

LEI COMPLEMENTAR Nº. 116/2006

DATA: 27 de Novembro de 2006.

EMENTA: INSTITUI O PLANO DO SISTEMA VIÁRIO E TRÂNSITO DO MUNICÍPIO DE SANTA TEREZINHA DE ITAIPU/PR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Eu, Prefeito de Santa Terezinha de Itaipu, Estado do Paraná, FAÇO SABER a todos os habitantes do Município que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. O Sistema Viário e de Trânsito do Município de Santa Terezinha de Itaipu, será regido por esta Lei.

Art. 2º. A circulação de veículos nas vias públicas é regida pelo Código de Trânsito Brasileiro aprovado pela Lei Federal 9.503/97, com o objetivo de propiciar instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas através do espaço físico, rural como urbano, se desenvolva dentro de padrões de segurança, eficiência, fluidez e conforto.

CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 3º. O Sistema Viário e de Trânsito tem por objetivo permitir a acessibilidade universal ao território do Município promovendo o uso racional das vias públicas, bem como:

- I – Dar prioridade aos pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais sobre o transporte motorizado;
- II – Dar prioridade ao transporte coletivo sobre o individual;
- III - Fomentar a fluidez do trânsito com prioridade para a segurança da comunidade por meio de:
 - a. Disciplinar, dimensionar e hierarquizar as vias do sistema viário, de acordo com o Código de Trânsito;
 - b. Implantação do sistema de ciclovias;
 - c. Execução e recuperação de calçadas;
 - d. Implantação e recuperação da sinalização de trânsito e de orientação do sistema viário; promoção da tecnologia de ponta na monitorização e fiscalização do trânsito; redução do impacto ambiental e urbano do tráfego de passagem pela BR 277.
- VII - Articular o sistema de circulação urbana com o transporte metropolitano e interurbano.

Art. 4º. São diretrizes orientadoras do Sistema Viário e desta Lei:

- I - A expansão futura da malha viária nas áreas não parceladas dentro do perímetro urbano de acordo com o Inciso III do Artigo 6º da Lei do Parcelamento do Solo;
- II - A integração das diversas modalidades de transporte com o sistema viário;
- III - A integração do sistema viário com as estradas municipais e a rodovia BR 277;

- IV - A integração ao sistema as obras viárias em projeto ou em andamento e a priorização de novas obras;
- V - A adoção de medidas para a redução de acidentes;
- VI – O respeito às condições do meio físico do Município, contribuindo com a redução do impacto ambiental do sistema e da poluição proveniente do transporte urbano;
- VII - O atendimento de pessoas com necessidades especiais;
- VIII – Atender as expectativas e prioridades da comunidade em relação ao trânsito.

CAPÍTULO III DA HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 5º. As vias abertas à circulação pública do município são classificadas de acordo com sua utilização, características técnicas e as condições de trânsito e o contido no art. 61, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro, como:

I - Vias arteriais: vias de ligação rápida entre áreas da cidade, possuem preferência de passagem em toda a sua extensão, salvo no encontro de vias de igual hierarquia e em pontos de risco, como cruzamento de ciclovias e de grande fluxo de pedestres, a critério do órgão gestor do trânsito local.

II - Vias coletoras: vias que organizam o tráfego na malha urbana e fazem a ligação entre pontos próximos, dirigem o tráfego para as vias arteriais e possuem preferência de passagem sobre as vias locais.

III - Vias locais: vias de acesso aos imóveis principalmente em áreas de moradias, sem destinação de tráfego de passagem e preferência de passagem com outras vias locais;

IV – Ciclovias: vias de tráfego exclusivo para ciclistas;

V - Via perimetral: as vias constituídas pela BR-277 e Rodovia Natalino Spada - PR-874; **(Redação dada pela Lei Complementar nº 202/2018, de 09.02.2018)**

VI - Estradas rurais: vias que ligam imóveis e localidades rurais à malha urbana e entre si;

VII – Vias paisagísticas: vias destinadas a passeios, ligação entre parques e proteção de parques e fundos de vale.

