



LEI DO SISTEMA VIÁRIO

PROJETO DE LEI MUNICIPAL N^o 007/2013

SÚMULA: DISPÕE SOBRE DIRETRIZES DE ARRUAMENTO PARA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DE MIRADOR, CONSTANTE DO PDM - PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE MIRADOR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I

Dos Objetivos

Art 1º. A presente Lei define o Sistema Viário Básico do Município de MIRADOR, estabelecendo as diretrizes para a circulação e a implantação de arruamento.

Art 2º. Esta Lei destina-se a disciplinar, dimensionar, hierarquizar a implantação do Sistema Viário no Município de MIRADOR e demais disposições da legislação federal e estadual pertinentes à Lei do Parcelamento do Solo Urbano.

§1º As disposições desta Lei têm como objetivo:

- a) Garantir a continuidade das principais vias;
- b) Proporcionar um fluxo eficiente e seguro do tráfego na área urbana;
- c) Otimizar os investimentos públicos na infra-estrutura viária;
- d) Contribuir com a redução das causas de acidentes;
- e) Contribuir com a redução da poluição sonora, tendo em vista o conforto ambiental urbano;
- f) Contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano.

§2º As determinações dessa Lei estão sujeitas e são complementadas pela legislação federal, especificamente pelo Código de Trânsito, Decreto Federal 3298/99 e NBR9050-ABNT).

Art 3º. É obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do Sistema Viário, por força desta Lei, a todo o empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado dentro do Perímetro Urbano do Município de MIRADOR.

Art 4º. A Prefeitura Municipal fará a supervisão e fiscalização, quando da implantação do Sistema Viário, com base em normas correntes no Estado, usadas pelo DNER e DER.

Art 5º. O Poder Público editará os Atos Administrativos necessários ao cumprimento desta Lei.

Seção II Das Definições

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

Arruamento: conjunto de logradouros públicos e vias destinadas à circulação viária e acesso aos lotes;

Código de Trânsito: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

Diretriz de Arruamento: via constante do Sistema Viário Básico do Município;

Logradouro Público: Área de terra de propriedade pública e de uso comum e/ou especial do povo destinada a vias de circulação e espaços livres;

Passeio ou Calçada: parte do logradouro público ou via de circulação destinada ao tráfego de pedestres;

Pista de Rolamento: parte do logradouro público ou via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego de veículos;

Sistema Viário Básico: conjunto das vias principais de circulação do município, com hierarquia superior às de tráfego local;

Sinalização de Trânsito: conjunto dos elementos de comunicação adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

Sinalização Horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

Sinalização Vertical: representada por painéis, placas e demais elementos implantados ao longo das vias públicas;

Tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

Vias Públicas ou de Circulação: avenidas, ruas, alamedas, travessas, contornos rodoviários, estradas e caminhos de uso público.

CAPÍTULO II DA HIERARQUIA DAS VIAS URBANAS

Seção I Da Classificação

Art 7º. As vias da sede urbana e do Distrito de Quatro Marcos do Município de MIRADOR são classificadas em Perimetral, Principal, Coletora, Local e Marginal, conforme o mapa do sistema viário Anexo II, parte integrante desta lei.

§1º **A Via Perimetral** corresponde a via que deverá ser executada ligando a Avenida Paixão a estrada de acesso a PR559, no ponto de início do Perímetro Urbano, a fim de desviar o tráfego pesado da área urbana.

§ 2º **A Via Principal** na Sede Urbana correspondem a Avenida São Pedro, Avenida Guaíra e Avenida Frei Ulrico. Tratam-se das vias de maior importância, por exercerem, simultaneamente, diversas funções e formar os eixos de ligação do extremo da cidade, além de desenvolverem um tráfego contínuo.

§ 3º **As Vias Coletoras** na Sede Urbana correspondem a Avenida D. Jaime Câmara, Avenida Rio Branco, Avenida São Francisco e Avenida Paraná. Têm a função e coletar e distribuir o tráfego de veículos entre as via principal, perimetral e as vias locais.

§ 4º **As Vias Locais** devem dar preferência à circulação de pedestres e proporcionar o uso de lazer, com um tráfego de velocidade mais baixa.

§ 5º **Ciclovias:** Vias especiais destinadas à circulação de bicicletas.

§ 6º **Cruzamentos:** Os cruzamentos destinam-se a articular o Sistema Viário nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos, a saber:

a) **Cruzamento Simples:** são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente, conforme Figura 1, anexa.

b) **Cruzamento Rotulados,** conforme Figura 2 anexa: são Cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: PARE/VIA PREFERENCIAL), ou semáforos, conforme estudos de volume de fluxo.

Seção II

Do Dimensionamento

Art 8º. Para efeito desta Lei será adotado o seguinte dimensionamento mínimo das vias, conforme FIGURA 3, anexa:

a) **Caixa de Via - CX** - é a distância definida em projeto, entre dois alinhamentos prediais frontais.

b) **Caixa de Rolamento - CR** - é a distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento, na qual está incluída a largura da sarjeta.

c) **Faixa de Rolamento - R** - é a faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento, podendo ser de, no mínimo, 2,70m (dois metros e setenta centímetros) para carros de passeio, 3,20m (três metros e vinte centímetros) para caminhões em velocidade controlada, e de 3,75m (três metros e setenta e cinco centímetros) para tráfego intenso e velocidade livre.

d) **Faixa de Acostamento - A** - é a faixa usada para estacionamento de veículos, podendo ser paralela a faixa de rolamento, sendo 2,00 m (dois metros) para carros de passeio e de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para caminhões.

e) **Passeio - P** - é a faixa entre o alinhamento dos terrenos e o início da caixa de rolamento, destinada à circulação de pedestres, arborização, redes de infra-estrutura,

sinalização e mobiliário urbano, com um mínimo de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros). Na dimensão do passeio está incluída a largura do meio-fio.

f) Canteiro - **C** - é a faixa destinada ao plantio de espécies vegetais, e equipamentos públicos, não destinados ao tráfego, constituindo barreira ao tráfego transversal de pedestres e veículos, com largura mínima de 1,00 m (um metro).

Art 9º. O prolongamento das vias existentes deverá manter o dimensionamento mínimo da caixa de rolamento da via já existente.

