



REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

CADERNO VOLUME I – LEGISLAÇÃO BÁSICA DO PLANO DIRETOR E PLANO DE AÇÃO E INVESTIMENTOS



MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DO IVAÍ – PR



LÍDER
ENGENHARIA &
GESTÃO DE CIDADES

PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DO IVAÍ – PR

EMPRESA LÍDER ENGENHARIA E GESTÃO DE CIDADES LTDA

PREFEITURA MUNICIPAL DE MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DO IVAÍ – PR

FÁBIO HIDEK
PREFEITO MUNICIPAL



MINUTA DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO



SUMÁRIO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS (Art. 1º ao 9º)

CAPÍTULO II

DAS CLASSIFICAÇÕES DE VIAS (Art. 10 ao 12)

CAPÍTULO III

DAS DIMENSÕES DAS VIAS (Art. 13 ao 15)

CAPÍTULO IV

DAS VIAS RURAIS (MUNICIPAIS) (Art. 16 ao 19)

CAPÍTULO V

DA SINALIZAÇÃO (Art. 20)

CAPÍTULO VI

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO (Art. 21 ao 25)

CAPÍTULO VII

DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO (Art. 26 ao 31)

CAPÍTULO VIII

DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS (Art. 32 ao 35)

CAPÍTULO IX

DAS SANÇÕES E PENALIDADES (Art. 36)

CAPÍTULO XII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (Art. 37 ao 44)



LEI COMPLEMENTAR Nº05/2025, DE 29 DE OUTUBRO DE 2025.

Dispõe sobre a Lei de Sistema Viário do município de São João do Ivaí/PR e dá outras providências.

O Poder Legislativo de São João do Ivaí, Estado de Paraná, aprovará e eu, Prefeito Municipal, sancionare a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. A presente Lei destina-se a hierarquizar, ordenar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário do Município de São João do Ivaí, assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses comuns do Município no que diz respeito ao seu pleno desenvolvimento.

Art. 2º. 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. 3º. A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 4º. 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. 5º. O Sistema de Transporte Público do Município deverá ser objeto de estudo e de um plano específico quando houver necessidade, 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. 6º. Objetivos gerais para disciplinar o Sistema Viário:



- I. Assegurar a circulação e o transporte urbano de modo a atender a população;
- II. Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- III. Estabelecer condições para que as vias de circulação possam desempenhar suas funções e dar vazão adequada ao respectivo tráfego;
- IV. Estabelecer um sistema de vias de circulação adequado ao tráfego e a locomoção dos usuários, de modo a assegurar segurança e conforto;
- V. Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;
- VI. Propiciar um sistema de ciclovias seguro, como alternativa de locomoção e lazer seguras;
- VII. Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres;
- VIII. 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;
- IX. Fornecer o suporte técnico necessário para a elaboração os projetos de pavimentação das vias públicas.
- X. Promover a mobilidade urbana e a acessibilidade no município, priorizando os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados;
- XI. Potencializar o uso de calçadas em conjunto com as ações do desenvolvimento orientado para mobilidade ativa, arborização, infraestrutura para acessibilidade;
- XII. Prever a elaboração de estudos para implementação de trevos e cruzamentos adequados segurança e conforto ao usuário, com implantação de sistema de sinalização viária e semaforica nos principais pontos de conflito viário.

Art. 7º. Todo e qualquer arruamento no Município deverá ser previamente aprovado pela Administração Municipal, nos termos aqui previstos e na Lei de Parcelamento do Solo para fins urbanos.



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 ambiental e impacto de vizinhança.

Art. 8º. Os novos loteamentos deverão respeitar o conteúdo desta Lei, bem como os traçados pré-existentes.

Art. 9º. 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;
- I. Acostamento – é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:
 - a) permitir que veículos em início de processo de desgovorno 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;
- II. Alinhamento – é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- III. Arruamento – conjunto de ruas públicas destinadas à circulação viária e acesso aos lotes;
- IV. Caixa carroçável ou de rolamento – é a faixa de via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;
- V. Caixa de via – distância, definida em projeto, entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- VI. Calçada ou passeio – é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível, de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

- VII. Calçada – é a parte do logradouro público, destinada ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos;
- VIII. Canteiro central – é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- IX. Canteiro lateral – é o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e o bordo interno da pista coletora objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente.
- X. Ciclovia – pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- XI. Código de trânsito – conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;
- XII. Estacionamento – espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- XIII. Faixa de domínio de vias – é a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área “*non aedificandi*”;
- XIV. Faixa de estacionamento – parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o estacionamento de veículos;
- XV. Faixa de manutenção de vias – faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados;
- XVI. Largura de uma via – distância entre os alinhamentos da via;
- XVII. Logradouro público – É o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, etc.)
- XVIII. Malha urbana – o conjunto de vias do município;
- XIX. Meio-fio – linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XX. Nivelamento – medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
- XXI. Passeio – espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;



- XXII. Pista de rolamento – parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
- XXIII. Seção normal da via – largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
- XXIV. Seção reduzida da via – largura total mínima exigida da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
- XXV. Sistema Viário – o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XXVI. Sinalização Horizontal – constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;
- XXVII. Sinalização Vertical – representada por painéis e placas implantadas ao longo das vias públicas;
- XXVIII. Sinalização de trânsito – conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;
- XXIX. Tráfego – fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;
- XXX. Tráfego leve – fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;
- XXXI. Tráfego médio – fluxo compreendido entre 50 e 400 (cinquenta a quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXXII. Tráfego pesado – fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXXIII. Via de circulação – é o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, o passeio, o acostamento e canteiro central;
- XXXIV. Via municipal – o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- XXXV. Via pública – área de terra, de propriedade pública e uso comum, destinada a vias de circulação e espaços livres.



XXXVI. Via urbana – o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

CAPÍTULO II

DAS CLASSIFICAÇÕES DE VIAS

Art. 10. Considera-se sistema viário básico do município de São João do Ivaí o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas.

Art. 11. As vias de circulação urbana no Município, conforme suas funções e características físicas, classificam-se em:

- I. Rodovia projetada;
- II. Via Arterial;
- III. Via Coletora;
- IV. Via Local;
- V. Ciclovia.

Art. 12. Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições de vias:

- I. Rodovia projetada: Destinada ao tráfego de passagem e ligação entre extremos da área urbana.
- II. Via Arterial: Via que deve receber destaque, em termos de tratamento da paisagem urbana – mobiliário urbano, iluminação pública, arborização, sinalização, em função de que concentra as edificações de maior importância da cidade, também tem como função possibilitar o acesso à cidade e fazer a ligação de seus extremos.

