

# PROJETO DE LEI Nº 05,

DISPÕE SOBRE O **SISTEMA VIÁRIO** NO MUNICÍPIO DE PARANAÍ NOS TERMOS DE LEI COMPLEMENTAR DO PLANO DIRETOR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

## SUMÁRIO

SEÇÃO I. DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS .....	3
SEÇÃO II. DAS DEFINIÇÕES .....	4
SEÇÃO III. DAS FUNÇÕES E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS .....	6
SUBSEÇÃO I. DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL .....	6
SUBSEÇÃO II. DO SISTEMA VIÁRIO URBANO .....	7
SEÇÃO IV. DAS DIMENSÕES DAS VIAS .....	8
SEÇÃO V. DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA.....	10
SEÇÃO VI. DOS PASSEIOS E DA ARBORIZAÇÃO.....	12
SEÇÃO VII. DA PAVIMENTAÇÃO .....	14
SEÇÃO VIII. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS.....	15
ANEXO I . MAPA DE MACROESTRUTURAÇÃO VIÁRIA MUNICIPAL .....	17
ANEXO II . MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DA SEDE .....	18
ANEXO III . SEÇÕES TRANSVERSAIS DAS VIAS .....	19

## SEÇÃO I. DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

**Art. 1º** A presente Lei tem por objetivo disciplinar o Sistema Viário Básico do município de Paranavaí, em complementaridade ao Plano Diretor Municipal, à Lei de Parcelamento do Solo Urbano, ao Código de Obras e Edificações e a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano, garantindo a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses da comunidade.

**§ 1º.** Serão cumpridas as diretrizes viárias apresentadas no Plano de Mobilidade (PlanMob) a ser realizado, que não estejam presentes nesta Lei e na Lei do Plano Diretor.

**§ 2º.** Para toda e qualquer alteração, reforma, intervenção, adequação nos espaços destinados a circulação de veículos e pedestres devem ser observadas as normas técnicas brasileiras e o Código Brasileiro de Trânsito, bem como os parâmetros estabelecidos na Lei n.º 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e do Departamento Nacional de Trânsito.

**Art. 2º** Constituem objetivos da presente Lei:

- I. Melhorar o aproveitamento do sistema viário existente, com aumento de suas condições de capacidade e segurança;
- II. Estabelecer um sistema hierárquico das vias para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário e garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento e atender às tendências de uso e ocupação do solo urbano;
- III. Disciplinar o tráfego de veículos de carga e o tráfego de passageiros na área urbana, garantindo sua fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;
- IV. Promover a implantação de um sistema de ciclovias, como meio de locomoção integrado à malha viária;
- V. Definir parâmetros para abertura de novas vias tanto de iniciativa pública como privada, suas características geométricas e funcionais, compatibilizando com a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e itinerário de transporte coletivo;
- VI. Proporcionar prioritariamente segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

**Art. 3º** São Partes integrantes desta Lei os seguintes Anexos:

- I. Anexo I: Mapa de Macroestruturação Viária Municipal;
- II. Anexo II: Mapa de Hierarquia Viária Urbana da Sede;
- III. Anexo III: Seções Transversais das Vias;

**Art. 4º** É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamentos do solo que vierem a ser executados no Município de Paranavaí.

**Parágrafo único.** O Município de Paranavaí fiscalizará a implantação das vias de que trata este artigo.

## SEÇÃO II. DAS DEFINIÇÕES

**Art. 5º** Para os fins desta lei, ficam estabelecidas 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. **ARBUSTO** — Vegetação baixa e de caule ramificado, também chamado de moita;
- V. **CALÇADA** — parte da via, normalmente segregada 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. **CICLOFAIXA** — parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
- VIII. **CICLOVIA** — pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- IX. **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;
- X. **ESTRADA** — Via de transporte intermunicipal, de responsabilidade municipal;
- XI. **FAIXA DE ACESSO** — consiste no espaço de passagem da área pública para o lote, ou seja, faixa que dá acesso ao logradouro;
- XII. **FAIXA DE ACELERAÇÃO** — faixa destinada ao aumento da velocidade, cujos objetivos são de permitir que um veículo, ao entrar em uma via principal, aumente sua velocidade e proporcionar aos veículos em tráfego na via principal tempo e distância suficientes para proceder aos reajustes operacionais.
- XIII. **FAIXA DE DESACELERAÇÃO** — faixa destinada à redução de velocidade, cujo objetivo é permitir a um veículo que sai da via principal a diminuição de sua velocidade para uma velocidade segura compatível com as características do ramo ou da via de conexão que se segue, sem interferir com o veículo que vem imediatamente atrás.
- XIV. **FAIXA DE DOMÍNIO** — superfície lindeira às vias, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;
- XV. **FAIXA DE ROLAMENTO** — espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;
- XVI. **LARGURA DA VIA** — distância entre os alinhamentos da via;
- XVII. **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;
- XVIII. **PASSEIO** — parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
- XIX. **PISTA DE ROLAMENTO** — faixa destinada exclusivamente ao tráfego de veículos automotores ou não. É o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;
- XX. **RODOVIA** — Via de transporte intermunicipal, de responsabilidade, municipal, estadual ou federal, cadastrada no DER/ PR.
- XXI. **ROTATÓRIA** — parte do sistema viário em forma circular, onde desembocam várias ruas e o trânsito se processa em sentido giratório;
- XXII. **SINAIS DE TRÂNSITO** — elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;

- XXIII. **SINALIZAÇÃO** — Conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;
- XXIV. **SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL** — é o conjunto das Rodovias existentes e as vias de estruturação no município;
- XXV. **SISTEMA VIÁRIO URBANO** — é o conjunto de vias e logradouros públicos definidos nos Mapas de Macroestruturação Viária e de Sistema Viário Urbano de Paranavaí da presente Lei;
- XXVI. **VIA** — Superfície para trânsito de veículos, pessoas e animais, composto pela faixa de rolamento, a calçada, o acostamento e canteiro central;
- XXVII. **VIA ARTERIAL** — Destina-se a organizar o tráfego geral, permitindo interligar diferentes regiões urbanas e constituir-se em eixos comerciais e de serviços como prolongamento do centro comercial principal caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
- XXVIII. **VIA COLETORA** — Destina-se a distribuir ou coletar o tráfego gerado em setores da cidade, também destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;
- XXIX. **VIA DE FUNDO DE VALE** — Parte do Sistema Viário que constituirá uma via local, adjacente à área de preservação permanente (APP);
- XXX. **VIA DE PEDESTRE** — Via prioritária de pedestres com elementos que possibilita melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;
- XXXI. **VIA LOCAL** — Destina-se a acessar o lote, caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;
- XXXII. **VIA URBANA** — Ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados, principalmente, por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

**Art. 6º** Em qualquer projeto de edificação nova ou reforma deve estar incluído no projeto a calçada em conformidade com esta Lei e a Norma da ABNT de Acessibilidade 9.050/2020, sendo este requisito para sua aprovação.

**Art. 7º** O dimensionamento das vias públicas deverá obedecer, no mínimo, aos padrões definidos nesta Lei e nos anexos integrantes a ela.

**§ 1º.** O poder executivo municipal exigirá a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas na tabela anexo.

**§ 2º.** Nenhuma via de circulação de veículos na área urbana do município poderá ter largura inferior a 16,40m (dezesseis metros e quarenta centímetros) sendo no mínimo 10,40m (dez metros e quarenta centímetros) de faixa de rolamento e 3,00m (três metros) de calçada de cada lado.

**§ 3º.** A largura de via que se constitua em prolongamento de outra já existente ou constante do sistema viário proposto, não poderá ser inferior a largura desta, ainda que, pela sua função e posição possa ser considerada de categoria funcional inferior.

### SEÇÃO III. DAS FUNÇÕES E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

#### SUBSEÇÃO I. DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

**Art. 8º** O Sistema Viário Municipal constitui a rede viária principal, ou seja, a responsável pelos principais deslocamentos ocorridos no Município, conduzindo tráfego intermunicipal, interurbano, interdistritos e urbano-rural.

**Art. 9º** O Sistema Viário Municipal é constituído por vias que estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, conectando os imóveis rurais com as demais vias.

**§ 1º.** As vias que integram o Sistema Viário Municipal são vias que permitem acesso às propriedades rurais e contribuem para o desenvolvimento turístico-rural.

**§ 2º.** As vias que integram o Sistema Viário Municipal deverão dar condições de interligação com os municípios vizinhos.

