LEI COMPLEMENTAR N° 005/2011

SÚMULA: DISPÕE SOBRE A MOBILIDADE MUNICIPAL E URBANA E HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO PARA O MUNICÍPIO DE **SANTA LÚCIA**, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Santa Lúcia, Estado do Paraná, APROVOU, e eu, Prefeito Municipal, no uso das atribuições legais que me são conferidas, SANCIONO a seguinte Lei Complementar:

Art. 1°. A Lei do Sistema Viário dispõe sobre a mobilidade municipal e urbana e hierarquização do sistema viário para o município de Santa Lúcia:

Art. 2°. São partes integrantes desta Lei:
I - Anexo I - Tabelas de características geométricas das vias municipais;
II - Anexo II – Tabelas de características geométricas das vias urbanas;
III - Anexo III - Perfis das vias municipais;
IV - Anexo IV - Perfis das vias urbanas;
V - Anexo V - Dimensões mínimas para retornos;
VI - Anexo VI - Mapa de hierarquização do sistema viário municipal;
VII - Anexo VII - Mapa de hierarquização do sistema viário urbano.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 3°. 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. 4°. A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 5°. 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. 6°. Constituem objetivos da presente Lei:
I - induzir o desenvolvimento equilibrado das áreas urbanas do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento da desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
II - adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação tanto da sede como no Distrtrito de Linha Santa Catarina;
III - hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;
IV - prever a elaboração de estudos para consolidação do Anel Central, pavimentando e conservando o revestimento asfáltico das Ruas Londina, Ovídio Pio, Rua Curitiba, Rua das Palmeiras, Alcebíades Mantovani e Rua das Dálias.

V – Conservar o pavimento do principal eixo estrutural a Avenida Orlando Luiz Zamprônio e as duas avenidas paralelas que formam o sistema trinário: Avenida Américo Mantovani e Avenida do Rosário.
VI –Executar e Pavimentar as vias marginais a PR-182/BR-163 no trecho referente à sede urbana;
VII- Melhorar o trevo que dá acesso a sede e a área industrial com intervenções e sinalização.
VIII – Criar Ciclovia ao longo da Avenida Orlando Luiz Zamprônio;
IX – Conservar e Ampliar a pavimentação asfáltica na estrada que liga a PR-182/BR163 ao Distrito de Linha Santa Catarina;
X – Pavimentar as vias periféricas da Malha Urbana da sede e do Distrito.

Art. 7°. O Sistema de Transporte Público Municipal e Intermunicipal deverá ser objeto de estudo e de um plano específico, 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. 8°. Para os fins desta Lei, entende-se por:
I - malha urbana: o conjunto de vias do município;
II - via municipal: o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
III - via urbana: o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
IV - acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
a) logradouro público e propriedade pública ou privada;
b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
V - logradouro público: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
VI - acostamento: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:
a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
b) proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para estacionar fora da trajetória dos demais veículos;
c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.
VII - alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o espaço público;
VIII - pista de rolamento: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
IX - calçada ou passeio: 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, vegetação, sinalização e outros fins;
X - estacionamento: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
XI - faixa de manutenção de vias: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados;
XII - meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
XIII - nivelamento: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
XIV - seção normal da via: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;
XV - sistema viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas; e

XVI - via de circulação: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais.

Art. 9°. A Prefeitura Municipal será responsável pelo disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:
I. ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
II. à estruturação através de um plano de vias de contorno permitindo rotas alternativas para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
III. à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede urbana e do incentivo ao turismo rural e ecológico;
IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
V. ao estudo sobre a necessidade da instalação de placas de sinalização e quantidades necessárias de redutores de velocidade ao longo da Avenida Orlando Luiz Zamprônio e Rua Guilherme Laiter com os principais entroncamentos viários, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficando a cargo do Município, por meio da Secretaria de Obras;
VI. ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;
VII. à colocação de placas e mobiliário urbano; ao longo das principais ruas e avenidas;
VIII. ao procedimento de rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos.

