PUBLICADO EM
12 / 12 / 2011 no Jornal

Bol. Informe nº 205

LEI COMPLEMENTAR Nº 34/2011

Súmula: Altera dispositivos da Lei Complementar n° 10, de 10 de outubro de 2006, que dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Castro e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CASTRO decretou e eu, PREFEITO MUNICIPAL sanciono esta Lei:

Capítulo I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município de Castro, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor.

Art. 2º - Constituem objetivos da presente Lei:

I - garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;

II - atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;

III - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;

IV - definir as características geométricas e operacionais das vias compatibilizando com a legislação de uso do solo e itinerário das linhas do transporte coletivo;

V - implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;

VI - proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas;

VII – estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com o Zoneamento e Uso do Solo;

VIII – disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;

IX – maximizar a utilização da infra-estrutura viária implantada.

Parágrafo único. Todo e qualquer arruamento no Município deverá ser previamente aprovado pela Administração Municipal, nos termos aqui previstos, sempre observando as normas federais, estaduais e municipais.

Art. 3º - São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

I - mapa da Hierarquia Viária da Sede do Município de Castro;

II – mapa da Hierarquia Viária do Município de Castro;

III - perfis viários.

Art. 4º - É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamentos do solo que vierem a ser executados no Município de Castro, ficando sujeitos à aprovação por parte da Administração.

Art. 5º Caberá ao Poder Executivo Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação, por regulamento próprio, mediante decreto, 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, descarga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;

III – a criação de terminal para veículos que fazem o transporte coletivo e táxis;
IV – a construção de vias de circulação exclusiva para pedestres na área de renovação urbanística do Centro;
V – a criação de áreas de estacionamento ao longo das vias;
VI – a padronização qualitativa das vias do Município, conforme sua classificação prevista no art. 7º. desta Lei.

Art. 6º - É proibido:
I - reduzir a pista de rolamento na alteração de categoria da via rural para urbana;
II - embargar, sob qualquer pretexto, o trânsito nas vias;
III - fechar, estreitar, mudar e de qualquer maneira dificultar a servidão pública das vias;
IV - obstruir valetas de escoamento de água, colocar portões, porteiras, correntes ou qualquer outro, nas vias públicas.

Capítulo II
DAS VIAS URBANAS
Seção I
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS

Art. 7º - Para efeitos desta Lei, e considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, as vias no Município de Castro classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia por ordem decrescente de importância:
I - via de contorno rodoviário;
II - vias estruturais;
III - vias coletoras;
IV - vias preferenciais de pedestres;
V - vias locais;
VI - ciclovias.

Seção II
DAS FUNÇÕES DAS VIAS URBANAS

Art. 8º - As vias do Município de Castro, de acordo com sua classificação, apresentam as seguintes funções:
I – via de contorno rodoviário – destina-se à desviar o tráfego da malha urbana consolidada, proporcionando maior segurança e fluidez ao sistema viário e usuários, sendo classificada como via de trânsito rápido para as determinações da legislação nacional de trânsito;
II - vias estruturais – destinam-se a transportar grandes volumes de tráfego e formam a ossatura básica da estrutura proposta, interligando os vários setores da cidade. Correspondem às vias onde poderá haver maior concentração de usos não residenciais, conforme diretrizes estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo, sendo classificada como via arterial para as determinações da legislação nacional de trânsito;
III - vias coletoras – destinam-se tanto ao serviço de tráfego de veículos como ao acesso às propriedades. O serviço de tráfego é prestado no sentido de coletar o fluxo de veículos originado nas vias locais e distribuí-lo para as estruturais. Formam um sistema de vias que interliga a malha viária e são também usadas pelo transporte coletivo, sendo

classificada como via coletora para as determinações da legislação nacional de trânsito;
IV - vias preferenciais de pedestres – vias especiais destinadas prioritariamente à circulação de pedestres, permitindo tráfego lento de veículos e transporte coletivo, com pavimentação e tratamento paisagístico diferenciado, sendo classificada como via local para as determinações da legislação nacional de trânsito;
V - vias locais – têm como função básica permitir o acesso às propriedades
privadas, ou áreas e atividades específicas, implicando em pequeno volume de tráfego, sendo classificada como via local para as determinações da legislação nacional de trânsito;
VI - ciclovias – vias especiais destinadas à circulação de bicicletas.

