

SUMÁRIO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO II

DAS DEFINIÇÕES

CAPÍTULO III

DA CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS VIAS

CAPÍTULO IV

DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO

CAPÍTULO V

DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

CAPÍTULO VI

DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

ANEXO I – SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO II – SISTEMA VIÁRIO URBANO – DISTRITO SEDE

ANEXO III – SISTEMA VIÁRIO – LAMBARI

ANEXO IV – SISTEMA VIÁRIO – DISTRITO VIDA NOVA

ANEXO V – PERFIL DAS VIAS

ANEXO VI – QUADRO DE HIERARQUIA DAS VIAS

ANEXO VII – MODELO DE RAMPA PARA CADEIRANTES

ANEXO VIII – MODELO DE SINALIZAÇÃO PARA VAGAS DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS QUE CONDUZAM OU SÃO CONDUZIDOS POR PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

LEI N°737/10.

SÚMULA: DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SAPOPEMA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

A CÂMARA MUNICIPAL DE SAPOPEMA, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE:

LEI:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1. A presente Lei tem por objetivo disciplinar o Sistema Viário Básico do município de Sapopema, em complementaridade ao Plano Diretor Municipal de Sapopema, à Lei de Parcelamento do Solo Urbano e Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano, garantindo a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses da comunidade.

Parágrafo único. Para toda e qualquer alteração, reforma, intervenção, adequação nos espaços destinados a circulação de veículos e pedestres devem ser observadas as normas técnicas brasileiras como a NBR 9050/ 2004 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, bem como a legislação do Código Brasileiro de Trânsito – Lei Federal nº. 9503/1997 e Denatran – Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 2. Integram a malha viária do Município, o Sistema Viário Urbano do distrito sede, Lambari e distrito Vida Nova descritos e representados respectivamente nos anexos II, III e IV desta lei e o Sistema Viário Municipal no Anexo I.

Art. 3. É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos nos anexos do Sistema Viário das áreas urbanas de Sapopema da presente Lei.

Art. 4. É considerado Sistema Rodoviário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes e as vias de estruturação no município.

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

- I. **Anexo I** – Sistema Viário Municipal;
- II. **Anexo II** – Sistema Viário Urbano – Distrito Sede;
- III. **Anexo III** – Sistema Viário – Lambari;
- IV. **Anexo IV** – Sistema Viário – Distrito de Vida Nova;
- V. **Anexo V** – Perfil das Vias;
- VI. **Anexo VI** – Quadro de Hierarquia das Vias;
- VII. **Anexo VII** – Modelo de rampa para cadeirantes;
- VIII. **Anexo VIII** – Modelo de sinalização para vagas de estacionamento de veículos que conduzam ou são conduzidos por pessoas com deficiência.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES



Art. 6. Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

- I. **Acesso** – dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade privada;
- II. **Acostamento** – parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;
- III. **Alinhamento** – linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- IV. **Área "Non Aedificandi"** – É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- V. **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;
- VII. **Ciclovía** - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- VIII. **Estacionamento** – é o espaço público ou privado destinado à guarda ou imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros ou carga, constituídos pelas áreas de vagas e circulação;
- IX. **Estrada** – via rural não pavimentada;
- X. **Faixas de Domínio** – superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;
- XI. **Faixas de Trânsito** – qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;
- XII. **Faixa de Rolamento** – espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;
- XIII. **Largura da Via** – distância entre os alinhamentos da via;
- XIV. **Logradouro Público** - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas;
- XV. **Lote Lindeiro** - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;
- XVI. **Meio Fio** – é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento;
- XVII. **Passeio** - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separado por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XVIII. **Via** – superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a faixa de rolamento a calçada, o acostamento e canteiro central.

