

LEI Nº 1.755, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2012.



**DISPÕE SOBRE A MOBILIDADE MUNICIPAL E URBANA E
HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO PARA O MUNICÍPIO DE PLANALTO,
ESTADO DO PARANÁ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

A CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE PLANALTO, Estado do Paraná, APROVOU, e eu, Prefeito Municipal, 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 Planalto.

Art. 2º São parte integrante desta Lei:

Anexo I

Anexo II - Tabelas de características geométricas das vias urbanas;

Anexo III - Perfis das vias municipais;

Anexo IV - Perfis das vias urbanas;

Anexo V - Mapa de hierarquização do sistema viário municipal;

Anexo VI - Mapa de hierarquização do sistema viário urbano. - Tabelas de características geométricas das vias municipais;

**CAPÍTULO I
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 com o estabelecido por esta Lei.

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

I - malha urbana: o conjunto de vias urbanas 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 classificadas e hierarquizadas 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, largo);

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 a 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, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, a 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 a 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;

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 quando houver.

Art. 9º O Poder Executivo Municipal será responsável pelo gerenciamento e definição de normas de 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 - a 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 estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;

VI - a colocação de placas indicativas direcionais ao longo das principais vias da área Urbana;

VII - ao procedimento de rebaixamento dos meio-fio e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos.

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

I - proceder a remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso a 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 - seguir o projeto padrão de calçadas que a Poder Público Municipal deverá elaborar em função da promulgação desta lei.

§ 1º Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras será mediante autorização do Poder Executivo Municipal de Planalto, e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 19 (dezenove) horas e aos sábados, domingos e feriados a partir das 14 (catorze) horas.

§ 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 correspondente a uma cadeira de rodas

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 Planalto.

Parágrafo único. O Poder Público Municipal 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 Planalto compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo I (características geométricas). Anexo III (perfil das vias) e Anexo VI (mapa de hierarquização do sistema viário municipal):

I - Rodovia Federal: compreende a BR 163, rodovia que transpõe o perímetro urbano da sede do município;

II - Vias Municipais Principais: compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais e onde trafega o transporte escolar, com a finalidade de promover a circulação no interior do município;

III - 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 da cidade de Planalto compreende as seguintes categorias de vias:

I - Via Estrutural: aquelas caracterizadas por interseção em nível, com acessibilidade a lotes lindeiros e a vias secundárias e coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. 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, pelo fluxo de veículos e dimensão do leito carroçável. No caso a Avenida Rio Grande do Sul.

II - Vias Coletoras: têm a função de coletar e distribuir o trânsito que tenha a necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade. As Vias Coletoras no município de Planalto são aquelas vias que cortam a área central. Compreendem as vias Rua Florianópolis, Curitiba, Avenidas Porto Alegre, Caxias do Sul, Paulo Bantle, Ruas Laranjeiras e a Albino Kotarski.

III - Vias Locais: São aquelas caracterizadas por interseções em nível, não semaforizadas destinadas apenas ao tráfego local ou a áreas restritas. Compreendem as demais vias urbanas.

CAPÍTULO IV DAS VIAS

Art. 15 As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Poder Executivo Municipal deverão conectar o sistema viário proposto com as vias dos loteamentos adjacentes.

§ 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 Principal 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 Via Coletora e entre uma Via Coletora e um trevo deverão ser submetidos a estudo de trânsito, visando a segurança do munícipe.

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. As Vias Estruturais não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

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

Art. 18 As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente a 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 Poder 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 as ciclovias como uma alternativa de meio de transporte devendo ser implementado um plano cicloviário, com dimensionamento de 1,5 m (um metro e cinquenta centímetros).

Art. 23 Na adequação e ampliação de 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 a caixa atual e deverão ter dimensão mínima;

- Vias Arteriais e Coletoras: 15,00 m (quinze metros) de faixa de rolamento com 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de passeio em cada lado da via.
- Vias Coletoras e Locais: 15,00 m (quinze metros) de faixa de Rolamento com 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de passeio em cada lado da via.

Art. 26 O Poder Executivo Municipal através do departamento competente, poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade.

Art. 27 É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais 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 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 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 500 (quinhentas) UFM - Unidades Fiscais do Município.

§ 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 as 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.

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 A presente Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE PLANALTO, aos onze dias do mês de dezembro do ano de dois mil e doze.

MARLON FERNANDO KUHN
Prefeito Municipal

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	15,00	8,00	(E) 3,50 (D) 3,50	0,5	20
Via Municipal Secundária	10,00	6,00	(E) 2,00	0,5	20
			(D) 2,00		

¹Da seção transversal tipo.

²Rampas 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 mínima¹ (%)	Rampa Máxima² (%)
Via Estrutural	20,00	(E) 3,50	(E) 2,50	(E) 3,00	4,00	0,5	20
		(D) 3,50	(D) 2,50	(D) 3,00			
Vias Coletoras	16,00	(E) 3,50	(E) 2,50	(E) 2,00	-	0,5	20
		(D) 3,50	(D) 2,50	(D) 2,00			
Vias Locais	16,00	(E) 3,50	(E) 2,50	(E) 2,00	-	0,5	20
As demais ³		(D) 3,50	(D)2,50	(D) 2,00			

¹Da seção transversal tipo.

²Rampas aceitáveis em trechos de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros) ³Características Geométricas Mínimas.