1 LEI DE MOBILIDADE

LEI N.º 394/2007

LEI DE MOBILIDADE

23 DE OUTUBRO DE 2007

Publicado no Jornal O Regional n.º 591 de 26/10/2007.

SUMÁRIO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES ..... Art. 3º
CAPÍTULO II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS ..... Art. 13
CAPÍTULO III DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS Art.14
CAPÍTULO IV DAS VIAS Art.15
CAPÍTULO V DAS CICLOVIAS ..... Art. 22
CAPÍTULO VI DAS DIMENSÕES DAS VIAS Art.25
CAPÍTULO VII DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS ..... Art. 29
CAPÍTULO VIII DAS AÇÕES PRIORITÁRIAS ..... Art. 34
CAPÍTULO IX DAS SANÇÕES E PENALIDADES ..... Art. 35
CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES FINAIS ..... Art. 36

LEI N.º 394/2007

23 DE OUTUBRO DE 2007

Súmula: Dispõe sobre a Mobilidade Municipal e Urbana e hierarquização do sistema viário para o Município de Agudos do Sul, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE AGUDOS DO SUL, Estado do Paraná, aprovou, e eu, **PREFEITO MUNICIPAL**, sanciono a seguinte:

L E I

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre a mobilidade urbana e hierarquização do sistema viário de Agudos do Sul, revogando disposições contidas na Lei Municipal nº 140/94 e demais disposições contrárias.

Art. 2º. São parte integrante desta Lei:

I - Anexo 01 - Tabelas de características geométricas das vias municipais;
II - Anexo 02 – Tabelas de características geométricas das vias urbanas;
III - Anexo 03 - Perfis das vias municipais;
IV - Anexo 04 - Perfis das vias urbanas;
V - Anexo 05 - Dimensões mínimas para retornos;
VI - Anexo 06 - Mapa de hierarquização do sistema viário municipal;
VII - Anexo 07 - Mapa de hierarquização do sistema viário urbano,

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 3º. A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas de outros modos como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 4º. A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 5º. As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 6º. Constituem objetivos da presente Lei:

I - induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento da mobilidade e 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; e
IV - prever a elaboração de estudos para implementação de alternativa para desvio de fluxo pesado do centro da cidade.

Art. 7º. O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, bem como com o estabelecido por esta Lei.

Art. 8º. Para os fins desta Lei, entende-se por:

I - malha urbana: o conjunto de vias do município;
II - via municipal: o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
III - via urbana: o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
IV - acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
a) logradouro público e propriedade pública ou privada;
b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
V - logradouro público: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
VI - 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 estacionar fora da trajetória dos demais veículos;
c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.
VII - alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o espaço público;
VIII - pista de rolamento: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
IX - calçada ou passeio: 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, vegetação, sinalização e outros fins;
X - estacionamento: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
XI - faixa de manutenção de vias: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados;
XII - meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
XIII - nivelamento: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
XIV - seção normal da via: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;

XV - sistema viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas; e

XVI - via de circulação: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais.

Art. 9º. A Prefeitura Municipal será responsável pelo 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, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento.
III. à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da reabilitação urbanística da sede urbana e do incentivo ao turismo;
IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
V. ao estudo sobre a necessidade da instalação de placas de sinalização, redutores de velocidade e semáforos nos cruzamentos das vias de Tráfego Especial e Principal, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficando a cargo do Município, por meio do Departamento de Obras Públicas;
VI. ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;
VII. à colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das vias;
VIII. ao procedimento de rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos.

Art. 10. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

I - proceder a remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o transito livre para pedestres, de modo especial aos portadores de necessidades especiais e idosos;
II - utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade do pavimento;
III - realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;

§ 1º Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras será mediante autorização do Departamento de Viação e Urbanismo, e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 19:00 horas e sábados domingos e feriados a partir das 14:00 horas.

§ 2º A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada de modo a deixar livre no mínimo uma faixa de largura correspondente a uma cadeira de rodas;

Art. 11. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no município de Agudos do Sul.

Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal de Agudos do Sul fiscalizará a execução das vias de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 12. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 13. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Agudos do Sul compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo 01 (características geométricas), Anexo 03 (perfil das vias) e Anexo 06 (mapa de hierarquização do sistema viário municipal):

I - **Rodovias Estaduais:** compreende a PR-419, ligação de Curitiba a Agudos do Sul (norte-sul) e a PR-281, ligação de Agudos do Sul a Piên e de Agudos a Tijucas do Sul (leste-oeste);
II - **Vias Municipais Principais:** compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais, e onde trafega o transporte escolar, com a finalidade de promover a circulação no interior do município;
III - **Vias Municipais Secundárias:** compreende as demais vias rurais do município, caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

CAPÍTULO III
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS

Art. 14. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana de Agudos do Sul compreende as seguintes categorias de vias:

I - **Via de Tráfego Especial:** com a finalidade de absorver o fluxo pesado de veículos provenientes de Curitiba (norte) ou Piên (sudoeste). Deve prioritariamente apresentar sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre. Corresponde às seguintes vias:
   a) Cândido Fagundes dos Santos: toda a extensão;
   b) Alcides de Lima Maoski: trecho da Rua Cândido Fagundes dos Santos à PR-281.

