

LEI COMPLEMENTAR Nº 04, DE 28 DE NOVEMBRO DE 2007.

Dispõe sobre a hierarquização e traçado básico do sistema viário, e traça diretrizes para o arruamento do Município de Saudade do Iguaçu, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Saudade do Iguaçu, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito Municipal, no uso das minhas atribuições legais, sanciono a seguinte LEI:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

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

Art. 2º Constituem objetivos da presente Lei:

- I. induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, a partir compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
- II. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- III. hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;
- IV. eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes.

Art. 3º O sistema de transportes do Município deverá ser objeto de plano específico, de acordo com as diretrizes estabelecidas nas leis do Plano Diretor e de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo e com o estabelecido pela a Lei do Sistema Viário, a

qual diz respeito à circulação viária, transportes coletivos, de carga e passageiros e circulação de pedestres, de acordo com as diretrizes aqui apresentadas.

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

- I. malha urbana: o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- II. acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
 - a. logradouro público e propriedade pública ou privada;
 - b. propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
 - c. logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
- III. logradouro público: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
- IV. acostamento: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:
 - a. permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
 - b. proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;
 - c. permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.
- V. alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- VI. pista de rolamento: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
- VII. calçada ou passeio: parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, dotada, quando possível, de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;
- VIII. ciclovia: via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados;
- IX. estacionamento: espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- X. faixa de domínio de vias: área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área "non aedificandi";

- XI. largura de uma via: distância entre os alinhamentos da via;
- XII. meio-fio: linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XIII. nivelamento: medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando o grade da via urbana;
- XIV. seção normal da via: largura total ideal da via, incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
- XV. seção reduzida da via: largura total mínima exigida da via, incluindo caixa de rolamento, passeios e ciclovias;
- XVI. sistema viário: conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

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

- I. ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II. ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento.
- III. à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da revitalização urbanística do centro e do incentivo ao turismo;
- IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
- V. o estudo sobre a necessidade da instalação de semáforos nos cruzamentos com as vias arteriais, principais e especiais, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficará a cargo do Município, por meio da Secretaria Municipal de Viação, Obras e Serviços e Urbanos,
- VI. ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias.

Art. 6º Fazem parte integrante desta Lei:

- I. Anexo 1 – Mapa do sistema viário municipal;
- II. Anexo 2 – Tabela de características das vias;

III. Anexo 3 – Perfis das vias urbanas e municipais;

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

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal de Saudade do Iguaçu fiscalizará a execução das vias de que trata o “caput” deste artigo.

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

CAPÍTULO II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 9º Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Saudade do Iguaçu compreende as seguintes categorias de vias:

- I. Rodovias Federais: corresponde a BR 158, que intercepta o município no sentido norte-sul;
- II. Vias Locais: são as de mão dupla e de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local.
- III. Vias Municipais Principais: compreende as vias rurais de maior tráfego, de interligação entre as comunidades rurais, com a finalidade de melhor estruturar a circulação no interior do município;
- IV. Vias Municipais Secundárias: compreende as demais vias rurais do município, caracterizada pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

CAPÍTULO III DAS VIAS

Art. 10. As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via, e terão caixa mínima de 12m de largura. Nesses casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é

obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

- Art. 11.** Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual e federal deverá ser consultado o Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura em Transportes (DNIT).
- Art. 12.** Serão admitidas vias com padrões dentro do intervalo entre seção reduzida e seção normal, em áreas ocupadas e com parcelamento do solo consolidado, mediante estudos específicos de urbanização de áreas ou alinhamentos de vias.
- Art. 13.** 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. 14.** As vias projetadas indicadas no mapa de hierarquia viária, conforme Anexo 1 e perfis das vias do Anexo 3 poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo 2, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.
- Art. 15.** 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. 16.** Deverão ser respeitadas as faixas de domínio das vias rurais, sendo proibido o uso, ocupação e execução de benfeitorias numa faixa de 12,0 m (doze metros).

CAPÍTULO IV DAS DIMENSÕES DA VIA

- Art. 17.** Objetivando o perfeito dimensionamento das vias, são considerados para seu dimensionamento, os elementos apresentados no Anexo 2 da presente lei.
- Art. 18.** Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual. Para as vias que não se enquadrem no disposto neste artigo, é previsto um recuo obrigatório para as novas edificações, configurando um novo alinhamento predial,

com a finalidade de uma adequação de projeto, no momento em que for julgado necessário. Para as demais vias, obedecer ao disposto neste artigo.

