



LEI Nº 034/2009

"Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário de Ibema e dá outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE IBEMA , ESTADO DO PARANÁ, aprovou, e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art 1º A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município de Ibema, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal.

Art. 2º Esta Lei tem por objetivos:

- I. estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com o a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural;
- II. preservar a integridade das zonas residenciais;
- III. assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;
- IV. definir os corredores comerciais e induzir o adensamento linear de forma a estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- V. disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;
- VI. implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
- VII. proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas;
- VIII. maximizar a utilização da infra-estrutura viária implantada.

Art. 3º Todo e qualquer arruamento no Município deverão ser previamente aprovados pela Administração Municipal, nos termos aqui previstos e na Lei de Parcelamento para Fins Urbanos.

SEÇÃO I SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO

Art. 4º O sistema viário e de circulação constitui-se pela infraestrutura física das vias e logradouros que compõem uma malha definida e hierarquizada da seguinte forma:

Í – Vias Regionais: são as vias destinadas a ligações regionais e interurbanas, utilizadas para transporte de passageiros e cargas, compostas de Rodovia Federal, Rodovias Municipais e Estradas Vicinais:

- a) Rodovia Estadual
- b) As principais Rodovias Municipais de acesso à sede urbana são compreendidas pelas seguintes assim denominadas:.
- c) As Estradas Vicinais compreendidas pelas vias que fazem as ligações entre as áreas de produção rural

II – Vias Estruturantes: diretriz viária destinada a estruturar a ocupação das áreas de expansão urbana;

III – Vias de Penetração: via que se dirige das áreas rurais do município e penetram na



malha urbana da sede municipal;

IV Anel Viário: estrutura a organização funcional do sistema viário na sede urbana e será utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, desviando o tráfego pesado de veículos do centro urbano, promovendo um contorno viário;

V – Vias Coletoras: promove a ligação das vias locais com o Anel Viário e agrupa usos de comércio e serviço visando proteger o miolo das zonas residenciais;

VI Vias Locais: têm como função básica permitir o acesso às propriedades privadas, ou áreas e atividades específicas, implicando em pequeno volume de tráfego;

VII Ciclovias: o sistema cicloviário constitui-se de ciclovias e ciclofaixas, assim definidas:

a) Ciclovias São as vias destinadas exclusivamente ao tráfego de bicicletas, separadas das vias destinadas ao tráfego motorizado;

b) Ciclofaixas São faixas destinadas exclusivamente ao uso de bicicletas, contíguas às faixas de tráfego motorizado.

VIII Vias de Pedestres: vias destinadas exclusivamente à circulação de pedestres com segurança e conforto, mobiliário urbano e paisagismo.

Parágrafo Único. As vias que fazem parte desta classificação viária poderão ser criadas por decreto do executivo municipal.

Art. 5º Nas vias regionais a segurança e a fluidez do tráfego são condicionantes prioritárias da disciplina do uso e ocupação do solo das propriedades lindeiras.

Art. 6º As prioridades para melhoria e implantação de vias, serão determinadas pelas necessidades do transporte coletivo, pela complementação de ligações entre bairros e pela integração entre os municípios da região de Ibema.

SEÇÃO II DEFINIÇÕES

Art. 7º Para efeito de aplicação da presente Lei, são adotadas as seguintes definições:

I Arruamento: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

II Caixa da Via: é a distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

III Código de trânsito: conjunto das normas federais que disciplinam a utilização das vias de circulação;

IV Logradouro público: área de terra de propriedade pública e de uso comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;

V Passeio: é o espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;

VI Pista de rolamento: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego e estacionamento de veículos;

VII Sistema viário básico: conjunto das vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;

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

a) Sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

b) Sinalização vertical: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas;

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



X Tráfego leve: fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;

XI Tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 (cinquenta) e 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;

XII Tráfego pesado: fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção.

Art. 8º Os critérios de uso do solo para os terrenos pertencentes aos Setores Especiais do Sistema Viário Básico são os constantes na Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e Rural.

Parágrafo Único. Para os Setores Especiais das Vias Setoriais, Vias Coletoras 1, 2 e 3 prevalecerão os critérios de uso e porte das zonas e setores atravessados quando forem menos restritivos que os estabelecidos neste decreto.

