LEI COMPLEMENTAR Nº 2, DE 10 DE MARÇO DE 2025.

Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Tamarana.

A PREFEITA DE TAMARANA, ESTADO DO PARANÁ, LUZIA HARUE SUZUKAWA, NO USO DAS ATRIBUIÇÕES QUE LHE CONFERE O ART. 57 DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SUBMETE À APRECIAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL O SEGUINTE PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Malha Viária é o conjunto de vias do município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§ 1º A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

§ 2º Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Art. 2º Integram a malha viária do município o Sistema Viário Municipal, o Sistema Viário Urbano, o Sistema Viário Distrito I, Sistema Viário Distrito II e o Sistema Viário Distrito III, descritos e representados nos mapas ANEXOS I, II, III, IV e V da presente Lei.

Art. 3º É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano, ANEXO II da presente Lei.

Art. 4º É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes no município definidas no Mapa do Sistema Viário Municipal, ANEXO I da presente Lei.

Art. 5º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

I - ANEXO I - Mapa do Sistema Viário Municipal;

II - ANEXO II - Mapa do Sistema Viário Urbano;

III - ANEXO III - Mapa do Sistema Viário Distrito I;

IV - ANEXO IV - Mapa do Sistema Viário Distrito II;

V - ANEXO V - Mapa do Sistema Viário Distrito III;

VI - ANEXO VI - Modelo de Vias Urbanas;

VII - ANEXO VII - Modelo de Vias Rurais.

Seção I
Dos Objetivos

Art. 6º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do município de Tamarana, 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 do 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 com deficiências;

VI - a atualização permanente das informações relativas a circulação urbana e à rede viária, em função dos objetivos e da evolução das atividades urbanas, compatibilizando e atualizando a hierarquização das vias de acordo com o Uso e a Ocupação do Solo observado o Plano de Mobilidade Urbana Municipal;

VII - promover o uso compartilhado das vias, integrando a circulação de pedestres e ciclistas na rede viária, afim de facilitar o deslocamento com segurança, autonomia e conforto;

VIII - estabelecer o padrão das calçadas, guias rebaixadas, rampas de acessibilidade a pessoas com deficiências, lombadas e travessias elevadas;

IX - promover políticas públicas de educação no trânsito em escolas e outras instituições públicas e privadas;

X - assegurar a faixa non aedificandi ao logo das estradas municipais, rodovias e ferrovias.

Parágrafo único. 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, e estarão sujeitos a análise do Conselho de Desenvolvimento Municipal e órgãos estaduais competentes.

Seção II
Das Definições

Art. 7º Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

I - acesso - é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

a) logradouro público e propriedade privada;
b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

II - 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 serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;
c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

III - alinhamento - é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV - caixa carroçável - é a faixa da via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

V - calçada ou passeio - é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

VI - canteiro central - é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

VII - ciclovia - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de biciclos ou seus equivalentes, não motorizados;

VIII - estacionamento - é o espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

IX - faixa de domínio de vias - é a porção do solo, de utilização pública, medida a partir do centro da pista para cada uma de suas laterais;

X - greide - é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XI - largura de uma via - é a distância entre os alinhamentos da via;

XII - logradouro público - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, etc.);

XIII - meio-fio - é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XIV - pista de rolamento - é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;

XV - ciclo faixa - parte da pista de rolamento ou do passeio, destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XVI - faixa elevada - travessia elevada de pedestres onde o pavimento é elevado ao nível da calçada devendo possuir dispositivos de drenagem e sinalização específica;

XVII - lombada - ondulação transversal com diferença de nível do seu pavimento adjacente, destinada a reduzir a velocidade de veículos;

XVIII - rotatória - tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz a diminuição da velocidade em cruzamentos;

XIX - rampas - inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento;

XX - uso compartilhado - uso compartilhado da via pública por todos os sistemas de transportes especificados nesta Lei;

XXI - trincheira - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior;

XXII - passarela - elemento em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestre;

XXIII - cul-de-sac - espaço para o retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;

XXIV - estrada vicinal - estrada pavimentada ou não que atende principalmente ao tráfego local do Município;

XXV - viaduto - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno

ou servir de passagem superior;

XXVI - sinalização de trânsito - conjunto de elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

XXVII - sinalização horizontal - constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

XXVIII - sinalização vertical - representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas;

XXIX - tráfego - fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

XXX - tráfego leve - fluxo inferior a 50 veículos por dia em uma direção;

XXXI - tráfego médio - fluxo compreendido entre 50 e 400 veículos por dia em uma direção;

XXXII - tráfego pesado - fluxo superior a 400 veículos por dia em uma direção;

XXXIII - vias arteriais - são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro dentro da área urbana, ligando dois ou mais distritos ou bairros, e constituem-se como vias estruturantes da área urbana, e tais vias alimentam e coletam o tráfego das vias coletoras e locais;

XXXIV - via coletora - que promove a ligação dos bairros com as vias arteriais;

XXXV - via local - destinada exclusivamente a dar acesso às moradias;

XXXVI - via férrea - sistema de transporte sobre trilhos que atravessa certa extensão territorial e por onde circulam trens que conduzem passageiros ou cargas;

XXXVII - via perimetral - são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga pesada;

XXXVIII - via rural - estradas pavimentadas ou não, localizadas fora do perímetro urbano.