Art. 10. 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;
§ 1° Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras será mediante autorização da Prefeitura Municipal de Santa Lúcia, e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 19 horas e sábados, domingos e feriados a partir das 14 horas.
§ 2° 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. 11. 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 Santa Lúcia.
Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal de Santa Lúcia fiscalizará a execução das vias de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 12. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 13. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Santa Lúcia compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo I (características geométricas), Anexo III (perfil das vias) e Anexo VI (mapa de hierarquização do sistema viário municipal):
I - **Rodovias Estaduais e Federais:** compreende a PR-182/BR-163, ligação de Santa Tereza do Oeste passando pelo acesso ao distrito Linha Santa Catarina até alcançar a sede de Santa Lúcia no lado Norte da malha urbana, e no lado Sul a ligação da sede urbana de Santa Lúcia com o município de Capitão Leônidas Marques;
II - **Vias Municipais Principais:** compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais, e onde trafega o transporte escolar, com a finalidade de promover a circulação no interior do município;
III- **Vias Municipais Secundárias:** compreende as demais vias rurais do município, caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

CAPÍTULO III
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS

Art. 14. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana da Sede de Santa Lúcia e do Distrito Linha Santa Catarina, compreende as seguintes categorias de vias:

I – Via Arterial: caracterizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, desviando o fluxo da malha urbana existente e promovendo um contorno viário do tráfego pesado de veículos. Existe uma via que margeiam a malha urbana e a área industrial do município no caso a PR-182/BR-163 que visa controlar o processo de expansão urbana como elemento limitante da urbanização.
II- Via Estrutural: caracterizada pela concentração do tráfego local e pela predominância de atividades comerciais e serviços de pequeno e médio porte, estabelecendo fluxo Intenso de veículos e pedestre. Tem a finalidade de estruturar a mobilidade na sede urbana, priorizando o fluxo de pedestres além de representar o eixo de maior importância local. As vias apresentam características particulares que se diferenciam das demais, como canteiro central e mão dupla. Compreende a Avenida Orlando Luiz Zamprônio;
III – Vias Conectoras: Vias que tem a função de ligar pontos importantes de interesse viário, geralmente opostos compreendendo a via de acesso principal a sede urbana denominada Rua Guilherme Laiter.
IV - Vias Coletoras: São aquelas vias que delimitam a área central denominada de anel central prioritário, onde estão localizados os principais equipamentos institucionais e comunitário, tendo como função principal criar alternativas de conexão viária, que faz a ligação entre os bairros, em diagonal e perpendicular a via estrutural.São as seguintes: Ruas Londrina, Ovídio Pio, Rua Curitiba, Rua das Palmeiras, Alcebíades Mantovani e Rua das Dálias, Rua Padre Estanislau Polon e Rua Azulindo Seibert e Rua das Perobas. No caso do Distrito Linha Santa Catarina a estrada municipal possui esta característica viária. Algumas vias possuem caixa limitada em termos de largura contudo exercem a função de coleta e distribuição de tráfego.
V - Vias Locais: configuradas pelas vias geralmente de mão dupla e baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local, com objetivo claro de acesso ao lote. Compreende as demais vias urbanas.
VI -Ciclovia - é a via especial destinada à circulação de bicicletas.

CAPÍTULO IV
DAS VIAS

Art. 15. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura deverão conectar o sistema viário proposto com as vias dos loteamentos adjacentes e prever acessibilidade universal nas vias urbanas.
§ 1° Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos Anexos I, II, III e IV.
§ 2° Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.
§ 3° Nas vias existentes, principalmente nas vias Principal e Comerciais, deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas com necessidades especiais, de acordo com a NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
§ 4° Os cruzamentos entre Via Conectora e Via Arterial, entre Via Estrutural e Via Conectora, entre Via Estrutural e Via Coletora e entre uma Via Coletora e a Via Conectora, deverão ser submetidos a estudo de trânsito, visando à segurança do munícipe.

Art. 16. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.
Parágrafo Único. A Via Estrutural (Avenida Orlando Luiz Zamprônio) não poderá ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos.

Art. 17. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER).

Art. 18. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 19. As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo II, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art. 20. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 21. As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

CAPÍTULO V
DAS CICLOVIAS

Art. 22. Considera-se a ciclovias como uma alternativa de meio de transporte e lazer e está inserida ao longo da Avenida Orlando Luiz Zamprônio com dimensionamento de 1,5m.