§ 1º. A velocidade máxima admitida para as vias é de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro:

I - Vias arteriais: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora)

II - Vias coletoras: 40 km/h (quarenta quilômetros por hora)

III - Vias locais: 20 Km/h (vinte quilômetros por hora);

IV - Via perimetral: 80 km/h (oitenta quilômetros por hora);

V - Estradas rurais: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora);

VI - Vias paisagísticas: 20 km/h (vinte quilômetros por hora).

§ 2º. O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior;

§ 3º. A Avenida Adolpho Lollato e a Rua 03 de Maio, vias laterais da BR 277 são consideradas como vias locais;

§ 4º. Na confluência de vias coletoras ou outras de mesma hierarquia, caberá ao órgão gestor do trânsito local determinar a preferência de passagem por meio de dispositivos de controle ou sinalização e na ausência destes, prevalecerá a preferência descrita no inciso III do art. 29 da Lei Federal nº 9503/97, o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 5º. Nas interseções de duas vias de igual hierarquia, o órgão gestor de trânsito instituirá por meio de sinalização, a via de itinerário de transporte coletivo

como preferencial, exceto em cruzamento com via arterial ou quando a geometria ou condições operacionais das vias não permitirem ou comprometerem a segurança.

Art. 6º. A hierarquização das vias da malha viária do Município está indicada no Mapa do Sistema Viário anexo, parte integrante desta Lei.

Parágrafo único: O Município poderá, ouvido o Conselho de Desenvolvimento Urbano em face de motivo relevante e justificado, ou quando houver mudanças na Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano, alterar por Decreto do Executivo Municipal, a classificação das vias propostas por esta Lei e indicadas no Mapa anexo.

Art. 7º. A implantação do Sistema Viário Básico deverá ser feita de forma gradual, priorizando as vias arteriais, as coletoras e as vias de transporte coletivo.

Art. 8º. As mãos de direção das vias serão efetivadas ou modificadas por motivo relevante e justificado, por Decreto do Executivo Municipal.

Parágrafo único: A implantação e as mudanças do Sistema Viário que virem a ocorrer serão precedidas de ampla divulgação junto à população e aplicadas com a ajuda presencial do policiamento do trânsito.

Art. 9º. As dimensões recomendadas das vias públicas, de acordo com a sua hierarquia esta compilada na Tabela I anexa, parte integrante desta Lei.

CAPÍTULO IV DO USO DAS VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS

Art. 10. As vias públicas destinam-se a permitir a mobilidade, a circulação e o estacionamento regular de veículos, podendo a critério do Executivo Municipal, ser permitido de forma ocasional e transitória o uso para outras atividades de interesse público e turístico, como:

- I – Eventos, festividades e acontecimentos leigos ou religiosos;
- II – Manifestações pacíficas de natureza política ou não, inclusive comícios;
- III – Exposições de produtos artísticos, artesanato, comerciais e agrícolas;
- IV - Atrações de natureza cultural, artística, esportiva ou recreativa;
- V – Feiras.

§ 1º. As atividades a que se refere o *caput* deste Artigo deverão ter determinado o local, a data e o horário para o seu início e término, de preferência em feriados e finais de semana;

§ 2º. A realização das atividades nos logradouros públicos dependerá da prévia aprovação do Poder Executivo e a critério deste, do órgão policial competente e/ou do Corpo de Bombeiros;

§ 3º. O Executivo Municipal só autorizará a realização das atividades públicas por sua própria iniciativa ou por solicitação expressa de comissão organizadora perfeitamente identificada;

§ 4º. A divulgação das atividades públicas, bem como os danos ao patrimônio público e privado produzidos durante as atividades e a posterior limpeza do logradouro, são de inteira responsabilidade dos organizadores.

Art. 11. O Executivo Municipal poderá destinar áreas para o comércio ambulante ocupando vagas de estacionamento demarcadas nas vias públicas, nos termos de Decreto específico para disciplinar esta atividade.

Art. 12. O Executivo Municipal com o auxílio do órgão de trânsito local, bloqueará o acesso às ruas e as interseções de vias transversais no trecho designado e providenciará as medidas para desviar o tráfego local.

Parágrafo único. É proibido o uso, para as finalidades descritas nos Artigos 10 e 11, de vias arteriais, as vias marginais à BR 277 e as destinadas à circulação do transporte coletivo.

