

**ANTEPROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO
JARDIM ALEGRE**

ANTEPROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO
Nº ____/2012

Dispõe sobre diretrizes de arruamento para implantação do sistema viário de Jardim Alegre, constante do **PDM - Plano Diretor Municipal** e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE JARDIM ALEGRE, ESTADO DO PARANÁ, aprovou, e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I
Dos Objetivos

Art 1º. A presente Lei define o Sistema Viário Básico do Município de Jardim Alegre, 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 Jardim Alegre 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 infraestrutura 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 Brasileiro, 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 Jardim Alegre.

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;

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.

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.

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 do Município de Jardim Alegre são classificadas em Marginal, Estrutural Principal, Coletoras e Locais conforme o mapa do sistema viário Anexo II, parte integrante desta lei.

§1º A Via Marginal correspondem a via paralela que deve ser executada ao longo da BR-466 em toda a extensão da área urbana da sede de Jardim Alegre.

§ 2º A Vias Estruturais Principais correspondem a Avenida Paraná e Avenida Matos Leão. 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 correspondem a Avenida Getulina, Rua Londres, Rua Dom Pedro II, Rua Paranaguá, Rua Pio XII e Rua São Paulo. Têm a função e coletar e distribuir o tráfego de veículos entre as vias principais 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) Cruzamentos 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.
- 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 de 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 infraestrutura, sinalização e mobiliário urbano, com um mínimo de 2,00m (dois metros).
- 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:

CLASSIFICAÇÃO	CAIXA DE ROLAMENTO	PASSEIO	LARGURA TOTAL
Estrutural Principal	2x 8,00m	3,00m	24,00m
Coletora	11,00m	3,00m	17,00m
Local	6,00m	3,00m	12,00m
Marginal	9,00m	3,00m	12,00m

I - Para as **Via Principal**:

CX - Caixa de rua: 24,00 m (vinte e quatro metros);

CR - Caixa de rolamento: 8,00 m (oito metros);

R1 - Faixa de rolamento 1: 3,30 m (três metros e trinta centímetros);

R2- Faixa de rolamento 2: 2,70 m (dois metros e setenta centímetros);

- A** - Faixa de acostamento: 2,00 m (dois metros);
- C** - Canteiro Central: 2,00 m (dois metros);
- P** - Passeio: 3,00 m (três metros) de cada lado da via.

II – Para as Vias Coletoras:

- CX** - Caixa total da rua: 17,00 m (dezessete metros);
- CR** - Caixa de rolamento: 11,00 m (onze metros);
- R1** - Faixa de rolamento 1: 3,00 m (três metros);
- R2** - Faixa de rolamento 2: 3,00 m (três metros);
- A** - Faixa de acostamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) – De cada lado da via;
- P** - Passeio: 3,00 m (três metros) de cada lado da via.

III – Para as Vias Locais:

- CX** - Caixa total da rua: 12,00 m (doze metros);
- CR** - Caixa de rolamento: 6,00 m (seis metros);
- R** - Faixa de rolamento: 3,00 m (três metros);
- P** - Passeio: 3,00 m (três metros) de cada lado da via.

IV – Para a Via Marginal:

- CX** - Caixa total da rua: 12,00 m (doze metros);
- CR** - Caixa de rolamento: 9,00 m (nove metros);
- R1** - Faixa de rolamento 1: 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- R2** - Faixa de rolamento 2: 3,00 m (três metros);
- A** - Faixa de acostamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), apenas de um dos lados;
- P** - Passeio: 3,00 m (três metros), apenas de um dos lados.

VI - 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 às 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 10 (dez) metros, 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, conforme o Plano de Arborização Urbana Municipal.

§ 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

Das Calçadas

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 (Passeio) equivalente a 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. A cada porção de passeio correspondente à testada do lote confrontante, só será permitida um acesso de veículos com guia rebaixada com largura máxima de 3,20m (três metros e vinte centímetros).