Art. 23. 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 VI
DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 24. Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexos I e II da presente Lei para o dimensionamento das vias.

Art. 25. Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual.

Art. 26. A Prefeitura Municipal através da secretaria 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. 27. É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

CAPÍTULO VII
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 28. 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 para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 29. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como os Anexos I, II, III e IV.

Art. 30. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinqüenta metros).

Art. 31. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a 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 do fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 32. 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.

CAPÍTULO VIII
DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 33. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 500 a 10.000 Unidade Fiscal Municipal (UFM) vigentes à época da infração.
§ 1° A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.
§ 2°O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.
§ 3° 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 IX
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 34. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

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

Art. 35. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Santa Lúcia, 26 de Abril de 2011.

RENATO TONIDANDEL
Prefeito Municipal

ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS MUNICIPAIS

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de manutenção (m)	Inclinação mínima[1] (%)	Rampa Máxima [2] (%)
Via Municipal Principal	12,00	7,00	(E) 2,50[3] (D) 2,50[4]	0,5	20
Via Municipal Secundária	10,00	6,00	(E) 2,00[3] (D) 2,00[4]	0,5	20

[1] Da seção transversal tipo.

[2] Rampas aceitáveis em trechos de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinqüenta metros)

[3] (E) elemento a esquerda

[4] (D) elemento a direta

ANEXO II - TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS (DIMENSÕES MÍNIMAS)

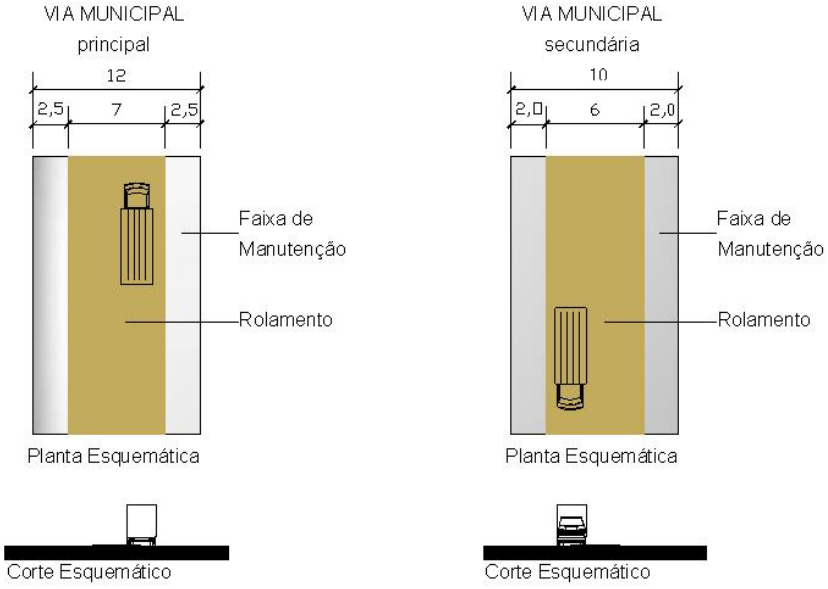
Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro Central	Inclinação mínima[1] (%)	Rampa Máxima [2] (%)
Via Arterial – PR-182/BR-163	20,00	(E)11,20 (D)11,20	(E) 2,40 (D) 2,40	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	20
Via Estrutural Av. Orlando Luiz Zamprônio [3]	30,00	(E) 7,00 (D) 7,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 3,00 (D) 3,00	6 m Ciclovia de 1,5m no canteiro central	0,5	20
Via Conectora Rua Guilherme Laiter[3]	24,00	(E) 6,00 (D) 6,00	-	(E) 3,50 (D) 3,50	Canteiro de 5,00m	0,5	20
Vias Coletoras tipo 1 Rua das Dálias, Rua Curitiba	20,00	(E) 6,00 (D) 6,00	-	(E) 2,25 (D) 2,25	3,5	0,5	20
Vias Coletoras tipo 2 Rua Londrina, Rua Ovídio Pio, Rua das Palmeiras, Rua Alcebíades Mantovani e Rua das Dálias, Rua Padre Estanislau Polon e Rua Azulindo Seibert e Rua das Perobas.[3]	12,00	(E) 3,50 (D) 3,50	-	(E) 2,50 (D) 2,50	-	0,5	20
Vias Locais As demais [3]	12,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	20

[1] Da seção transversal tipo.