II - **Via Principal:** caracterizada pela concentração do tráfego local e pela predominância de atividades comerciais e serviços de pequeno e médio porte, estabelecendo fluxo lento. As vias apresentam características particulares que se diferenciam das demais, como canteiro central e mão dupla. Compreende as avenidas Getúlio Vargas e Brasil, em toda extensão;
III - **Via de Integração:** finalidade de integrar a sede urbana à comunidade de Leão. Compreende a via lateral ao cemitério e sua continuidade até o Leão, conforme ilustra o Anexo 07. Deve receber pavimentação e drenagem adequada, bem como implantação de ciclovia, pois há significativo fluxo de ciclistas para a sede urbana;
IV - **Via Conectora:** caracterizada por ser uma via proposta para um futuro desvio de fluxo pesado do centro da cidade. Fará o desvio da PR-281 (Tijucas do Sul) no sentido sudoeste até interceptar a PR-419;
V - **Via Local**: compreende a via de mão dupla e baixa velocidade, com o objetivo de promover a distribuição do tráfego local, correspondendo às demais vias existentes na área urbana de Agudos do Sul não enquadradas nas categorias anteriores.

CAPÍTULO IV
DAS VIAS

Art. 15. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

§ 1º Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos Anexos 01, 02, 03 e 04.

§ 2º Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

§ 3º Nas vias existentes, principalmente nas vias de Tráfego Especial e Principal, deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas com necessidades especiais, de acordo com a NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 16. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo Único. As vias de Tráfego Especial e Principais não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

Art. 17. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER).

Art. 18. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 19. As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo 02, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art. 20. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 21. As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

CAPÍTULO V
DAS CICLOVIAS

Art. 22. Considera-se a implantação de ciclovias como uma alternativa de meio de transporte e lazer

Art. 23. Na implantação das ciclovias é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças.

Art. 24. A via que inicialmente deverá receber implantação da ciclovia é a Via de Integração.

CAPÍTULO VI
DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 25. Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexos 01 e 02 da presente Lei para o dimensionamento das vias.

Art. 26. Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual.

Art. 27. O Departamento de Viação e Urbanismo em conjunto com o Departamento Agro-pecuário poderão requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 28. É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

CAPÍTULO VII
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 29. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 30. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como os Anexos 01, 02, 03 e 04.

Art. 31. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinqüenta metros).

Art. 32. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo Único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 33. A implantação de vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos (como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

CAPÍTULO VIII
DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 34. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 10 (dez) a 50 (cinqüenta) salários mínimos vigentes à época da infração.

§ 1º A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§ 2º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§ 3º As sanções previstas no *caput* deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO IX
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Parágrafo Único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, de acordo com esta Lei.

Art. 36. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Agudos do Sul, 23 de outubro de 2007

José Pires de Oliveira
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO 01 - Tabelas de características geométricas das vias municipais

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de manutenção (m)	Inclinação mínima (1) (%)	Rampa máxima (2) (%)
Via Municipal Principal	12,00	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	0,5	20
Via Municipal Secundária	10,00	6,00	(E) 2,00 (D) 2,00	0,5	20

(1) Da seção transversal tipo.
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinqüenta metros).

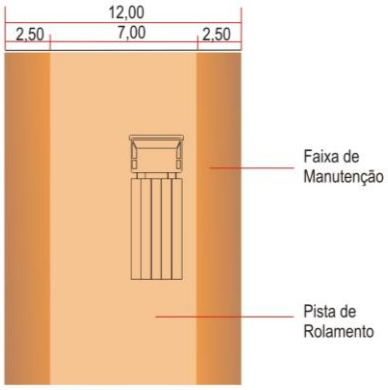
ANEXO 02 - Tabela de características geométricas das vias urbanas (dimensões mínimas)

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro central (m)	Inclinação mínima (1) (%)	Rampa máxima (2) (%)	Ciclovias (m)
Tráfego Especial	15,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	20	*
Principal	16,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 3,00 (D) 3,00		0,5	20	
Integração	12,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 0,80 (D) 2,00	-	0,5	20	(E) 1,20
Conectora				(3)				
Local	12,00	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 1,80 (D) 1,80	(E) 1,70 (D) 1,70	-	0,5	20	