Parágrafo único. Essas vias desempenham a função do eixo principal de ligação no sítio urbano, e desenvolvem tráfego contínuo devido ao tipo de uso predominantemente comercial e de serviços ao longo dos trechos principais das avenidas, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

- I. Via Coletora: Tem a função de coletar e distribuir o tráfego local e de passagem, fazendo a ligação entre bairros, coletando e distribuindo o



tráfego local, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade, formando um sistema de vias interligando a malha urbana;

- II. Via Local: São vias responsáveis por fazer a ligação das vias coletoras até o destino. Vias de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local;
- III. Ciclovia: Aquela destinada a atender exclusivamente ao tráfego de bicicletas, interligada à malha viária urbana.

CAPÍTULO III

DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 13. O sistema viário obedecerá aos padrões de urbanização e aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à:

- I. Definição das dimensões mínimas das caixas de vias;
- II. Definição das dimensões mínimas das pistas de rolamento;
- III. Definição das dimensões mínimas das faixas de manutenção;
- IV. Definição das dimensões mínimas do canteiro central;
- V. Definição das dimensões mínimas dos passeios;
- VI. Definição das dimensões mínimas das ciclovias.

Art. 14. Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados, permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto de urbanização específico uma nova configuração geométrica.

Art. 15. As vias a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às dimensões mínimas definidas no Anexo V e VI desta lei.

§ 1º. Deverão ser previstas rampas de acesso a pessoas portadoras de necessidades especiais nos passeis dos logradouros urbanos, conforme NBR 9050 e suas alterações, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.



§ 2º. As rampas máximas serão aceitas em trechos de via cujo comprimento não exceda 150,00m (cento e cinquenta metros).

§ 1º. As vias classificadas estão representadas nos mapas dos Anexos II.

CAPÍTULO IV

DAS VIAS RURAIS (MUNICIPAIS)

Art. 16. As vias de circulação rural no Município, conforme suas funções e características físicas classificam-se em:

- I. Rodovia Federal;
- II. Rodovia Estadual;
- III. Via Municipal Principal;
- IV. Via Municipal Secundária.

Art. 17. Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições de vias rurais:

- I. Rodovias, seguindo a definição estabelecidas no CTB;
- II. Via Municipal Principal: compreende as vias de maior tráfego com a finalidade de promover a circulação no interior do município;
- III. Via Municipal Secundária: compreende as demais vias rurais do município, caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

§ 1º. As vias rurais e urbanas a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às dimensões mínimas definidas nos Anexos desta lei.

§ 2º. Fica sob responsabilidade do município a manutenção e abertura de vias na área rural.

§ 3º. Todas as vias rurais deverão possuir faixa de domínio conforme determinações do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, definido pela Lei Federal nº 9503/97.



Art. 18. A Prefeitura Municipal através do Departamento competente poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 19. É obrigatório recuo mínimo de 15,00m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais rurais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

CAPÍTULO V DA SINALIZAÇÃO

Art. 20. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, aprovado pela Lei Federal nº 9503/97.

§ 1º. Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º. A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal responsável.

§ 3º. O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de tráfego.

CAPÍTULO VI DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 21. O Sistema Ciclovário é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art. 22. São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Ciclovário:



- I. Ciclovia: Via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos,
- II. Ciclofaixa: via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos;
- III. Estacionamentos: Dispositivos com capacidade para estacionar até 10 bicicletas, por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas;
- IV. Bicicletários: estacionamentos com alta capacidade de vagas, cercados, localizados junto a grandes polos geradores de tráfego, praças, parques, vias públicas, supermercados, universidades, shopping centers, indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo urbano etc.

Art. 23. Todas as áreas de abrangência das ciclovias, que conseqüentemente criam limites, declividades e barreiras físicas e naturais, deverão receber tratamento específico à sinalização, interseções, arborização, iluminação pública e estacionamentos.

Art. 24. As obras e atividades constantes do Sistema Ciclovitário serão viabilizadas a partir das diretrizes e dotações apontadas no Plano de Mobilidade Urbana do Município de São João do Ivaí, a ser elaborado.

Art. 25. Na adequação e ampliação do 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 VII

DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 26. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

- I. Promover obras de paisagismo e revitalização urbana nas Avenidas centrais, coletoras e locais;



- II. Estabelecer incentivos para tratamento paisagístico nos passeios por proprietários;
- III. Proceder a iluminação adequada, observando a hierarquia viária;
- IV. Garantir acessibilidade e mobilidade nas áreas urbanas e rurais, promovendo a pavimentação, readequação e manutenção adequada das vias urbanas e estradas rurais;
- V. Promover a integração da mobilidade urbana 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 federativo;
- VI. Estimular o uso da bicicleta como veículo de transporte e lazer;
- VII. Elaborar programa de obras com definição de propriedades; e
- VIII. Criar programas de sinalização urbana, bem como realizar a sua manutenção.

Art. 27. A secretaria responsável, além das demais atribuições relativas ao planejamento e controle do sistema viário, trânsito e transportes, caberá:

- I. Propor melhorias no sistema viário urbano;
- II. Propor abertura ou prolongamento de vias, para melhor escoamento do tráfego urbano e rural;
- III. Propor soluções para os cruzamentos com grande fluxo de tráfego e em locais onde haja conflitos;
- IV. Estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos no regulamento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei Federal nº 9.503/1997;
- V. Fixar áreas de estacionamento de veículos;
- VI. Determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horário e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e de carga e descarga;
- VII. Ao estudo sobre a necessidade da instalação de um sistema de sinalização (Horizontal e Vertical) e quantidades necessárias de redutores de velocidade a longo das principais vias com os principais entroncamentos viários, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas

- vias, ficando a cargo do Município, por meio da Secretaria de Viação, Obras e Posturas;
- VIII. Estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados, principalmente ao longo da Avenida Dr. Cícero de Moraes;
 - IX. Permitir estacionamentos especiais, devidamente justificáveis;
 - X. À estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede urbana e do incentivo ao turismo rural;
 - XI. À colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das principais ruas e avenidas (Vias Estruturais e Coletoras);
 - XII. Ao procedimento de rebaixamento dos meios-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos;
 - XIII. Disciplinar a colocação de ondulações transversais no sentido de circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos;
 - XIV. O estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
 - XV. Promover a educação e de conscientização do trânsito; inclusive nas escolas, nas ruas e nas empresas de transporte;
 - XVI. Ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus principalmente os Intermunicipais ao longo das vias, quando for o caso;
 - XVII. A criação de terminal para veículos que fazem o transporte de pessoas interurbano e intermunicipal, ônibus, caminhonetes, taxis e moto táxis.

