

A CÂMARA MUNICIPAL DE IBIPORÃ, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte:

LEI N° 2.175/2008

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Ibiporã.

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 infra-estrutura, 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 do Município o Sistema Viário Urbano e o Sistema Rodoviário Municipal, descritos e representados nos mapas Anexo I e II da presente Lei.

Art. 3º É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano, Anexo I da presente Lei.

Art. 4º É considerado Sistema Rodoviário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes no Município definidas no Mapa do Sistema Rodoviário Municipal, Anexo II da presente Lei.

Art. 5º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I- Anexo I - Mapa do Sistema Viário Urbano;
- II- Anexo II - Mapa do Sistema Rodoviário Municipal;
- III- Anexo III - Perfis das Vias.

SEÇÃO I
Dos Objetivos

Art. 6º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Ibiporã, visando os seguintes objetivos:

I- induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;

II- adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;

III- hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;

IV- eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;

V- adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas com deficiências.

Parágrafo único. Os projetos de médio e de grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho de Desenvolvimento Municipal e órgãos estaduais competentes.

SEÇÃO II

Das Definições

ART. 7º Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

I- **ACESSO** - é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

a) logradouro público e propriedade privada;

b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;

c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

II- **ACOSTAMENTO** - é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:

a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;

b) 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;

c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

III- **ALINHAMENTO** - é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV- **CAIXA CARROÇÁVEL** - é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

V- **CALÇADA** ou **PASSEIO** - é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

VI- **CANTEIRO CENTRAL** - é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

VII- CICLOVIA - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados;

VIII- ESTACIONAMENTO - é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

IX- FAIXA de DOMÍNIO de VIAS - é a porção do solo, de utilização pública, medida a partir do centro da pista para cada uma de suas laterais;

X- "GRADE" - é a linha reguladora de uma via, composta de uma seqüência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XI- LARGURA de uma VIA - é a distância entre os alinhamentos da via;

XII- LOGRADOURO PÚBLICO - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, etc.);

XIII- MEIO-FIO - é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XIV- PISTA DE ROLAMENTO - é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados.

CAPÍTULO II Do Sistema Viário

Art. 8º Considera-se sistema viário do município de Ibiporã o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos anexos I e II desta Lei.

SEÇÃO I Da Hierarquia do Sistema Viário

Art. 9º As vias do Sistema Viário são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

I- Rodovias de Ligação Regional – compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

II- Vias de Estruturação Municipal - são as que no interior do Município estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, dividindo-se em primárias e secundárias, conforme sua importância no acesso a outros municípios e distritos;

III- Vias Arteriais ou Estruturais - são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro dentro da área urbana, ligando dois ou mais distritos ou bairros, e constituem-se como vias estruturantes da área urbana, e tais vias alimentam e coletam o tráfego das vias Coletoras e locais;

IV- Vias Coletoras - são as que partem das vias arteriais e coletam o tráfego, distribuindo-o nas vias locais dos bairros;

V- Vias Locais – caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso às propriedades;

VI- Vias Locais – ZEIS - caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso às propriedades em Zonas Especiais de Interesse Social;

VII- Vias Marginais de Fundo de Vale ou Vias Verdes - são vias que se caracterizam como delimitação das áreas de proteção permanente tendo função como coletoras.

SEÇÃO II

Do Dimensionamento

Art. 10. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:

- I- pistas de rolamento para veículos;
- II- pistas de estacionamento para veículos;
- III- ciclovia unidirecional ou bidirecional em determinadas vias;
- IV- passeios para pedestres;
- V- canteiro central no caso das vias arteriais ou estruturais.

Art. 11. As Vias de Estruturação Municipal deverão comportar, no mínimo, 18 m (dezoito metros), contendo:

- I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos;
- II- 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos;
- III- 2 (dois) passeios para pedestres, e;
- IV- faixa *non aedificandi* de 12 m (doze metros) de cada lado da via.