(1) Da seção transversal tipo.
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinqüenta metros).
(3) Características geométricas a serem determinadas de acordo com estudo específico. Após elaboração deste estudo, esta Lei deverá ser complementada.
* Poderá ser implantada ciclovia na Rua Alcides de Lima Maoski, com medida mínima de 1,5

ANEXO 03 - Perfis das vias municipais

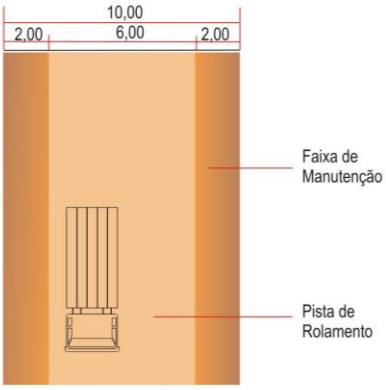
VIA MUNICIPAL principal



Planta Esquemática

Corte Esquemático

VIA MUNICIPAL secundária



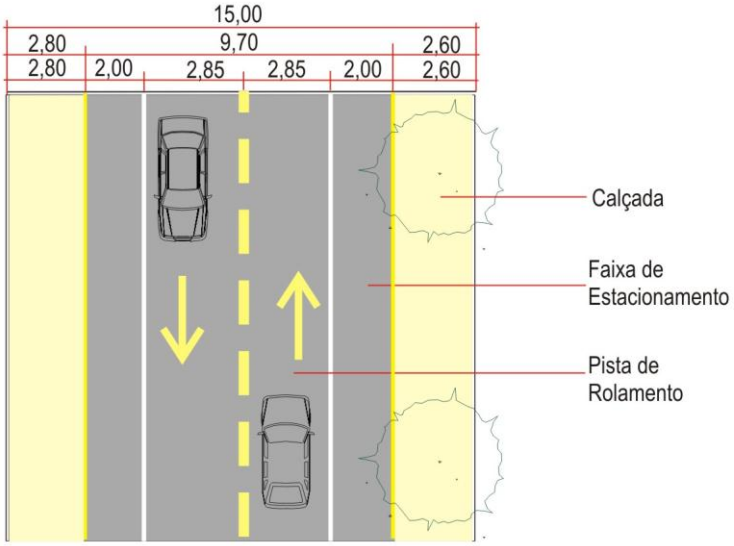
Planta Esquemática

Corte Esquemático

