



Lei nº 652/2023

Súmula: Dispõe sobre o Sistema Viário básico do Município de Santa Maria do Oeste e dá outras providências. E revoga a Lei nº 280/2010.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SANTA MARIA DO OESTE, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município de Santa Maria do Oeste, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do PDM.

Art. 2º Constituem objetivos da presente lei:

- I. Garantir a circulação entre as comunidades e destas com os demais municípios da região, com a perfeita integração viária municipal e intermunicipal;
- II. Garantir o acesso amplo aos espaços e equipamentos públicos;
- III. Garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;
- IV. Definir as características geométricas e operacionais das vias, compatibilizando-as com a legislação de zoneamento de uso do solo;
- V. Estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- VI. Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art. 3º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamento do solo que vierem a ser executados no Município de Santa Maria do Oeste/PR.

Art. 4º As vias que apresentam problemas de ligação a loteamentos e problemas de continuidade, deverão ser regularizadas por meio da remoção das casas situadas em seu leito.

Art. 5º É parte integrante desta Lei o Anexo I – Mapa do Sistema Viário Urbano da Sede, Distrito de São José e Distrito de São Manoel e Anexo II – Perfil das Vias.

CAPÍTULO II

DAS FUNÇÕES E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 6º O Sistema Viário do Município de Santa Maria do Oeste abrange a área urbana e rural, deverá obedecer às normas gerais de circulação e conduta do Código Brasileiro de Trânsito. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

§ 1º A área rural abrange as seguintes categorias funcionais:

- a) A *rodovia* correspondente a PR-456, a qual corta o quadro urbano ao norte e tem como função conectar a sede municipal ao contexto regional. Esta via de acesso à cidade tem a função de conduzir, de forma expressa, o tráfego com origem e/ou destino fora do território ou dentro do perímetro urbano do Município;
- b) Vias Municipais Vicinais: são as principais vias rurais do Município que conectam a comunidade rural entre si e à rodovia estadual PR-456;
- c) Trilhas: são os caminhos localizados nas comunidades, destinados exclusivamente à circulação de pedestres;
- d) Rodovias e estradas rurais, devem estar em consonância com a legislação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

§ 2º - As vias da área urbana sede e distritos abrangem as seguintes categorias funcionais (Anexo I - Mapa: Sistema Viário e Perfis das Vias):

- a) A rodovia correspondente a PR-456 corresponde a um pequeno trecho situado dentro do perímetro urbano ao norte, cuja função é conectar a sede municipal ao contexto regional, cuja função é conduzir o tráfego com origem e/ou destino fora do território ou dentro do perímetro urbano do Município;
- b) Via de trânsito rápido (**limite 80 km/h**), segundo o CTB é “Aquele caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de PEDESTRES em nível”;
- c) Via arterial (**limite 60 km/h**), conforme o CTB é “Aquele 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”. Elas se caracterizam por fazer a ligação de um bairro a outro;
- d) Via coletora (**limite 40 km/h**), segundo o CTB é “Aquele 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”. Elas estão caracterizadas por facilitar movimentação de uma região à outra em uma cidade por estarem ligadas às vias arteriais e de trânsito rápido;
- e) Via local (**limite 30 km/h**), conforme o CTB é “Aquele caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas”. Caracteriza-se por não possuir nenhum tipo de ligação, sendo usada apenas por veículos restritos ou com algum interesse.

§ 3º As vias não indicadas no Mapa pertencem à categoria de vias locais.

§ 4º O Mapa do Anexo supracitado poderá ser supplementado por Decreto Municipal, com a inclusão de novas vias, nas categorias funcionais estabelecidas, ou com a inclusão de novas vias em novas categorias funcionais.

Art. 7º Fica estabelecida a rede preferencial para ciclovias junto às vias, caminhos e espaços preferenciais para pedestres em parques e centro de bairros, tal como o parque municipal.