Art 10. As vias constantes de novos processos de parcelamento terão suas dimensões mínimas conforme especificações da tabela a seguir:

MIRADOR			
CLASSIFICAÇÃO	CAIXA DE ROLAMENTO	PASSEIO	LARGURA TOTAL
Perimetral	13,00m	3,00m	19,00m
Principal	7,50m x 2	3,00m	24,00m
Coletora	12,00m	3,00m	18,00m
Local	9,00m	3,00m	15,00m

I - Para a **Via Perimetral**:

Via a executar na Sede Urbana:

CX - Caixa de via: 19,00m;

CR - Caixa de rolamento: 13,00 m;

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,75 m;

R2- Faixa de rolamento 2: 3,75 m;

A - Faixa de acostamento: 2,75 m de cada lado da via;

P - Passeio: 3,00 m de cada lado da via.

II - Para a **Via Principal**:

Novas Vias Principais (a executar) na Sede Urbana:

CX - Caixa de via: 24,00 m;

CR - Caixa de rolamento: 7,50m;

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,75 m;

R2- Faixa de rolamento 2: 3,75 m;

P - Passeio: 3,00 m de cada lado da via;

C - Canteiro central: 3,00m.

Avenida São Pedro e seus prolongamentos na Sede Urbana:

CX - Caixa de via: 30,00m;

CR - Caixa de rolamento: 8,50 m;

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,00 m;

R2- Faixa de rolamento 2: 2,75 m;

- A - Faixa de acostamento: 2,75 m de um dos lados da via;
- P - Passeio: 5,00 m de cada lado da via;
- C - Canteiro central: 3,00m.

Avenida Guaíra e seus prolongamentos na Sede Urbana:

- CX** - Caixa de via: 24,00 m;
- CR** - Caixa de rolamento: 7,50 m;
- R1** - Faixa de rolamento 1: 3,75 m;
- R2**- Faixa de rolamento 2: 3,75 m;
- P** - Passeio: 3,00 m de cada lado da via;
- C** - Canteiro central: 3,00m.

Avenida Frei Ulrico e seus prolongamentos na Sede Urbana:

- CX** - Caixa de via: 18,00 m;
- CR** - Caixa de rolamento: 9,00m;
- R1** - Faixa de rolamento 1: 3,45 m;
- R2**- Faixa de rolamento 2: 3,20 m;
- A** - Faixa de acostamento: 2,35 m de um dos lados da via;
- P** - Passeio: 3,00 m de cada lado da via;
- C** - Canteiro central: 6,00m.

III – Para as **Vias Coletoras** na Sede Urbana:

Novas Vias Coletoras (a executar) na Sede Urbana:

- CX** - Caixa de via: 18,00 m;
- CR** - Caixa de rolamento: 12,00m;
- R1** - Faixa de rolamento 1: 3,50 m;
- R2**- Faixa de rolamento 2: 3,50 m;
- A** - Faixa de acostamento: 2,50 m dos dois lados da via;
- P** - Passeio: 3,00 m de cada lado da via. (2,50)

Avenida D. Jaime Câmara e seus prolongamentos:

- CX** - Caixa de via: 18,00 m;
- CR** - Caixa de rolamento: 10,00 m;
- R1** - Faixa de rolamento 1: 3,00 m;
- R2**- Faixa de rolamento 2: 3,00 m;
- A** - Faixa de acostamento: 2,00 m dos dois lados da via;

P - Passeio: 4,00 m de cada lado da via.

Avenida Rio Branco e seus prolongamentos:

CX - Caixa de via: 18,00 m;

CR - Caixa de rolamento: 10,00 m;

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,50 m;

R2 - Faixa de rolamento 2: 3,50 m;

A - Faixa de acostamento: 3,00 m de um dos lados da via;

P - Passeio: 4,00 m de cada lado da via.

Avenida São Francisco e seus prolongamentos:

CX - Caixa de via: 24,00 m;

CR - Caixa de rolamento: 16,00 m;

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,50 m;

R2 - Faixa de rolamento 2: 3,50 m;

R3 - Faixa de rolamento 3: 2,50 m;

R4 - Faixa de rolamento 4: 2,50 m;

A - Faixa de acostamento: 2,00 m dos dois lados da via;

P - Passeio: 4,00 m de cada lado da via.

Avenida Paraná e seus prolongamentos:

CX - Caixa de via: 15,00 m;

CR - Caixa de rolamento: 9,00 m;

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,25 m;

R2 - Faixa de rolamento 2: 3,25 m;

A - Faixa de acostamento: 2,50 m de um dos lados da via;

P - Passeio: 3,00 m de cada lado da via.

IV – Para as Vias Locais na Sede Urbana:

CX - Caixa de via: 15,00 m ;

CR - Caixa de rolamento: 9,00 m;

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,00 m;

R2 - Faixa de rolamento 2: 3,00 m;

A - Faixa de acostamento: 3,00 m de um dos lados da via;

P - Passeio: 3,00 m de cada lado da via.

V - As **Ciclovias** devem apresentar dimensão de 2,00 m (dois metros).

Seção III

Dos Estacionamentos

Art 11. A utilização da Faixa de Acostamento para Estacionamento será permitida ao longo das vias urbanas.

Parágrafo único. A definição de vias com estacionamento proibido visa garantir a fluidez de tráfego no perímetro urbano do município e atende ao disposto no CTB – Código de Trânsito Brasileiro, em seu Art. 181, parágrafo 8º.

Art 12. Fica regulamentado estacionamento exclusivo para clientes de farmácias e/ ou hotéis em frente a estes estabelecimentos, com sua devida sinalização, tanto horizontal como vertical, conforme definição do CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

Art 13. As vagas de estacionamento deverão ser executadas com superfície regular, firme, estável e pavimento antiderrapante sob qualquer situação, seca ou molhada, obedecendo as especificações a seguir, conforme Figuras 6 a 8 em anexo:

- I. **Vaga:** dimensão mínima fixada pela Legislação Nacional de Trânsito acrescida de espaço para circulação; demarcada com linha contínua na cor branca; pintado no piso o Símbolo Internacional de Acesso;
- II. **Rampa:** declividade máxima 12,5%; largura mínima 1,20 m;
- III. **Espaço circulação:** largura mínima 1,20m; sinalizada com faixas na cor amarela (largura 10 cm com espaçamento de 30 cm);
- IV. **Sinalização vertical:** placa (espaço interno) e placa de Regulamentação/Legislação Nacional de Trânsito (via pública).
- V. **Acessos:** As garagens e estacionamentos deverão ter sinalização luminosa e sonora no acesso de veículos.

