

LEI Nº 516/2007

*Súmula: Dispõe sobre o sistema viário do
Município de Carambeí e dá outras providências*

A Câmara Municipal de Carambeí, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

Capítulo I **Disposições preliminares**

Art. 1º – A presente lei destina-se a disciplinar, dimensionar e hierarquizar as vias componentes do sistema viário, urbano e rural, do Município de Carambeí, conforme as diretrizes gerais emanadas da Lei do Plano Diretor Municipal, complementarmente às disposições da Lei de Parcelamento do Solo Urbano e da Lei do Uso do Solo Municipal e Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano.

Art. 2º – É obrigatória a adoção das disposições emanadas pela presente lei no caso de as novas vias a serem implantadas, bem como em todo empreendimento imobiliário a ser executado no município, por ente privado ou público.

Parágrafo único – No caso das vias já incorporadas ao patrimônio público, os dispositivos da presente lei serão implantados de maneira adaptada, cabendo ao Conselho de Desenvolvimento Municipal a emissão das regras gerais para adaptação e aos Conselhos de Desenvolvimento Urbano ou Rural, conforme a localização da via, a verificação da aplicação das regras a cada caso concreto.

Art. 3º – O Poder Executivo supervisionará e fiscalizará a implantação e manutenção do sistema viário, embasando-se nos dispositivos da presente lei, no Código de Trânsito Brasileiro e nas normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Estado do Paraná.

Capítulo II **Definições**

Art. 4º – São adotadas, para efeitos da presente lei, as seguintes definições e considerações:

- a) caixa de via – distância entre os alinhamentos dos imóveis urbanos a ambos os lados da via pública; corresponde, na zona rural, à faixa de domínio;
- b) faixa de domínio – distância entre os alinhamentos das propriedades rurais lindeiras à via; corresponde, na zona urbana, à caixa de via;
- c) faixa de rolamento – parte da via destinada ao rolamento de veículos em cada sentido de tráfego; a soma das larguras das faixas de rolamento configura a caixa de rolamento;
- d) caixa de rolamento – largura livre da via, destinada ao rolamento de veículos, medida entre guias, meios fios ou sarjetas;
- e) faixa de estacionamento – parte da caixa de rolamento destinada à parada e estacionamento mais ou menos prolongado de veículos;

- f) baía de estacionamento – faixa de estacionamento fracionada, parcialmente ocupada para uso de parada e estacionamento mais ou menos prolongado de veículos, sendo o restante da faixa ocupada por ajardinamento e/ou mobiliário urbano;
- g) acostamento – faixa lateral à caixa de rolamento das vias rurais, não necessariamente pavimentada, que funciona como escape lateral e eventual parada momentânea de veículos;
- h) passeio – espaço situado entre a caixa de rolamento e o alinhamento das propriedades servidas, destinado à implantação de calçadas, de entradas de veículos e de ajardinamento; ficam também localizados nos passeios os postes para energia e iluminação pública e o ajardinamento / arborização;
- i) calçada – parte do passeio destinado ao tráfego de pedestres;
- j) meio-fio (normal) – cordão de pedra ou concreto, simples ou armado destinado a separar os espaços veiculares do passeio, promovendo entre eles diferença de cotas;
- k) meio-fio rebaixado – idem ao meio-fio normal, porém com altura reduzida de forma a permitir o acesso de veículos ou de pessoas portadoras de necessidades especiais de locomoção ao passeio;
- l) rampa de acessibilidade – dispositivo implantado ao longo do trajeto das calçadas, para servir de transição à diferença de cota entre o pavimento da via e o pavimento da calçada, com requisitos definidos pela norma NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas;
- m) ciclovia – via especialmente projetada e construída para tráfego de bicicletas e triciclos; vedado explicitamente seu uso para motocicletas e outras formas de tráfego motorizado;
- n) ciclofaixa – espaço da caixa de rolamento destinado ao trânsito de bicicletas e triciclos, separado das pistas veiculares por pintura ou tachões afixados no pavimento; nas ciclofaixas é vedado o uso para motocicletas ou qualquer outras forma de tráfego motorizado;
- o) via pedestrial – via especialmente projetada e construída para tráfego de pessoas a pé, sendo explicitamente vedado o seu uso para bicicletas, motocicletas e outras formas de tráfego motorizado;
- p) arborização viária de pequeno porte – fileira de árvores implantadas ao longo de uma via, na qual 75% ou mais dos indivíduos plantados não chegam a atingir a altura de 5,00m;
- q) arborização viária de porte médio – fileira de árvores implantadas ao longo de uma via, na qual 75% ou mais dos indivíduos plantados atingem altura superior a 5,00m mas não chegam a atingir a altura de 8,00m.

