

Lei de sistema viário

Lei nº 831/2004

SÚMULA – Dispõe sobre o sistema viário da área urbana do Município de Assaí.

A CÂMARA MUNICIPAL DE ASSAÍ, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE,

LEI

Capítulo I

Disposições Preliminares

Art. 1º. Malha Viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§ 1º A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infra-estrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

§ 2º Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo o que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

Art. 2º. Integram a malha viária do Município o Sistema Viário Urbano e o Sistema Rodoviário Municipal, descritos e representados nos mapas Anexo I e II, respectivamente da presente Lei Complementar.

Art. 3º. É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano, Anexo I da presente Lei Complementar.

Art. 4º. É considerado Sistema Rodoviário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes no Município definidas no Mapa do Sistema Rodoviário Municipal, Anexo II da presente Lei.

Art. 5º. São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

Anexo I – Mapa do Sistema Viário Urbano;

Anexo II – Mapa do Sistema Rodoviário Municipal;

Seção I

Dos Objetivos

Art. 6º. Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Assaí, visando os seguintes objetivos:

induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, através de uma 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;

adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;

hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;

eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;

adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências.

Parágrafo-único. Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto, e estarão sujeitos a análise do Sistema Integrado de Planejamento.

Seção II

Das Definições

Art. 7º. Para efeito de aplicação desta lei, são adotadas as seguintes definições:

I - ACESSO - é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

- a) logradouro público e propriedade privada;
- b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
- c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

II - 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.

III - ALINHAMENTO - é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV - CAIXA CARROÇÁVEL - é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

V - CALÇADA ou PASSEIO - é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

VI - CANTEIRO CENTRAL - é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

VII - CICLOVIA - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados;

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

IX - FAIXA de DOMÍNIO de VIAS - é a porção do solo, de utilização pública, medida a partir do centro da pista para cada uma de suas laterais;

X - "GRADE" - é a linha reguladora de uma via, composta de uma seqüência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XI - LARGURA de uma VIA - é a distância entre os alinhamentos da via;

XII - LOGRADOURO PÚBLICO - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, etc);

XIII - MEIO-FIO - é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XIV – PISTA DE ROLAMENTO - é o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados;

Capítulo II

Do Sistema Viário

Art. 8º. Considera-se sistema viário urbano do município de Assaí, o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado no anexo I e II desta lei.

Seção I

Da Hierarquia do Sistema Viário

Art. 9º. As vias do Sistema Viário são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

Rodovias de Ligação Regional – compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

Vias de Estruturação Municipal - são as que no interior do Município estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, dividindo-se em primárias e secundárias, conforme sua importância no acesso a outros municípios e distritos.

Vias Arteriais ou de Estruturação Urbana - São vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro dentro da área urbana ligando dois ou

mais distritos ou bairros, e constituem-se como vias estruturantes da área urbana. Tais vias alimentam e coletam o tráfego das vias Coletoras e locais;

Vias Coletoras - são as que partem das vias arteriais e coletam o tráfego, distribuindo-o nas vias locais dos bairros;

Via Central Especial – é aquela que compoendo um projeto urbanístico conformam as zonas ou áreas de interesse paisagístico e turístico, definida pelo trecho da avenida Rio de Janeiro entre as ruas Souza Naves e Paraguai, caracterizado pela predominância de atividades comerciais e de serviços, devendo ser reestruturada de modo a priorizar os pedestres, os espaços de convívio abertos ao convívio social e à solução de conflitos de estacionamento;

Vias Locais – caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso às propriedades;

Vias Marginais de Fundo de Vale – são vias que se caracterizam como delimitação das áreas de proteção permanente tendo função como coletoras.

Seção II

Do Dimensionamento

Art. 10. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetro os seguintes elementos:

Pista de rolamento para veículo leve com, no mínimo, 3,00 metros;

Pista de rolamento para veículos de carga com, no mínimo, 3,50 metros;

III. Pista de estacionamento para veículos leves com, no mínimo, 2,00 metros;

IV. Pista de estacionamento para veículos pesados com, no mínimo, 2,50 metros;

V. Ciclovía com, no mínimo, 1,60 metros;



Passeio para pedestre com, no mínimo, 2,00 metros.