Art 22. 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 23. Os passeios devem ser executados com guias rebaixadas sinalizadas com piso tátil de alerta no entorno do rebaixamento, executadas em materiais planos e antiderrapantes, 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 24. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR-9050 da ABNT.

Seção VI

Da Acessibilidade

Art 25. Visando garantir acessibilidade universal, deverão ser obedecidas ações no sentido de eliminar as barreiras arquitetônicas, desníveis ou ausências de calçadas, vagas prioritárias para estacionamento, mobiliários urbanos adequados, 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, para idosos e deficientes;
- 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 26. 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 9,00m (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 27. 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 28. 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 n.º 5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade n.º. 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 29. 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 30. Para efeitos desta Lei, e considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, as vias rurais no Município de Jardim Alegre 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.

Parágrafo Único - 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 31. 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 32. As vias regionais terão as suas dimensões estipuladas de acordo com a legislação do órgão competente.

Art 33. A mudança ou deslocamento de estradas dentro dos limites das propriedades rurais deverão ser requeridos 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 34. 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, porteiras e palanques nas estradas ou para seu leito arrastar paus e madeiras.
- III. Arrancar ou danificar os marcos quilométricos e outros sinais alusivos ao trânsito.
- 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 3,00m (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 10,00m (dez metros).
- X. Danificar, de qualquer modo, as estradas.

Art 35. O proprietário de terrenos marginais não poderá, 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 36. 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 37. 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 38. Para as vias Estruturais Principais, Coletoras, Locais 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 – Jardim Alegre**, 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 e as vias locais 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 - Sobre-elevação máxima,
- VII - Iluminação pública,
- VIII - Arborização,
- IX - Equipamentos complementares (se houver),
- X - Elementos de infraestrutura,
- XI - Sinalização viária,
- XII - Tipo e espessura da pavimentação.

Art 39. 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. 38 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 40. 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.

Art 41. As obras de arte necessárias e previstas nas diretrizes do Sistema Viário estarão ao encargo do Poder Municipal, salvo quando os interesses privados se sobrepujarem 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 42. A implantação do Sistema Viário obedecerá a prioridades definidas no **PDM – Jardim Alegre**, e será executada por trechos, conforme descrito no **Capítulo II** desta Lei.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art 43. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

I - promover obras de paisagismo e revitalização urbana nas Avenidas Estruturais Principais, coletoras e locais;

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 à 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 44. 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 de Trânsito Brasileiro.

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 45. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema Rodoviário Estadual, Federal e Municipal, será obrigatório a reserva de uma faixa de 15,00m (quinze metros), para a implantação de uma via margeando a Rodovia, conforme padrões determinados para Via Marginal.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 46. Constitui parte integrante desta lei o **Anexo I** - Desenhos Explicativos e **Anexo II** - Mapa do Sistema Viário.

Art 47. 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 48. Esta Lei entrará em vigor 30 dias após a data de sua publicação, sem prejuízo do exposto na Lei do Parcelamento do Solo Urbano, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Jardim Alegre,
Estado do Paraná, de de 2012.