Art. 19. Para as vias rurais, a caixa mínima obrigatória prevista é de 12,0 m (doze metros) com pista de rolamento mínima de 5,0 m (cinco metros), sendo obrigatório o recuo para as novas edificações.

CAPÍTULO V DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 20 . 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. 21. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 22. 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 150,0 m (cento e cinquenta metros).

Art. 23. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

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

Art. 24. 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.

Art. 25. A implementação dos retornos para infra-estruturas turísticas deverá ser priorizada para as vias com ocupação consolidada, sendo obrigatória a implementação do retorno para novas ocupações.

CAPÍTULO VI DAS FAIXAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 26. As áreas destinadas a estacionamento deverão estar demarcadas e com sinalização vertical e horizontal.

Parágrafo único. Decreto municipal regulamentará critérios específicos de estacionamento como locais e horários permitidos para veículos de grande porte, bem como horários e locais para carga e descarga.

Art. 27. Nos cruzamentos das vias principais deverão ser implantados avanço de calçadas nas esquinas, em frente à escolas, hospitais, entre outros, para que seja facilitada a demarcação dos locais de estacionamento e circulação de pedestres nos cruzamento, conforme ilustrado no Anexo 6.

CAPÍTULO VII DAS AÇÕES PRIORITÁRIAS

Art. 28. Para efeito desta Lei, são consideradas ações prioritárias a realização das seguintes obras:

- I. pavimentação das vias principais locais;
- II. Implantação de sinalização horizontal e vertical na área urbana, com faixas de travessia de pedestres, e demarcação de faixas e estacionamento;
- III. adequação e execução dos passeios onde necessário;
- IV. manutenção das estradas rurais.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 29. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário básico, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta lei.

Art. 30. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Saudade do Iguaçu, 28 de novembro de 2007.

ROGÉRIO GALLINA
Prefeito Municipal

Anexo 1
MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Anexo 2
TABELA DE CARACTERÍSTICAS DAS VIAS

CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS

TIPO DE VIA	SEÇÃO NORMAL DA VIA (m)	SEÇÃO REDUZIDA DA VIA (m)	PISTA ROLAMENTO (m)	FAIXA DE ESTACIONAMENTO (m)	CALÇADA (m)	CANTEIRO (m)	CANTEIRO CENTRAL (m)
Rodovia Federal	20,00	-	(E) 4,00 (D) 4,00	(E) 2,90 (D) 2,90	(E) 2,50 (D) 2,50	-	1,20
Vias locais	14,00	10,00	(E) 3,00 (D) 3,00	2,00	(E) 3,00 (D) 3,00	-	-

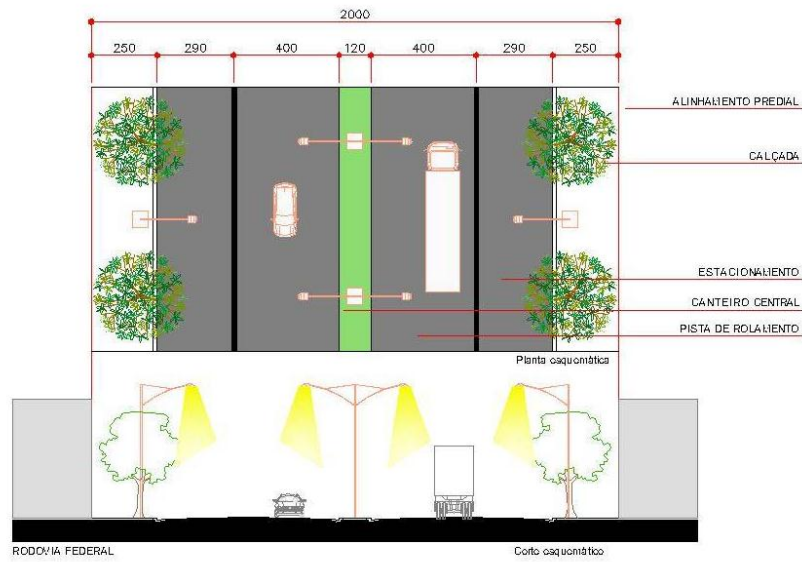
CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS MUNICIPAIS

