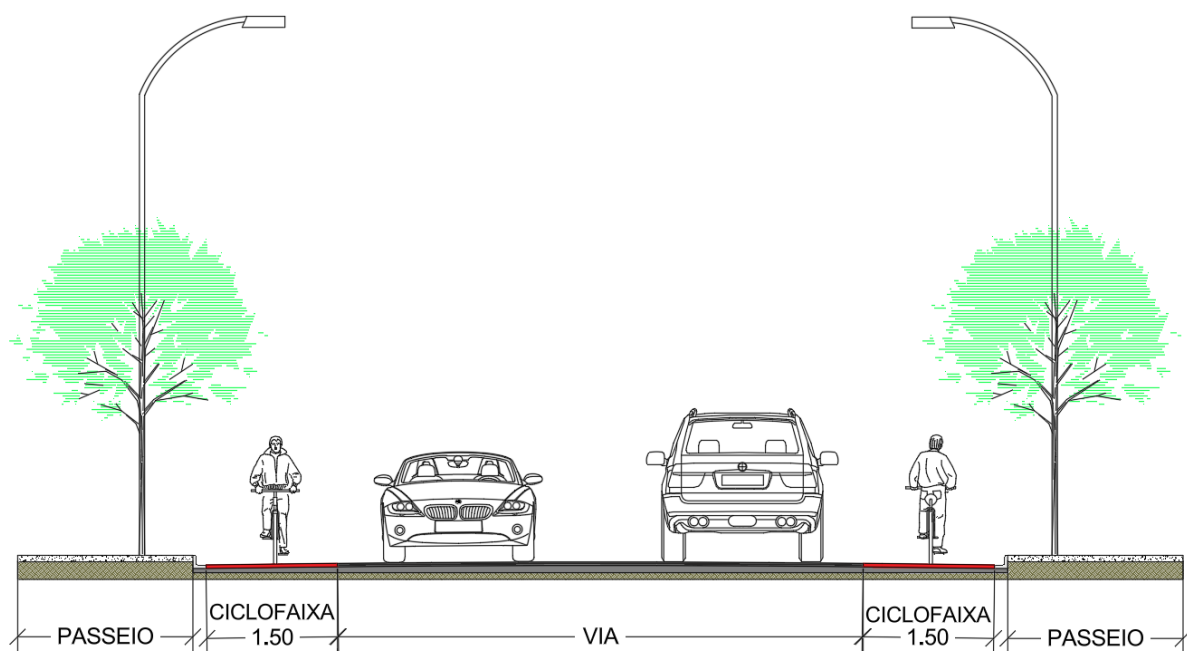


Ciclovia Bidirecional com Via de Pedestres

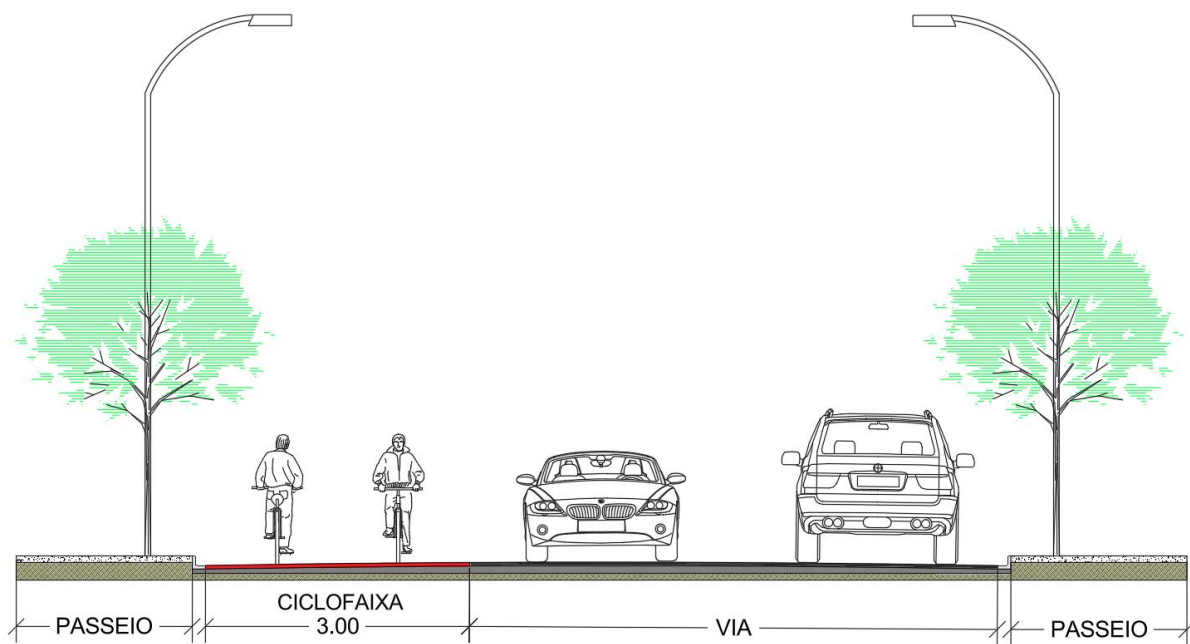


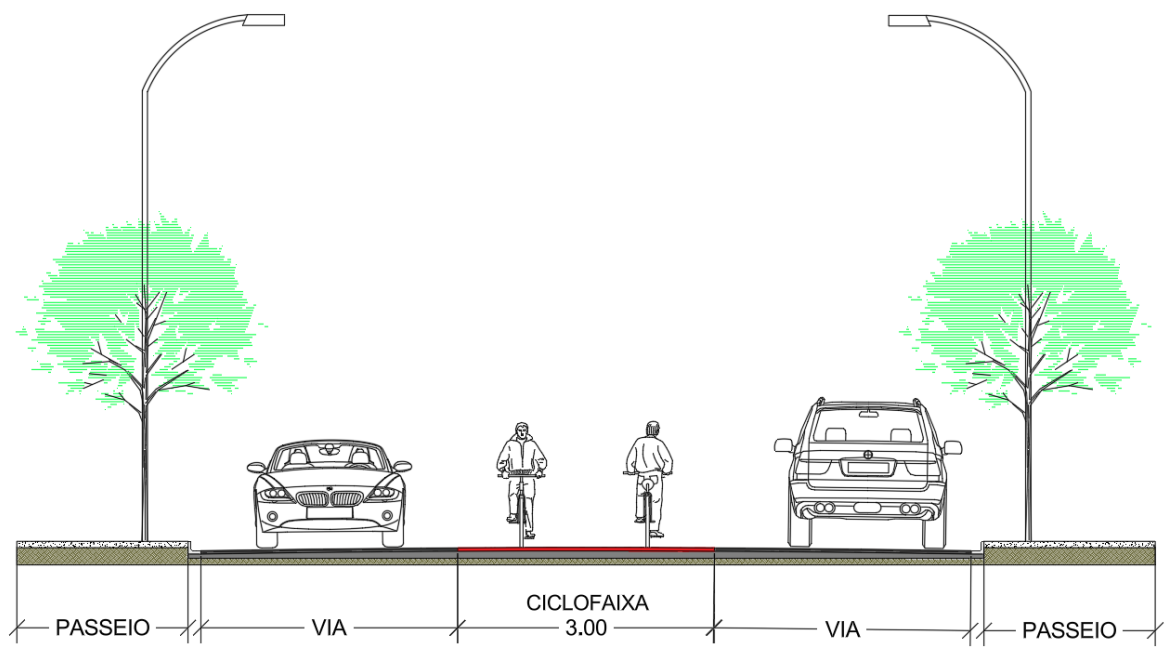
Ciclofaixa Unidirecional





Ciclofaixa Bidirecional





ANEXO IX
MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO X
MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

ÍNDICE

CAPÍTULO I	1
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS	1
CAPÍTULO II	2
DA CLASSIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO	2
Seção I	2
Das Vias Urbanas	2
Seção II	3
Das Vias Rurais	3
Seção III	3
Da Classificação das Vias Municipais	3
CAPÍTULO III	3
DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS MUNICIPAIS	3
Seção I	3
Das Vias Urbanas	3
Seção II	6
Das Vias Rurais	6
CAPÍTULO IV	6
DAS NORMAS DE IMPLANTAÇÃO	6
ANEXO I	12
TERMOS TÉCNICOS, DEFINIÇÕES E REPRESENTAÇÃO ILUSTRATIVA DOS ELEMENTOS DA SEÇÃO TRANSVERSAL DE VIA URBANA	12
ANEXO II	14
PARÂMETROS GEOMÉTRICOS DAS VIAS	14
ANEXO III	15
PERFIL DAS VIAS URBANAS	15
ANEXO IV	18
PERFIL DAS VIAS RURAIS	18
ANEXO V	19
FIGURAS EXPLICATIVAS	19
ANEXO VI	21
VAGAS DE ESTACIONAMENTO PARA PORTADORES DE DEFICIÊNCIA	21
ANEXO VII	23
VAGAS DE ESTACIONAMENTO	23
ANEXO VIII	28
PERFIL DE CICLOVIAS	28

ANEXO IX	33
MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL	33
ANEXO X	34
MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO	34