LEI Nº 1.425/2009

Institui a Lei do Sistema Viário do Município de Cambará, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CAMBARÁ APROVA E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Título I
Das Disposições Preliminares

Art. 1º – Esta lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Cambará, visando os seguintes objetivos:

I – induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação de solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;

II – adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;

III – hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;

IV – eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;

V – adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências.

§1º - O sistema de circulação e de transporte do Município de Cambará será objeto de plano especifico, de acordo com as diretrizes estabelecidas nas Leis de PDMC e que estabelece a presente lei no que diz respeito à circulação viária, transportes coletivos, de carga e passageiros e circulação de pedestres.

§2º - Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º – Para efeito de aplicação desta lei, são adotadas as seguintes definições:

I – acesso: interligação física, instalada para possibilitar o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública e o lote, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;

II – alinhamento: linha divisória entre o lote e a via pública;

III – aproximação: linha de chegada, no cruzamento ou na interseção;

IV – bolsão de retorno: via local sem saída, com praça de retorno na extremidade;

V – canteiro: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;

VI – ciclofaixa: faixa de rolamento destinada ao uso exclusivo de ciclistas;

VII – ciclovia: via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas;

VIII – corredores: seqüência de vias que permite continuidade de tráfego;

IX – eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio;

X – faixa de domínio: área de terreno destinada, pelo Poder Público, a implantar e manter vias e equipamentos, definida entre alinhamentos prediais;

XI – faixa de rolamento: porção da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, identificada através de pintura no pavimento, medindo entre 2,50m (dois metros e cinqüenta centímetros), no mínimo, a 3,50m (três metros e cinqüenta centímetros) de largura;

XII – hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando a 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, em suas imediações;

XIII – interseção: encontro entre duas ou mais vias de circulação;

XIV – interseções múltiplas ou complexas: cruzamento de vias que apresentam mais de três aproximações e cujas funções e padrões físicos caracterizem, pelo menos, uma delas como principal;

XV – miolo de quadra: área localizada no centro de quadra e com potencial de ocupação;

XVI – modo: tecnologia de transportes;

XVII – passarela: via constituída por elemento construtivo aéreo ou subterrâneo, destinada ao deslocamento exclusivo de pedestres e ciclistas, no sentido transversal à via de circulação de veículos;

XVIII – passeio: porção da faixa de domínio destinada ao trânsito de pedestres, construída acima do nível do pavimento;

XIX – pista: superfície contínua da via destinada à circulação e ao estacionamento de veículos;

XX – sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;

XXI – sinalização horizontal: é tudo que está escrito, desenhado ou pintado na pista de rolamento;

XXII – sistema estrutural viário: conjunto de vias principais, bem como as interseções múltiplas ou complexas, resultantes do cruzamento de vias;

XXIII – tráfego: movimentação, trânsito de veículos e pedestres;

XXIV – vias locais: via pública não estrutural destinada apenas ao acesso aos lotes lindeiros;

XXV – vias marginais: via auxiliar de uma via principal, adjacente, geralmente paralela, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de acesso à via principal;

XXVI – vias principais: vias que permitem o atendimento à atividade de deslocamento entre quaisquer pontos dentro da área urbana;

XXVII – vielas: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

CAPÍTULO II
DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES

Art. 3º – As vias urbanas componentes do sistema viário são assim classificadas e apresentam as seguintes funções:

§1º – Via de contorno rodoviário - é o anel rodoviário próximo ao limite do perímetro de expansão urbana da cidade que tem como objetivo promover as ligações rodoviárias entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e serve ao tráfego de passagem ou regional.

§2º – Eixos estruturais - são aquelas vias de maior capacidade de vazão que têm como objetivo promover a interligação viária entre diferentes quadrantes da cidade.

§3º – Anel estrutural - é a via interna que contorna a área central da cidade e tem como função estabelecer ligações perimetrais entre diferentes quadrantes da cidade.

§4º – Via arterial - é a via que promove a ligação entre diferentes bairros ou setores da cidade onde a velocidade de serviços é menor e permite maior intensidade de trânsito.

