



PREFEITURA MUNICIPAL DE JUSSARA

Av. Princesa Isabel nº 320 - Fone: (44) 3628-1212 - CEP 87.230-000
CNPJ/MF: 75789552/0001-20 - Jussara - Estado do Paraná

LEI nº 1.290/2011

SÚMULA: Dispõe sobre o sistema viário do município de Jussara, Estado do Paraná.

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE JUSSARA APROVOU E EU, PREFEITA MUNICIPAL SANCIONO A SEGUINTE LEI.

CAPÍTULO I 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 e o Sistema Viário Urbano, descritos e representados nos mapas Anexos I e II da presente Lei.

Art. 3º 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. 4º 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. 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** – Modelos das Vias.

SEÇÃO I DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 6º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Jussara, 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 portadoras de deficiências.

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 à 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 bicíclou ou seus equivalentes, não motorizados;

VIII - ESTACIONAMENTO – é o espaço público ou privado destinado à 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 - "GRADE" – 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 e outros);

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.

CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 8º Considera-se sistema viário do município de Jussara 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 e II desta Lei.

SEÇÃO I DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 9º As vias do Sistema Viário são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

I - RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL – compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

II - VIA ESTRUTURAL MUNICIPAL – são as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, dividindo-se em primárias e secundárias, conforme sua importância no acesso a outros municípios e distritos;

III - VIA ARTERIAL OU DE ESTRUTURAÇÃO URBANA – são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego interno principal, interligando na área urbana ou na rural, respectivamente, bairros ou distritos;

IV - VIA COLETORA – são as vias que coletam o tráfego das vias locais e encaminham-nas de maior fluxo;

V - VIA LOCAL – são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;

VI - VIA MARGINAL – são vias coletoras especiais que, por margearem rodovias ou áreas de proteção permanente.

SEÇÃO II DO DIMENSIONAMENTO

Art. 10 As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:

- I -** pista de rolamento para veículos;
- II -** pista de estacionamento para veículos;
- III -** ciclovia com, no mínimo, 2,0 metros;
- IV -** passeio para pedestre.

Art. 11 As Vias de Estruturação Municipal deverão comportar no mínimo 12 metros, contendo:

- I -** 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50 metros cada;
- II -** 2 (duas) pistas de acostamento para veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- III -** faixa *non aedificandi* de 15 metros em cada lado.

Art. 12 As Vias Arteriais ou de Estruturação Urbana deverão comportar no mínimo 27,00 metros, contendo:

- I -** 4 (quatro) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50 metros cada;
- II -** 2 (duas) pistas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- III -** 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada;
- IV -** Canteiro central de, no mínimo, 2 metros.

Art. 13 As Vias Coletoras urbanas deverão comportar no mínimo 17,00 metros, contendo:

- I -** 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 metros cada;
- II -** 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- III -** 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada.

§ 1º. As vias coletoras já consolidadas com 15,00 (quinze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 15,00 (quinze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.405/2013 de 12.12.2013).*

§ 2º. As vias coletoras com 15,00 (quinze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 4,50 (quatro vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 (três) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.405/2013 de 12.12.2013).*

§ 3º. As vias coletoras já consolidadas com 12,00 (doze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 12,00 (doze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.496/2015 de 11.05.2015).*

§ 4º. As vias coletoras com 12,00 (doze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 3,50 (três vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo 2,50 (dois vírgula cinqüenta) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.496/2015 de 11.05.2015).*

Art. 14 As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, de 14 m (quatorze metros), contendo:

- I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- II - 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,00 metros cada;
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 metros cada.

§ 1º. As vias locais já consolidadas com 12,00 (doze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 12,00 (doze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.326/2012 de 06.06.2012).*

§ 2º. As vias locais com 12,00 (doze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 3,50 (três vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 (dois vírgula cinqüenta) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.326/2012 de 06.06.2012).*

Art. 15 As Vias Marginais deverão comportar no mínimo 20,00 metros, contendo:

- I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 metros cada;
- II - 1 (uma) pista de estacionamento oblíquo para veículos de, no mínimo, 5,0 metros, no lado das edificações;
- III - 1 (uma) pista para ciclovia de, no mínimo, 3 metros, no lado da rodovia ou fundo de vale;
- IV - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada.

§ 1º. As vias marginais já consolidadas com 15,00 (quinze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 15,00 (quinze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.495/2015 de 11.05.2015).*

§ 2º. As vias marginais com 15,00 (quinze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 4,50 (quatro vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 (três) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.495/2015 de 11.05.2015).*

Art. 16 Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário ou ferroviário estadual ou federal será obrigatória a reserva de uma faixa *non aedificandi* de 15 m (quinze metros) para a implantação de via margeando a rodovia ou ferrovia, a exceção quando houver um plano especial da via definido pela Prefeitura.

Art. 17 Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório à reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

Art. 18 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.

Art. 19 As caixas de ruas dos prolongamentos das vias estruturantes ou arteriais e coletoras poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.

SEÇÃO III 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 diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seu Anexo II, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do Projeto de Sinalização Urbana, bem como 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, em especial as diretrizes formuladas pelo Decreto Federal nº 5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade nº 10.048 e 10.098/00.

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 as Normas Técnicas específicas pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas).

SEÇÃO IV DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art. 23 Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;

Parágrafo único. A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 24 Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR-9050 da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas).

Art. 25 A arborização urbana terá uma distância média entre si de dez metros (10m), estando locada no terço externo do passeio.

§ 1º Quando uma árvore necessitar ser arrancada, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

§ 2º Em hipótese alguma poder-se-á deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

§ 3º Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26 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. 27 A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Projeto de Sinalização Urbana, em acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei.

Art. 28 As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho de Desenvolvimento Municipal.

Art. 29 Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal.

Art. 30 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Edifício da Prefeitura do Município de Jussara,
Aos 19 de dezembro de 2011.

LUCIANA MARA TACHINI BARBOSA
Prefeita Municipal

Projeto de Lei nº 43/2009
Autoria: Executivo Municipal