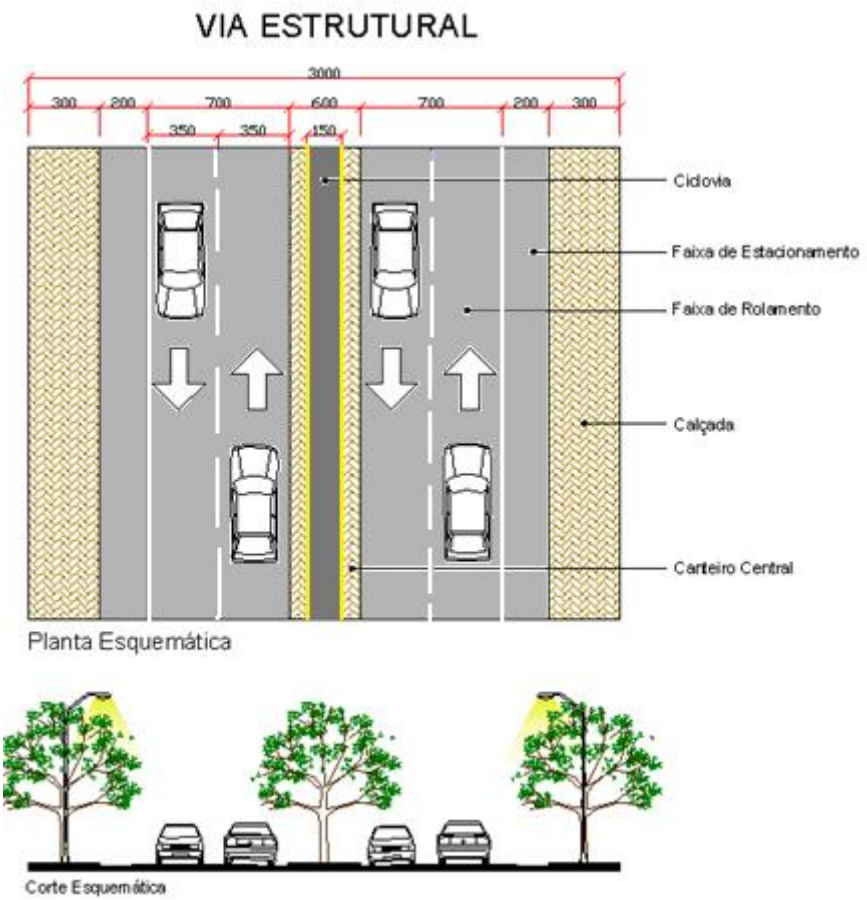
[2] Rampas aceitáveis em trechos de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinqüenta metros)

[3] Características Geométricas Mínimas.