Seção IV

Da Arborização Viária

Art 14. A arborização viária terá uma distância média entre si de dez metros (10m), estando locada no terço externo do passeio, observando as espécies indicadas no Plano de Arborização Municipal.

Art 15. É atribuição exclusiva da Prefeitura, podar, cortar, derrubar ou sacrificar as árvores de arborização viária.

§ 1º Quando se tornar imprescindível, poderá ser solicitada pelo interessado a remoção, ou o sacrifício de árvores, mediante o pagamento das despesas relativas ao corte e ao replantio.

§ 2º A solicitação a que se refere o parágrafo anterior deverá ser acompanhada de justificativa, que será analisada pelo Departamento competente da Prefeitura.

§ 3º A fim de não ser desfigurada a arborização do logradouro, tais remoções importarão no imediato plantio da mesma ou de novas árvores, em ponto cujo afastamento seja o menor possível da antiga posição.

§ 4º Por cortar ou sacrificar a arborização pública será aplicada ao responsável multa de 05 a 20 UFM (Unidade Fiscal Municipal), por árvore, conforme o caso e a juízo da autoridade municipal competente.

§ 5º Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana a ser elaborado.

Art 16. São proibidas quaisquer obras, serviços ou atividades em logradouros públicos que venham a prejudicar a vegetação existente.

Art 17. Os tapumes e andaimes das construções deverão ser providos de proteção de arborização sempre que isso for exigido pelo órgão municipal competente.

Art 18. Nas árvores das vias públicas não poderão ser amarrados ou fixados fios, nem colocados anúncios, cartazes ou publicações de qualquer espécie.

Seção V

Dos Passeios

Art 19. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres, permitindo o fácil deslocamento, inclusive de cadeiras de rodas.

Art 20. Nos passeios deve ser deixada uma faixa livre e contínua de circulação equivalente a $\frac{2}{3}$ (dois terços) da largura da calçada, não podendo esta largura ser inferior a 1,20m (um metro e vinte centímetros), inclusive entre obras e mobiliário.

Art 21. Os passeios devem ser executados com inclinação transversal máxima de 2% e devem receber piso plano e não derrapante, sendo vedado o uso de pedras irregulares ou escorregadias.

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

Art 22. Os passeios devem ser executados com guias rebaixadas sinalizadas com piso tátil de alerta no entorno do rebaixamento, executadas em material planos e antiderrapante, com no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura, inclinação máxima de 8% e repasso de 1,5cm (um centímetro e meio) junto à pista para informação ao deficiente visual.

Art 23. 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.

Seção VI

Da Acessibilidade

Art 24. Visando garantir acessibilidade universal, deverão ser obedecidas ações no sentido de eliminar as barreiras arquitetônicas, desníveis ou ausências de calçadas, vagas prioritárias para estacionamento, mobiliário urbano adequado e outras medidas visando a remoção de barreiras urbanísticas tais como:

- a. Execução de calçadas niveladas e com revestimentos lisos, porém não escorregadias;
- b. Rampas nos meios-fios a fim de permitir a travessia de ruas;
- c. Instalação de sinais sonoros para a travessia de uma pessoa portadora de deficiência visual;

- d. Utilização de vagas especiais de estacionamento;
- e. Instalação de Mobiliário urbano em altura adequada, com volume maior na parte superior do que na base, demarcados com piso tátil de alerta, com textura e cor diferenciadas, contornando o volume em 60cm (sessenta centímetros) além da projeção;
- f. Implantação de Sinalização do mobiliário urbano ou quaisquer outros possíveis obstáculos a um portador de deficiência visual nas calçadas através de uma diferenciação de piso.

Art 25. É obrigatória a instalação de rampas para pedestres quando houver desnível entre edificações de acesso público e o passeio, preferencialmente paralela ao fluxo de pedestres. As rampas para pedestres de acesso a prédios e estabelecimentos deverão ser executadas conforme as determinações a seguir:

- a. Com piso plano e antiderrapante;
- b. Inclinação máxima de 8% (oito por cento);
- c. Com comprimento contínuo máximo de 9m (nove metros) e largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- d. Com corrimão em ambos os lados com altura máxima de 0,92m (noventa e dois centímetros) e outro a 0,70m (setenta centímetros) com curso livre.

Seção VII

Da Sinalização Viária

Art 26. 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 I, cabendo a Prefeitura Municipal a elaboração do Plano de Sinalização Urbana, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Art 27. 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 28. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT.

CAPÍTULO III

DA CLASSIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DAS VIAS RURAIS

Art 29. Para efeitos desta Lei, e considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, as vias rurais no Município de MIRADOR classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia por ordem decrescente de importância:

- I – vias regionais;
- II – estradas secundárias ou de ligação;
- III – estradas vicinais ou caminhos.

§ 1º Esta hierarquia deve ser considerada para priorização de pavimentação e melhoria viária.

As vias rurais, de acordo com sua classificação, apresentam as seguintes funções:

- I – vias regionais – são rodovias sob jurisdição estadual;
- II – estradas secundárias ou de ligação – destinam-se a:
 - a) interligar os setores do município entre si, com as áreas urbanas e com as vias regionais;
 - b) desviar os fluxos de veículos das áreas urbanas;
 - c) garantir o escoamento da produção e o abastecimento das áreas urbanas e rurais.
- III – estradas vicinais ou caminhos – dar acesso aos locais de produção e moradia na área rural, interligando-os com as estradas secundárias e de ligação.

Art 30. As dimensões mínimas adotadas para cada tipo de via rural são:

I - Estradas secundárias ou de ligação:

CX - Caixa da via, 18,00 m (dezoito metros);

CR - Caixa de rolamento, 10,00 m (dez metros);

R - Faixa de domínio 4,00 m (quatro metros) além da pista de rolamento.

II – Estradas vicinais ou caminhos:

CX - Caixa da via, 7,00 m (sete metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;

CR - Caixa de rolamento 5,00 m (cinco metros) do eixo das estradas a cada um dos lados;

R - Faixa de domínio 2,00 m (dois metros) além da pista de rolamento.

§ 1º Nas caixas das vias das estradas rurais não poderão ser utilizadas para edificações ou qualquer espécie de exploração.

§ 2º Para a mudança dentro dos limites do seu terreno de qualquer estrada pública, deverá o respectivo proprietário requerer a necessária alteração ao Poder Executivo Municipal, justificando a necessidade e vantagens.

§ 3º Nos trechos em que as estradas secundárias estiverem em desacordo com as dimensões especificadas neste artigo, os proprietários dos terrenos marginais deverão recuar suas cercas e limites dentro do prazo de 5 (cinco) anos a contar da data de aprovação desta Lei.

