PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR DAS DIRETRIZES E HIERARQUIAS DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL - Nº 23, DE 23 SETEMBRO DE 2019

Estabelece as Diretrizes e as Hierarquias do Sistema Viário Municipal.

Art. 1º Esta lei estabelece as diretrizes e hierarquias do sistema viário municipal, que deverão ser observadas pelos agentes públicos e privados nos processos de parcelamento do solo e alteração ou ampliação do sistema viário.

§1.º Entende-se por *vias* as áreas públicas destinadas à circulação do transporte motorizado e não motorizado.

§2.º Entende-se por diretrizes viárias, as linhas orientativas que têm por objetivo a conexão de 2 (dois) ou mais pontos da malha viária, as quais podem ter seu traçado ajustado conforme condições físicas e ambientais.

§3.º As diretrizes e hierarquias viárias constantes nesta Lei abrangem todo o território municipal.

Art. 2º Esta Lei integra a Política Municipal de Mobilidade.

Art. 3º As diretrizes viárias e a classificação hierárquica das vias tem como principal objetivo dar suporte ao desenvolvimento do Município, de forma integrada às diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas no Plano Diretor do Município de Araucária e no Plano Municipal de Mobilidade.

Art. 4º As vias classificam-se, quanto à sua implementação, em:

I - Vias existentes: as vias implantadas e denominadas;

II - Vias projetadas: as vias 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. 5º As diretrizes viárias urbanas, seus perfis e seu atingimento sobre o território municipal estão definidos no Anexo I integrante desta Lei.

Art. 6º As diretrizes viárias rurais sobre o território municipal estão definidas no Anexo II integrante desta Lei.

Art. 7º As diretrizes cicloviárias sobre o território municipal estão definidas no Anexo III integrante desta Lei.

Art. 8º Todos os imóveis, localizados sobre o perímetro urbano do Município, que possuam área superior a 5.000m² (cinco mil metros quadrados), ou de qualquer área que não foram objetos de parcelamento do solo, deverão passar por análise de Diretrizes Viárias como condição para a emissão dos alvarás estabelecidos no Código de Obras e Edificações Municipal ou aprovação dos projetos de parcelamento.

Art. 9º Para a análise das diretrizes viárias, o interessado deverá abrir processo de Diretrizes Viárias que será encaminhado ao órgão municipal de planejamento, contendo no mínimo:

I - Matrícula atualizada do registro de imóveis emitida a no máximo 90 (noventa) dias;
II - Consulta para construção atualizada emitida a no máximo 90 (noventa) dias;
III - Anuência do proprietário com firma reconhecida, se o requerente não for o proprietário;

IV - Cópia do contrato social da empresa, se pessoa jurídica.

Parágrafo único**.** O órgão municipal de planejamento, a seu critério, poderá exigir a apresentação do levantamento topográfico planialtimétrico, acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou de Registro de Responsabilidade Técnica (RRT).

Art 10. A classificação hierárquica das vias municipais está organizada entre vias urbanas e rurais, considerando suas características funcionais e físicas, de acordo com a seguinte classificação:

I - Vias Urbanas:

a) Vias Expressas - sem interseções em nível, com controle de acesso e sem travessia de pedestres em nível;

b) Vias Arteriais - com interseções em nível, travessias de pedestres e acesso a imóveis lindeiros;

c) Vias Coletoras - destinadas a distribuir o tráfego oriundo de Vias Arteriais e Expressas para as zonas da cidade, as quais são classificadas em Coletora 1 e 2, de modo que a Coletora 1 caracteriza-se como via com média extensão, integrada ao sistema viário principal, e a Coletora 2 caracteriza-se como via de menor

extensão no interior dos bairros, podendo ou não estar integrada ao sistema viário principal;

d) Vias Locais - caracterizadas por transposições em nível não semaforizadas

acesso local, e baixa velocidade de tráfego;

e) Vias de Pedestres - vias exclusivas para o trânsito de pedestres;

II - Vias Rurais:

a) Vias Principais - principais acessos da Zona Rural advindos da área urbana;

b) Vias Secundárias - conexões entre as Vias Principais e vias de acesso local;

c) Vias de Acesso Local - acessos particulares às propriedades rurais.

§1.º A classificação e características das vias urbanas estão definidos no Quadro 1 do Anexo I.

§2.º Serão aplicados critérios específicos para adequação dos perfis das vias relacionadas nos Quadros 2 e 3 do Anexo I.

Art 11. Os projetos de parcelamento do solo para fins de loteamento deverão estabelecer a doação do arruamento das faixas de domínio para a implementação do sistema viário.