Seção III
DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS URBANAS

Art. 9º - O sistema viário do Município de Castro, indicado no Mapa da Hierarquia Viária da Sede do Município de Castro, Anexo I, integrante e complementar desta Lei, classifica-se em:
I – via de contorno rodoviário: as vias projetadas que vierem a ter esta destinação, conforme o Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Município de Castro, Anexo I;
II - vias estruturais:
a) R. Pedro Álvares Cabral;
b) R. Antônio Rolim de Moura;
c) R. Dom Pedro II;
d) R. Dr. Romário Martins;
e) R. Mto. Bento Mossurunga;
f) Av. Presidente Kennedy;
g) Av. Bento Munhoz da Rocha Neto;
h) Av. Pref. Dr. Ronie Cardoso;
i) Av. Vicente Fiorillo, trecho ao norte da Av. Pref. Dr. Ronie Cardoso;
j) R. Visconde do Rio Branco;
k) R. Tiradentes;
l) Av. Miguel Couto;
m) R. Francisco Xavier da Silva.
III - vias coletoras:
a) R. São Tomé;
b) R. Dr. Sizenando Bourguignon;
c) R. Luis de Biassio;
d) R. IV (Jardim Bom Pastor);
e) Av. Nicolau Jacob Filho;
f) R. Coronel Olegário de Macedo;
g) R. Santos Dumont;
h) R. Luis Cardoso;
i) R. Padre Casemiro;
j) R. Francisco Anacleto da Fonseca;
k) R. Antônio José Gomes;

l) R. Francisco de Assis Andrade;
m) R. Estefano Mocroski;
n) R. Eduardo José de Quadros;
o) R. Jack Fadel;
p) R. Rosana Cardoso Amato;
q) Av. Vicente Fiorillo, trecho ao sul da Av. Pref. Dr. Ronie Cardoso;
r) R. Odiles Petreski;
s) R. Pedro Canha Salgado;
t) R. Waldemar Hey;
u) R. Karl Joseph Hoffman;
v) R. Coronel Jorge Marcondes;
x) R. Jerônimo Cabral;
z) R. Coronel Vidal Martins de Oliveira.
IV - vias preferenciais de pedestres:
a) R. Cruz Machado;
b) R. Javert Madureira.
V - vias locais: todas as demais vias urbanas;
VI - ciclovias: as vias ou espaços públicos que vierem a ter destinação exclusiva para bicicletas.

Parágrafo único - Novas vias poderão ser definidas e classificadas, mediante decreto do Poder Executivo, de acordo com o *caput* deste artigo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e a urbanização da cidade.

Seção IV
DAS DIMENSÕES DAS VIAS URBANAS

Art. 10 - Objetivando o perfeito funcionamento das vias, são considerados os seguintes elementos:
I - caixa da via - distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
II - pista de rolamento - espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;
III - calçada - espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento.
IV – às ciclovias, espaços destinados à circulação de ciclistas, situado entre a calçada e a pista de rolamento, ou exclusivas quando viável.

Art. 11 - Os padrões de urbanização para o Sistema Viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Poder Executivo Municipal quanto:
I - à largura dos passeios e faixas de rolamento;
II - ao tratamento paisagístico;
III - à declividade máxima definida por esta Lei;
§ 1º - As vias locais sem saída, com bolsão de retorno ou em cul-de-sac, apresentarão uma extensão máxima de 200m (duzentos metros) medida da via de acesso mais próxima.
§ 2º - As vias públicas locais terão no mínimo 12m (doze metros) de largura de caixa e 7m (sete metros) de pista de rolamento.

§ 3º - A declividade máxima aceita será de 20% (vinte por cento) para as vias.