Art 31. As vias regionais terão as suas dimensões estipuladas de acordo com a legislação do órgão competente.

Art 32. A mudança ou deslocamento de estradas dentro dos limites das propriedades rurais deverão ser requeridas à Prefeitura pelos respectivos proprietários.

Parágrafo único. Neste caso, quando não haja prejuízo das normas técnicas e os trabalhos de mudança ou deslocamento se mostrarem por demais onerosos, a Prefeitura poderá exigir que os proprietários concorram, no todo ou em parte, com as despesas.

Art 33. É expressamente proibido:

- I. Fechar, estreitar, mudar ou de qualquer modo dificultar a servidão pública das estradas e caminhos, sem prévia licença da Prefeitura.
- II. Colocar tranqueiras, porteiros e palanques nas estradas ou para seu leito arrastar paus e madeiras.
- III. Arrancar ou danificar marcos quilométricos e outros sinais alusivos ao transito.
- IV. Atirar, nas estradas, pregos, arames, pedras, paus, pedaços de metal, vidros, louça e outros corpos prejudiciais aos veículos e às pessoas que nela transitam.
- V. Arborizar as faixas laterais de domínio das estradas, exceto quando o proprietário estiver previamente autorizado pela Prefeitura.
- VI. Destruir, obstruir ou danificar pontes, bueiros, esgotos, mata-burros e as valetas laterais ou logradouros de proteção das estradas.
- VII. Fazer cisterna, valetas, buracos ou escavações de qualquer natureza no leito das estradas e de caminhos e nas áreas constituídas pelos primeiros 3m (três metros) internos da faixa lateral de domínio.
- VIII. Impedir, por qualquer meio, o escoamento de água pluvial das estradas para os terrenos marginais.
- IX. Encaminhar águas servidas ou pluviais para o leito das estradas ou fazer barragens que levem as águas e se aproximarem do leito das mesmas, a uma distancia mínima de 10m (dez metros).
- X. Danificar, de qualquer modo, as estradas.

Art 34. O proprietário de terrenos marginais não poderão, sob qualquer pretexto, manter ou construir cercas de arame, cercas-vivas, vedações ou tapumes de qualquer natureza ao longo das estradas, a não ser nos limites extremos das faixas laterais de domínio.

§ 1º Aos que contrariarem o disposto neste artigo a Prefeitura expedirá notificação concedendo o prazo de 10 (dez) dias para a reposição, em seus devidos lugares, das cercas de arame, cercas-vivas, vedações ou tapumes.

§ 2º Caso a parte notificada não possa dar cumprimento às exigências da Prefeitura, dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior, poderá requerer prazo adicional de até 30 (trinta) dias, desde que o faça antes de esgotado o prazo inicial.

§ 3º Esgotados os prazos de que tratam os parágrafos precedentes, sem que a parte de cumprimento ao disposto no parágrafo primeiro, a Prefeitura executará a reposição exigida, cobrando do infrator o custo da mesma, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de administração, além da multa prevista nesta seção.

Art 35. As árvores secas ou simplesmente os troncos desvitalizados que, em queda natural, possam atingir os leitos da estrada, deverão ser removidos pelo proprietário das terras em que se achem.

Parágrafo único. Essa providência deverá ser tomada dentro do prazo fixado pela Prefeitura, findo o qual os trabalhos de remoção das árvores ou troncos desvitalizados serão feitos pelo município, cobrando-se do proprietário do terreno o valor dos serviços com os acréscimos previstos no artigo anterior.

Art 36. As estradas municipais serão conservadas pela Prefeitura que poderá estender a conservação às vias de acesso às propriedades rurais, até a sua sede, por serem estas responsáveis pelo escoamento da produção.

CAPÍTULO IV

DAS NORMAS DE IMPLANTAÇÃO

Art 37. Para as vias Principais, Coletoras, Locais, Marginal e aquelas consideradas de interesse específico pelo Poder Público, a Prefeitura Municipal, através de órgãos competentes, executará projetos geométricos com base nas diretrizes do **PDM – MIRADOR**, constantes do Capítulo II desta Lei, os quais definirão os elementos topográficos para a locação de todas estas vias; estes valores representam padrões desejáveis almejados, sempre que possível, desde que os custos se mantenham dentro de limites admissíveis; em alguns casos excepcionais, poderá tornar-se necessário empregar valores inferiores aos estabelecidos, à luz das circunstâncias locais, objetivando encontrar a solução de compromisso entre as exigências de projeto e as restrições físicas ou econômicas.

§ 1º As vias Coletoras, vias Locais, Perimetral e Marginal serão implantadas com base nas diretrizes de arruamento constantes do Mapa do Sistema Viário, obedecendo às dimensões mínimas para as vias projetadas estabelecidas no Art. 10 desta Lei.

§ 2º Os elementos que constarão do projeto geométrico para as velocidades projetadas são:

- I - largura da faixa de rolamento,
- II - largura do canteiro central (se houver),
- III - largura do passeio,
- IV - raio mínimo de curva horizontal,
- V - rampa máxima e rampa mínima,
- VI - sobrelevação máxima,
- VII - iluminação pública,
- VIII - arborização,
- IX - equipamentos complementares (se houver),
- X - elementos de infra-estrutura,
- XI - sinalização viária,
- XII - tipo e espessura da pavimentação.

Art 38. A implantação de qualquer via em novos parcelamentos, inclusive aquelas componentes do Sistema Viário, será de responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem custos para a municipalidade.

§ 1º O empreendedor solicitará no ato do pedido de diretrizes de arruamento, os projetos geométricos previstos no Art. 37 desta lei.

§ 2º A implantação do arruamento, especialmente do estabelecido nesta Lei do Sistema Viário, com todos os equipamentos urbanos previstos em projetos, é condição essencial para aprovação do loteamento e conseqüentemente da liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Art 39. Nas áreas onde houver parcelamentos já aprovados, consolidados ou não, cabe ao Poder Municipal garantir a continuidade do Sistema Viário, através dos instrumentos legais previstos, não podendo alterar a dimensão da caixa da via.

Art 40. As obras de arte necessárias e previstas nas diretrizes do Sistema Viário, estarão ao encargo do Poder Municipal, salvo quando os interesses privados se sobrepuserem àqueles da coletividade.