CAPÍTULO III

DAS DIMENSÕES E DIRETRIZES DAS VIAS

Art. 8º Objetivando o perfeito funcionamento das vias são considerados os seguintes elementos:

- I. Faixa de domínio - é a distância definida em Projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- II. Pista de rolamento - é o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;
- III. Passeio - é o espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento.

Art. 9º As larguras das faixas de domínio das vias ficam definidas de acordo com as dimensões expressas na Tabela 1.

Art. 10 As vias constantes de novos processos de parcelamento terão dimensões mínimas conforme Tabela 2:

Tabela 1 – Dimensões mínimas das vias segundo classificação - Existentes

CLASSIFICAÇÃO	CAIXA DE ROLAMENTO	PASSEIO	LARGURA TOTAL ⁽¹⁾
Arterial	10,00 m	1,50m	20,00 m
Coletora	8,00 m	1,50 m	11,00 m
Local	6,00 m	1,50 m	9,00 m

⁽¹⁾As vias locais com largura totais maior de 9,00 m terão a dimensão dos passeios maior ficando as caixas de rolamento em 6,00 m.

CLASSIFICAÇÃO	CAIXA DE ROLAMENTO	PASSEIO	LARGURA TOTAL
Arterial	12,00 m	1,50 a 4,00 m	15,00 a 20,00 m
Coletora	9,50 m	1,20 a 5,20m	12,00 a 20,00 m
Local	6,00 a 9,00 m	1,0 a 3,50 m	8,00 a 16,00 m

Fonte: PDM de Santa Maria do Oeste/PR, 2022.

Tabela 2 – Para novos processos de parcelamento - Projetadas

CLASSIFICAÇÃO	CAIXA DE ROLAMENTO	PASSEIO	LARGURA TOTAL
Arterial	12,00 m	5,00m	22,00 m
Coletora	10,00 m	3,00m	16,00 m
Local	8,00 m	2,00 m	12,00 m

Fonte: PDM de Santa Maria do Oeste/PR, 2022.

§ 1º No interior das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), as vias locais, a critério do órgão municipal competente e do Conselho das Cidades, poderão ter dimensões menores do que as estabelecidas neste Artigo.

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

- I. À largura dos passeios e pista de rolamento;
- II. Ao tratamento paisagístico;
- III. Ao tipo de pavimento.

Art. 12 A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento).

Art. 13 Os passeios deverão ter no mínimo 1,20 cm livre (um metro e vinte centímetros) de largura.



Art. 14 As vias locais que forem interrompidas deverão possuir balão de retorno com raio mínimo de 9,00 m (nove metros) de faixa de domínio, bem como deverão apresentar uma extensão máxima de 125,00 m (cento e vinte e cinco metros).

Art. 15 O estacionamento e as paradas de veículos, nas vias públicas, serão regulamentados por órgão municipal competente, sendo a sua proibição indicada por meio de sinalização implantada ao longo das vias.

Art. 16 Na zona urbana, as vias guardarão entre si, considerados os alinhamentos mais próximos, uma distância não inferior a 40,00 m (quarenta metros), nem superior a 200,00 m (duzentos metros), salvo casos excepcionais de planejamento ou de ordem técnica, a serem avaliados pelo órgão municipal competente.

CAPÍTULO IV **DAS DIRETRIZES VIÁRIAS PARA PARCELAMENTO**

Art. 17 A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

§ 1º O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento na qual constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei;

§ 2º A implantação do arruamento e demais obras de infraestrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento.

Art. 18 Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer às diretrizes do Sistema Viário e incluirão, obrigatoriamente, a liberação, para o Poder Público Municipal, das faixas de domínio necessárias à sua implantação ou ampliação, de acordo com valores estabelecidos nos Art. 9º e 10 desta Lei e de acordo com os critérios seguintes:

- I. Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser obedecidos os atingimentos estabelecidos pelos respectivos Projetos Geométricos das vias;
- II. Quando os Projetos Geométricos das vias não estiverem estabelecidos, será adotado o critério estabelecido na Tabela 1 do Art. 9º para a liberação das faixas de domínio das vias indicadas no mapa do Sistema Viário.
 - a) Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados ou não comprometidos por loteamentos já aprovados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente ou projetada;
 - b) Quando um lado do eixo da via estiver comprometido por loteamento ou por edificações de caráter definitivo, deverá ser liberada a faixa de domínio integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente.

