LEI COMPLEMENTAR Nº. 008/2014

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Apucarana e dá outras providências.

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

LEI COMPLEMENTAR:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I
Dos Objetivos

Art. 1º. A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar o Sistema Viário Básico, estabelecendo as diretrizes para o sistema de circulação e a implantação de arruamentos nas zonas urbanas e na Macrozona Rural do Município.

Art. 2º. O Sistema Viário Básico, para fins desta Lei, é composto pelo Sistema Rodoviário e pelo Sistema Viário Urbano, consiste no conjunto das vias de circulação existentes na Sede do Município, nas sedes dos Distritos e na área rural do Município.

Art. 3º. Esta Lei tem por objetivos:

I - organizar o sistema viário de forma a fornecer acesso às atividades urbanas e rurais, bem como garantir a circulação de pessoas e mercadorias no território municipal;

II - complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município;

III - fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;

IV - compatibilizar as vias de circulação urbanas e rurais com o uso ordenado do solo e com o sistema de transporte coletivo;

V - orientar e assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

VI - fornecer o suporte técnico necessário para a elaboração dos projetos de pavimentação das vias públicas;

VII - proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art. 4º. Todo e qualquer arruamento no Município deverá ser previamente aprovado pela Administração Municipal, nos termos previstos na presente Lei e na Lei de Parcelamento do Solo Para Fins Urbanos.

Parágrafo Único. A presente Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município.

Seção II
Das Definições

Art. 5º. Para efeito de aplicação da presente Lei, são adotadas as seguintes definições:

I - arruamento: logradouro ou 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 - calçada ou passeio: parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, segregada e em nível acima da pista de rolamento, dotada de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

IV - calçadão: parte do logradouro público, destinada aos pedestres e equipada de forma a impedir o estacionamento e o transito de veículos;

V - canteiro central: espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

VI - canteiro lateral: espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e o bordo interno da pista coletora objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

VII - código de trânsito: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

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

IX - logradouro público: área de terra de propriedade pública e de uso comum e/ou especial do povo, destinada às vias de circulação e aos espaços livres;

X - meio-fio ou guia: peça de pedra, concreto ou outro material que separa, em desnível, o passeio e a pista de rolamento em avenidas, ruas, praças e estradas;

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

XII - sistema viário básico: conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

XIII - sinalização de trânsito: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

XIV - sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

XV - sinalização vertical: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas;

XVI - tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

XVII - tráfego leve: fluxo inferior a 50 veículos por dia em uma direção;

XVIII - tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 e 400 veículos por dia em uma direção;

XIX - tráfego pesado: fluxo superior a 400 veículos por dia em uma direção;

XX - trânsito: ato de circular por uma via;

XXI - vias públicas ou de circulação: acessos e contornos rodoviários, avenidas, ruas, alamedas, travessas, estradas e caminhos de uso público.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Seção I
Da Hierarquia do Sistema Viário Urbano

Art. 6º. As vias de circulação da Sede do Município e das Sedes dos Distritos, conforme suas funções e características físicas, classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia por ordem decrescente de importância:

I - Rodovias Federais, Estaduais e os Anéis de Contorno Norte e Sul;
II - Rodovias Municipais;
III - Vias Industriais, Marginais e Avenida das Torres de Transmissão de Energia Elétrica;

IV - Vias de Penetração;
V - Vias Estruturais;
VI - Vias Perimetrais;
VII - Vias Coletoras;
VIII - Anéis Centrais;
IX - Avenida Central;
X - Via Paisagística;
XI - Vias Locais;
XII - Ciclovias ou Ciclofaixas.

Parágrafo Único. A classificação referida neste artigo está representada nos mapas de Hierarquia do Sistema Viário, que integram e complementam a presente lei na forma dos seguintes anexos:

a) Anexo I – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede Municipal de Apucarana;
b) Anexo II – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de Pirapó;
c) Anexo III – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de Vila Reis;
d) Anexo IV – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de Correia de Freitas;
e) Anexo V – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de São Pedro;
f) Anexo VI – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário do Núcleo Urbano de São Domingos;

Seção II
Das Funções das Vias Urbanas

Art. 7º. As vias do Município de acordo com sua classificação, têm as seguintes funções:

I - Rodovias Federais: BR 376 e BR 369, constituem-se nas principais ligações do Município de Apucarana com outros municípios do Paraná e outros Estados.

II - Rodovias Estaduais: PR 444, PR 532 e PR 170, constituem nas principais ligações do Município de Apucarana com municípios vizinhos.