§5º – Via principal - é a que promove a distribuição geral do trânsito e a interligação das principais áreas urbanas.

§6º – Vias coletoras - são as que ligam um ou mais bairros entre si e coletam ou distribuem o fluxo do trânsito a partir das vias arteriais e estruturais.

§7º – Via local - é aquela de distribuição do tráfego internamente ao bairro e se liga quase sempre a uma via coletora ou principal.

§8º – Vias para pedestres - são aquelas de passagem para transeuntes.

§9º – Ciclovia - é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas.

Art. 4º – A estruturação viária depende das faixas carroçáveis, dos espaços de estacionamento e da sinalização existente dos obstáculos ao livre movimento de coisas ou pessoas, ou seja, é função da parte dinâmica e estática dos componentes da circulação.

Art. 5º – Nas vias urbanas, o condutor deverá observar os seguintes limites de velocidade, ressalvada a sinalização horizontal ou vertical existente na via:

I – 80 Km/h, nas vias de trânsito rápido;

II – 60 Km/h, nas vias arteriais;

III – 40 km/h, nas vias coletoras;
IV – 30 Km/h, nas vias locais.

Art. 6º – Para efeito desta lei as vias rurais do Município são assim classificadas:

§1º - Vias regionais são as rodovias sob jurisdição estadual.

§2º - Estradas principais ou troncos são aquelas que se destinam a transportar grandes volumes de tráfego nas principais ligações do Município com os municípios vizinhos.

§3º - Estradas secundárias ou de ligação destinam-se a interligar os setores do Município entre si, com áreas urbanas e com vias regionais, desviando os fluxos de veículos das áreas urbanas e garantindo o escoamento da produção e o abastecimento das áreas urbanas e rurais.

§4º- Estradas vicinais ou caminhos destinam-se a dar acesso aos locais de produção e moradia na área rural, interligando-se com as estradas secundárias e de ligação.

Art. 7º - Nas caixas das vias das estradas rurais não poderão ser utilizadas para edificações ou qualquer espécie de exploração.

Art. 8º - Para a mudança dentro dos limites do seu terreno de qualquer estrada pública, deverá o respectivo proprietário requerer a necessária alteração do Poder Executivo Municipal, justificando a necessidade e vantagens.

Art. 9º - As vias regionais terão as suas dimensões estipuladas de acordo com a legislação do órgão competente.

CAPÍTULO III
DA CARACTERIZAÇÃO DOS COMPONENTES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10 – Os componentes do sistema viário tem as seguintes características:

I – contornos rodoviários: faixa de domínio de 60,00m (sessenta metros) a 100,00m (cem metros), sendo seu perfil formado por via marginal, canteiro, rodovias com faixas de rolamento e canteiro com ciclovia central em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 6%;

II – eixos estruturais e anéis estruturais: faixa de domínio de 35,00m (trinta e cinco metros) a 50,00m (cinqüenta metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixas de rolamento e ciclovia, em cada sentido de tráfego, com rampa máxima de 8%;

III – vias arteriais: faixa de domínio de 25,00m (vinte e cinco metros) a 34,00m (trinta e quatro metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixas de rolamento e canteiro central, em cada sentido de tráfego, com rampa máxima de 10%;

IV – vias coletoras: faixa de domínio de 20,00m (vinte metros) a 24,00m (vinte e quatro metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento e faixas de rolamento, para cada sentido de tráfego, podendo ser dotadas de canteiro central com rampa de 10%;

V – vias principais: faixa de domínio de 12,00m (doze metros) a 20,00m (vinte metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixa de rolamento em cada sentido e passeio, com inclinação máxima de 10%;

VI – vias locais: faixa de domínio de 10,00m (dez metros) a 15,00m (quinze metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixa de rolamento em cada sentido e passeio, com inclinação máxima de 10%;

VII – vias para pedestres: classificadas como passeios, com largura mínima de 3,00m (três metros); vielas, com largura mínima de 5,00m (cinco metros), e calçadões;

VIII – ciclovias: faixas de rolamento com 1,40m (um metro e quarenta centímetros) por sentido de tráfego.