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

- I. Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à 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. Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;
- IV. Seguir o projeto padrão de calçadas que a Prefeitura 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 da Prefeitura Municipal de São João do Ivaí, e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 19 (dezenove) horas e sábados, domingos e feriados a partir das 14 (quatorze) 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. 29. 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 São João do Ivaí.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal de São João do Ivaí fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

Art. 30. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto municipal.

Art. 31. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário Federal, Estadual e Municipal, será obrigatório a reserva de uma faixa de 15,00m (quinze metros), para a implantação de uma via local margeando a Rodovia.



CAPÍTULO VIII

DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 32. 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 à abertura das vias e implantação das edificações.

Art. 33. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagens 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. 34. Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplanagem junto aos 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 de o fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 35. 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.

Parágrafo único. Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas, conforme mapa do sistema viário anexo à parte integrante desta Lei.

CAPÍTULO IX

DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 36. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 50 a 5.000 Unidade Fiscal Municipal (UFM) vigentes à época da infração.

§ 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 demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO X

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 37. 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. 38. A abertura de qualquer via ou logradouro público dependerá de aprovação prévia do órgão competente do Município.

Art. 39. Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do Sistema Viário do Município.

Art. 40. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverão obedecer às diretrizes básicas de arruamento e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município, salvo casos específicos previstos por Lei.

§ 1º. O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, de acordo com esta Lei.

§ 2º. O prolongamento de vias consolidadas deverá obedecer a largura mínima para o tipo de via que ela for classificada, conforme Anexo IV.

§ 3º. As vias sem saída não poderão ultrapassar 100,0m (cem metros) de comprimento, sendo que, deverão obrigatoriamente conter no seu final, bolsão de



retorno cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros).

Art. 41. As modificações que porventura vierem a ser feitas no sistema viário básico deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona.

Art. 42. Os casos omissos na presente Lei, serão estudados e julgados pelo órgão competente aplicando-se Leis, Decretos e Regulamentos Especiais.

Art. 43. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Municipal;
- II. Anexo II – Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano da Sede Urbana;
- III. Anexo III - Mapa Hierarquia do Sistema Viário do Distrito de Santa Luzia da Alvorada;
- IV. Anexo IV - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito de Ubaúna;
- V. Anexo V - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano Distrito de Luar;
- VI. Anexo V - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano Distrito Porto Luar;
- VII. Anexo V - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano Distrito Prainha;
- VIII. Anexo VI - Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano e Rural;
- IX. Anexo VII - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Municipal;
- X. Anexo VIII - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano.

Art. 44. Esta lei entra em vigor a partir de sua publicação oficial, revogando as demais disposições em contrário.

São João do Ivaí, ____ de _____ de 2025.

FÁBIO HIDEK MIURA
PREFEITO MUNICIPAL



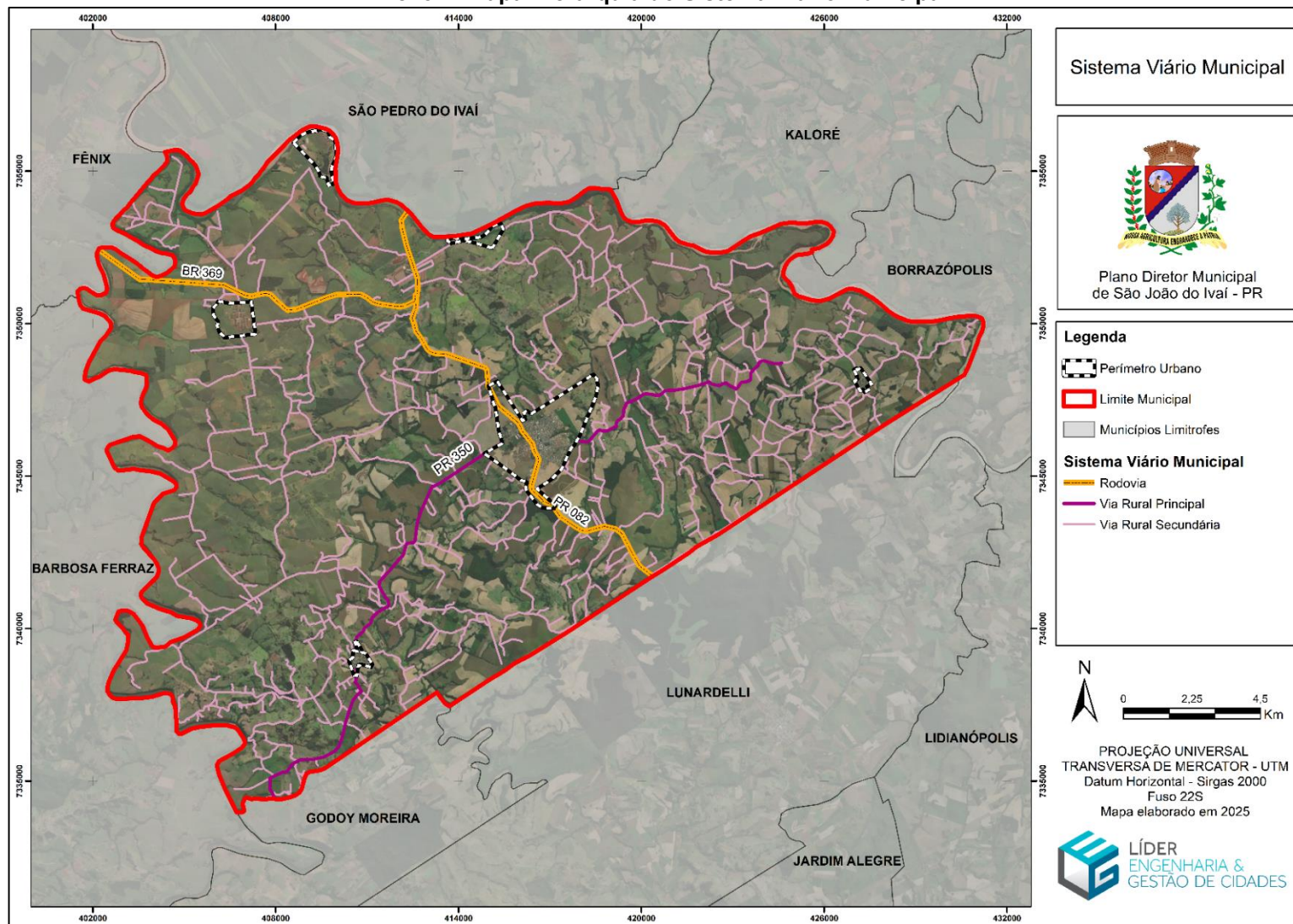
ANEXOS



REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL
Prefeitura Municipal de São João do Ivaí – PR
Caderno Volume I – Legislação Básica do PDM e PAI

