LEI DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO

LEI Nº 3.591, DE 05 DE JANEIRO DE 2009

DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DAS ÁREAS URBANAS DO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A CÂMARA MUNICIPAL DE ARAPONGAS, ESTADO DO PARANÁ, DECRETOU, E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Esta lei tem por objetivo disciplinar o Sistema Viário Básico nas áreas urbanas do município, assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses do Município no que diz respeito ao seu pleno desenvolvimento.

Art. 2º Os casos omissos ou as dúvidas suscitadas serão resolvidos pelo Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano - SEODUR.

Parágrafo único - O Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano - SEODUR, desenvolverá estudos com o intuito de elaborar Projeto de Lei, normatizando os casos omissos e/ou as dúvidas reincidentes, no prazo de 90 (noventa) dias após a ocorrência dos fatos.

Art. 3º As diretrizes de traçado do sistema viário básico do município e as categorias funcionais das vias são aquelas estabelecidas no mapa de sistema viário básico, parte integrante desta Lei.

Art. 4º Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

I. VIA ESTRUTURAL – Destina-se a organizar o tráfego geral da cidade permitindo interligar diferentes regiões urbanas.

II. VIA COLETORA – Destina-se a distribuir ou coletar o tráfego gerado em setores da cidade.

III. VIA LOCAL – Destina-se a acessar o lote.

IV. VIA MARGINAL DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE – Destina-se a separar zonas de uso com funções diferenciadas.

V. VIA MARGINAL DE RODOVIA – Destina-se a separar o trânsito diferenciado de veículos.

VI. VIA MARGINAL DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA - Destina-se a separar as linhas de alta tensão de energia elétrica das áreas edificadas.

Art. 5º A abertura de qualquer via ou demais logradouros públicos dependerá de aprovação do projeto e licença prévia do órgão competente do município.

Art. 6º Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias oficiais adjacentes assegurando a continuidade do sistema viário básico existente e projetado.

§ 1º - É vedada a construção de vias públicas sem saída, salvo quando:

a. Inexistir solução técnica apropriada, segundo parecer do Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano - SEODUR;

b. Atendidas as exigências específicas do órgão competente de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano - SEODUR, ouvido o Conselho Municipal do Plano Diretor.

§ 2º - Quando aprovadas, nos termos do parágrafo anterior, as vias sem saída não poderão ultrapassar a 100 (cem) metros de comprimento, devendo obrigatoriamente conter em seu final, um bolsão de retorno, ou praça de retorno, cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 25 (vinte e cinco) metros.

§ 3º - Objetivando interligar e complementar a malha viária local, promovendo com isso o fluxo contínuo dos veículos, todas as vias oficiais interrompidas ou incompletas, devem ser obrigatoriamente complementadas, através de prolongamentos e/ou alargamentos, mantidas suas dimensões mínimas de projeto, de tal forma a interligá-las a outras vias, longitudinais, transversais, obliquas ou diagonais, existentes ou projetadas.

§ 4º - É vedada a construção de apenas meia pista em vias locais.

Art. 7º O dimensionamento das vias públicas deverá obedecer, no mínimo, aos padrões definidos na **TABELA I** e **FIGURA I (PERFIS DE VIAS)**, anexos e integrantes desta Lei.

§1º - O órgão competente do Poder Executivo Municipal exigirá, a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas na tabela anexo.

§2º - Nenhuma via de circulação de veículos no município poderá ter largura inferior a 13,00 (doze) metros, sendo no mínimo 8,00 (oito) metros de caixa de rolamento e 2,50 m (dois metros e cinqüenta centímetros) de passeios de cada lado.

§3º - A largura de via que se constitua em prolongamento de outra já existente ou constante dos sistema viário proposto, não poderá ser inferior a largura desta, ainda que, pela sua função e posição possa ser considerada de categoria funcional inferior.

§4º - As VIAS LOCAIS .destinam-se a acessar o lote, sendo sua largura mínima de 12,00 (doze) metros, de acordo com a **Figura I**, em anexo.