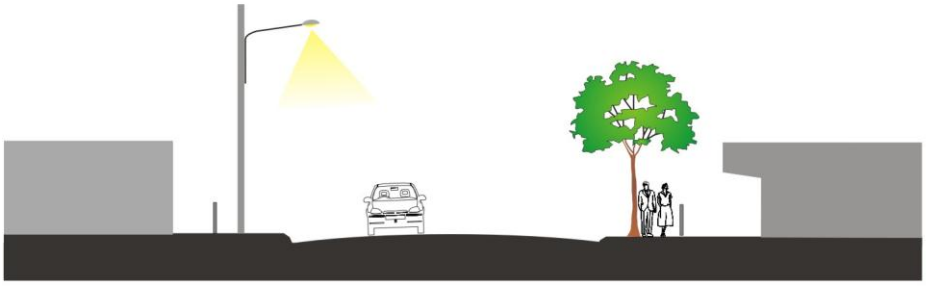
ANEXO 04 - Perfis das vias urbanas

VIA DE TRÁFEGO ESPECIAL

VIA DE TRÁFEGO ESPECIAL
Rua Cândido Fagundes dos Santos

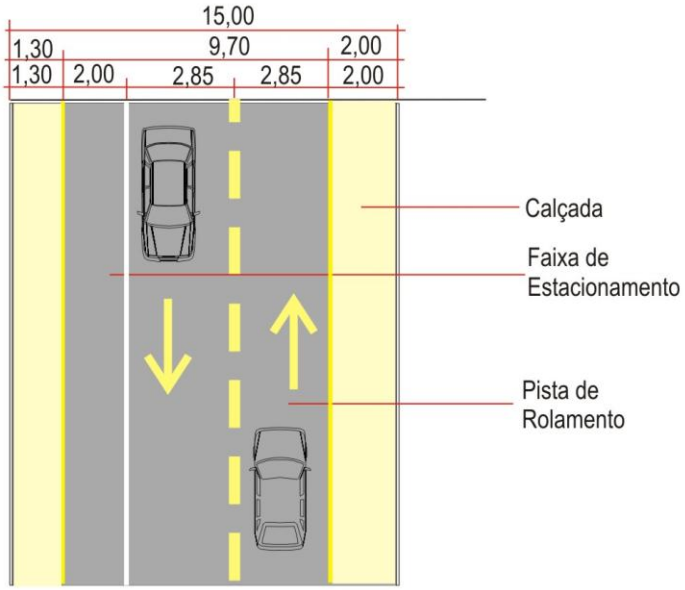


Planta Esquemática

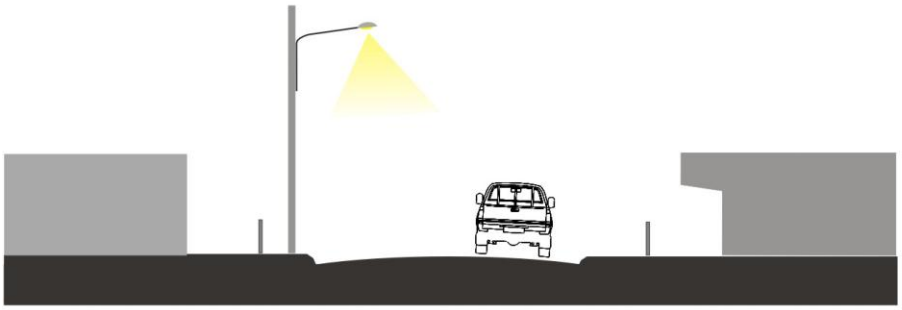


Corte Esquemático

VIA DE TRÁFEGO ESPECIAL
Rua Alcides Maoski -
Trecho entre a Rua Cândido Fagundes dos Santos
e a Rua Monteiro Lobato

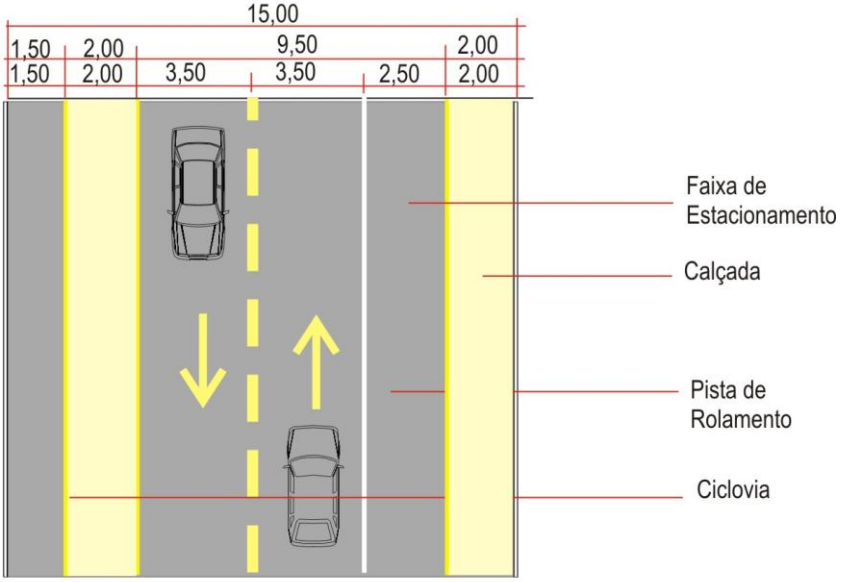


Planta Esquemática

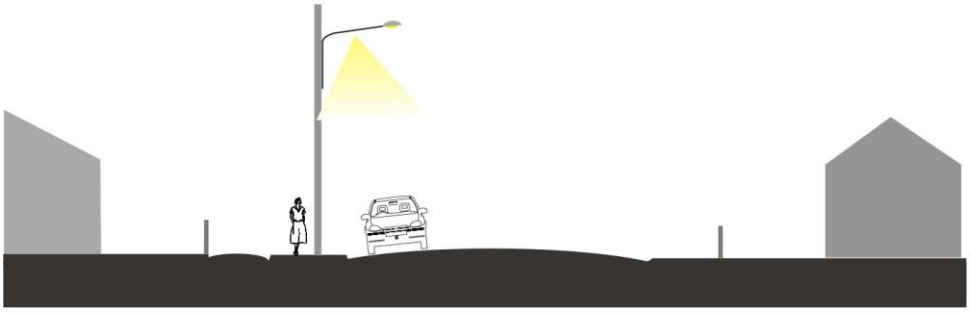


Corte Esquemático

VIA DE TRÁFEGO ESPECIAL
Rua Alcides Maoski -
Trecho entre a Rua Monteiro Lobato
e a PR-281 - Tijucas do Sul