Parágrafo Único - Nos casos que exigirem soluções especiais para a obtenção de geometria tecnicamente mais adequada para as vias, como os trechos em curva ou parcelamento de terrenos em vazios inferiores a 50,00 m, (cinquenta metros), de testada, o órgão municipal competente emitirá instruções específicas, com o objetivo de proporcionar uma melhor geometria final para as vias.

Art. 19 Para aprovação de loteamento será verificada a continuidade das vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas, de modo a promover o máximo de continuidade na rede de vias municipais.

Art. 20 Para as diretrizes viárias que coincidirem com as vias existentes, a Prefeitura Municipal de Santa Maria do Oeste implantará a faixa de domínio final, mediante o licenciamento do parcelamento dos terrenos linderos ou quando houver exigência de ampliação dos recuos das novas edificações em relação aos alinhamentos atuais.
§ 1º A ampliação dos recuos, para fins de alargamento e implantação da faixa de domínio final das diretrizes viárias desta Lei, será definida por Decreto do Executivo Municipal;

§ 2º Em áreas parceladas ou ocupadas, as faixas de domínio das vias indicadas no Art. 10 desta Lei poderão ser reduzidas, desde que o atingimento necessário para obtenção da faixa de domínio definida nesta Lei inviabilize a



ocupação do terreno, de acordo com o permitido pela lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município;

§ 3º A redução mencionada no parágrafo anterior será autorizada mediante Decreto do Executivo Municipal, com base em justificativa formulada pelo órgão municipal competente.

CAPÍTULO V

DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL NO SISTEMA VIÁRIO URBANO

VIAS PÚBLICAS, PASSEIOS E RAMPAS

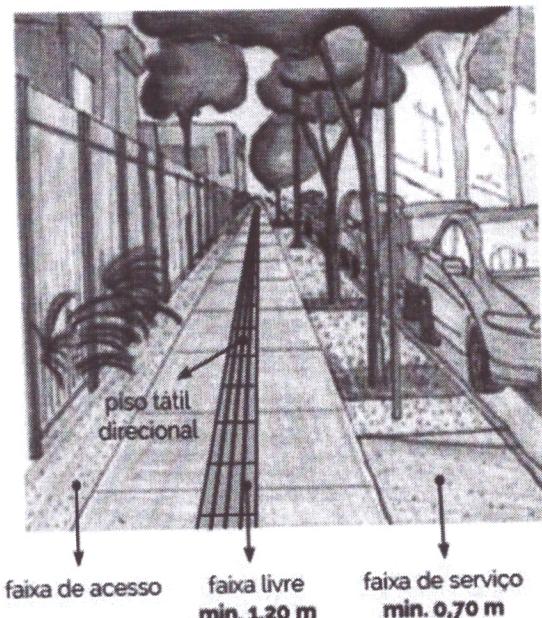
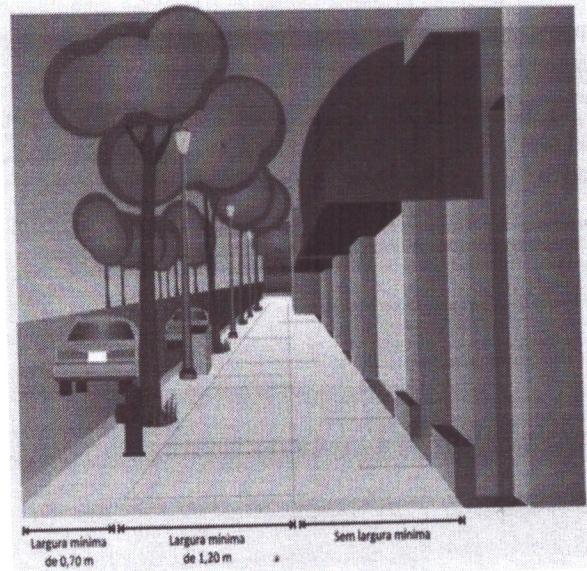
Art. 21 Nas esquinas dos passeios deverão ser previstas rampas de acesso que garantam a mobilidade dos transeuntes.