Prefeito Municipal

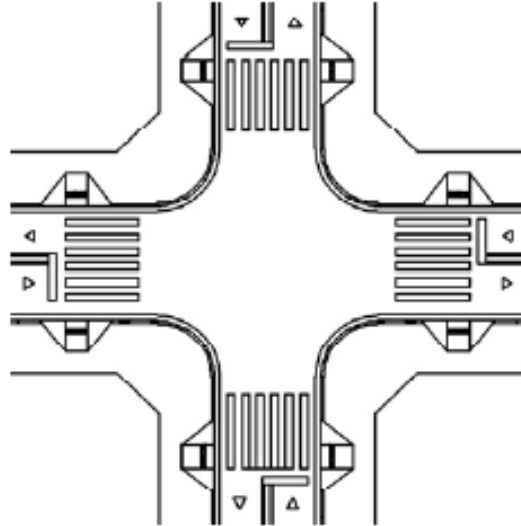
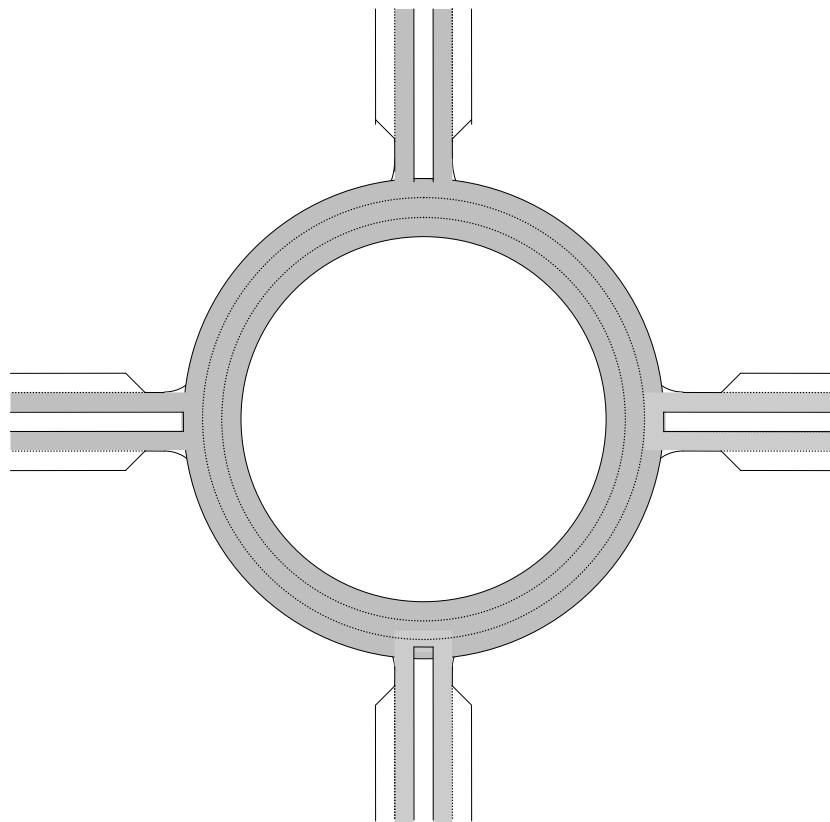
VI. ANEXOS:**ANEXO I – DESENHOS EXPLICATIVOS****FIGURA 1: CRUZAMENTO SIMPLES COM GUIA REBAIXADA****FIGURA 2: CRUZAMENTO ROTULADO**

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.

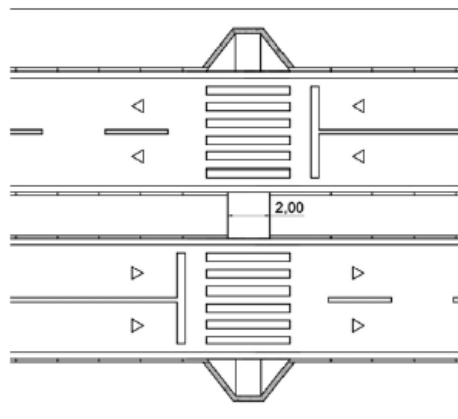
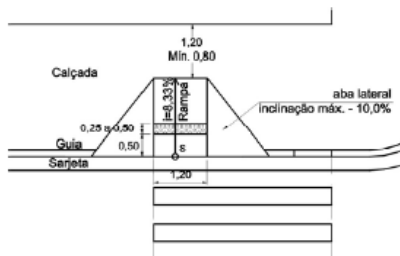
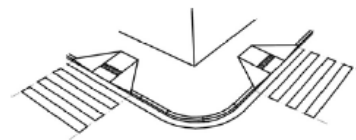


FIGURA 5: REBAIXAMENTO DE GUIAS NA ESQUINA.