Art. 9º O licenciamento de empreendimentos para atividades comerciais, de prestação de serviços e comunitárias com porte superior a 3.000 m² (três mil metros quadrados), dependerá da elaboração de Estudo de Impacto de – Vizinhança – EIV nas condições estabelecidas na Lei de Instrumentos.

Art. 10 A ocupação dos terrenos integrantes dos Setores Especiais do Sistema Viário Básico, atingidos por diretrizes de arruamento só será permitida mediante aprovação e implantação das mesmas nos termos da legislação de parcelamento do solo.

CAPÍTULO II DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 11 Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto:

I definição das dimensões das caixas das vias;

II definição das dimensões das pistas de rolamento;

III definição das dimensões dos passeios.

Art. 12 Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados permanecem com as dimensões existentes, exceto as vias principais estabelecidas na hierarquia definida por esta lei, de acordo com mapa constante no anexo I, que serão objeto de projeto específico. As vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer as seguintes dimensões mínimas:

I Vias regionais:

a) Rodovias Estaduais: a critério dos órgãos estaduais competentes;

b) Rodovias Municipais: caixa de via de 30m (trinta metros) com pista de rolamento de 10,00m (dez metros) será objeto de projetos específicos da Prefeitura Municipal;

c) Estradas Vicinais: caixa de via de 30m (trinta metros) e pista de rolamento de 10,00m (dez metros) será objeto de projetos específicos da Prefeitura Municipal.

II Vias Estruturantes:

a) Caixa da Via: 24m (vinte e quatro metros);

b) Pista de Rolamento: 16m (dezesseis metros);

c) Passeio: 4m (quatro metros) e 4m (quatro metros).

III Anel Viário:

a) Caixa da Via: 24m (vinte e quatro metros);

b) Pista de Rolamento: 16m (dezesseis metros);

c) Passeio: 4m (quatro metros) e 4m (quatro metros).

IV Vias Coletoras:

a) Caixa da Via: 18m (dezoito metros);

b) Pista de Rolamento: 11m (onze metros);

c) Passeio: 3,5m (três metros e cinqüenta centímetros) e 3,5m (três metros e cinqüenta



centímetros).

V Vias Locais:

- a) Caixa da Via: 14m (catorze metros);
- b) Pista de Rolamento: 10m (dez metros);
- c) Passeio: 2m (dois metros) e 2m (dois metros).

VI Ciclovias:

- a) Pista de Rolamento: 1,5m (um metro e cinqüenta centímetros);

VII Vias de Pedestre:

- a) Mínimo de 1,5m (um metro e meio) ou conforme a disponibilidade da via.

§ 1º A representação por meio de plantas e perfis transversais das vias consta do Anexo

II Plantas e Perfis Transversais das Vias, parte integrante da presente lei.

§ 2º Poderão ser previstas através de definição por projeto específico vias com pista dupla, que deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

- a) Caixa da Via: 35m (trinta e cinco metros);
- b) Pistas de Rolamento: 10,00 m cada;
- c) Passeio: 5m (cinco metros) e 5m (cinco metros);
- d) Canteiro Central: 5m (cinco metros).

§ 3º Poderá ser prevista a implantação de binários nas vias existentes ou diretrizes viárias, assim como a eliminação ou instituição de áreas reservadas a estacionamento na pista de rolamento.

CAPÍTULO III DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO QUANTO AO VOLUME DE TRÁFEGO

Art. 13 As vias de circulação no Município, segundo a hierarquia estabelecida no Artigo 5º desta Lei, correspondem à seguinte classificação quanto ao volume de tráfego, para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação, normatizado pelo órgão competente:

I – Classe 1 – Tráfego Pesado, compreendendo: Rodovias, vias regionais e as vias estruturantes;

II – Classe 2 – Tráfego médio, compreendendo: vias coletoras, vias de penetração e o Anel Viário;

III – Classe 3 – Tráfego leve, compreendendo: vias locais e as estradas vicinais.

CAPÍTULO IV DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 14 A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código Nacional de Trânsito, 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 A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos empreendedores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão competente do Município.

§ 3º O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de tráfego.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS



Art. 15 Ficam estabelecidas no Anexo I as diretrizes básicas de arruamento que contemplem áreas ainda não parceladas situadas no perímetro urbano da sede e por atualização da malha viária definida a nova diretriz viária pelo órgão competente do Município.