§5º - As Vias COLETORAS destinam-se a distribuir ou coletar o tráfego gerado em setores da cidade, sendo sua largura mínima de 20,0 (vinte) metros, de acordo com a **Figura I**, em anexo.

§6º - As VIAS ESTRUTURAIS destinam-se a organizar o tráfego geral, permitindo interligar diferentes regiões urbanas e constituir-se em eixos comerciais e de serviços como prolongamento do centro comercial principal, sendo sua largura mínima de 28,0 (vinte e oito metros), de acordo com a **Figura I**, em anexo.

§7º - Ao longo das faixas de domínio de rodovias e contornos rodoviários, de ambos os lados, deverá ser construída uma via pública MARGINAL DE RODOVIA, com a largura mínima de 14,0 (quatorze) metros, de acordo com a **Figura I**, em anexo.

§8º - Ao longo das linhas de transmissão de energia elétrica deverá ser construída uma via pública MARGINAL DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA, de acordo com a **Figura I**, em anexo, de no mínimo 34,0 (trinta e quatro) metros sendo 10,0 (dez) metros de canteiro central, pista de 9,0 (nove) metros de caixa de rolamento para cada lado do canteiro central e 3,0 (três) metros de passeio, construídos apenas dos lados opostos ao canteiro central, salvo maiores exigências da concessionária pública responsável pelo abastecimento de energia elétrica no município.

§9º - Os fundos de vales e matas existentes no perímetro urbano deverão ser margeadas por uma via pública MARGINAL DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE de no mínimo 15,0 (quinze) metros, de acordo com a **Figura I** em anexo, respeitando-se o limite de área de preservação permanente de, no mínimo, 50,0 (cinqüenta) metros para cada lado, medidos a partir das margens do rio, córrego ou ribeirão.

Art. 8º Os passeios públicos das vias relacionadas no artigo anterior deverão possuir áreas permeáveis e impermeáveis.

Parágrafo único - O Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano – SEODUR, estabelecerá, por meio de resolução, o layout dos passeios, definindo os tipos de materiais a serem utilizados nas áreas impermeáveis e os tipos de vegetação das áreas permeáveis.

Art. 9º Em empreendimentos destinados à habitação de interesse social, as dimensões das vias poderão ser inferiores às estabelecidas no artigo anterior, de acordo com parâmetros definidos pelo Grupo Técnico

Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano - SEODUR, ouvido o Conselho Municipal do Plano Diretor.

Art. 10. A rampa máxima permitida nas vias estruturais e coletoras é de até 12% (doze por cento) e a declividade transversal mínima de 4% (quatro por cento).

Parágrafo único – Serão permitidas rampas de até 15% (quinze por cento), a critério do Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano - SEODUR, desde que:

I. Sejam dotadas de pavimentação e rede de drenagem de águas pluviais.

II. Seja comprovada a impossibilidade de outra solução técnica.

Art. 11. Nos cruzamentos de vias públicas, os alinhamentos prediais deverão ser concordados com arco de circunferência de raio mínimo de 5 (cinco) metros, salvo em casos especiais para os quais vigorem as especificações fornecidas pelo órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 12. Na interseção de vias estruturais, deverá ser implantada uma rotatória de tráfego, cujas características permitam facilitar o tráfego de veículos em conformidade com as normas e disposições expressas pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Parágrafo único A execução de rotatórias poderá ser dispensada, a critério do Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Desenvolvimento Urbano - SEODUR, em casos excepcionais, onde não seja possível a execução das mesmas, dada a existência de vias já consolidadas que inviabilizam tal benfeitoria.

Art. 13. As rotatórias deverão possuir as seguintes características geométricas:

I. Diâmetro inscrito mínimo de 25,0 (vinte e cinco) metros para as ilhas centrais;

II. Largura mínima de 9,0 (nove) metros para as pistas de rolamento;

III. Raio mínimo de 30,0 (trinta) metros para as entradas;

IV. Raio mínimo de 40,0 (quarenta) metros para as saídas;

V. Rampa longitudinal máxima de 12% (doze por cento);

VI. Declividade transversal mínima de 4% (quatro por cento).

Art. 14. Nas rotatórias deverão ser implantados os seguintes serviços:

I. Pavimentação asfáltica com características similares aos das principais vias que a ela convergem;

II. Ajardinamento do Interior das ilhas centrais;

III. Iluminação das ilhas centrais, utilizando lâmpadas vapor de sódio prevendo a taxa de 10 a 25 lux/m².

Art. 15. A pavimentação das vias estruturais, coletoras, marginais de linhas de transmissão de energia e marginais de rodovia deverá possuir as seguintes características:

I. Sub-leito compactado a 100% do Proctor Normal, com espessura mínima de 40 cm;

II. Base em brita graduada compactada a 100% do Proctor Intermediário, com espessura mínima de 20 cm;

III. Imprimação da base (brita graduada) com CM-30 a 1,3 lt/m²;

IV. Pintura de ligação da base através de emulsão asfáltica com RR-2C a 1,0 Kg/m²;

V. Capa asfáltica em CBUQ, com espessura mínima de 5 cm.

Parágrafo Único – A pavimentação das vias locais e marginais de Área de Preservação Permanente deverá possuir as seguintes características:

I. Sub-leito compactado a 100% do Proctor Normal, com espessura mínima de 20 cm;

II. Base em brita graduada compactada a 100% do Proctor Intermediário, com espessura mínima de 12 cm;

III. Imprimação da base (brita graduada) com CM-30 a 1,3 lt/m²;

IV. Pintura de ligação da base através de emulsão asfáltica com RR-2C a 1,0 Kg/m²;

V. Capa asfáltica em CBUQ, com espessura mínima de 3 cm.

Art. 16. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente Lei n° 3.157 de 23 de novembro de 2004.

Arapongas, 05 de janeiro de 2009.

LUIZ ROBERTO PUGLIESE
Prefeito

LUIZ ANTONIO GIOCONDO
Secretário Municipal de Administração

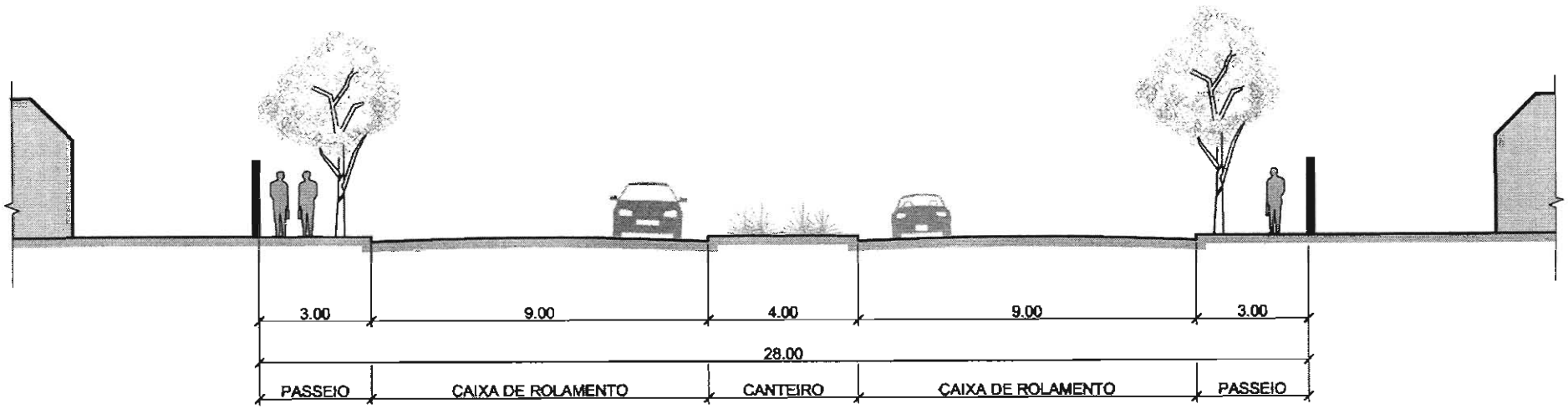
Secretaria Executiva
Publicado no Jornal
Tribuna do Norte
Em 21 / 03 / 2009
Katia Nigueloni
Funcionária