Capítulo III

Classificação das vias

Art. 5º – Para os propósitos da presente Lei, as vias urbanas para o tráfego motorizado classificam-se em:

- a) vias expressas – constituintes do anel rodoviário, com função de desviar o tráfego de origem e destino industrial para fora do sistema urbano propriamente dito, sendo destinados ao tráfego pesado;
- b) vias arteriais – formam o arcabouço principal do sistema viário urbano, sendo destinadas ao tráfego intenso de passagem;
- c) vias coletoras – complementam a esquematização do sistema viário urbano, servindo como interligação entre as zonas residenciais e o sistema de vias arteriais; e
- d) vias locais – são as vias de acesso às residências, ao comércio e aos serviços, destinadas ao tráfego leve e pouco intenso, desaguando nas vias coletoras ou arteriais.

Art. 6º – As vias urbanas para tráfego não motorizado classificam-se em:

- a) ciclovias; e
- b) vias pedestrais.

Art. 7º – As vias rurais são classificadas em:

- a) vias rurais primárias – são as que interligam a sede municipal aos extremos leste e oeste do município, acessando as povoações mais importantes da zona rural, tendo tráfego de grande intensidade;
- b) vias rurais secundárias - são as que interligam a sede municipal aos demais povoados da zona rural, ou a centros de produção silviagropecuária de porte; e
- c) vias rurais terciárias – são as vias de penetração, entre as vias secundárias as propriedades rurais.

Parágrafo único – Ficam inclusos, na categoria de vias terciárias, os caminhos situados em propriedade particular, desde que estejam servindo ao escoamento da produção e/ou a comunicação de pessoas, sem interrupção por barreiras de qualquer espécie, sendo permitido ao Poder Público intervir nos mesmos, sob licença do respectivo proprietário, expressa na forma de servidão de passagem.

Art.8º – Para efeitos de classificação segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o anel rodoviário terá a categoria de “via expressa”, as vias urbanas arteriais serão consideradas como de categoria “arterial”; as vias urbanas coletoras, como de categoria “coletora”, e as demais vias, como de categoria “local”.

Art. 9º – Para efeitos de classificação segundo o Código de Trânsito Brasileiro, as vias rurais primárias serão consideradas com a categoria de “rodovias”, enquanto as demais classes são consideradas com a categoria de “estradas”.

Capítulo IV **Sistema viário urbano**

Art. 10 – O sistema viário urbano para tráfego motorizado da sede municipal comportará os dois braços do anel rodoviário de vias expressas e dois grandes eixos arteriais, complementados por cinco eixos coletores e pelas vias locais, conforme Mapas 1 e 2, referentes respectivamente à zona urbana e à zona imediatamente circunjacente, sendo considerados anexos e integrantes desta lei.

Art. 11 – O anel rodoviário de vias expressas será composto de dois ramos, sendo:

- a) anel rodoviário norte, partindo da PR-151 na altura do Jardim Brasília, correndo pela margem direita do Lajeado Carambeí até a altura da empresa Focam e interligando-se com a via perimetral de fundos das cooperativas, atingindo a avenida dos Pioneiros na altura do Jardim Central; ou, alternativamente, partindo da PR-151 logo ao sul da praça de pedágio, interligando-se com a via perimetral de fundos das cooperativas a partir de ponte sobre o Lajeado Carambeí na altura da empresa Focam, atingindo a avenida dos Pioneiros na altura do Jardim Central;
- b) anel rodoviário sul, partindo da avenida dos Pioneiros, na altura do Jardim Central, alcançando a rua Bela Vista, descendo pela mesma até cruzar o Arroio Boqueirãozinho e, através de prolongamento, atingindo a estrada do Areião, pela qual irá se interligar com a PR-151.