Art. 16 Conforme a necessidade, poderá a classificação das vias ser revista por decreto do Executivo Municipal.

Art. 17 A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverão respeitar as diretrizes básicas de arruamento e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

Art. 18 São partes integrante dessa Lei os seguintes anexos:

I Anexo I Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Urbano;

II Anexo II Plantas e Perfis Transversais das Vias.

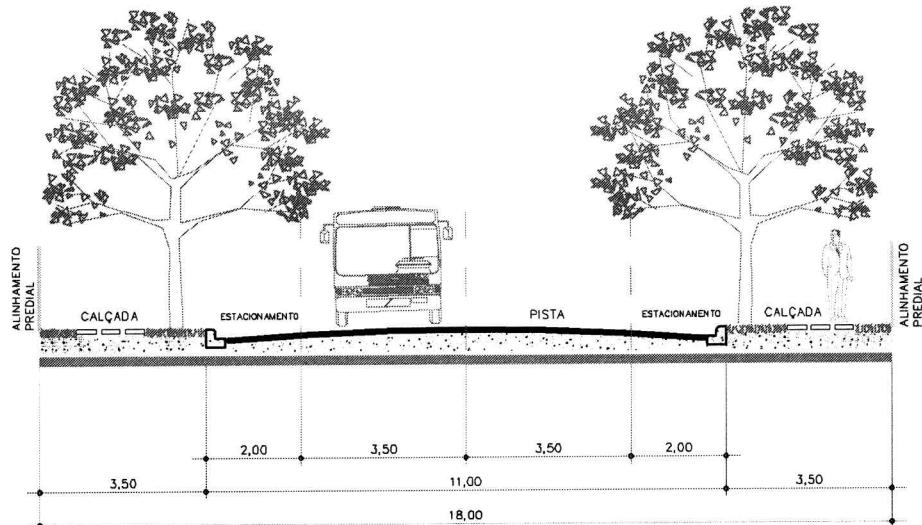
Art. 19 Esta Lei Complementar entrará em vigor em 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Ibema, 30 de julho de 2009.

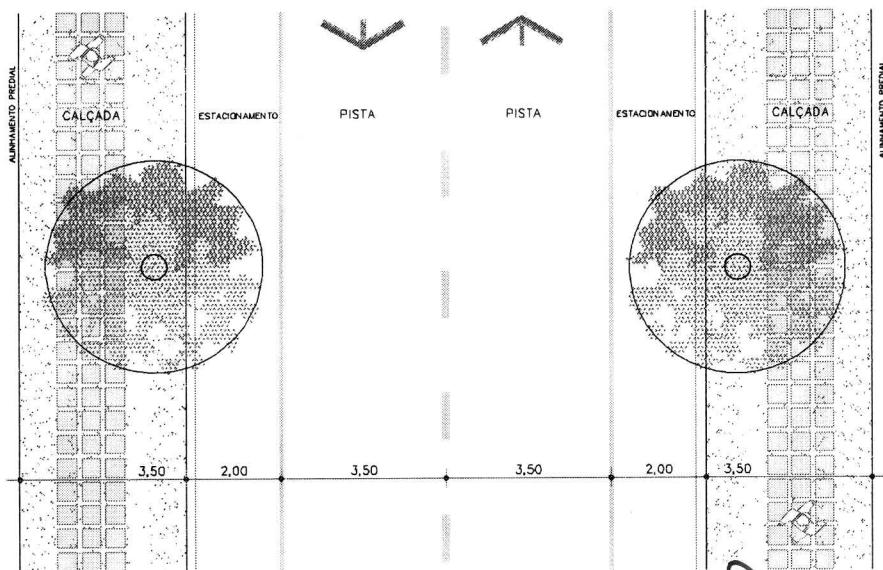
Aramitan Antonio Fortunato
Prefeito Municipal