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ARAPONGAS
Estado do Paraná

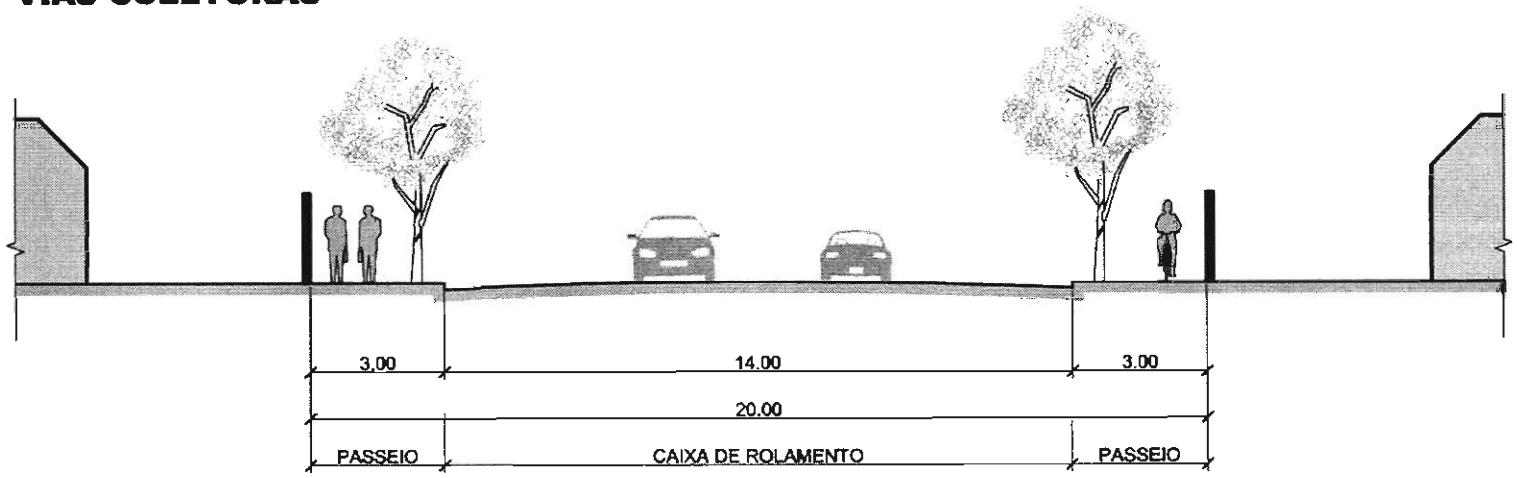
ANEXO I

CATEGORIA DA VIA	LARGURA EM METROS								
	CANTEIRO CENTRAL	CAIXA DE ROLAMENTO			PASSEIOS			FAIXA DE DOMÍNIO	TOTAL
		Lado 1	Lado 2	Total	Lado 1	Lado 2	Total		
ESTRUTURAL	4,0	9,0	9,0	18,0	3,0	3,0	6,0	-	28,0
COLETORA	-	-	-	14,0	3,0	3,0	6,0	-	20,0
LOCAIS	-	-	-	8,0	2,5	2,5	5,0	-	13,0
MARGINAL DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE	-	-	-	9,0	3,0	3,0	6,0	-	15,0
MARGINAL DE RODOVIA	-	-	-	9,0	3,0	2,0	5,0	15,0	29,0
MARGINAL DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA	10,0	9,0	9,0	18,0	3,0	3,0	6,0	-	34,0

