



## LEI Nº 721/2009

**SÚMULA:** DISPÕE SOBRE DIRETRIZES DE ARRUAMENTO PARA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO, CONSTANTE DA LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO E RURAL DE CANTAGALO DE ACORDO COM O PLANO DIRETOR MUNICIPAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

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

### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - A presente Lei destina-se a disciplinar, dimensionar, hierarquizar a implantação do Sistema Viário Básico do Município, conforme diretrizes do PDM de Cantagalo e demais disposições sobre a matéria, complementares à Lei do Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo único - As disposições desta Lei têm como objetivo:

- a) Garantir a continuidade das principais vias;
- b) Proporcionar um fluxo eficiente e seguro do tráfego na área urbana;
- c) Otimizar os investimentos públicos na infra-estrutura viária;
- d) Contribuir com a redução das causas de acidentes;
- e) Contribuir com a redução da poluição sonora, tendo em vista o conforto ambiental urbano;
- f) Contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano.

Art. 2º - É obrigatório a adoção das diretrizes de implantação do Sistema Viário Básico, por força desta Lei, a todo o empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado dentro do Perímetro Urbano do Município de Cantagalo.

Art. 3º - A Prefeitura Municipal fará a supervisão e fiscalização, quando da implantação do Sistema Viário, com base em normas correntes no Estado, usadas pelo DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes e DER - Departamento de Estradas de Rodagem.



Art. 4º - O Poder Público editará os Atos Administrativos necessários ao cumprimento desta Lei.

## CAPÍTULO II

### DA CLASSIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO

Art. 5º - Para efeito desta Lei serão adotadas as seguintes definições:

I. Vias Estruturais: propiciam o acesso ao centro da cidade, destinadas a transportar grandes volumes de tráfego, para todos os tipos de veículos, de altas e médias velocidades, tendo ainda como função principal proporcionar boa fluidez aos volumes produzidos pelas áreas geradoras de tráfego, e por função secundária prover acesso a propriedades adjacentes às vias.

II. Vias Coletoras: são as vias que coletam e distribuem o tráfego local e de passagem, servindo tanto ao tráfego quanto ao acesso às propriedades, mas, em princípio, devem servir ao tráfego local como função principal e não deverão ser utilizadas para grandes volumes de tráfego, abrigam os itinerários das linhas de transporte coletivo.

III. Vias Locais: têm como função principal dar acesso direto à propriedades, não devendo ser, em princípio, utilizadas para outros volumes de tráfego, caracterizadas como as demais vias da sede.

IV. Vias Marginais: são as vias paralelas à BR-277, que tem como função separar o tráfego local do rodoviário, permitindo a fluidez daquele sem interferência dos deslocamentos locais.

V. Via Comercial são as vias onde encontram-se consolidadas as atividades comerciais e que por suas características deverão ter uma velocidade menor nos deslocamentos favorecendo a segurança dos pedestres.

VI. Ciclovias: vias destinadas à circulação exclusiva de bicicletas e outros veículos não motorizados.

VII. Vias de Pedestres: vias destinadas à circulação de pessoas, podendo ser dotadas de mobiliários e equipamentos coletivos urbanos como: telefone, quiosques, banca de jornal, etc.

VIII. Rodovia federal: via destinada aos deslocamentos de longa distância, comportando tráfego intenso e de velocidade alta.

IX. Rodovias municipais: vias destinadas ao acesso aos distritos, comunidades rurais e áreas específicas do município, comportando o tráfego para todos os tipos de veículos.

X. Caminhos: vias que propiciam a ligação entre distritos, comunidades, áreas específicas do município e à propriedades.

XI. Caixa de Via - CX - é a distância definida em projeto, entre dois alinhamentos prediais frontais.

XII. Caixa de Rolamento - CR - é a distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento.

XIV. Faixa de Rolamento - R - é a largura da faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento, podendo ser de, no mínimo, 3,00m (três metros) para carros de passeio, 3,50m (três metros e meio) para caminhões em velocidade controlada, e de 3,75m (três metros e setenta e cinco centímetros) para tráfego intenso e velocidade livre.



