



# **PREFEITURA MUNICIPAL DE JUSSARA**

Av. Princesa Isabel nº 320 - Fone: (44) 3628-1212 - CEP 87.230-000  
CNPJ/MF: 75789552/0001-20 - Jussara - Estado do Paraná

## **LEI nº 1.290/2011**

**SÚMULA:** Dispõe sobre o sistema viário do município de Jussara, Estado do Paraná.

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE JUSSARA APROVOU E EU, PREFEITA MUNICIPAL SANCIONO A SEGUINTE LEI.

### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Malha Viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

**§ 1º** A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

**§ 2º** Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

**Art. 2º** Integram a malha viária do Município o Sistema Viário Municipal e o Sistema Viário Urbano, descritos e representados nos mapas Anexos I e II da presente Lei.

**Art. 3º** É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes no Município definidas no Mapa do Sistema Viário Municipal, Anexo I da presente Lei.

**Art. 4º** É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano, Anexo II da presente Lei.

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

- I - Anexo I** – Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II - Anexo II** – Mapa do Sistema Viário Urbano;
- III - Anexo III** – Modelos das Vias.

### **SEÇÃO I DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES**

**Art. 6º** Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Jussara, visando os seguintes objetivos:

**I** - induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do 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;

**IV** - eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;

**V** - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências.

**Parágrafo único.** Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho de Desenvolvimento Municipal e órgãos estaduais competentes.

## **SEÇÃO II DAS DEFINIÇÕES**

**Art. 7º** Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

**I - ACESSO** – é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

- a)** logradouro público e propriedade privada;
- b)** propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
- c)** logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

**II - 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 serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;
- c)** permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

**III - ALINHAMENTO** – é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

**IV - CAIXA CARROÇÁVEL** – é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

**V - CALÇADA ou PASSEIO** – é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

**VI - CANTEIRO CENTRAL** – é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

**VII - CICLOVIA** – é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicíclou ou seus equivalentes, não motorizados;

**VIII - ESTACIONAMENTO** – é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

**IX - FAIXA de DOMÍNIO de VIAS** – é a porção do solo, de utilização pública, medida a partir do centro da pista para cada uma de suas laterais;

**X - "GRADE"** – é a linha reguladora de uma via, composta de uma seqüência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

**XI - LARGURA de uma VIA** – é a distância entre os alinhamentos da via;

**XII - LOGRADOURO PÚBLICO** – é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros);

**XIII - MEIO FIO** – é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

**XIV - PISTA DE ROLAMENTO** – é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados.

## **CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 8º** Considera-se sistema viário do município de Jussara o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos Anexos I e II desta Lei.

## SEÇÃO I DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

**Art. 9º** As vias do Sistema Viário são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

**I - RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL** – compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

**II - VIA ESTRUTURAL 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, dividindo-se em primárias e secundárias, conforme sua importância no acesso a outros municípios e distritos;

**III - VIA ARTERIAL OU DE ESTRUTURAÇÃO URBANA** – são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego interno principal, interligando na área urbana ou na rural, respectivamente, bairros ou distritos;

**IV - VIA COLETORA** – são as vias que coletam o tráfego das vias locais e encaminham-nas de maior fluxo;

**V - VIA LOCAL** – são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;

**VI - VIA MARGINAL** – são vias coletoras especiais que, por margearem rodovias ou áreas de proteção permanente.

## SEÇÃO II DO DIMENSIONAMENTO

**Art. 10** As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:

- I -** pista de rolamento para veículos;
- II -** pista de estacionamento para veículos;
- III -** ciclovia com, no mínimo, 2,0 metros;
- IV -** passeio para pedestre.

**Art. 11** As Vias de Estruturação Municipal deverão comportar no mínimo 12 metros, contendo:

- I -** 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50 metros cada;
- II -** 2 (duas) pistas de acostamento para veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- III -** faixa *non aedificandi* de 15 metros em cada lado.

**Art. 12** As Vias Arteriais ou de Estruturação Urbana deverão comportar no mínimo 27,00 metros, contendo:

- I -** 4 (quatro) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50 metros cada;
- II -** 2 (duas) pistas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- III -** 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada;
- IV -** Canteiro central de, no mínimo, 2 metros.

