MUNICÍPIO DE MARECHAL CÂNDIDO RONDON

ESTADO DO PARANÁ

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR nº 005/2020, DE 16 DE ABRIL DE 2020.

Câmara Municipal de Marechal Cândido Rondon - Paraná
PROTOCOLO GERAL 234/2020
Data: 17/04/2020 - Horário: 16:06
Legislativo - PLCE 5/2020

DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO NO MUNICÍPIO DE MARECHAL CÂNDIDO RONDON NOS TERMOS DE LEI COMPLEMENTAR DO PLANO DIRETOR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Marechal Cândido Rondon, Estado do Paraná, aprovou a seguinte LEI COMPLEMENTAR:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A presente Lei tem por objetivo disciplinar o Sistema Viário Básico do município de Marechal Cândido Rondon, em complementaridade ao Plano Diretor Municipal, à Lei de Parcelamento do Solo Urbano, ao Código de Obras e a Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano, garantindo a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses da comunidade.

§ 1º Serão cumpridas as diretrizes viárias apresentadas no Plano de Mobilidade (PlanMob) a ser realizado, que não estejam presentes nesta Lei e na Lei do Plano Diretor.

§ 2º Para toda e qualquer alteração, reforma, intervenção, adequação nos espaços destinados a circulação de veículos e pedestres devem ser observadas as normas técnicas brasileiras como a NBR 9050/2015 — Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, bem como os parâmetros estabelecidos na Lei n.º 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana; e a legislação do Código Brasileiro de Trânsito — Lei Federal n.º 9.503/1997 e DENATRAN — Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 2º Constituem objetivos da presente Lei:

I – Melhorar o aproveitamento do sistema viário existente, com aumento de suas condições de capacidade e segurança;

II – Estabelecer um sistema hierárquico das vias para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário e garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento e atender às tendências de uso e ocupação do solo urbano;

III – Disciplinar o tráfego de veículos de carga e o tráfego de passageiros na área urbana, garantindo sua fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;

IV – Promover a implantação de um sistema de ciclovias, como meio de locomoção integrado à malha viária;

V – Definir parâmetros para abertura de novas vias tanto de iniciativa pública como privada, suas características geométricas e funcionais, compatibilizando com a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e itinerário de transporte coletivo;

VI – Proporcionar prioritariamente segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art. 3º São Partes integrantes desta Lei os seguintes Anexos:

I – Anexo I: Mapa de Macroestruturação Viária Municipal;

II – Anexo II: Mapa de Hierarquia Viária Urbana da Sede;

III – Anexo III: Seções Transversais das Vias;

IV – Anexo IV: Lista de Vias e Logradouros por Hierarquia.

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 Marechal Cândido Rondon.

Parágrafo único. O Município de Marechal Cândido Rondon fiscalizará a implantação das vias de que trata este artigo.

Art. 5º Para os fins desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I – **ACESSO** — dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade privada;

II – **ACOSTAMENTO** — parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

III – **ALINHAMENTO** — linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV – **ARBUSTO** — Vegetação baixa e de caule ramificado, também chamado de moita;

V – **CALÇADA** — parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VI – **CANTEIRO CENTRAL** — obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

VII – **CICLOVIA** — pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

VIII – **CICLOFAIXA** — parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

IX – **ESTACIONAMENTO** — é o espaço público ou privado destinado à guarda ou imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros ou carga, constituídos pelas áreas de vagas e circulação;

X – **ESTRADA** - Via de transporte intermunicipal, de responsabilidade municipal;

XI – **FAIXA DE AMORTECIMENTO** — Vegetação Preservada adjacente à Área de Preservação Ambiental parte componente da Via Parque;

XII – **FAIXA DE DOMÍNIO** — superfície lindeira às vias, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XIII – **FAIXA DE ROLAMENTO** — espaço organizado para a circulação de

veículos motorizados;

XIV – **LARGURA DA VIA** — distância entre os alinhamentos da via;

XV – **LINHA** — Via ou estrada rural secundária;

XVI – **LOGRADOURO PÚBLICO** — espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

XVII – **PASSEIO** — parte do Sistema Viário, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e, de forma secundária, à implantação de mobiliário urbano público, infraestrutura urbana, sinalização de trânsito, vegetação e outros fins;

XVIII – **PISTA DE ROLAMENTO** — o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

XIX – **PASSEIO** — espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre a divisa frontal do lote e o início da pista de rolamento;

XX – **SISTEMA VIÁRIO URBANO** — é o conjunto de vias e logradouros públicos definidos nos Mapas de Macroestruturação Viária e de Sistema Viário Urbano de Marechal Cândido Rondon da presente Lei;

XXI – **SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL** — é o conjunto das Rodovias existentes e as vias de estruturação no município;

XXII – **PISTA DE ROLAMENTO** — é o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

XXIII – **ROTATÓRIA** — parte do sistema viário em forma circular, onde desembocam várias ruas e o trânsito se processa em sentido giratório;

XXIV – **RODOVIA** — Via de transporte intermunicipal, de responsabilidade, municipal, estadual ou federal, cadastrada no DER/ PR.

XXV – **SINAIS DE TRÂNSITO** — elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;

XXVI – **SINALIZAÇÃO** — Conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

XXVII – **VIA** — Superfície para trânsito de veículos, pessoas e animais, composto pela faixa de rolamento, a calçada, o acostamento e canteiro central;

XXVIII – **VIA ARTERIAL** — Destina-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 caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

XXIX – **VIA COLETORA** — Destina-se a distribuir ou coletar o tráfego gerado em setores da cidade, também destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

XXX – **VIA LOCAL** — Destina-se a acessar o lote, caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

XXXI – **VIA DE PEDESTRE** — Destina-se exclusivamente ao transeunte pedestre;

XXXII – **VIA PARQUE —** Parte do Sistema Viário que constituirá Parque Linear, projeto do Executivo Municipal, com finalidade ambiental e de lazer;

XXXIII – **VIA URBANA —** Ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados, principalmente, por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

Art. 6° Em qualquer projeto de edificação nova ou reforma deve estar incluído no projeto a calçada em conformidade com esta Lei e a Norma da ABNT de Acessibilidade 9.050/2015, sendo este requisito para sua aprovação.

Art. 7° O dimensionamento das vias públicas deverá obedecer, no mínimo, aos padrões definidos nesta Lei e nos anexos integrantes a ela.

§ 1° O 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.

§ 2° Nenhuma via de circulação de veículos na área urbana do município poderá ter largura inferior a 15,00m (quinze metros) sendo no mínimo 9,00m (nove metros) de caixa de rolamento e 3,00m (três metros) de calçada de cada lado.

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

CAPÍTULO II
DAS FUNÇÕES E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Seção I
Do Sistema Viário Municipal

Art. 8° O Sistema Viário Municipal constitui a rede viária principal, ou seja, a responsável pelos principais deslocamentos ocorridos no Município, conduzindo tráfego intermunicipal, interurbano, interdistritos e urbano-rural.

Art. 9° O Sistema Viário Municipal é constituído por vias que estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, conectando os imóveis rurais com as demais vias.

§ 1° As vias que integram o Sistema Viário Municipal são vias que permitem acesso às propriedades rurais e contribuem para o desenvolvimento turístico-rural.

§ 2° As vias que integram o Sistema Viário Municipal deverão dar condições de interligação com os municípios vizinhos.