**Art. 10** As vias que interligam o Sistema Viário Municipal ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indicado no mapa do sistema viário municipal, constante do anexo I da presente lei, em:

- I. Rodovias;
- II. Estradas Rurais

**Art. 11** As Rodovias têm a função de conduzir de forma expressa o tráfego regional, compreendendo as rodovias federais e estaduais que cortam o território municipal.

**Parágrafo único.** São classificadas como rodovias:

- I. Rodovia Federal BR 376;
- II. Rodovia Federal BR 158;
- III. Rodovia Estadual PR 218;
- IV. Rodovia Municipal RM 218;
- V. Rodovia Estadual PR 561;
- VI. Rodovia Estadual PR 492.

**Art. 12** Estradas Rurais deverão observar a regulamentação do Código Brasileiro de Trânsito e o determinado nas Normas para o Projeto das Estradas de Rodagem do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

**Parágrafo único.** Faixa de domínio das rodovias municipais é determinado conforme os decretos municipais e devem ter recuo de 20,00m (vinte metros) entre ela e as edificações.

## SUBSEÇÃO II. DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

**Art. 13** As vias que integram o sistema viário urbano ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indicado no mapa do sistema viário municipal constante do anexo II da presente Lei, em:

- I. Rodovias;
- II. Vias Marginais;
- III. Vias Arteriais;
- IV. Vias Coletoras;
- V. Via de Fundo de Vale;
- VI. Ciclovias;
- VII. Vias Locais.
- VIII. Via pedestre

**Art. 14** Rodovias são vias de trânsito terrestre destinadas a rolagem de alta velocidade, e podem ser tanto estaduais como federais.

**Parágrafo único.** É classificado como Rodovia o trecho urbano da BR 376 e RM 218, que tem a função de ligação regional compreendendo aquelas de responsabilidade da União, do Estado ou municipal, com a função de interligação com municípios vizinhos.

**Art. 15** Vias Marginais são aquelas paralelas as rodovias, que possuem acesso limitado à estas e possibilitam a comunicação terrestre com velocidade de 30Km/h.

**Parágrafo único.** As vias marginais são as vias paralelas à BR 376 e RM 218 no seu trecho urbano, e têm como função facilitar o acesso às atividades lindeiras, sendo nelas permitido o tráfego de transporte coletivo.

**Art. 16** Vias Arteriais são aquelas caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade. Conforme o CTB o veículo pode atingir 60Km/h.

**§ 1º.** As vias arteriais têm a função de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância, de forma contínua, nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste, nelas sendo permitido e considerado prioritário o tráfego de transporte coletivo e restrito o transporte de cargas em caminhões de grande porte.

**§ 2º.** São classificadas como vias arteriais: as diretrizes de acordo com Mapa no Anexo II e Anexo III.

**§ 3º.** A Via Arterial classificada no Anexo II como “Via Arterial Proposta de atenção ambiental” é uma via localizada na APA Arara, sendo assim suas características de implantação (drenagem, posição geográfica do logradouro, tipo de pavimentação, entre outras) devem ser definidas após o plano de manejo da APA Araras.

**Art. 17** Vias Coletoras são aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

§ 1º. As vias coletoras se destinam tanto à condução do tráfego, coletando o fluxo de veículos originado nas vias locais e distribuindo-o para as vias arteriais, quanto ao acesso aos lotes e edificações. A velocidade máxima desta via é de 40Km/h.

§ 2º. Nas vias coletoras é prioritário o tráfego de veículos do transporte coletivo.

§ 3º. São classificadas como vias coletoras as vias e diretrizes de acordo com Mapa no Anexo II e Anexo III.

§ 4º. As Vias Coletoras classificadas no Anexo II como “Via Coletora Proposta de atenção ambiental” são vias localização na Projeção da APA Ribeirão Caiuá, sendo assim, as características de implantação da via (drenagem, posição geográfica do logradouro, tipo de pavimentação, entre outras) devem ser definidas após o plano de manejo da APA projetada.

**Art. 18** Vias Locais são aquelas caracterizadas por interseções em nível as quais não possuem semáforos, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas e a velocidade máxima conforme o CTB é de 30Km/h.

§ 1º. As vias locais são vias com função de possibilitar o acesso direto aos lotes e edificações e de conduzir veículos em pequenos percursos, sendo restringido o transporte de cargas.

§ 2º. São classificadas como vias locais todas as vias urbanas que não foram expressamente classificadas pela presente lei como arteriais, coletoras, e/ou preferenciais de pedestres.

**Art. 19** A Via de Fundo de Vale é uma via especial, paralela aos córregos com pavimentação e tratamento paisagístico diferenciados, destinada a criar áreas de circulação de pedestres e ciclistas e de lazer ao longo de áreas de interesse ambiental.

**Parágrafo único.** A Via de Fundo de Vale é diretriz determinada para parcelamento ao longo de ambas as margens de Áreas de Preservação Permanente. O seu dimensionamento será como a via local e a velocidade máxima é de 30Km/h.

**Art. 20** Rota Ciclista é composta **Ciclovia, Ciclofaixa ou Ciclorrota** que é uma via de uso segregado e exclusivo para veículos de propulsão humana, como bicicletas e patinetes.

**Parágrafo único.** As ciclofaixas devem conter área de segregação (Buffer) com tacha, tachões ou balizadores.

**Art. 21** Via de Pedestre. É uma via especial, com característica de grande fluxo de pedestre e devem ser construídos elementos que assegurem sua segurança.

#### SEÇÃO IV. DAS DIMENSÕES DAS VIAS

**Art. 22** Conforme a hierarquia das vias e o esquema ilustrativo constantes em anexo III da presente Lei, ficam estabelecidas as seguintes faixas de domínio ou caixas de vias:

§ 1º. Para as Vias Locais com estacionamento em nos dois sentidos igual a 16,40m (dezesesseis metros e quarenta centímetros), dos quais:

- I. Pista de rolamento = 10,40m (dez metros e quarenta centímetros);
  - a. Duas Faixas de rolamento = 3,00m (três metros) cada;
  - b. Dois Estacionamentos = 2,20 (dois metros e vinte centímetros);
- II. Dois Passeios = 3,00m (três metros) cada;
  - a. Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante, sendo 0,90m (noventa centímetros) partindo do meio fio;
  - b. Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
  - c. Faixa de Acesso — Deve possuir 0,30(trinta centímetros) de piso tátil e 0,40(quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 0,70m (centímetros);

§ 2º. Para as Vias Coletoras, com Ciclofaixas, Estacionamentos e Faixas de Rolamento nos dois sentidos, sendo sua caixa de via igual a 20,00m (vinte metros), dos quais:

- I. Pista de Rolamento = 14,00m (quatorze metros);
  - a. Duas Faixas de Rolamento — Pavimentada = 3,20m (três metros e vinte centímetros) cada;
  - b. Dois Estacionamentos — Pavimentado = 2,20m (dois metros e vinte centímetros) cada;
  - c. Duas Ciclofaixas – Pavimentada = 1,60 m (um metro e sessenta centímetros) cada.
- II. Dois Passeios = 3,00m (três metros) cada;
  - a. Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante, sendo 0,90m (noventa centímetros) partindo do meio fio;
  - b. Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
  - c. Faixa de Acesso — Deve possuir 0,30(trinta centímetros) de piso tátil e 0,40(quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 0,70m (centímetros);

§ 4º. Para as Vias Arteriais, sendo sua caixa de via igual a 28,80 m (vinte e oito metros e oitenta centímetros), dos quais:

- I. Duas Pistas de Rolamento = 10,80 m (dez metros e oitenta centímetros) cada, sendo;
  - a. Faixa de Rolamento — Duas faixas Pavimentadas de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
  - b. Dois Estacionamentos — Pavimentado = 2,20 (dois metros e vinte centímetros) cada;
  - c. Ciclofaixa — Pavimentada = 1,60 m (um metro e sessenta centímetros);
- II. Dois Passeios = 3,00m (três metros) cada;
  - a. Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante, sendo 0,90m (noventa centímetros) partindo do meio fio;
  - b. Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
  - c. Faixa de Acesso — Deve possuir 0,30(trinta centímetros) de piso tátil e 0,40(quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 0,70m (centímetros);
- III. Canteiro Central – com gramado = 1,20 m (um metro e vinte centímetros);

§ 5º. Para as Vias de Fundo de Vale, paralelas às Áreas de Preservação Permanente, com estacionamento em nos dois sentidos igual a 16,40 (dezesesseis metros e quarenta centímetros), dos quais:

- I. Pista de rolamento = 10,40 (dez metros e quarenta centímetros);
  - a. Duas Faixas de rolamento = 3,00 (três metros) cada;
  - b. Dois Estacionamentos = 2,20 (dois metros e vinte centímetros);
- II. Dois Passeios = 3,00m (três metros) cada;

- a. Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante, sendo 0,90m (noventa centímetros) partindo do meio fio;
- b. Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
- c. Faixa de Acesso — Deve possuir 0,30(trinta centímetros) de piso tátil e 0,40(quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 0,70m (centímetros);

**Art. 23** Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à largura dos passeios e faixas de rolamento; ao tratamento paisagístico e às rampas máximas para cada categoria viária.

