
ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE MARILENA

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO
LEI Nº 2008, DE 26 DE ABRIL DE 2022

DISPÕE SOBRE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE MARILENA EM CONFORMIDADE COM A REVISÃO DA LEI DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL – PDM E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Marilena, Estado do Paraná aprovou, e eu Prefeito do Município de Marilena-PR, Senhor José Aparecido da Silva, no uso das atribuições conferidas por Lei, sanciono a presente **LEI**:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1 Esta Lei define o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Marilena, conforme dispõe a Lei Municipal do Plano Diretor Municipal – PDM, incorporando o Plano Viário e Mobiliário Urbano existentes e a Lei nº 12.587/12 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2 Define-se como Plano Viário, todo planejamento físico e funcional das vias, sua classificação, hierarquização e diretrizes viárias previstas nesta Lei e no Anexo I - Mapa do Sistema Viário Urbano e Diretrizes Viárias;

Art. 3 Classifica-se como Mobiliário Urbano, todo elemento implantado no espaço público ou privado da cidade, integrantes da Paisagem Urbana, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural, classificados e subdivididos conforme Art. 46, desta Lei;

Art. 4 O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I. A circulação viária com hierarquização das vias;
- II. As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- III. A padronização para implantação de mobiliários urbanos e sinalizações;
- IV. A acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V. A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VI. Os polos geradores de viagens;
- VII. A sistemática de avaliação, revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Art. 5 O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I. Motorizados e,
- II. Não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I. Quanto ao objeto:
 - a) De passageiros;
 - b) De cargas;
- II. Quanto à característica do serviço:
 - a) Coletivo;
 - b) Individual;
- III. Quanto à natureza do serviço:
 - a) Público;
 - b) Privado;

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I. Vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias e pistas de caminhada;
- II. Estacionamentos;
- III. Terminais, estações e demais conexões;
- IV. Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V. Sinalizações viárias e de trânsito;
- VI. Equipamentos e mobiliários urbanos; e
- VII. Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 6 Para fins desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

- I. **ACESSIBILIDADE** - condição que permite assegurar a utilização, com segurança e autonomia, dos elementos citados nesta Lei, às pessoas com dificuldades de locomoção em equiparação de oportunidade com os demais usuários;
- II. **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.
- III. **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.

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

V. ÁREAS DE INTERESSE URBANÍSTICO - são todos os espaços, bens e imóveis, públicos ou privados, de interesse paisagístico, cultural, turístico, arquitetônico, ambiental ou social (consagração popular ou valor histórico) tais como as edificações ou bens tombados ou não, pela União, Estado e Município;

VI. CAIXA DA VIA - é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

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

VIII. CICLOVIA - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados, contíguas ou não as vias de tráfego motorizado e separadas por meio de espaços verdes, muros ou gradil;

IX. CICLOFAIXA - é a via destinada, exclusivamente ao uso de bicicletas, contíguas as faixas de tráfego motorizado e separadas por meio de tartarugas (olho de gato) apenas;

X. DESENHO UNIVERSAL - é a tecnologia aplicada na elaboração e confecção de elementos ou produção de espaços de utilização humana que atende, de forma igualitária todos os usuários em seus aspectos de acesso, permanência, manuseio e uso.

XI. DIRETRIZ VIÁRIA - é a previsão de eixos de via demarcada para futura expansão do sistema viário do Município;

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

XIII. 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;

XIV. GREIDE - é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

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

XVI. LOGRADOURO PÚBLICO - consiste em toda parcela de território de propriedade pública e de uso comum pela população, tais como, rua, avenida, travessa, passagem, via de pedestre, balão de retorno, rotatória, praça, parque, largo, ponte, rodovia, estrada, caminho de uso público ou similar;

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

XVIII. MOBILIÁRIO URBANO - todo elemento implantado no espaço público ou privado da cidade, integrantes da Paisagem Urbana, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural;

