

LEI Nº1.211/2008

SÚMULA: DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE ITAMBARACÁ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

A CÂMARA MUNICIPAL DE ITAMBARACÁ, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE:

L E I :

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - A presente Lei tem por objetivo disciplinar o Sistema Viário Básico do município de Itambaracá, em complementaridade ao Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Itambaracá, e à Lei de Parcelamento do Solo

Urbano, garantindo a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses da comunidade.

Art. 2º - Integram a malha viária do Município, o Sistema Viário Urbano, descrito e representado no anexo I desta lei e o Sistema Rodoviário Municipal.

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 do distrito sede de Itambaracá, Anexo II, da presente Lei.

Art. 4º - É considerado Sistema Rodoviário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes no município.

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

Anexo I – Perfil de vias;

Anexo II – Mapa do Sistema Viário Urbano do distrito sede de Itambaracá;

Art. 6º - Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

- I. **ACESSO** – dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade privada;



- II. **ACOSTAMENTO** – parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;
- III. **ALINHAMENTO** – linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- IV. **ÁREA "NON AEDIFICANDI"** – É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- V. **CALÇADA** – parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- VI. **CANTEIRO CENTRAL** – obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);
- VII. **CICLOVIA** - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- VIII. **ESTACIONAMENTO** – é o espaço público ou privado destinado à guarda ou imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros ou carga, constituídos pelas áreas de vagas e circulação;
- IX. **ESTRADA** – via rural não pavimentada;
- X. **FAIXAS DE DOMÍNIO** – superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;
- XI. **FAIXAS DE TRÂNSITO** – qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;
- XII. **FAIXA DE ROLAMENTO** – espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;
- XIII. **LARGURA DA VIA** – distância entre os alinhamentos da via;
- XIV. **LOGRADOURO PÚBLICO** - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;
- XV. **LOTE LINDEIRO** - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;
- XVI. **MEIO FIO** – é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento;
- XVII. **PASSEIO** - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separado por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XVIII. **VIA** – superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a faixa de rolamento a calçada, o acostamento e canteiro central;

Art. 7º - A lei do sistema viário do Município de Itambaracá tem por objetivo:

- I. Melhorar o aproveitamento do sistema viário existente, com aumento de suas condições de capacidade e segurança;
- II. Promover a hierarquização da rede viária;
- III. Disciplinar o tráfego de veículos de carga nos núcleos urbanos;
- IV. Promover a implantação de ciclovias;
- V. Definir parâmetros para abertura de novas vias tanto de iniciativa pública como privada;

Art. 8º - A abertura de qualquer via pelo Poder Público ou por empreendedor privado de loteamento deverá ser objeto e obedecerá ao disposto nesta Lei.

CAPÍTULO II

DA CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 9º - A estrutura do sistema viário, classificada de acordo com a função que a via desenvolve na distribuição do tráfego e no espaço urbano, fica composta de:



- I. Rodovias;
- II. Vias estruturais;
- III. Vias Marginais de Fundo de Vale;
- IV. Vias Marginais de Fundo de Vale Industrial;
- V. Vias Coletoras
- VI. Vias Locais;
- VII. Ciclovias.

Art. 10º – As vias estruturais visam à interligação de diferentes setores e conjunto de bairros da cidade, visando à fluidez do trânsito.

§1º - As vias estruturais deverão ter a dimensão mínima de 15,00 (quinze) metros, sendo:

- I. Calçada: 2,00 (dois) metros de cada lado;
- II. Faixa de Rolamento: 6,00 (seis) metros;
- III. Estacionamento paralelo: 2,50 (dois e meio) metros de cada lado;

§2º - Nas vias estruturais, a velocidade máxima permitida será de 60 Km/h (sessenta quilômetros por hora). Será proibido o tráfego de caminhões de carga de cana e treminhões.

Art. 12 – Vias marginais de fundo de vale são destinadas a definição entre áreas de preservação e áreas urbanizáveis.

§1º - As vias marginais de fundo de vale deverão ter a dimensão mínima de 12,00 (doze) metros, sendo:

- I. Calçada: 2,00 (dois) metros de cada lado;
- II. Faixa de Rolamento: 6,00 (seis) metros;
- III. Estacionamento: 2,00 (dois) apenas no lado junto ao fundo de vale;

§2º - Nas vias marginais de fundo de vale, a velocidade máxima permitida será de 40Km/h (quarenta quilômetros por hora). Será proibido o tráfego de caminhões de carga de cana e treminhões.

§3º - Em áreas já consolidadas em data anterior à aprovação desta lei, a faixa de preservação permanente será de 10 metros, principalmente nas margens do córrego Jaborandi próximas à rua Jorge Kopp.

Art. 13 – As vias marginais de fundo de vale industrial são destinadas a definição entre áreas de preservação e áreas urbanizáveis. É também destinada a receber o fluxo de caminhões da área urbana.