**Art. 24** Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma.

## SEÇÃO V. DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

**Art. 25** Deverá ser elaborado um Plano de Tráfego para definição de:

- I. Sinalização vertical, horizontal e semaforica;
- II. A localização das faixas de pedestres, obedecendo ao Código de Trânsito Brasileiro;
- III. A localização de espaços destinados à carga e descarga e estacionamentos, bem como sua regulamentação;

**Art. 26** Compete à Secretaria de Proteção a Vida, Patrimônio Público e Trânsito a correção deste Plano de Tráfego.

**Art. 27** A colocação de ondulações (quebra-molas) transversais às vias públicas dependerá de autorização expressa do Município.

**Art. 28** É proibida a utilização das ondulações transversais, como redutores de velocidade e sonorizadores, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, fica permitida a construção de passagens de pedestre elevadas, desde que em conformidade com as deliberações, portarias e resoluções do Conselho Nacional de Trânsito e/ou Departamento Nacional de Trânsito.

**Art. 29** A acessibilidade universal deverá ser adequada em todas as vias e seus elementos: faixas de rolamento, canteiro central, passeios e calçadas.

**Art. 30** É de responsabilidade do órgão competente de Secretaria de Proteção a Vida, Patrimônio Público, a elaboração dos projetos de sinalização viária, locação de carga e descarga e pontos de estacionamento regulamentados no que concerne:

- I. A implantação de sinalização vertical e horizontal em toda a área urbana;
- II. A sinalização viária horizontal deve ser utilizada como função de organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais de regulamentação, advertência ou indicação, com a representação de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias;
- III. A sinalização viária vertical deve ser utilizada de acordo com suas funções de regulamentação, advertência ou indicação de lugares, sendo apropriada a cada situação como estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito;
- IV. O estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos de carga e descarga e estacionamento de veículos deverão ser identificados em áreas de demanda e previamente de acordo com as regulamentações técnicas de:
  - V. Estar localizada junto ao meio fio;
  - VI. Regulamentação da duração da parada;
  - VII. Regulamentação do período do dia em que as paradas são permitidas;
  - VIII. Limitação do tamanho e capacidade dos veículos de carga;
  - IX. Determinação sobre de que lado da rua a parada deve ser efetuada;
  - X. Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos;
  - XI. Os locais de estacionamento de táxis serão devidamente identificados em área de demanda através de sinalização horizontal e vertical, devendo utilizar o local somente os veículos destinados ao transporte em táxis e licenciados para a atividade.
- XII. As caçambas de construções deverão ter autorização do Ditran, para indicar a localização das mesmas;

**Parágrafo único.** Em caso de novos empreendimentos, o interessado ficará responsável pela execução dos projetos de sinalização viária que deverá ser elaborado pelo requerente e analisado pela Prefeitura.

**Art. 31** Nas vias públicas próximas equipamentos comunitários de uso coletivo deverão ser previstos vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência, conforme a NBR 9050/2020 — Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, ou norma posterior que lhe altere:

- I. Ter sinalização horizontal e vertical;
- II. Contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura, quando afastada da faixa de travessia de pedestres. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas, no caso do estacionamento paralelo, ou perpendicular ao meio fio, não sendo recomendável estacionamentos oblíquos;
- III. Estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos.

**Art. 32** As sinalizações para pedestre poderão ser dotadas de comunicação visual em braile e sonora.

**Art. 33** A sinalização das vias públicas e vagas para estacionamento são de responsabilidade do município, como estabelece o Código Nacional de Trânsito.

**Parágrafo único.** Em parcelamentos caracterizados como condomínios horizontais, a sinalização viária será de responsabilidade do condomínio, conforme Código Nacional de Trânsito.

**Art. 34** O tráfego de charretes, carroças, tratores, colheitadeiras, dentre outros similares devem seguir normas específicas como:

- I. Não trafegar nas rodovias, à noite;
- II. Ser conduzidos pela direita da pista, bem junto ao acostamento e onde não houver acostamento, devem seguir as normas do Código de Trânsito Brasileiro;
- III. Devem possuir sinalização refletiva na parte traseira;
- IV. A circulação de equipamentos e maquinários pesados nas rodovias somente é permitida sobre a carroceria de caminhões e quando for o caso de se realizar a travessia de uma propriedade rural para outra, a manobra deve ser informada com antecedência ao Posto de Policiamento Rodoviário mais próximo, para o acompanhamento de segurança.

**Art. 35** Serão determinadas no Plano de Tráfego as Vias de mão única a fim de criar o Sistema Binário no distrito sede de Paranavaí.

## SEÇÃO VI. DOS PASSEIOS E DA ARBORIZAÇÃO

**Art. 36** As calçadas deverão obrigatoriamente atender aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outras determinações do órgão municipal competente, observadas as peculiaridades específicas:

- I. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;
- II. Nas áreas residenciais deverá haver na calçada condições de permeabilidade, principalmente na faixa de serviço.
- III. São considerados permeáveis, grama, brita ou piso drenante, com aplicação direta sobre solo compactado capaz de drenar  $10^{-3}$ m/s, ou seja, a permeabilidade de uma área grossa, como dispõe a NBR 16416/2015;
- IV. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil e contínuas a dos vizinhos, ou tendo ligação com estas;
- V. O rebaixamento de meio fio deverá atender aos requisitos presentes no Código de Obras e Edificações Municipal, tendo em vista que o mesmo não pode entrar em conflito com a NBR 9050/2020 ou norma posterior que lhe altere;
- VI. A instalação de mobiliários urbanos deverão ser implantados na faixa de serviço das calçadas, tais como: lixeiras, pontos de ônibus e bancos devem ser de forma a não atrapalhar o fluxo de pedestres, deixando uma área de passagem livre de pelo menos 1,20m (um metro e vinte centímetros).

**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 e Edificações e Código de Posturas.

**Art. 37** As calçadas deverão ter minimamente os itens dispostos no artigo anterior, no entanto, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano poderá determinar dimensão superior em casos específicos ou áreas comerciais.

**Art. 38** As calçadas devem ser contínuas, sem degraus, sem mudança abrupta de níveis ou inclinações que possam dificultar o trânsito dos pedestres, observados, quando possível, os níveis imediatos das calçadas vizinhas já executadas e ao seguinte:

- I. A inclinação longitudinal da calçada deve acompanhar o greide das vias lindeiras;
- II. A inclinação transversal da calçada deve ser de 2% (dois por cento) em direção à sarjeta, salvo em casos especiais de obras realizadas pelo poder público em que a

- inclinação transversal poderá estar direcionada à área gramada interna de parques ou praças;
- III. Eventual desnível entre a calçada e a data lindeira deverá ser acomodado exclusivamente no interior do imóvel.

**Art. 39** Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para cadeirantes conforme as normas especificadas pela ABNT, NBR 9050/2020 ou norma posterior que lhe altere.

**Art. 40** A arborização das vias deverá seguir os parâmetros estabelecidos nesta Lei, no Código de Obras e Edificações e pelo setor municipal competente.

§ 1º. A arborização no passeio público deverá ser de espécies adequadas, indicada pela Secretaria de Meio Ambiente, variando de pequeno, médio e grande porte. Sendo que, sob rede de energia elétrica deverá ser de pequeno ou médio porte, sendo proibidas as espécies frutíferas, palmeiras e arbustos;

§ 2º. A arborização dos canteiros centrais deverá ser de espécies adequada, variando de médio porte a grande porte;

§ 3º. É priorizado a variação de no mínimo duas espécies arbóreas dentro de um mesmo loteamento, de preferência intercaladas em uma mesma quadra ou nos lados da via;

§ 4º. A partir da aprovação do Plano de Arborização e Manejo, o projeto de paisagismo deverá estar em acordo com o mesmo.

**Art. 41** Será permitido um rebaixamento de guia para acesso de veículos em 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) linear por data, conforme frente mínima estabelecida pela zona. Em caso de estacionamento, deverá seguir o disposto no Código de Obras e Edificações.