Art. 7. A lei do sistema viário do Município de Sapopema tem por objetivo:

- I. Melhorar o aproveitamento do sistema viário existente, com aumento de suas condições de capacidade e segurança;
- II. Promover a hierarquização da rede viária;
- III. Disciplinar o tráfego de veículos de carga nos núcleos urbanos;
- IV. Promover a implantação de ciclovias;
- V. Definir parâmetros para abertura de novas vias tanto de iniciativa pública como privada.

Art. 8. A abertura de qualquer via pelo Poder Público ou por empreendedor privado de loteamento deverá ser objeto e obedecerá ao disposto nesta Lei.

CAPÍTULO III DA CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 9. A estrutura do sistema viário, classificada de acordo com a função que a via desenvolve na distribuição do tráfego e no espaço urbano, fica composta de:

- I. Rodovias;
- II. Vias de Estruturação Municipal;
- III. Vias Marginais de Rodovia;
- IV. Vias estruturais;
- V. Vias Arteriais;
- VI. Via Principal;
- VII. Vias Coletoras;
- VIII. Vias Marginais de Proteção Ambiental ou Marginais de Fundo de Vale;
- IX. Vias Locais;
- X. Ciclovias.

Parágrafo único. Junto às rodovias, estradas vicinais, estradas de ferro, dutos e linhas de transmissão de energia elétrica, será obrigatória a reserva de faixa paralela de terreno, *non aedificandi*, com 15,00 m de cada lado, no mínimo, medidos a partir da linha divisória da faixa de domínio.

Art. 10. As Rodovias de Ligação Regional possuem dimensionamento definido pelo Estado ou União e no município de Sapopema estão representadas pelas PR-090 e PR-160.

Parágrafo único. Os loteamentos e construções em proximidade com as áreas urbanas, incluindo distritos, localizados de frente às rodovias federais e estaduais deverão construir passeio de largura de 3,00 m (três metros) após a faixa de

domínio das rodovias após a área *non aedificandi* de 15,00 m (quinze metros) e faixa de domínio.

Art. 11. As 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.

Art. 12. As Vias de Estruturação Municipal indicadas no Anexo I como Estradas Municipais desta lei deverão comportar no mínimo 12,00 m (doze metros) de largura, sendo:

- I. Uma pista de rolamento de 7,00 m (sete metros);
- II. Dois passeios para pedestres de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III. Faixa de domínio de 6,00 m (seis metros) a partir do seu eixo.

Art. 13. As vias marginais de rodovia objetivam dar acesso a área urbana de Sapopema, localizados nas proximidades das rodovias municipais, estaduais ou federais.

§1. As vias marginais de rodovia deverão ter a dimensão mínima de 16,00 m (dezesseis metros) sendo:

- I. Um passeio para pedestres – calçada: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) lindeiro aos lotes urbanos;
- II. Uma pista de rolamento (faixa de rolamento somado ao estacionamento): 10,50 m (dez metros e cinquenta centímetros);
- III. Canteiro lateral a rodovia: 3,00 m (três metros);
- IV. Estacionamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) lindeiro aos lotes urbanos.
- V. Faixa de domínio: 8,00m (oito metros) a partir de seu eixo.



§2. As marginais de rodovia deverão ser caracterizadas como de trânsito urbano exclusivamente, com sinalização e de acordo com os parâmetros do Código Brasileiro de Trânsito, principalmente nas marginais da Rodovia PR-090.

§3. Nas vias marginais de rodovia, a velocidade máxima permitida será de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora).

Art. 14. As vias estruturais visam à interligação de diferentes setores e conjunto de bairros da cidade, visando à fluidez do trânsito.

§1. As vias estruturais deverão ter a dimensão mínima de 21,00 m (vinte e um metros), sendo:

- I. Calçada: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- II. 2 Pistas de Rolamento (faixa de rolamento somado ao estacionamento): 6,00 m (seis metros);
- III. Estacionamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- IV. Canteiro Central: 4,00 m (quatro metros);
- V. Faixa de Domínio: 11,50 m (onze metros e cinquenta centímetros).

§2. Nas vias estruturais, a velocidade máxima permitida será de 60 Km/h (sessenta quilômetros por hora).