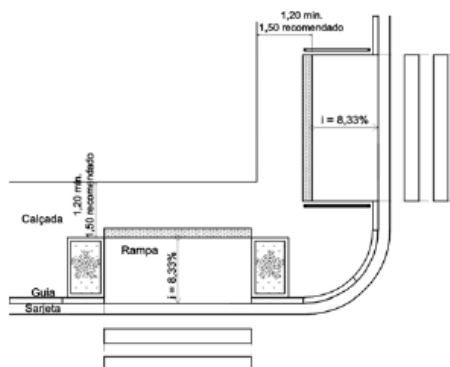


Vista superior

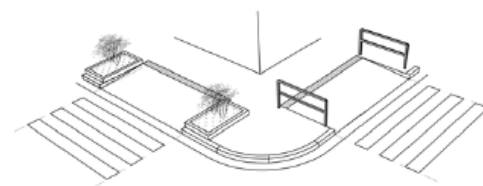


Perspectiva

Rebaixamento A



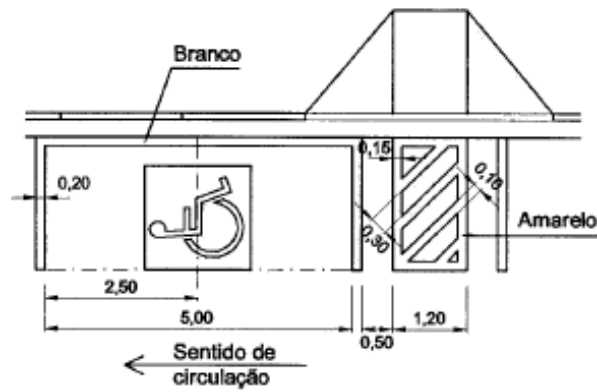
Vista superior



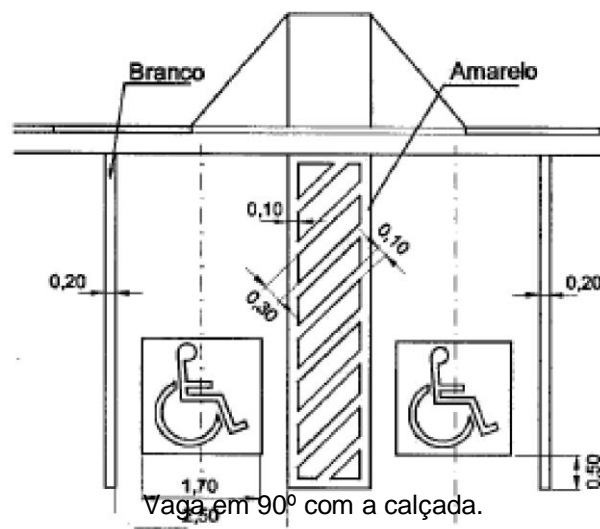
Perspectiva

Rebaixamento B

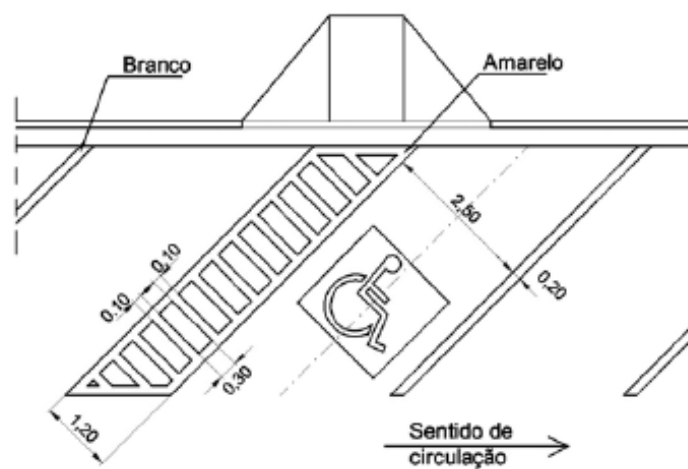
FIGURA 6: SINALIZAÇÃO E TIPOS DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO.



