

Lei Complementar No. 23- 24 de Março de 2008

“Dispõe sobre o SISTEMA VIÁRIO básico, suas vias principais e diretrizes viárias do Município de Pariquera-Açu”.

Zildo Wach, Prefeito Municipal de Pariquera-Açu faz saber que a Câmara de Vereadores aprovou e ele sancionou a presente lei ,

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS
SEÇÃO I
DOS OBJETIVOS**

Art. 1º – Esta Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do sistema viário básico, suas vias principais e diretrizes viárias do Município de Pariquera-Açu, conforme as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Municipal.

Art. 2º – Esta Lei tem por objetivos:

- I – complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município;
- II – fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- III – assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;
- IV – estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- V – disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;
- VI – implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
- VII – proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art. 3º – Todo e qualquer arruamento no Município deverá ser previamente aprovado pela administração municipal, nos termos previstos nesta Lei e na legislação do parcelamento do solo urbano.

Parágrafo único – Esta Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo Urbano e Rural do Município.

**SEÇÃO II
DAS DEFINIÇÕES**

Art. 4º – Para efeito de aplicação da presente Lei, são adotadas as seguintes definições:

- I – arruamento: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;
- II – caixa da via: distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- III – Código de trânsito: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

- IV – logradouro público: área de terra de propriedade pública e de uso comum, destinada a vias de circulação e espaços livres;
- V – passeio: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;
- VI – pista de rolamento: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego e estacionamento de veículos;
- VII – sistema viário básico: conjunto das vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;
- VIII – sinalização de trânsito: conjunto dos elementos de comunicação visual, adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;
- IX – sinalização horizontal: constituída por elementos de informação, orientação e advertência, aplicados no pavimento das vias públicas;
- X – sinalização vertical: representada por painéis e placas de informação, orientação e advertência, implantadas ao longo das vias públicas.

CAPÍTULO II DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 5º – As vias de circulação do Município, conforme suas funções e características físicas, classificam-se em:

- I – Via de Penetração;
- II – Via Estrutural;
- III – Via de Ligação (Existente e Projetada);
- IV – Via Coletora (Existente e Projetada);
- V – Via Contorno Central;
- VI – Via Central;
- VII – Via Local.

Parágrafo 1º - A hierarquia de acessibilidade proporcionada pelo Sistema Viário Básico, objetiva:

- I. - Induzir a estrutura urbana linearizada;
- II. - Equilibrar a repartição de fluxos na rede viária;
- III.- Otimizar o potencial das diversas zonas e setores da cidade;
- IV. - Definir os corredores de comércio e serviços.

Parágrafo 2º – A classificação referida neste artigo está representada no mapa de sistema viário em anexo, parte integrante desta Lei.

CAPÍTULO III DAS FUNÇÕES DAS VIAS

Art. 6º – As vias do Município de Pariquera-Açu, de acordo com sua classificação, têm as seguintes funções:

- I – Via de Penetração: compreende o prolongamento, na área urbana, das rodovias e estradas rurais de acesso à cidade;
- II – Via Estrutural: estrutura a organização funcional do sistema viário na sede urbana e acumulam os maiores fluxos de tráfego da cidade;
- III – Via de Ligação (Existente e Projetada): caracteriza-se como corredor com grande volume de tráfego, estabelecendo ligações entre as vias de grande importância para a fluidez do tráfego, onde os parâmetros de uso do solo devem atender aos interesses de cada uma das regiões urbanas;

IV – Via Coletora (Existente e Projetada): caracteriza-se por via com média extensão e integrada ao sistema viário principal, com a função de coletar o tráfego local dos bairros, permitindo o comércio e serviço de atendimento à região;

V – Via Contorno Central: Caracteriza-se por um anel viário em torno do centro tradicional da cidade, com apenas um sentido de tráfego, proporcionando fluidez da circulação viária;

VI – Via Central: Via de comércio tradicional onde o tráfego fluirá em apenas um sentido e com criação de passeios amplos;

VII – Via Local: são aquelas que permeiam toda a malha urbana.