Art. 13. O Poder Executivo estabelecerá os horários de carga e descarga e o tráfego de caminhões pesados nas ruas da Zona Central da Macrozona Urbana, de forma a não impedir o trânsito de veículos leves e de pedestres nos horários de maior movimento.

Parágrafo único. Não será permitido o estacionamento de caminhões nas vias públicas fora do horário destinado à carga e descarga na Zona Central e em vias que bloqueiem uma das pistas de rolamento e a menos de 20 m (vinte metros) de esquinas, em qualquer local da cidade e horário.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14. O Poder Executivo demarcará as vagas de estacionamento nos logradouros públicos da área central da cidade.

Art. 15. Ruas sem saída, mesmo em condomínios horizontais, não poderão ultrapassar o comprimento 110,00m (cento e dez metros) devendo obrigatoriamente, conter no seu final bolsão para retorno com diâmetro inscrito mínimo de 12,00 m (doze metros).

Art. 16. Ao longo das faixas de domínio das ferrovias, linhas de alta tensão, ao longo de águas correntes e dormentes, será obrigatória a reserva a reserva de uma faixa não edificável de 15,00m (quinze metros) de cada lado. **(Redação dada pela Lei Complementar nº 221/2019, de 12.12.2019)**

Art. 16-A. Ao longo das faixas de domínio público das rodovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não edificável de 5 (cinco) metros de cada lado. **(Acrescido pela Lei Complementar nº 221/2019, de 12.12.2019)**

Art. 17. Ao longo das faixas de proteção dos Rios Tucano e Guabiroba, é obrigatória a reserva de faixa *non aedificandi* de 15,00 m (quinze metros) de cada lado para a implantação de vias paisagísticas.

Art. 18. A adequação dos passeios para garantir a acessibilidade de pessoas com necessidades especiais será feita através da implantação de rampas nos cruzamentos em que forem considerados necessários, de acordo com a NBR 9050/94.

Art. 19. O Poder Executivo fará gestões junto aos órgãos estaduais e federais de trânsito urbano e rodoviário para a melhoria e a fiscalização do trânsito e com a empresa concessionária da BR 277, para a efetivação de novas passagens

de nível na BR 277, além da prevista no prolongamento da Avenida das Orquídeas, indicadas no Mapa do Sistema Viário e de Trânsito anexo.

Art. 20. Os parâmetros e disposições sobre a circulação, estacionamento e parada não regulamentadas nesta lei obedecerão às normas dispostas no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 21. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

Anexo I - Mapa do Sistema Viário e de Trânsito;
Anexo II – Tabela do dimensionamento das Vias.

Art. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a **Lei nº. 573/99**, de 11 de novembro de 1999.

Paço Municipal 03 de Maio, em 27 de novembro de 2006.

CLÁUDIO DIRCEU EBERHARD
PREFEITO

ANEXO II – Plano do Sistema Viário e Trânsito (Redação dada pela Lei Complementar nº 236/2021, de 01.07.2021)

TABELA DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS PÚBLICAS

VIAS	CARACTERÍSTICAS DAS VIAS			
	LARGURA	PISTA DE ROLAMENTO	LARGURA DOS PASSEIOS	RAMPA MÁXIMA
Vias arteriais	20,00m a 30,00 ¹ m	12,00 – 2x9,00 ²³ m	3,50m a 4,00m	7%
Vias coletoras	18,00m a 28,00m	10,00 – 2x9,00 ²³ m	2,50m a 4,00m	12,5%
Vias locais	12,00m a 15,00m	7,00m	2,50m a 4,00m	20%
Estradas rurais	9,00 ⁴ m	6,00m	—	25%
Vias paisagísticas	9,00 ⁴ m	6,00m	—	25%

OBSERVAÇÕES:

1. Vias com canteiro central.
2. Pistas de vias com canteiro central.
3. Quando ocorrer o prolongamento de vias arteriais, deverão ser obedecidas as características das vias pré-existentes.
4. Além da faixa de domínio, fica reservada uma faixa *non aedificandi* de 15,00m (quinze metros) de cada lado.

