ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRAQUARA

SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO
LEI Nº 2.420/2023

Define o Sistema Viário Básico do Município de Piraquara e dá outras providencias

TÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES E PRINCÍPIOS

Art. 1 Essa Lei estabelece a hierarquização e definição do Sistema Viário Básico do Munícipio de Piraquara, obedecidas as demais normas federais e estaduais relativas à matéria, especialmente às Lei Federal nº 10.257/2001, 12.587/2012, Lei Municipal de Revisão do Plano Diretor de Piraquara e Lei Municipal que instituiu o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Piraquara, tendo como objetivos:

I - ordenamento do trânsito;

II - equilibrar a repartição de fluxos na rede viária;

III - diminuir conflitos e proporcionar fluidez na circulação;

IV - facilitar a circulação entre as centralidades do município;

V - definir os eixos de desenvolvimento com atividades não residenciais para atendimento local ou regional;

VI - acomodar os diversos modais de deslocamento, tanto os existentes como os planejados.

Art. 2 São partes integrantes dessa Lei, os seguintes anexos:

I - Anexo I – Figuras Representativas

II - Anexo II - Mapa da Hierarquia Viária Municipal;

III - Anexo III - Descrição da Hierarquia Viária Municipal;

IV - Anexo IV - Perfis Viários da Hierarquia Viária Municipal;

V - Anexo V – Dimensionamento e Diretrizes das vias;

VI - Anexo VI – Dimensões Mínimas e Materiais de Calçada Conforme a Hierarquia Viária;

VII - Anexo VII – Dimensões Mínimas de Calçadas;

VIII - Anexo VIII – Setorização de Calçadas;

Art. 3 É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, parcelamentos, loteamentos, subdivisões, unificações, arruamentos ou condomínios que vierem a ser executados.

Parágrafo único. A Prefeitura do Município de Piraquara, por meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, definirá as diretrizes viárias do Município e suas hierarquias funcionais, cabendo à Superintendência Municipal de Trânsito a sua fiscalização.

CAPITULO ÚNICO - DAS DEFINIÇÕES

Art. 4 Para efeito da presente Lei, ficam definidos os seguintes termos:

I - Acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos, e/ou de pedestres, entre a via pública e o lote, ou, ainda, entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;

II - Alinhamento: linha legal limitando os lotes ou chácaras com relação à via pública;

III - Aproximação: linha de chegada no cruzamento ou na interseção;

IV - Caixa da via: distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição;

V - Calçada: parte da via reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VI - Canaleta: parte da via, segregada do tráfego comum, exclusiva para a circulação dos veículos destinados ao transporte público coletivo;

VII - Canteiro: divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;

VIII - Classe de rodovia: é a classificação que se dá à uma rodovia, um conjunto de condições e diretrizes que devem ser

seguidas, tanto por quem constrói a rodovia, como também por aqueles que dela se utilizam;

IX - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento ou do passeio destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

X - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XI - Corredor: sequência de vias que permite continuidade de tráfego;

XII - Eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;

XIII - Faixa de domínio: área ao longo das rodovias e ferrovias destinada a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme o estabelecido nas normas técnicas pertinentes, sendo definida no âmbito da respectiva licença urbanística;

XIV - Faixa de estacionamento: área entre o passeio (ou eventualmente canteiro) destinada ao estacionamento de veículos;

XV - Faixa ou pista de rolamento: área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento, incluindo áreas de estacionamento;

XVI - Faixa total: é a caixa da via atual;

XVII - Hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;

XVIII - Ilha: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XIX - Interseção: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;

XX - Passagem subterrânea: obra de arte em desnível subterrâneo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres ou veículos;

XXI - Passarela: obra de arte em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres;

XXII - Passeio: parte da calçada, com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XXIII - Pista: parte da via destinada à circulação e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;

XXIV - Sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;

XXV - Sistema estrutural viário: conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;

XXVI - Tráfego (trânsito): movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias;

XXVII - Via binária: superfície por onde transitam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;

XXVIII - Via de circulação: avenidas, ruas, alamedas, travessas, estradas e caminhos de uso público;