**Parágrafo único.** Em vias arteriais e estruturais, o rebaixamento pode ser de até 5,00m (cinco metros) linear por data, conforme frente mínima estabelecida pela zona.

**Art. 42** O plantio de árvores no passeio público deverá atender a pelo menos 1 (uma) árvore por unidade habitacional, não sendo contabilizadas palmeiras, sendo recomendada a distância média entre si de 8,00m (oito metros), locada na faixa de serviço da calçada com espécies adequadas, conforme orientações da concessionária de energia elétrica e do Plano de Arborização Urbana.

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

§ 2º. Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo a Secretaria responsável a fiscalização de acordo com o Código de Obras e Edificações.

§ 3º. As calçadas desarborizadas receberão novas mudas, de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

§ 4º. As árvores de porte médio deverão estar localizadas preferencialmente nos passeios onde não houver a rede elétrica aérea.

§ 5º. A vegetação utilizada em canteiros centrais, rotatórias e áreas próximas a cruzamentos não podem prejudicar a visibilidade dos motoristas e pedestres, ficando vedada a plantação de arbustos e vegetação similar que ultrapasse 60cm (sessenta centímetros) do nível da rua, em sua maturidade.

**Art. 43** Obrigatoriamente, deve haver faixas livres paralelamente às guias.

## SEÇÃO VII. DA PAVIMENTAÇÃO

**Art. 44** A pavimentação viária é constituída pelas seguintes camadas: Subleito, Reforço do Subleito, Sub-base, Base e Revestimento.

§ 1º. O subleito é uma camada granular, executada sobre o subleito, quando o mesmo não apresentar capacidade de suporte de carga suficiente, e é destinada a resistir às deformações e distribuir ao subleito esforços vindos da camada de sub-base. Possui espessura variável definida de acordo com o dimensionamento de projeto.

§ 2º. A sub-base é uma camada granular, executada sobre o subleito ou sobre o reforço do subleito, destinada a resistir às deformações e distribuir os esforços verticais vindos da camada de base para as camadas subjacentes até o subleito. Possui espessura variável que é definida de acordo com o dimensionamento de projeto.

§ 3º. A base é uma camada granular, executada sobre a sub-base, destinada a resistir às deformações e distribuir os esforços verticais através das tensões (pressão) dos veículos e sobre a qual se constrói um revestimento. Possui espessura variável que é definida de acordo com o dimensionamento de projeto.

§ 4º. O revestimento é a camada, tanto quanto possível, impermeável e coesa, destinada a receber e resistir diretamente aos esforços gerados pelo tráfego e às intempéries a que é sujeito.

**Art. 45** Juntamente ao projeto de pavimentação, será necessária a apresentação dos projetos complementares de sinalização e drenagem.

**Art. 46** Projeto de pavimentação viária deve considerar características de intensidade de tráfego, propriedades geotécnicas da região e a interface com o sistema de drenagem superficial. Os tipos de pavimentação aceitos para vias públicas são:

- I. Pavimentação flexível;
- II. Pavimentação semirrígida;
- III. Pavimentação rígida e
- IV. Pisos intertravados.

**Art. 47** Nos projetos de recapeamento, deve-se respeitar o desnível mínimo de 8,0 cm entre o pavimento acabado e a calçada, evitando assim o enterramento das guias de drenagem.

**Art. 48** Os projetos de pavimento em blocos de concretos ou paralelepípedos intertravados devem ser realizados prevendo a execução destes sobre solo permeável, com espessura compatível ao tráfego, sub-base compactada e a base executada, contendo colchão de areia;

§ 1º. A base da camada dos blocos intertravados deve ser drenada, interligando o coxim de areia grossa ou pó de pedra à rede de drenagem, ou aos drenos laterais da via, a fim de permitir o escoamento d'água.

§ 2º. As peças pré-moldadas de concreto devem ser fabricadas por processos que assegurem a obtenção de concreto suficientemente homogêneo, compacto e de textura lisa, devendo atender as exigências da NBR 9781/2013.

§ 3º. As peças pré-moldadas de concreto devem possuir formato geométrico regular, não apresentando dimensões superiores a 45 cm nas duas direções ortogonais;

§ 4º. As peças pré-moldadas de concreto devem possuir a resistência característica à compressão, determinada conforme NBR 9780, sendo maior ou igual a 35 MPa para solicitação de veículos comerciais, ou de linha, e maior ou igual 50 MPa quando houver tráfego de veículos especiais ou solicitações capazes de produzir acentuados efeitos de abrasão, ou a resistência característica definida na estrutura do projeto de pavimento.

## SEÇÃO VIII. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 49** A implantação de qualquer via em novos parcelamentos deverá atender às disposições desta Lei, garantindo a continuidade do sistema viário, de aprovação do projeto e licença prévia do órgão competente do município.

**Parágrafo único.** O Município deverá fazer constar o plano de arruamento básico nas informações repassadas ao Interessado em projetos de parcelamento do solo, sendo que as diretrizes por ele definidas deverão ser estritamente obedecidas.

**Art. 50** Nas áreas onde houver parcelamentos já aprovados, cabe ao Poder Público garantir a continuidade viária.

**Art. 51** As modificações que vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal.

**Art. 52** 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 Desenvolvimento de Paranavaí.

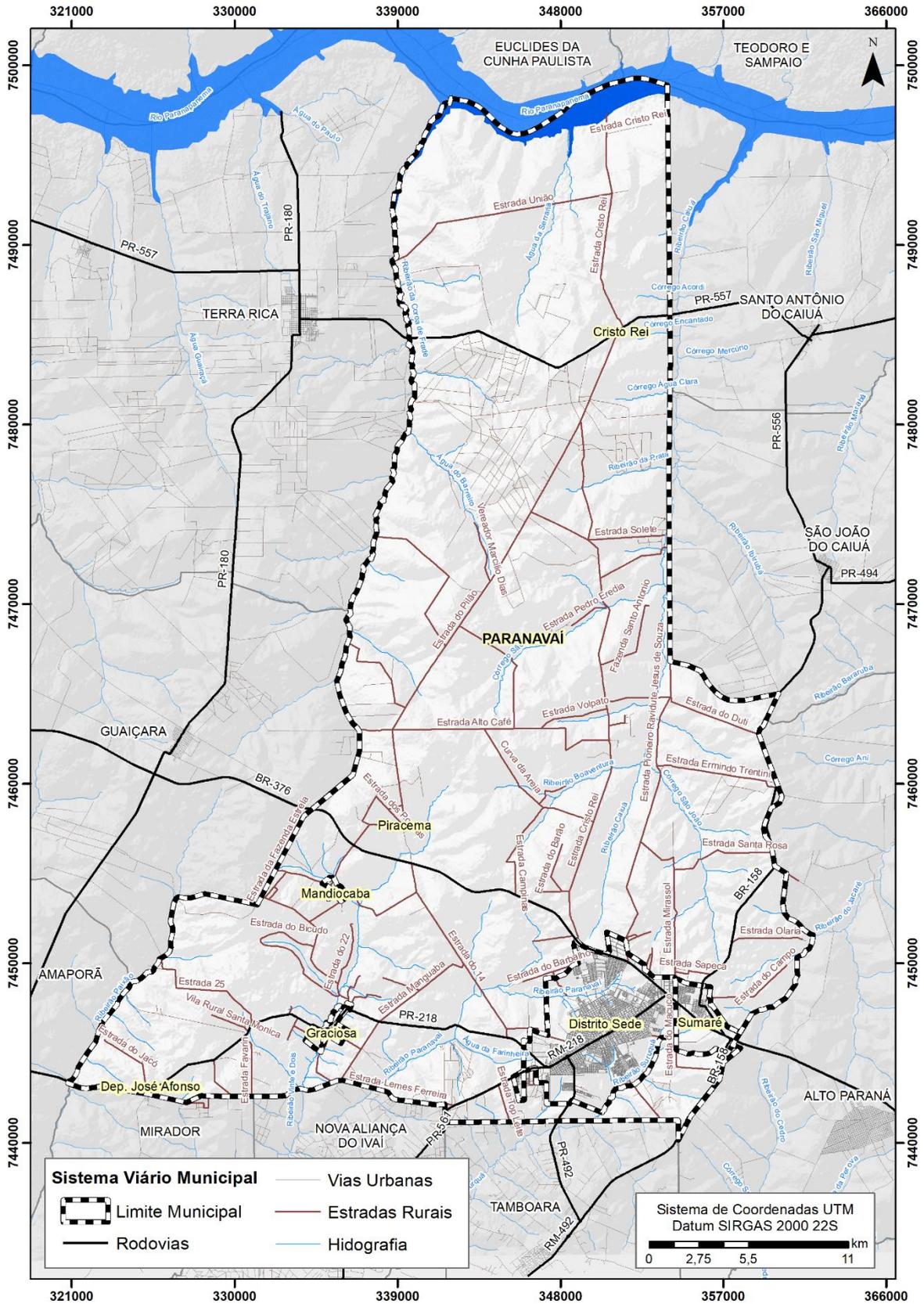
**Art. 53** Os casos omissos ou as dúvidas suscitadas serão resolvidos pelo Poder Executivo, ouvido o CODEP.