Parágrafo Único - A rampa de que trata este Artigo deverá ter largura mínima livre é de 1,20 cm, declividade máxima 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) e piso com textura diferenciada em relação ao passeio.

Art. 22 A faixa para circulação nos passeios deve ser livre e contínua com largura mínima de 1,20 cm, inclinação transversal máxima 3% (três por cento), dotada de pavimento com superfície regular e antiderrapante.

§ 1º A largura da calçada será dividida em três faixas de uso, atendendo ao estabelecido pela NBR 9050 (ABNT) e demonstrado na Figura (1):

Figura 1 - Dimensões das três faixas da calçada



Fonte: PDM de Santa Maria do Oeste/PR, 2022.

- I. Faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, deverá reservar-se faixa de serviço com largura mínima de 0,70 cm;
- II. Faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres. Deve ser livre de qualquer obstáculo, com inclinação transversal de 3%, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 cm de largura e 2,50 cm de altura livre; quando não for possível utilizar estas dimensões mínimas, o caso deverá ser analisado pelo Departamento de Engenharia. As faixas livres devem ser completamente desobstruídas e isentas de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana

- aflorados (postes, armários de equipamentos e outros), golas de árvores e jardineiras, rebaixamentos para acesso de veículos, bem como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem estar localizados a uma altura superior a 2,50 cm;
- III. Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. A rampa de acesso aos lotes lindeiros deverão ser aprovados previamente pelo Departamento de Engenharia e a instalação de mobiliários urbanos e equipamentos públicos, deverão ser aprovados previamente pela Secretaria de Administração.

§ 2º Deverá ser evitado em áreas de circulação, árvores com ramos pendentes (garantindo altura livre mínima de 2,50 cm a partir do piso) e plantas cujas raízes possam danificar o pavimento.

Art. 23 Os semáforos localizados em travessias de pedestres deverão ter dispositivo sonoro para os portadores de necessidades especiais.

CAPÍTULO VI DA ARBORIZAÇÃO EM VIAS PÚBLICAS

Art. 24 As vias desprovidas de arborização deverão ser gradualmente arborizadas, de acordo com o Plano de Arborização Municipal.

Parágrafo Único – Cabe ao Poder Público elaborar o Plano Municipal de Arborização Urbana, definindo espécie de flora adequada à região, cujas raízes não danifiquem as calçadas mantendo o espaçamento necessário, respeitando-se a fiação, tubulação de água e esgoto e as redes de águas pluviais.

Art. 25 É proibido podar, cortar, danificar, derrubar, remover ou sacrificar espécies da arborização pública, sendo estes serviços de atribuição exclusiva da Prefeitura obedecida às disposições do Código Florestal Brasileiro.
Parágrafo Único – Para que não seja desfigurada a arborização do logradouro, cada remoção de árvore importará no imediato plantio da mesma ou de nova árvore em ponto cujo afastamento seja o menor possível em relação à antiga posição.

Art. 26 Não será permitida a utilização da arborização pública para colocação de cartazes e anúncios, fixação de cabos e fios nem para suporte ou apoio de objetivos e instalação de qualquer natureza.