III - Rodovias Municipais: Estradas Rurais que ligam a sede com as demais localidades, sedes distritais e Vilas Rurais do Município;

IV - Vias de Penetração: as BR´s e Estradas Rurais a partir do cruzamento do Perímetro Urbano, que penetram na malha urbana da Sede Municipal;

V - Anel de Contorno Norte: constituído por um trecho da PR 170 (Avenida Ayrton Sena), que interliga dois trechos da Rodovia Federais BR 369, desviando o tráfego pesado da malha urbana;

VI - Anel de Contorno Sul: constituído por um trecho da Rodovia Federal BR 376 (Avenida Contorno Sul), que faz a ligação desta com a BR 369, desviando o tráfego pesado da malha urbana;

VII - Vias Estruturais: estruturam a organização funcional do sistema viário na sede urbana e acumulam os maiores fluxos de tráfego da cidade;

VIII - Vias Perimetrais: utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, desviando do centro urbano o trafego que vem pelas Vias Coletoras e Estruturais e promovendo um contorno viário de ligação;

IX - Vias Coletoras: promovem a ligação das Vias Locais com as Vias Perimetrais, as Vias Estruturais e com os Anéis de Contorno;

X - Anéis Centrais: utilizado para o acesso a Avenida Curitiba, desvia o tráfego das Praças Rui Barbosa e Interventor Manoel Ribas;

XI - Avenida Central: avenida de acesso à Praça Rui Barbosa e Praça Interventor Manoel Ribas, possui tráfego lento, com estacionamento, incentivando o adensamento de atividades comerciais e de serviços no seu entorno;

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

XIII - Vias Industriais: localizadas dentro dos limites de uma zona industrial;

XIV - Vias Paisagísticas: que delimita as Zonas de Proteção Ambiental ZPA's em torno das nascentes e ao longo dos cursos d'água;

XV - Marginais: vias laterais para tráfego secundário ao longo das Rodovias Federais e Estaduais, com a função de facilitar o acesso às atividades lindeiras a essas vias e ordenar o transito de forma segura;

XVI - Avenida das Torres de Transmissão de Energia Elétrica: vias laterais para tráfego ao longo das redes de transmissão de energia elétrica;

XVII - Ciclovias ou Ciclofaixas: vias especiais destinadas à circulação de bicicletas.

Seção III
Do Dimensionamento das Vias

Art. 8º. Os arruamentos nos projetos de parcelamento do solo no Município deverão obedecer às diretrizes do Sistema Viário Básico, definidas na presente Lei.

Art. 9º. 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. 10. 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 os Anexos I, II, III, IV, V e VI que serão objeto de projeto específico.

§ 1º. As vias principais estabelecidas na hierarquia definida por esta Lei, tratada no caput deste artigo, que não são pavimentadas deverão ser objeto de projeto especifico e serem pavimentadas de acordo com a sua hierarquização constante na Seção IV da presente Lei.

§ 2º. As seguintes vias possuem recuos frontais obrigatórios diferenciados, visando futuros alargamentos:

I - Rua Oswaldo Cruz, até a confluência com a Rua Nova Ucrânia e desta até a confluência com a Rua Conselheiro Zacarias Vasconcelos por toda sua extensão e, na Rua Sussumu Shimura, por toda sua extensão adoção de recuo de 2,50m (dois metros e cinqüenta centímetros) em ambos os lados;
II – Avenida Minas Gerais em toda a sua extensão adoção de recuo de 5,00m (cinco metros) em ambos os lados;
III – Rua Cristiano Kussmaul, no trecho entre a Avenida Governador Roberto da Silveira e a Rua Kishitaro Kayukawa adoção de recuo 2,50m (dois metros e cinqüenta centímetros) em ambos os lados.

Art. 11. A representação cartográfica das diretrizes do sistema viário relativas às zonas urbanas do Município, está indicada nos anexos a seguir discriminados que integram e complementam a presente Lei:

a) Anexo VII – Diretrizes do Sistema Viário da Sede Municipal de Apucarana;
b) Anexo VIII – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de Pirapó;
c) Anexo IX – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de Vila Reis;
d) Anexo X – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de Correia de Freitas;
e) Anexo XI – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de São Pedro;
f) Anexo XII – Diretrizes do Sistema Viário do Núcleo Urbano de São Domingos.

Art. 12. O dimensionamento geométrico do sistema viário nos projetos de parcelamento do solo no Município deverá obedecer às exigências contidas nesta Lei.