Art. 12. As Vias Arteriais ou Estruturais deverão comportar, no mínimo,

- a) **Via Arterial, com no mínimo 28 m (vinte e oito metros), contendo: ALTERADA CONFORME LEI 2.641/2013.**

I- 4 (quatro) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 2,65 m (dois metros e sessenta e cinco centímetros) cada; **ALTERADA CONFORME LEI 2.725/2014**

II- 2 (duas) pistas para estacionamento de veículos com, no mínimo, 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) cada; **ALTERADO CONFORME LEI 2.725/2014.**

III- 2 (dois) passeios para pedestres com, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

IV- ~~Canteiro central com ciclovia, com um total mínimo de 1,00 m (um metro), sendo os 2 m (dois metros) internos reservados para a ciclovia.~~ **ALTERADO CONFORME LEI 2.725/2014.**

V- 2 (duas) ciclovias medindo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) cada uma, reservadas para coclovias; **ALTERADO CONFORME LEI 2.725/2014.**

- b) **Via Arterial 2 com no mínimo 24,00 m (vinte e quatro metros), contendo:**

I – 4 (quatro) pistas de rolamento para veículos com no mínimo ~~3,00 m (Três metros)~~ cada – 2,65 m (dois metros e sessenta e cinco centímetros) **Lei 2725/14**

II – 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos com no mínimo ~~2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);~~ 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) cada; Lei 2725/14.

III – 2 (dois) passeios para pedestres com um mínimo 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada; Lei 2725/14.

IV – Canteiro Central com um total de ~~3,00 m (três metros);~~ 1,00 m (um metro) ~~reservado para uma ciclovia; ALTERADO CONFORME LEI 2.641/2013.~~

V – 2 (duas) ciclofaixas medindo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) cada uma reservadas para ciclovia; Lei 2725/14.

Art. 13. As Vias Coletoras deverão comportar, no mínimo, 18,50 m (dezoito metros e cinquenta centímetros), contendo:

I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

II- ~~2 (duas) pistas de estacionamento para veículos, com 2 m (dois metros) e longo de um dos meio-fios e com 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) no outro;~~ ALTERADO CONFORME LEI 2.641/2013.

III- 1 (uma) ciclovia unidirecional com, no mínimo, **2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)** ou ~~1 (uma) ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3 m (três metros);~~ ALTERADO CONFORME LEI 2.641/2013.

IV- 2 (dois) passeios para pedestre com, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 14. As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, de 14 m (catorze metros), contendo:

I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

II- 1 (uma) pista de estacionamento para veículos, com 2 m (dois metros);

III- 2 (dois) passeios para pedestre com, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 15. As Vias Locais nas ZEIS deverão possuir, no mínimo, de 13 m (treze metros), contendo:

I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, **3,00 m (três metros e cinquenta centímetros)** cada; ALTERADO CONFORME LEI 2.641/2013

II- 1 (uma) pista de estacionamento para veículos, com 2 m (dois metros);

III- 2 (dois) passeios para pedestre com, no mínimo, 3 m (três metros).

Art. 16. As Vias Marginais de Fundo de Vale ou Vias Verdes deverão comportar, no mínimo, 21 (vinte e um metros), contendo:

I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos **2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)** cada; ALTERADO CONFORME LEI 2.641/2013

II- 1 (uma) pista de estacionamento em diagonal para veículos com, no mínimo, 5 m (cinco metros);

III- 2 (dois) passeios para pedestres com, no mínimo, 3 m (três metros) cada;

IV- 1 (uma) ciclovia bidirecional com 3 m (três metros), incluindo o separador de pistas.

Parágrafo único. As Vias Marginais de Fundo de Vale ou Vias Verdes poderão ter a dimensão mínima de 15 (quinze) metros, a critério da Prefeitura, em função do tipo de

utilização da área verde (pequenas dimensões, difícil acesso ou outras limitações de uso).

Art. 17. As Vias Marginais de Rodovia e Ferrovia deverão comportar, no mínimo, 15 (vinte e um metros), contendo:

- I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos 3,25 m (três metros e vinte e cinco centímetros) cada;
- II- 1 (uma) pista de estacionamento para veículos com, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III- 1 (um) passeio para pedestres com, no mínimo, 3 m (três metros) cada;
- IV- 1 (uma) ciclovia bidirecional com 3 m (três metros), incluindo o separador de pistas;

§1º A via marginal terá caixa carroçável de 9 m (nove metros) e passeio de 3 m (três metros).