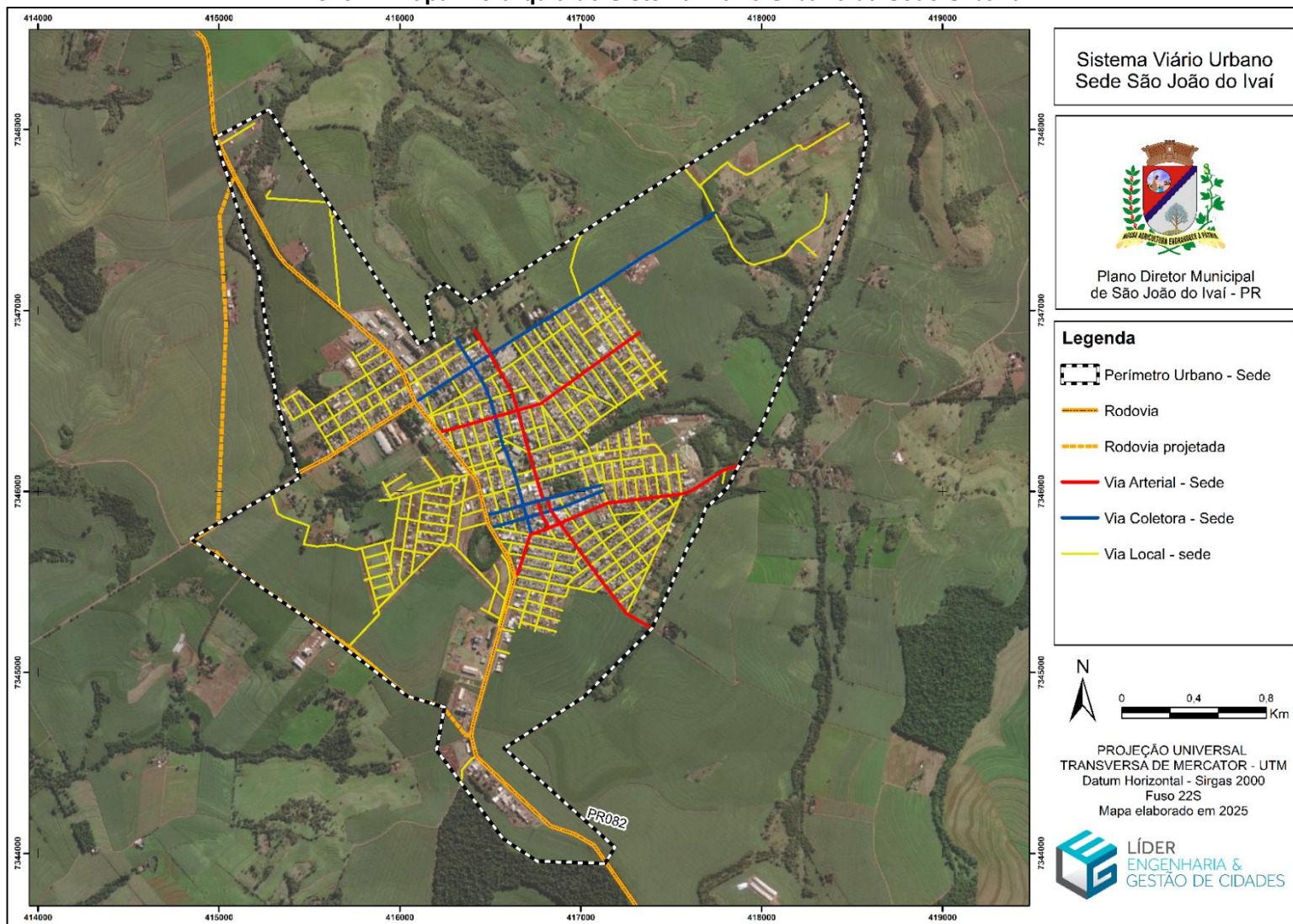


Anexo I - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Municipal.





Anexo II - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano da Sede Urbana.





Anexo III - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito de Santa Luzia da Alvorada.