XIX. MOBILIDADE URBANA - condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XX. MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADO - modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXI. MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO - modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXII. PAISAGEM URBANA - consiste na configuração visual, objeto da percepção sensorial de um sistema de relações resultante da contínua e dinâmica interação entre os elementos naturais, os elementos edificados ou criados e o próprio homem, numa constante relação de escala, forma, função e movimento, que produz uma sensação estética e que reflete a dimensão cultural de uma comunidade;

XXIII. PASSEIO OU CALÇADA - é a parte do logradouro destinado ao trânsito de pedestres segregado e em nível diferente à via, dotado quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

XXIV. PASSEIO ECOLÓGICO - é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, intercalada com áreas de vegetação nas suas laterais.

XXV. POLUIÇÃO VISUAL - é o efeito danoso visível que determinadas ações antrópicas e/ou naturais produzem nos elementos de uma paisagem, acarretando um impacto negativo na sua qualidade;

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

XXVII. QUALIDADE DA PAISAGEM URBANA - consiste nas configurações visuais, valor intrínseco decorrente de seus atributos e que implica no controle de fontes de poluição visual e sonora, dos recursos hídricos, do solo e do ar, na presença, acessibilidade e visibilidade das áreas verdes e no contato com a natureza dentro da estrutura urbana;

XXVIII. TRANSPORTE URBANO - conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

XXIX. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXX. TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO - serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

XXXI. TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL - serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XXXII. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS - serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXXIII. TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO - meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XXXIV. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL DE CARÁTER URBANO - serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XXXV. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERESTADUAL DE CARÁTER URBANO - serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XXXVI. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERNACIONAL DE CARÁTER URBANO - serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades.

CAPÍTULO III

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 7 A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I. Acessibilidade universal;
- II. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 8 A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I. Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II. Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III. Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V. Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI. Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII. Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 9 A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV. Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 10 São atribuições da União:

- I. Prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II. Contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III. Organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV. Fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V. Fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e
- VI. Prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conturbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 11 São atribuições dos Estados:

- I. Prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;
- II. Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e
- III. Garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 12 São atribuições dos Municípios:

- I. Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano motorizado e não motorizado;
- II. Prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III. Capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município.

Art. 13 O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, denominada lei de Responsabilidade Fiscal.

CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 14 O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I. A identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II. A identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III. A formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetos estabelecidos; e
- IV. A definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte motorizado e não motorizado, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 15 Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

- I. Planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;
- II. Avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- III. Garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários.

CAPÍTULO VI DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 16 Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente, garantindo:

- I. A melhoria da qualidade de vida dos usuários do espaço urbano de Marilena, contribuindo para o bem-estar da população;
- II. O respeito e a preservação da qualidade da Paisagem Urbana, no seu aspecto visual, sonoro e ambiental;
- III. Condições de segurança, fluidez e conforto no deslocamento de pessoas e veículos individuais e coletivos, priorizando a circulação de pedestres;
- IV. Acessibilidade com autonomia e segurança a todos os usuários do espaço urbano, inclusive a pessoas com deficiência ou outras dificuldades de locomoção; e
- V. Ordenação do espaço urbano, desenvolvido com conceito de desenho universal.

CAPÍTULO VII DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 17 O Município poderá utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

- I. O Plano Viário de hierarquização de vias;
- II. O estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- III. A dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados; e
- IV. A definição, ordenação e implantação dos mobiliários urbanos, preservando a qualidade da Paisagem Urbana, no seu aspecto visual, sonoro e ambiental e produzindo espaços de forma igualitária a todos os usuários.

CAPÍTULO VIII DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 18 Considera-se Sistema Viário Urbano do Município de Marilena, o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas.