§2º Ao longo da via marginal da BR-369, margeando o Parque Industrial, além da faixa de domínio, assim como da PR-090 e das vias marginais de fundo de vale, deverão ser executadas além da via, ciclovias bidirecionais e passeios para pedestres.

§3º A Av. André Sert entre as Ruas Pe. Vitoriano Valente e Contorno Norte da BR 369 deverá possuir largura de 15,00 (quinze metros); ALTERADO CONFORME LEI 2.641/2013

- I – 2 (duas) pistas de rolamento para veículos 3,00 m (três metros) cada;
 - II – 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos com, no mínimo, 2,00 m (dois metros);
 - III – 2 (dois) passeios para pedestres com, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.
- ALTERADO CONFORME LEI 2.641/2

Art. 18. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o Sistema Rodoviário Estadual e Federal será obrigatório a reserva de uma faixa non aedificandi de 15 m (quinze metros) de cada lado, podendo ser usada para a implantação da via marginal, salvo maiores exigências de legislação específica.

Art. 19. As caixas de ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.

Art. 20. As caixas de ruas dos prolongamentos das vias estruturantes ou arteriais e coletoras poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal, nunca inferiores.

SEÇÃO III

Da Circulação e Sinalização Viária

Art. 21. 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 ao Executivo Municipal a elaboração do PLANO DE SINALIZAÇÃO URBANA DE IBIPORÃ, bem como projetos de definição das diretrizes viárias com as readequações geométricas necessárias.

Art. 22. 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.

Art. 23. A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no artigo anterior poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 24. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas da ABNT.

SEÇÃO IV Dos Passeios e Arborização

Art. 25. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;

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.

Art. 26. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para pessoas com necessidades especiais conforme as normas especificadas pela ABNT.

Art. 27. A arborização urbana terá uma distancia média entre si de 10 m (dez metros), estando locada no terço externo do passeio, observando as espécies indicadas no Plano de Arborização Municipal a ser elaborado.

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

§2º Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

§3º Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana a ser elaborado.

CAPÍTULO III Das Disposições Finais

Art. 28. 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. 29. A presente Lei que regulamenta o aspecto físico do sistema viário será complementada com o Plano de Sinalização Urbana, em acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei.

Art. 30 As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho de Desenvolvimento Municipal.

Art. 31. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal.

Art. 32. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei nº. 1.580/99.