Art. 10. As vias que interligam o Sistema Viário Municipal ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indicado no mapa do sistema viário municipal, constante do anexo I da presente lei, em:

I – Rodovias;

II – Projeção do Contorno Oeste;

III – Estradas Municipais

IV – Estradas Rurais – Linhas

Art. 11. As Rodovias têm a função de conduzir de forma expressa o tráfego regional, compreendendo as rodovias federais e estaduais que cortam o território municipal.

Parágrafo único. São classificadas como rodovias:

I – Rodovia Federal BR 163;

II – Rodovia Estadual PR 467;

III – Rodovia Estadual PR 491;

IV – Rodovia Estadual PR 495.

Art. 12. O Contorno Oeste corresponde à diretriz viária do futuro eixo logístico industrial com parâmetros de uso e ocupação do solo específicos em seu entorno, estabelecidos para a Macrozona de Produção Industrial, destinada prioritariamente a condução do tráfego de carga e de acesso à atividade industrial e de serviços.

Parágrafo único. A diretriz do Contorno Oeste lançada no mapa de sistema viário poderá ser alterada em função de estudos técnicos de engenharia que definirão a posição definitiva mais adequada em função da topografia, geologia e hidrologia locais.

Art. 13. As Estradas são vias Estruturais que atendem o tráfego Rodoviário Municipal conectando os Perímetros Urbanos dos Distritos à Sede e os Distritos entre si.

§ 1° A faixa de domínio das rodovias municiais é determinado conforme os decretos municipais e devem ter recuo de 20,00m (vinte metros) para edificações.

§ 2° São classificadas como Vias Arteriais Municipais:

I – Estrada Municipal Sede — Margarida — Pato Bragado;

II – Estrada Municipal Margarida — São Roque.

Art. 14. Estradas Rurais (Linhas) deverão observar a regulamentação do Código Brasileiro de Trânsito e o determinado nas Normas para o Projeto das Estradas de Rodagem do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

Parágrafo único. Nas estradas rurais (linhas) a faixa de domínio está disposta na Lei n°2625/1992 e deve ter 10 m (dez metros) de recuo para cada lado para edificações.

Seção II
Do Sistema Viário Urbano

Art. 15. As vias que integram o sistema viário urbano ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indicado no mapa do sistema viário municipal constante do anexo II da presente Lei, em:

I – Rodovias;

II – Vias Marginais;

III – Vias Arteriais;

IV – Vias Coletoras;

V – Via Parque;

VI – Ciclovias;

VII – Vias Locais.

Parágrafo único. É classificado como **Rodovia** o trecho urbano da BR 163, que tem a função de ligação regional compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com municípios vizinhos, não sendo nela permitido o tráfego de transporte coletivo.

Ar. 16. As vias marginais são as vias paralelas à BR 163 no seu trecho urbano, e têm como função facilitar o acesso às atividades lindeiras, sendo nelas permitido o tráfego de transporte coletivo.

Art. 17. As vias arteriais têm a função de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância, de forma contínua, nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste, nelas sendo permitido e considerado prioritário o tráfego de transporte coletivo e restrito o transporte de cargas em caminhões de grande porte.

Parágrafo único. São classificadas como vias arteriais: as diretrizes de acordo com Mapa no Anexo II e Anexo IV.

Art. 18. As vias coletoras se destinam tanto à condução do tráfego, coletando o fluxo de veículos originado nas vias locais e distribuindo-o para as vias arteriais, quanto ao acesso aos lotes e edificações.

§ 1° Nas vias coletoras é prioritário o tráfego de veículos do transporte coletivo;

§ 2° São classificadas como vias coletoras as vias e diretrizes de acordo com Mapa no Anexo II e Anexo IV.

Art. 19. As **vias locais** são vias com função de possibilitar o acesso direto aos lotes e edificações e de conduzir veículos em pequenos percursos, sendo proibido transporte de cargas e transporte coletivo.

Parágrafo único. São classificadas como vias locais todas as vias urbanas que não foram expressamente classificadas pela presente lei como arteriais, coletoras, e/ou preferenciais de pedestres.

Art. 20. A **Via Parque** é uma via especial, paralela à Área de preservação permanente dos cursos hídricos com pavimentação e tratamento paisagístico diferenciados, destinada a criar áreas de circulação de pedestres e ciclistas e de lazer ao longo de áreas de interesse ambiental.

§ 1° A **Via Parque** é diretriz determinada para parcelamento do solo, ao longo de ambas as margens de Áreas de Preservação Permanente, e da Sangas Peroba e da Sanga Guavirá, na área urbana do distrito sede.

§ 2° O responsável pelo parcelamento do solo deverá fazer a doação da área destinada a Faixa de Amortecimento ao Poder Executivo Municipal.

§ 3° O Poder Executivo Municipal realizará um estudo e projeto próprio destas áreas, que determinará os usos possíveis e necessários, bem como a infraestrutura cabível a eles, conformados em Parque Linear.

§ 4° Outros parques lineares podem ser implantados no município mediante indicação da Secretaria de Coordenação e de Planejamento e ou através de demanda popular.

CAPÍTULO III
DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 21. Conforme a hierarquia das vias e o esquema ilustrativo constantes em anexo IV da presente Lei, ficam estabelecidas as seguintes faixas de domínio ou caixas de vias:

I – para as **Vias Locais com estacionamento de ambos os lados,** igual a 15,00m (quinze metros), dos quais:

a) Pista de rolamento = 9,00m (nove metros);

1. Duas Faixas de rolamento = 2,50m (dois metros e cinquenta) cada;

2. Dois Estacionamentos = 2,00m (dois metros);

b) Dois Passeios = 3,00m (três metros) cada;

1. Faixa Livre — circulação de pedestres = 1,50m (um metro e meio);

2. Faixa de Serviço — linha gramada ou calçada para equipamentos urbanos e arborização = 1,00m (um metro);

3. Faixa de Aproximação — gramado ou calçamento = 0,50m (cinquenta centímetros);

II – para as **Vias Coletoras, com Ciclofaixas, Estacionamentos e Faixas de Rolamento nos dois sentidos,** sendo sua caixa de via igual a 20,00m (vinte metros), dos quais:

a) Pista de Rolamento = 12,00m (doze metros);

1. Faixa de Rolamento — Pavimentado = 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);

2. Estacionamento — Pavimentado = 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

b) Dois Passeios = 4,00m (quatro metros) cada;

1. Faixa Livre — Pavimentado para circulação de pedestres = 1,50m (um metro e meio);

2. Faixa de Serviço — Gramada ou calçada para linha de equipamentos urbanos e arborização = 1,00m (um metro);

3. Faixa de Aproximação — Gramada ou calçada = 0,50m (cinquenta

centímetros);

4. Ciclofaixa — Pavimentado para circulação de bicicletas = 1,00m (um metro);

III – para as **Vias Arteriais, com Canteiro Central, Ciclovias, Estacionamentos e Faixas de Rolamento nos dois sentidos,** sendo sua caixa de via igual a 33,00m (trinta e três metros), dos quais:

a) Duas Pistas de Rolamento e um estacionamento = 9,50m (nove metros e meio) cada;

1. Faixa de Rolamento — Pavimentado = 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);

2. Estacionamento — Pavimentado = 2,50m (dois metros e meio);

b) Dois Passeios = 4,00m (quatro metros) cada lado:

1. Faixa Livre — Pavimentado para circulação de pedestres = 2,50m (dois metros e meio);

2. Faixa de Serviço — Gramada ou calçada para linha de equipamentos urbanos e arborização = 1,00m (um metro);

3. Faixa de Aproximação — Gramada ou calçada = 0,50m (cinquenta centímetros);

c) Canteiro Central = 6,00m (seis metros):

1. Ciclofaixa — Pavimentado para circulação de ciclistas — em dois sentidos = 1,50m (um metro e meio) cada;

2. Faixa de Serviço Central — Gramado para linha de equipamentos urbanos e arborização = 1,00m (um metro);

3. Faixa de Aproximação — Gramado em dois sentidos = 1,00m (um metro) cada;

IV – Para as **Vias Parque**, paralelas às Áreas de Preservação Permanente, com Faixa de Amortecimento, Passeio, Pista de Rolamento com estacionamento de um único lado igual a 33,00m (trinta e três metros), dos quais:

a) Faixa de Amortecimento — Vegetação Preservada adjacente à APP = 18,00m (dezoito metros);

b) Dois Passeios = 3,00m (três metros) cada;

1. Faixa Livre — circulação de pedestres = 1,50m (um metro e meio);

2. Faixa de Serviço — linha gramada ou calçada para equipamentos urbanos e arborização = 1,00m (um metro);

3. Faixa de Aproximação — gramado ou calçamento = 0,50m (cinquenta centímetros);

c) Pista de rolamento = 9,00m (nove metros);

1. Duas Faixas de rolamento = 3,50m (três metros e meio) cada;

2. Estacionamento = 2,00m (dois metros);

Parágrafo único. Para as áreas já consolidadas, com dimensões de vias, pista de rolamento e passeios com dimensões diferentes das determinadas nesta Lei, bem como para novos parcelamentos com situações de continuidade de vias existentes em meio de quadra, as quais também possuam dimensões diferentes as determinadas nesta Lei, o Órgão Público Municipal competente irá avaliar e determinar as dimensões para cada faixa.

Art. 22. Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à largura dos passeios e faixas de rolamento; ao tratamento paisagístico e às rampas máximas para cada categoria viária.

Art. 23. Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma.

CAPÍTULO IV
DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÃO NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 24. Ficam definidas como diretrizes para intervenção no sistema viário de Marechal Cândido Rondon:

I – Elaboração de projetos e implantação de dispositivos viários para minimizar o conflito entre a BR 163 e a ocupação urbana ao longo da rodovia;

II – Discussão para proibição de tráfego de veículos de carga na Avenida Rio Grande do Sul;

III – Desenvolvimento de estudos de traçado para o contorno oeste de forma a criar um semi-anel viário para o tráfego de veículos de carga;

IV – Restauração do pavimento e implantação de acostamento ao longo da PR 467, rodovia de acesso ao distrito de Porto Mendes, para facilitar a circulação de máquinas agrícolas e ampliar a segurança geral do tráfego;

V – Implantação e/ou readequação de sinalização indicativa para os acessos à área rural e aos distritos do município;

VI – Ampliação do número de ciclovias, de modo a interligar as existentes e as propostas, criando uma malha cicloviária na sede;

VII – Implantação de via preferencial de pedestres na Rua Tiradentes;

VIII – Revisão periódica da hierarquia viária municipal e urbana;

IX – Prioridade de pavimentação para as vias rurais com hierarquia superior;

X – Prioridade de infra-estruturas nas vias arteriais e coletoras da sede definidas pela lei do sistema viário do Plano Diretor Municipal.

CAPÍTULO V
DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO

Art. 25. Na elaboração de projetos para implantação e recuperação de pavimento deverá ser observada a hierarquia das vias estabelecida nesta lei quanto ao volume de tráfego em cada via.

Art. 26. As vias deverão ser construídas de acordo com as especificações técnicas, sendo admitida a inclinação transversal (eixo da faixa ao meio fio) mínima de 0,5% e máxima de 3,0% e inclinação longitudinal mínima de 0,5% e máxima de 15%.

Art. 27. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas específicas do DNER e ABNT.

Art. 28. Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas e as diretrizes gerais estabelecidas pelo setor de planejamento do Poder

Executivo na etapa da Consulta Prévia.

Art. 29. O prolongamento de vias já existentes não poderá ser inferior à largura dessas, mesmo que, pela sua função e posição sejam consideradas de classificação funcional inferior.

Art. 30. Os acessos aos lotes deverão seguir o estabelecido no Código de Obras municipal e conformidade com a NBR 9.050/2015.

§ 1° É vedado à construção de vias públicas sem saída, salvo quando:

I – Constituir *Cul-de-Sac*, conforme previsto na Lei de Parcelamento do Solo urbano;

II – Inexistir solução técnica apropriada, ouvido o Conselho do Plano Diretor Municipal;

III – Atendidas as exigências específicas do órgão competente do Poder Executivo Municipal, ouvido o Conselho do Plano Diretor Municipal.

§ 2° Quando aprovadas, nos termos do parágrafo anterior, as vias sem saída não poderão ultrapassar a 100m (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 16,00m (dezesseis metros), sendo de 1,50m (um metro e meio) a largura máxima permitida para os seus passeios.

§ 3° 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, oblíquas ou diagonais, existentes ou projetadas.

§ 4° Os prolongamentos e/ou alargamentos de vias existentes terão prioridade sobre quaisquer intervenções de caráter privado, inclusive edificações, admitindo a impossibilidade de interligação a outras vias apenas quando contrariar o interesse público.

§ 5° É vedada a construção de apenas meia pista em vias locais.

Art. 31. A rampa máxima permitida nas vias arteriais 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 órgão competente do Poder Executivo Municipal, desde que:

I – Sejam dotadas de pavimentação e rede de drenagem de águas pluviais;

II – Seja comprovada a impossibilidade de outra solução técnica.

Art. 32. Deverá ser implantada uma rotatória de tráfego, quando detectada a necessidade em análise prévia do loteamento, ou seguindo estudo técnico

da secretaria de mobilidade urbana, 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 órgão competente de planejamento do Poder Executivo Municipal, em casos excepcionais, onde não seja possível a execução das mesmas, dada a existência de vias já consolidadas que inviabilizam tal benfeitoria.

Art. 33. As rotatórias deverão possuir as seguintes características geométricas:

I – Diâmetro inscrito mínimo de 30,00m (trinta metros) para as ilhas centrais;

II – Largura mínima de 8,00m (oito metros) para as pistas de rolamento, para novos empreendimentos.

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

IV – Raio mínimo de 30,0 (trinta) metros para as saídas.

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

VI – Declividade transversal mínima de 4,0% (quatro por cento), prevendo superelevação em sua borda externa.

Parágrafo único. São exceções as rotatórias existentes de dimensões divergentes.

Art. 34. 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 de LED, devidamente aprovado pela Companhia Paranaense de Energia - Copel, com certificação do INMETRO prevendo a taxa de 10 a 25 lux/m².

Art. 35. A pavimentação de Vias Arteriais e Vias Coletoras deverá possuir as seguintes características:

I – Sub-leito compactado a 100% do Proctor Normal, com espessura mínima de 40,00cm (quarenta centímetros);

II – Base em brita graduada compactada a 100% do Proctor Intermediário, com espessura mínima de 40,00cm (vinte centímetros);

III – Imprimação da base (brita graduada) com CM-30 a 1,3 lt/m³;

IV – Pintura de ligação da base através de emulsão asfáltica com RR-2C a 1,0 Kg/m³;

V – Capa asfáltica em CBUQ, com espessura mínima de 5,00cm (cinco centímetros).