XV. Faixa de Acostamento - A: é a faixa usada para estacionamento de veículos, podendo ser paralela de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) para carros de passeio e de 3,00m (três metros) para caminhões.

XVI. Passeio - P: é a faixa entre o alinhamento dos terrenos e o início da caixa de rolamento, destinada à circulação de pedestres, variável, com um mínimo de 3,00m (três metros).

XVII. Canteiro - C: é a faixa destinada ao plantio de espécies vegetais, e equipamentos públicos, não destinada ao tráfego, constituindo barreira ao tráfego transversal, com largura mínima de 1,00m (um metro).

Art. 6º - As dimensões mínimas adotadas para cada tipo de via são:

**I - Vias Estruturais:** (Figura 01-Anexo III)

II - São classificadas como Vias Estruturais:

Av. Epaminondas Fritz; Rua Castelo Branco; Rua Presidente Vargas entre a Rua Castelo Branco e a Rua João Inácio Fagundes; Av. Ciro José de Souza Filho e a Rua João Inácio fagundes

CX - Caixa de rua: 18,00 (dezoito metros)

CR - Caixa de rolamento: 12,00 m (doze metros);

P - Passeio : 3,00 (três metros) de cada lado da via;

**III - Vias Marginais:** (Figura 02-Anexo III)

IV - São classificadas como Vias Marginais:

Rua Augusto Thomas e Rua Rio de Janeiro.

CX - Caixa de rua: 18,00 (dezoito metros)

CR - Caixa de rolamento: 12,00 m (doze metros);

P - Passeio : 3,00 (três metros) de cada lado da via;

**V- Vias Comerciais:** (Figura 03-Anexo III)

VI - São classificadas como Vias Comerciais:

Rua 12 de Maio entre a Av. Epaminondas Fritz e a Rua H da Vila Santana; Rua João Maria Pacheco, entre a Rua Cinderela e a Av. Epaminondas Fritz; Rua Francisco dos Santos entre a Av. Epaminondas Fritz e a Rua Presidente Vargas; Rua Inocêncio de Abreu desde a Rua Princesa Leopoldina até o limite do perímetro urbano; a Rua Princesa Leopoldina entre a Rua Augusto Thomas e a Rua Dario Borges de Liz e a Rua Amarante entre a Rua 12 de Maio e a Rua Dario Borges de Liz.



- CX - Caixa de rua: 18,00 m (dezoito metros);
- CR - Caixa de rolamento: 12,00 m (doze metros);
- P Passeio: 3,00 m (três metros) de cada lado da via;

**VII- Vias Coletoras:** (Figura 03 – Anexo III)

VIII - São classificadas como Vias Coletoras:

Rua Santa Catarina em toda sua extensão e no prolongamento proposto; Rua Presidente Pudente em toda sua extensão e no prolongamento proposto em direção a Vila Santana; Rua H da Vila Santana em toda sua extensão e no prolongamento proposto em direção à Rua 7, Transversal à Rua Augusto Thomas; Rua Cinderela; Rua Agenor Rocha de Abreu; Rua Dario Borges de Liz, Rua Duque de Caxias; Rua Presidente Vargas entre a Rua João Inácio Fagundes e a Rua João Milton Fagundes; Rua Projetada B da Vila Nova e seu prolongamento proposto em direção à Av. Epaminondas Fritz e a Rua Otavio Muzoloni.

**IX. Para as Vias Coletoras projetadas** (Figura 03-Anexo III):

- CX - Caixa total da rua, 20,00 m (vinte metros);
- CR - Caixa de rolamento 12,00 m (nove metros);
- R - Faixa de rolamento 3,00 m (três metros);
- A - Faixa de acostamento 3,00 m (três metros),
- P - Passeio 4,00m (quatro metros) de cada lado da via;

**X - Vias Locais São classificadas como Vias Locais as demais vias existentes, indicadas no Mapa do Sistema Viário Básico** (Figura 04-Anexo III)

a) Para as Vias Locais **existentes** com caixa de 12,00m:

- CX - Caixa de via 12,00 m (doze metros);
- CR - Caixa de rolamento: 6,00 (seis metros);
- R - Faixa de rolamento: 3,00m (três metros);
- A - Faixa de acostamento: 3,00 (três metros);
- P - Passeio: 3,00 m (três metros) em cada lado da via;

b) Vias Locais **existentes** com caixa de 16,00 m (dezesesseis metros):

- CX - Caixa total da rua, 16,00 m (dezesesseis metros);



- CR - Caixa de rolamento 10,00 m (dez metros);
- R - Faixa de rolamento 2,70 m (dois metros e setenta centímetros);
- A - Faixa de acostamento 2,30 m (dois metros e trinta centímetros),
- P - Passeio 3,00m (três metros) de cada lado da via;
- c) Vias Locais **existentes** com caixa de 20,00m (vinte metros):
- CX - Caixa total da rua, 20,00 m (vinte metros);
- CR - Caixa de rolamento 12,00 m (doze metros);
- R - Faixa de rolamento 3,00 m (três metros);
- A - Faixa de acostamento 3,00 m (três metros),
- P - Passeio 4,00m (quatro metros) de um lado da via;
- VII - Para as Vias Locais **projetadas** :
- CX - Caixa total da rua, 16,00 m (dezesesseis metros);
- CR - Caixa de rolamento 9,00 m (nove metros);
- R - Faixa de rolamento 3,00 m (três metros);
- A - Faixa de acostamento 3,00 m (três metros),
- P - Passeio 3,50m (três metros e meio) de cada lado da via;
- IX - Para as Ciclovias:
- CX - Caixa total: 6,00m (seis metros);
- CC - Caixa de rolamento: 2,00 m (dois metros);
- C - Passeio ou canteiro: 1,00 m (um metro ) do lado que a separa da rua;
- P - Passeio: 3,00 m (três metros) do lado oposto;
- XI - Ciclovias: (Figura 05-Anexo III)
- II - São classificadas como Vias Marginais:  
Rua Augusto Thomas e Rua Rio de Janeiro.
- CX - Caixa de rua: 18,00 (dezoito metros)
- CR - Caixa de rolamento: 12,00 m (doze metros);
- P - Passeio : 3,00 (três metros) de cada lado da via;
- CX - Caixa total: 5,00m (cinco metros);
- CC - Caixa de rolamento: 2,00 m (dois metros);
- C - Passeio ou canteiro: 1,00 m (um metro ) do lado que a separa da rua;
- P - Passeio: 2,00 m (dois metros) do lado oposto;



XII – As rampas máximas permitidas para as vias são:

- a) – Para as Vias Estruturais: 6%;
- b) – Para as Vias Comerciais: 8%;
- c) - Para as Vias Coletoras: 8%;
- d) - Para as Vias Locais: 12%.

Art. 7º - O Sistema Viário Básico, indicado no Anexo I, Mapa do Sistema Viário Básico parte integrante desta Lei, é formado por vias marginais, comerciais, coletoras e locais conforme classificação do Artigo anterior.

### CAPÍTULO III DAS NORMAS DE IMPLANTAÇÃO

Art. 8º - A implantação de novas vias com base nas diretrizes de aruamento constantes do Mapa do Sistema Viário Básico, deverá obedecer às dimensões mínimas para as vias projetadas estabelecidas no artigo 6º desta Lei.

§ 1º Os elementos que constarão do projeto geométrico para as velocidades projetadas são:

- I. largura da faixa de rolamento,
- II. largura do canteiro central (se houver),
- III. largura do passeio,
- IV. raio mínimo de curva horizontal,
- V. rampa máxima e rampa mínima,
- VI. sobrelevação máxima,
- VII. iluminação pública,
- VIII. arborização,
- IX. equipamento complementares (se houver),
- X. elementos de infra-estrutura,
- XI. sinalização viária,
- XII. tipo e espessura da pavimentação
- XIII. guias rebaixadas.

§ 2º – No projeto da via deverão constar todas as exigências constantes na NBR-9050 no que se refere à acessibilidade universal.



Art. 9º - A implantação de qualquer via em novos parcelamentos, inclusive aquelas componentes do Sistema Viário Básico, será de responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem custos para a municipalidade.