Ibiporã, 11 de junho de 2008

ALBERTO BACCARIM

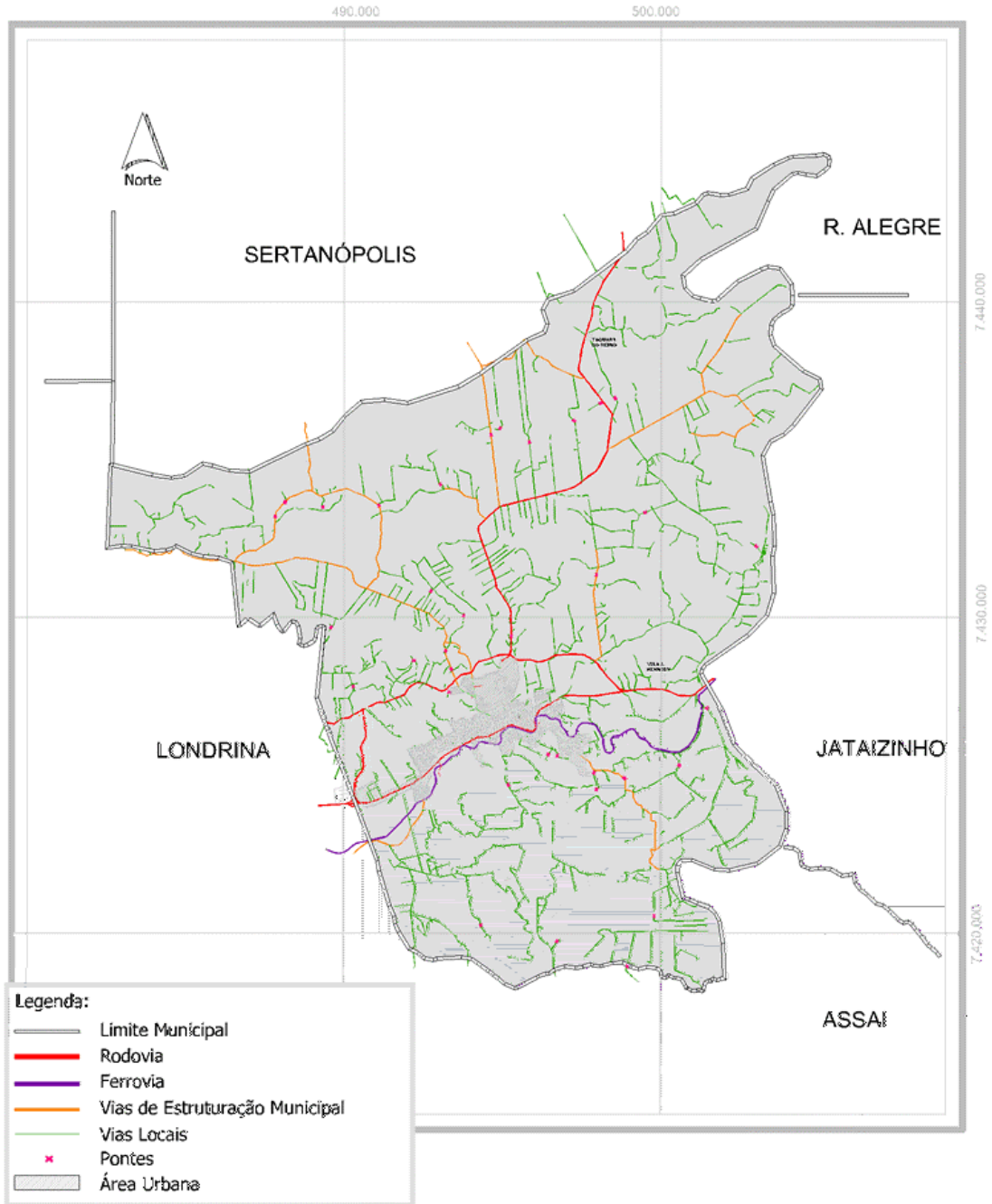
Prefeito do Município

GILMAR DOMINGUES PEREIRA

Secretário Municipal de Serviços Públicos, Obras e Viação

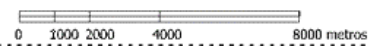
Sistema Viário Municipal

Ibiporã - PR



Fonte: Base Cartográfica da COPEL

Escala Gráfica:



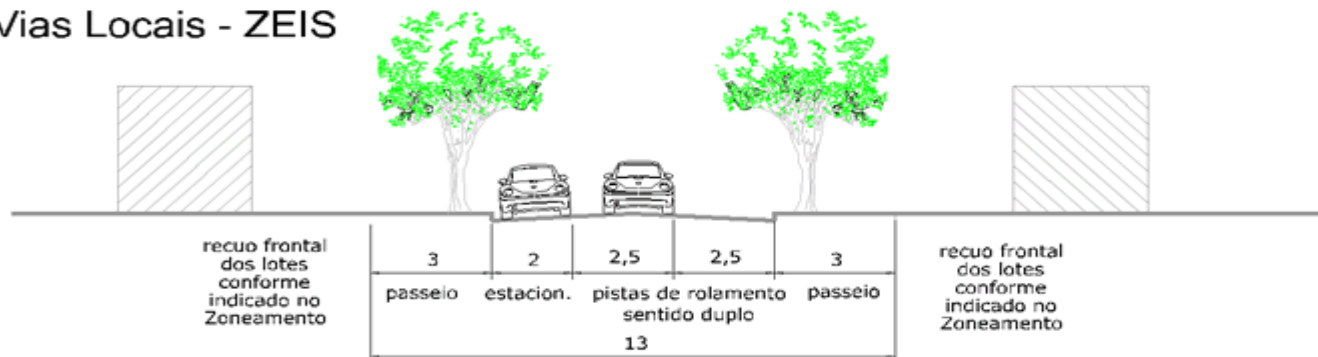
Plano Diretor Municipal – 2006
Avaliação Temática Integrada