§ 1º. Os parâmetros mínimos para dimensionamento das vias urbanas devem obedecer a tabela abaixo:

Classificação da Via	Caixa da Via (m) *1	Pista de Rolamento (m)*2	Canteiro Central (m)	Calçada ou Passeio(m)	Velocidade Máxima (Km/h) *3	Tipo de Pavimento
Rodovias Federais e Estaduais, Anéis de Contorno Norte e Sul	*A	*A	*A	*A	*A	*A
Rodovia Municipal ou Estradas Rurais	*B	*B	*B	*B	*B	*B
Vias de Penetração	*C	*C	*C	*C	*C	*C
Vias Estruturais	30,00	2 x 9,00	4,00	2 x 4,00	60	CBUQ Classe I*4 ou material superior
Vias Perimetrais	26,00	2 x 7,00	4,00	2 x 4,00	50	CBUQ Classe I*4 ou material superior
Vias Coletoras	20,00	12,00	-	2 x 4,00	40	CBUQ Classe I*4 ou material superior

Anéis Centrais	15,00	9,00	-	2 x 3,00	40	CBUQ Classe I*4 ou material superior
Avenida Central	20,00	12,00	-	2 x 4,00	40	CBUQ Classe I*4 ou material superior
Vias Locais	15,00	9,00	-	2 x 3,00	40	CBUQ **Classe II*5** ou material superior
Vias Industriais	20,00	14,00	-	2 x 3,00	40	CBUQ Classe I*4 ou material superior
Vias Paisagísticas	15,00	9,00	-	2 x 3,00	40	CBUQ **Classe II*5** ou material superior
Vias Marginais	15,00	12,00	-	1 x 3,00	40	CBUQ Classe I*4 ou material superior
Avenida das Torres	40,00	2 x 9,00	12,00	2 x 5,00	40	CBUQ Classe I*4 ou material superior
Ciclovias ou Ciclofaixas	*D	*D	*D	*D	*D	*D

*1 - Entende-se como Caixa da Via o espaço contidas: a pista de rolamento, canteiros, passeio, ciclovia e demais equipamentos do mobiliário urbano.
*2 - Quando houver estacionamento, este estará incluso na dimensão da pista de rolamento.
*3 - As velocidades máximas permitidas para as vias são as citadas na tabela, podendo ser alteradas pelas características de uso do solo, tipo de pavimentação, conforme determinar o Órgão Municipal de Transporte e Trânsito.
*4 - Classe I: Pavimento construído com base de brita graduada compactada com espessura de 18 cm (dezoito centímetros) e capa de CBUQ - concreto betuminoso usinado a quente na "Faixa D - DER/PR" com espessura de 4cm (quatro centímetros), ou material superior comprovado através de laudo técnico específico.
*5 - Classe II: Pavimento construído com base de brita graduada compactada com espessura de 15 cm (quinze centímetros) e capa de CBUQ - concreto betuminoso usinado a quente na "Faixa D - DER/PR" com espessura de 3cm (três centímetros), ou material superior comprovado através de laudo técnico específico.
*A - A determinação destes parâmetros é prerrogativa do órgão que detém a circunscrição sobre a via.
*B - São tratadas na Seção IV do Capitulo V da Lei Municipal 90/94.
*C - Serão atendidos os parâmetros de acordo com sua origem (sobreposição).
*D - Parâmetros estabelecidos por legislação e projetos específicos.

§ 2º. A representação gráfica dos gabaritos para dimensionamento das vias e passeios no Município está indicada no Anexo XIII, que integra e complementa a presente Lei.

Art. 13. As dimensões mínimas das vias urbanas das Sedes dos Distritos devem obedecer os mesmos parâmetros que para as vias urbanas do Distrito Sede do Município.

Seção IV
Das Diretrizes para Pavimentação

Art. 14. As vias de circulação no Município, segundo a hierarquia estabelecida no Artigo 6º dessa Lei, correspondem à seguinte classificação quanto ao volume de tráfego, para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação:

I - 1ª Classe - Tráfego Pesado, compreendendo:
a) rodovias federais e estaduais;
b) anéis de contorno norte e sul;
c) vias estruturais;
d) anéis centrais;
e) avenida central;
f) vias marginais.

II - 2ª Classe - Tráfego Médio, compreendendo:
a) vias perimetrais;
b) vias coletoras;
c) vias industriais;
d) avenida das torres de transmissão de energia.

III - 3ª Classe - Tráfego Leve, compreendendo:
a) vias locais;
b) vias paisagísticas;
c) ciclovias.