Parágrafo único. A pavimentação das VIAS LOCAIS, deverá possuir as seguintes características:

I – Sub-leito compactado a 100% do Proctor Normal, com espessura mínima de 20,00cm (vinte centímetros);

II – Base em brita graduada compactada a 100% do Proctor Intermediário, com espessura mínima de 25,00cm (vinte e cinco centímetros);

III – Imprimação da base (brita graduada) com CM-30 a 1,3 L/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 3,00cm (três centímetros).

CAPÍTULO VI
DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 36. Deverá ser elaborado um Plano de Tráfego para definição de:

I – Sinalização vertical, horizontal e semafórica;

II – A localização das faixas de pedestres, obedecendo ao Código de Trânsito Brasileiro;

III – A localização de espaços destinados à carga e descarga e estacionamentos, bem como sua regulamentação;

Art. 37. Fica proibida a construção de quebra-molas exceto os regulamentados no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 38. Fica permitida a construção de passagens de pedestre elevada indicadas no Plano Diretor ou Plano de Mobilidade em frente às escolas, hospitais e locais de grande fluxo de pedestres. Conforme a resolução n.° 738/2018 do CONTRAN.

Art. 39. A acessibilidade universal deverá ser adequada em todas as vias e seus elementos: faixas de rolamento, canteiro central, passeios e calçadas.

Art. 40. É de responsabilidade do órgão competente de Mobilidade Urbana do Poder Executivo Municipal, a elaboração dos projetos de sinalização viária, locação de carga e descarga e pontos de estacionamento regulamentados no que concerne:

I – Implantação de sinalização vertical e horizontal em toda a área urbana;

II – A sinalização viária horizontal deve ser utilizada como função de organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais de regulamentação, advertência ou indicação, com a representação de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias;

III – A sinalização viária vertical deve ser utilizada de acordo com suas funções de regulamentação, advertência ou indicação de lugares, sendo apropriada a cada situação como estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito;

IV – O estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos de carga e descarga e estacionamento de veículos deverão ser identificados em áreas de demanda e previamente de acordo com as regulamentações técnicas de:

V – Estar localizada junto ao meio fio;

VI – Regulamentação da duração da parada;

VII – Regulamentação do período do dia em que as paradas são permitidas;

VIII – Limitação do tamanho e capacidade dos veículos de carga;

IX – Determinação sobre de que lado da rua a parada deve ser efetuada;

X – Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos;

XI – Os locais de estacionamento de táxis serão devidamente identificados em área de demanda através de sinalização horizontal e vertical, devendo utilizar o local somente os veículos destinados ao transporte em táxis e licenciados para a atividade.

Parágrafo único. Em caso de novos empreendimentos, o interessado ficará responsável pela execução dos projetos de sinalização viária elaborado pelo órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 41. Nas vias públicas próximas aos equipamentos comunitários de uso coletivo deverão ser previstas vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência, conforme a NBR 9050/2015 — Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos:

I – Ter sinalização horizontal e vertical;

II – Contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura, quando afastada da faixa de travessia de pedestres. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas, no caso do estacionamento paralelo, ou perpendicular ao meio fio, não sendo recomendável estacionamentos oblíquos;

III – Estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos.

Art. 42. Todas as sinalizações para pedestre deverão ser dotadas de comunicação visual em braile e sonora.

Art. 43. A sinalização das vias públicas e vagas para estacionamento são de responsabilidade do município, como estabelece o Código Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. em parcelamentos caracterizados como condomínios horizontais, a sinalização viária será de responsabilidade do condomínio, conforme Código Nacional de Trânsito.

Art. 44. O tráfego de charretes, carroças, tratores, colheitadeiras, dentre outros similares devem seguir normas específicas como:

I – Não trafegar nas rodovias, à noite;

II – Ser conduzidos pela direita da pista, bem junto ao acostamento e onde não houver acostamento, devem seguir as normas do Código de Trânsito Brasileiro;

III – Devem possuir sinalização refletiva na parte traseira;

IV – A circulação de equipamentos e maquinários pesados nas rodovias somente é permitida sobre a carroceria de caminhões e quando for o caso de se realizar

a travessia de uma propriedade rural para outra, a manobra deve ser informada com antecedência ao Posto de Policiamento Rodoviário mais próximo, para o acompanhamento de segurança.

Art. 45. Serão determinadas no Plano de Tráfego as Vias de mão única a fim de criar o Sistema Binário no distrito sede de Marechal Cândido- Rondon.

CAPÍTULO VII
DOS PASSEIOS E DA ARBORIZAÇÃO

Art. 46. As calçadas deverão obrigatoriamente atender aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outras determinações do órgão municipal competente, observadas as peculiaridades específicas:

I – Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rampas de acesso ao imóvel rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;

II – Deverá haver na calçada condições de permeabilidade;

III – Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil;

IV – O rebaixamento de meio fio deverá atender aos requisitos presentes no Código de Obras Municipal, tendo em vista que o mesmo não pode entrar em conflito com a NBR 9050/2015 ou norma posterior que lhe altere;

V – Serão permitidos, mediante aprovação da Secretaria de Coordenação e Planejamento, a instalação de mobiliários urbanos nas calçadas como: lixeiras, pontos de ônibus e bancos localizados na faixa de serviço, a fim de não atrapalhar o fluxo de pedestres, deixando uma área de passagem livre de pelo menos 1,20m (um metro e vinte centímetros).

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

Art. 47. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para cadeirantes conforme as normas especificadas pela ABNT, NBR 9050/2015.

Art. 48. A arborização das vias deverá seguir os parâmetros estabelecidos nesta Lei, no Código de Obras e pelo setor municipal competente.

§ 1° A arborização no passeio público deverá ser de espécies sem raízes axiais, variando de pequeno porte a médio porte. Sendo que, sob rede de energia elétrica deverá ser de pequeno porte.

§ 2° A arborização dos canteiros centrais deverá ser de espécies sem raízes axiais, variando de médio porte a grande porte.

§ 3° É priorizado a variação de no mínimo duas espécies arbóreas dentro de um mesmo loteamento, de preferência intercaladas em uma mesma quadra ou nos lados da via.

§ 4° A partir da aprovação do Plano de Arborização e Manejo, o projeto de paisagismo deverá estar em acordo com o mesmo.

Art. 49. O plantio de árvores no passeio público deverá atender a pelo menos 1 (uma) árvore por lote, sendo recomendada a distância média entre si de 10,00m (dez metros), locada na faixa de serviço da calçada com espécies adequadas, conforme orientações da concessionária de energia elétrica e do Plano de Arborização Urbana.

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

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

§ 3° As calçadas desarborizadas receberão novas mudas, de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

§ 4° As árvores de porte médio deverão estar localizadas preferencialmente nos passeios onde não houver a rede elétrica aérea.

§ 5° A vegetação utilizada em canteiros centrais, rotatórias e áreas próximas a cruzamentos não podem prejudicar a visibilidade dos motoristas e pedestres, ficando vedada a plantação de arbustos e vegetação similar que ultrapasse 60,00cm (sessenta centímetros) de altura em sua maturidade.