IX – estradas principais: caixa da via 10,00m (dez metros), sendo seu perfil formado por pista de rolamento e faixa de domínio de 5,00 (cinco metros).

X – estradas secundárias ou de ligação: caixa da via 8,00m (oito metros), sendo seu perfil formado por pista de rolamento e faixa de domínio de 5,00m (cinco metros).

XI - estradas vicinais ou caminho: caixa da via 6,00m (seis metros), sendo seu perfil formado por pista de rolamento e faixa de domínio de 5,00m (cinco metros).

Art. 11 – Os componentes do sistema viário deverão possuir, obrigatoriamente, sinalização horizontal, com o intuito de organizar o fluxo de condutores de veículos e pedestres, controlar e orientar os deslocamentos e complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

Art. 12 – A sinalização horizontal se apresentará em cinco cores:

I – Branca: para faixa em via de sentido único, faixa de pedestres, de estacionamento, símbolos e legendas;

II – Amarela: para via de mão dupla, proibição de estacionamento e marcação de obstáculos;

III – Azul: para símbolos em áreas especiais, embarque e desembarque;

IV – Vermelha: para ciclovias e símbolos de emergência e hospitais;

V – Preta: para dar contraste entre o pavimento e a pintura.

CAPÍTULO IV
DAS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 13 – O Conselho Municipal de Planejamento Urbano poderá elaborar diretrizes ao sistema viário estrutural, composto pelos contornos rodoviários, eixos estruturais, anel estrutural e vias arteriais, assim como pelas obras complementares necessárias à sua adequação, implementação, implantação e expansão futura, bem como, à requerimento da Secretaria de Obras, autorizar o Poder Executivo a promover alterações nos traçados ou alinhamento de vias.

Art. 14 – Nas confluências de vias é obrigatória à execução de rampa para pessoas portadoras de deficiências, com largura de 1,20m (um metro e vinte centímetros), a contar do ponto de concordância do desenvolvimento de curva.

Art. 15 – As rotatórias e obras de arte deverão ser construídas com raio interno de no mínimo 16,00 metros em todos os cruzamentos de vias estruturais com arteriais, assim como nos cruzamentos de vias arteriais com arteriais.

§1º – Na construção de que trata este artigo deverá ser reservada área suficiente para possibilitar a implantação de trevos, visando ao atendimento da demanda futura de tráfego.

§2º – No caso de interseções entre rodovias e vias estruturais ou arteriais, deverão ser construídos trevos.

Art. 16 – O Município poderá buscar recursos para a pavimentação da malha viária, e adequação da marginal à BR-369, bem como promover a sinalização vertical e horizontal das vias municipais e construção de passarelas para pedestres.

Art. 17- O Município poderá estabelecer diretrizes de arruamento que contemplem áreas ainda não parceladas.

Art. 18- Estabelecer incentivos para o tratamento paisagístico nas calçadas por parte dos proprietários.

Art. 19- Regulamentar a circulação de veículos pesados e carroceiros no centro da cidade.

Art. 20 – Melhoria, alargamento, conservação, manutenção das estradas rurais.

CAPÍTULO V
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 21 – São consideradas rodovias urbanas a BR 369, que recebe a denominação de Av. Benjamim Constant, no trecho entre a Rua Marquês do Herval até a Rua Alambari, ligando o Município de Cambará aos Municípios de Andirá e Ourinhos.

Art. 22 – A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do Sistema Viário principal, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§1º - O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará à orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

§2º- A implantação do arruamento e demais obras de infra-estrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para liberação de novos parcelamentos.

Art. 23 – São partes integrantes desta lei os seguintes anexos:

I – Anexo I – Perfis Viários.

I – Anexo Mapas - Proposta do Sistema Viário.

II – Anexo Mapas –Hierarquia Viária Municipal.

Av. Brasil, 1.082 – Cambará-PR – 86390-000 – (43) 3532-3535 – pjmcambara@visaonet.com.br

Art. 24 – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Cambará, Estado do Paraná, em 20 de outubro de 2009.

JOSÉ SALIM HAGGI NETO
Prefeito Municipal de Cambará