Parágrafo único. Para efeito desta lei, entende-se por obra de arte: passagens de nível, pontilhões e viadutos que, por força de projeto, são necessários à continuidade e articulação do Sistema Viário.

Art 41. A implantação do Sistema Viário, obedecerá a prioridades definidas no PDM – MIRADOR, e será executada por trechos, conforme descrito no **Capítulo II** desta Lei.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art 42. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

I - promover obras de paisagismo e revitalização urbana nas Principais, Coletoras, Locais e Marginais;

II - estabelecer incentivos para tratamento paisagístico nos passeios por parte dos proprietários atendendo parâmetros constantes na Seção 4 e 5 do capítulo II desta Lei;

III - proceder a iluminação adequada, observando a hierarquia viária;

IV - elaborar programa de obras com definição de prioridades;

V – criar programas de sinalização urbana, bem como a sua manutenção.

Art 43. Ao Departamento de Viação e Obras Públicas, além das demais atribuições relativas ao planejamento e controle do sistema viário, trânsito e transportes, caberá:

I - propor melhorias no sistema viário urbano;

II - propor abertura ou prolongamento de vias, para melhor escoamento do tráfego;

III - propor soluções para os cruzamentos com maior fluxo de tráfego, com conversão permitida à esquerda, e em locais onde haja conflitos;

IV - instituir sentido único de trânsito nas vias públicas que assim o exigirem;

- V - proibir o trânsito de veículos de tração animal na zona central;
- VI - estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos no regulamento do Código Nacional de Trânsito - CNT;
- VII - fixar áreas de estacionamento de veículos;
- VIII - determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horário e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e de carga e descarga;
- IX - permitir estacionamentos especiais, devidamente justificáveis;
- X - disciplinar a colocação de ondulações transversais no sentido de circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos.
- XI - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento.

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 44. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema Rodoviário Estadual, Federal e Municipal, será obrigatório a reserva de uma faixa de 12,00m (doze metros), para a implantação de uma via margeando a Rodovia, conforme padrões determinados para Via Marginal.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 45. Constitui parte integrante desta lei o **Anexo I** - Desenhos Explicativos e **Anexo II** - Mapa do Sistema Viário.

Art 46. O não cumprimento do disposto nesta Lei, ensejará em sanções previstas em lei, especialmente a do Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo único. São passíveis de punição a bem do serviço público, conforme Legislação específica em vigor, os servidores da Prefeitura Municipal que, direta ou indiretamente, fraudarem ou contribuirão para fraude do espírito desta Lei.

Art 47. Esta Lei entrará em vigor 30 dias após a data de sua publicação, sem prejuízo do exposto na Lei do Parcelamento do Solo Urbano, revogado as disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura do Município de Mirador, Estado do Paraná, aos 08 (oito) dias do mês de fevereiro de 2013.

**REINALDO PINHEIRO DA SILVA
PREFEITO MUNICIPAL**

ANEXOS:

ANEXO I – DESENHOS EXPLICATIVOS

FIGURA 1: CRUZAMENTO SIMPLES COM GUIA REBAIXADA

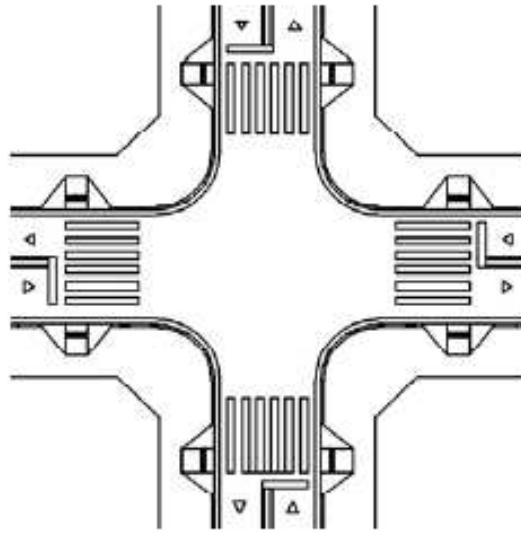


FIGURA 2: CRUZAMENTO ROTULADO

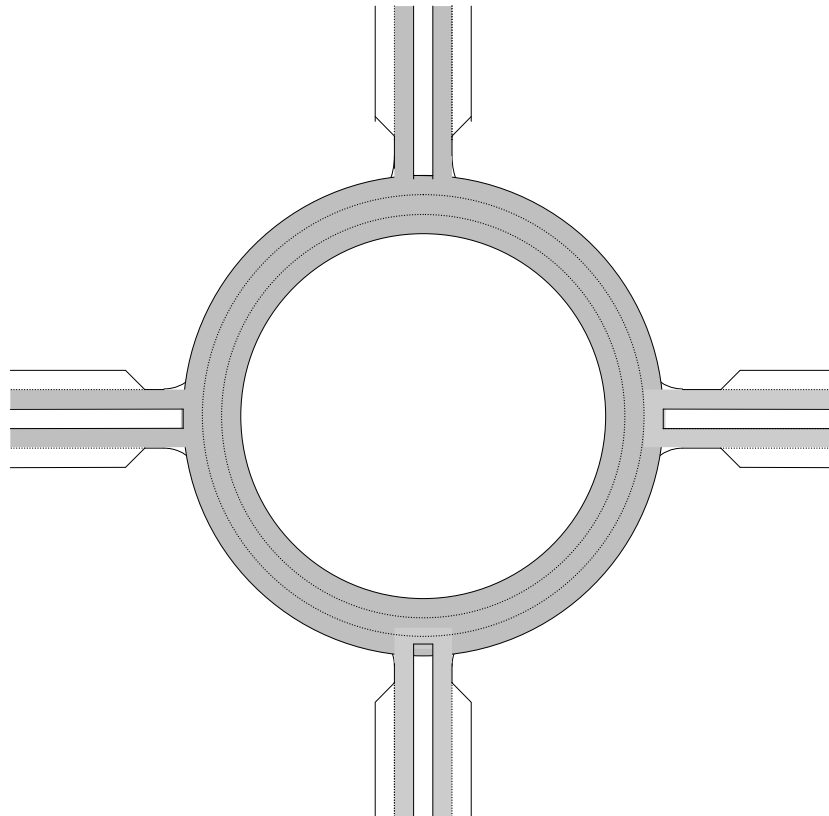


FIGURA 3: FAIXA DE PEDESTRES COM GUIA REBAIXADA NO MEIO DE QUADRA.