Art. 12 – O sistema de vias arteriais será composto por um par constituído de:

- a) arterial norte, composta pela avenida dos Pioneiros, desde o trevo de entroncamento da PR-151 até a altura do Jardim Residencial Los, onde deverá interligar-se com o prolongamento da arterial sul;
- b) arterial sul, constituída pela avenida das Flores, desde a sua confluência na PR-151 até a rua da Campina, da qual deverá partir prolongamento em direção ao Jardim Residencial Los, onde será interligada à arterial norte.

Art. 13 – O sistema de vias coletoras será constituído por:

- a) coletora 1, a ser construída na margem leste da ferrovia, entre Vila Boqueirão e Jardim Brasília, conectando-se à arterial norte no trevo atual e com a arterial sul no trevo futuro, prolongando-se ao sul pela rua rio Paraná e ao norte pela rua Porto Alegre;
- b) coletora 2, constituída pela rua das Violetas e rua dos Diamantes, contida no trecho entre os dois eixos arteriais;
- c) coletora 3, constituída pela rua das Azaléias e rua Tibagi, conectando-as aos dois eixos arteriais, com prolongamento ao sul até a rua Ipê e ao norte até a rua perimetral de fundos das cooperativas;
- d) coletora 4, constituída pela avenida dos Pinheiros, desde a rua Canafístula até a avenida dos Pioneiros, a qual será atingida por prolongamento a ser executado;
- e) coletora 5, constituída pela rua da Campina, desde a última quadra do Jardim Mangabeira até a avenida dos Pioneiros.

Parágrafo único – Após o prolongamento da via arterial sul, do qual trata a alínea b) do Art. 12, poderão ser decretadas novas vias coletoras.

Art. 14 – O sistema de vias urbanas para tráfego não motorizado será constituído de ciclovias e vias pedestrais.

§ 1o – As ciclovias serão implantadas entre a faixa de rolamento e as calçadas das vias arteriais e coletoras, seguindo as normas próprias emitidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), podendo ser previstas ciclovias ao largo de vias locais que bordejarem os parques lineares a serem implantados, conforme Lei do Plano Diretor Municipal, ou interiormente aos parques, com funções de lazer.

§ 2o – As vias pedestrais serão decretadas, ao longo do tempo, em ruas de categoria local, na região de comércio central, mediante decisão tomada em audiência pública convocada pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal e revestida das formalidades previstas na Lei da Gestão Democrática, instruída por parecer do Conselho de Desenvolvimento Urbano.

Capítulo V

Sistema viário rural

Art. 15 – O sistema viário rural, todo ele comportando tráfego motorizado, será composto de vias primárias, secundárias e terciárias, complementarmente à rodovia estadual PR-151, conforme o Mapa 2, anexo e integrante desta Lei.

Art. 16 – Serão vias rurais principais:

- a) a ligação entre a cidade, o povoado Catanduras de Fora – Limpo Grande e sua futura extensão até a represa dos Alagados, doravante denominada CB-1;
- b) a ligação entre a cidade, as localidades de Mangabeira, Tamanduá e Santa Cruz, comportando futuro prolongamento até a Barra do Pitangui (Balsa), doravante denominada CB-2.

Art. 17 – Serão vias rurais secundárias:

- a) a ligação Catanduvras de Fora – Vila Esperança (Tronco), doravante denominada CB-11;
- b) a ligação Limpo Grande – Catinha, doravante denominada CB-12;
- c) a ligação Limpo Grande – Ronca-Porco, doravante denominada CB-13;
- d) a ligação entre a CB-11 e a CB-12 através da passagem sobre o rio Jutuba, doravante denominada CB-14;
- e) a estrada velha de Ponta Grossa a Castro, entre a CB-1 e a PR-151, doravante denominada CB-19;
- f) o anel rodoviário rural que interliga a CB-2, em Mangabeira, à PR-151, na altura do posto de pedágio, doravante denominada CB-21;
- g) a ligação entre a CB-2, em Tamanduá, até Tronco, na divisa com o município de Castro, passando por Santa Cândida e Pântano Grande, doravante denominada CB-22;
- h) o ramal interligando Pântano Grande à divisa com o município de Castro, em direção à rodovia PR-340 (Castro-Tibagi), doravante denominada CB-221;
- i) o ramal entre Santa Cruz e a divisa com o município de Ponta Grossa, na direção de Bocaina, doravante denominado CB-222;
- j) a interligação entre a avenida Atlanta e a estrada CB-21, doravante denominada CB-223;
- k) a interligação entre o anel rodoviário norte, na altura da empresa Focam, com a CB-21, doravante denominada CB-224;
- l) o trecho da estrada velha Ponta Grossa-Castro, em direção à divisa com o município de Ponta Grossa, passando por Cassandoca, doravante denominado CB-111.

Art. 18 – As demais vias rurais implantadas ou a implantar terão a categoria de terciárias.

Parágrafo único – Poderão ser elevadas à categoria de secundárias vias rurais terciárias, mediante decisão tomada em audiência pública convocada pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal e revestida das formalidades previstas na Lei da Gestão Democrática, instruída por parecer do Conselho de Desenvolvimento Rural.

Capítulo VI

Características técnicas das vias urbanas para tráfego motorizado

Art. 19 – As vias urbanas componentes do anel rodoviário terão características de vias expressas, na classificação instituída pelo Código de Trânsito Brasileiro, com as dimensões de seção transversal adaptadas para aquelas constantes da Figura 3, anexa e integrante desta lei.

Art. 20 – As vias urbanas arteriais serão projetadas e implantadas ou, onde já existentes, adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada na Figura 4 anexa a esta lei, bem como os requisitos seguintes:

- a) distância mínima entre cruzamentos de 100m;
- b) rampa máxima admissível de 10%;
- c) caixa de via mínima de 18,00m;
- d) caixa de rolamento mínima de 7,00m comportando duas faixas de rolamento de 3,00 a

3,25m cada uma e, adicionalmente, um canteiro central com dimensão mínima de 0,50 a 1,00m;

e) estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual ao total da quadra, reduzido das entradas de veículos e dos 5,00m contados de cada alinhamento predial, nos cruzamentos;

f) ciclovia, com 2,20m de largura, separada da caixa de rolamento por faixa de 0,80m, em um dos lados da via, podendo, sob autorização do Conselho de Desenvolvimento Urbano, ser substituída por duas ciclovias de mão única, de 1,10m de largura, cada qual em uma das faces da via, separadas da faixa de rolamento por uma caixa de 0,40m;

g) passeios laterais de 2,00m no mínimo, sendo pelo 1,50m destinados às calçadas para pedestres e 0,50m, junto ao alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

h) raio mínimo de concordância nas esquinas de 5,00m;

i) disposição, em todos os cruzamentos, de rampas de acesso para portadores de necessidades especiais de locomoção, conforme norma NBR-9050 da ABNT;

j) pavimentação asfáltica com estrutura dimensionada para 106 passagens do eixopadrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);

k) iluminação viária bilateral, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de vapor de sódio de 250W ou mais;

l) arborização bilateral, de pequeno porte, com árvores colocadas nos avanços do passeio sobre as baias de estacionamento.

Art. 21 – As vias urbanas coletoras serão projetadas e implantadas ou, onde já existentes, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada na Figura 5 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

a) distância mínima entre cruzamentos de 50m;

b) rampa máxima admissível de 15%;

c) caixa de via mínima de 16,50m;

d) caixa de rolamento mínima de 6,00m, comportando duas faixas de rolamento, de 3,00m cada;

e) estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual a 2/3 do total da quadra, disposto de modo a evitar as entradas de veículos e os 5,00m contados de cada alinhamento predial, nos cruzamentos;

f) ciclovia, com 2,20m de largura, separada da faixa de rolamento por uma faixa de 0,30m, em um dos lados da via, podendo, sob autorização do Conselho de Desenvolvimento Urbano, ser substituída por duas ciclovias de mão única, de 1,10m de largura, cada qual em uma das faces da via, separadas da caixa de rolamento por um cordão de concreto de 0,15m;