Art. 15. Ao término da obra do Loteamento, o empreendedor deverá apresentar os ensaios e controle tecnológico do pavimento executado, devendo observar os parâmetros mínimos da Tabela do § 1º do Artigo 12 dessa Lei.

Seção V
Da Sinalização de Trânsito

Art. 16. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal n° 9.320/98.

§ 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 e vertical das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão responsável do Município.

Seção VI
Da Iluminação Pública

Art. 17. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos de solo, inclusive as do sistema viário principal, deverão ser entregas com o sistema de iluminação pública completa, seguindo os padrões técnicos da concessionária de energia e obedecendo as diretrizes mínimas constantes do § 2º. desse artigo.

§ 1º. O custeio da instalação do sistema de iluminação pública nas vias implantadas são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§ 2º. O parâmetro de iluminação pública a ser instalada deverá adotar o seguinte critério:

I - Vias com Caixa de até 15m (quinze metros): Lâmpadas de 150 Watts de Vapor de Sódio ou de equivalência comprovadamente superior e braço metálico de 3m (três metros);
II - Vias com Caixa entre 15,01m (quinze metros e um centímetro) e 20,00m (vinte metros): Lâmpadas de 250 Watts de Vapor de Sódio ou de equivalência comprovadamente superior e braço metálico de 3m (três metros);
III - Vias com Caixa entre 20,01m (vinte metros e um centímetro) e 30,00m (trinta metros): Lâmpadas de 400 Watts de Vapor de Sódio ou de equivalência comprovadamente superior e braço metálico de 3m (três metros) para cada lado da pista de rolamento colocadas conforme orientação da autoridade municipal.

§ 3º. O Loteamento não receberá liberação para construção sem que o projeto de iluminação pública esteja completamente instalado, funcionando e de acordo com os parâmetros estabelecidos no parágrafo anterior.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos de solo, 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 a presente Lei.

Art. 19. O estacionamento e as paradas de veículos nas vias públicas serão regulamentadas pelo órgão competente do Município, sendo a sua proibição indicada através de sinalização implantada ao longo das vias.

Art. 20. Os acessos às atividades lindeiras às rodovias somente serão autorizados a partir das vias marginais.

Parágrafo Único. As vias marginais deverão ser implantadas fora da faixa de domínio da rodovia a que margeiam.

Art. 21. As vias locais que forem interrompidas deverão possuir balão de retorno com raio mínimo de 15m (quinze metros) de caixa.

Art. 22. Os projetos de vias deverão ser orientados segundo traçados que produzam o menor impacto possível sobre a formação geológica e topográfica do terreno, o mínimo atingimento de fragmentos florestais, e a mínima alteração possível do sistema natural de drenagem.

§ 1º. Todas as estruturas naturais, geológicas ou de drenagem, alteradas pela implantação de vias deverão ser estabilizadas através de obras de engenharia.

§ 2º. As diretrizes das vias deverão acompanhar o máximo possível a orientação das curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas naturais de drenagem.

Art. 23. Quando da construção ou implantação de empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego deverá ser apresentado pelo interessado um EIV - Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, o qual deverá ser analisado e aprovado pelo Poder Público Municipal.

§ 1º. Considera-se Pólo Gerador de Tráfego a atividade permanente ou transitória que, pela concentração da oferta de bens ou serviços, gere grande fluxo de população e ou de veículos, com substancial interferência no tráfego do entorno.

§ 2º. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV será elaborado conforme as diretrizes estabelecidas na Lei de Edificações do Município.

Art. 24. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

a) Anexo I – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede Municipal de Apucarana;
b) Anexo II – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de Pirapó;
c) Anexo III – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de Vila Reis;
d) Anexo IV – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de Correia de Freitas;
e) Anexo V – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário da Sede do Distrito de São Pedro;
f) Anexo VI – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário do Núcleo Urbano de São Domingos;
g) Anexo VII – Diretrizes do Sistema Viário da Sede Municipal de Apucarana;
h) Anexo VIII – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de Pirapó;
i) Anexo IX – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de Vila Reis;
j) Anexo X – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de Correia de Freitas;
k) Anexo XI – Diretrizes do Sistema Viário da Sede do Distrito de São Pedro;
l) Anexo XII – Diretrizes do Sistema Viário do Núcleo Urbano de São Domingos;
m) Anexo XIII - Gabarito dos Perfis Transversais das Vias de Circulação.