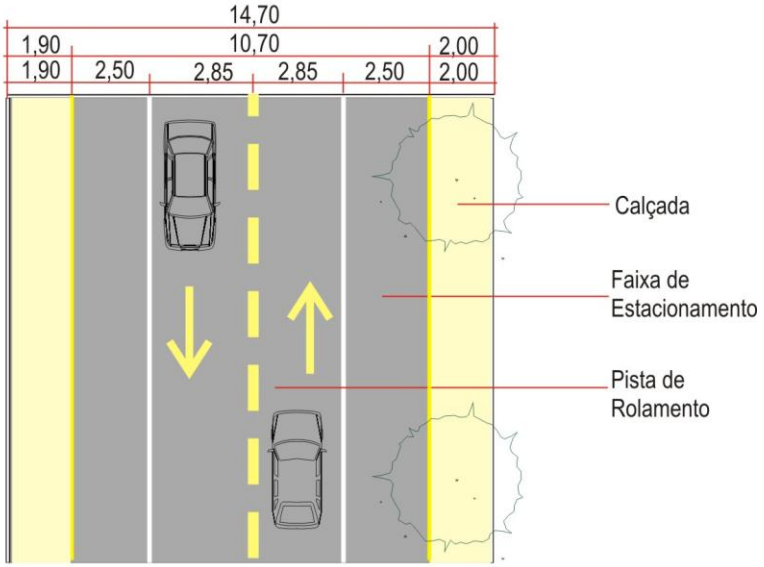
Planta Esquemática



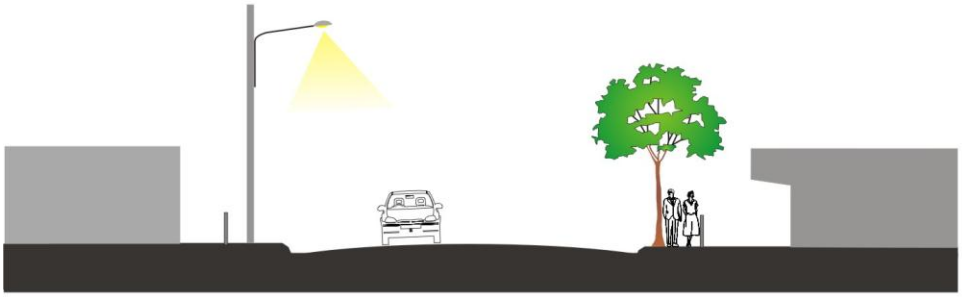
Corte Esquemático

VIA PRINCIPAL

VIA PRINCIPAL
Av. Brasil
Perfil mínimo - sem canteiro central

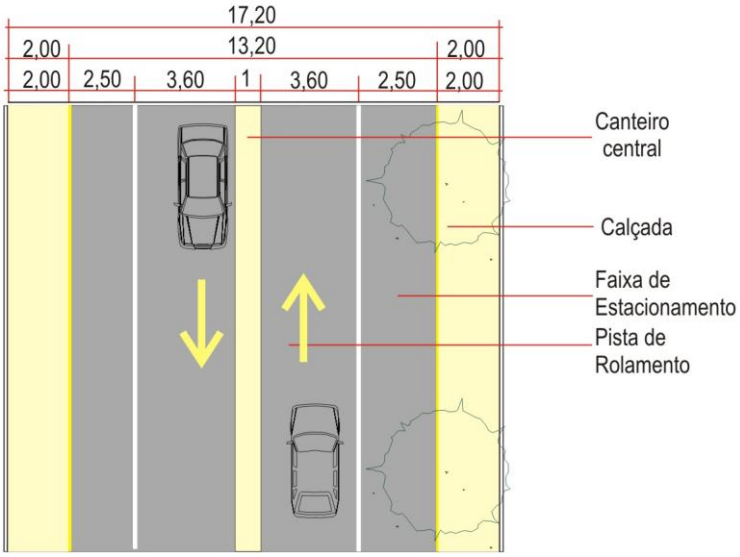


Planta Esquemática

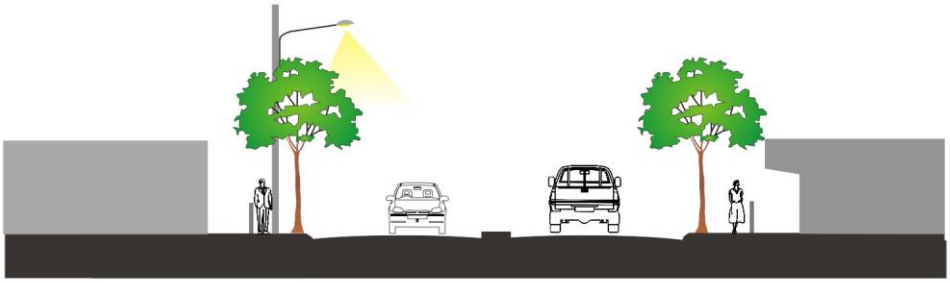


Corte Esquemático

VIA PRINCIPAL
Av. Brasi