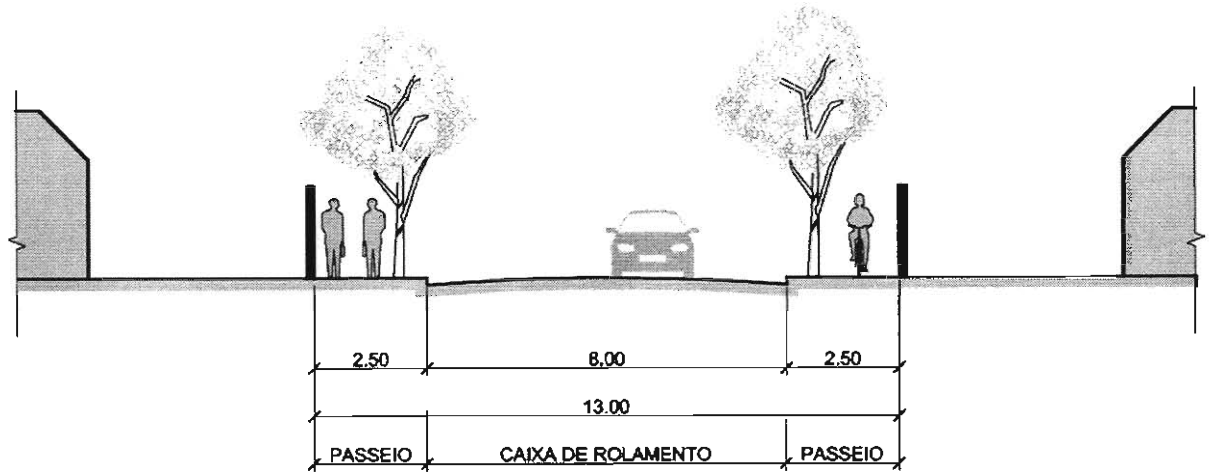
VIAS ESTRUTURAIS



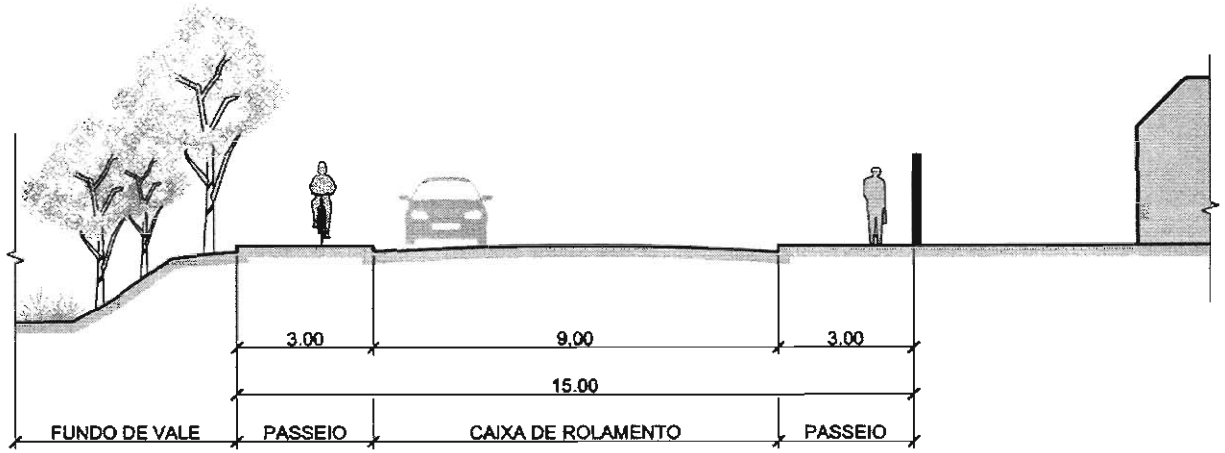
VIAS COLETORAS



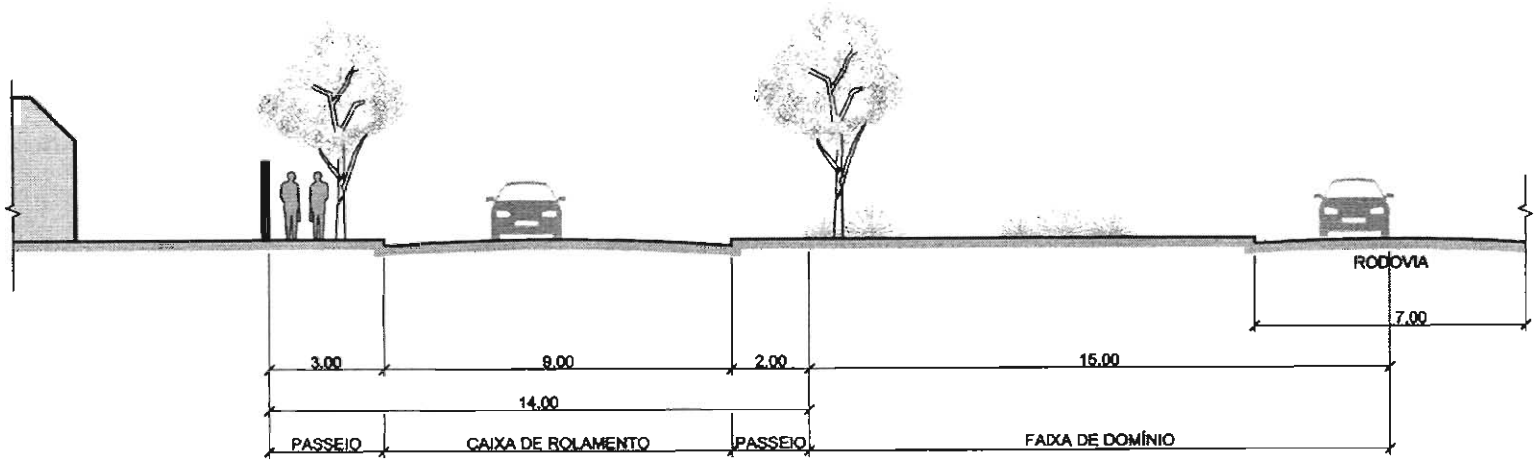