CAPÍTULO VIII
DAS DIRETRIZES VIÁRIAS PARA NOVOS PARCELAMENTOS

Art. 50. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive arteriais, coletoras e locais é de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§ 1° O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento, nas quais constará a orientação para o traçado das vias, de acordo com esta Lei.

§ 2° A implantação do arruamento e demais obras de infraestrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na lei de parcelamento.

§ 3° O Sistema Viário projetado para o Loteamento deverá articular-se com as vias adjacentes oficiais existentes, respeitando as faixas de domínio previstas, indicadas pelo órgão municipal competente na expedição de Fixação de Diretrizes.

§ 4° As áreas localizadas sob linha de transmissão de energia elétrica deverão ser providas de Arruamento.

§ 5° Os parcelamentos lindeiros às rodovias devem contemplar áreas para execução de vias marginais além das faixas de domínio, em conformidade com a Lei do

Sistema Viário;

Art. 51. Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer às diretrizes do sistema viário e incluirão, obrigatoriamente, a liberação, para o poder público municipal, das faixas de domínio necessárias à sua implantação ou ampliação, de acordo com valores estabelecidos no Art. 21 desta Lei.

§ 1° Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser obedecidos os atingimentos estabelecidos pelos respectivos projetos geométricos das vias.

§ 2° Em casos de prolongamento, quando os projetos geométricos das vias não estiverem estabelecidos, será adotado o critério seguinte:

I – Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados ou não comprometidos por loteamentos já aprovados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente ou projetada;

II – Quando um lado do eixo da via estiver comprometido por edificações de caráter definitivo, deverá ser liberada a faixa de domínio integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente.

§ 3° Nos casos que exigirem soluções especiais para a obtenção de geometria tecnicamente mais adequada para as vias, como os trechos em curva ou parcelamento de terrenos em vazios inferiores a 50,00m (cinquenta metros) de testada, o órgão municipal competente emitirá instruções específicas, com o objetivo de proporcionar uma melhor geometria final para as vias.

Art. 52. Para as diretrizes viárias que coincidirem com as vias existentes, o Município de Marechal Cândido Rondon implantará a Faixa de Domínio final, quando do licenciamento do parcelamento dos terrenos lindeiros.

CAPÍTULO IX
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 53. A implantação de qualquer via em novos parcelamentos deverá atender às disposições desta Lei, garantindo a continuidade do sistema viário, de aprovação do projeto e licença prévia do órgão competente do município.

Parágrafo único. O Município deverá fazer constar o plano de arruamento básico nas informações repassadas ao Interessado em projetos de parcelamento do solo, sendo que as diretrizes por ele definidas deverão ser estritamente obedecidas.

Art. 54. Nas áreas onde houver parcelamentos já aprovados, cabe ao Poder Público garantir a continuidade viária.

Art. 55. As modificações que vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal.

Art. 56. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação decorrente desta Lei serão apreciados pelo órgão competente de planejamento do Poder Executivo Municipal e pelo Conselho Municipal do Plano Diretor.

Art. 57. Os casos omissos ou as dúvidas suscitadas serão resolvidos pelo Poder Executivo, ouvido o Conselho do Plano Diretor Municipal.

Parágrafo único. O órgão competente do Poder Executivo Municipal 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.

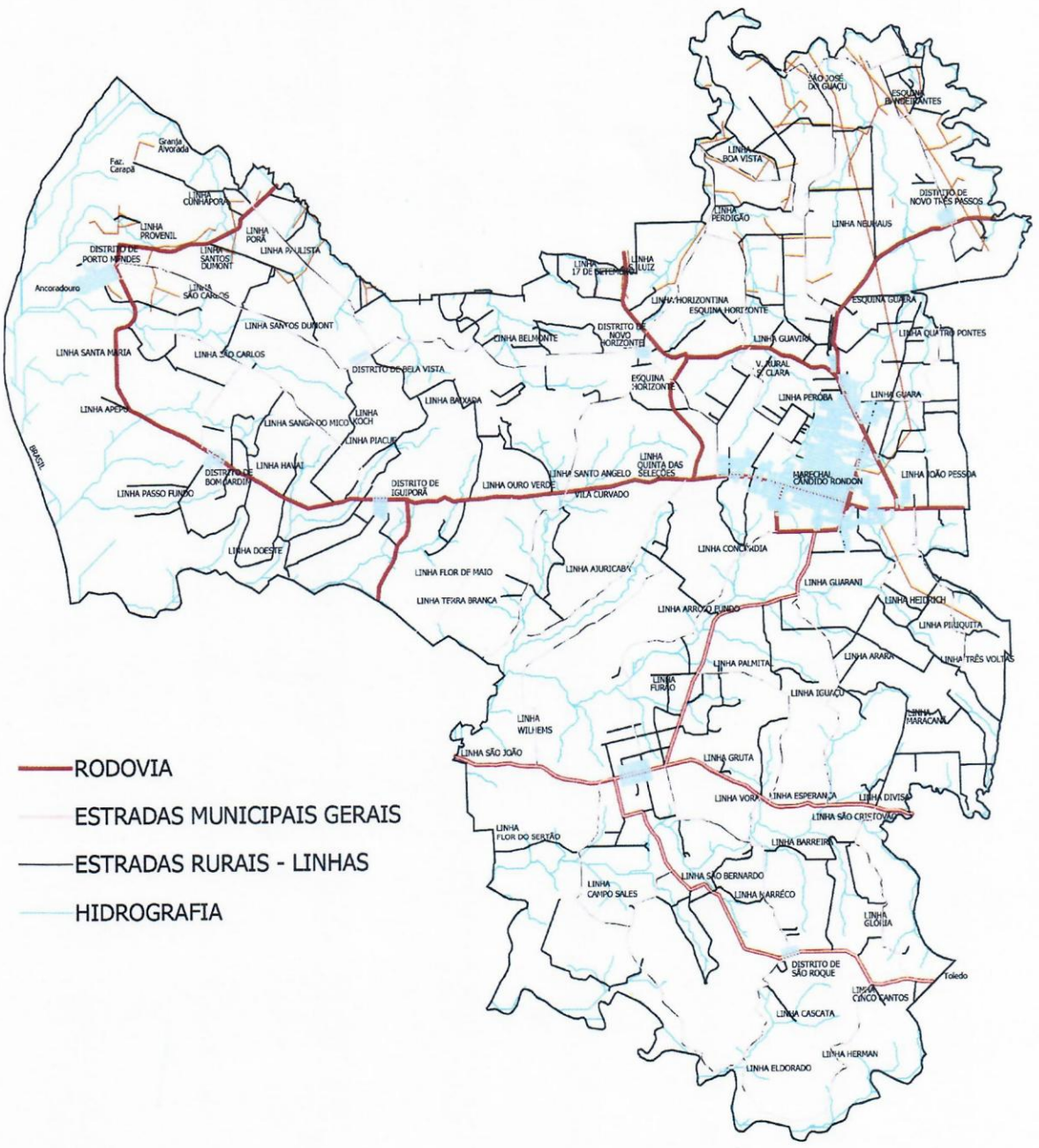
Art. 58. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito do Município de Marechal Cândido Rondon, Estado do Paraná, em 16 de abril de 2020.