Anexo III – Modelo de Vias

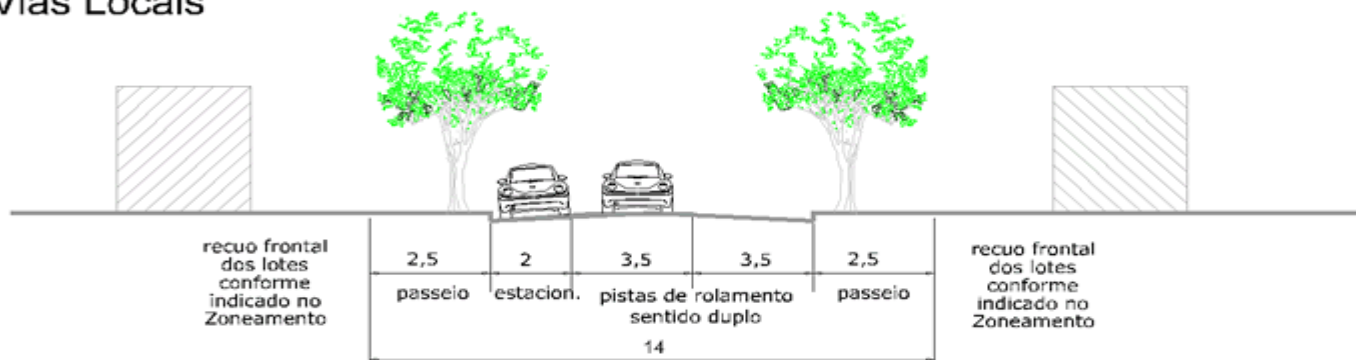
Anexo III - Modelo de vias

Lei do Sistema Viário

Vias Locais - ZEIS



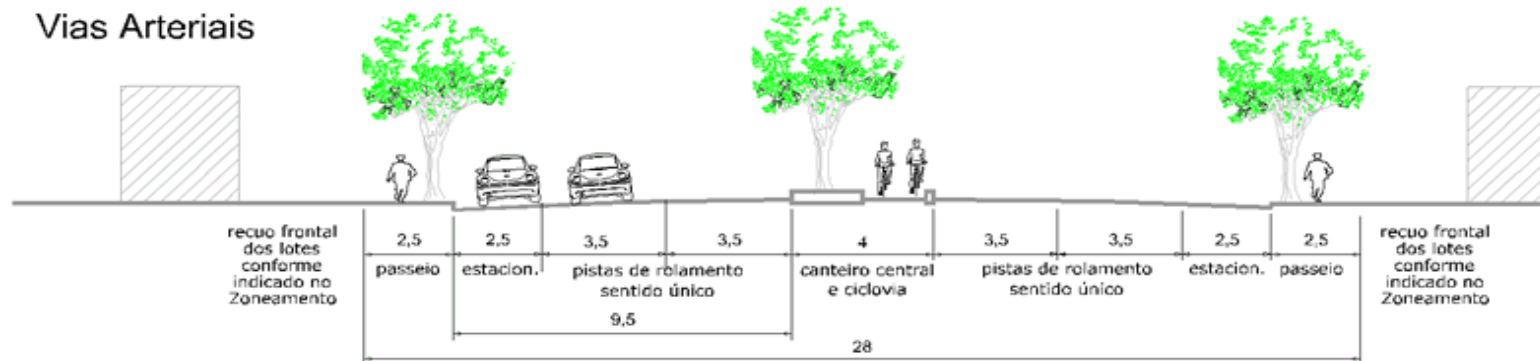
Vias Locais



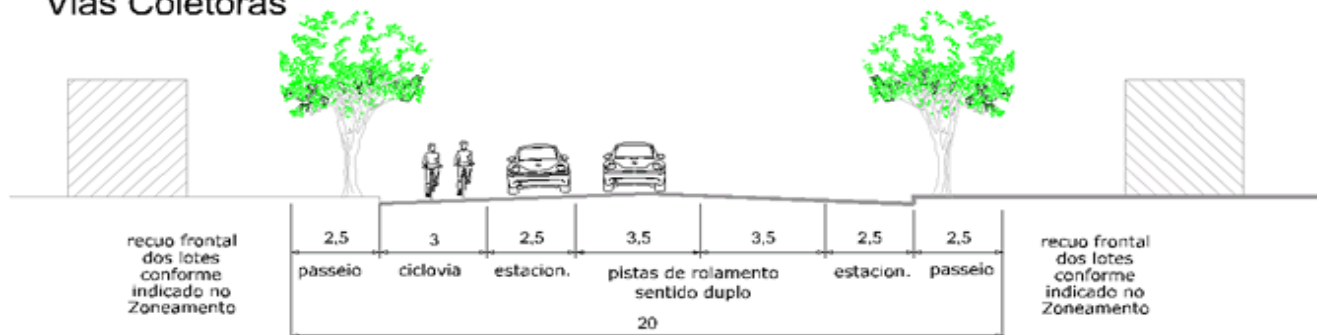
Anexo III - Modelo de vias