§1º - As vias marginais de fundo de vale industrial deverão ter a dimensão mínima de 19,00 (dezenove) metros, sendo:

- IV. Calçada: 2,00 (dois) metros de cada lado;
- V. Faixa de Rolamento: 6 (seis) metros de cada lado;
- VI. Canteiro Central: 3,00 (três) metros
- VII. Estacionamento: não é permitido.

§2º - Nas vias marginais de fundo de vale industrial, a velocidade máxima permitida será de 80Km/h (oitenta quilômetros por hora).

Art. 14 – Vias coletoras são aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias estruturais ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

§1º - As vias coletoras deverão ter a dimensão mínima de 12,00 (doze) metros sendo:

- I. Calçada: 2 (dois) metros de cada lado;
- II. Faixa de Rolamento: 6,00 (seis) metros
- III. Estacionamento: 2,00 (dois) metros em apenas um dos lados;

§2º - Nas vias coletoras, a velocidade máxima permitida será de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora). Será proibido o tráfego de caminhões de carga de cana e treminhões.

Art. 15 – Vias locais destinam-se a servir diretamente os lotes urbanos, permitindo uma baixa velocidade de percurso. São caracterizadas por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

§1º - As vias locais deverão ter a dimensão mínima de 12,00 (doze) metros sendo:

- I. Calçada: 2,00 (dois) metros de cada lado;
- II. Faixa de Rolamento: 6 (seis) metros;



III. Estacionamento: 2,00 (dois) metros em apenas um dos lados;

§2º - São consideradas vias locais todas as demais vias da cidade, não citadas na presente Lei.

§3º - Nas vias locais, a velocidade máxima permitida será de 30 Km/h (trinta quilômetros por hora)

Art. 16 – Ciclovias são as vias destinadas somente ao uso de ciclistas, podendo estar situadas em faixas de outras vias ou em vias exclusivas.

§1º - As ciclovias deverão ter dimensão mínima de 3 (três) metros, devendo as mesmas serem bidirecionais.

§2º - As ciclovias serão implantadas, mediante elaboração de projeto específico nos locais abaixo descritos:

- I. Canteiro central da marginal de fundo de vale industrial;
- II. Ao longo do córrego Jaborandi;
- III. Marginais de linha de alta tensão;
- IV. Em outras vias que se fizerem pertinentes.

Art. 17 – Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas conforme Anexo II.

Art. 18 – O prolongamento de vias já existentes não poderá ser inferior à largura dessas, mesmo que, pela sua função e posição sejam consideradas de classificação funcional inferior.

Art. 19 – É de responsabilidade do órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal, a elaboração dos projetos de sinalização viária, locação de carga e descarga e pontos de estacionamento regulamentados.

Parágrafo único – Em caso de novos empreendimentos, o interessado ficará responsável pela execução dos projetos de sinalização viária elaborado pelo órgão competente do Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 20 – As calçadas deverão obrigatoriamente atender aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outras determinações do órgão municipal competente, observadas as peculiaridades específicas:

- I. Fica expressamente proibida a existência de obstáculos físicos (degraus, muretas, etc.) nas calçadas do município.
- II. Em todas as esquinas deverá haver rebaixamento de meio-fio conforme normas estabelecidas pela NBR9050/2004 ou norma posterior que lhe altere.
- III. Deverá haver na calçada condições de permeabilidade;
- IV. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil;



V. Fica permitido apenas um rebaixamento de meio-fio por lote de no máximo 3,50 (três vírgula cinquenta) metros de largura, para acesso de veículos. Tal rebaixamento não pode entrar em conflito com a NBR9050/2004 ou norma posterior que lhe altere;

Art. 21 – Todas as sinalizações para pedestre deverão ser dotadas de comunicação visual em braile e sonora.

Art. 22 – A rampa máxima permitida nas vias de circulação urbana será de 15% (quinze por cento) e declividade transversal mínima de 0,5% (meio por cento).

Art. 23 – Em caso de descumprimento das normas estabelecidas nesta Lei, ao responsável pela conduta serão aplicadas sanções que poderão ser as seguintes, cumulativamente ou não:

- I. Multa em dinheiro;
- II. Obrigação de fazer ou de não fazer;
- III. Outras sanções previstas em Leis específicas.

Parágrafo único – as sanções serão aplicadas pelo órgão competente de planejamento municipal, cabendo recurso ao Conselho Municipal de Urbanismo.

Art. 24 – Os casos omissos e as dúvidas de interpretação decorrente desta Lei serão apreciados pelo órgão competente de planejamento do Poder Executivo Municipal e pelo Conselho de Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Art. 25 – São partes integrantes desta Lei os Anexos PRANCHA IX e X e a alteração destes deverá seguir os mesmos critérios para alteração desta Lei.

Art. 26 – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação revogada as disposições em contrário.

EDIFÍCIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAMBARACÁ,

Itambaracá, 19 de dezembro de 2008.

Moacyr Thomé Rodrigues do Carmo

Prefeito Municipal