Vaga paralela à calçada.



Vaga em 90° com a calçada.



Sinalização.

FIGURA 7: VAGAS PARA ESTACIONAMENTO JUNTO AO PASSEIO REBAIXADO.

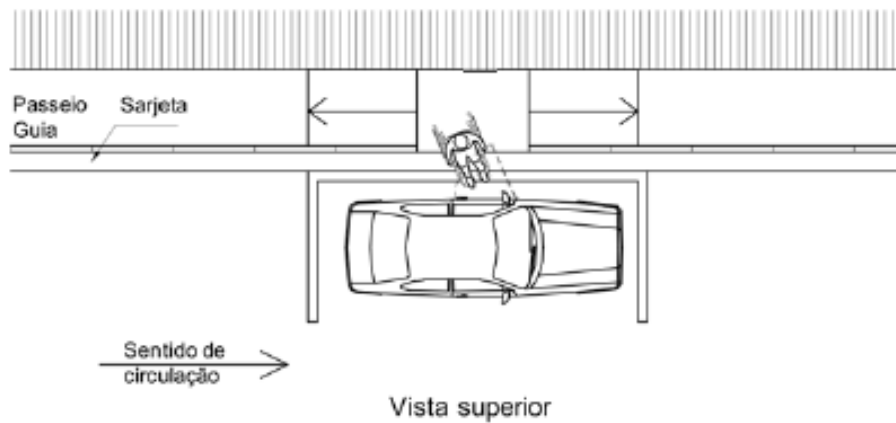
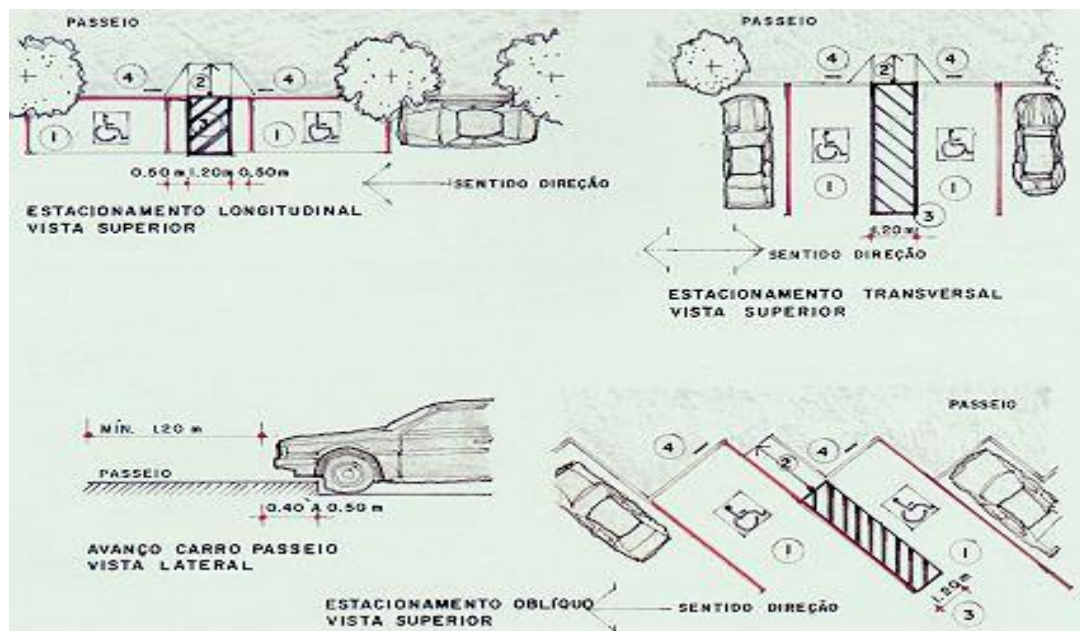


FIGURA 8: ESTACIONAMENTOS INTERNOS E EM VIAS PÚBLICAS.



