



**LEI COMPLEMENTAR Nº 3.663/2021**

**Súmula:** Dispõe sobre o Sistema Viário de Mandaguari sobre o arruamento, hierarquização e traçado básico do Sistema Viário Municipal, inclui os novos conceitos e parâmetros definidos através do processo de revisão do Plano Diretor de Mandaguari”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MANDAGUARI, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, João Jorge Marques, Prefeito Municipal em exercício, no uso das atribuições legais, 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 o Sistema Viário do Município que corresponde ao conjunto de vias urbanas, rodovias, estadual e federal, e estradas rurais, descrito e representado nos mapas dos Anexos I e II da presente Lei.

**Art. 3º.** É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos inseridos no perímetro urbano do Município de Mandaguari, definidos no Mapa da Hierarquia Viária Urbana, Anexo II da presente Lei.

**Art. 4º.** São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I – Mapa do Sistema Viário Municipal e Estradas Rurais
- II. Anexo II – Mapa da Hierarquia Viária Urbana
- III. Anexo III – Dimensionamento das Vias e Calçadas
- IV. Anexo IV – Modelo Padrão de Calçada
- V. Anexo V – Perfis das Vias da Hierarquia Viária

**SEÇÃO I**  
**DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES**

**Art. 5º.** Esta Lei dispõe sobre a regulação do Sistema Viário do Município de Mandaguari, com a finalidade de atender o interesse coletivo, com o objetivo de:

- I. Induzir o desenvolvimento pleno do Município, através de uma compatibilização coerente entre a circulação e o ordenamento territorial, face a estreita relação entre a distribuição das funções urbanas, uso do solo e sistema viário.





- II. Estabelecer e reestruturar um sistema hierárquico das vias de circulação garantindo o adequado ordenamento do trânsito urbano, escoamento do tráfego urbano e rural e a segura locomoção do usuário ;
- III. Melhorar o nível de serviço e a capacidade da atual malha viária, implementando soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;
- IV. Promover a melhoria da acessibilidade dos bairros através de intervenções no sistema viário e no transporte público quando for o caso;
- V. Minimizar as interferências do modal ferroviário e rodoviário com o sistema viário e tráfego local;
- VI. Promover a mobilidade dos cidadãos com segurança, priorizando os pedestres, favorecendo a inclusão dos portadores de deficiências ou mobilidade reduzida e permitindo o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos meios não motorizados de transporte e ao transporte público coletivo;
- VII. Compatibilizar ao sistema viário os deslocamentos não motorizados, pedestres e ciclistas, com padronização de calçadas adequadas e com a implantação de novas ciclovias ou ciclofaixas, conforme previsto no Anexo IV e do Plano de Mobilidade de Mandaguari;

**Parágrafo único.** Os projetos de médio e grande porte que dificultem o acesso e causem impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito e no sistema viário, como a construção de novos eixos viários, transposições em desnível, ampliação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos específicos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho de Desenvolvimento Municipal e dos órgãos federais e estaduais competentes.

## SEÇÃO II DAS DEFINIÇÕES

**Art.6º.** Para os fins de interpretação desta Lei, devem ser consideradas as seguintes definições:

- I. Acessibilidade: facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade;
- II. Acessibilidade universal: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoas com deficiência, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, segundo a Lei Federal nº 10.048/2000, disponibilizando a todos autonomia nos deslocamentos;
- III. Acesso: permite a interligação de pedestres e veículos do logradouro público aos demais espaços ou áreas públicas ou privadas;
- IV. Acostamento: parcela da área adjacente à pista de rolamento;
- V. Bicicleta: veículo dotado de pelo menos duas rodas, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de propulsão humana, quanto à espécie como de passageiro, quanto à categoria como particular;
- VI. Caixa de Rua: conjunto de faixas, normalmente contidas entre meios-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;





- VII. Caixa da Via ou largura da via: distância entre os alinhamentos prediais da via;
- VIII. 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;
- IX. Canteiro: trecho verde da faixa de serviço exclusiva para vegetação;
- X. Canteiro Central: faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;
- XI. Ciclista: todo aquele que utiliza a bicicleta para os deslocamentos;
- XII. Ciclovía: pista própria destinada à circulação de ciclos, não motorizados, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;
- XIII. Estacionamento: espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- XIV. Faixa de Rolamento: cada uma das faixas componentes da pista de rolamento;
- XV. Faixa de Domínio: porção do solo, de utilização pública, medida a partir do centro da pista, de rodovia, linha férrea e outras, para cada uma de suas laterais;
- XVI. Hierarquia Viária: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;
- XVII. Logradouro Público: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos o passeio público e a pista de rolamento;
- XVIII. Malha Viária: o conjunto de vias urbanas do município;
- XIX. Meio Fio: linha composta de blocos de concreto ou pedra que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XX. Mobilidade: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.
- XXI. Mobilidade Urbana sustentável: realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;
- XXII. Mobiliário Urbano: elementos do serviço público que visam dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;
- XXIII. Passeio Público: conjunto de faixas, contida entre o alinhamento e o meio-fio, que compõe os usos de calçadas, acessos, serviços e mobiliários;
- XXIV. Pedestre: todo aquele que utiliza as vias urbanas, passeios e travessias, a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;
- XXV. Pista de Rolamento: é a parte da caixa de rua destinada a circulação dos veículos;
- XXVI. Sistema Municipal de Mobilidade: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os





deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

XXVII. Vaga: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado ao estacionamento de veículos;

§ 1º. Acesso é o dispositivo que permite a interligação para pedestres e veículos entre:

- I. logradouro público e propriedade privada;
- II. propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
- III. logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

§ 2º. Acostamento é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:

- I. permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
- II. 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;
- III. permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

## **CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art.7º.** O Sistema Viário do Município de Mandaguari é composto pelo conjunto de vias existentes e diretrizes viárias que, de forma hierarquizada e articulada viabilizam a circulação de pessoas, veículos e mercadorias, conforme disposto nos Anexos I e II desta Lei.

§ 1º. Nas vias existentes que não atendem as dimensões mínimas estipuladas nesta lei poderá ser previsto o alargamento para o aumento da capacidade delas ou receberão o tratamento para garantir a mobilidade adequada, conforme disposto no artigo 17.

§ 2º. A Secretaria Municipal de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos poderá definir caixa inferior àquela definida no Anexo III, desde que, após levantamento no local, fique comprovado que a somatória da caixa da via existente e dos afastamentos prediais adjacentes é inferior à caixa proposta. Ou no caso em que seja realizado uma via local entre dois loteamentos já consolidados e fique constatado que o aumento da caixa de via de 12m (doze) para 15m (quinze) não irá ocasionar o melhoramento na mobilidade no local, podendo deste modo ser mantido a caixa de via de 12m (doze).

§ 3º. As demais vias a serem implantadas, deverão obedecer às disposições deste artigo e dos anexos desta Lei.

## **SEÇÃO I DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art.8º.** Para os efeitos da presente lei as vias de circulação do Município de Mandaguari, conforme suas funções e características físicas, classificam-se em:

- I. Rodovias Federal e Estadual;
- II. Marginais:





- III. Vias Estruturais
- IV. Vias Coletoras
- V. Vias Locais
- VI. Vias Paisagísticas
- VII. Estradas Rurais

**Art.9º.** As Rodovias correspondem a Rodovia Federal BR-376 e Contorno de Mandaguari, e a Rodovia Estadual PR-444, Rodovia Hermínio Antonio Pennacchi, implantadas em faixas de domínio, com larguras variáveis de acordo com o traçado, consideradas áreas não edificáveis.

**Parágrafo único.** Nos terrenos lindeiros às rodovias e ao ramal ferroviário será obrigatório a reserva de uma faixa não edificável de 15m (quinze metros) ao longo da faixa de domínio, para a implantação de uma via margeando as rodovias ou ferrovias. Conforme previsto em lei federal a faixa não edificável ao longo das rodovias poderá ser reduzida para 5,00m (cinco metros) a cargo do poder público municipal. A exceção quando da Anuência da concessionária quanto a utilização de parte da faixa de domínio da rodovia ou ferrovia ou de um plano especial de urbanização definido pela Prefeitura, bem como da Anuência da concessionária quanto a utilização da faixa não edificável nos loteamentos consolidados anteriores a lei federal.

**Art.10.** A estruturação e hierarquização do sistema viário municipal estão classificadas em critérios funcionais e urbanísticos, segundo as características de tráfego e de acordo com sua função no sistema viário urbano consolidado, classificadas em:

- I. Rodovias Federal e Estadual;
- II. Marginais: vias paralelas às Rodovias PR-444, BR-376 e Contorno de Mandaguari, possibilitam o acesso e distribuição do tráfego aos imóveis lindeiros ou com testada para as Rodovias;
- III. Vias Estruturais: definem a estrutura viária principal da cidade, destinadas a receber maior fluxo de tráfego de veículos, definindo os principais acessos da cidade;
- IV. Vias Coletoras: recebem o tráfego de vias locais e distribuem para as vias estruturais, integrando a malha viária urbana e o transporte coletivo aos diversos usos e atividades desenvolvidas na área urbana;
- V. Vias Locais: permitem o acesso aos lotes no interior dos loteamentos com menor fluxo de veículos;
- VI. Vias Paisagísticas: promovem a circulação viária ao longo dos córregos ou fundos de vale da área urbana;
- VII. Estradas Rurais: promovem a ligação da área urbana com a área rural, favorecendo o deslocamento da população residente e o escoamento da produção agropecuária, mineral e outras.