XXIX - Via marginal: vias geralmente paralelas ao longo dos fundos de vale ou via auxiliar de uma via principal, que permitem acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de pontos de acesso à via principal;

XXX - Via paisagística: via que se desenvolve acompanhando os cursos d'água, obedecendo à faixa de preservação permanente definida no Código Florestal de suas margens e nascentes, e que delimita as áreas de fundo de vale;

XXXI - Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro;

XXXII - Viela: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

TÍTULO II - DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES E REQUISITOS

CAPÍTULO I - CLASSIFICAÇÃO

Art. 5 As vias componentes do sistema viário básico são assim classificadas:

I - Via expressa: é a via que abriga as caraterísticas de corredor de transporte, busca estruturar o município, abrigar os principais itinerários de transporte coletivo, promover a integração de diferentes modais de transporte e propiciar a ocupação a adensamento urbanos e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende, principalmente, as diretrizes definidas pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), pelo Anel Metropolitano e pelo Corredor Metropolitano, entre outras, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga.

II - Vias marginais: são aquelas definidas ao longo das Rodovias Estaduais e Federais, nos trechos inseridos na malha urbana, que têm como objetivo promover o acesso às atividades lindeiras, das rodovias de forma segura e ordenada;

III - Via arterial: é de elevada capacidade de tráfego, que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais, em complementação à estruturação dos eixos com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância, e proporcionar ligações entre bairros;

IV - Via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

V - Via parque: possui função similar a via coletora, e foi planejada para áreas que possuam certa fragilidade ambiental; incorporando área de parque linear, a fim de servir como uma área de amortecimento para zonas ambientalmente frágeis.

VI - Via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

VII - Vias especiais: são aquelas pertencentes aos centros urbanos dos distritos e localidades reconhecidas por lei, cujos trechos da malha viária constituídos por vias exclusivas para acesso a lotes enclausurados ou já consolidadas, ficando a critério do poder público sua viabilidade ou não;

VIII - Ciclovia: é a via destinada ao uso exclusivo de ciclos e transporte não motorizado;

IX - Via compartilhada: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

X - Contorno rodoviário: é a via de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre diferentes pontos de rodovias, com o objetivo de desviar o tráfego de passagem ou regional das áreas densamente urbanizadas, passando parcial ou integralmente pelo município;

XI - Estrada: é a via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

Art. 6 As vias classificam-se, quanto à sua implementação, em:

I - Vias existentes: implantadas e denominadas;

II - Vias projetadas: definidas nesta lei complementar, não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos de vias existentes.

Art. 7 O sistema viário básico do Município de Piraquara, indicado no Anexo I - Mapa da Hierarquia Viária Municipal - parte integrante desta lei, é formado por vias expressas, via marginal, via arterial I, via arterial II, via coletora I, via coletora II, via parque, via local, ciclovias, via compartilhada, rodovia, contorno rodoviário e estrada.

§ 1º. A relação das vias com a sua respectiva classificação, de acordo com a hierarquia viária, encontra-se no Anexo II - Descrição da Hierarquia Viária Municipal - da presente Lei.

§ 2º. As vias projetadas, que constituem prolongamento de trechos existentes, deverão seguir a mesma hierarquização.

Art. 8 A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano é o órgão responsável pela definição, classificação, emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.

Parágrafo Único. Fica a cargo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano a avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas.

CAPÍTULO II - DAS DIMENSÕES E REQUISITOS OBRIGATÓRIOS DAS VIAS

Art. 9 São considerados, para o dimensionamento das vias, os elementos abaixo, cujos parâmetros estão estabelecidos nos Anexos III e IV:

I - Caixa da via

II - Faixa de rolamento

III - Faixa de estacionamento

IV - Calçada

V - Canteiro central

Art. 10 As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

I - representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;

II - constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão.

Parágrafo único. Existindo necessidade de interligação viária entre bairros, cujo dimensionamento da via seja inferior ao disposto no art. 8º, essa poderá ser feita, ajustando ao perfil existente para o seu prolongamento.

Art. 11 As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características:

I - contornos rodoviários: caixa da via de 60m (sessenta metros), classificados pelo DNIT como rodovias de classe I e II. Não sendo permitido o acesso por meio de ruas e travessas e muito menos acesso à residências e garagens.