Art 12. Nos projetos de parcelamento para fins de subdivisão e remembramento, além dos projetos submetidos para análise com objetivo de obtenção dos alvarás estabelecidos no Código de Obras e Edificações Municipal, o atingimento deverá ser faixa não edificável.

§1.º Para os casos de condomínios em geral que forem seccionados por diretriz viária, esse atingimento deverá ser área não edificável.

§2.º Para os casos de parcelamentos e condomínios em geral que forem seccionados por diretriz viária e a mesma seja necessária para viabilizar o empreendimento o lote deverá ser anteriormente objeto de loteamento.

Art 13. As faixas de domínio e faixas não edificáveis para a implementação do sistema viário, deverão estar de acordo com as diretrizes desta Lei e com os seguintes parâmetros específicos:

§1.º Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser observados os atingimentos estabelecidos nesta Lei e nos respectivos projetos geométricos.

§2.º Quando as vias não estiverem projetadas, deverão ser observados os seguintes atingimentos:

I - Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente;

II - Quando um dos lados do eixo da via estiver desocupado, deverá ser liberada a faixa de domínio integral no lado da via desocupado, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente;

III - Quando ambos os lados da via estiverem ocupados, caberá à Comissão do Plano de Mobilidade definir a necessidade de desapropriação ou indicar solução alternativa de acordo com o caso específico, após ouvidas as instâncias cabíveis.

§3.º Caberá à Comissão do Plano de Mobilidade a análise de situações especiais, após ouvidas as instâncias cabíveis.

Art 14. Para os efeitos desta Lei, considera-se um lado da via desocupado quando não houver edificações licenciadas ocupando a faixa de domínio.

§1.º Para o caso de em um lado da via não haver edificações licenciadas, porém, haver edificações consolidadas, caberá à Comissão do Plano de Mobilidade a análise e deliberação.

§2.º Em situações que em um lado da via haver concomitantemente edificações licenciadas e(ou) edificações consolidadas e(ou) áreas desocupadas, caberá à Comissão do Plano de Mobilidade a análise e deliberação.

§3.º Muros, cercas e áreas de estacionamento descobertos, por si só, não caracterizam área consolidada.

Art 15. Em caso de atingimento na testada do lote por diretriz viária estabelecida na presente Lei, o coeficiente de aproveitamento será calculado com base na área original do lote, desde que o proprietário transfira, sem ônus para o Município, a propriedade da área atingida.

§1.º Os demais parâmetros permanecem calculados sobre a área remanescente do lote.

§2.º Caso o proprietário não transfira para o Município a área atingida, a mesma permanecerá como não edificável e o coeficiente de aproveitamento será calculado descontando-se a área de atingimento.

Art 16. Para a emissão de Alvará de Passagem, previsto no Código de Obras e Edificações Municipal, em relação ao alinhamento de posteamento a ser implantado ou substituído, deverá atender:

I - Para as vias urbanas, os postes deverão ser implantados a 0,50m (cinquenta centímetros) do meio-fio ou seguir o alinhamento do posteamento existente.

II - Para as vias rurais, os postes deverão ser implantados a, no mínimo, 4m (quatro metros) do eixo da pista de rolamento existente e a, no mínimo, 0,50m (cinquenta centímetros) do limite da pista de rolamento.

Art 17. As vias e logradouros públicos municipais terão sempre uma denominação, a qual será avaliada pelo departamento responsável pelos serviços públicos do órgão municipal de urbanismo e aprovada por Decreto Municipal, não podendo conter nomes de pessoas vivas ou duas ruas com o mesmo nome.

Art 18. Os acessos das atividades lindeiras às rodovias somente serão autorizados a partir das vias marginais.

Parágrafo único**.** Quando as vias marginais não estiverem implantadas, os acessos das atividades lindeiras às rodovias serão concedidos após aprovação de projetos específicos nos órgãos responsáveis.

Art 19. O padrão de calçadas será elaborado pelo órgão municipal de planejamento e deverá ser regulamentado via Decreto Municipal, considerando os seguintes parâmetros:

I - Quando as calçadas apresentarem declividade longitudinal superior a 15% (quinze por cento), o trajeto deverá ser vencido por patamares e escadarias, com base em projeto a ser aprovado pelo órgão municipal de urbanismo;

II - A declividade transversal máxima das calçadas será de 3% (três por cento), sendo obrigatório o uso de piso antiderrapante e sem obstáculos;

III - As calçadas deverão ter acessibilidade, de acordo com a legislação vigente e as Normas Técnicas Brasileiras.