**Parágrafo único.** As características das vias definidas nos incisos do Art. 10, constam nos seguintes anexos:

Anexo I – Mapa do Sistema Viário do Município e Estradas Rurais

Anexo II- Mapa da Hierarquia Viária Urbana

Anexo III – Dimensionamento das Vias e Calçadas





Anexo IV – Modelo Padrão de Calçada

Anexo V – Perfis das Vias da Hierarquia Viária

## SEÇÃO II DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

**Art.11.** 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. calçada para pedestre;
- IV. ciclovia.

**Art.12.** O dimensionamento das vias será definido pela sua classificação, definido na hierarquia viária e previsto com as seguintes dimensões:

- I. **Estradas Rurais:** faixa de domínio de no mínimo 20,00 metros de caixa de via, sendo 10,00 metros para cada lado do eixo atual ou projetado.
- II. **Via Estrutural:** mínimo de 31,00 metros, sendo:  
02 passeios de 3,50m cada;  
Uma ciclovia/ ciclofaixa bidirecional de 3,00m  
02 faixas de estacionamento com 2,50m cada;  
04 faixas de rolamento com 3,50 m  
Um canteiro de 2,00m.
- III. **Via Coletora:** mínimo de 21,00 metros, sendo:  
02 passeios com 3,00m cada;  
01 ciclovia/ ciclofaixa bidirecional de 3,00m;  
02 faixas de estacionamento de 2,50 cada;  
02 faixas de rolamento de 3,50m.
- IV. **Via Local:** mínimo de 15,00 metros, sendo:  
02 passeios com 3,00 m cada;  
02 faixa de estacionamento com 2,00;  
02 faixas de rolamento de 2,50 m.
- V. **Via Paisagística:** mínimo de 18,00 metros, sendo:  
02 passeios com 3,00 m cada;  
01 ciclovia/ ciclofaixa bidirecional de 3,00m;  
02 faixas de estacionamento com 2,00 cada;  
02 faixas de rolamento de 2,50 m.
- VI. **Via Marginal:** mínimo de 15,00 metros, sendo:  
01 passeio de 2,50 metros;  
01 ciclovia/ ciclofaixa bidirecional de 3,00 m;  
01 faixa de estacionamento de 2,50 metros;  
02 faixas de rolamento com 3,50 metros cada.





§ 1º. As vias classificadas como vias estruturais, vias coletoras e locais existentes e com ocupação consolidada, com dimensões inferiores ao previsto nesta lei, terão uma subclassificação de acordo com suas dimensões e capacidade de ampliação ou readequação;

§ 2º. A largura mínima prevista para as vias locais é de 15,00 m (quinze metros), caixa de rua com largura mínima de 9,00 m (nove metros).

§ 3º. As vias locais que forem interrompidas deverão possuir um bolsão de retorno com raio mínimo de 15,00m (quinze metros).

§ 4º. A via marginal compreende as vias localizadas ao longo das faixas de domínios das rodovias e ferrovia, e a via paisagística as localizadas ao longo dos fundos de vale;

§ 5º. O projeto geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT.

§ 6º. Para a implantação de novas vias deverá ser considerado o dimensionamento mínimo previsto, de acordo com perfis das vias da hierarquia viária constantes no Anexo III e IV, parte integrantes desta lei.

**Art.13.** As vias integrantes da hierarquização do sistema viário estão identificadas em mapa e conforme nomenclatura abaixo:

- I. **Estradas Rurais Principais** (definida em lei própria);
- II. **Vias Estruturais:**
  - a. Estrutural 1: vias com função estrutural e dimensionamento de caixa de via inferior a 31m (trinta e um metros), apresentando caixa de via com mínimo de 15m (quinze metros) de largura.
    1. Avenida Amazonas
    2. Rodovia BR-376 (trecho entre o Contorno Norte PR-444 e o início da Avenida Amazonas)
    3. Avenida dos Pioneiros
    4. Avenida Senador Salgado Filho
    5. Travessa Dr. João Candido
  - b. Estrutural 2: vias com função estrutural e dimensionamento de caixa de via inferior a 15m (quinze metros).  
Rua Professor Nilo Cairo.
  - c. Estrutural 3: são Diretrizes Viárias para novas áreas de expansão da cidade conforme dimensionamento previsto nesta lei.
- III. **Vias Coletoras:**
  - a. Coletora 1: vias com função coletora e dimensionamento de caixa de via diferente de 21m (vinte e um metros), apresentando caixa de via mínima com 15m de largura (quinze metros), sendo:
    1. Rua Padre Antônio Lock
    2. Rua Renê Táccola
    3. Rua Ver. Tertuliano Guimarães (trecho entre a Rua Caetano Munhoz da Rocha e a Av. Senador Salgado Filho)
    4. Rua Zacarias de Vasconcelos
    5. Rua Manoel Antunes Pereira
    6. Rua João Ernesto Ferreira





7. Rua Manoel Henrique Manso
8. Rua Luiz Trintinalha,
9. Rua Mario Benedetti,
10. Rua Antônio Domingues Freire
11. Rua Duque de Caxias
12. Rua Custódio da Rocha
13. Rua Amélia Lisboa Crispim
14. Avenida Presidente Vargas
15. Av. Firmino Corazza
16. Av. Padre Max Kaufman
17. Av. Sebastião Alves Ferreira
18. Av. Chaker Abraham

**b.** Coletora 2: vias com função coletora e dimensionamento de caixa de via inferior a 15m (quinze metros).

1. Rua José Sofia
2. Rua Ver. Tertuliano Guimarães (trecho entre a Av. Senador Salgado Filho e a Estrada Silvio Paulo de Bem)
3. Rua José Táccola
4. Rua Atilio Manerba
5. Rua Pantaleão Peres

**c.** Coletora 3: Diretrizes Viárias vias para novas áreas de expansão da cidade conforme dimensionamento previsto nesta lei, e a Rua Renê Táccola (trecho entre a Av. Marcos Dias e Contorno Norte PR-444).