CATEGORIAS DAS VIAS	SEÇÃO NORMAL DA VIA (m)	PISTA DE ROLAMENTO (m)	FAIXAS DE MANUTENÇÃO (m)	INCLINAÇÃO MÍNIMA (1) (%)	RAMPA MÁXIMA (2) (%)
Municipal Principal	12,00	5,00	(E) 3,50 (D) 3,50	0,5	20

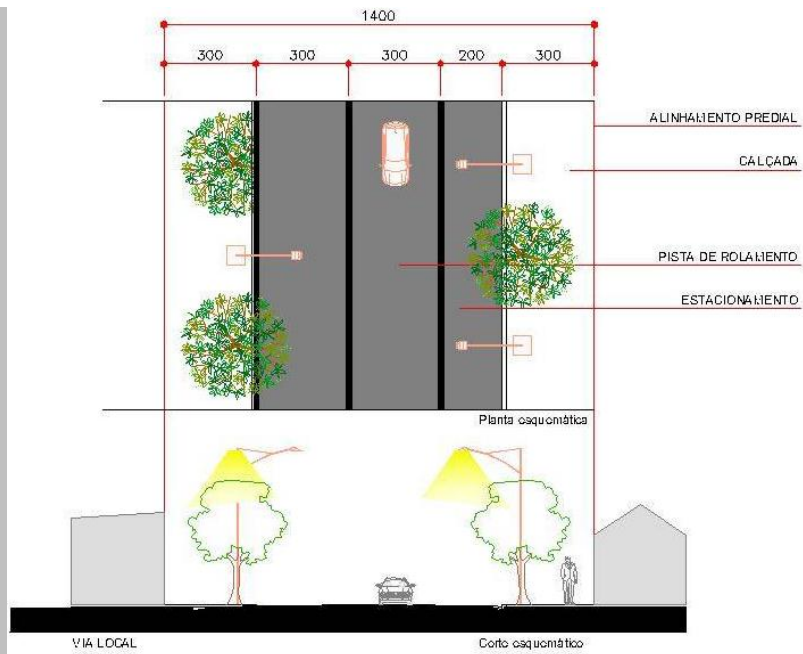
(1) da seção transversal tipo.

(2) rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).

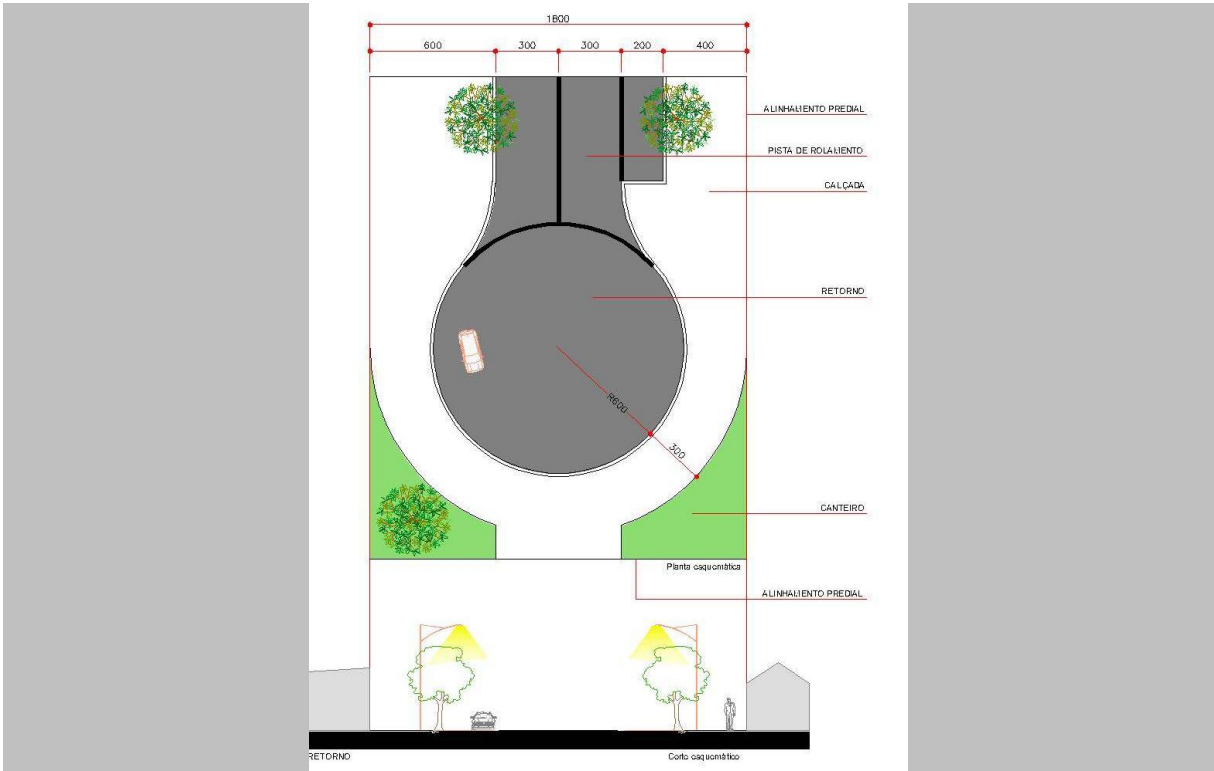
Anexo 3 PERFÍS DAS VIAS URBANAS E MUNICIPAIS