Perfil mínimo - com canteiro central

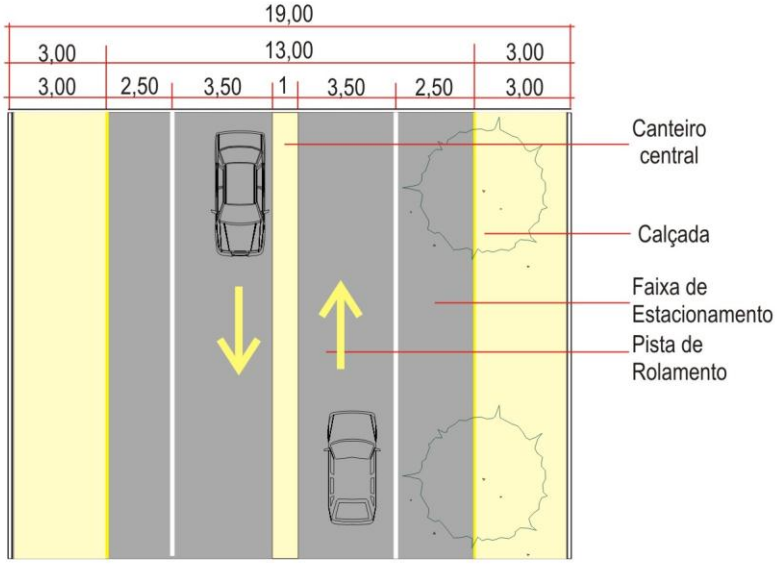


Planta Esquemática

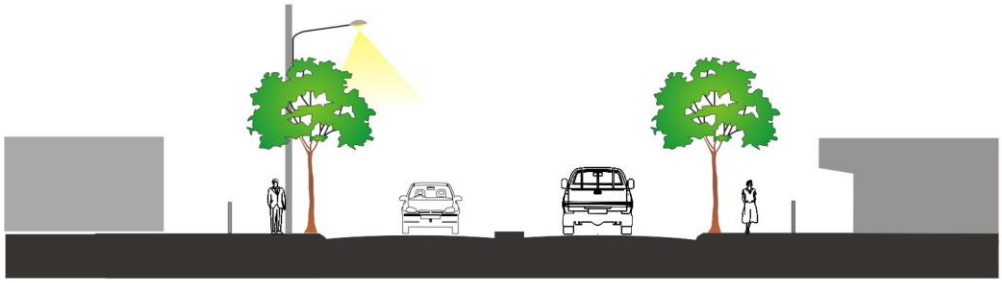


Corte Esquemático

VIA PRINCIPAL
Av. Getúlio Vargas



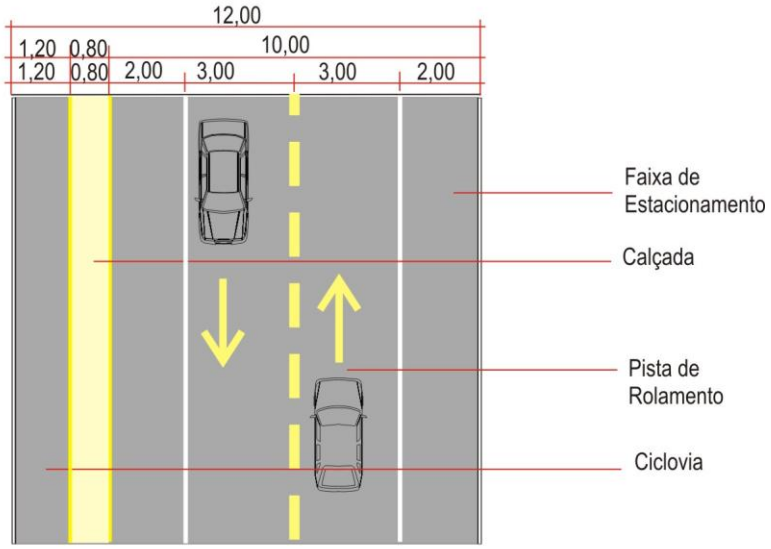
Planta Esquemática



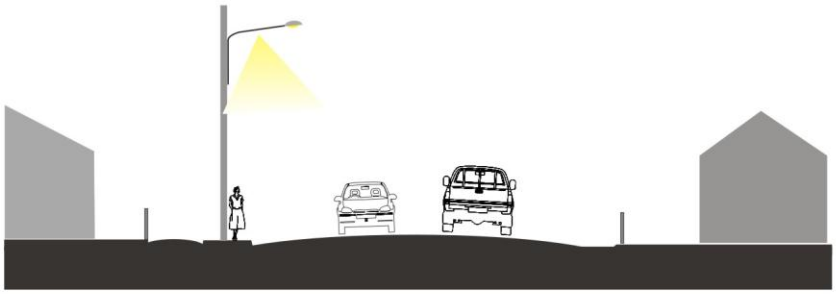
Corte Esquemático

VIA DE INTEGRAÇÃO

VIA DE INTEGRAÇÃO