g) passeios laterais de 2,00 metros, sendo 1,50m destinados às calçadas para pedestres e 0,50m, junto ao alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens ;

h) raio mínimo de concordância nos cruzamentos de 5,00m;

m) disposição, em todos os cruzamentos, de rampas de acesso para portadores de necessidades especiais de locomoção, conforme norma NBR-9050 da ABNT;

i) pavimentação asfáltica, ou em pedra regular ou irregular ou ainda em blocos articulados de concreto, com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixopadrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);

j) iluminação viária unilateral, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de vapor de sódio de 250w ou mais;

k) arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Art. 22 – As vias urbanas locais deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada na Figura 6 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

a) distância mínima entre cruzamentos de 30,00m;

b) rampa máxima admissível de 18%;

c) caixa de via mínima de 14,00m;

d) caixa de rolamento mínima de 5,40m a 6,00m, comportando duas faixas de rolamento de 2,70m a 3,00m cada uma;

e) estacionamento, sob a forma de baías, a ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento de 1/3 do total da quadra, disposto de modo a evitar as entradas para veículos e os 5,00m contados de cada alinhamento predial, nos cruzamentos;

l) passeios laterais de 2,00 a 2,30m, sendo 1,20 destinado às calçadas para pedestres e a largura restante, junto ao alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

m) raio mínimo de concordância nos cruzamentos de 5,00m;

n) disposição, em todos os cruzamentos, de rampas de acesso para portadores de necessidades especiais de locomoção, conforme norma NBR-9050 da ABNT;

f) pavimentação em pedra regular ou irregular ou em blocos articulados de concreto, com estrutura dimensionada para 104 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);

g) iluminação viária unilateral com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de vapor de sódio de 80w ou mais;

h) arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

§ 1º – Para as vias locais que bordejarem parques ou outras áreas onde for vedada a edificação, poderão ser dispensadas as baías de estacionamento referentes a esse lado, com conseqüente redução da caixa de via em 2,00m, mantidas as demais características.

§ 2º – Serão admitidas vias locais com término em balão de retorno (*cul-de-sac*) desde que o comprimento da via sem saída seja inferior a 60,00 metros e o diâmetro mínimo do balão de retorno seja de 20,00 metros entre alinhamentos dos lotes circunvizinhos.

Art. 23 – Em todas as vias a serem projetadas e implantadas, o posteamento de energia e iluminação pública deverá ser colocado na face leste ou sul, de maneira que a arborização de médio porte seja plantada na face norte ou oeste.

Art. 24 – As ciclovias em geral terão pavimentação em material betuminoso (CBUQ ou tratamento superficial) ou hidráulico (concreto de cimento *portland* em lençol ou em placas articuladas), vedado o uso de material que possa tornar-se escorregadio.

Capítulo VII

Características técnicas das vias rurais

Art. 25 – As vias rurais primárias deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada na Figura 1 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

- a) raio mínimo de curvatura horizontal de 100m;
- b) rampa máxima admissível de 12%;
- c) faixa de domínio mínima de 15,00m;
- d) caixa de rolamento mínima de 5,40m, comportando duas faixas de rolamento de 2,70m cada uma;
- e) acostamento mínimo de 1,80m;
- f) pavimentação asfáltica, em pedra regular ou irregular ou em blocos articulados de concreto, com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo).

Art. 26 – As vias rurais secundárias deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada na Figura 1 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

- a) raio mínimo de curvatura horizontal de 50m;
- b) rampa máxima admissível de 15%;
- c) faixa de domínio mínima de 15,00m;
- d) caixa de rolamento mínima de 5,40m, comportando duas faixas de rolamento de 2,70m cada uma;
- e) acostamento mínimo de 1,80m;
- f) revestimento em material granular compactado, com espessura suficiente para servir de base a uma estrutura dimensionada para 5x104 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo).