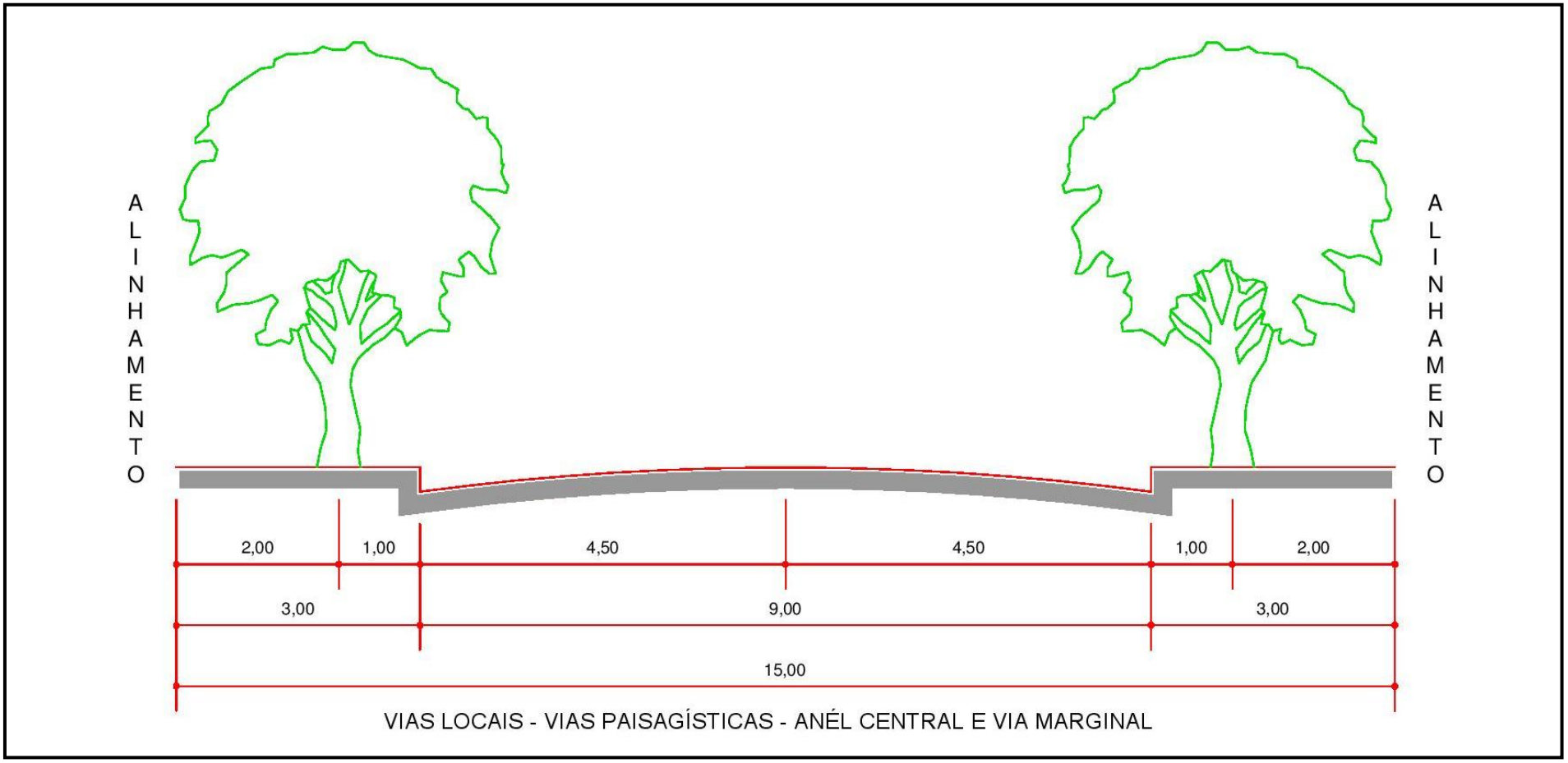
Art. 25. Esta Lei entra em vigor em 1º de Janeiro de 2015, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei nº 177/2003 e a Lei nº 243/2008.

Edifício da Prefeitura do Município de Apucarana, aos 19 dias do mês de dezembro de 2014.