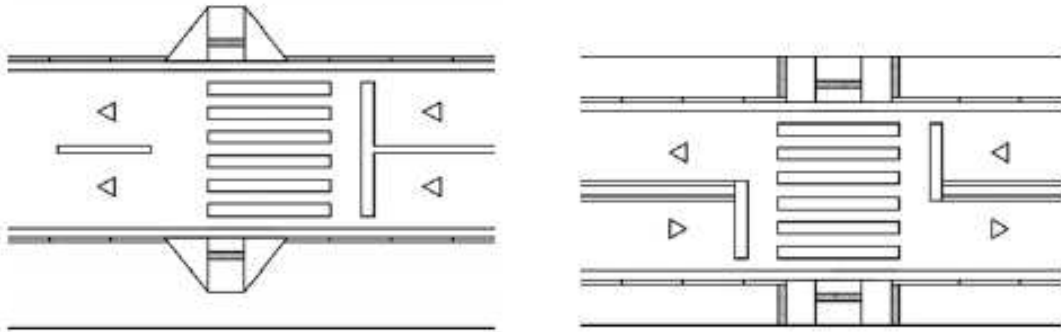


FIGURA 4: FAIXA DE PEDESTRES COM GUIA REBAIXADA NO MEIO DE QUADRA COM CANTEIRO CENTRAL.

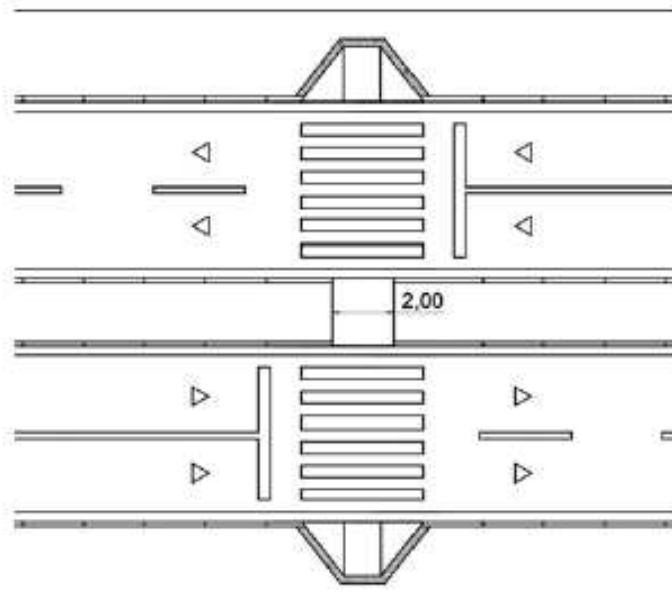
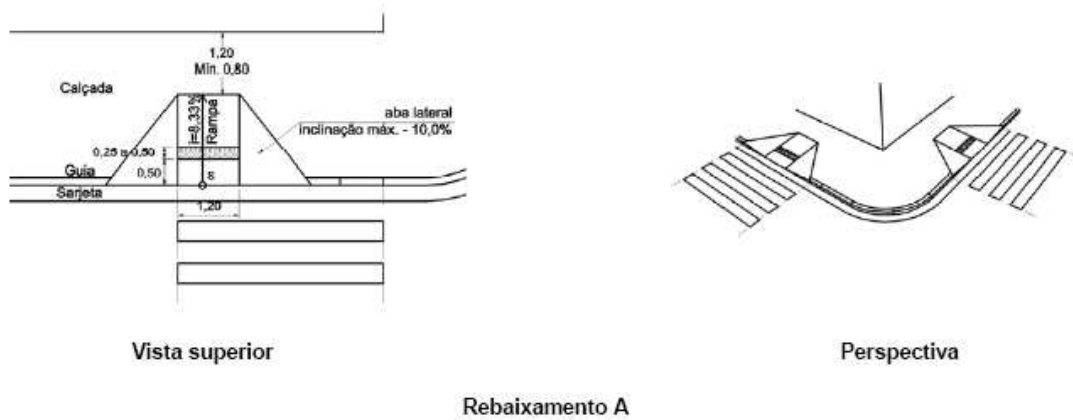


FIGURA 5: REBAIXAMENTO DE GUIAS NA ESQUINA.



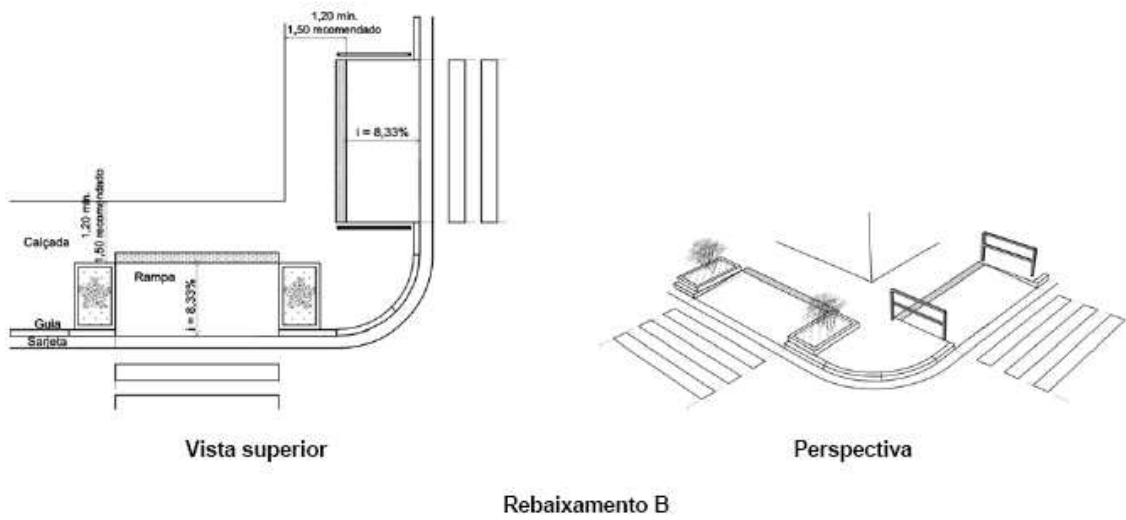
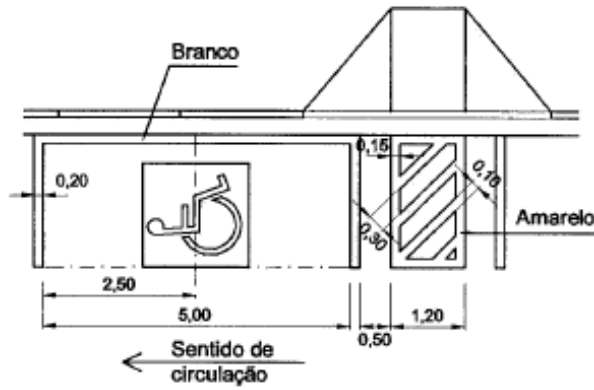
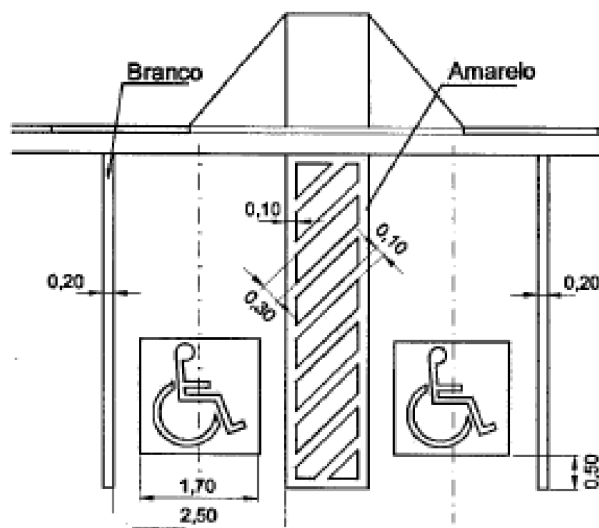