Trecho entre a Rua Monteiro Lobato
e a PR-281 - Tijucas do Sul



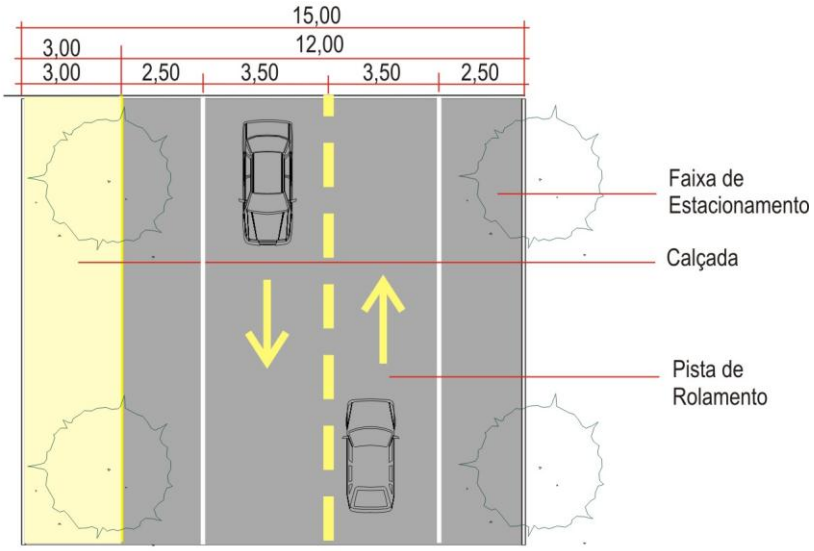
Planta Esquemática



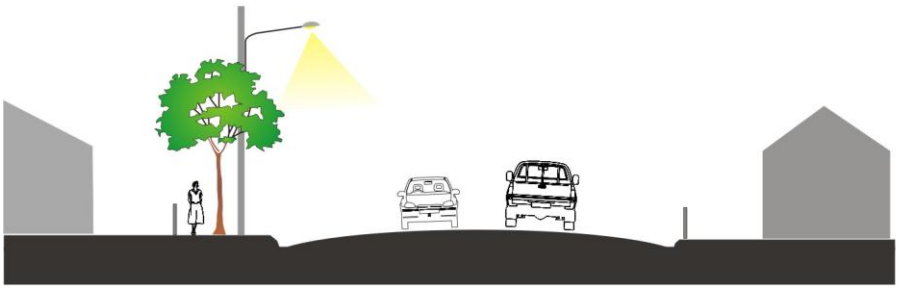
Corte Esquemático

VIA CONECTORA

VIA CONECTORA
Trecho entre a Rua Monteiro Lobato
e a PR - 281 - Tijucas do Sul

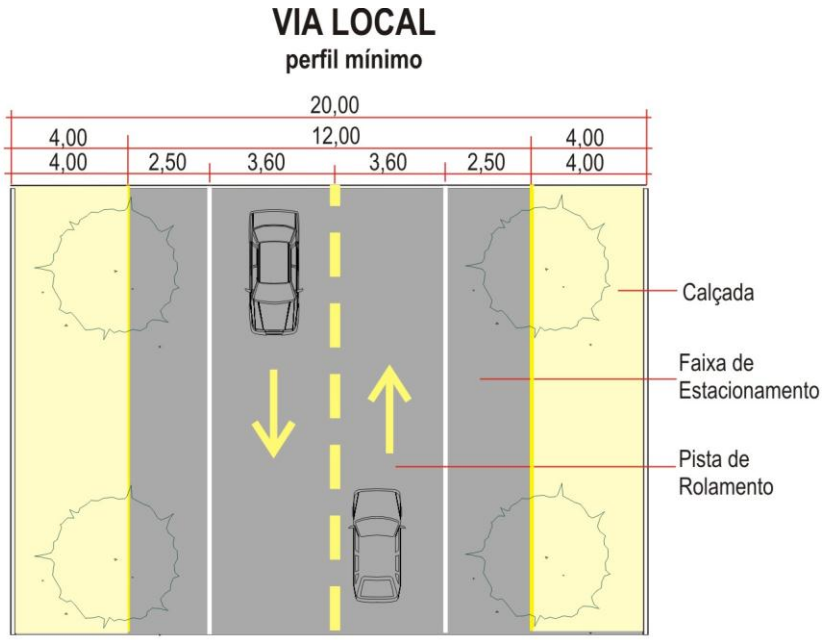


Planta Esquemática