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

Art. 19 O Plano Viário previsto para o Sistema Viário Urbano de Marilena, constitui-se de uma malha viária definida e hierarquizada da seguinte forma:

- I. VIAS PRINCIPAIS - são vias destinadas à interligação dos setores que compõe a cidade, permitindo rápido deslocamento entre os mesmos e junto aos quais se localizam o sistema de transporte coletivo;
- II. VIAS SECUNDÁRIAS – destinadas à circulação local, subdividem-se em:
 - a) Ruas de Distribuição ou Coletoras – são aquelas que distribuem ou coletam o fluxo de trânsito, a partir de ou até as vias principais, para as ruas de circulação local; e
 - b) Ruas de Circulação Local – são as que dão acesso aos lotes.
- III. DIRETRIZES VIÁRIAS – conjunto de vias públicas que assumem a função de ligação entre as diferentes partes da região pensada para atender adequadamente a distribuição espacial e a articulação dos espaços abertos e das centralidades.

Art. 20 O Sistema Ciclo viário integrará o Sistema Viário Urbano de Marilena e se constituirá de:

- IV. CICLOVIAS - são vias destinadas exclusivamente ao uso de bicicletas, separadas das vias destinadas ao tráfego motorizado por meio de espaços verdes, muros ou gradil;
- V. CICLOFAIXAS - são vias destinadas exclusivamente ao uso de bicicletas, contíguas às faixas de tráfego motorizado por meio de tartarugas (olho de gato) apenas.

Parágrafo único. O PASSEIO ECOLÓGICO, difere das CICLOVIAS e CICLOFAIXAS por não estar localizado nas vias de tráfego. Disposto no logradouro, intercala áreas de espaço verde com faixa pavimentada de no mínimo 1,20m (um metro e vinte) de largura, conforme Anexo III, da presente Lei.

Art. 21 É considerado Sistema Rodoviário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes no Município.

Art. 22 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.

SEÇÃO I DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 23 As vias do Sistema Viário foram classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

- I. RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL – compreende aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os Municípios ou estados vizinhos;

§ 1º A PR 569 e a PR 577, são classificadas como rodovias de ligação regional.

- II. VIAS ESTRUTURAIS - 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;

§ 1º A Avenida Paraná, Avenida São Paulo e a Estrada da Farinheira (continuação da Rua Dante Pasqualetto), são classificadas como Vias Estruturais.

- III. VIA PERIMETRAL – É uma via Estrutural de Entorno que tem a função de desviar o fluxo de trânsito de veículos de grande porte do Eixo de Comércio e Serviços do Município.

§ 1º No Mapa do Sistema Viário Urbano, está prevista a Diretriz Viária para implantação da Avenida Perimetral, que se inicia na Rua Pelotas, passando pela Av. Perimetral existente, até se encontrar com a Rua Dante Pasqualetto, cruzando a Av. Paraná até encontrar a Rua Santos e por fim finalizando na Rua Porto Alegre, desviando o fluxo de veículos de grande porte da Via Principal, principal Eixo de Comércio e Serviços do Município.

IV. VIAS COLETORAS - são vias que tem a finalidade de coletar e distribuir o fluxo de trânsito a partir de ou até as vias arteriais, distribuindo-as nas vias locais dos bairros;

§ 1º São consideradas Vias Coletoras: Rua Iguaçu, Rua Goiânia, Rua Taquari, Av. Amazonas, Rua Goiânia, Rua Ivaí, Rua Natal, Rua São Paulo, Rua Curitiba, Rua Santos e Rua José Mantuani e seus prolongamentos;

V. VIAS LOCAIS – caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;

VI. VIAS MARGINAIS E/OU DE FUNDO DE VALE – são vias paralelas a Rodovias de Ligação Regional e/ou, que se caracterizam como delimitação das áreas de proteção permanente tendo a função de coletoras.

§ 2º O Modelo Padrão de Vias Urbanas, descritas nesta Lei, segue no Anexo II da presente Lei.

CAPÍTULO IX DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 24 O Sistema Ciclo viário de Marilena é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica e bicicletários para guarda de bicicletas.