VIAS LOCAIS



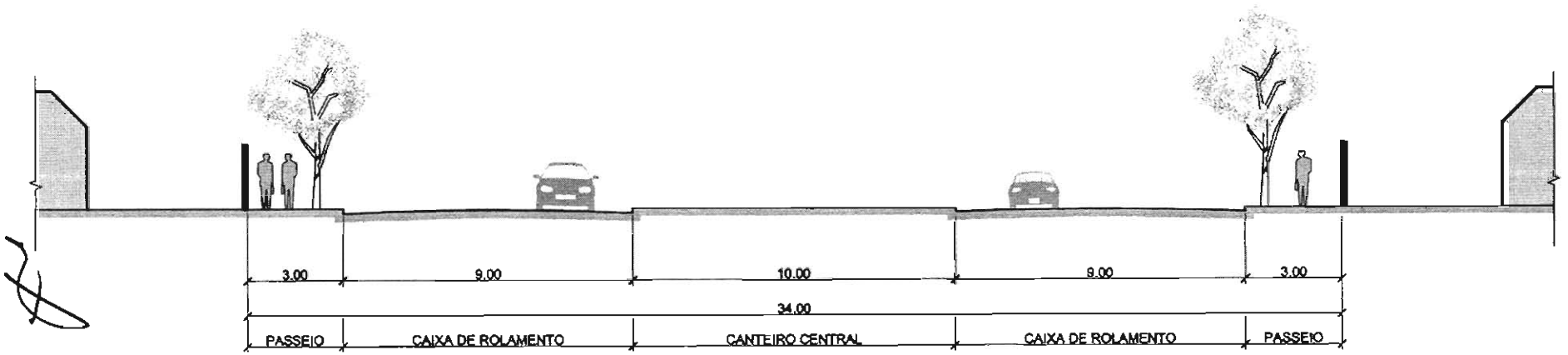
MARGINAIS DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