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

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

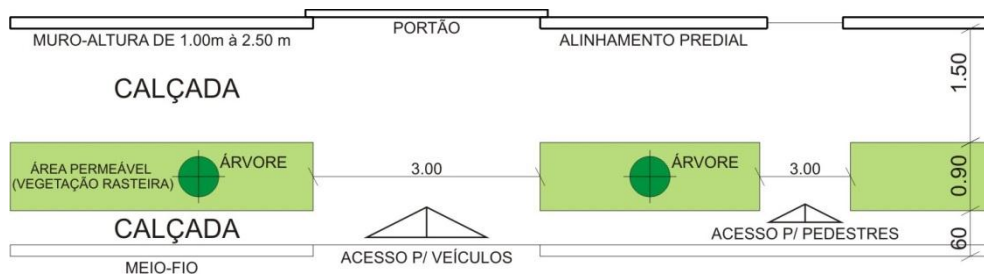


FIGURA 10: MODELO DE CALÇADA PARA ÁREA COMERCIAL



FIGURA 11: CROQUI ESQUEMÁTICO - CALÇADA PARA ÁREA COMERCIAL

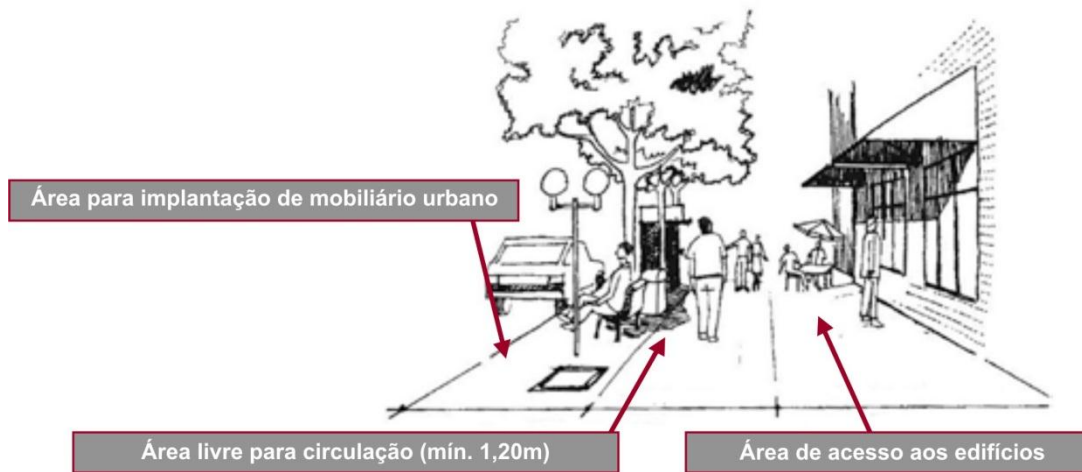
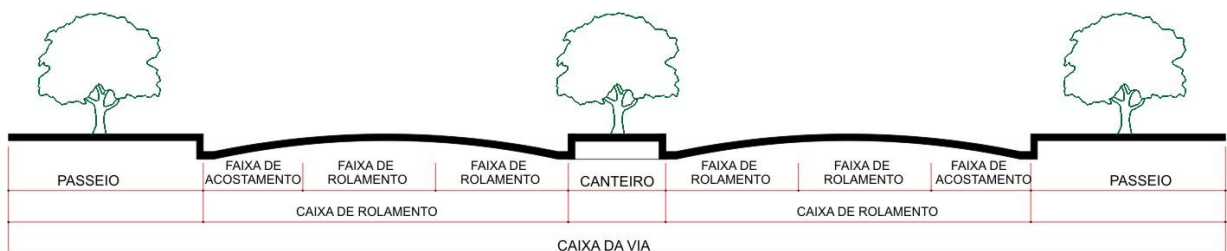