**§ 1º.** As vias classificadas como via Estrutural 1 (um) e via Coletora 1 (um), com dimensão da caixa de via inferior à 31m (trinta e um metros) e 21m (vinte e um metros) respectivamente, onde a ocupação se encontra consolidada, e cujas vias apresentem largura mínima de 15m (quinze metros) e não estão previstos alargamentos;

**§ 2º.** As vias classificadas como via Estrutural 2 (dois) e Coletora 2 (dois) apresentam caixa de via inferior a 15m (quinze metros), podendo ser previsto o alargamento para o aumento da capacidade delas ou receberão o tratamento para garantir a mobilidade adequada, conforme disposto no artigo 17.

**§ 3º.** Todas as demais vias hierarquizadas deverão atender ao dimensionamento mínimo para as vias, previsto nesta lei.

**Art.14.** Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer as diretrizes viárias do Sistema Viário Urbano e a continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.

**Art.15.** As caixas de ruas dos prolongamentos das vias estruturais ou coletoras poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.

**Art.16.** Quando do licenciamento de atividades através do Alvará de Funcionamento ou a execução de obras pelo Alvará de Construção, caso for, será obrigatório a reserva de faixa de alargamento para fins de ampliação ou implantação da faixa de domínio final da via.





**Art.17.** As vias hierarquizadas ou não que se apresentem consolidadas, podem ser readequadas por meio da implementação do alargamento de acordo com as dimensões mínimas exigidas nesta Lei, e onde não for possível, devem receber tratamento para a garantir mobilidade adequada, cabendo para isso medidas, como:

- I - mudança no sentido de vias;
- II - tornar as vias de mão dupla em vias de sentido único;
- III - limitar as áreas de estacionamento para apenas um dos lados da via;
- IV - alargamento e readequação de ângulos de intersecção;
- V - criação de rotatórias conforme a necessidade e características das intersecções;
- VI - implantação de semáforos e dispositivos de desaceleração.
- VII - tratamento especial voltado à segurança de pedestres e motoristas defronte a equipamentos públicos, em especial de saúde e educação.

### SEÇÃO III DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

**Art.18.** A orientação e a determinação de importância das vias preferenciais, do sentido dos fluxos, da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei e das leis que compõe o Plano de Mobilidade , cabendo ao Executivo Municipal através da Secretaria Municipal de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos a elaboração do Plano de Circulação e Sinalização do Município, bem como os projetos contendo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

**Art. 19.** Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I. a circulação e bons níveis de fluidez de tráfego com o estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II. a implantação de restrições ao trânsito de veículos pesados, com o estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;
- III. a adequação das calçadas e passeios que atendam às necessidades de deslocamento dos pedestres, pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, livres de obstáculos, de acordo com as normas de acessibilidade universal, as diretrizes que fundamentam o Plano de Mobilidade de Mandaguari. formuladas pelo Decreto Federal nº.5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade Lei nº10.048/00 e Lei nº10.098/00.

**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. 20.** A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº. 9.503/97.

**§ 1º.** Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

**§ 2º.** Nos cruzamentos entre vias de categorias diferentes, deve ser priorizado o tráfego das vias de maior fluxo de veículos, e/ou categoria e dimensões superiores.

### SEÇÃO IV





## DAS CALÇADAS, PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

**Art. 21.** Os passeios devem ser contínuos livres de obstáculos, não possuir degraus ou outros elementos que prejudiquem a circulação de pedestres;

§ 1º. Para o dimensionamento, as calçadas são divididas em três faixas de uso a faixa de serviço, faixa Livre e faixa de acesso, conforme previsto no Plano de Mobilidade, e Anexo III – Dimensionamento das Vias e Calçadas, Anexo IV – Modelo Padrão de Calçada.

§ 2º. A execução e manutenção dos passeios é de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com a norma NBR 9050/2015 e suas atualizações, conforme previsto no Código de Obras e Edificações, Código de Posturas e Plano de Mobilidade.

§ 3º. Nos locais onde houver intervenção no passeio público, realizado pela Prefeitura e Concessionárias, as mesmas deverão refazer a calçada com as características do passeio demolido respeitando o Código de Obras e Edificações e NBR 9050/2015.

**Art. 22.** Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, preferencialmente deverão ser executadas as rampas de acessibilidade construídas na direção do fluxo da travessia de pedestres, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, conforme as normas especificadas pela NBR-9050/2015 da ABNT e suas atualizações, previstas no Plano de Mobilidade.

**Art. 23.** As vias urbanas serão arborizadas conforme especificações previstas no Plano Municipal de Arborização, cuja manutenção e fiscalização é de responsabilidade do Município, através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Meio Ambiente e Turismo.

§ 1º. Caso necessário a retirada de uma árvore, o requerente deverá proceder de acordo com o Plano Municipal de Arborização;

§ 2º. Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano Municipal de Arborização.

## CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 24.** 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. 25.** A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do Sistema Viário do Município de Mandaguari, poderá ser complementada com o Plano de Circulação e Sinalização Urbana, em acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei e ao Plano de Mobilidade.