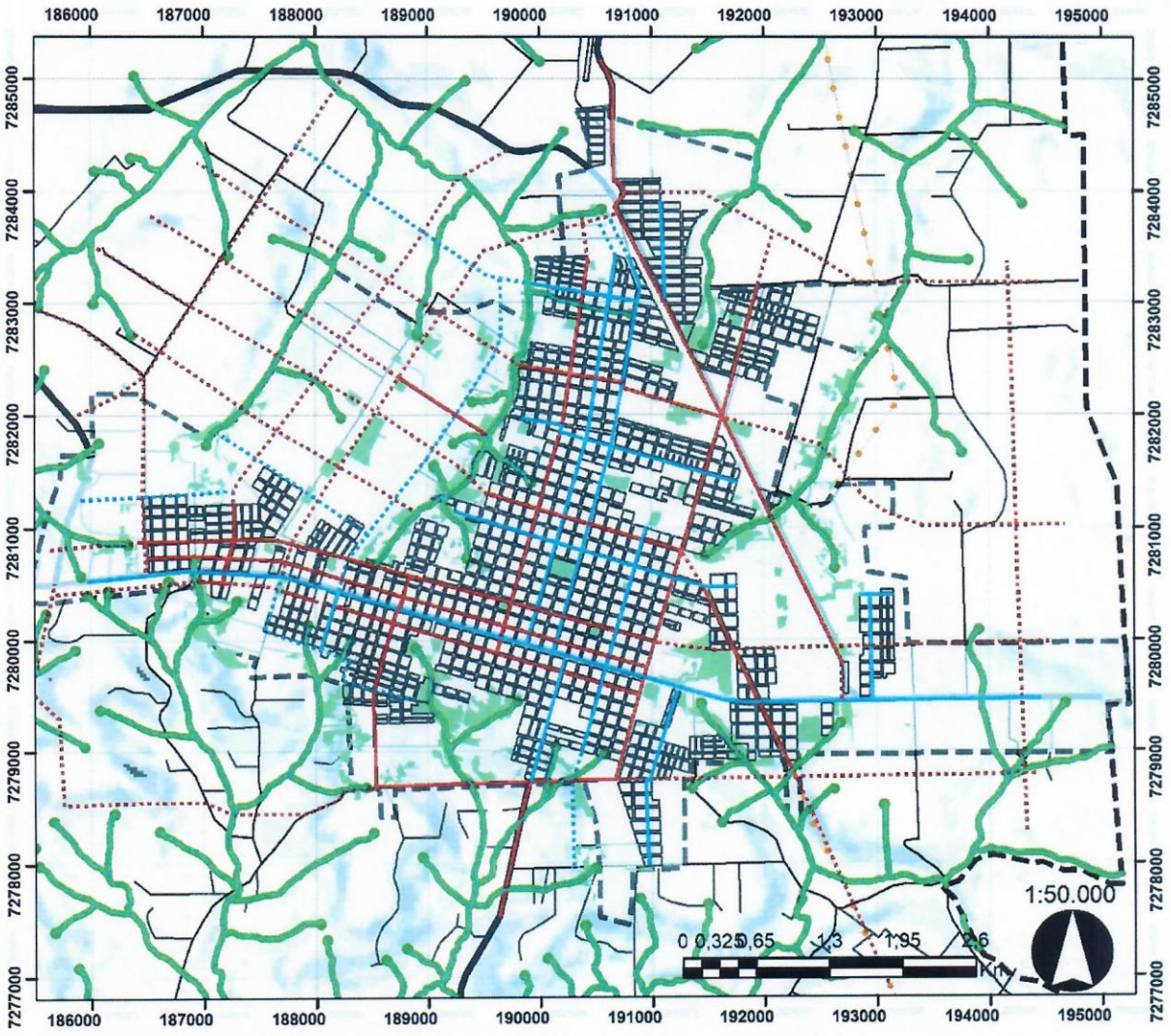
MARCIO ANDREI RAUBER
Prefeito

ANEXO I — MAPA DE MACROESTRUTURAÇÃO VIÁRIA MUNICIPAL

Mapa desenvolvido pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano



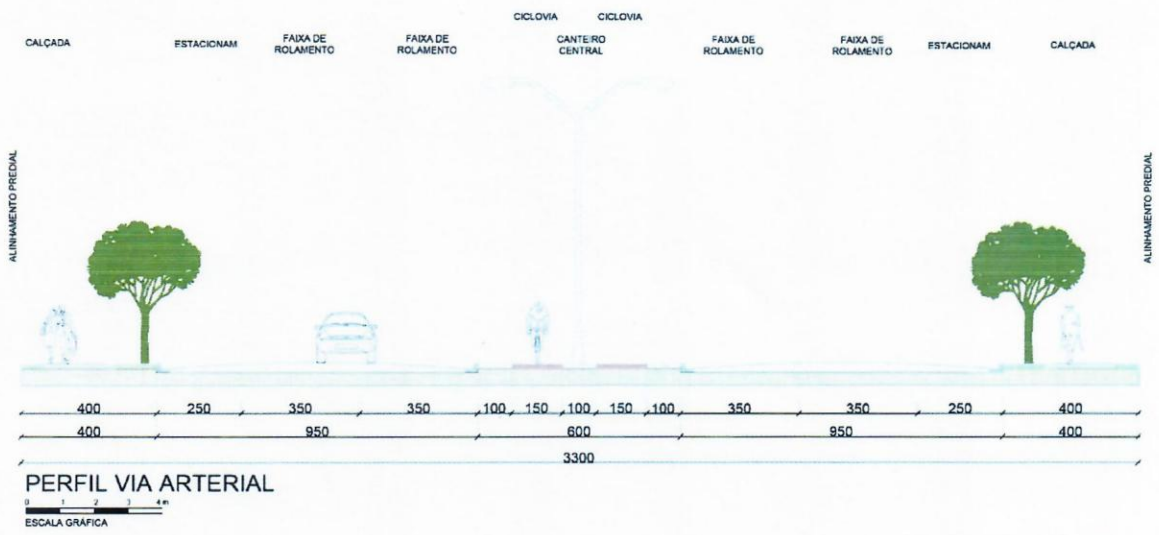
ANEXO II — MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DA SEDE