Art. 15. A via principal é caracterizada em Sapopema pela rua maior fluxo de pedestres e veículos e concentração de comércio e serviços, devendo receber tratamento específico de sinalização viária de acordo com as leis de trânsito e acessibilidade universal, na Avenida Manoel Ribas.

Art. 16. Vias coletoras são aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias estruturais ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

§1. As vias coletoras deverão ter a dimensão mínima de 16,00 m (dezesseis metros) sendo:

- I. Calçada: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- II. Pista de Rolamento (faixa de rolamento somado ao estacionamento): 11,00 m (onze metros);
- III. Estacionamento: 2,00 m (dois metros) de cada lado;
- IV. Faixa de domínio: 8,00 m (oito metros) a partir do seu eixo.

§2. Nas vias coletoras, a velocidade máxima permitida será de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora).

§3. Será proibido o tráfego de caminhões de carga, de cana e treminhões.

Art. 17. Vias marginais de fundo de vale visam servir como delimitação entre as áreas de preservação ambiental das demais áreas urbanas.

§1. As vias marginais de fundo de vale deverão ter a dimensão mínima de 13,00 m (treze metros), sendo:

- I. Calçada: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- II. Pista de Rolamento (faixa de rolamento somado ao estacionamento): 8,00 m (oito metros);
- III. Estacionamento: 2,00 m (dois metros) lindeiro aos lotes urbanos;
- IV. Faixa de Domínio: 6,50 m (seis metros e meio) a partir de seu eixo.

§2. São consideradas vias marginais de fundo de vale todas as vias que delimitam a faixa de preservação permanente do curso d'água e outras áreas de proteção ambiental, situados dentro do perímetro urbano.

§3. Nestas vias, a velocidade máxima permitida será de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora).

§4. Após a faixa de preservação permanente, conforme disposto na lei de parcelamento do solo do município; implementar-se-ão vias marginais de fundo de vale, devendo seguir as dimensões estabelecidas nesta lei.

§5. Em áreas já consolidadas em data anterior à aprovação desta lei, a faixa de preservação permanente será de 30,00 (trinta metros) havendo um acesso de no mínimo 5,00 m (cinco metros) de largura, sem necessidade de pavimentação asfáltica.

§6. Os casos acima citados no parágrafo anterior serão aplicados, dentre outros locais.

Art. 18. Vias locais destinam-se a servir diretamente os lotes urbanos, permitindo uma baixa velocidade de percurso. São caracterizadas por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

§1. As vias locais deverão ter a dimensão mínima de 15,00 m (quinze metros) sendo:

- I. Calçada: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- II. Pista de Rolamento (faixa de rolamento somado ao estacionamento): 10,00 m (dez metros);
- III. Estacionamento: 2,00 m (dois metros) de cada lado;
- IV. Faixa de Domínio: 7,50 m (sete metros e cinquenta centímetros) a partir de seu eixo.

§2. São consideradas vias locais todas as demais vias da cidade, não citadas na presente Lei.

§3. Nas vias locais, a velocidade máxima permitida será de 30 Km/h (trinta quilômetros por hora).

§4. Serão admitidas vias locais de 13,00 m (treze metros) de largura, desde que as mesmas tenham um comprimento máximo de 120,00 m (cento e vinte metros), e estando interligados com ruas de 15,00 m (quinze metros) de largura.

Art. 19. Ciclovias são as vias destinadas somente ao uso de ciclistas, podendo estar situadas em faixas de outras vias ou em vias exclusivas.

§1. As ciclovias deverão ter dimensão mínima de 3,00 m (três metros), devendo as mesmas ser bidirecionais.

§2. As ciclovias serão implantadas, mediante elaboração de projeto específico nos locais abaixo descritos:

- I. Áreas de lazer;
- II. Em outras vias que se fizerem pertinentes.