CAPÍTULO IV DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 7º – Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à:

I – definição das dimensões das caixas das vias;

II – definição das dimensões das pistas de rolamento;

III – definição das dimensões dos passeios.

Art. 8º – As vias públicas a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I – Via de Penetração:

a) caixa da via: 20,00m (Vinte metros).

b) pista de rolamento: 14,00m (Quatorze metros).

c) passeio: 3,00m (Três metros).

d) paisagismo: Árvores isoladas, conforme projeto específico para esta rua.

II – Via Estrutural:

a) caixa da via: 20,00m (Vinte metros).

b) pista de rolamento: 14,00m (Quatorze metros).

c) passeio: 3,00m (Três metros).

d) paisagismo: 1,00m (Um metro).

III – Via de Ligação (Existente e Projetada):

a) caixa da via: 20,00m (Vinte metros).

b) pista de rolamento: 14,00m (Quatorze metros).

c) passeio: 3,00m (Três metros).

d) paisagismo: 1,00m (Um metro).

IV – Via Coletora (Existente e Projetada):

a) caixa da via: 18,00m (Dezoito metros).

b) pista de rolamento: 12,00m (Doze metros) .

c) passeio: 3,00m (Três metros).

d) paisagismo: 1,00m (Um metro).

V – Via Contorno Central:

a) caixa da via: 18,00m (Dezoito metros).

b) pista de rolamento: 12,00m (Doze metros).

c) passeio: 3,00m (Três metros).

d) paisagismo: Árvores isoladas, conforme projeto específico para esta rua.

VI – Via Central:

- a) caixa da via: 20,00m (Vinte metros).
- b) pista de rolamento: 7,00m (Sete metros) .
- c) passeio: 7,00m (Sete metros), conforme projeto específico para esta rua.
- d) paisagismo: Árvores isoladas, conforme projeto específico para esta rua.

VII – Via Local:

- a) caixa da via: 12,00(Doze metros).
- b) pista de rolamento: 7,00m (Sete metros).
- c) passeio: 2,50m (Dois metros e cinqüenta centímetros).
- d) paisagismo: 0,50m (Cinqüenta centímetros).

Parágrafo 1º - Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados, permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definida em projeto específico de urbanização, uma nova configuração geométrica para as mesmas.

Parágrafo 2º - Deverão ser previstas rampas de acesso a pessoas portadoras de deficiência nos passeios dos logradouros urbanos, conforme a Norma Brasileira – NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO QUANTO AO VOLUME DE TRÁFEGO

Art. 9º – As vias de circulação no Município, segundo a hierarquia estabelecida no artigo 5º desta Lei, correspondem à seguinte classificação quanto ao volume de tráfego, para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação:

I – Classe 1 – Tráfego Pesado, compreendendo:

- a) Via de Penetração, Via Estrutural e Via de Ligação (Existente e Projetada);

II – Classe 2 – Tráfego Médio, compreendendo:

- b) Via Coletora (Existente e Projetada) e Via Contorno Central;

III – Classe 3 – Tráfego Leve, compreendendo as vias locais.

- c) Via Central e Via local.

CAPÍTULO VI DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 10 – A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº 9.503/97.

Parágrafo 1º - Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

Parágrafo 2º - A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos loteadores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão responsável do Município.

Parágrafo 3º - O sentido de tráfego das vias será definido pelo Poder Público, em função da hierarquia do sistema viário e de seu funcionamento.

CAPÍTULO VII DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 11 - Ficam definidas como diretrizes para intervenções no sistema viário:

- I – implementação do plano de transporte coletivo a partir de estudos de demanda por viagens, mediante pesquisas de origem/destino;
- II – promoção de obras de paisagismo e revitalização urbana especialmente nas vias norte-sul e principais;
- III – estabelecimento de incentivos para tratamento paisagístico nos passeios por parte dos proprietários, respeitados os parâmetros legais;
- IV – execução de iluminação adequada, observando a hierarquia viária;
- V – elaboração de programa de obras com definição de prioridades.

