



LEI Nº 2529/2029
DATA 29/08/2023.

SÚMULA: Dispõe sobre o sistema viário do município de Três Barras do Paraná.

A Câmara Municipal de Três Barras do Paraná, Estado do Paraná, aprovou e eu, Gerso Francisco Gusso, prefeito 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, II, III, IV e V da presente Lei.

Art. 3º É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei, as Vias 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 nos mapas do Sistema Viário Urbano, Anexos II, III, IV e V da presente Lei.

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

Anexo I: Mapa do Sistema Viário Municipal

Anexo II: Mapa do Sistema Viário Urbano – Sede

Anexo III: Mapa do Sistema Viário Urbano – Alto Alegre

Anexo IV: Mapa do Sistema Viário Urbano – Barra Bonita

Anexo V: Mapa do Sistema Viário Urbano – Santo Isidoro

Anexo VI: Modelos das vias

SEÇÃO I
DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES



Art. 6º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do município de Três Barras do Paraná, 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 bicíclo 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 - 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 sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;
- XI. LARGURA DA 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 Três Barras do Paraná 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, II, III, IV, V e VI 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. VIAS ESTRUTURAIS – são as que no interior do Município estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos intermunicipais de carga e de pessoas, geralmente de responsabilidade da União ou do Estado;
- II. VIAS ARTERIAIS – são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego principal distribuindo-o às vias coletoras e locais, e que na área urbana ou na rural interligam, respectivamente, bairros e distritos;
- III. VIAS COLETORAS – são as vias que coletam o tráfego das vias locais e encaminham-no às arteriais;
- IV. VIAS LOCAIS – são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;
- V. VIAS MARGINAIS DE FUNDO DE VALE – são vias coletoras especiais que se caracterizam como delimitação das 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, 2,00 metros;
- IV. passeio para pedestre.

Art. 11. As Vias Estruturais deverão comportar no mínimo 30,00 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 a partir do eixo da via.

Art. 12. As Vias Arteriais urbanas 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 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada;
- III. Canteiro central de, no mínimo, 7 metros, preferencialmente com estacionamento oblíquo de, no mínimo, 5 metros.

Parágrafo único. São Vias Arteriais urbanas: As Avenidas Brasil, Paraná e São Paulo.

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.

Parágrafo único. São Vias Coletoras urbanas as ruas Castelo Branco, Ângelo Boareto, das Margaridas, das Araras e Sobradinho.

Art. 14. As Vias Marginais de Fundo de Vale 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 contrário ao do fundo de vale;
- III. 1 (uma) pista para ciclovia de, no mínimo, 3 metros, no mesmo lado do fundo de vale;
- IV. 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00 metros cada.

Art. 15. As Vias Locais urbanas deverão possuir, no mínimo, 13,00 metros, contendo:

- I. Caixa carroçável de, no mínimo, 8,00 metros;
- II. 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50m de cada lado.



Art. 16. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual e federal ou ferroviário será obrigatório a reserva de uma faixa *non aedificandi* de 12,00m (doze metros) para a implantação de via margeando a rodovia ou ferrovia, a exceção quando houver um plano especial da via definido pela Prefeitura.

Parágrafo único. A via marginal terá caixa de 9,00m (nove metros) e passeio de 3,00m (três metros).

Art. 17. Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatória a 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 estruturais, arteriais ou 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 e hierarquias estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus anexos II, III, IV e V, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração de projetos de sinalização urbana, bem como de 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 da ABNT.

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.

Art. 25. A arborização urbana terá uma distancia média entre si de dez metros (10,00 m), estando locada no terço externo do passeio, observando as espécies indicadas no Plano de Arborização Municipal.

§ 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 porventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o zoneamento de 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 entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e a Lei 602/2008.



Gabinete do Prefeito Municipal de Três Barras do Paraná, em 29 de agosto de 2023.


GERSO FRANCISCO GUSSO
Prefeito Municipal