Art. 25 São definições dos componentes do Sistema Ciclo viário:

I. CICLOVIA - via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da via de circulação de veículos, com as seguintes características:

a) Largura mínima: 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros) para pista bidirecional;

b) Largura mínima: 1,20 (um metro e vinte centímetros) para pista unidirecional;

c) Declividade transversal máxima: 2% (dois por cento) e mínima; 1% (um por cento);

d) Raio mínimo de curvatura: 1 m (um metro).

II. CICLOFAIXA - via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, paralela e contígua da via de circulação de veículos por meio de sinalização visual e, com as seguintes características:

a) Largura mínima: 2 m (dois metros) para pista unidirecional;

b) As características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;

c) Raio mínimo de curvatura: 1 m (um metro).

III. ESTACIONAMENTO - estacionamento com grande capacidade para tráfego de bicicletas, cercados, localizados junto a polos geradores de tráfego, como escolas, indústrias, etc.;

IV. BICICLETÁRIOS - dispositivos com capacidade para estacionar até 10 (dez) bicicletas, por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas;

Art. 26 O sistema ciclo viário, na sua componente física, completa-se com tratamento específico das interseções existentes ao longo da ciclovia e ciclofaixa, bem como com sinalização específica do tipo:

I. GRÁFICA:

a) Horizontal;

b) Vertical.

II. SEMAFÓRICA.

Parágrafo Único. As obras e atividades constantes do Sistema Ciclo viário serão viabilizadas a partir de dotação orçamentária e/ou parcerias com a iniciativa privada.

CAPÍTULO X DAS ESTRADAS RURAIS

Art. 27 É expressamente proibida a locação de curvas de nível e ou terraços que deságuem nas estradas rurais, bem como o tráfego de implementos de arrasto e o descarregamento de toras, maquinários ou qualquer outro material que venha a danificar as estradas municipais.

Art. 28 Os proprietários rurais são obrigados a fazer o manejo adequado do solo às margens das estradas, evitando com isso, escoamento superficial de águas pluviais das propriedades para o leito das estradas municipais.

Art. 29 Os proprietários rurais são obrigados a conservar a vegetação existente às margens das estradas.

Art. 30 Não será permitida a construção de porteiras de qualquer natureza ou mata-burro sobre o leito das estradas rurais municipais.

Parágrafo único. As normas vigentes na presente Lei serão aplicáveis a todas as estradas rurais municipais identificadas no mapa do Anexo I da Lei do Plano Diretor, e mesmo às que não constem do referido mapa, mas que foram construídas e que são conservadas pelo poder público.

Art. 31 As penalidades a serem impostas em decorrência das desobediências da presente Lei, serão determinadas em Decreto Municipal.

CAPÍTULO XI DO DIMENSIONAMENTO E PARÂMETROS URBANÍSTICOS DAS VIAS

Art. 32 A cada classe de vias serão atribuídos dimensionamentos mínimos, tendo como parâmetro os elementos descritos a seguir:

I. PISTA DE ROLAMENTO PARA VEÍCULOS: largura mínima de 3,5,00m (três metros e cinquenta centímetros);

II. FAIXA DE ESTACIONAMENTO PARA VEÍCULOS: largura mínima de 2,00m (dois metros);

III. CICLOVIA: largura de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para pista unidirecional e largura de 2,80m (dois metros e oitenta centímetros) para pista bidirecional;

IV. CICLOFAIXA: largura mínima de 2,00m (dois metros) para pista unidirecional;

V. PASSEIO PARA PEDESTRE: largura mínima de 3,00m (três metros);

VI. PASSEIO ECOLÓGICO: largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

§ 1º. As PR 569 e PR 577, são consideradas rodovias de ligação regional e, atendem as dimensões definidas pelos órgãos reguladores das mesmas.