HIERARQUIA VIÁRIA DE MARECHAL CÂNDIDO RONDON

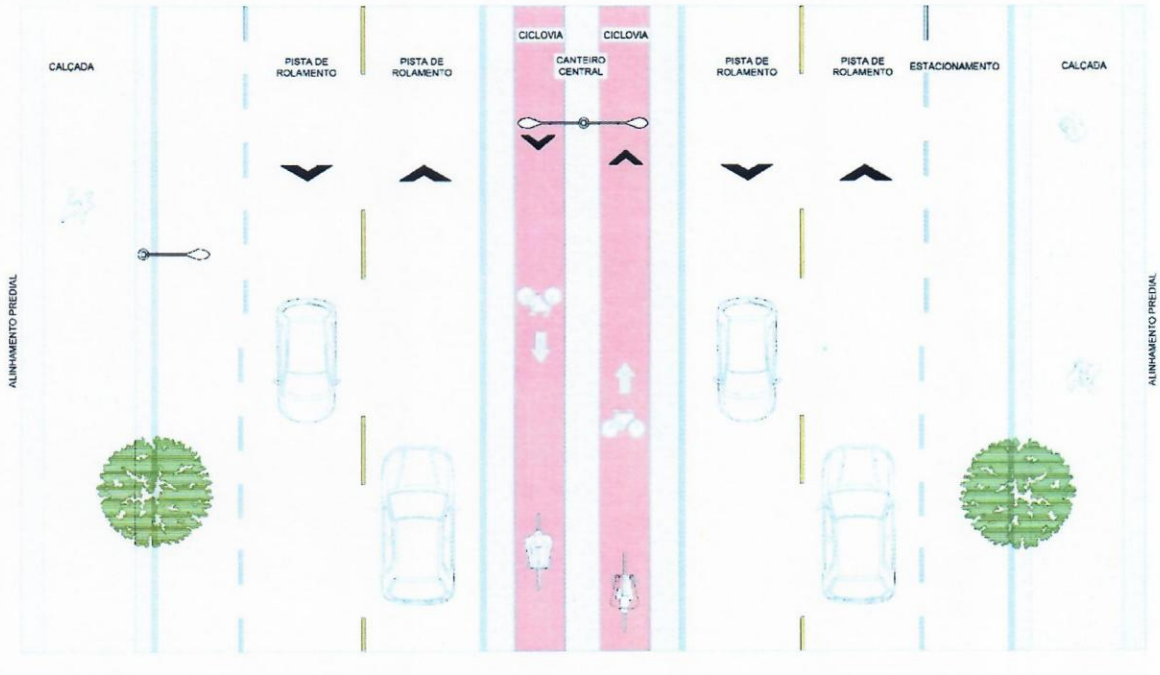
- Arterial
- Projeção Arterial
- Coletora
- Projeção coletora
- Hidrografia
- Área de Preservação Permanente
- Área Verde
- Perímetro Urbano