FIGURA 6: SINALIZAÇÃO E TIPOS DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO.



Vaga paralela à calçada.



Vaga em 90° com a calçada.



Sinalização.

FIGURA 7: VAGAS PARA ESTACIONAMENTO JUNTO AO PASSEIO REBAIXADO.

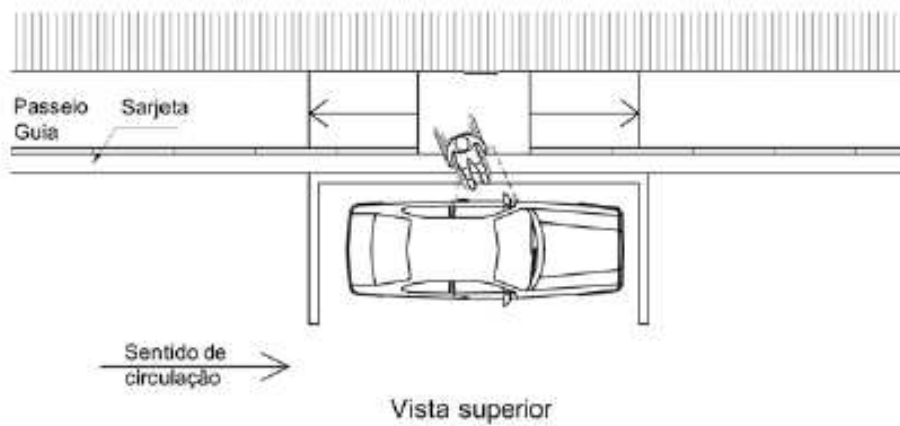
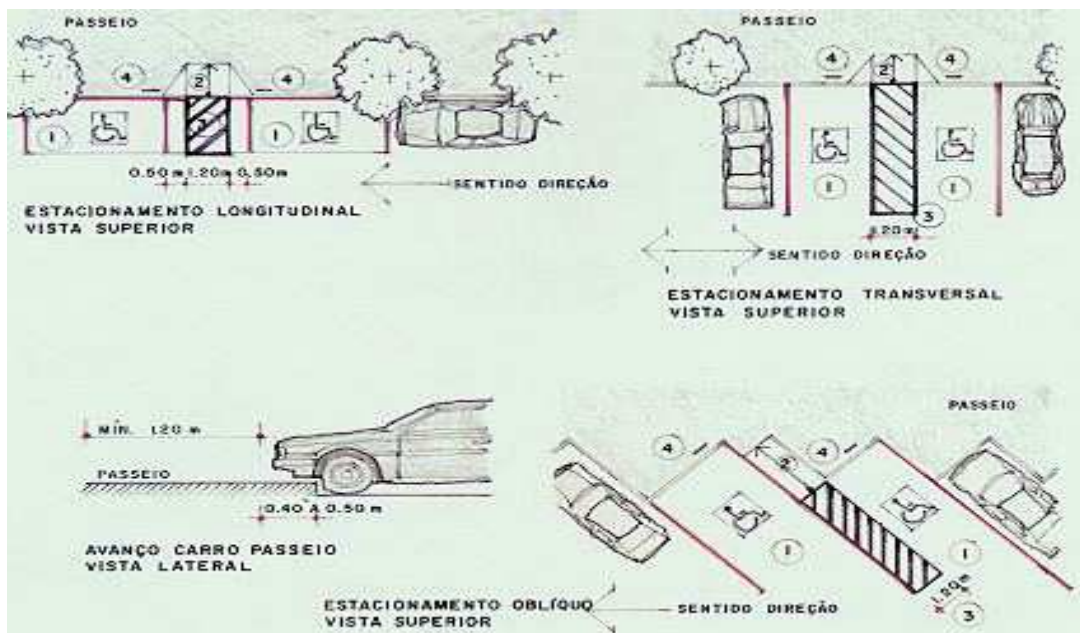


FIGURA 8: ESTACIONAMENTOS INTERNOS E EM VIAS PÚBLICAS.



(Conforme capítulos 6, 8 e 10/ABNT - NBR 9050/1994)

FIGURA 9: MODELO DE CALÇADA ECOLÓGICA PARA ÁREAS RESIDENCIAIS (PASSEIOS DE 3M DE LARGURA)