§ 2º. Na hierarquia do Sistema Viário Rural, o Município deverá regulamentar todas as estradas rurais existentes.

Art. 33 As Vias Estruturais: destinada para tráfego geral, podendo conter restrições ao de carga;
I. Largura mínima de 30,00m (trinta metros) devendo comportar no mínimo:
II. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos: largura de 8,00m (sete metros);
III. 2 (duas) faixas para estacionamento para veículos: largura de 2,50m (dois metros);
IV. 2 (dois) passeios para pedestres: largura mínima de 4,00m (quatro metros);
V. Canteiro central: largura mínima de 1,00m (um metro) (opcional).

Art. 34 As Vias Coletoras: destinada para tráfego leve, com grandes restrições ao transporte de carga, permitido apenas para abastecimento local;
I. Largura mínima de 15,00m (quinze metros) devendo comportar no mínimo:
II. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos: largura de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros);
III. 2 (dois) passeios para pedestres: largura mínima de 3,00m (três metros).
IV. Canteiro central (opcional para vias acima de 20,00m).

Art. 35 A Via Perimetral: destinada para o tráfego geral e de carga;
I. Largura mínima de 15,00m (quinze metros) devendo comportar no mínimo:
II. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos: largura de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros);
III. 2 (dois) passeios para pedestres: largura mínima de 3,00m (três metros);
IV. Ciclofaixa unidirecional: largura mínima de 2,00m (dois metros - opcional);
V. Ciclovia bidirecional: largura mínima de 2,80m (dois metros e oitenta – opcional);

Parágrafo único. Nas vias existentes de 15,00m, sugere-se que a via perimetral seja de sentido único. Em caso de via com duplo sentido de circulação, sugere-se vias com no mínimo 22,50m (vinte e dois metros e cinquenta centímetros) de largura.

Art. 36 As Vias Locais: destinada exclusivamente ao acesso aos lotes.
I. Largura mínima de 13,00m (treze metros) devendo comportar no mínimo:
II. 2 (duas) pistas de rolamento: largura de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
III. 2 (dois) passeios para pedestres: largura mínima de 3,00m (três metros);
IV. Passeio ecológico: largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros – opcional);

Parágrafo único. Em Habitações de Interesse Social, tolera-se diretrizes e dimensões de vias diferenciadas, mediante Plano de Urbanização (PU) apreciado e analisado pelo Município, pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (COMDUR) e aprovado por Decreto pela Câmara de Vereadores do Município, conforme previsto no Art. 60 da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 37 Nos terrenos lindeiros às rodovias estaduais será obrigatório a reserva de uma faixa de 15,00m (quinze metros) após a faixa de domínio da rodovia para a implantação de uma via marginal.

Art. 38 As caixas das vias dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias previstas nesta Lei e a continuidade das vias existentes.
Parágrafo único. As caixas das vias dos prolongamentos das vias estruturais ou arteriais e coletoras poderão ser diferenciadas das existentes, a critério do Executivo Municipal, mediante Plano de Urbanização (PU) apreciado e analisado pelo Município e pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (COMDUR) do Município.

CAPÍTULO XII
DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art. 39 Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres seguindo normas da NBR 9050/2015 de acessibilidade universal e NBR 16537/2016 de acessibilidade e sinalização tátil no piso e suas atualizações.

Art. 40 Todas as edificações comerciais, prestadoras de serviço e especiais (públicas ou privadas) localizadas em vias arteriais ou de estruturação urbana ou em vias de distribuição ou coletoras, deverão prever sinalização tátil no seu passeio, especificadas pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e demais legislações pertinentes.

Art. 41 Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para cadeirantes conforme as normas especificadas pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e demais legislações pertinentes.