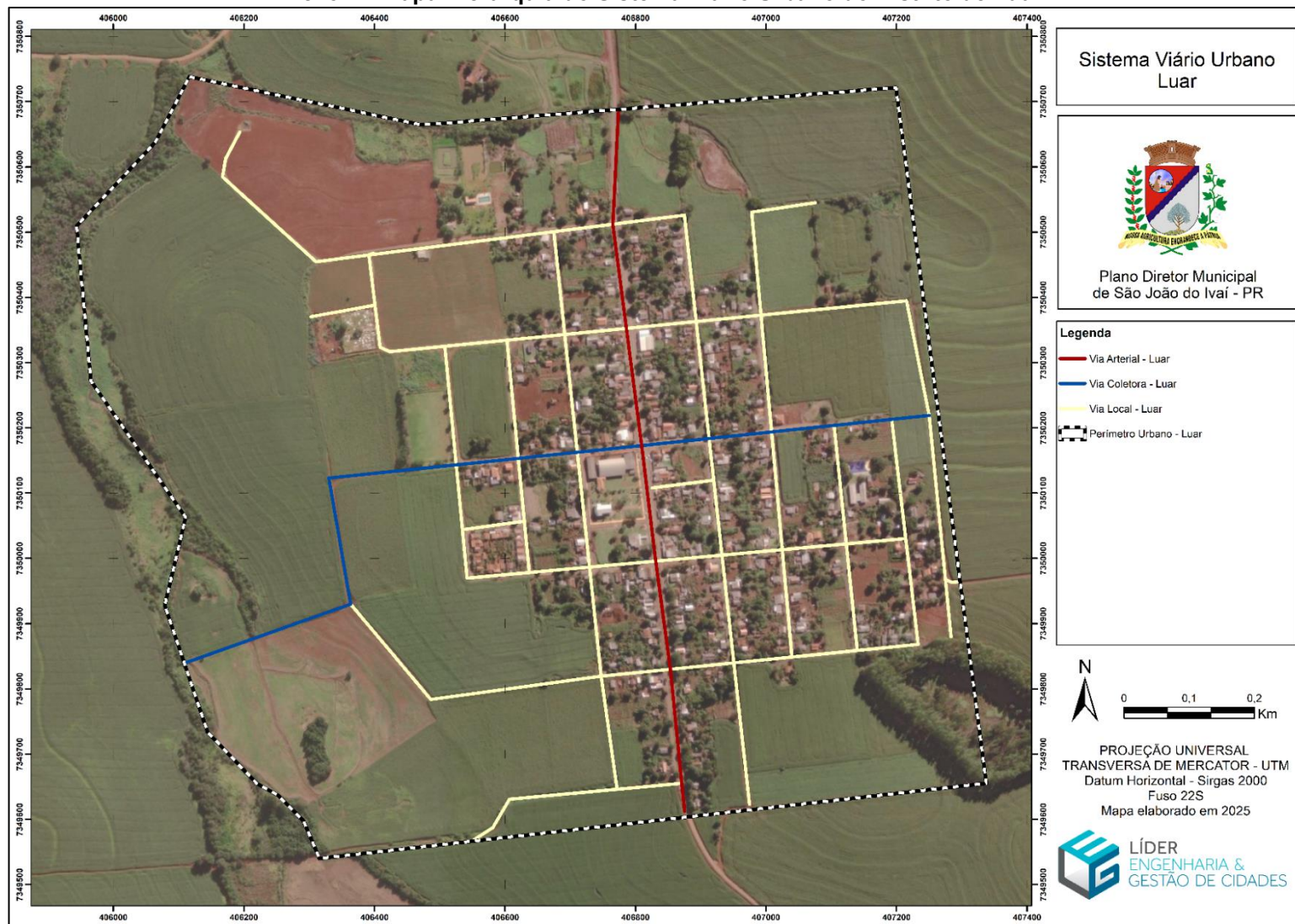


Anexo IV - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito de Ubaúna.



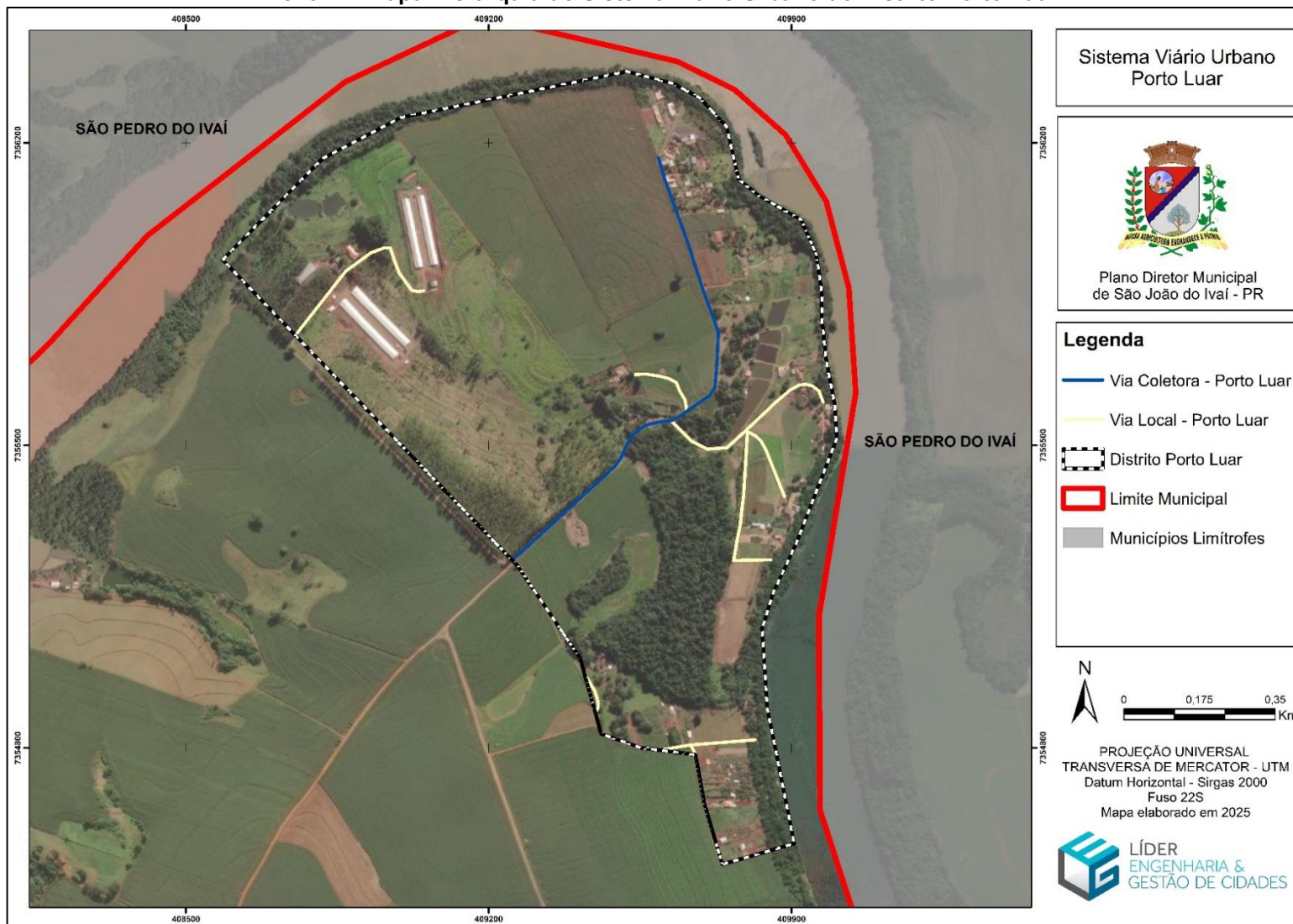


Anexo V - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito de Luar.