Parágrafo único**.** Os projetos de calçada, uma vez padronizados e regulamentados, deverão ser disponibilizados, com ampla divulgação, nos meios de comunicação.

Art 20. O órgão municipal de planejamento poderá elaborar projetos específicos de desenho urbano com padrões de calçada distintos aos estabelecidos no artigo 19, devendo apresentar soluções quanto:

I - Ao tratamento paisagístico;
II - Ao tipo de pavimentação das vias;
III - Ao mobiliário urbano;
IV - Ao tipo de iluminação;

V - À sinalização pública.

Art 21. As vias localizadas na Zona Industrial 1 (ZI 1), Zona Industrial 2 (ZI 2) e Zona de Desenvolvimento Tecnológico (ZDT), independente da classificação, terão faixa de domínio mínima de 20m (vinte metros).

Art 22. As vias localizadas na Zona de Ocupação Específica (ZOE), independente da classificação, terão faixa de domínio mínima de 16m (dezesseis metros), sendo a pista de rolamento de no mínimo 10m (dez metros).

Art 23. As vias rurais que correspondem ao Eixo de Desenvolvimento Industrial (EDI), excluindo-se as rodovias federal (BR-476) e estadual (PR-423), serão classificadas como vias rurais principais e terão faixa de domínio mínima de 20m (vinte metros).

Art 24. As vias locais que forem interrompidas deverão possuir extensão máxima de 125m (cento e vinte e cinco metros) e bolsão de retorno com raio mínimo igual a faixa de rolamento, acrescido de passeio mínimo de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) ao longo do bolsão de retorno.

Parágrafo único**.** Para efeitos desta Lei, considera-se interrompida uma via quando não há previsão de prolongamento ou conexão da mesma com a malha viária existente ou projetada.

Art 25. Em áreas com parcelamentos licenciados, a Comissão do Plano de Mobilidade poderá regularizar configurações viárias diferentes do estabelecido nesta Lei, mediante justificativa técnica que aponte a falta de alternativas viáveis e indique as contrapartidas por possíveis infrações da legislação urbanística.

Parágrafo único**.** As configurações viárias definidas pela Comissão do Plano de Mobilidade em função do caput deste artigo serão regulamentadas por decreto e passarão a incorporar o Quadro 2 do Anexo 1 desta Lei.

Art 26. O órgão gestor de mobilidade, será responsável pela gestão da Comissão do Plano de Mobilidade, que deverá ser nomeada por Decreto Municipal.

§1.º A Comissão do Plano de Mobilidade deverá ser formada por representantes dos seguintes órgãos municipais:

I - Planejamento, 02 (dois) membros;
II - Urbanismo, 02 (dois) membros;
III - Meio ambiente, 01 (um) membro consultivo;
IV - Procuradoria, 01 (um) membro consultivo;
V - Obras públicas, 01 (um) membro consultivo.

§2.º Compete à Comissão do Plano de Mobilidade:

I - Análise e deliberação dos processos de Diretrizes Viárias, demais atribuições descritas nesta Lei e situações extraordinárias relativas à mobilidade no Município;
II - Definição de diretrizes viárias urbanas, bem como a definição de seus perfis e os atingimentos de vias existentes ou projetadas, nos casos não contemplados no anexo I desta Lei.

§3.º Na análise de processo de Diretrizes Viárias pela Comissão do Plano de Mobilidade deverá ser sempre verificada a continuidade das vias adjacentes, existentes ou projetadas, de modo a priorizar a continuidade do Sistema Viário.

§4.º Poderão ser deliberadas alternativas à continuidade das vias adjacentes, existentes ou projetadas, desde que comprovado pela Comissão do Plano de Mobilidade a inviabilidade do feito, através de parecer técnico embasado em questões físicas, financeiras, ambientais e urbanísticas.

Art 27. Os projetos apresentados para análise do Poder Público anteriormente a esta Lei terão seus prazos de aprovação, implementação após a emissão da licença e de prorrogação conforme as disposições do Código de Obras e Edificações Municipal, do Código de Posturas e da Lei de Parcelamento do Solo.

Parágrafo único**.** Decorrido o prazo definido no caput sem que a construção tenha sido iniciada ou ainda tenha sido abandonada, o alvará será automaticamente revogado, bem como a aprovação do projeto, devendo ser apresentado novo projeto nos termos desta Lei.

Art 28. Revoga-se a Lei Complementar Nº 15/2018.

Art 29. Esta Lei entra em vigor a partir de sua publicação

Prefeitura do Município de Araucária, 23 de setembro de 2019

HISSAM HUSSEIN DEHAINI
PREFEITO MUNICIPAL

Processo nº 21804/2019