Art. 42 O passeio ecológico, deverá obedecer a exigência da Tabela 1 abaixo e do Anexo III desta Lei:
TABELA 1 – DIMENSIONAMENTO DE PASSEIO ECOLÓGICO

TOTAL DO PASSEIO (LARGURA)	CALÇADA OU PISTA DE ROLAMENTO (MÍNIMO)	ÁREA PERMEÁVEL (MÍNIMO)
até 2,50 metros	Em todo passeio	não exigido
Mínimo de 3,00 metros	Mínimo de 1,20 m (passeio principal) Mínimo 0,60 cm (faixa do passeio junto ao meio-fio)	Mínimo 0,50 cm (árvores e posteamento)

OBSERVAÇÕES:

1. Só será permitida calçadas/passeios ecológicos em áreas residenciais.
2. Para os passeios com outras metragens as especificações serão definidas pelo Executivo para toda a via.
3. A posição da faixa de grama e da calçada marginal à via poderá ser alterada conforme localização, a ser definida pelo executivo.

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 Edificações e Posturas do Município.

Art. 43 A arborização urbana deverá ser de espécies de pequeno a médio porte e deverá possuir uma distância média entre si de 10,00m (dez metros), estando locada no terço externo do passeio com espécies adequadas a serem definidas pelo Município no Plano de Arborização.
§ 1º Sempre que 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 e a aplicação de penalidades de acordo com a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, o Código de Edificações e o Código de Posturas do Município.

§ 3º As espécies adequadas, o tipo de poda e a forma de plantio, serão regulamentadas e aprovada por Decreto Municipal.

§ 4º A vegetação utilizada em canteiros centrais, rotatórias e áreas próximas a cruzamentos não podem prejudicar a visibilidade dos motoristas e pedestres.

Art. 44 A utilização dos passeios para a colocação das mesas e cadeiras atenderá aos seguintes requisitos para que não atrapalhe a livre circulação de pedestres:

I. Ocupar no máximo 50% (cinquenta por cento) da largura da calçada;

II. Manter livre a faixa da calçada correspondente à largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), contada a partir do alinhamento predial, observado o disposto no inciso III;

III. Manter uma faixa de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) do alinhamento predial e em esquinas, livre de mesas e cadeiras em ambos os lados;

Ocupar no máximo a faixa de comprimento da calçada correspondente aos limites laterais da testada do lote;

IV. Manter livre a faixa perpendicular da calçada correspondente a entrada de garagem, acrescida de 2,0 m (dois metros) de cada lado do vão de acesso;

V. Manter livres as faixas perpendiculares da calçada correspondentes a entradas de edificação não previstas no inciso anterior, tais como entrada social e de serviço, acrescidas de 1,0 m (um metro) de cada lado do vão de acesso.

Parágrafo Único - As mesas e cadeiras deverão ser retiradas da calçada ao término de funcionamento do estabelecimento.

Art. 45 Poderão ser armados palanques, *parklets*, *foodtrucks*, coretos e barracas provisórias nas vias e nos logradouros públicos, para eventos em geral, desde que previamente autorizados pelo Município, observadas as seguintes condições:

I. serem aprovadas quanto à sua localização;

II. não perturbarem o trânsito público;

III. não prejudicarem calçamento ou pavimentação, nem o escoamento das águas pluviais, correndo por conta dos responsáveis pelos eventos, os estragos por acaso verificados;

IV. serem removidos no prazo estipulado pelo Município.

Parágrafo Único - Findo o prazo estabelecido no inciso IV, o Município promoverá a remoção do palanque, coreto ou barraca, cobrando do responsável as despesas de remoção e dando ao material recolhido o destino que entender.

CAPÍTULO XIII

DO MOBILIÁRIO URBANO

Art. 46 Mobiliário Urbano é o termo que designa os objetos e equipamentos instalados nas vias, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural, subdivididos conforme segue nesta Lei.