Art. 27 – As vias rurais terciárias deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada na Figura 2 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

- a) raio mínimo de curvatura horizontal de 25,00m;
- b) rampa máxima admissível de 18%;
- c) faixa de domínio mínima de 10 metros;
- d) caixa de rolamento mínima de 5,40m, sem acostamento;
- e) revestimento em material granular leve, com espessura suficiente para servir de subbase ou base, a uma futura estrutura dimensionada para 104 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo).

Capítulo VIII

Dos passeios , meios-fios, calçadas e acesso a garagens

Art. 28 – Os passeios das vias urbanas serão delimitados por meios-fios, normais ou rebaixados, conforme Figura 7, anexa e integrante desta lei, os quais serão de pedra, de concreto simples ou armado, proporcionando desnível de 0,12m, se normais, e de 0,02m, se rebaixados, em relação à caixa de rolamento ou à baía de estacionamento.

Art. 29 – Dentro da faixa dos passeios, serão construídas calçadas para uso pedestral, com largura mínima conforme a categoria de via, e largura máxima de maneira a permitir ajardinamento de pelo menos 0,50m junto à testada das edificações, conforme ilustrado na Figura 7 anexa a esta lei, podendo ser pavimentadas com material hidráulico (concreto de cimento portland em lençol ou

em placas articuladas ou não), vedado o uso de material que possa tornar-se escorregadio, com inclinação em direção à via pública, maior que 0,5% e inferior a 5,0%, formando superfície contínua, sendo expressamente proibida a interposição de degraus ou quaisquer outras formas de descontinuidade na superfície.

§ 1o – Defronte as portas dos estabelecimentos comerciais será dispensada a faixa de ajardinamento junto à testada das edificações, de que trata o *caput* do presente artigo.

§ 2o – Permite-se a utilização de pedras naturais, que podem tornar-se escorregadias, na pavimentação das calçadas apenas como elementos de composição artística, não sendo admitido interpor com pedras mais de mais 0,40m no sentido do trajeto dos pedestres.

Art. 30 - Dentro da faixa dos passeios, poderão ser construídas entradas para garagens, que farão face com a via pública através de meios-fios rebaixados e formarão rampa de concordância com comprimento máximo de 2,00 metros, sendo absolutamente vedada a interrupção da sarjeta por qualquer tipo de obstáculo, bem como a interposição de degraus de qualquer natureza, sendo a concordância entre as calçadas e as entradas de veículos realizada através de superfície rampeada.

§ 1o – As entradas de veículos serão pavimentadas com o mesmo material das calçadas circunvizinhas, com base reforçada, exceto nos estabelecimentos situados nas zonas industriais e de serviços pesados (Z4), onde base e revestimento serão de material mais resistente.

§ 2o – A largura máxima admitida para entrada de garagens será de 7,00m, podendo ser executada outra entrada semelhante somente se guardada a distância livre de 7,00m entre elas.

§ 3o – As restrições de largura máxima a que se refere o § 2o deste artigo aplicam-se também às entradas de veículos para acesso aos pátios dos postos de combustíveis, oficinas mecânicas e assemelhadas.

Art. 31 – Toda a área de passeio que não tiver a superfície ocupada por calçadas ou por entradas de veículos, receberá ajardinamento, projetado de modo a se compor com a arborização viária, empregando espécies com altura inferior a 0,30m, sendo expressamente vedadas as espécies vegetais que possam desenvolver espinhos ou de segregar substâncias nocivas à saúde humana e animal.

Capítulo IX

Disposições gerais

Art. 32 – O escoamento das águas pluviais, nas vias urbanas, será feito pelas sarjetas, bocas de lobo e galerias de águas pluviais e, nas vias rurais, por sarjetas, revestidas ou não, aliviadas por saídas laterais espaçadas de maneira a não proporcionar erosão no terreno para o qual contribuirão.

Parágrafo único – A nenhum proprietário de terreno vizinho à via pública, urbana ou rural, será dado furtar-se a permitir o livre escoamento das águas providas da via, conforme o Código Civil da República, podendo, entretanto, o proprietário exigir a implantação de bacia de contenção de vazões, desde que disponibilize espaço suficiente para essa função.