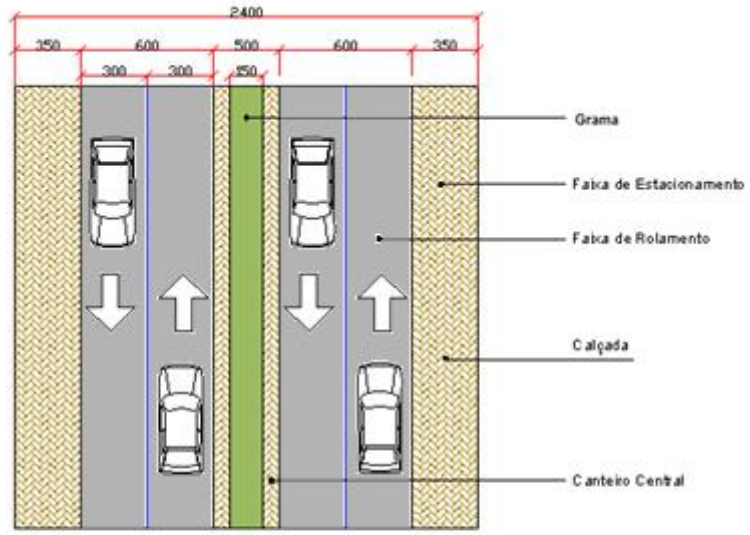
ANEXO III - PERFIS DAS VIAS MUNICIPAIS



ANEXO IV - PERFIS DAS VIAS URBANAS



VIA CONECTORA

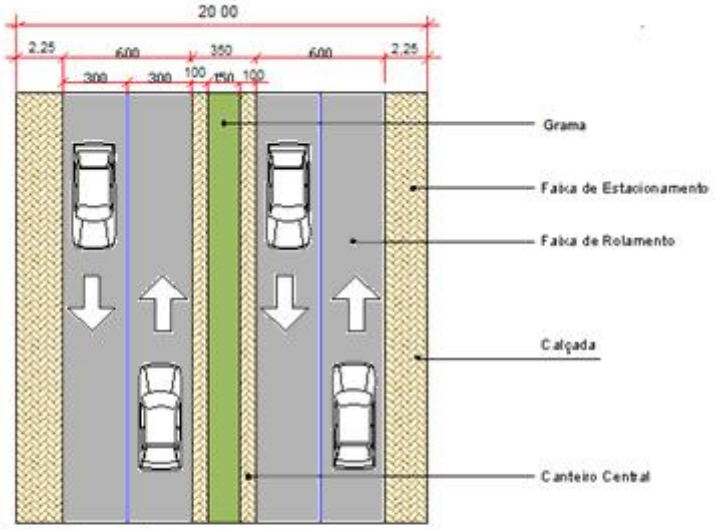


Planta Esquemática



Corte Esquemática

VIA COLETORA 1