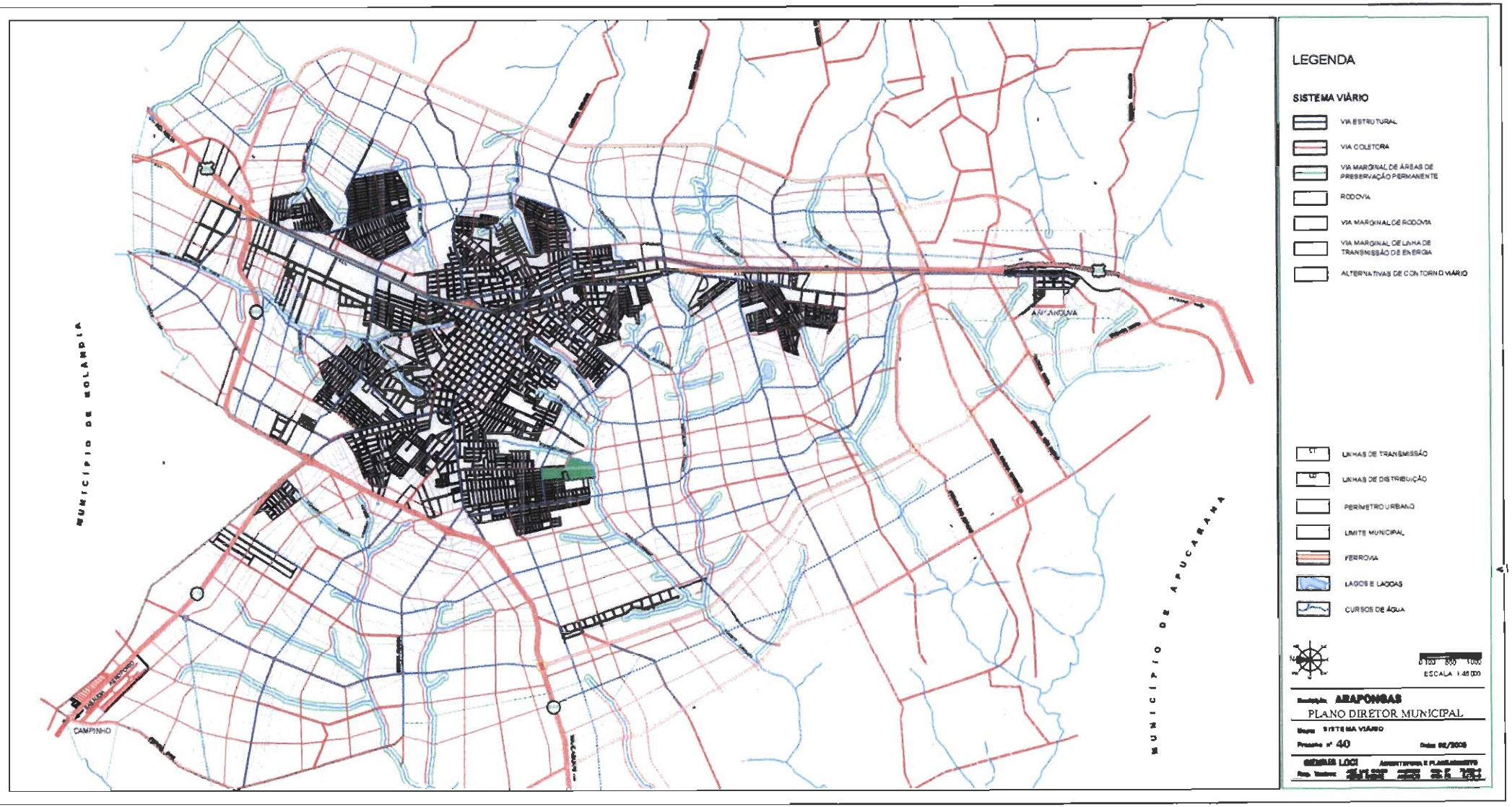


MARGINAIS DE RODOVIAS



MARGINAIS DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA




MUNICÍPIO DE SOLÂNEA
MUNICÍPIO DE APUCARANA
CAMPINHO
ANTANHOLINA
LEGENDA
SISTEMA VIÁRIO
VIA ESTRUTURAL
VIA COLETORA
VIA MARGINAL DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE
RODOVIA
VIA MARGINAL DE RODOVIA
VIA MARGINAL DE LINHA DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA
ALTERNATIVAIS DE CONTORNO VIÁRIO
LINHAS DE TRANSMISSÃO
LINHAS DE DISTRIBUIÇÃO
PERÍMETRO URBANO
LIMITE MUNICIPAL
FERROVIA
LAGOS E LAGOAS
CURSOS DE ÁGUA
ESCALA 1:45.000
ARAPONGAS
PLANO DIRETOR MUNICIPAL
SISTEMA VIÁRIO
Prancha nº 40