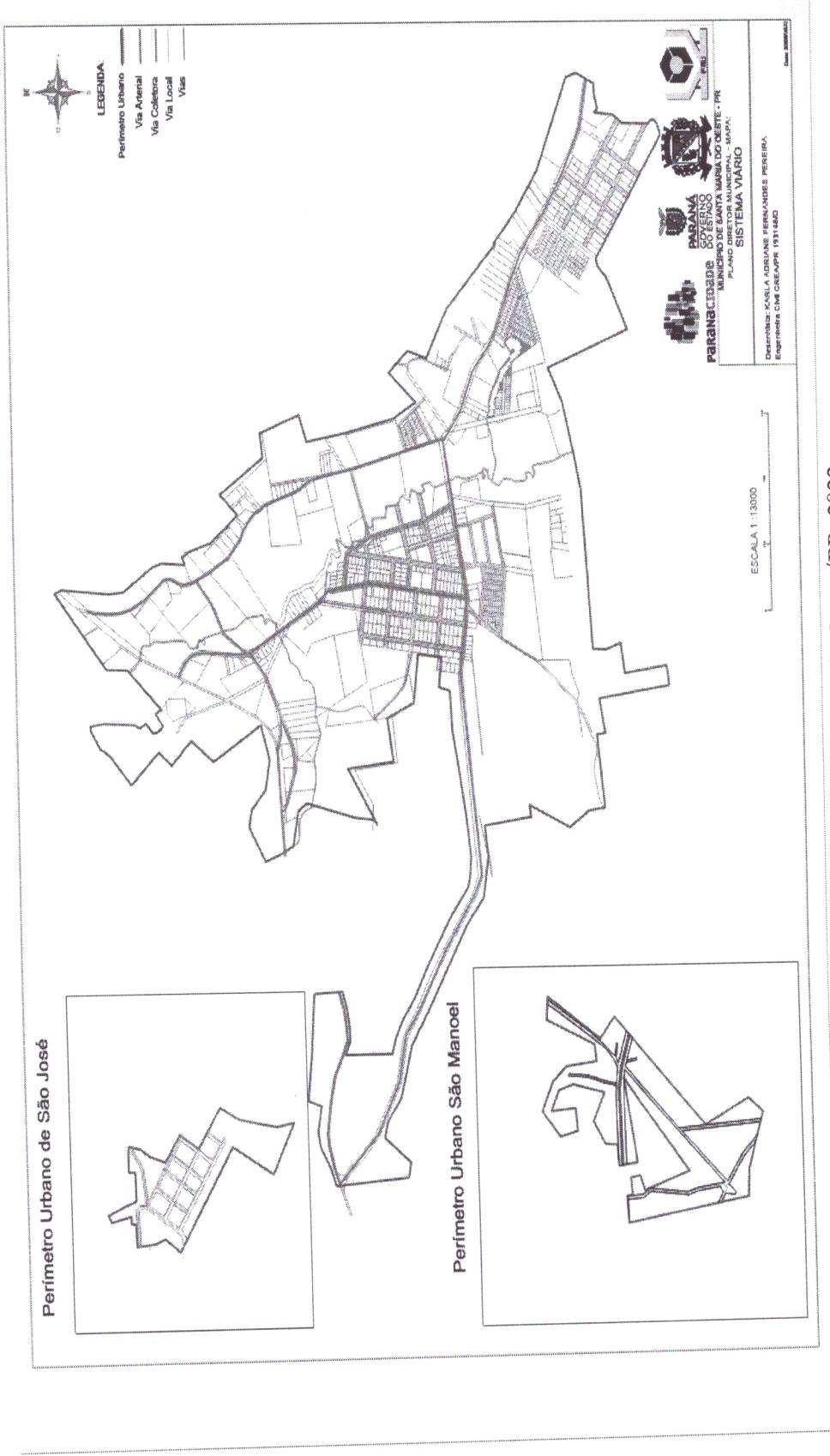
Art. 27 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Santa Maria do Oeste, outubro de 2023.