**Parágrafo único.** O órgão competente do Poder Executivo Municipal desenvolverá estudos com o intuito de elaborar Projeto de Lei, normatizando os casos omissos e/ou as dúvidas reincidentes, no prazo de 90 (noventa) dias após a ocorrência dos fatos.

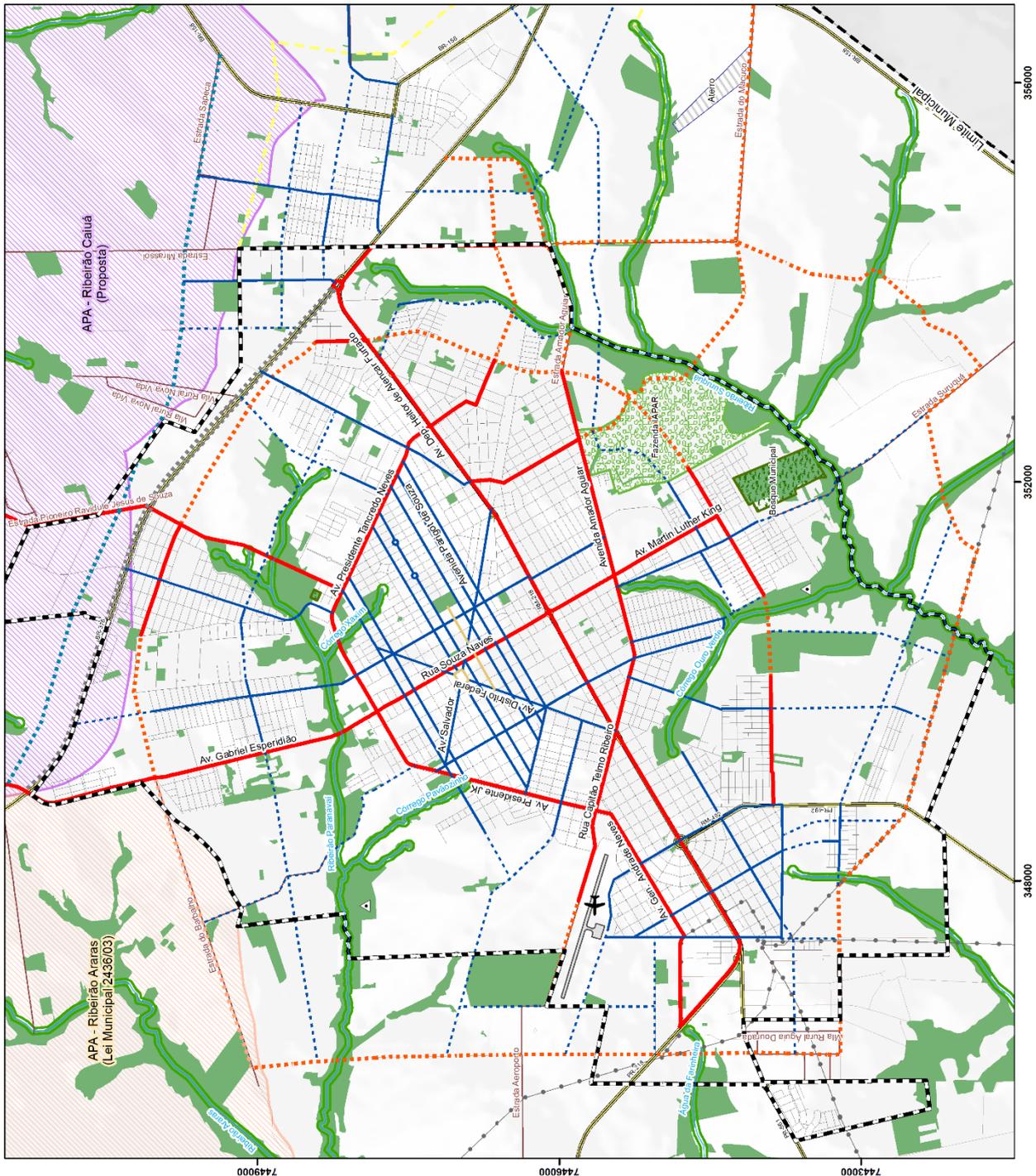
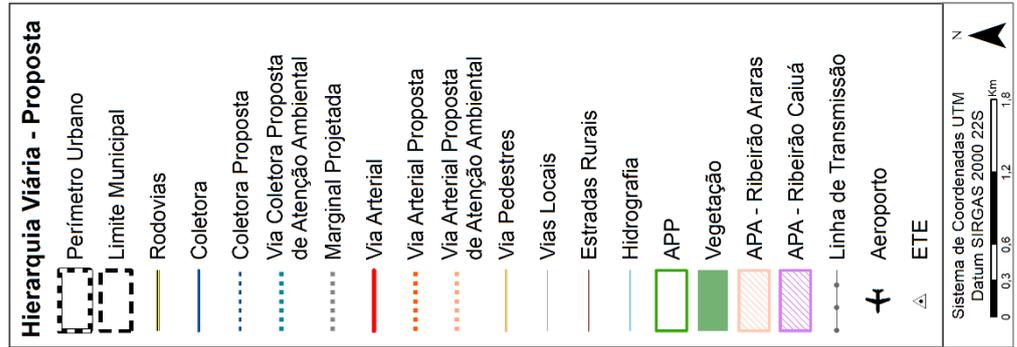
**Art. 54** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito do Município de Paranaíba, Estado do Paraná,  
em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

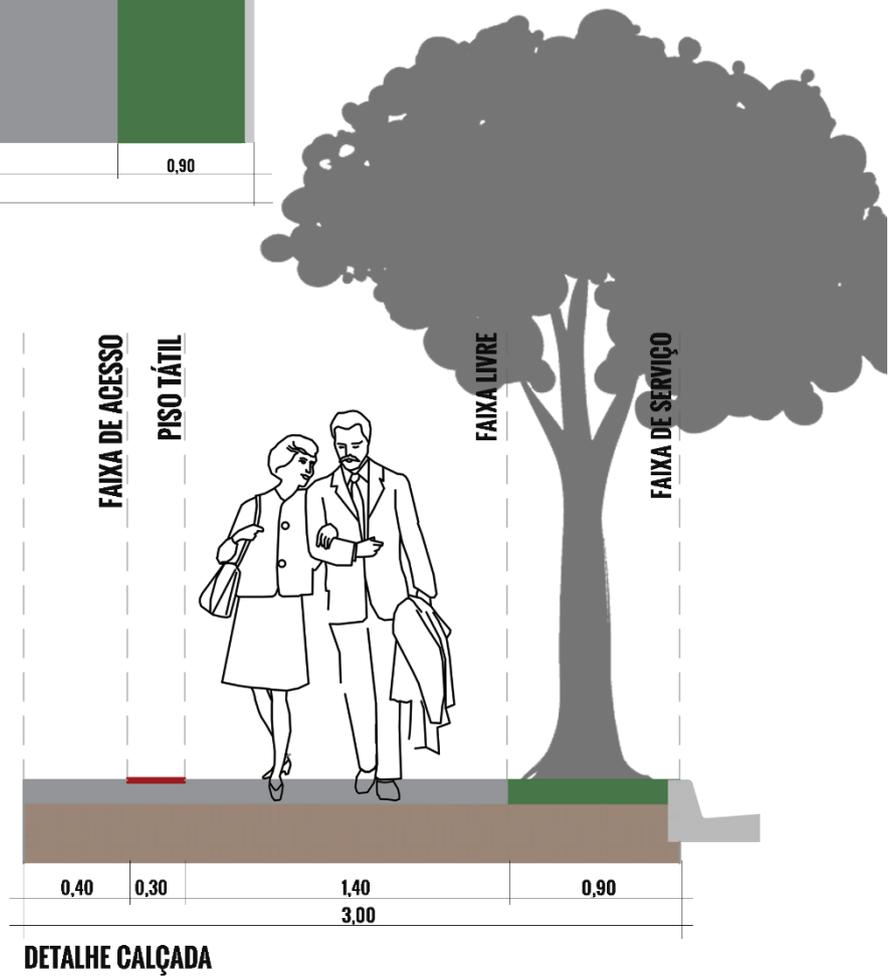
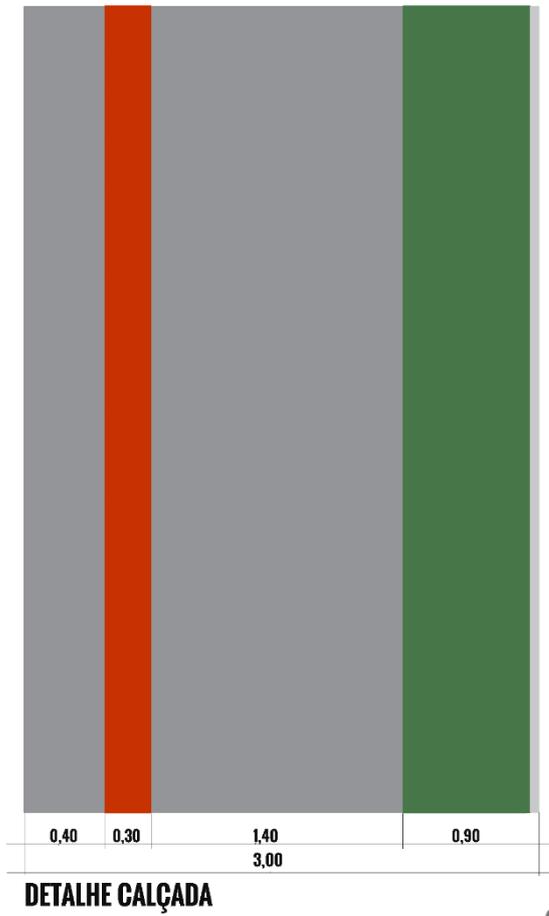
## ANEXO I. MAPA DE MACROESTRUTURAÇÃO VIÁRIA MUNICIPAL