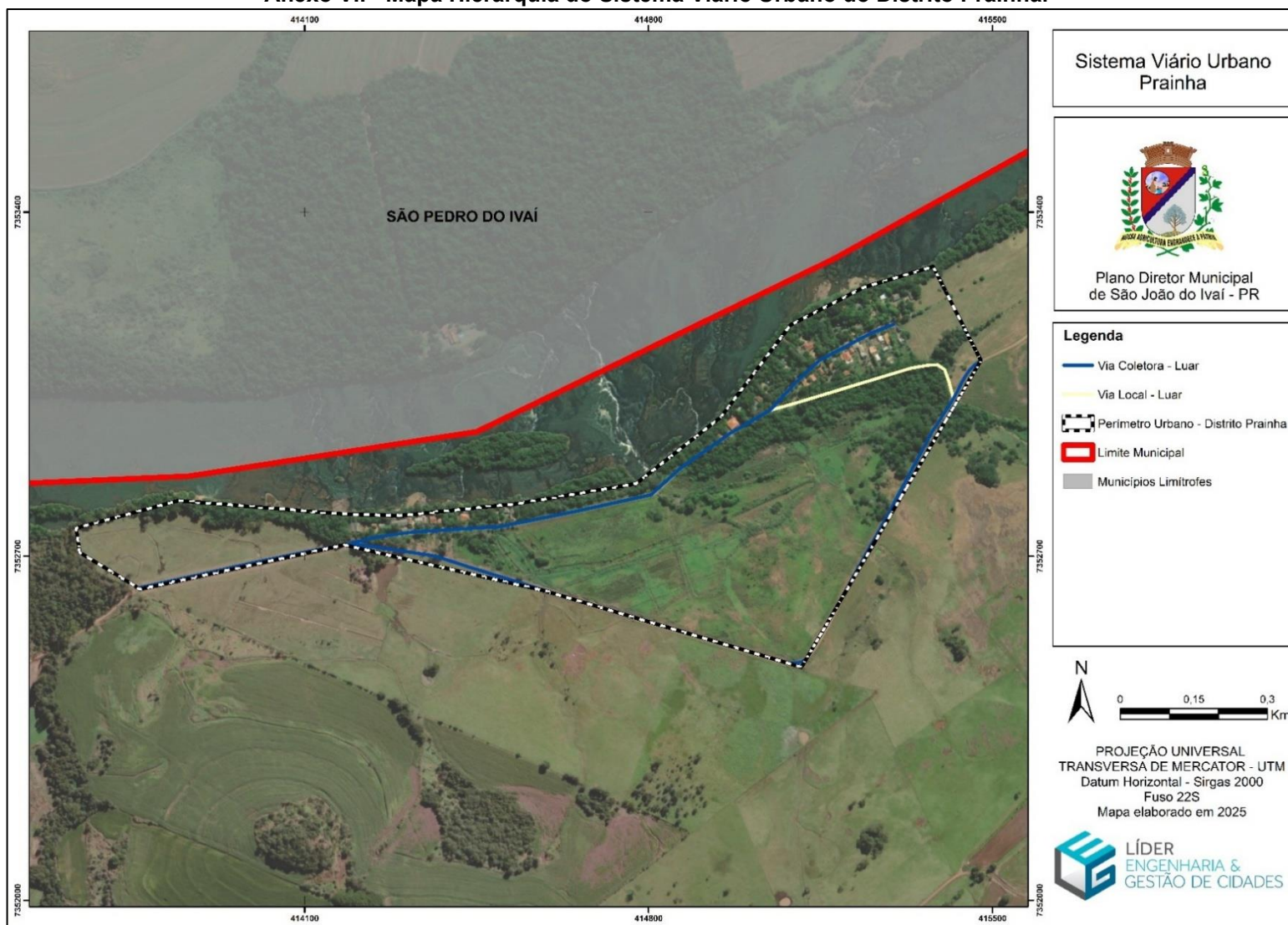


Anexo VI - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito Porto Luar.





Anexo VII - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito Prainha.





Anexo VIII - Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano e Rural.

CATEGORIAS DAS VIAS		SEÇÃO NORMAL DA VIA (M)		PISTA DE ROLAMENTO (M)		FAIXAS DE MANUTENÇÃO/ CALÇADA (M)		INCLINAÇÃO MÍNIMA ⁽¹⁾ (%)		RAMPA MÁXIMA (%)	
Rodovias						Parâmetros definidos pelo DER					
Vias Rurais Principais		12,00		Mínimo 7,00		(E) 2,50 (D) 2,50		0,5		20	
Vias Rurais Secundárias		10,00		Mínimo 6,00		(E) 2,00 (D) 2,00		0,5		20	
CATEGORIAS DAS VIAS		SEÇÃO NORMAL DA VIA (M)	PISTA DE ROLAMENTO (M)	FAIXAS DE ESTACIONAMENTO (M)	FAIXA DE MANUTENÇÃO	CALÇADAS (M)	CANTEIRO CENTRAL (M)	INCLINAÇÃO MÍNIMA ⁽¹⁾ (%)		RAMPA MÁXIMA ⁽²⁾ (%)	
Rodovia Projetada		27,00	12,00	-	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 3,00 (D) 3,00	4,00	0,5		25	
Arteriais		21,00	10,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-	(E) 3,00 (D) 3,00	4,00 ³	0,5		25	
Coletoras		18,00	8,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-	(E) 2,50 (D) 2,50	-	0,5		25	
Local		13,00	8,00	-	-	(E) 2,50 (D) 2,50	-	0,5		25	

(1) Da seção transversal tipo.

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

(3) Caso haja canteiro central, a Via Arterial ficará com 25,00 m (vinte e cinco metros) de caixa de via.

(D) Direita.

(E) Esquerda.

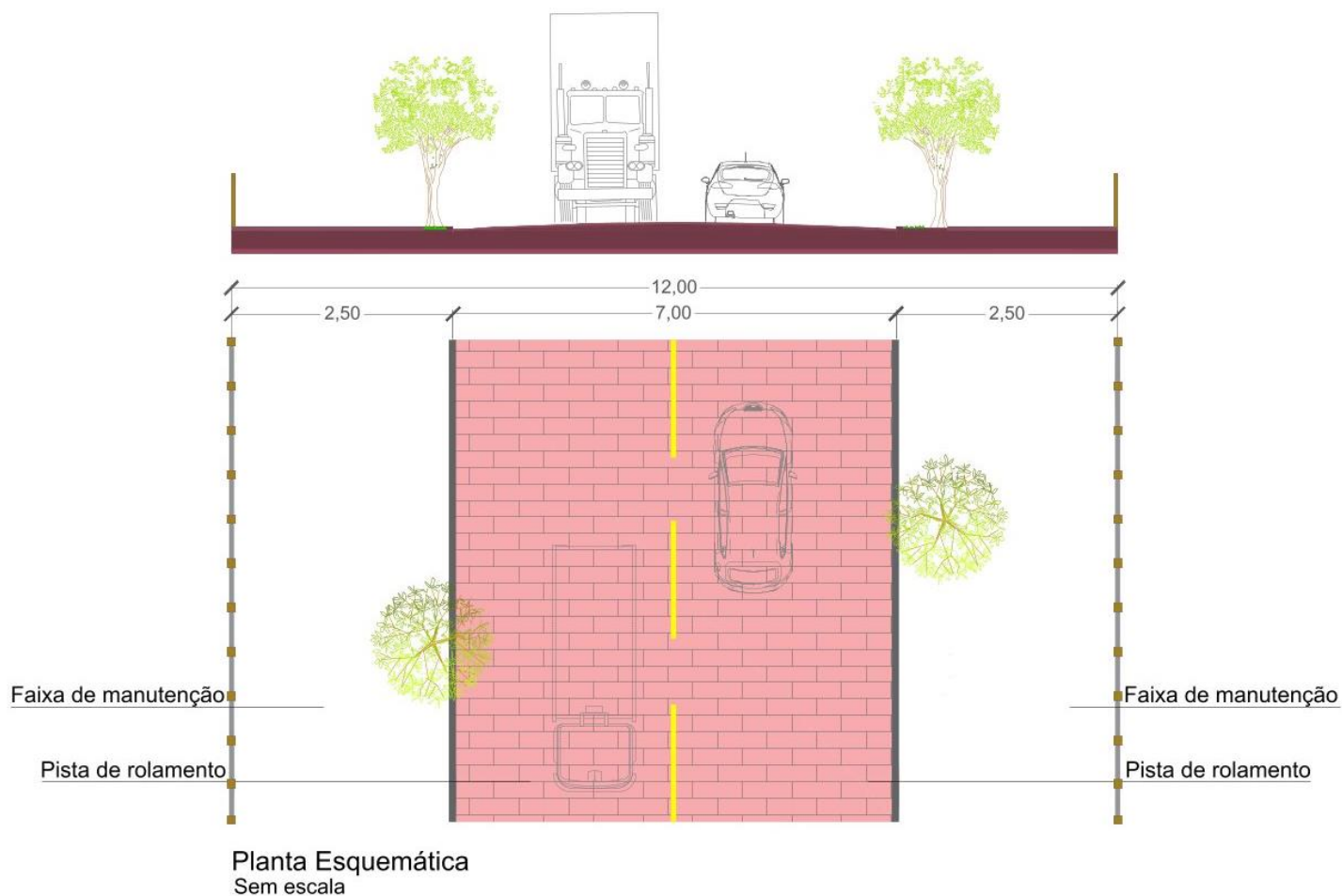
* Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná.