Art. 12 - Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado, permanecerão com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma. As demais vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I – via de contorno rodoviário: deverá ser elaborado projeto específico, definindo suas dimensões de acordo com as projeções de tráfego para a via, observando os padrões técnicos estaduais e federais;

II - vias estruturais:

a) Caixa da Via - 28,00m (vinte e oito metros);
b) Pista de Rolamento - 9,00 (nove metros) para cada sentido;
c) Canteiro Central - 2,00 (dois metros);
d) Calçada - 3,00 (três metros);
e) Ciclovia - 2,00 (dois metros);

III - vias coletoras:

a) Caixa da Via - 16,00m (dezesseis metros);
b) Pista de Rolamento - 10,00m (dez metros);
c) Calçada - 3,00m (três metros).

IV - vias preferenciais de pedestres:

a) Caixa da Via - 16,00m (dezesseis metros);
b) Pista de Rolamento - 8,00m (oito metros);
c) Calçada - 3,00m (três metros);
d) Ciclovia - 2,00m (dois metros).

V - via local:

a) Caixa da Via - 12,00m (doze metros);
b) Pista de Rolamento - 7,00m (sete metros);
c) Calçada - 2,50m (dois metros e cinqüenta centímetros).

VI – ciclovias: em regra, com caixa de circulação de 2,00m (dois metros). No entanto, em havendo viabilidade, poderá ser estabelecida a implantação de ciclovias, com no mínimo 01m (um metro), quando da aprovação do projeto pela Administração Municipal, que poderá ser compartilhada com as calçadas, observada a preferência aos pedestres.

Capítulo III
DAS VIAS RURAIS
Seção I
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS RURAIS

Art. 13 - Para efeitos desta Lei, e considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, as vias rurais no Município de Castro classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia por ordem decrescente de importância:

I – vias regionais;
II - estradas principais ou troncos;
III – estradas secundárias ou de ligação;
IV – estradas vicinais ou caminhos.

Art. 14 - Esta hierarquia deve ser considerada para priorização de pavimentação e

melhoria viária.

Seção II
DAS FUNÇÕES DAS VIAS RURAIS

Art. 15 - As vias rurais do Município de Castro, de acordo com sua classificação, apresentam as seguintes funções:
I – via regionais – são rodovias sob jurisdição estadual;
II – estradas principais ou troncos – destinam-se a transportar grandes volumes de tráfego nas principais ligações do Município com os municípios vizinhos e região;
III – estradas secundárias ou de ligação – destinam-se a:
a) interligar os setores do Município entre si, com as áreas urbanas e com as vias regionais;
b) desviar os fluxos de veículos das áreas urbanas;
c) garantir o escoamento da produção e o abastecimento das áreas urbanas e rurais.
IV - estradas vicinais ou caminhos – dar acesso aos locais de produção e moradia na área rural, interligando-os com as estradas secundárias e de ligação.

Seção III
DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS RURAIS

Art. 16 - A classificação das vias rurais do Município de Castro está representada no Mapa da Hierarquia Viária do Município de Castro, Anexo II, parte integrante e complementar desta Lei.

Seção IV
DAS DIMENSÕES DAS VIAS RURAIS

Art. 17 - As estradas municipais obedecerão às respectivas larguras:
I - estradas principais ou troncos:
a) Caixa da Via – 10,00m (dez metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;
b) Pista de Rolamento - 7,00m (sete metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;
c) Faixa de Domínio - 3,00m (três metros) além da pista de rolamento.
II - estradas secundárias ou de ligação:
a) Caixa da Via – 9,00m (nove metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;
b) Pista de Rolamento - 6,00m (seis metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;
c) Faixa de Domínio - 3,00m (três metros) além da pista de rolamento.
III – estradas vicinais ou caminhos:
a) Caixa da Via – 6,00m (seis metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;
b) Pista de Rolamento - 4,00m (quatro metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;
c) Faixa de Domínio - 2,00m (dois metros) além da pista de rolamento.
§1° - Nas caixas das vias das estradas rurais não poderão ser utilizadas para edificações ou qualquer espécie de exploração.
§2° - Para a mudança dentro dos limites do seu terreno de qualquer estrada pública, deverá o respectivo proprietário requerer a necessária alteração ao Poder Executivo Municipal, justificando a necessidade e vantagens.

Art. 18 - As vias regionais terão as suas dimensões estipuladas de acordo com a legislação do órgão competente.