Lei do Sistema Viário

Vias Arteriais



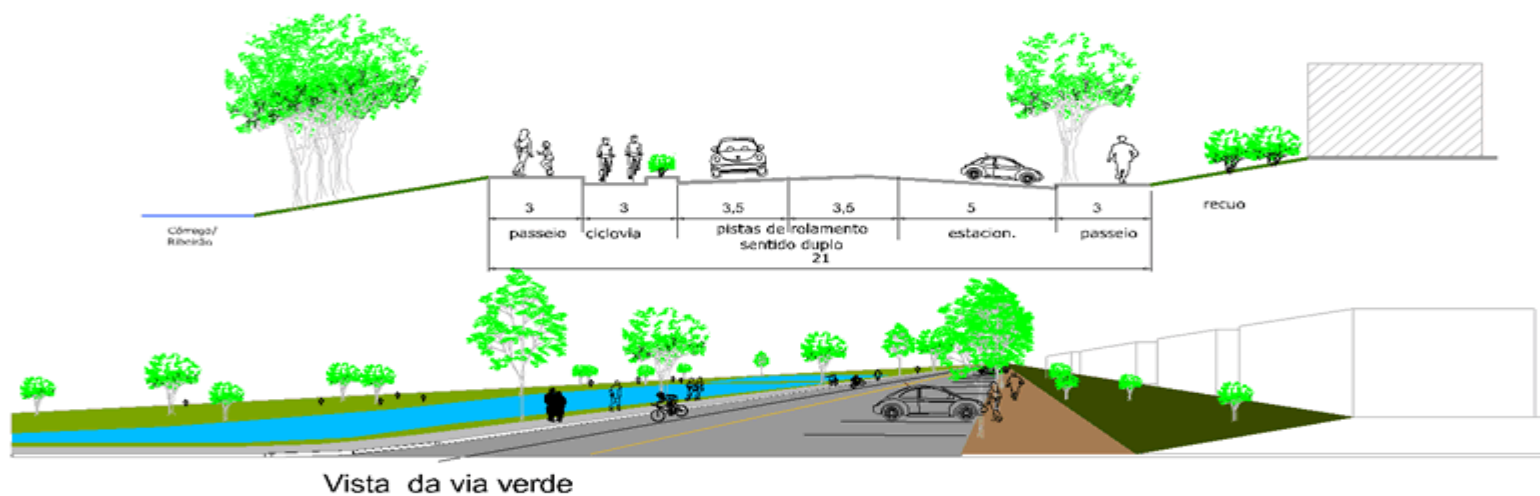
Vias Coletoras



Anexo III - Modelo de vias

Lei do Sistema Viário

Via Verde ou Vias Marginais de Fundo de Vale



Anexo III - Modelo de vias

Lei do Sistema Viário