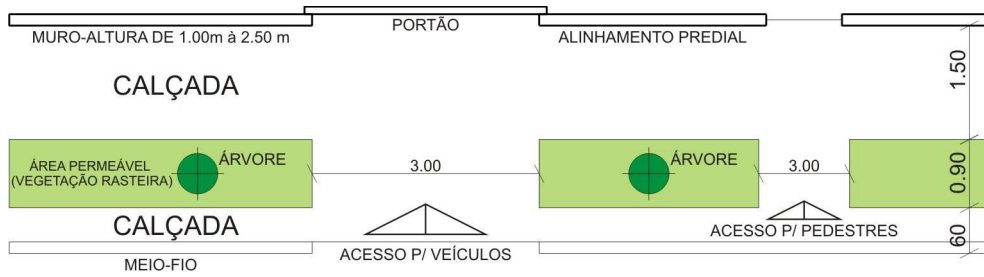


FIGURA 10: MODELO DE CALÇADA PARA ÁREA COMERCIAL



FIGURA 11: CROQUI ESQUEMÁTICO - CALÇADA PARA ÁREA COMERCIAL

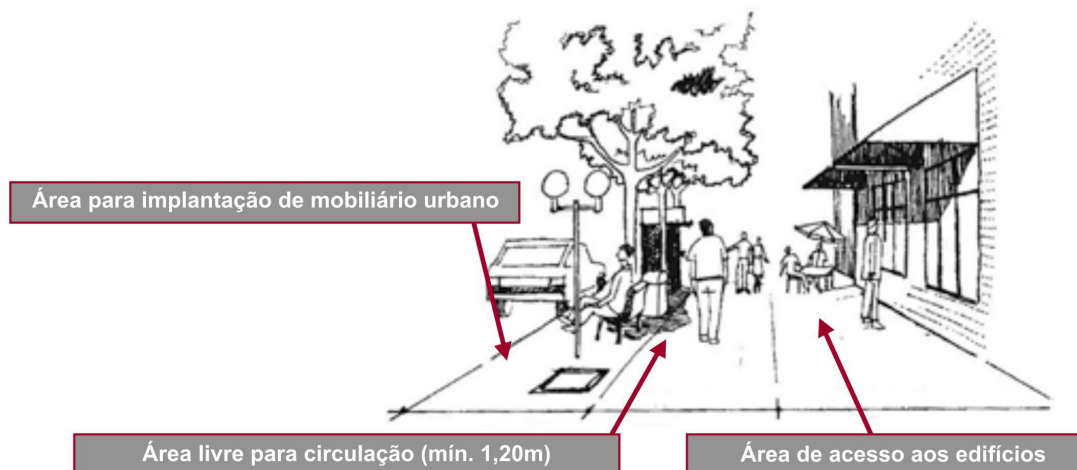
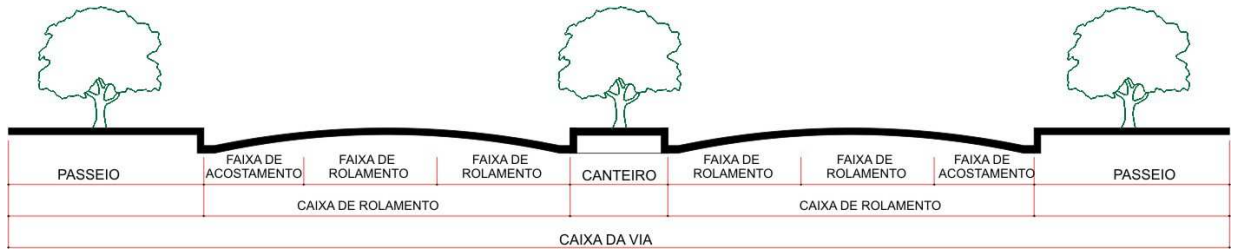
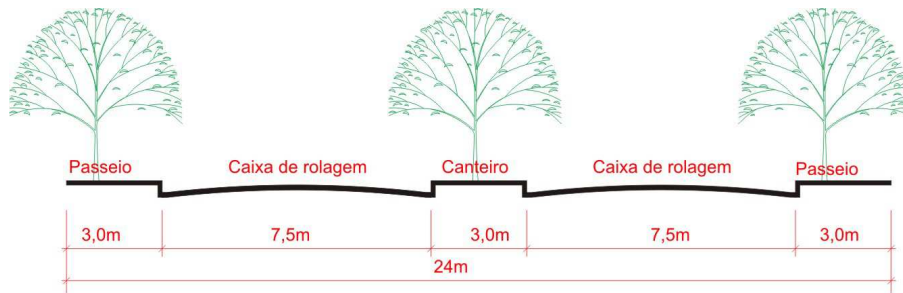


FIGURA 12: ELEMENTOS PARA DIMENSIONAMENTO



LEGENDA
 CX – CAIXA DA VIA
 CR – CAIXA DE ROLAMENTO
 R – FAIXA DE ROLAMENTO
 A – FAIXA DE ACOSTAMENTO
 P – PASSEIO
 C – CANTEIRO

FIGURA 13: PERFIL DA VIA PRINCIPAL A EXECUTAR



Principal

FIGURA 14: PERFIL DAS VIAS COLETORAS A EXECUTAR



Coletora

FIGURA 15: PERFIL DA VIA LOCAL A EXECUTAR



Local

FIGURA 16: PERFIL DA VIA PERIMETRAL A EXECUTAR



Perimetral

ANEXO II - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO



ÍNDICE

Capítulo		Artigo
Capítulo I	Disposições Gerais	1º
<i>Seção I</i>	Dos Objetivos	1º
<i>Seção II</i>	Das Definições	6º
Capítulo II	Da Hierarquia das Vias Urbanas	7º
<i>Seção I</i>	Da Classificação	7º
<i>Seção II</i>	Do Dimensionamento	8º
<i>Seção III</i>	Dos Estacionamentos	11
<i>Seção IV</i>	Da Arborização Viária	14
<i>Seção V</i>	Dos Passeios	19
<i>Seção VI</i>	Da Acessibilidade	24
<i>Seção VII</i>	Da Sinalização Viária	26
Capítulo III	Da Classificação e Definição das Vias Rurais	29
Capítulo IV	Das Norma de Implantação	37
Capítulo V	Das Normas de Implantação	42
Capítulo VI	Disposições Finais	45
Anexos:		
Anexo I	Desenhos Explicativos	
	Figura 1: Cruzamento Simples com Guia Rebaixada	
	Figura 2: Cruzamento Rotulado	
	Figura 3: Faixa de Pedestres com Guia Rebaixada no Meio de Quadra	
	Figura 4: Faixa de Pedestres com Guia Rebaixada no Meio de Quadra com Canteiro Central	
	Figura 5: Rebaixamento de Guias na Esquina	
	Figura 6: Sinalização e Tipos de Vagas de Estacionamento	
	Figura 7: Vagas para Estacionamento junto ao Passeio Rebaixado	
	Figura 8: Estacionamentos Internos e em Vias Públicas	
	Figura 9: Elementos para Dimensionamento	
	Figura 10: Perfil da Via Principal	
	Figura 11: Perfil da Via Coletora	
	Figura 12: Perfil da Via Local	
	Figura 14: Perfil da Via Perimetral	
Anexo II	Mapa do Sistema Viário Urbano	