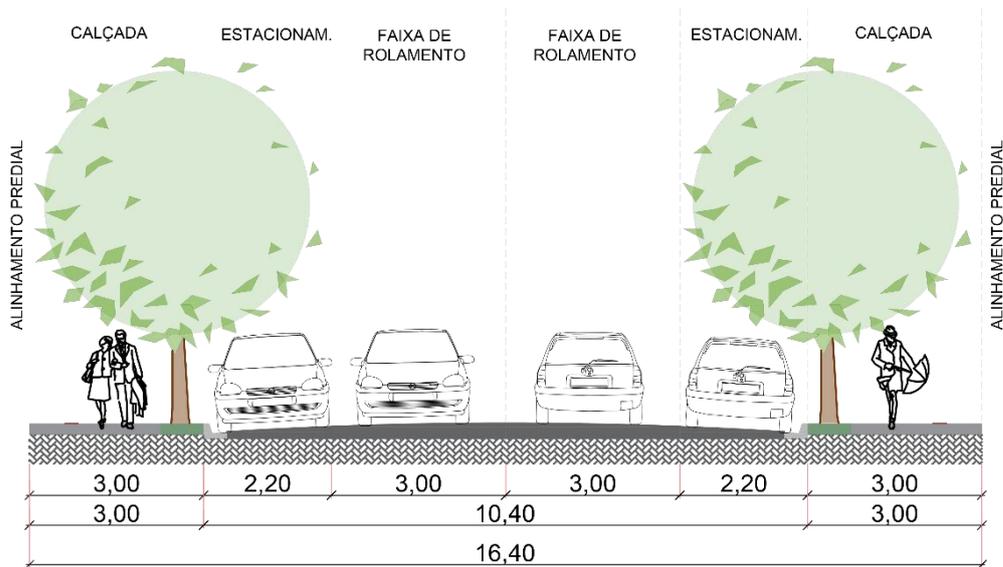
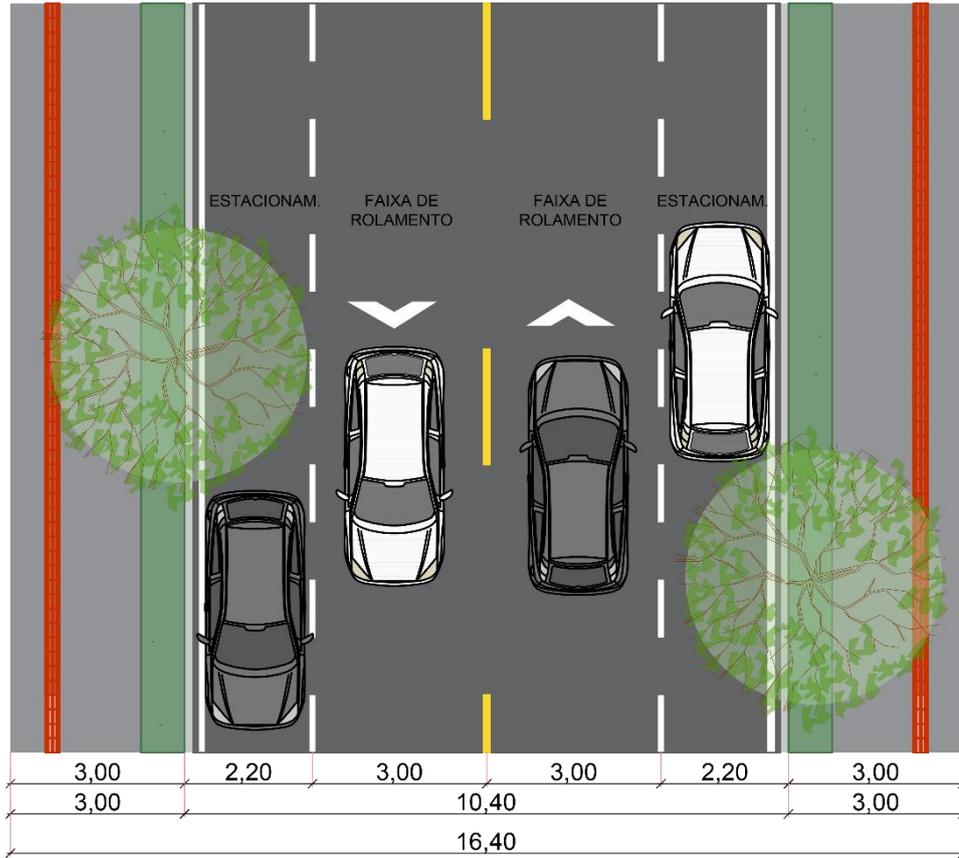