Art. 11. As Vias de Estruturação Municipal deverão comportar no mínimo:

2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;

2 (duas) pista de estacionamento para veículos de carga;

III. 1 (uma) ciclovia;

IV. 2 (dois) passeios para pedestres;

V. Faixa de Domínio de 12 metros.

Art. 12 . – As Vias de Estruturação Urbana ou Arteriais deverão comportar no mínimo:

4 (duas) pistas de rolamento para veículos leves;

2 (duas) pistas para estacionamento de veículos leves;

III. 2 (dois) passeios para pedestres;

IV. Faixa de Domínio de 11 metros;

V. Canteiro central.

Parágrafo-único. As vias de estruturação de sentido único como a Getúlio Vargas e Manoel Ribas deverão possuir duas pistas de rolamento para veículos leves, 1 pista para estacionamento para veículos leves e dois passeios para pedestres.

Art. 13 . As vias Coletoras e Marginais de fundo de vale deverão comportar no mínimo:

2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;

1 (uma) pista de estacionamento para veículos leves;

III. 2 (dois) passeios para pedestres;

IV. Faixa de Domínio de 7 (sete) metros.

Art. 14. A Via Central Especial será composta:

2 (duas) pistas de rolamento para veículos leves;

1 (uma) pista de estacionamento para veículos leves;

III. 1 (uma) pista de estacionamento para veículos leves à 45°;

IV. 2 (dois) passeios para pedestres de 4,00 metros.

Art. 15. As Vias Locais deverão possuir caixa carroçável de no mínimo 7 metros e 2 passeios para pedestres.

Art. 16. Nos terrenos limdeiros às vias que constituem o sistema rodoviário Estadual será obrigatório a reserva de uma faixa de 12,00m (doze metros) para a implantação de uma via margeando a Rodovia.

Parágrafo Único. A via local terá caixa de 9,00m (nove metros) e passeio de 3.00m (três metros).

Art. 17. Quando da implantação do sistema viário em áreas já ocupadas, as vias classificadas como Arteriais, poderão ter solução em binário.

Art. 18. Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório a reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

Art. 19. As caixas de ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.

Parágrafo-único: As caixas de ruas dos prolongamento da vias estruturantes ou arteriais e coletoras poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.

Seção III

Da Circulação e Sinalização Viária

Art. 20. A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverão obedecer as diretrizes estabelecidas na presente lei, consubstanciadas em seu anexo I, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração de PLANO DE CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO URBANA, bem como projetos de definição das diretrizes viárias com as readequações geométricas necessárias.

Art. 21. Caberá ao Poder Público Municipal 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, de produtos perigosos;

IV – o alargamento dos passeios para pedestres nas ruas Getúlio Vargas e Manoel Ribas na lateral onde estão localizados os serviços públicos como escolas, terminal rodoviário, bibliotecas e etc.

Parágrafo Único. A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 22. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT.

Seção IV

Dos Passeios e Arborização

Art. 23. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;

Parágrafo-único – A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 24. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para cadeirantes conforme as normas especificadas pela ABNT.

Art. 25. A arborização urbana terá uma distancia média entre si de dez metros (10,00 m), estando locada no terço externo do passeio, observando as espécies indicadas no documento de apoio do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Assaí.

§ 1º – Quando uma árvore necessitar ser arrancada, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

§ 2º – Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

§ 3º – Os passeios desarborizados receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana, a ser elaborado.

Capítulo III

Das Disposições Finais

Art. 26. O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 27. A presente lei que regulamenta o aspecto físico do sistema viário deverá ser complementada pelo Plano de Circulação e Sinalização Urbana em acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta lei.

Art. 28. O Eixo formado pela Rua Bolívia e avenida Paul Harris deverá ser considerado como Arterial, e conseqüentemente, tornar-se preferencial, após realizado o prolongamento de ligação à PR 442, bem como a sinalização ou adequação geométrica, consubstanciada no Anexo I da presente lei.

Art. 29. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Sistema de Planejamento Integrado.

Art. 30. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Sistema de Planejamento Integrado.

Art. 31. Esta Lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após a data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

EDIFÍCIO DA PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ASSAÍ, ESTADO DO PARANÁ, AOS 20 DE DEZEMBRO DE 2004.