II - vias expressas: a caixa da via deverá observar os requisitos definidos pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), pelo Anel Metropolitano, sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralela a via, e duas faixas de rolamento de tráfego, ciclovia ou ciclofaixa e preferencialmente com canteiro central.

III - vias arteriais: conforme as classificações, dimensões e requisitos obrigatórios; (Anexo III)

IV - vias coletoras: conforme as classificações, dimensões e requisitos obrigatórios; (Anexo III))

V - vias parques, conforme dimensões e requisitos obrigatórios; (Anexo III)

VI - vias locais: conforme dimensões e requisitos obrigatório; (Anexo III)

VII - ciclovias: com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) por sentido de tráfego nas vias coletoras e nos anéis centrais e largura mínima de 1,50m (um metro e meio), por sentido de tráfego nas vias eixo e arteriais ou de acordo com análise da Secretaria de Desenvolvimento Urbano. (Anexo I – Figura 1)

VIII - ciclofaixas: com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) por sentido de tráfego nas vias coletoras e nas vias centrais e largura mínima de 1,50m (um metro e meio) por sentido de tráfego nas vias eixo e arteriais ou de acordo com análise da Secretaria de Desenvolvimento Urbano. (Anexo I – Figura 1)

IX - via compartilhada: caixa da via de 10m (dez metros) a 15m (quinze metros), sendo seu perfil formado por calçadas com largura mínima de 2,3m (dois metros e trinta centímetros) e faixa de rolamento com velocidade reduzida; (Anexo I – Figura 1)

X - rodovias: caixa da via de 60m (sessenta metros), sendo seu perfil formado por pista de faixa de acostamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego. A largura das rodovias estaduais e federais serão definidas pelo respectivo órgão competente;

XI - estrada: caixa de via de 30m (trinta metros), sendo seu perfil formado por pista de faixa de rolamento.

§1º. A declividade das vias descritas nos incisos II a VI deste artigo deverá obedecer aos parâmetros do estabelecidos na Lei municipal que dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos de Piraquara.

§2º. O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às especificações citadas neste artigo de acordo com

análise da Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

CAPÍTULO III – DOS PASSEIOS E CALÇADAS

Art. 12 Para assegurar o trânsito seguro e acessível a todos os pedestres, as calçadas deverão ser executadas ou reparadas conforme determinado na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, e na classificação estabelecida na hierarquia do sistema viário municipal e padrão estabelecido nesta lei complementar Anexo V, e a critério do Município, será dada a continuidade dos padrões das calçadas adjacentes.

Parágrafo único. Na construção de calçadas ou espaços públicos é necessária a implantação de elementos de acessibilidade conforme as especificações presentes na NBR 9050 ou norma técnica oficial que a substitua.

Art. 13 A calçada pública poderá ser setorizada em até 3 (três) faixas, conforme Anexo VI desta Lei, e devem seguir os padrões especificados no Anexo V, obedecendo as seguintes definições e ordem de prioridade:

I - Faixa livre ou passeio: destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo físico permanente ou temporário; deve possuir largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e a superfície do piso deve ser regular, firme e antiderrapante, com inclinação transversal constante de no mínimo 1% (um por cento), e no máximo 3% (três por cento).

II - Faixa de serviço: situada entre a pista de rolamento e a faixa livre, é destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, postes de iluminação, sinalização de trânsito, tampas de caixas de inspeção, instalações subterrâneas e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones e lixeiras; deve possuir largura mínima de 0,80m (setenta centímetros) em ruas sem arborização e 1m (um metro) para ruas com arborização, a superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre; (Anexo I – Figura 2)

III - Faixa de acesso: situada em frente ao imóvel, entre a faixa livre e atestada do lote, destinando-se ao acesso e apoio à propriedade, onde pode estar vegetação, rampas, toldos/marquises, e mobiliário móvel como floreiras e mesas de bar, desde que não dificultem o acesso à edificação ou criem obstáculo para os usuários da faixa livre; sua existência ou não, bem como seu dimensionamento, inicia-se a partir da garantia da faixa livre e de serviço, e sua superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre. (Anexo I – Figura 2)

§1º As faixas de acesso e de serviço poderão receber o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre, quando os imóveis estiverem inseridos em vias centrais ou conforme disposição estabelecida na Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo.