ANEXO II. MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DA SEDE



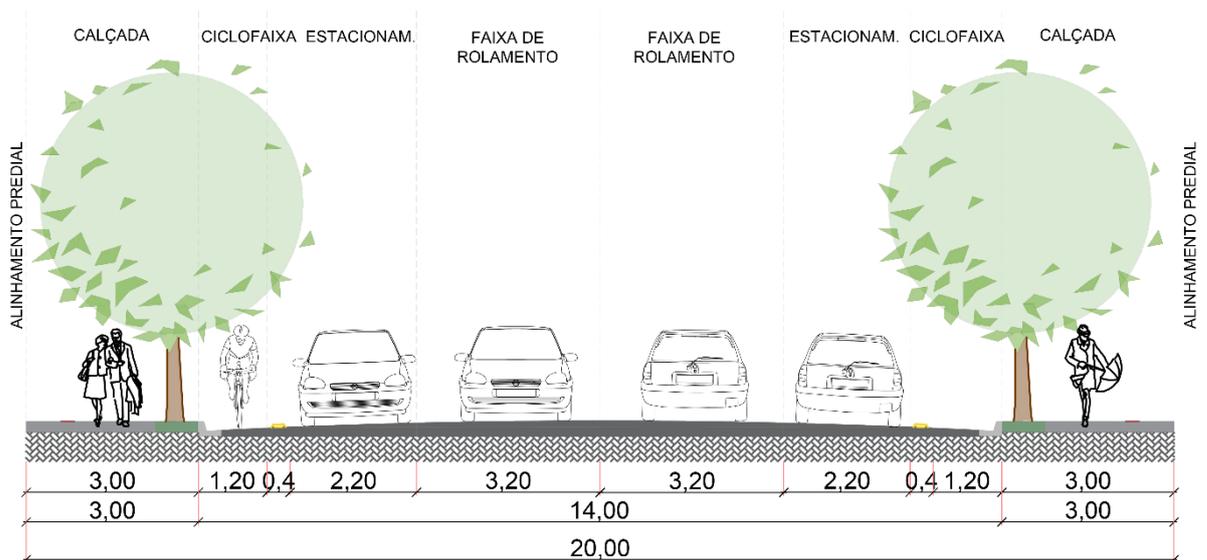
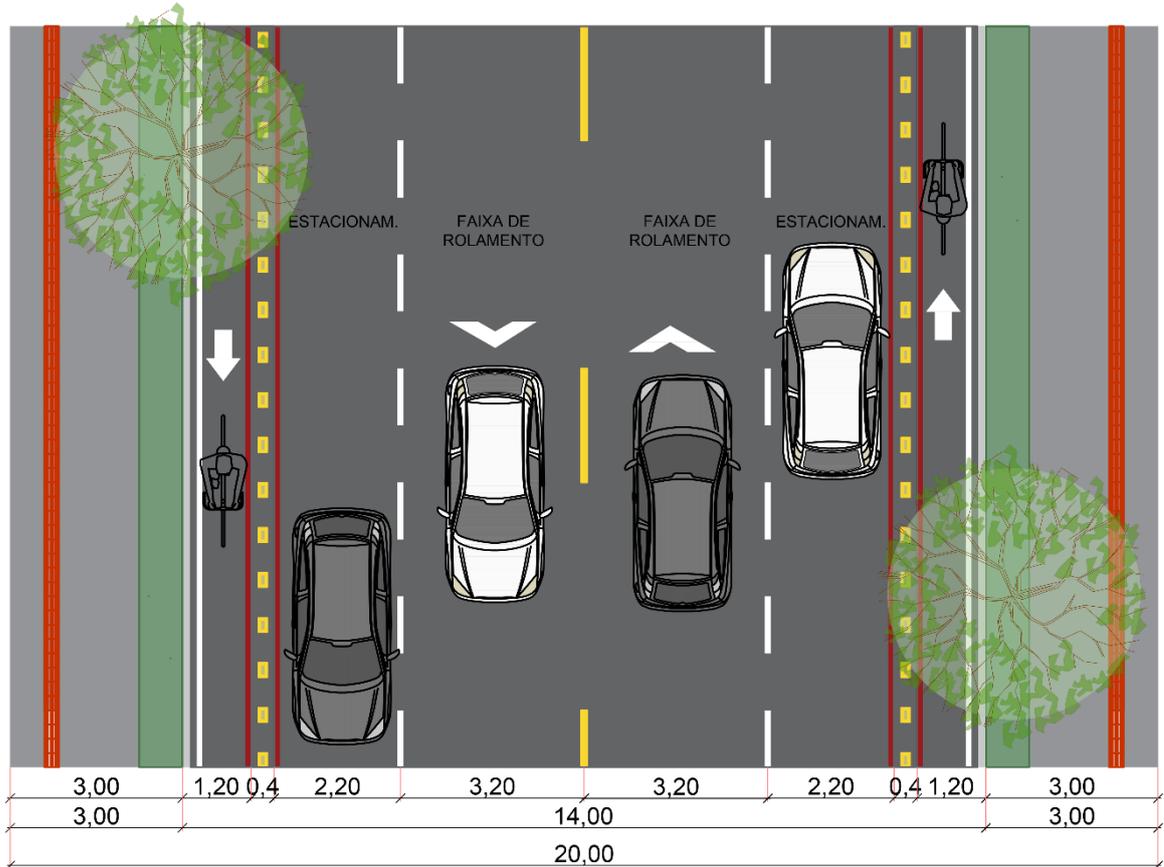
### ANEXO III. SEÇÕES TRANSVERSAIS DAS VIAS





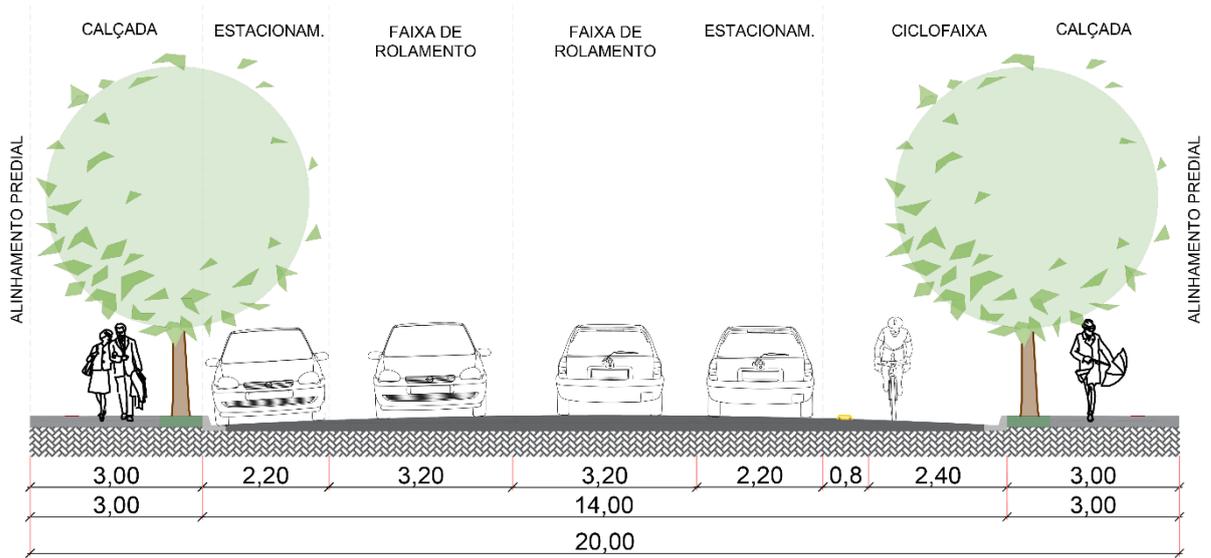
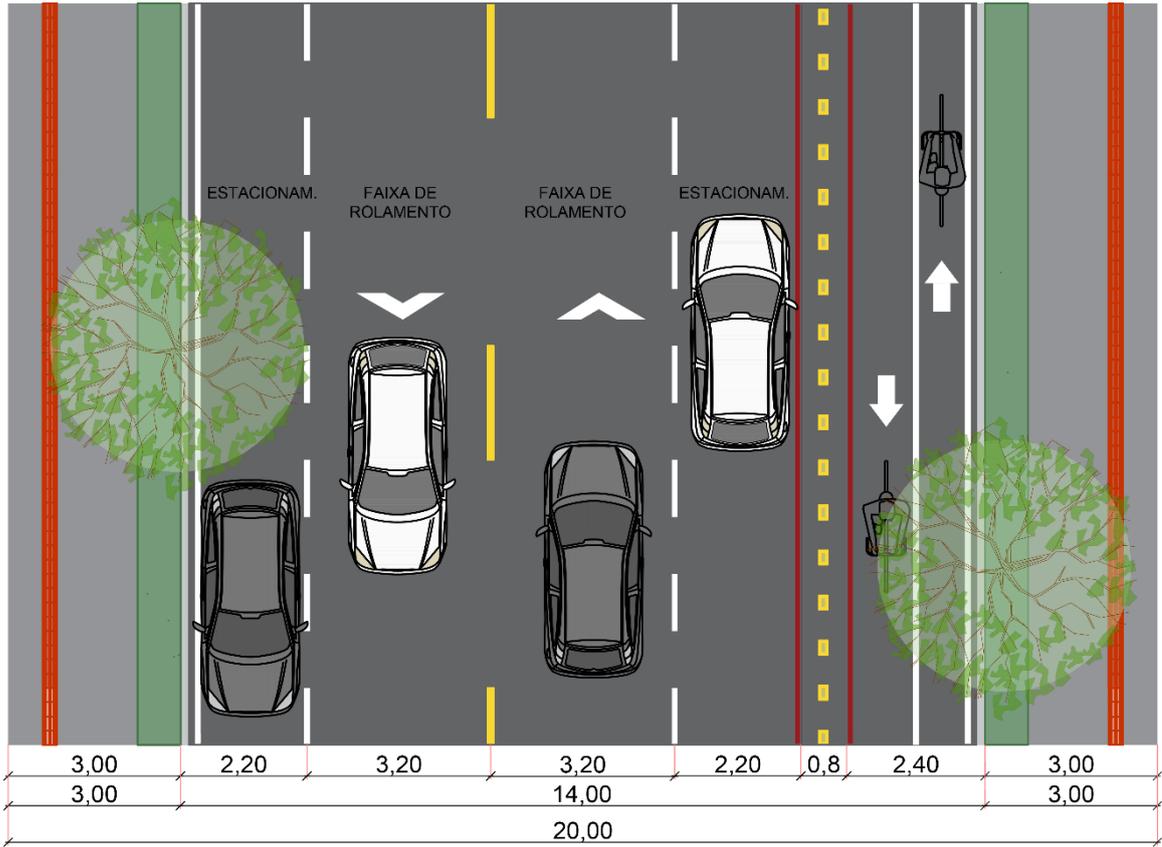
### PERFIL VIA LOCAL