§3. A administração municipal poderá adotar quando necessário a demarcação de ciclofaixas unidirecionais de 2,00 m (dois metros) ao longo das vias que demandam de área exclusiva para ciclistas.

CAPÍTULO IV DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO

Art. 20. Na elaboração de projetos para implantação e recuperação de pavimento deverá ser observada a hierarquia das vias estabelecida nesta lei quanto ao volume de tráfego em cada via, classificadas em:

- I. Tráfego pesado – fluxo diário superior a 400 veículos em uma direção;
 - a. Rodovias de ligação regional;
 - b. Rodovias de estruturação municipal;
 - c. Vias arteriais.
- II. Tráfego médio – fluxo diário compreendido entre 50 a 400 veículos em uma direção;
 - a. Vias coletoras.
- III. Tráfego leve – fluxo diário inferior que 50 veículos em uma direção;
 - a. Vias locais;
 - b. Vias de fundo de vale.

Art. 21. As vias deverão ser construídas de acordo com as especificações técnicas, sendo admitida a inclinação transversal (eixo da faixa ao meio fio) mínima de 0,5% e máxima de 3,0% e inclinação longitudinal mínima de 0,5% e máxima de 15%.

Art. 22. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas do DNER e ABNT.

Art. 23. Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas conforme os anexos desta lei e as diretrizes gerais estabelecidas pelo setor de planejamento do Poder Executivo na etapa da Consulta Prévia.

Art. 24. O prolongamento de vias já existentes não poderá ser inferior à largura dessas, mesmo que, pela sua função e posição sejam consideradas de classificação funcional inferior.

CAPÍTULO V DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 25. É de responsabilidade do órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal, a elaboração dos projetos de sinalização viária, locação de carga e descarga e pontos de estacionamento regulamentados no que concerne:

- I. Implantação de sinalização vertical e horizontal em toda a área urbana;
- II. A sinalização viária horizontal deve ser utilizada como função de organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais de regulamentação, advertência ou indicação, com a representação de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias;
- III. A sinalização viária vertical deve ser utilizada de acordo com suas funções de regulamentação, advertência ou indicação de lugares, sendo apropriada a cada situação como estabelecido pelo Código

Nacional de Trânsito;

IV. O estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos de carga e descarga e estacionamento de veículos deverão ser identificados em áreas de demanda e previamente de acordo com as regulamentações técnicas de:

- a. Estar localizada junto ao meio fio;
- b. Regulamentação da duração da parada;
- c. Regulamentação do período do dia em que as paradas são permitidas;
- d. Limitação do tamanho e capacidade dos veículos de carga;
- e. Determinação sobre de que lado da rua a parada deve ser efetuada.

V. Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos;

VI. Os locais de estacionamento de táxis serão devidamente identificados em área de demanda através de sinalização horizontal e vertical, devendo utilizar o local somente os veículos destinados ao transporte em táxis e licenciados para a atividade.

Parágrafo único. Em caso de novos empreendimentos, o interessado ficará responsável pela execução dos projetos de sinalização viária elaborado pelo órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 26. Nas vias públicas próximas equipamentos comunitários de uso coletivo deverão ser previstas vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência, conforme a NBR 9050/ 2004 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos:

- I. Ter sinalização horizontal e vertical conforme Anexo VIII;
- II. Contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura, quando afastada da faixa de travessia de pedestres. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas, no caso do estacionamento paralelo, ou perpendicular ao meio fio, não sendo recomendável o compartilhamento em estacionamentos oblíquos;



AMUNOP
ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO NORTE DO PARANÁ

III. Estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos.

Policimento Rodoviário mais próximo, para o acompanhamento de segurança.

Art. 27. Todas as sinalizações para pedestre deverão ser dotadas de comunicação visual em braille e sonora.

Art. 28. A sinalização das vias públicas e vagas para estacionamento são de responsabilidade do município, como estabelece o Código Nacional de Trânsito, aprovado pela Lei Federal de nº. 9.503/1997.