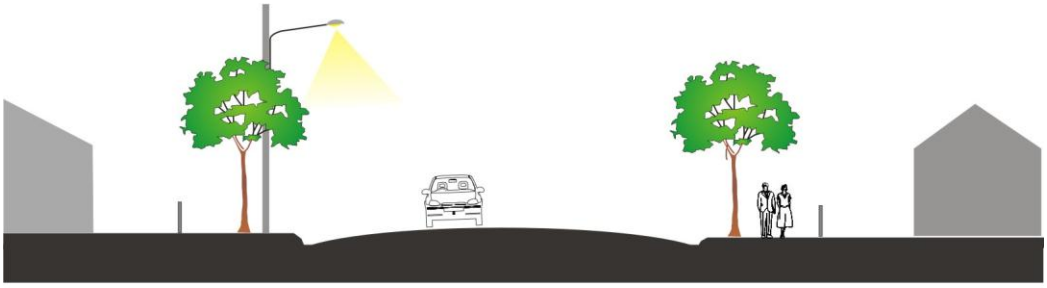


Corte Esquemático

VIA LOCAL



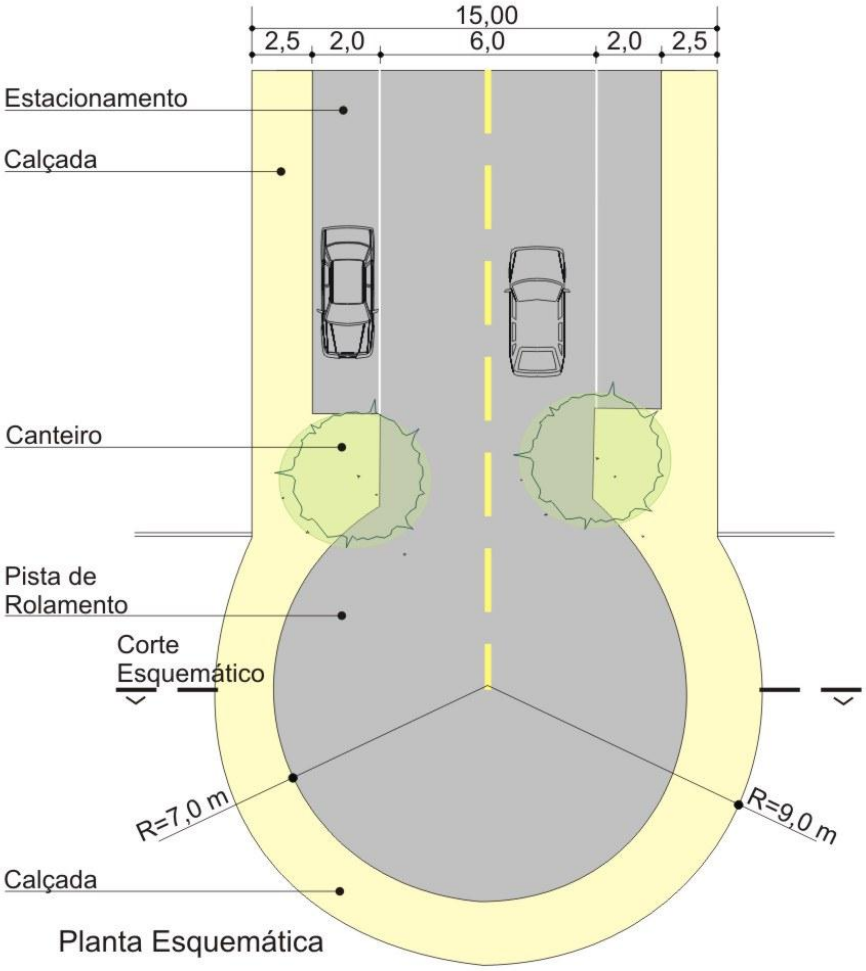
Planta Esquemática



Corte Esquemático

ANEXO 05 - Dimensões mínimas para retornos

Dimensões mínimas para retorno (m)



Planta Esquemática

ANEXO 06 - Mapa de hierarquização do sistema viário municipal

ANEXO 07 - Mapa de hierarquização do sistema viário urbano