ANEXO II
VIAS COLETORAS



CORTE
ESC.: 1:125



PLANTA
ESC.: 1:125

23



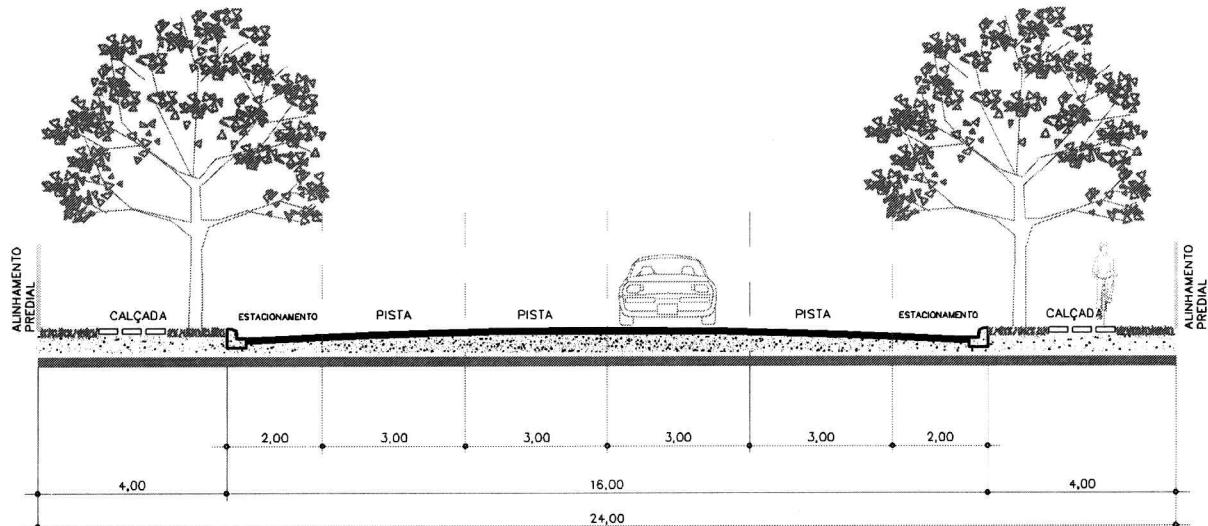
ADM 2005 / 2008
2009 / 2012

Ibema

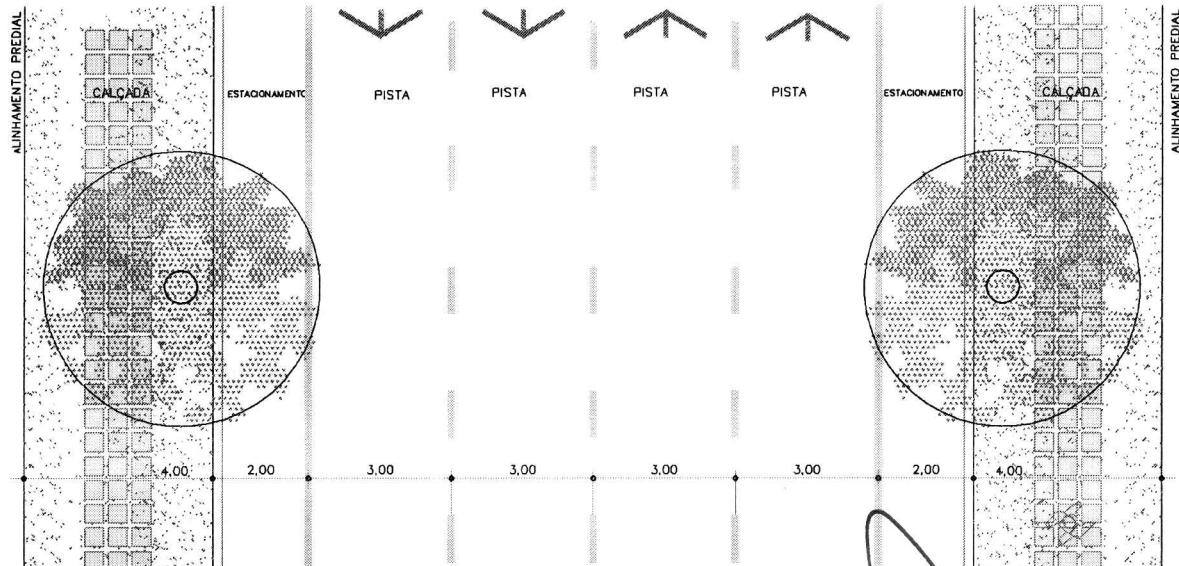
Município do bem viver

ANEXO II

VIAS ANEL DE CONTORNO E ARTERIAIS



CORTE
ESC.: 1:125



PLANTA
ESC.: 1:125



ANEXO II
VIAS COM PISTA DUPLA