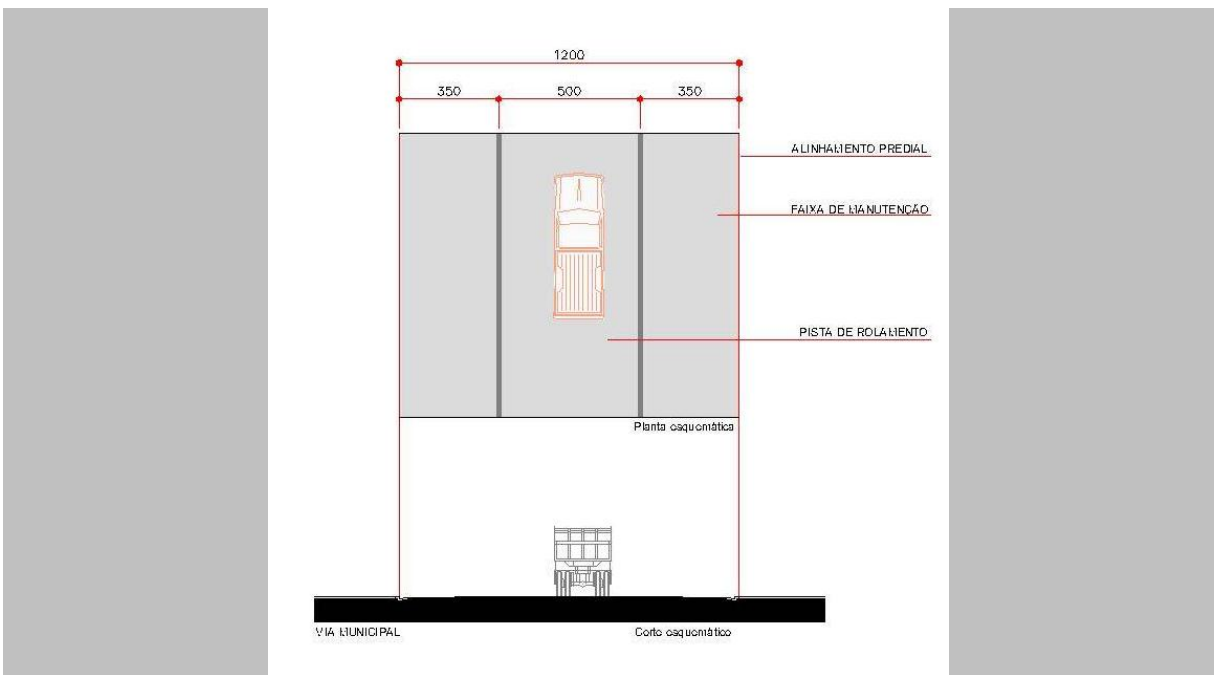
PERFIL ESQUEMÁTICO – RODOVIA FEDERAL (AVENIDA IGUAÇU)



PERFIL ESQUEMÁTICO – VIA LOCAL



PERFIL ESQUEMÁTICO – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA RETORNO



PERFIL ESQUEMÁTICO – VIA MUNICIPAL