Capítulo IV
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 18-A- A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código nacional de Trânsito, aprovado pela Lei Federal nº. 9.503/97.
§ 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 empreendedores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão competente do Município.
§ 3º. O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de tráfego.

Art. 19 - Ficam definidas como diretrizes para intervenção no Sistema Viário:
I - elaborar projeto específico para a via de contorno rodoviário;
II - redefinir as caixas de rolamento das vias em função da hierarquia viária e em especial para o atendimento do Sistema de Transporte Coletivo;
III - desenvolver Plano de Circulação Viária para a sede de Castro;
IV - regulamentar a circulação de veículos pesados e carroceiros no centro da cidade;
V - melhorar as condições físicas de acesso aos Distritos de Abapan e Socavão;
VI - implementar um sistema de sinalização horizontal e vertical para o Município, prevendo sua manutenção;
VII - implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
VIII - estabelecer um regulamento que discipline o modelo padrão de calçada para a cidade;
IX - estabelecer incentivos para tratamento paisagístico nas calçadas por parte dos proprietários;
X - proceder a iluminação adequada, observando a hierarquia viária;
XI - estabelecer diretrizes de arruamento que contemplem áreas ainda não parceladas;
XII – viabilizar a relocação do seguimento ferroviário fora do perímetro urbano;
XIII – promover o georreferenciamento das estradas municipais;
XIV – promover a implantação de bicicletários ao longo das vias públicas.

Capítulo V
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20 - A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do Sistema Viário principal, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.
§ 1º - O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei e no Capítulo IV, Seção I da Lei de Parcelamento do Solo.
§ 2º - A implantação do arruamento e demais obras de infra-estrutura em todo o

parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento do Solo.

Art. 21 - São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

I - ANEXO I - Mapa da Hierarquia Viária da Sede do Município de Castro;

II - ANEXO II - Mapa da Hierarquia Viária do Município de Castro;

III - ANEXO III - Perfis Viários.

Art. 22 - A presente Lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

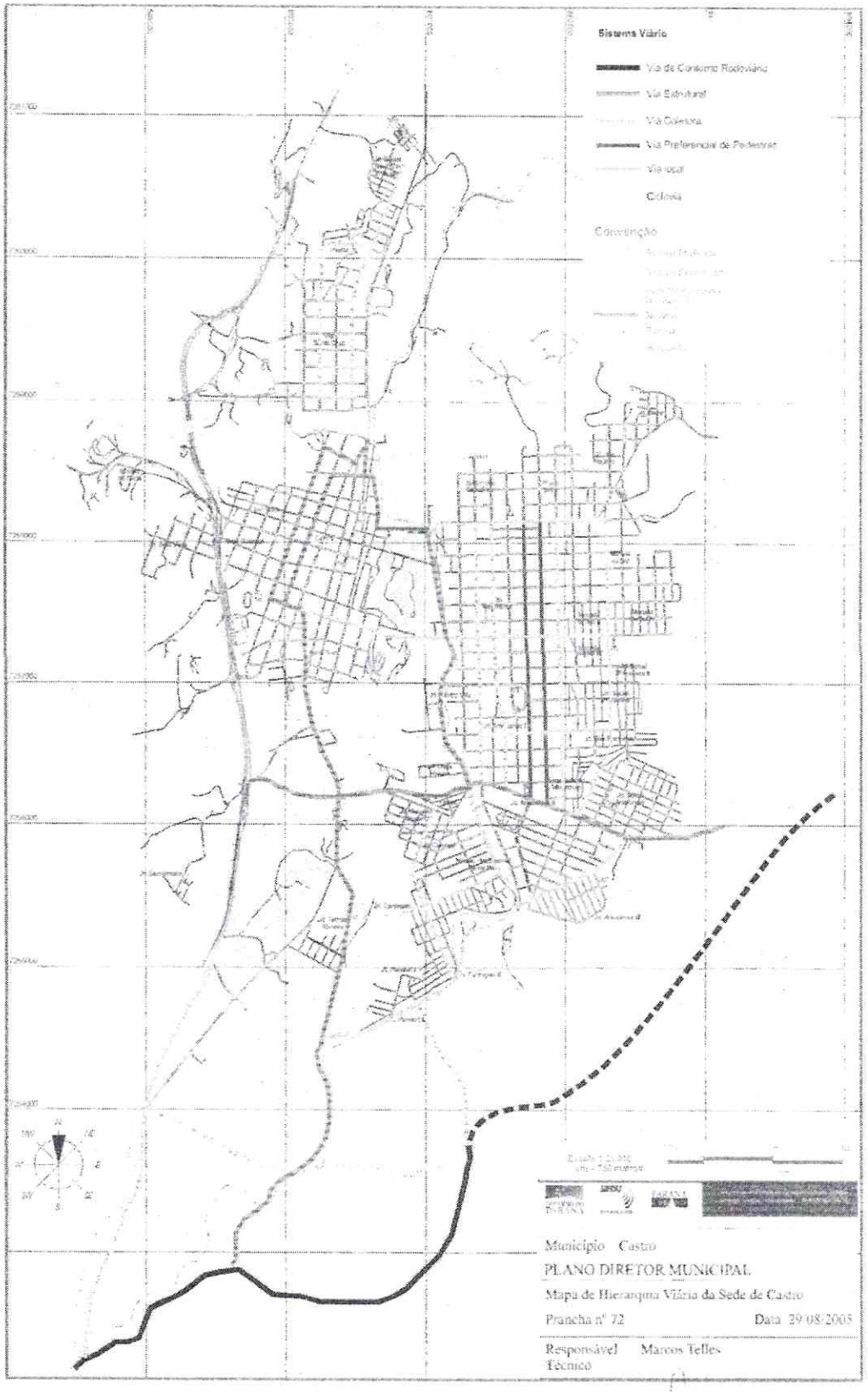
Art. 23 - Revogam-se as leis anteriores e demais disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Castro, em 08 de dezembro de 2.011.