Dr. Carlos Alberto Gebrim Preto
(Beto Preto)
Prefeito Municipal

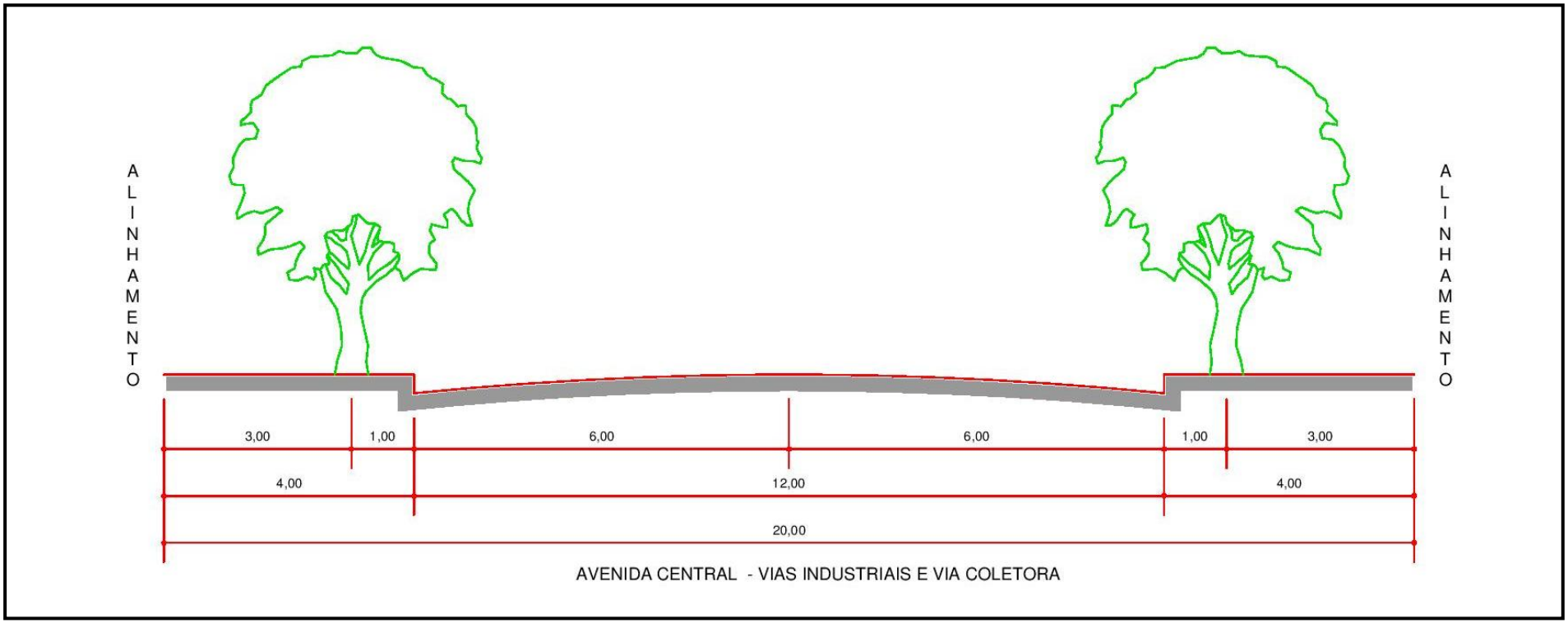
ANEXO XIII – Gabarito dos Perfis Transversais das Vias de Circulação