Parágrafo único. Em parcelamentos caracterizados como condomínios horizontais, a sinalização viária será de responsabilidade do condomínio, conforme Código Nacional de Trânsito.

Art. 29. Devem ser realizados projetos e intervenção viária para reforço de sinalização de trânsito em vias específicas da área urbana do distrito sede de Sapopema:

- I. Na Rodovia PR-090 com as vias de acesso ao bairro Lageado Liso e Estrada Antiga Sapopema que dá acesso ao centro da cidade: indicadas no mapa do Anexo II.

Art. 30. O tráfego de charretes, carroças, tratores, colheitadeiras, dentre outros similares devem seguir normas específicas como:

- I. Não trafegar nas rodovias, à noite;
- II. Ser conduzidos pela direita da pista, bem junto ao acostamento e onde não houver acostamento, devem seguir as normas do Código de Trânsito Brasileiro;
- III. Devem possuir sinalização refletiva na parte traseira;
- IV. A circulação de equipamentos e maquinários pesados nas rodovias somente é permitida sobre a carroceria de caminhões e quando for o caso de se realizar a travessia de uma propriedade rural para outra, a manobra deve ser informada com antecedência ao Posto de

CAPÍTULO VI DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art. 31. As calçadas deverão obrigatoriamente atender aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outras determinações do órgão municipal competente, observadas as peculiaridades específicas:

- I. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;
- II. Deverá haver na calçada condições de permeabilidade;
- III. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil;
- IV. Fica permitido apenas um rebaixamento de meio-fio por lote de no máximo 3,50 m (três vírgula cinquenta metros) de largura, para acesso de veículos. Tal rebaixamento não pode entrar em conflito com a NBR9050/2004 ou norma posterior que lhe altere;
- V. A instalação de mobiliários urbanos nas calçadas como: lixeiras, pontos de ônibus, bancos e arborização devem ser de forma a não atrapalhar o fluxo de pedestres, deixando uma área de passagem livre de pelo menos 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

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. 32. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para cadeirantes conforme as normas especificadas pela ABNT, NBR 9050/ 2004 e Anexo VII desta lei.



Art. 33. A arborização urbana terá uma distância média entre si de 10,00 m (dez metros), estando locada no terço externo do passeio com espécies adequadas, conforme orientações da concessionária de energia elétrica e Plano de Arborização Urbana.

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

§ 2. 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.

§ 3. Os passeios desarborizados receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

§ 4. As árvores de porte médio deverão estar localizadas preferencialmente nos passeios onde não houver a rede elétrica aérea.

§ 5. A vegetação utilizada em canteiros centrais, rotatórias e áreas próximas a cruzamentos não podem prejudicar a visibilidade dos motoristas e pedestres.

Parágrafo único. As sanções serão aplicadas pelo órgão competente de planejamento municipal, cabendo recurso ao Conselho Municipal de Desenvolvimento.

Art. 35. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar a Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal de Desenvolvimento.

Art. 36. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação decorrente desta Lei serão apreciados pelo órgão competente de planejamento do Poder Executivo Municipal e pelo Conselho de Municipal de Desenvolvimento.

Art. 37. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação revogada as disposições em contrário.

EDIFÍCIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SAPOPEMA. 14 de setembro de 2010.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Vera Lucia da Silva Golono
Prefeita Municipal

Art. 34. Em caso de descumprimento das normas estabelecidas nesta Lei, ao responsável pela conduta serão aplicadas sanções que poderão ser as seguintes, cumulativamente ou não:

- I. Multa em dinheiro;
- II. Obrigação de fazer ou de não fazer;
- III. Outras sanções previstas em Leis específicas.