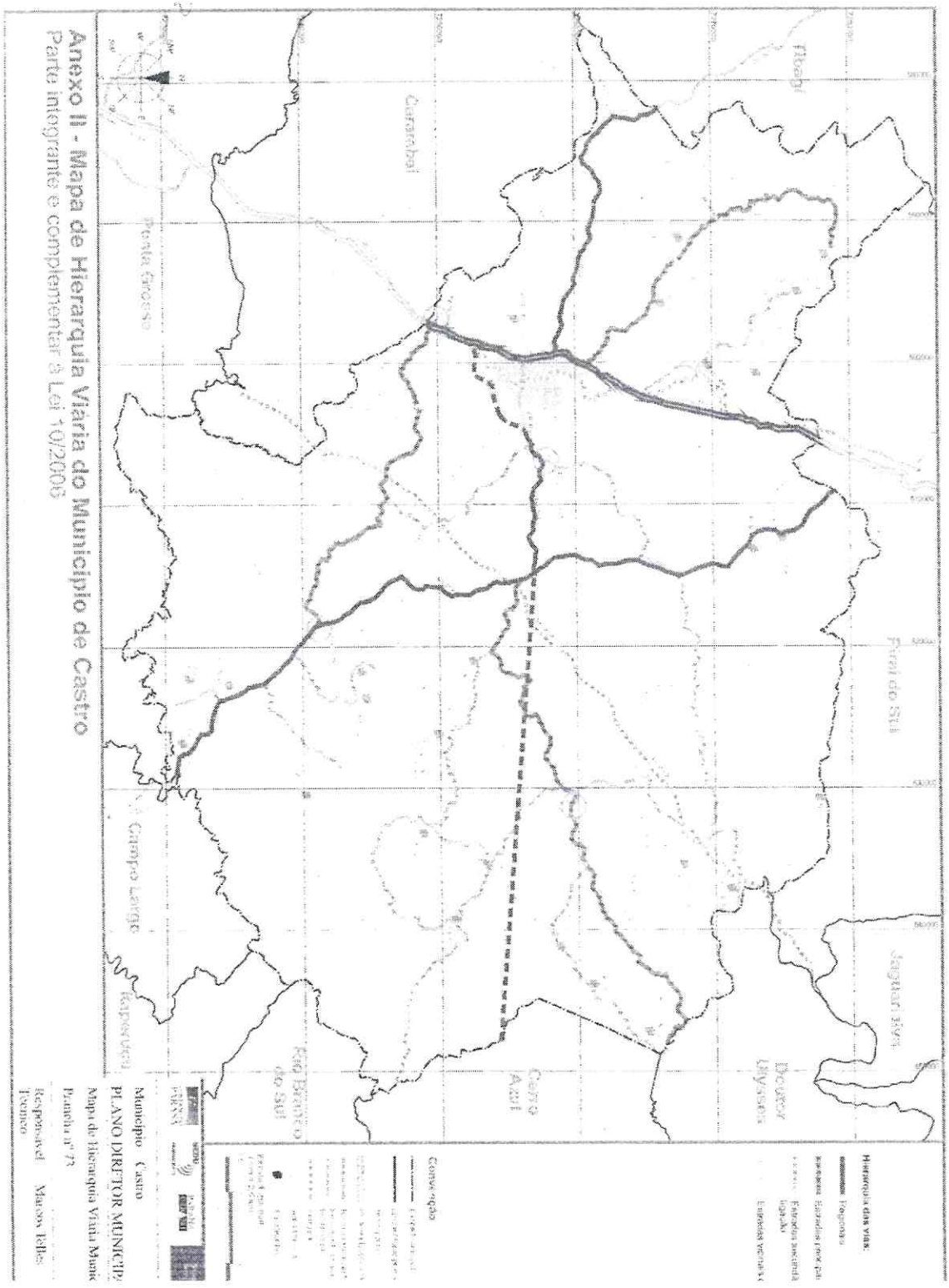
MOACYR ELIAS FADEL JUNIOR
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO I