FOLHA 01



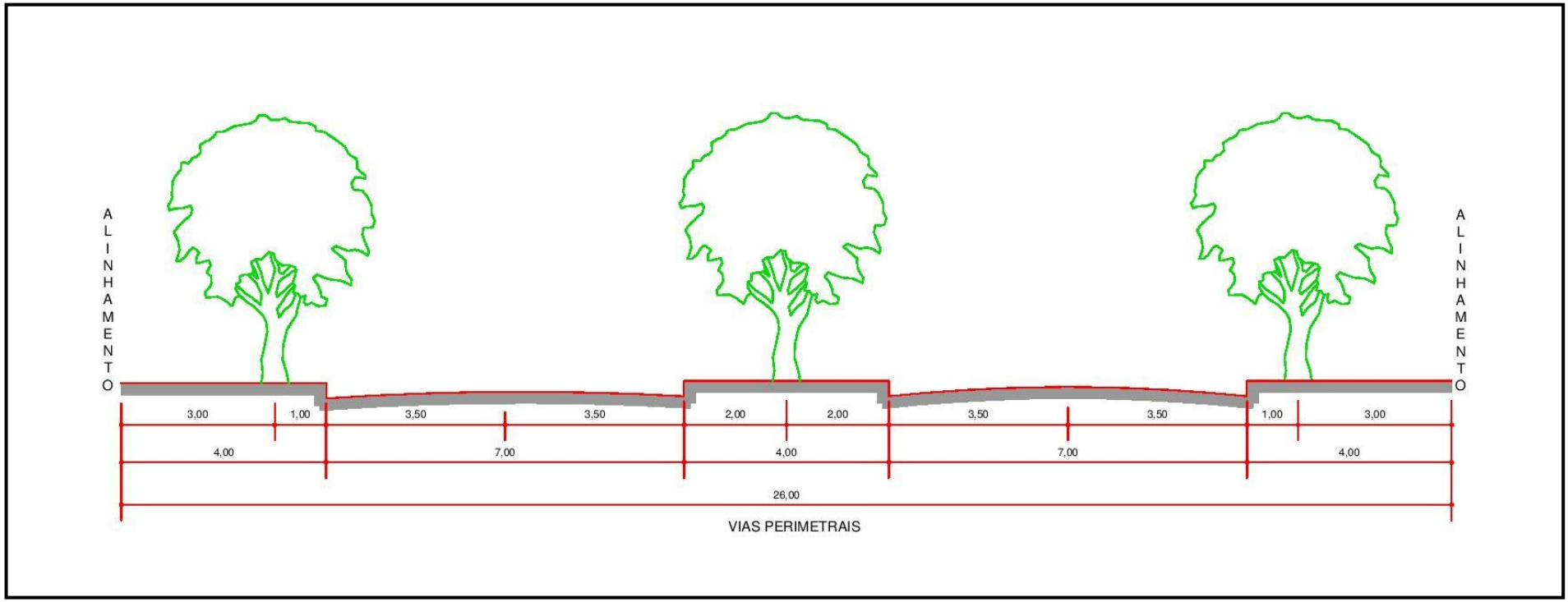
ANEXO XIII – Gabarito dos Perfis Transversais das Vias de Circulação

FOLHA 02



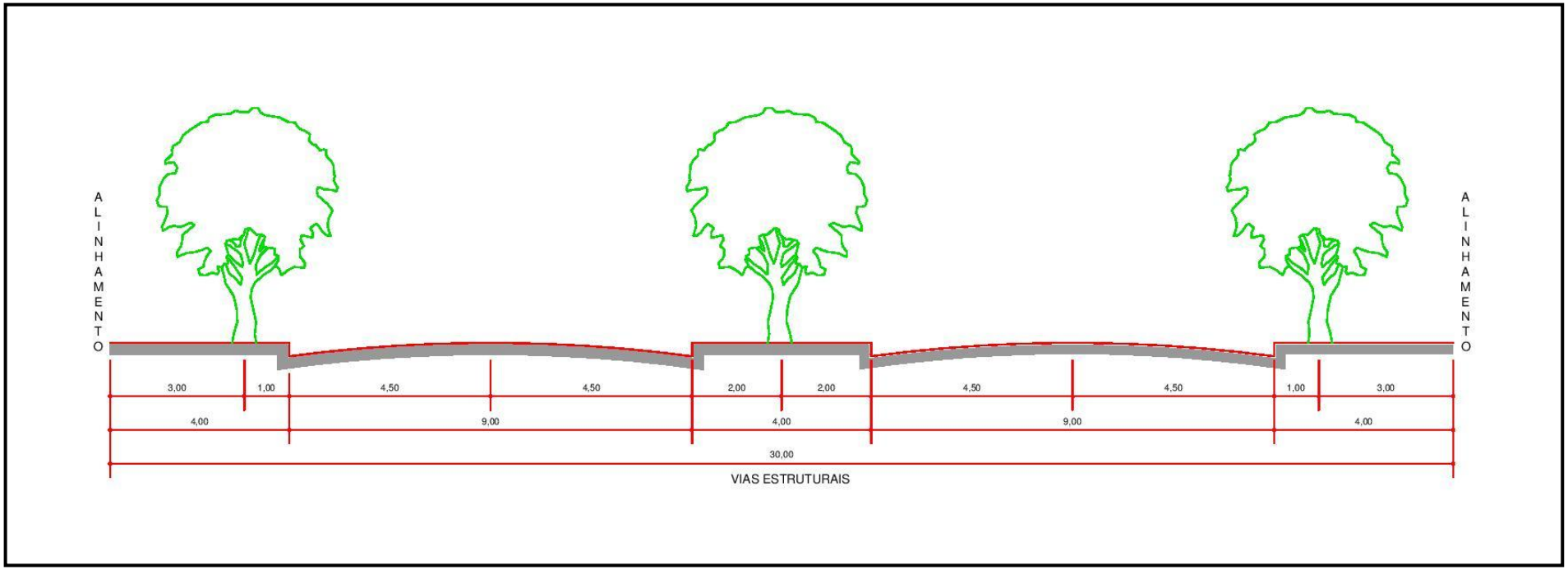
ANEXO XIII – Gabarito dos Perfis Transversais das Vias de Circulação