** A faixa de manutenção também é considerada calçada nas Vias Municipais Principais e Secundárias.

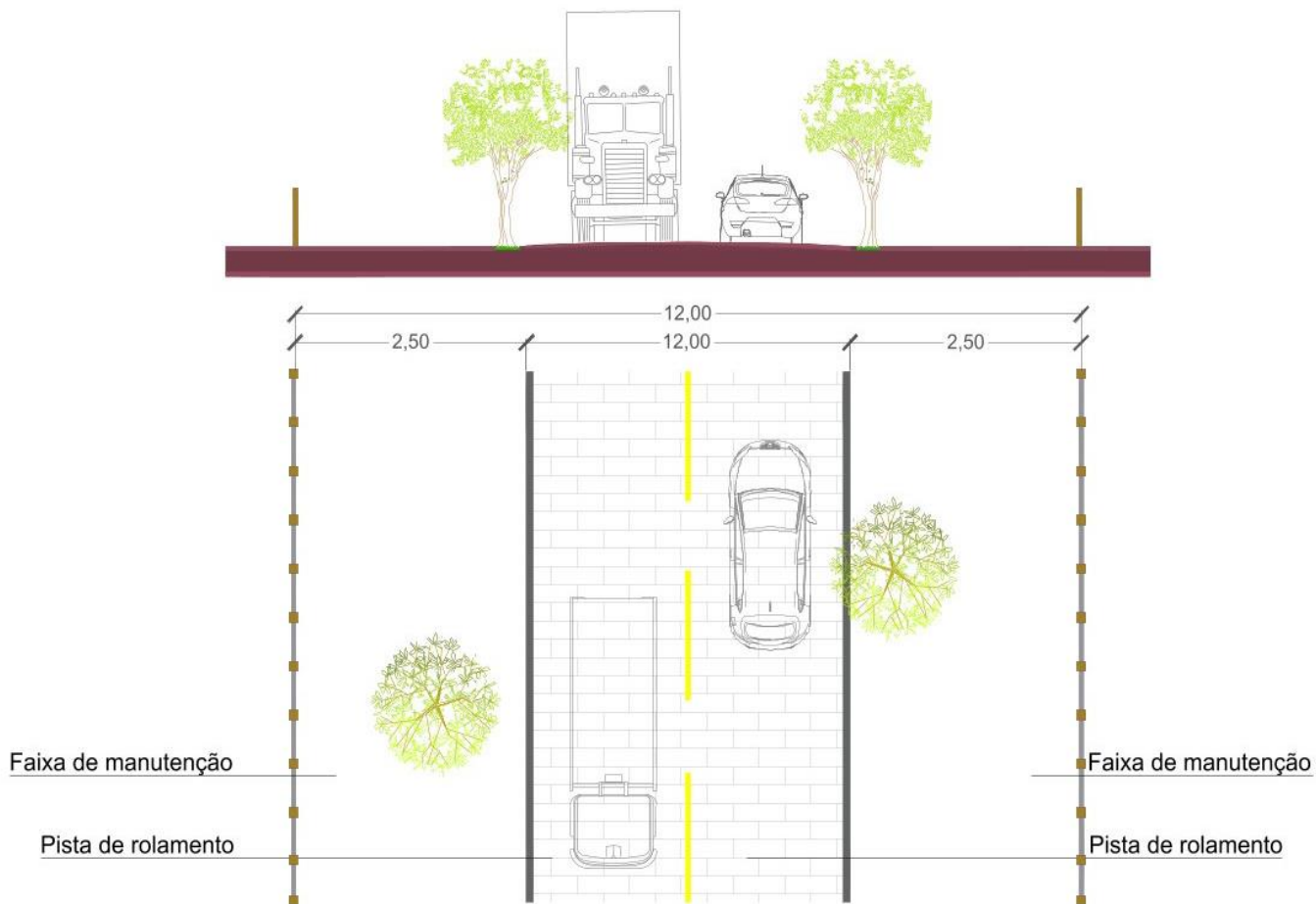


Anexo IX - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Municipal.