XXXIX - testada - porção de via pública que fica à frente de um lote.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 8º Considera-se sistema viário do Município de Tamarana o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos ANEXOS I, II, III, IV e V desta Lei.

Seção I
Da Hierarquia do Sistema Viário

Art. 9º As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) vias de trânsito rápido (rodovias);
b) vias arteriais;
c) vias coletoras;
d) vias locais;
e) vias existentes e já consolidadas.

II - vias rurais:

a) rodovias de ligação regional;
b) estradas principais;
c) estradas vicinais.

Art. 10. A hierarquização das vias que compõem o sistema viário básico de Tamarana obedece aos seguintes critérios:

I - a via de trânsito rápido (rodovias) é preferencial sobre a via arterial;

II - a via arterial é preferencial sobre a via coletora e via local;

III - a via coletora é preferencial sobre a via local.

§ 1º No cruzamento de vias da mesma hierarquia a preferência será estabelecida por sinalização de trânsito, atendidas as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações pertinentes.

§ 2º No cruzamento entre vias de mesma hierarquia, quando não sinalizado, a preferência de passagem atenderá o disposto na legislação pertinente.

Art. 11. Vias de trânsito rápido (rodovias), constituem as rodovias federais e estaduais nos trechos em que cortam o perímetro urbano do Município, nas quais serão garantidas as seguintes condições:

I - fluxo de veículos ininterrupto;

II - poderão receber interseções em nível e/ou desnível quando consideradas imprescindíveis ao desenvolvimento do Município, devidamente licenciadas junto ao órgão que detém a circunscrição sobre a via, bem como do Município de Tamarana;

III - travessias de pedestres, atendendo as normas de segurança e acessibilidade;

IV - sem acesso aos lotes lindeiros.

Parágrafo único. Em situações especiais, poderá haver transporte coletivo nestas vias, observados os cuidados especiais quanto à segurança e manutenção do fluxo da via.

Seção II
Do Dimensionamento Para Abertura de Vias

Art. 12. Para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação, as vias públicas de circulação no Município, segundo a hierarquia estabelecida no artigo 9.º desta Lei, obedecerão aos seguintes parâmetros:

I - pista de rolamento para veículos;

II - pista de estacionamento para veículos;

III - ciclovia/ciclofaixa com, no mínimo, 1,20 m (um metro e vinte centímetros) quando for unidirecional e 2,40m (dois metros e quarenta centímetros) quando for bidirecional;

IV - passeio para pedestre.

Art. 13. As Vias Arteriais deverão comportar no mínimo 18,40m (dezoito metros e quarenta centímetros), contendo sinalização de velocidade máxima de até 60Km/h (sessenta quilômetros por hora), sendo:

I - a Via de Trânsito rápido (Rodovias) é preferencial sobre a Via Arterial;

II - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

III - 2 (duas) pistas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

IV - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2 m (dois metros) cada;

V - 1 (uma) ciclovia/ciclofaixa bidirecional de, no mínimo 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), cada;

Art. 14. As Vias Coletoras deverão comportar, no mínimo 15m (quinze metros), contendo sinalização de velocidade máxima de até 40Km/h (quarenta quilômetros por hora), sendo:

I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos, de no mínimo, 3 m (três metros) cada;

II - 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2 m (dois metros) cada.

Art. 15. As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 11,80m (onze metros e oitenta centímetros), contendo sinalização de velocidade máxima de até 30Km/h (trinta quilômetros por hora), sendo:

I - 2 (duas) pistas de rolamento 2,70m (dois metros e setenta centímetros) cada;

II - 1 (uma) pista para estacionamento de veículos de, no mínimo 2,40m (dois metros e quarenta centímetros);

III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2 m (dois metros) cada.

Art. 16. As Vias Rurais, são divididas em vias Primárias, Secundárias e Terciárias:

I - a via primária, exceto as rodovias, terá uma faixa de domínio de 15 (quinze) metros no total, sendo 2 (dois) metros para cada lado contados a partir do eixo das mesmas, 2 (dois) acostamentos de, no mínimo, 2 (dois) metros cada e no mínimo 7 (sete) metros de caixa de rolamento.

II - a via secundária, exceto as rodovias, terá uma faixa de domínio de 12 (doze) metros no total, sendo 2 (dois) metros para cada lado contados a partir do eixo das mesmas, 1 (um) acostamento de, no mínimo, 2 (dois) metros e no mínimo 6 (seis) metros de caixa de rolamento.

III - a via terciária, exceto as rodovias, terá uma faixa de domínio de 10 (dez) metros no total, sendo 2 (dois) metros para cada lado contados a partir do eixo das mesmas, 1 (um) acostamento de, no mínimo, 1 (um) metro e no mínimo 5 (cinco) metros de caixa de rolamento.

Art. 17. As caixas de ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.