§ 1º - O empreendedor solicitará no ato do pedido de diretrizes de arruamento, os projetos geométricos das vias existentes.

§ 2º - A implantação do arruamento, especialmente do estabelecido nesta Lei do Sistema Viário Básico, com todos os equipamentos urbanos previstos em projetos, é condição essencial para aprovação do loteamento e conseqüentemente da liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Art. 10 - Nas áreas onde houver parcelamentos já aprovados, consolidados ou não, cabe ao Poder Municipal garantir a continuidade do Sistema Viário Básico, através dos instrumentos legais previstos.

Art. 11 - As obras de arte necessárias e previstas nas diretrizes do Sistema Viário Básico, estarão ao encargo do Poder Municipal, salvo quando os interesses privados se sobrepuserem àqueles da coletividade.

Parágrafo único - Para efeito desta lei, entende-se por obra de arte: passagens de nível, pontilhões e viadutos que, por força de projeto, são necessários à continuidade e articulação do Sistema Viário Básico.

Art. 12 - A implantação do Sistema Viário Básico, obedecerá a prioridades definidas no PDM – Cantagalo, e será executada por trechos, conforme descrito no Capítulo II desta Lei.

Art. 13 - Constituem partes integrantes desta lei:

I. Anexo I - Mapa do Sistema Viário Básico - Sede;

II. Anexo II - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal

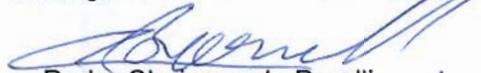
III. Anexo III - Perfil esquemático das vias

Art. 14 - O não cumprimento do disposto nesta Lei, ensejará em sanções previstas em lei, especialmente a do Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo único - São passíveis de punição a bem do serviço público, conforme Legislação específica em vigor, os servidores da Prefeitura Municipal que, direta ou indiretamente, fraudarem ou contribuirão para fraude do espírito desta Lei.

Art. 15 - Esta Lei entrará em vigor 60 dias após a data de sua publicação, sem prejuízo do exposto na Lei Municipal do Parcelamento Urbano, revogadas as disposições em contrário.

Cantagalo, 15 de Abril de 2009

  
Pedro Clarismundo Borelli  
Prefeito Municipal



## **LEI DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE CANTAGALO**

### **SUMÁRIO**

CAPÍTULO I – Das Disposições Gerais

CAPÍTULO II – Da Classificação e Definição

CAPÍTULO III – Das Normas de Implantação

ANEXO 1 – Mapa do Sistema Viário Básico

ANEXO 2 – Mapa do Sistema Viário Básico Municipal

ANEXO 3 – Perfis de Arruamento



**Art. 4º - Em garantia das operações de crédito de que trata esta Lei, fica o Poder Executivo Municipal autorizado a ceder à Agência de Fomento do Paraná S.A, as parcelas que se fizerem necessárias da quota-parte do Imposto Sobre Operações Relativas a Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS ou tributos que os venham a substituir, em montantes necessários para amortizar as prestações do principal e dos acessórios, na forma do que venha a ser contratado.**

**Art. 5º - Para garantir o pagamento do principal atualizado monetariamente, juros, multas e demais encargos financeiros decorrentes das operações referidas nesta Lei, o Poder Executivo Municipal, poderá outorgar à Agência de Fomento do Paraná S.A, mandato pleno, para receber e dar quitação das referidas obrigações financeiras, com poderes para substabelecer.**

**Art. 6º - O prazo e a forma definitiva de pagamento do principal reajustável, acrescidos dos juros e demais encargos incidentes sobre as operações financeiras, obedecidos os limites desta Lei, serão estabelecidos pelo Poder Executivo Municipal com a entidade financiadora, conforme elencado no contrato de operação de crédito.**

**Art 7º - Anualmente, a partir do exercício financeiro subsequente ao da contratação das operações de crédito, o orçamento do Município consignará dotações próprias para amortização do principal e dos acessórios das dívidas contratadas.**

**Art 8º - Esta Lei entrara em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.**

abril de 2009.

Gabinete do Prefeito do Município de Cantagalo, em 14 de

**Pedro Clarismundo Borelli**  
Prefeito Municipal