Anexo I - Mapa de Hierarquia Viária da Sede do Município de Castro
Parte integrante e complementar à Lei 10/2006

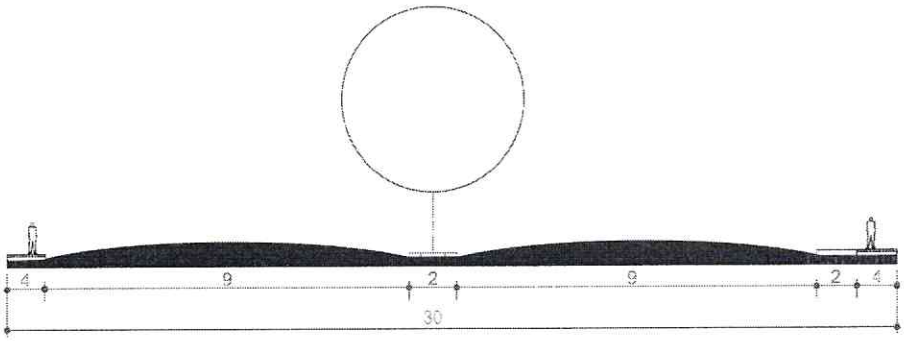


ANEXO II

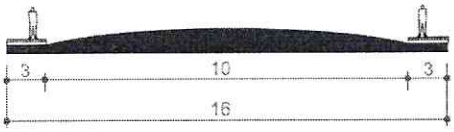

Anexo II - Mapa de Hierarquia Viária do Município de Castro
Parte integrante e complementar à Lei 10/2006
Ribagi
Carambaí
Ponta Grossa
Piraí do Sul
Campo Largo
Rio Branco do Sul
Cerro Azul
Doutor Ulysses
Jaguariaíva
Hierarquia das vias:
Convenção
Município Castro
PLANO DIRETOR MUNICIP
Mapa de Hierarquia Viária Munic
Responsável Marcos Telles
Técnico

ANEXO III

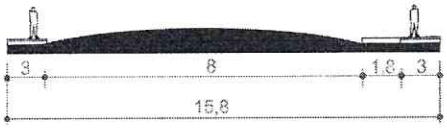
ANEXO III - PERFIS VIÁRIOS



VIAS ESTRUTURAIS



VIAS COLETORAS



VIAS PREFERENCIAL DE PEDESTRES



VIAS LOCAL