FOLHA 03



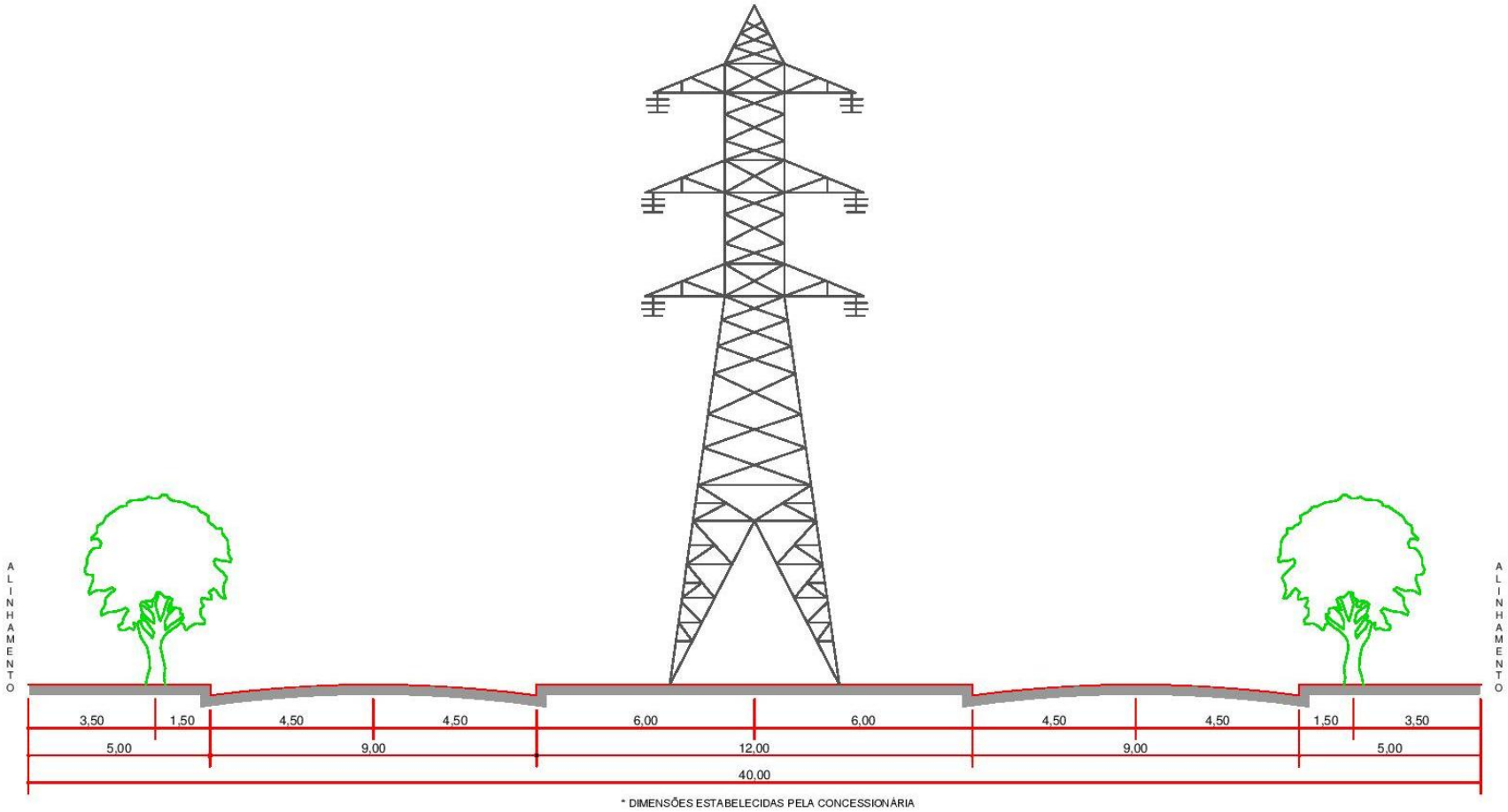
ANEXO XIII – Gabarito dos Perfis Transversais das Vias de Circulação

FOLHA 04



ANEXO XIII – Gabarito dos Perfis Transversais das Vias de Circulação

FOLHA 05



AVENIDA DAS TORRES