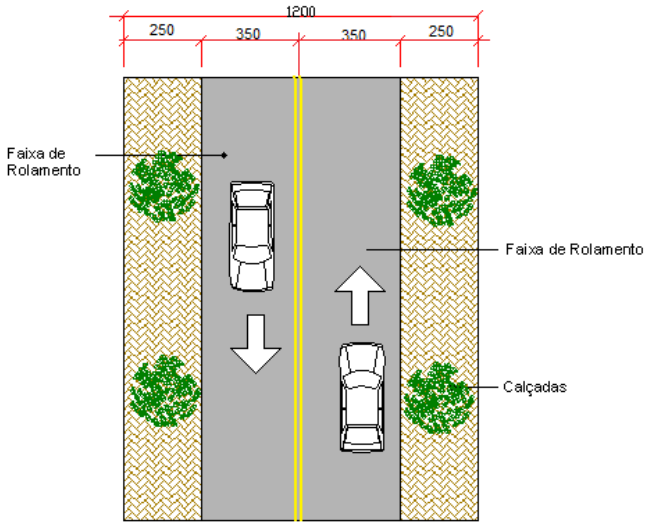


Planta Esquemática

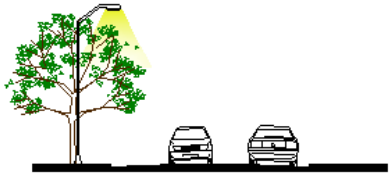


Corte Esquemática

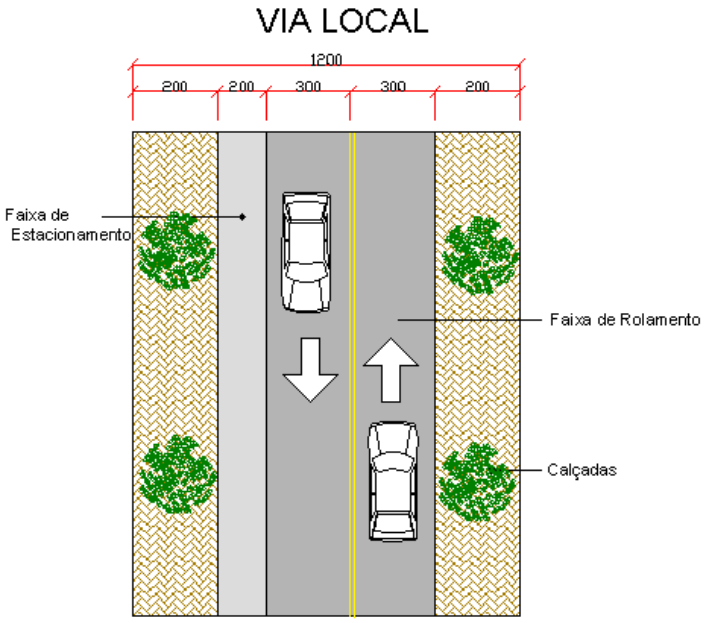
VIA COLETORA 2

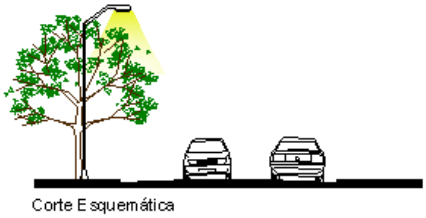