§2º A utilização da faixa de acesso deverá ser regulamentada por Decreto Municipal.

Art. 14 Na faixa livre ou passeio deve ser executado piso com largura paralela ao meio-fio, conforme especificado nas figuras do Anexo VI, salvo em casos de existência de vegetação de grande porte ou outras interferências de difícil remoção, quando poderá ser executado de forma a desviá-los.

Art. 15 A construção ou reforma dos passeios deverá atender aos padrões estabelecidos na Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050 – e aos seguintes padrões básicos:

I - Piso regular, estável, nivelado e contínuo, de material resistente e antiderrapante, sob qualquer condição climática; (Anexo I – Figura 3)

II - Faixa para circulação de pedestres em linha reta e livre de obstáculos com, no mínimo, 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura, recomendando-se largura igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros); (Anexo I – Figura 3)

III - Desníveis devidamente sinalizados e, sempre que possível, superados por intermédio de rampas;

IV - Elementos dispostos sobre o passeio devidamente sinalizados e contornados com piso tátil de alerta, bem como

instaladas golas ou contornos para demarcação dos canteiros de árvores e áreas ajardinadas no nível do piso; (Anexo I – Figura 4)

V - Inclinação transversal máxima de 3% (três por cento).

§1o Em passeios já consolidados, no caso de comprovada inviabilidade da adoção da largura mínima estabelecida para a faixa de circulação de pedestres, será admitida largura menor, desde que esta resulte na maior largura possível livre de obstáculos para o trânsito de pedestres.

§2o É obrigatória a construção de rampa de acesso ao passeio junto à faixa de travessia de pedestres dotada com todos os elementos e padrões da NBR 9050. (Anexo I – Figura 4)

§3º As soluções de acesso para vencer eventuais desníveis entre o passeio e a linha de testada do terreno deverão estar localizadas no interior do lote.

Art. 16 Para as construções em lotes de esquina ou junto às faixas de travessia de pedestres, deverão ser previstos e executados rebaixamentos de calçada com rampas conforme o Anexo IV e o disposto na NBR 9050, ou outra norma técnica oficial que a substitua, e considerações a seguir: (Anexo I – Figura 5)

I - não deve haver desnível entre o término da calçada e a pista de rolamento.

II - os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo de pedestres, e quando localizados em lados opostos da via devem estar alinhados entre si.

III - todo rebaixamento de calçadas, para travessia de pedestres, deve ser sinalizado com piso tátil de alerta.

Art. 17 A inclinação longitudinal das calçadas deverá acompanhar a inclinação da via em que se encontra.

§1° Quando existirem áreas com declividade acentuada, maior que 15% (quinze por cento), poderão ser executados degraus somente nas faixas de serviço e de acesso.

§2° A faixa livre deverá permanecer sem obstáculos.

TÍTULO III - DAS DIRETRIZES DE EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO EXISTENTE

CAPÍTULO I - DAS CARACTERÍSTICAS DAS VIAS EXPRESSAS

Art. 18 Ficam determinados os seguintes parâmetros para adequação dos trechos existentes das vias, quando estes se tornarem vias expressas:

I - Nas vias existentes com menos de 20m (vinte metros), a caixa da via será de 20m (vinte metros);

II - Nos casos de binários em vias existentes, a caixa da via será de, no mínimo, 15m (quinze metros).