FIGURA 12: ELEMENTOS PARA DIMENSIONAMENTO



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

FIGURA 13: PERFIL DA VIA PRINCIPAL

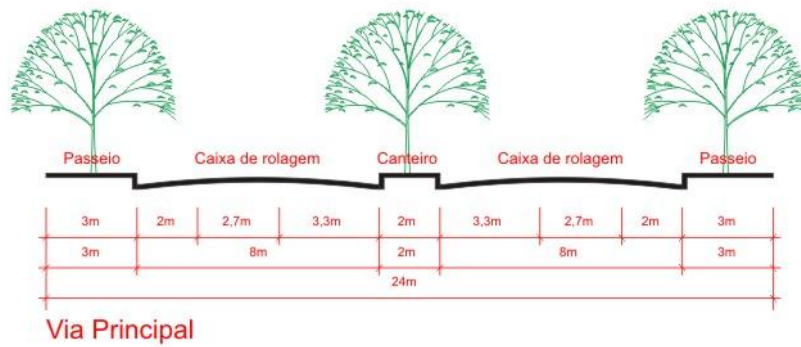


FIGURA 14: PERFIL DA VIA COLETORA

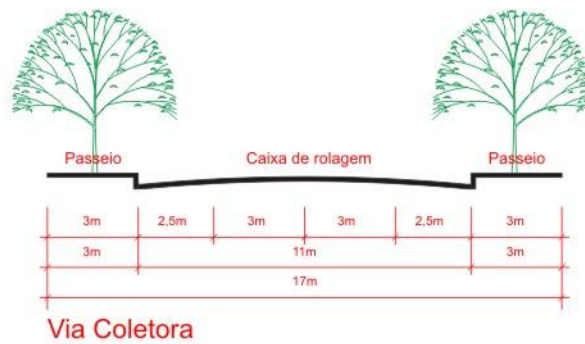


FIGURA 15: PERFIL DA VIA LOCAL

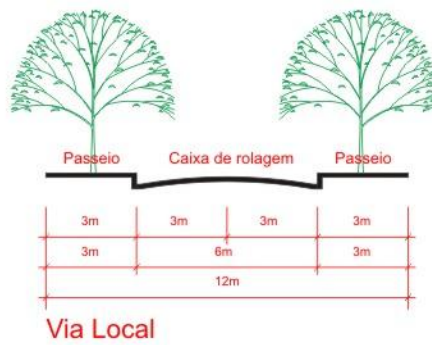
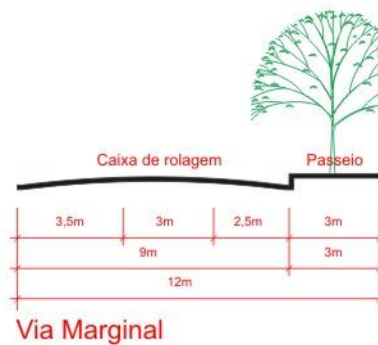


FIGURA 16: PERFIL DA VIA MARGINAL



ANEXO II - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

SUMÁRIO

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	25
<i>Seção VII</i>	Da Sinalização Viária	27
Capítulo III	Da Classificação e Definição das Vias Rurais	30
Capítulo IV	Das Norma de Implantação	38
Capítulo V	Das Diretrizes para Intervenções no Sistema Viário	43
Capítulo VI	Disposições Finais	46
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: Modelo de Calçada Ecológica para áreas Residenciais	
	Figura 10: Modelo de Calçadas para Áreas Comerciais	
	Figura 11: Croqui Esquemático – Calçada para Área Comercial.	
	Figura 12: Elementos para Dimensionamento	
	Figura 13: Perfil da Via Principal	
	Figura 14: Perfil da Via Coletora	
	Figura 15: Perfil da Local	
	Figura 16: Perfil da Via Marginal	
Anexo II	Mapa do Sistema Viário Urbano	