**Art. 13** As Vias Coletoras urbanas deverão comportar no mínimo 17,00 metros, contendo:

- I -** 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 metros cada;
- II -** 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- III -** 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada.

**§ 1º.** As vias coletoras já consolidadas com 15,00 (quinze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 15,00 (quinze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.405/2013 de 12.12.2013).*

**§ 2º.** As vias coletoras com 15,00 (quinze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 4,50 (quatro vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 (três) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.405/2013 de 12.12.2013).*

**§ 3º.** As vias coletoras já consolidadas com 12,00 (doze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 12,00 (doze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.496/2015 de 11.05.2015).*

**§ 4º.** As vias coletoras com 12,00 (doze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 3,50 (três vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo 2,50 (dois vírgula cinqüenta) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.496/2015 de 11.05.2015).*

**Art. 14** As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, de 14 m (quatorze metros), contendo:

- I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 2,50 metros cada;
- II - 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,00 metros cada;
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 metros cada.

**§ 1º.** As vias locais já consolidadas com 12,00 (doze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 12,00 (doze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.326/2012 de 06.06.2012).*

**§ 2º.** As vias locais com 12,00 (doze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 3,50 (três vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 (dois vírgula cinqüenta) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.326/2012 de 06.06.2012).*

**Art. 15** As Vias Marginais deverão comportar no mínimo 20,00 metros, contendo:

- I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 metros cada;
- II - 1 (uma) pista de estacionamento oblíquo para veículos de, no mínimo, 5,0 metros, no lado das edificações;
- III - 1 (uma) pista para ciclovia de, no mínimo, 3 metros, no lado da rodovia ou fundo de vale;
- IV - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada.

**§ 1º.** As vias marginais já consolidadas com 15,00 (quinze) metros e aprovadas pela Prefeitura permanecerão com a mesma metragem desde que tenham no mínimo 15,00 (quinze) metros; *(acrescentado pela Lei nº 1.495/2015 de 11.05.2015).*

**§ 2º.** As vias marginais com 15,00 (quinze) metros deverão possuir: 02 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo 4,50 (quatro vírgula cinqüenta) metros cada e 02 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 (três) metros. *(acrescentado pela Lei nº 1.495/2015 de 11.05.2015).*

**Art. 16** Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário ou ferroviário estadual ou federal será obrigatória a reserva de uma faixa *non aedificandi* de 15 m (quinze metros) para a implantação de via margeando a rodovia ou ferrovia, a exceção quando houver um plano especial da via definido pela Prefeitura.

**Art. 17** Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório à reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

**Art. 18** As caixas de ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.

**Art. 19** As caixas de ruas dos prolongamentos das vias estruturantes ou arteriais e coletoras poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.

### **SEÇÃO III DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA**

**Art. 20** A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seu Anexo II, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do Projeto de Sinalização Urbana, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

**Art. 21** Caberá ao Poder Público Municipal o 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 e de produtos perigosos;

**III** - a adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos como escolas, terminal rodoviário, casa da cultura e outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pelo Decreto Federal nº 5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade nº 10.048 e 10.098/00.

**Parágrafo único.** A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

**Art. 22** O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas).

### **SEÇÃO IV DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO**

**Art. 23** Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;

**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. 24** Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR-9050 da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas).

**Art. 25** A arborização urbana terá uma distância média entre si de dez metros (10m), estando locada no terço externo do passeio.

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

**§ 2º** Em hipótese alguma poder-se-á deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

**§ 3º** Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

### **CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 26** O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

**Art. 27** A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Projeto de Sinalização Urbana, em acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei.

**Art. 28** As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho de Desenvolvimento Municipal.

**Art. 29** Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal.

**Art. 30** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Edifício da Prefeitura do Município de Jussara,  
Aos 19 de dezembro de 2011.

LUCIANA MARA TACHINI BARBOSA  
*Prefeita Municipal*

Projeto de Lei nº 43/2009  
Autoria: Executivo Municipal