Planta Esquemática

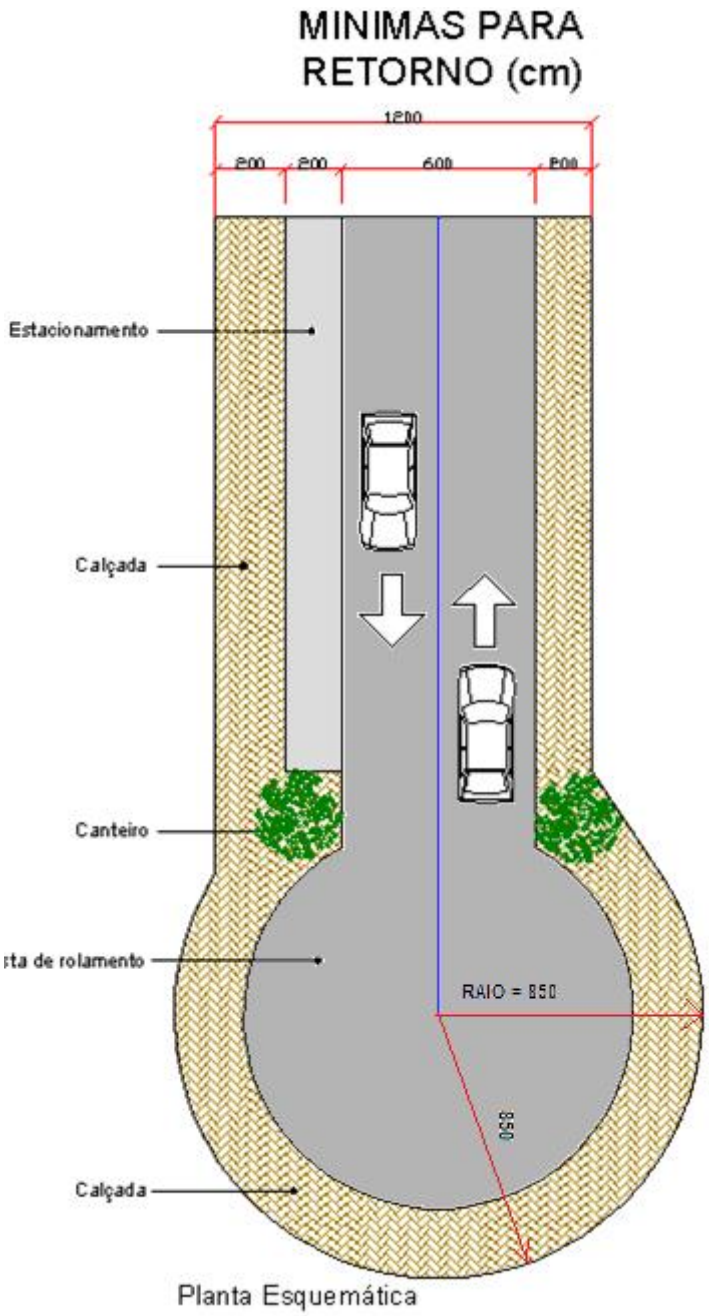


Corte Esquemática

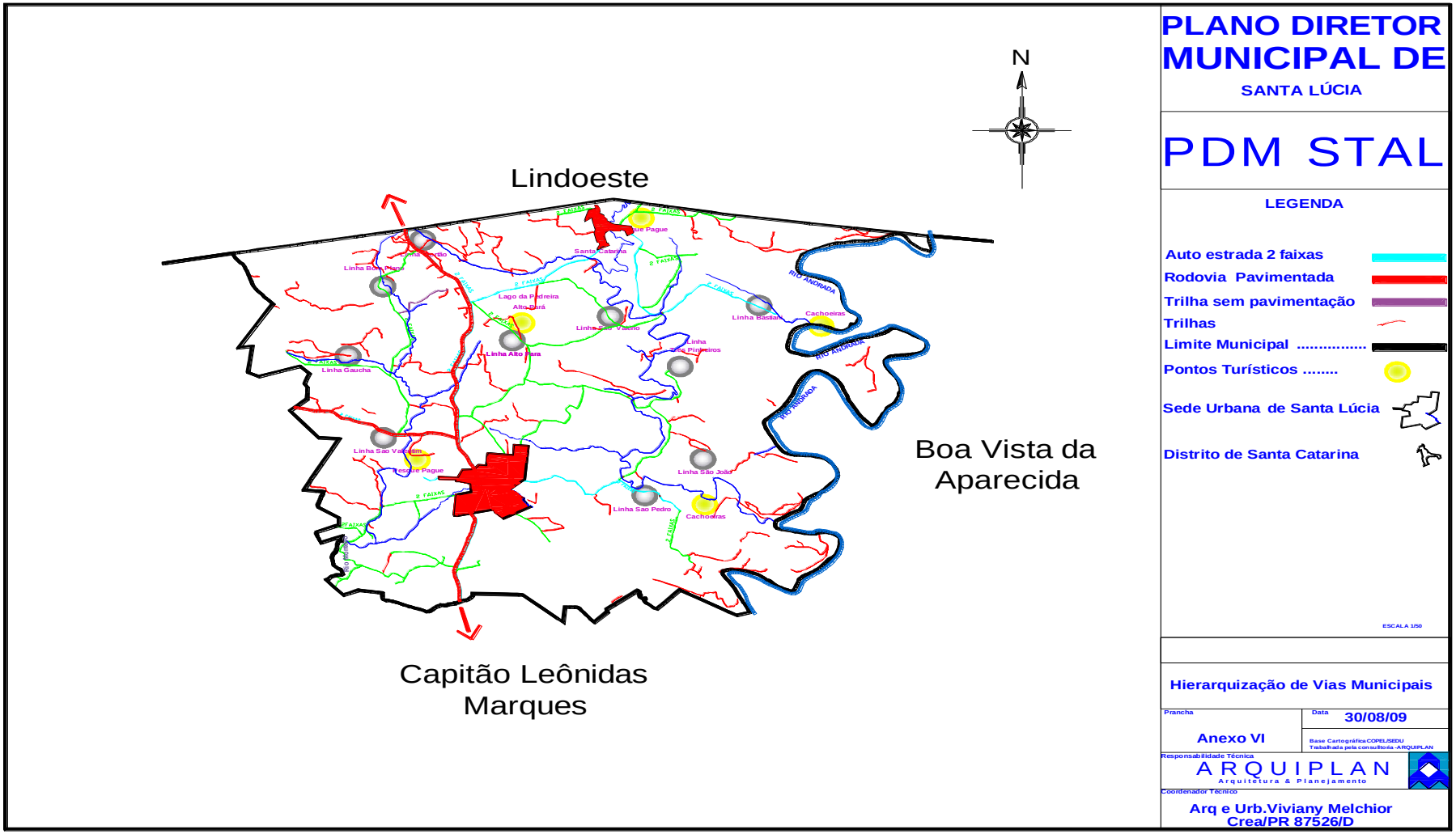

VIA LOCAL
1200
200
200
300
300
200
Faixa de Estacionamento
Faixa de Rolamento
Calçadas
Planta Esquemática