**Art. 26.** As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o Plano de Mobilidade e o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo vigente na área ou zona, podendo ser revistas e atualizadas mediante justificativas técnicas embasadas da necessidade e viabilidade das modificações, sujeitas à análise e parecer favorável do Conselho Municipal de Desenvolvimento, apresentadas em audiência pública e com o devido encaminhamento para aprovação na Câmara de Vereadores por meio de projeto de lei.





podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho de Desenvolvimento Municipal.

**Art. 27.** Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo órgão municipal responsável pelo órgão municipal competente, com parecer do Conselho de Desenvolvimento Municipal.

**Art. 28.** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revoga e altera artigos da Lei nº1.412/2008.

Edifício da Prefeitura de Mandaguari, aos vinte e nove dias do mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e um (29/12/2021).

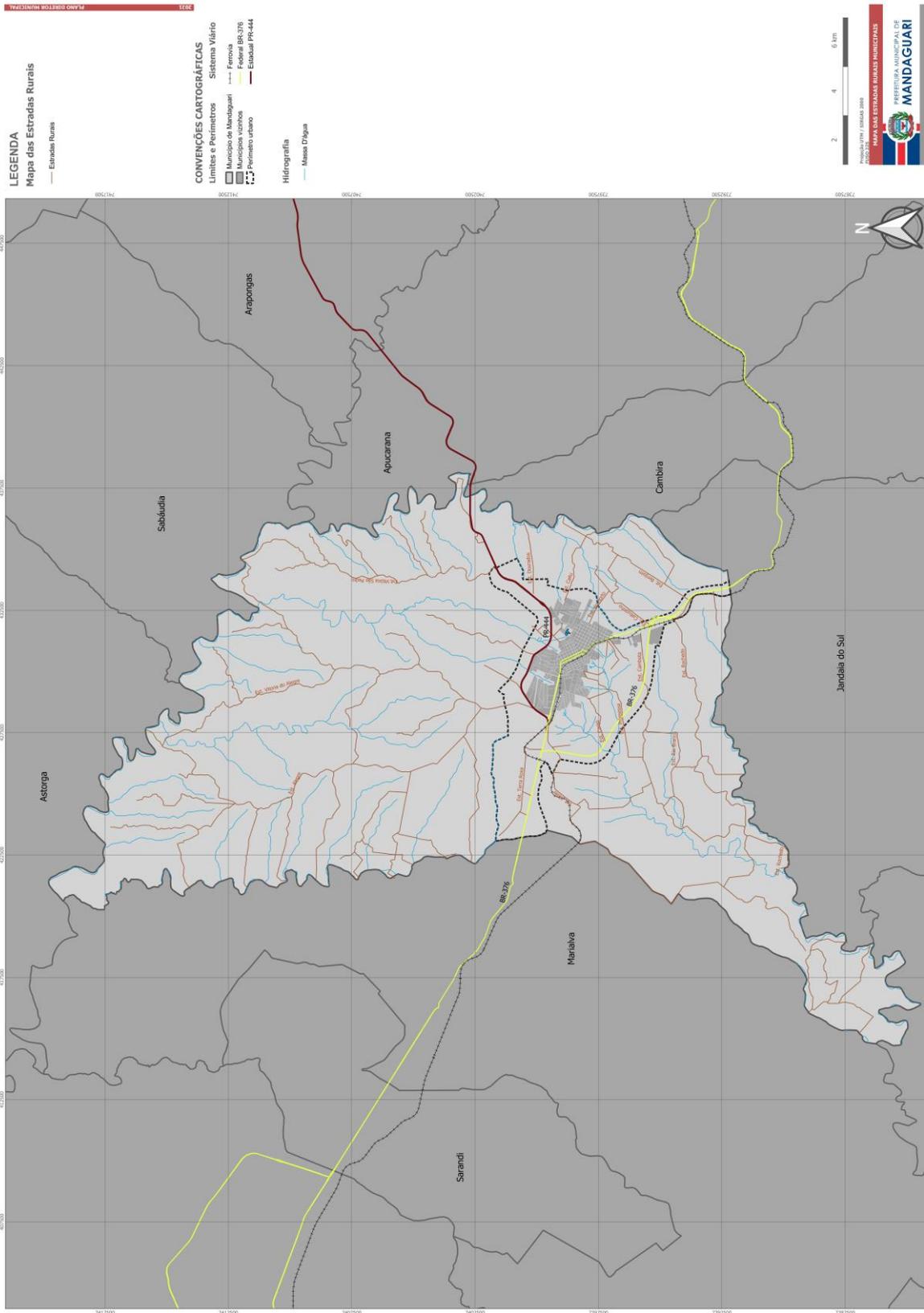
**João Jorge Marques**

Prefeito Municipal em Exercício



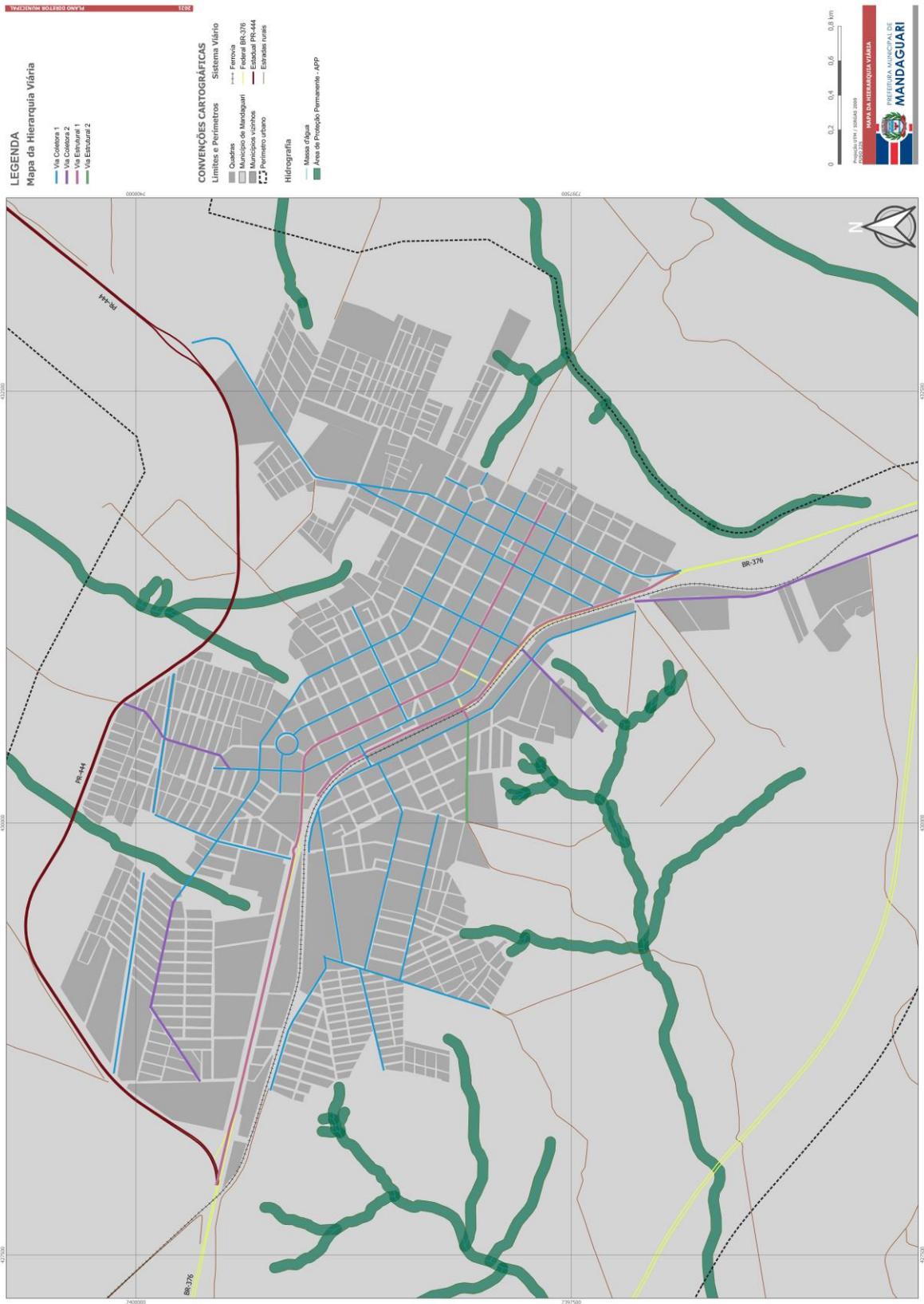


ANEXO I





ANEXO II



**ANEXO III**  
**DIMENSIONAMENTO DAS VIAS E CALÇADAS**

TIPO DA VIA	LARGURA TOTAL (m)	LARGURA DA VIA				
		Faixa de Rolamento (m)	Canteiro Central (m)	Estacionamento (m)	Ciclovía ou Ciclo faixa	Calçada (m)
Via Estrutural	31,00m	4,0 x 3,50m	1 x 2,0m	2 x 2,50 m	1,0 x 3,00 m	2 x 3,50 m
Via Coletora	21,00m	2 x 3,50m	-	2 x 2,50 m	1,0 x 3,00 m	2 x 3,00 m
Via Local	15,00m	2 x 3,50m	-	1 x 2,00 m	-	2 x 3,00 m
Via Paisagística *	18,00m	2 x 2,50m	-	2 x 2,00 m	1,0 x 3,00 m	2 x 3,00 m
Via Marginal	15,00m	2 x 3,50m	-	1x 2,50 m	1,0 x 3,00 m	1 x 2,50 m
Vias Rurais	20,00m	-	-	-	-	-

\* Via Paisagística tipo 1: apresenta caixa de via de 18,00 mais SEP de 5,00m / Via Paisagística tipo 2: apresenta caixa de 18,00m mais SEP de 15,00m.