VIA RURAL PRINCIPAL



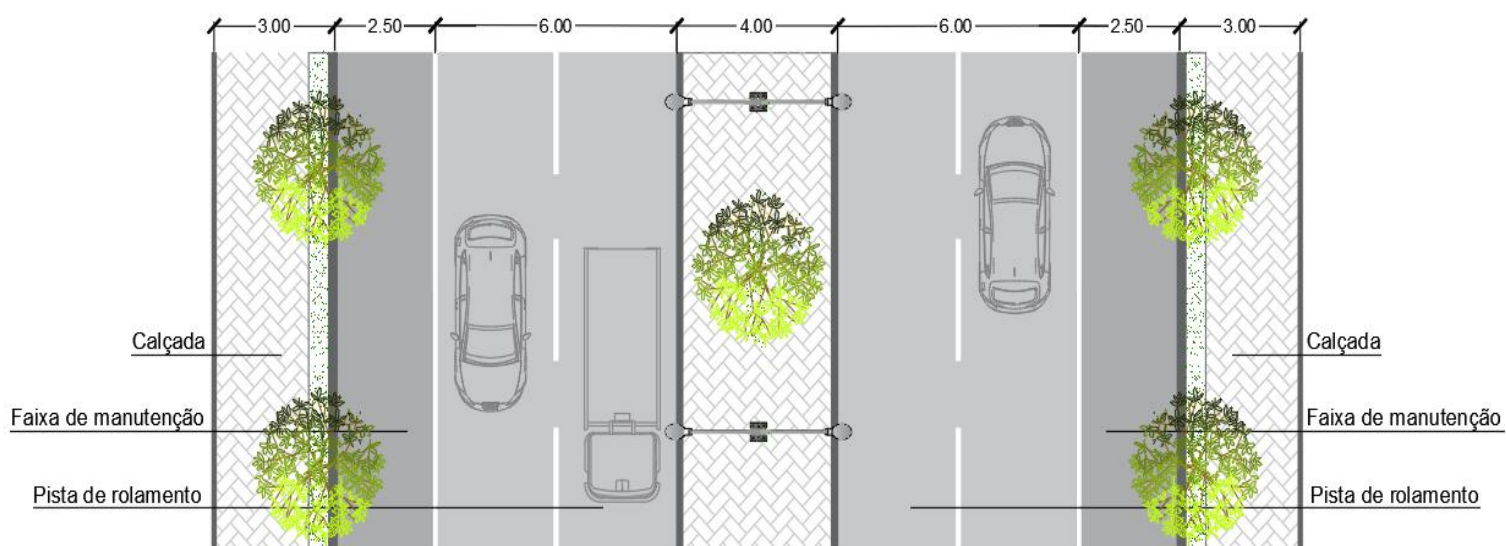
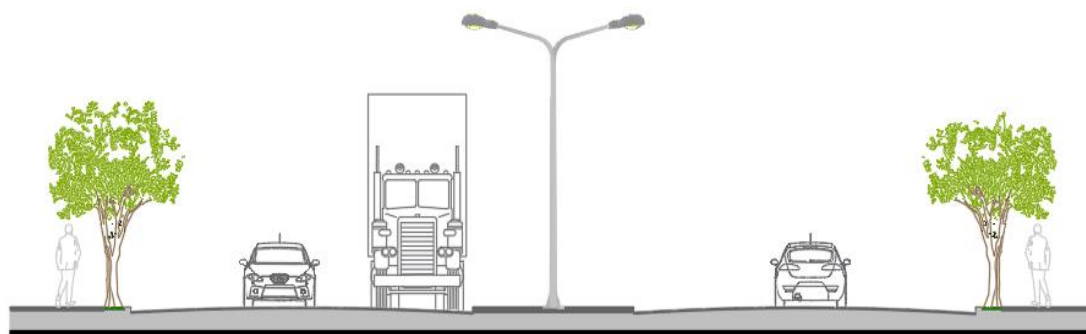
VIA RURAL SECUNDÁRIA



Planta Esquemática
Sem escala

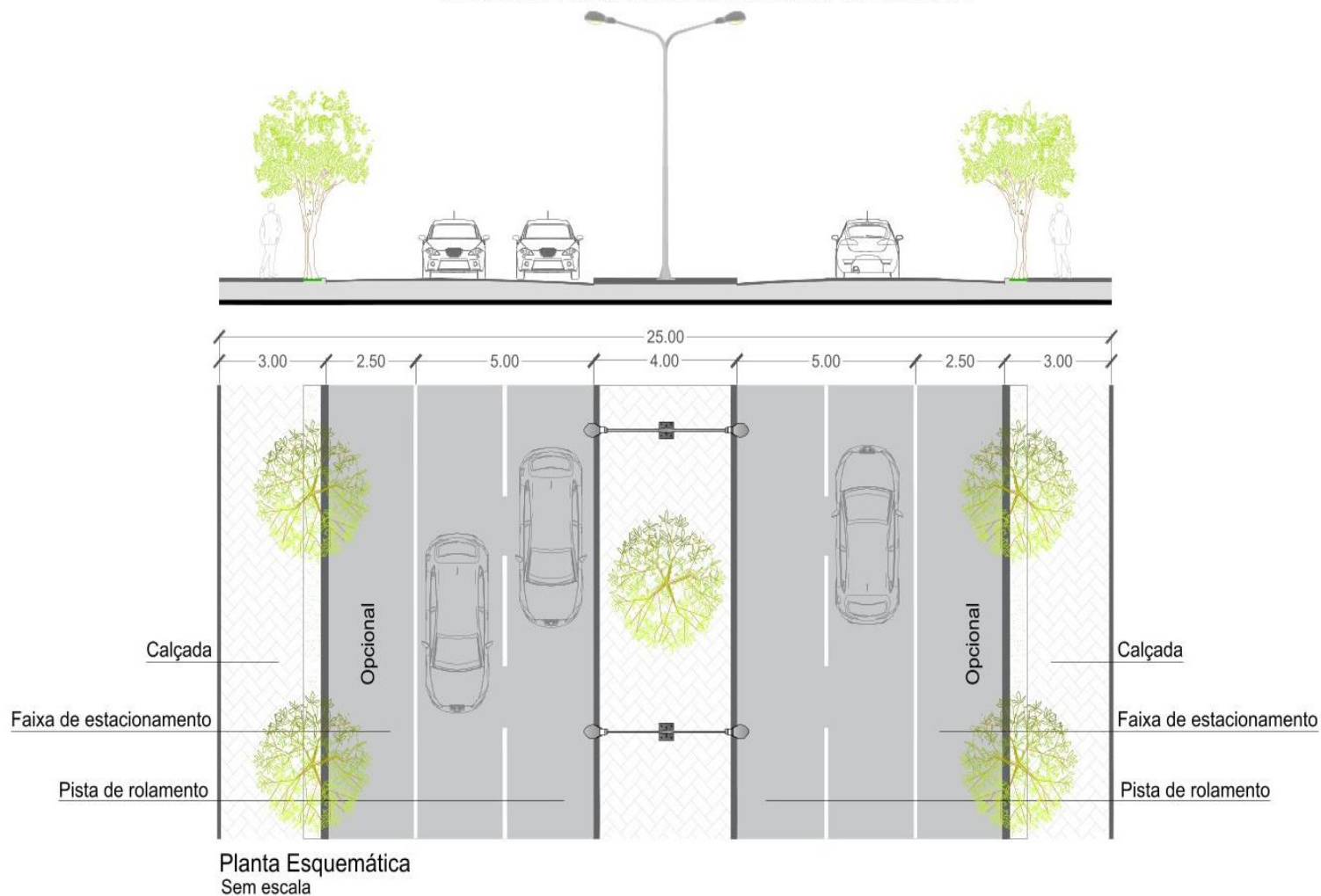
Anexo X - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano.

V RODOVIA PROJETADA



Planta Esquemática
Sem escala

VIA ARTERIAL COM CANTEIRO CENTRAL



VIA COLETORA