Art. 47 A classificação do Mobiliário Urbano, está agrupada de maneira a atender as necessidades da área urbana do Município e, está assim definida:

I. ANÚNCIOS - corresponde a todo tipo de informação transmitida através de palavras, imagens, música, recurso audiovisual e/ou efeitos luminosos visíveis de logradouros públicos, instalados em imóveis, edificados ou não, particulares ou públicos que indique a existência ou as qualidades de um determinado produto ou serviço. Subdividem-se em:

a) Anúncios Indicativos (placas de registros de profissionais, conselhos, ordem, etc.);

b) Anúncios de Propaganda e Publicidade (faixas, “*outdoor*” e similares, painel, cartaz, faixas, etc.);

II. ELEMENTOS DE SINALIZAÇÃO URBANA - são considerados Elementos de Sinalização Urbana, todo tipo de informação horizontal ou vertical cujo objetivo seja informar, indicar, alertar ou orientar o usuário do espaço urbano quanto a circulação, transporte, localização de equipamentos urbanos ou similares. Estão subdivididos em:

a) Sinalização de trânsito (sinalização horizontal, vertical e semáforos);

b) Nomenclatura de logradouros públicos (placas de ruas);

c) Emplacamento de edificações e lotes (numeração de edificações);

d) Informações cartográficas (prédios institucionais).

III. ELEMENTOS APARENTES DA INFRAESTRUTURA URBANA - os elementos aparentes de rede de infraestrutura Urbana estão assim subdivididos:

a) Entradas de galerias (tampões das entradas de galerias de telefonia, água e energia elétrica);

b) Postes;

c) Antenas transmissoras (rádio, televisão, telefonia celular, etc.).

IV. SERVIÇOS DE COMODIDADE PÚBLICA - todo mobiliário implantado em área de uso comum, destinado a atender o público, assim subdivididos:

a) De Circulação e Transporte (abrigo e parada de transporte público, bicicletários, vagas especiais de estacionamento de veículos, rampas, etc.);

b) De Cultura e Religião (arquibancadas, palco, barracas, etc.);

c) De Esportes e Lazer (brinquedos, aparelhos de ginástica, circo, mesa e assentos, etc.);

d) De Sistema de Comunicação (caixa de correio, orelhão, relógio, etc.);

e) De Sistema de Saneamento (lixeiras, caçambas e “containers”, sanitários públicos, etc.);

f) De Segurança Pública (guarita, hidrante, posto salva-vidas, etc.);

g) De Comércio e Prestação de Serviço (banca de jornais e revistas, “trailers”, etc.);

h) De Ambientação Urbana (arborização, bancos, canteiros, jardineiras, calçadas e passeios, etc.).

Parágrafo único. Todos os elementos e infraestruturas previstos nesta Lei, deverão atender além das exigências desta Lei, o Código de Posturas e demais legislações pertinentes para sua implantação.

CAPÍTULO XIV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 48 O Poder Executivo do Município, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de Mobilidade Urbana, para implementação do Plano Viário Municipal e implantação de Mobiliários Urbanos no Município de Marilena.

Art. 49 Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 50 Caberá ao Poder Público Municipal o cumprimento da presente lei, consubstanciada no Código de Posturas e demais legislações pertinentes. Qualquer modificação nesta Lei deverá ser efetuada pelo Executivo Municipal, mediante prévio parecer técnico do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (COMDUR) do Município.

Art. 51 Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (COMDUR) do Município.

§ 1º São partes integrantes desta lei os seguintes anexos:

Anexo I - Mapa do Sistema Viário Urbano e Diretrizes Viárias;

Anexo II – Modelo Padrão de Vias Urbanas;

Anexo III – Modelo de Passeio Ecológico;

Art. 52 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições da Lei nº 792/2010 e Lei nº 795/2010, bem como suas respectivas leis complementares.

Marilena-Pr, 26 de abril de 2022.

JOSÉ APARECIDO DA SILVA

Prefeito Municipal

ANEXO I

ANEXO II

ANEXO III

Publicado por:
Rosimére Molina Giacobbo
Código Identificador:67693FEF

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 27/04/2022. Edição 2505
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>