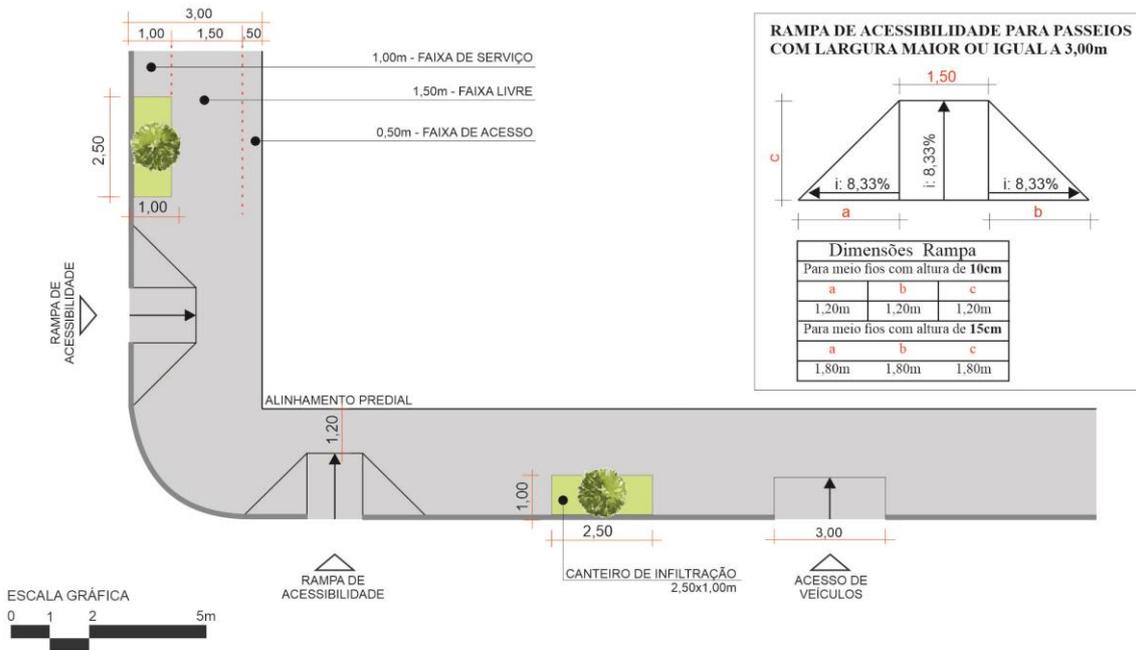
Obs: Para as calçadas existentes com outras metragens a largura será adequada às características de uso da via, a critério do órgão municipal competente.