ANEXO III — SEÇÕES TRANSVERSAIS DAS VIAS



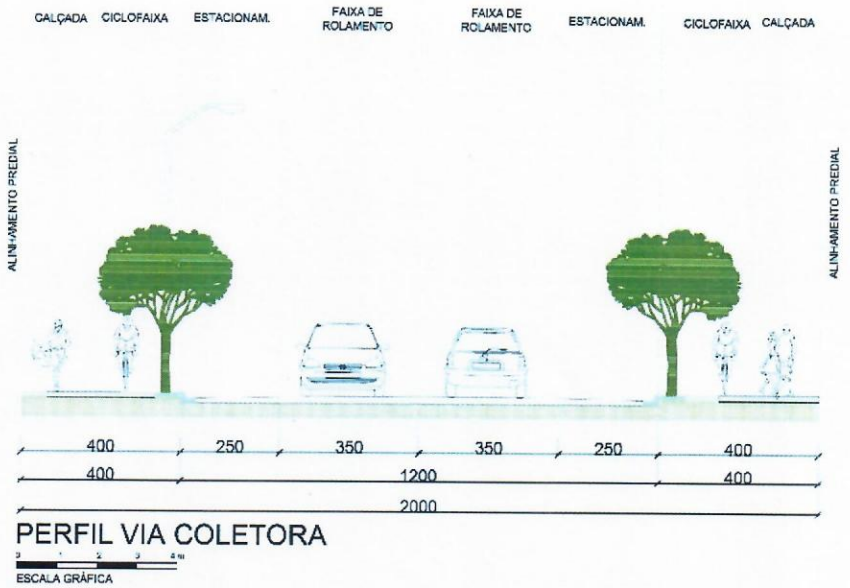
PERFIL VIA ARTERIAL

ESCALA GRÁFICA



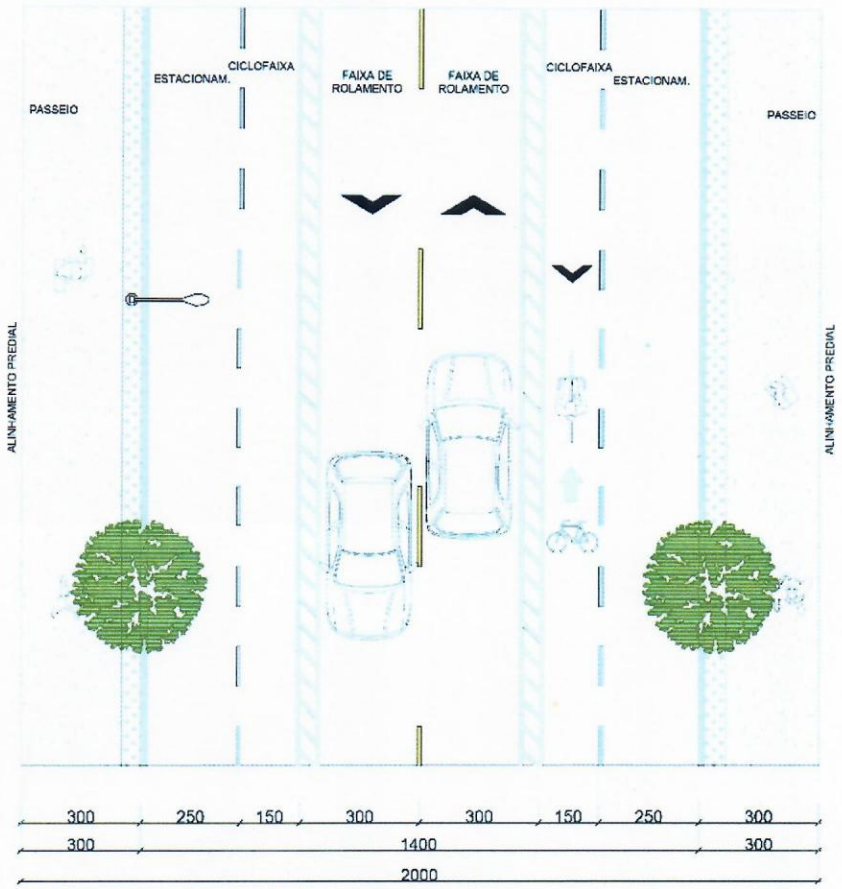
PERFIL VIA ARTERIAL

ESCALA GRÁFICA



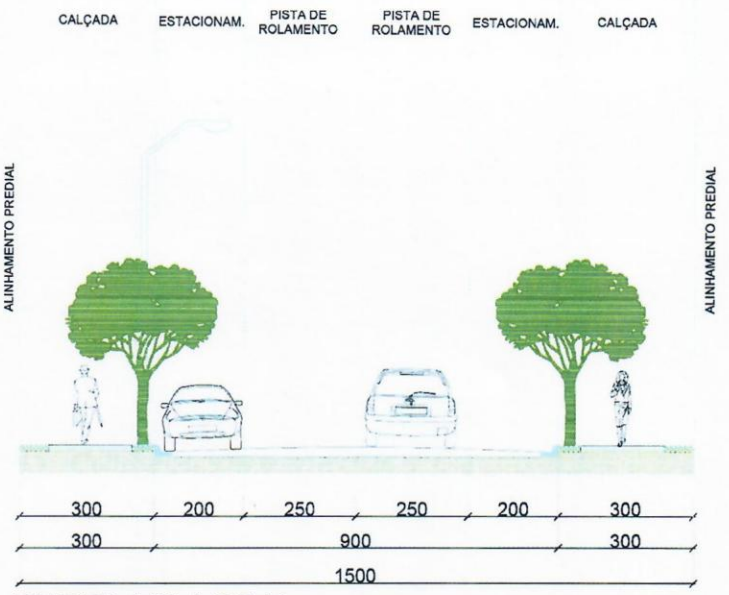
PERFIL VIA COLETORA

ESCALA GRÁFICA



PERFIL VIA COLETORA

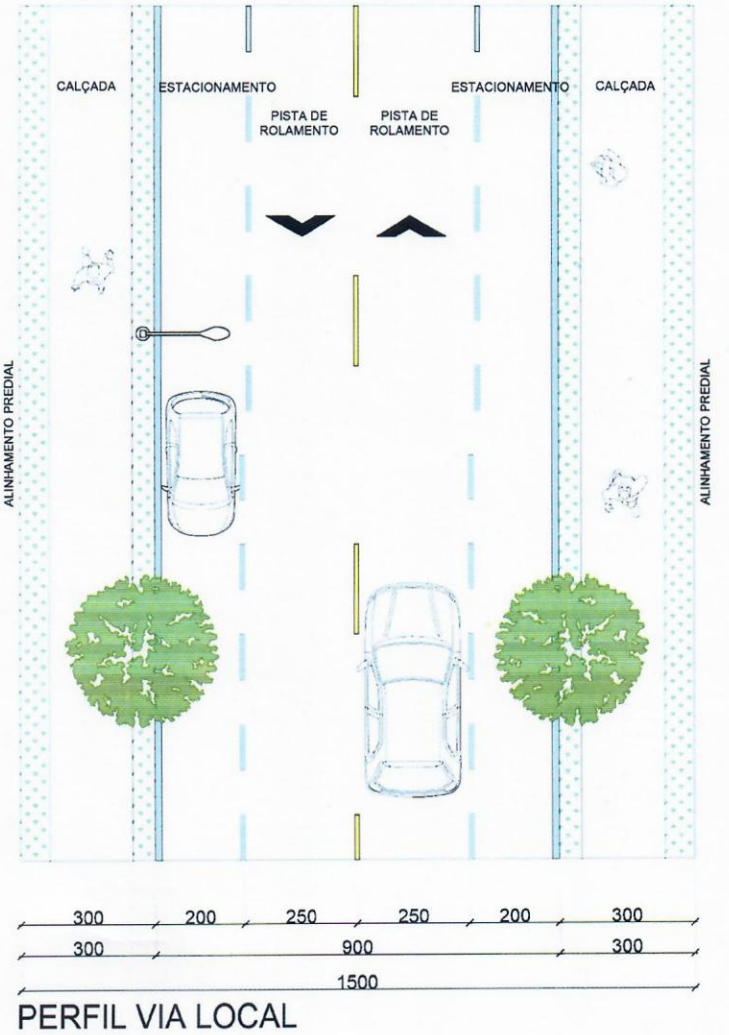
ESCALA GRÁFICA



PERFIL VIA LOCAL

0 1 2 3 4 m

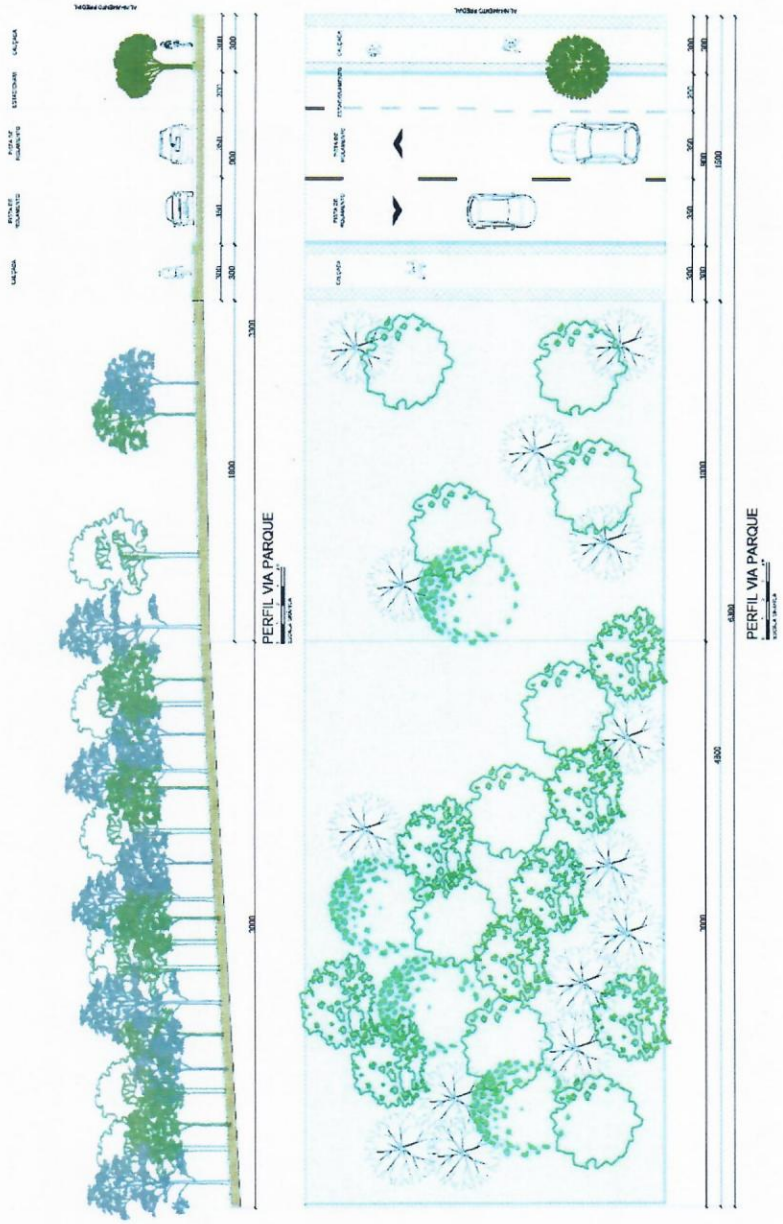
ESCALA GRÁFICA



PERFIL VIA LOCAL

0 1 2 3 4 m

ESCALA GRÁFICA


PERFIL VIA PARQUE
PERFIL VIA PARQUE

ANEXO IV — LISTA DE VIAS E LOGRADOUROS POR HIERARQUIA

1. Via Arterial:

a. Avenida Marginal da BR 163
b. Avenida Irio Jacob Welp
c. Rua Mem de Sá
d. Rua Aracajú
e. Rua Nove de Agosto
f. Rua Rio Grande do Norte
g. Rua São Paulo
h. Rua Santa Catarina
i. Rua Arcelino José dos Santos
j. Rua do Lago
k. Rua Helmut Priesnitz (Anel Viário)
l. Avenida Expedicionário Otto Grings
m. Rua Minas Gerais
n. Rua. Onofre Machado de Souza

2. Via Coletora:

a. Rua Sete de Setembro
b. Rua São Luiz
c. Rua Florianópolis
d. Rua Porto Alegre
e. Rua Pernambuco
f. Rua Marechal Deodoro
g. Rua Independência
h. Rua Concórdia
i. Rua São Jorge
j. Rua Beija Flor
k. Rua das Andorinhas
l. Travessa Estrela
m. Avenida Rio Grande do Sul
n. Rua Tulipas

3. Vias Locais:

a. Demais vias.

4. Ciclovia:

a. Rua dos Antúrios
b. Avenida Maripá
c. Rua Nove de Agosto
d. Avenida Irio Jacob Welp
e. Avenida Rio Grande do Sul
f. Rua Santa Catarina
g. Rua Sete de Setembro
h. Rua Tiradentes
i. Rua Continental
j. Rua Elário Arthur Wendpap