Art. 33 – Nas vias componentes do sistema viário do Município de Carambeí, caberá ao poder público municipal implantar e manter a sinalização viária vertical e horizontal exigida pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 34 - Nas esquinas das vias urbanas serão instalados postes para suporte de placas com dimensões de 0,25x0,40m, indicando o nome das ruas, seus códigos de endereçamento postal e o nome do bairro oficial onde situadas, sendo permitido conceder à iniciativa privada, mediante ônus, o direito de utilizar para publicidade, no mesmo poste, e em placa devidamente individualizada, área de até 0,10m².

Art. 35 – Nos cruzamentos das vias rurais, serão instaladas placas indicativas das localidades mais próximas, bem como suas distâncias, em quilômetros, conforme modelo e dimensões padronizadas no Código de Trânsito Brasileiro, sendo permitido ao Poder Público conceder à iniciativa privada, mediante ônus, o direito de utilizar para publicidade, no mesmo poste, e em placa devidamente individualizada, área de até 0,20m².

Capítulo X

Disposições gerais e transitórias

Art. 36 – O gabarito mínimo para passagens superiores e inferiores (pontes, túneis, bueiros e viadutos) das vias urbanas e rurais integrantes do sistema viário municipal será constituído de um retângulo com base de 6,00m e altura de 4,50m, excetuadas as passagens das vias expressas, que obedecerão ao gabarito constituído de retângulo com base de 8,00m e altura de 5,50m.

Art. 37 – Para as vias urbanas já existentes, que foram classificadas nas categorias de arteriais e de coletoras e que não tenham ainda a dimensão “caixa de via” prescrita por esta lei, decretará o Poder Executivo, dentro de um ano da entrada em vigência desta lei, novos alinhamentos, ao qual estarão obrigadas quaisquer novas construções lindeiras, ressalvado o direito a indenização, justa e prévia, quando da acessão pública ao alargamento.

Art. 38 – Para as vias rurais já existentes, de qualquer categoria, que não tenham ainda a largura da faixa de domínio prescrita nesta lei, decretará o Poder Executivo, dentro de um ano após o início da vigência da presente Lei, novos alinhamentos, ao qual estarão obrigadas todas as cercas, muros e demais alinhamentos das propriedades fronteiriças, ressalvado o direito a indenização, justa e prévia, quando da acessão pública ao alargamento.

Art. 39 – Nos casos omissos e na impossibilidade de cumprimento integral dos requisitos da presente Lei por parte de vias já existentes, será o assunto submetido ao Conselho de Desenvolvimento Municipal, que poderá delegar o tema ao Conselho de Desenvolvimento Urbano ou Rural, conforme a localização da via, sendo emitido, em cada caso, um parecer que será levado a conhecimento da Câmara Municipal como contribuição ao aperfeiçoamento do corpo legislativo.

Art. 40 – Constituem parte integrante da presente lei os seguintes mapas ilustrativos e peças gráficas elucidativas:

- a) Mapa 1 -- Sistema viário municipal;
- b) Mapa 2 – Sistema viário de transição urbano-rural;
- c) Mapa 3 – Sistema viário urbano;
- d) Figura 1 – Padrão das vias primárias e secundárias do sistema viário rural;
- e) Figura 2 – Padrão das vias terciárias do sistema viário rural;

- f) Figura 3 – Padrão das vias expressas do sistema viário urbano e de transição urbanorural;
- g) Figura 4 – Padrão das vias arteriais do sistema viário urbano e de transição urbanorural;
- h) Figura 5 – Padrão das vias coletoras do sistema viário urbano e de transição urbanorural;
- i) Figura 6 – Padrão das vias locais do sistema viário urbano e de transição urbano-rural;
- j) Figura 7 – Detalhe das rampas, meios-fios e calçadas urbanas e de transição urbanorural.

Art. 41 – A presente Lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação, revogando-se as disposições em contrário, especialmente os Arts. 149 a 151 da Lei 464/2006 (Código de Posturas).

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE CARAMBEÍ
CARAMBEÍ, 03 DE JULHO DE 2007.

OSMAR RICKLI
Prefeito Municipal