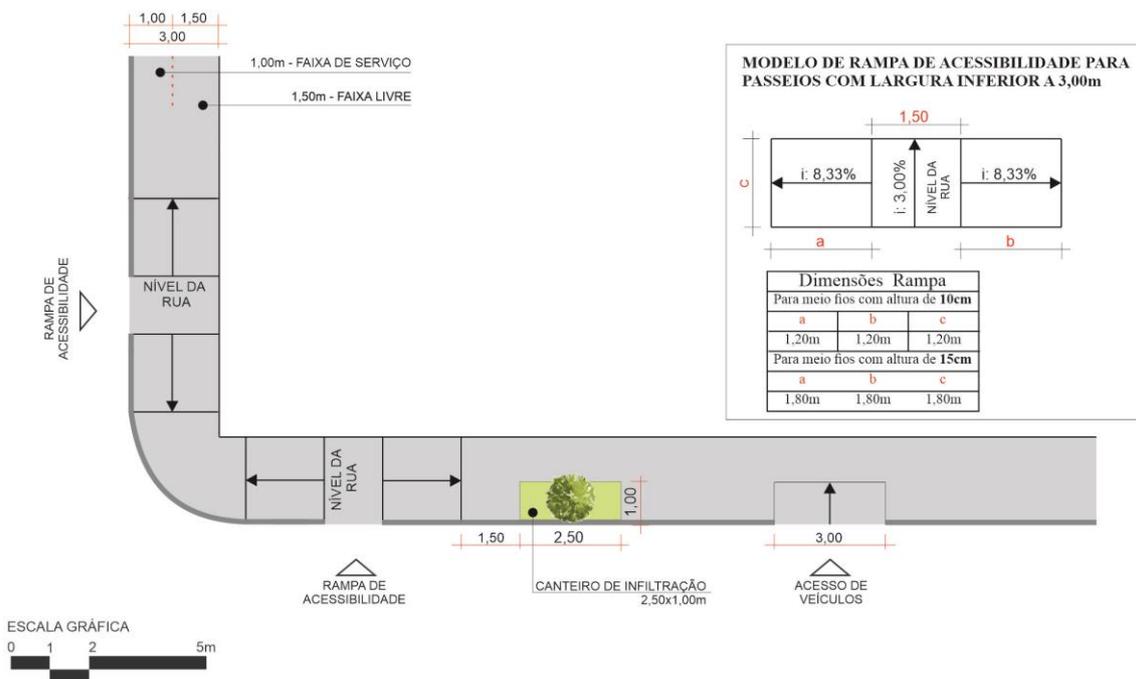
**ANEXO IV**

**MODELO PADRÃO DE CALÇADA – ZONA COMERCIAL E SETOR DE VIA COMERCIAL**

**MODELO 01 - CALÇADAS COM LARGURA MAIOR OU IGUAL A 3,00m**



**MODELO 02 - CALÇADAS COM LARGURA IGUAL A 2,50m**

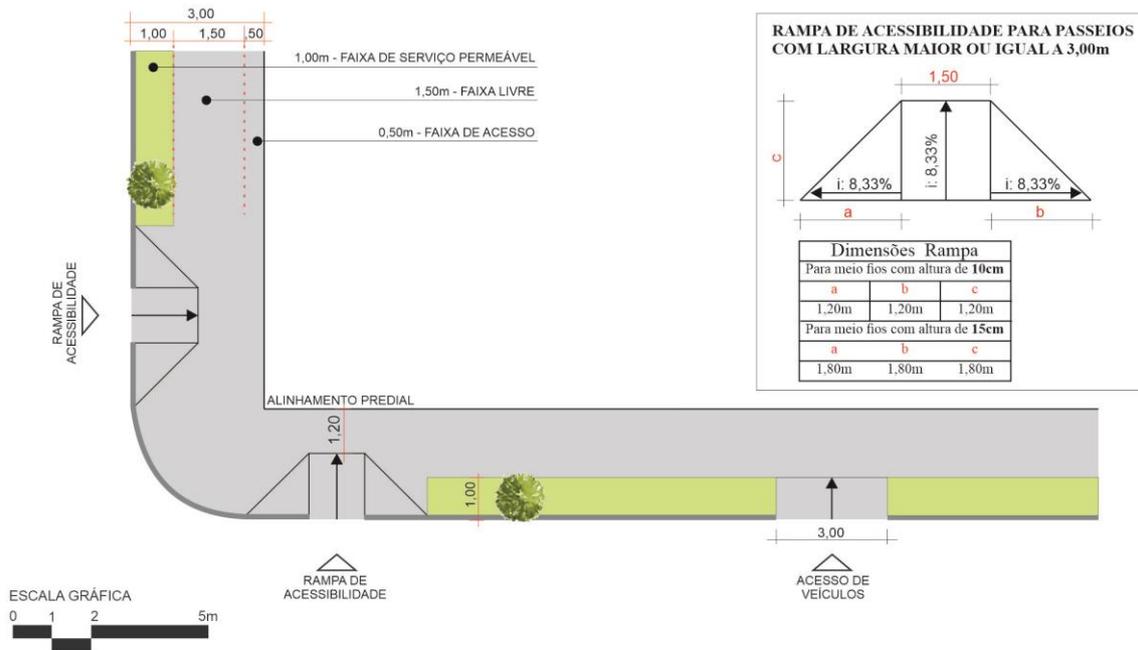




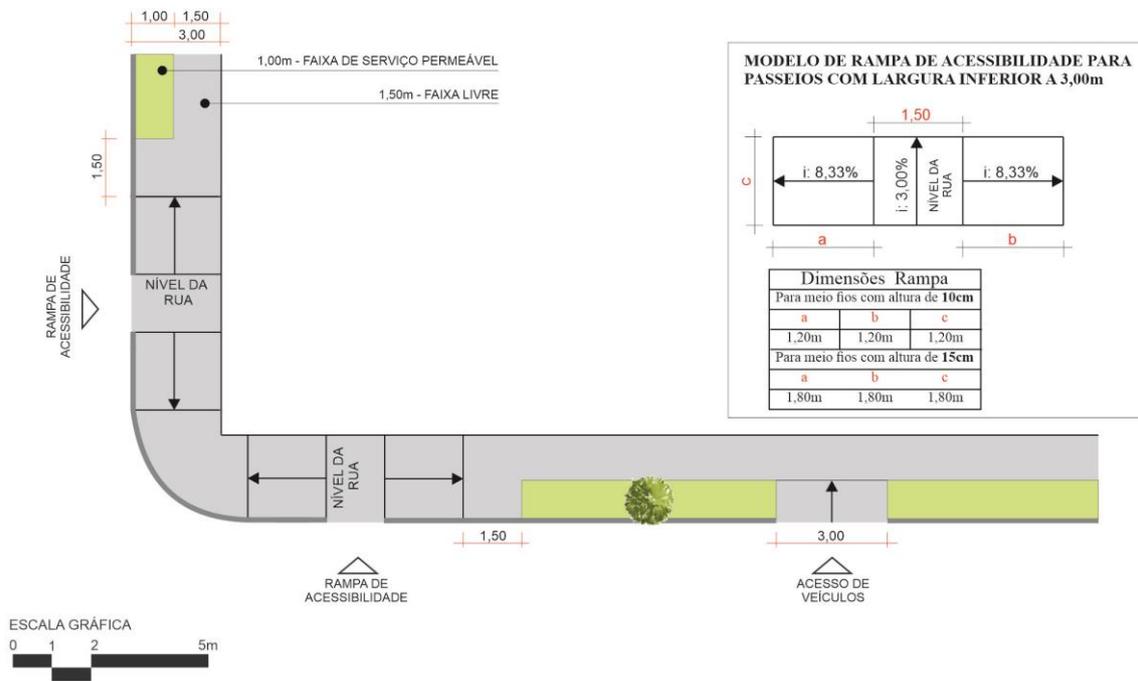
ANEXO IV

MODELO PADRÃO DE CALÇADA – ZONA RESIDENCIAL

MODELO 03 - CALÇADAS COM LARGURA MAIOR OU IGUAL A 3,00m



MODELO 04 - CALÇADAS COM LARGURA IGUAL A 2,50m





ANEXO V

PERFIS DAS VIAS DA HIERARQUIA VIÁRIA