Corte Esquemática

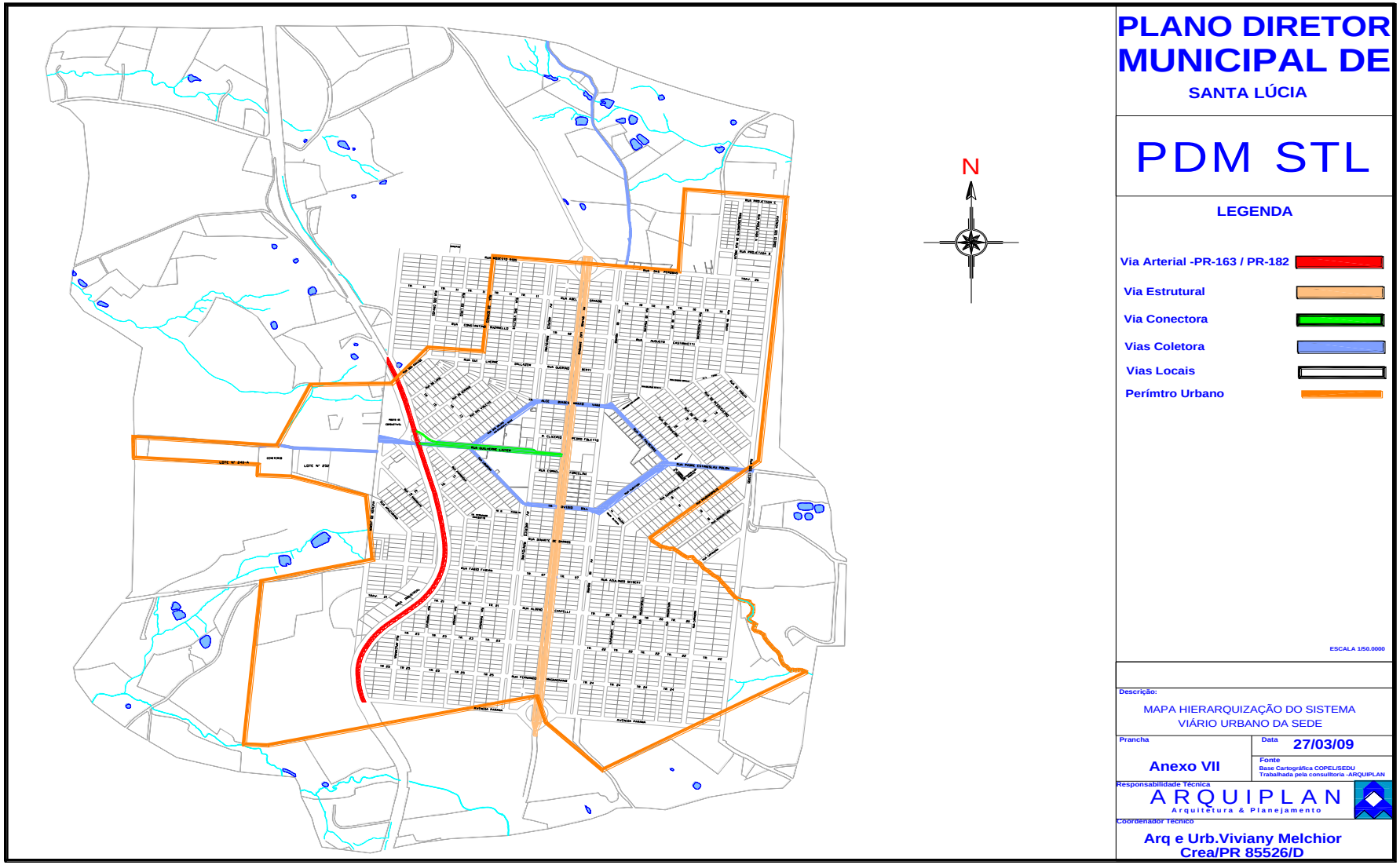
ANEXO V - DIMENSÃO MÍNIMA PARA RETORNO



ANEXO VI – MAPA HIERARQUIZAÇÃO DE VIAS MUNICIPAIS



ANEXO VII - MAPA HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DA SEDE



ANEXO VIII - MAPA HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DO DISTRITO