Anexo I – Sistema Viário Municipal



AMUNOP
ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO NORTE DO PARANÁ

Anexo II – Sistema Viário Urbano – Distrito Sede

Anexo III – Sistema Viário – Lambari

Anexo IV – Sistema Viário – Distrito Vida Nova

Anexo V – Perfil das Vias Urbanas

Anexo VI – Quadro de Hierarquia das Vias

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS	DIMENSÕES						VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA (Km/h)	EXEMPLO DE VIAS
	TOTAL (m)	CALÇADA (m)	PISTA DE ROLAMENTO ¹ (m)	CANTEIRO CENTRAL (m)	ESTACIONAMENTO	FAIXA DE DOMÍNIO A PARTIR DO EIXO DA VIA (m)		
Vias de Estruturação Municipal	12,00 m	2,50 m de cada lado	7,00 m	-----	-----	6,00 m	60 km/h ⁽²⁾	Estradas municipais ou Estradas Mestres
Marginais de Rodovia	16,00 m	2,50 m ⁽³⁾	10,50 m	3,00 m ⁽⁴⁾	2,50 m ⁽³⁾	8,00	40 km/h	Vias projetadas
Estruturais	21,00 m	2,50 m de cada lado	2 pistas de 6,00 m	4,00 m ⁽⁵⁾	2,50 m	11,50	60 km/h	Avenida Joaquim Domingues, Rua Antiga Estrada do Cerne
Coletoras	16,00 m	2,50 m de cada lado	11,00 m	-----	2,00 m de cada lado	8,00 m	40 km/h	Avenida Manoel Ribas, Avenida Paulo Cesar Guerreiro, Rua Araguaia, Rua Santana e Rua Getúlio Vargas
Marginal de Fundo de Vale	13,00 m	2,50 m de cada lado	8,00 m	-----	2,00 m ⁽³⁾	6,50 m	40 km/h	Todos os Fundos de Vale
Local	15,00 m	2,50 m de cada lado	10,00 m	-----	2,00 m de cada lado	7,50 m	30 km/h	Todas as Demais

1 – A pista de rolamento compreende o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

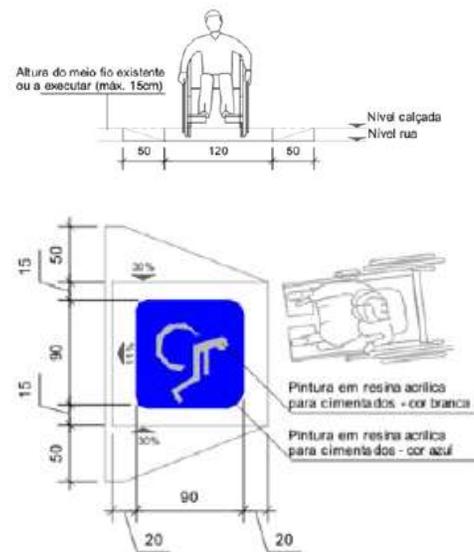
2 – Velocidade máxima permitida para estradas municipais caracterizadas como não pavimentadas;

3 – Lindeiro aos lotes urbanos;

4 – Canteiro disposto lateralmente a rodovias;

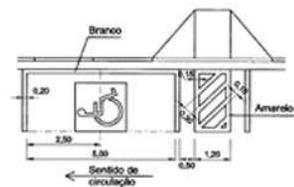
5 – Canteiro central com função de separador de pistas de rolamento, devendo ser observada a permissão de conversões.

Anexo VII - Modelo de rampa para cadeirantes;

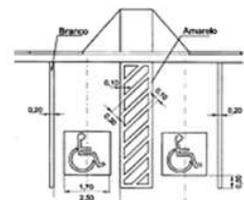


Detalhe das rampas em corte e planta

Anexo VIII – Modelo de sinalização para vagas de estacionamento de veículos que conduzam ou são conduzidos por pessoas com deficiência.



a) Paralela a calçada



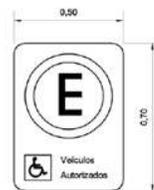
b) Em 90 graus



c) Em 45 graus



Sinalização Vertical



Placa de regulamentação de estacionamento em via pública



AMUNOP
ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO NORTE DO PARANÁ