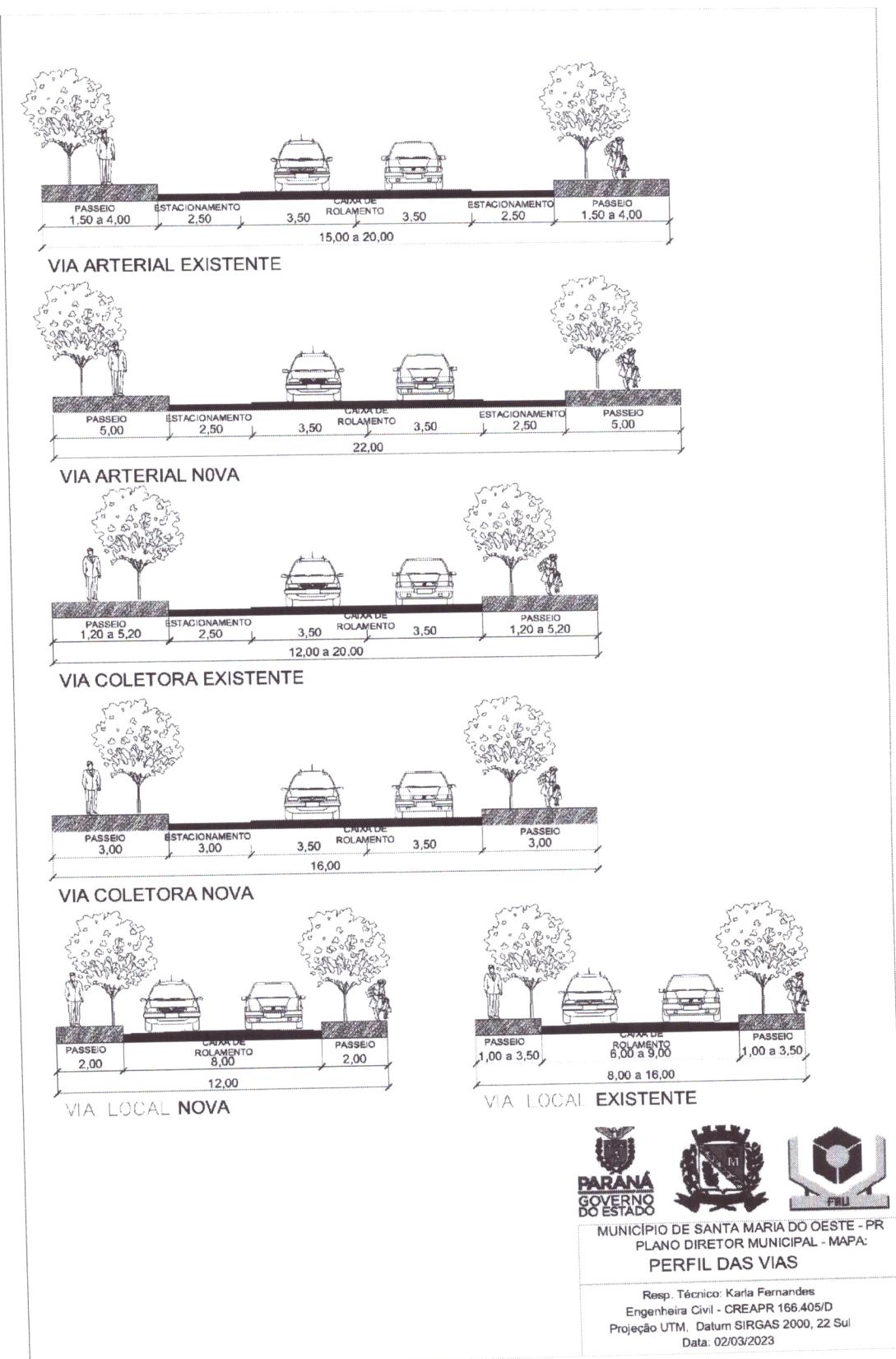
Oscar Delgado
Prefeito Municipal

Anexo I - Mapa: Sistema Viário Urbano da Sede e Perífis das Vias - Distrito de São José e Distrito de São Manoel



Fonte: PDM de Santa Maria do Oeste/PR, 2022.

Anexo II – Perfil das Vias



Fonte: PDM de Santa Maria do Oeste/PR, 2022.