0 1 2 3 4 m  
ESCALA GRÁFICA



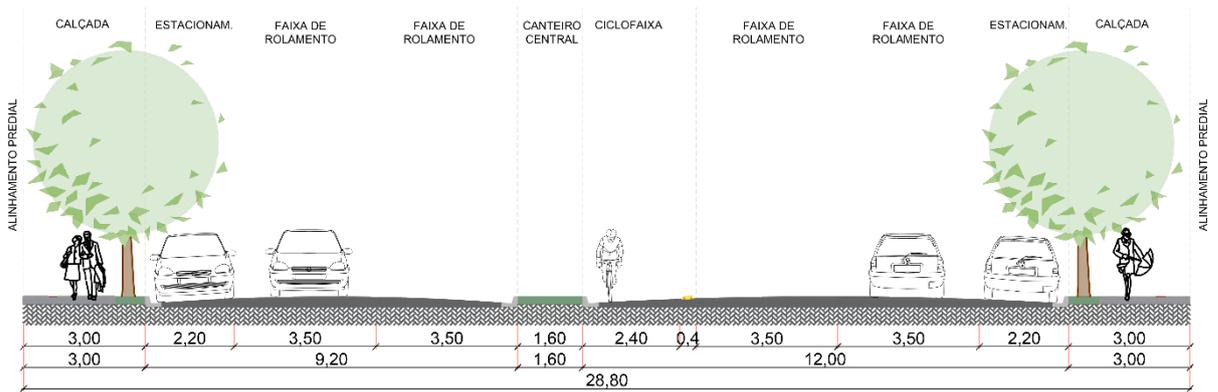
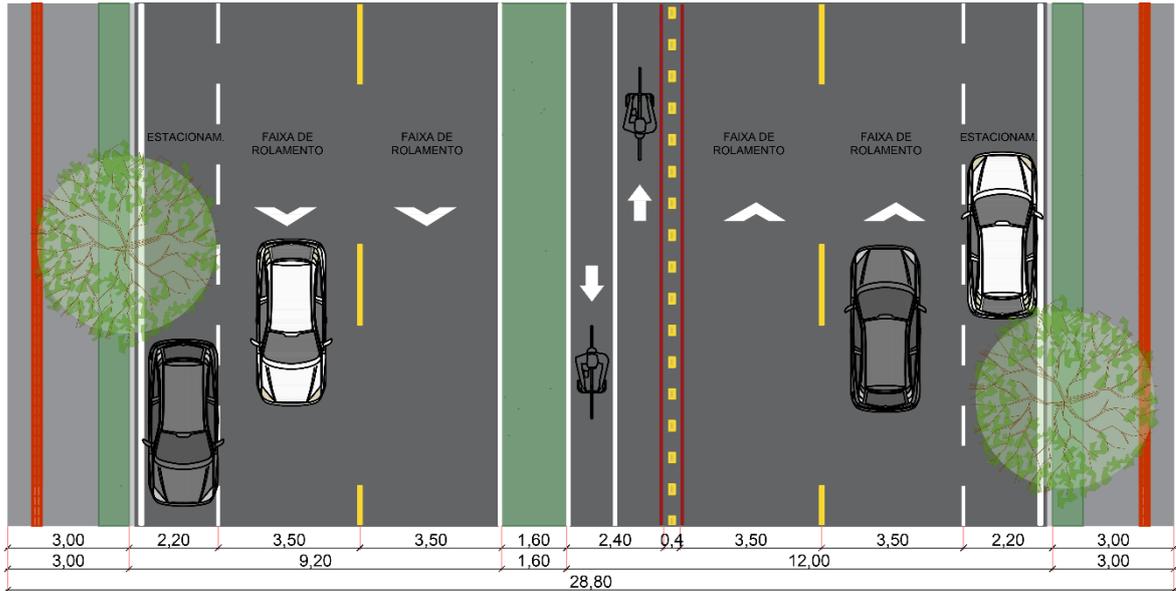
### PERFIL VIA COLETORA





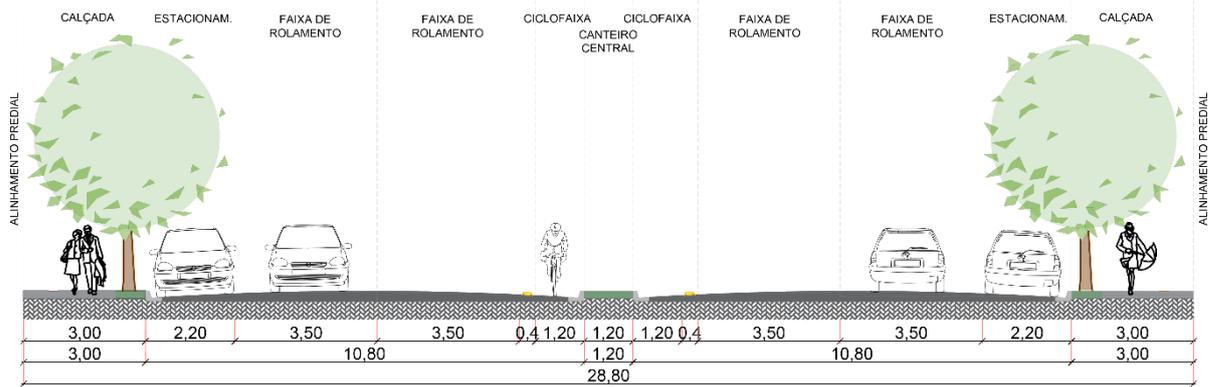
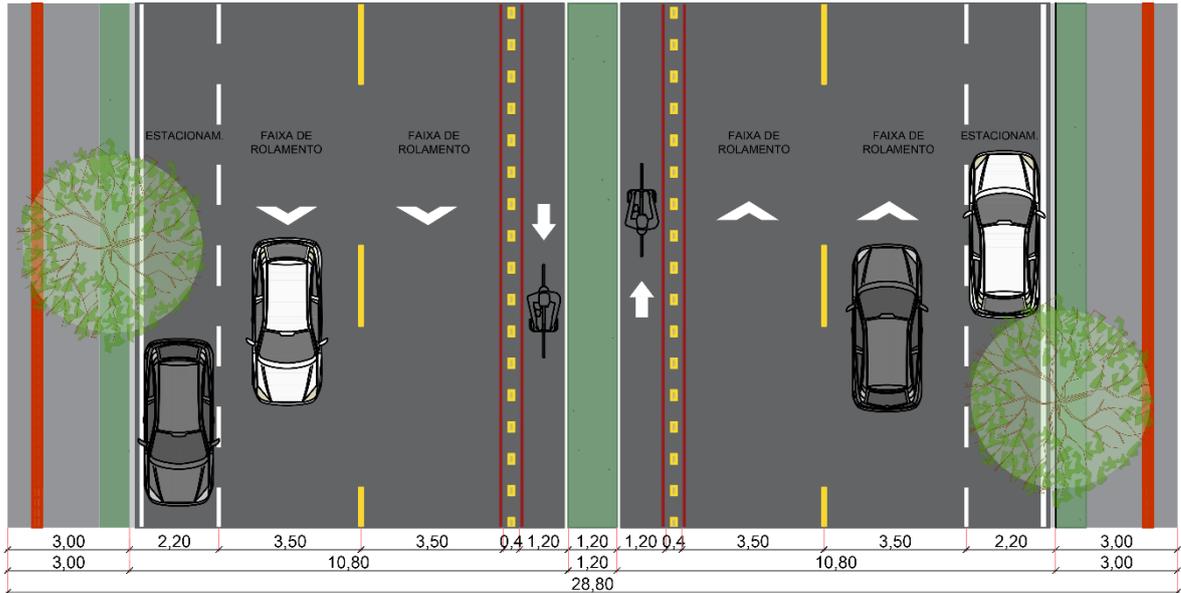
## PERFIL VIA COLETORA II

0 1 2 3 4 m  
ESCALA GRÁFICA



PERFIL VIA ARTERIAL I

0 1 2 3 4m  
ESCALA GRÁFICA



PERFIL VIA ARTERIAL II

0 1 2 3 4m  
ESCALA GRÁFICA