Seção III
Das Vias Existentes

Art. 18. A hierarquização das vias urbanas existentes foi definida através dos Anexos II, III, IV e V da presente Lei, e de acordo com a função que desempenha no sistema viário atual, permanecendo as dimensões existentes em cada caso.

Parágrafo único. As ruas consolidadas e pré-existentes serão mantidas o alinhamento predial, mantido as larguras existentes de pista e consideradas as condições mínimas de casos das normativas de acessibilidade, seguindo as sugestões técnicas da equipe de arquitetura e engenharia da municipalidade.

Art. 19. A abertura ou intervenção de qualquer via ou logradouro será regida pelas disposições desta Lei e anexos integrantes.

Parágrafo único. Ficará a cargo do interessado solicitar ao órgão competente as informações de obras e melhorias a serem executadas para adequação e contemplação em seu projeto.

Seção IV
Da Circulação e Sinalização Viária

Art. 20. A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às normativas vigentes e diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus ANEXOS II, III, IV e V, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração de projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Art. 21. Caberá ao Poder Público Municipal o 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 - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

III - a adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos como escolas, terminal rodoviário, casa da cultura e outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal;

IV - priorizar acessos de ligação entre os bairros, onde a topografia permitir, visando proporcionar qualidade na mobilidade urbana;

V - adequar o sentido de fluxos nas vias existentes, demarcação de espaços para estacionamentos considerando o porte das vias, afim de ordenar e organizar o trânsito;

VI - na zona rural do município, onde houver concentração de pessoas, seja em frente a equipamentos públicos ou vilas, implantar dispositivos disciplinadores de velocidades, sinalização vertical e ainda sinalização orientativa nos cruzamentos, com a nomenclatura dos bairros.

Parágrafo único. A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 22. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas especificadas pela ABNT.

Seção V
Dos Passeios e Arborização

Subseção I
Passeios

Art. 23. Os passeios a serem construídos e/ou reformados devem estar de acordo com as normativas vigentes, serem contínuos, não possuírem degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem o fluxo de pedestres na faixa livre de circulação, sendo definida pela NBR 9050.

Parágrafo único. É de responsabilidade do Poder Público, através do órgão competente, intensificar a fiscalização no que tange ao cumprimento das normativas vigentes quanto as diretrizes de reforma e/ou implantação dos passeios.

Art. 24. Para os passeios existentes, o interessado em realizar a reforma e/ou a sua manutenção em sua testada, deverá protocolar no órgão competente uma solicitação de autorização de reforma do passeio solicitando a padronização para o referido endereço.

Art. 25. Os passeios em loteamentos e parcelamentos deverão ser executados pelos parceladores, ser previamente submetido a análise e aprovação do órgão competente e estar de acordo com a padronização municipal.

Art. 26. A manutenção dos passeios é de inteira responsabilidade dos proprietários em sua extensão de testada, cabendo ao órgão competente fazer a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Subseção II
Arborização Urbana

Art. 27. A arborização urbana será regulamentada por lei específica e contemplará os seguintes parâmetros:

I - quanto as espécies;

II - dimensionamentos;

III - distância/porte/qualidade mínima exigida para mudas, plantio e locais de implantação.

Art. 28. O corte de árvores públicas somente poderá ocorrer na modalidade de substituição, ou seja, uma outra árvore deverá ser plantada na mesma quadra ou em local determinado pelo órgão ambiental municipal, sob as seguintes condições:

I - construção ou reforma de edificações;

II - árvores que colocam em risco a vida ou o patrimônio;

III - árvores consideradas espécies invasoras, determinadas através de portaria ou legislação específica;

IV - obras de utilidade pública ou relevante interesse social.

Art. 29. Para solicitar autorização de substituição de árvores públicas, o interessado deverá protocolar junto à Administração Municipal, os seguintes documentos:

I - cópia do RG e CPF de todos os proprietários do imóvel ou do contrato social quando for pessoa jurídica;

II - comprovante de pagamento do último IPTU;

III - transcrição ou matrícula do Cartório de Registro de Imóveis atualizada, no máximo 90 dias; ou prova de justa posse, com anuência dos confrontantes, no caso de o requerente não possuir documentação legal do imóvel;

IV - projeto de reforma e ampliação, com carimbo de aprovação da Prefeitura Municipal quando se tratar de pedidos de corte para este fim;

V - parecer técnico conclusivo da Defesa Civil Municipal ou Estadual, quando se tratar de pedido de corte de árvores que colocam em risco a vida ou o patrimônio;

VI - ofício de solicitação e Decreto de Utilidade Pública quando de obras de interesse do município.

Art. 30. Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização.

Art. 31. Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com as espécies definidas por Lei Específica.

Art. 32. O descumprimento dos artigos contidos nesta seção implicará em multa a ser regulamentada por Lei Específica.

CAPÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 34. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, é complementada com o Plano de Mobilidade Urbana de Tamarana.

Art. 35. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, através da supervisão Secretaria de Obras.

Art. 36. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal.

Art. 37. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 818/2011.

Edifício da Prefeitura Municipal de Tamarana, em 10 de março de 2025.

LUZIA HARUE SUZUKAWA
PREFEITA

Download do documento