Art. 19 Os perfis das vias expressas, decorrentes de trechos de vias existentes, deverão apresentar as seguintes características:

I - na caixa da via de 30m (trinta metros): calçadas de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros), 1 (uma) faixa de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), 4 (quatro) faixas de rolamento, 2 (duas) em cada sentido de 3,2m (três metros e vinte centímetros), 2 (duas) ciclovia de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), 1 (uma) por sentido e canteiro central de 2,70m (dois metros e setenta centímetros);

II - na caixa da via de 20m (vinte metros): calçadas de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), estacionamentos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) paralelo a via, 2 (duas) faixas de rolamento sentido único de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), ciclofaixa ou ciclovia de 2,50cm (dois metros e cinquenta centímetros), em caso de bidirecional e de 1,20m (um metro e vinte centímetros) no caso de unidirecional do lado oposto ao estacionamento ;

III - na caixa da via de 15m (quinze metros) das vias binárias: calçadas de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) e 2 (duas) faixas de rolamento de 3,00m (três metros),), ciclofaixa ou ciclovia de 2,50cm (dois metros e cinquenta centímetros), em caso de bidirecional e de 1,20m (um metro e vinte centímetros) no caso de unidirecional do lado oposto ao estacionamento.

Art. 20 O poder público poderá alterar as características do perfil das vias expressas, com a finalidade de priorizar ou melhorar as condições de desempenho do sistema de transporte

público coletivo e do transporte não motorizado mediante a análise da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e parecer do Conselho Municipal de Urbanismo.

Parágrafo único. Caso a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano verifique que não é necessária a faixa de estacionamento em determinados trechos existentes das vias expressas e do anel central, a caixa da via estabelecida no artigo 15 desta lei poderá ser reduzida, sem prejuízo aos demais elementos do perfil (calçadas, faixas de rolamento e canteiros).

Art. 21 Nas chácaras e lotes situados ao longo das vias arteriais e expressas com caixa da via menor ou igual a 40m (quarenta metros), somente serão permitidas construções no recuo, como guaritas, coberturas, rampas e escadas de acesso às edificações, casa de energia e outros, com a condição de estas não serem indenizadas no caso de utilização do recuo para suas respectivas adequações.

CAPÍTULO II - DAS CARACTERÍSTICAS DAS VIAS ARTERIAIS E COLETORAS

Art. 22 Ficam as vias públicas enquadradas em arteriais e coletoras, relacionadas no Anexo II - Perfis Viários da Hierarquia Viária Municipal - da presente Lei.

Art. 23 As rotatórias nas confluências de vias eixos, arteriais e eixo com arteriais deverão ser construídas atendendo, no mínimo, os raios das ilhas centrais a seguir descritos:

I - eixo com eixo: o raio de ilha circular mínimo será de 30m (trinta metros) e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de 20m (vinte metros);

II - eixo com arterial: o raio de ilha circular mínimo será de 30m (trinta metros) e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de 20m (vinte metros);,

III - arterial com arterial: o raio de ilha circular mínimo será de 25m (vinte e cinco metros) e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de 15m (quinze metros).

Parágrafo único. O Poder Público definirá, de acordo com o caso específico, as dimensões aplicadas às vias já existentes.

Art. 24 Os projetos das rotatórias deverão ser concebidos de acordo com o Manual de Projeto de Interseções em Nível e Não Semaforizadas em Áreas Urbanas do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - e a legislação pertinente ao assunto e baseados nas diretrizes previamente definidas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e aprovadas pela Superintendência Municipal de Trânsito.

Parágrafo único. No caso de interseções entre rodovias e vias expressas, deverá ser reservada área, definida Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, necessária para possibilitar a implantação de trevos, visando ao atendimento da demanda futura de tráfego.

TÍTULO IV – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 25 Os lotes resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam dispensadas da exigência do recuo frontal, quando este (recuo frontal) for utilizado para a respectiva ampliação.

Art. 26 Os raios das rotatórias dos cruzamentos, previstos no artigo 19 desta Lei, deverão ser adequados à época da ampliação da caixa da via.

Art. 27 Devem ser consideradas, nos novos projetos, as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do município.

Parágrafo único. O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às normas citadas no caput deste artigo.

Art. 28 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Complementar nº1.185/2012.

Palácio 29 de Janeiro, Prédio Prefeito Antonio Alceu Zielonka, em 20 de setembro de 2023.

JOSIMAR APARECIDO KNUPP FRÓES
Prefeito Municipal

Publicado por:

Giovanna de Castro Greboggi
Código Identificador:8BAF992D

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 21/09/2023. Edição 2862
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
https://www.diariomunicipal.com.br/amp/