SEÇÃO I TRÂNSITO, TRANSPORTE E MOBILIDADE

Art. 12 - São diretrizes da política municipal de trânsito, transporte e mobilidade:

- I - Inserir transporte e trânsito como elementos da questão ambiental, incorporando novas abordagens para orientar as intervenções no ambiente urbano, considerando os conceitos de ambiência e qualidade do espaço, poluição sonora, qualidade do ar, permeabilidade do solo e densidade da cobertura vegetal;
- II - Priorizar no espaço viário o transporte coletivo em relação ao transporte individual, ordenando o sistema viário, através de mecanismos de engenharia, legislação e capacitação da malha viária;
- III - Priorizar a proteção individual dos cidadãos e do meio ambiente no aperfeiçoamento da mobilidade urbana, circulação viária e dos transportes;
- IV - Promover a acessibilidade, facilitando o deslocamento no Município, através de uma rede integrada de vias, ciclovias e ruas exclusiva de pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente aos que têm dificuldade de locomoção;

Art. 13 - Deverá ser desenvolvido pelo poder público municipal no prazo de um ano a contar da aprovação desta lei, um Plano de Trânsito, Transporte e Mobilidade Municipal, que contemple, entre outros aspectos:

- I - Um programa de ciclovias na cidade, de forma a interligar todas as regiões da cidade garantindo segurança ao ciclista, e interligando-se ao transporte coletivo e a estacionamentos para bicicleta.
- II - Um plano de regulamentação e melhoria das estradas municipais, através de convênios com órgãos federais e estaduais para um plano de manutenção e conservação, melhorando sua trafegabilidade e propiciando desta forma um melhor escoamento da produção agrícola e industrial.
- III - A progressiva melhoria e interligação do sistema viário.
- IV - A interligação do transporte intermunicipal com o transporte urbano, considerando inclusive a possibilidade de utilização do transporte ferroviário.

SEÇÃO II SISTEMA VIÁRIO

Art. 14 - As áreas de fundo de vale e APP urbanas deverão ser objeto de plano específico, com as seguintes diretrizes:

I - Garantir a preservação das qualidades paisagísticas e ambientais.

II - Tornar estas áreas visitáveis, inclusive para manutenção e vigilância.

III - Desenvolver corredores de circulação de pessoas, seja em calçadas, ciclovias, corredores de ônibus ou ruas, de forma que estas áreas fiquem inseridas naturalmente nos trajetos da população, tornando-se movimentadas e seguras

Art. 15 - O Município buscará realizar convênios com órgãos públicos estaduais e federais, com institutos de pesquisa e universidades, na realização de plano de inspeção, manutenção e recuperação, se necessário, de obras de arte existentes no Município.

Art. 16 - Implantar projeto para a realização de dispositivos de segurança e pontes sobre os ribeirões urbanos, interligando o sistema viário de acordo com as diretrizes viárias presentes no anexo desta lei.

Seção III Transporte Coletivo

Art. 17 - São diretrizes para o transporte coletivo a serem estudadas quanto a viabilidade técnica, econômica, ambiental e social:

I - Favorecer condições de acesso às escolas: transporte coletivo, condições do sistema viário em geral;

II - Adequar o transporte coletivo para que se integre à rede de acessibilidade;

III - Melhorar a eficiência dos serviços e o atendimento ao público, abrangendo todas as classes sociais;

IV - Buscar transporte coletivo que não polua e seja agradável, assim como estudar possibilidade de adotar linhas com microônibus, visando transporte mais rápido e com maior frequência para bairros pouco populosos e afastados;

V - Promover melhorias no sistema de transporte coletivo, a possibilidade de transportes alternativos próprios para o turismo, com ônibus diferenciados (abertos e maiores), garantindo a todo cidadão o acesso a informações sobre horários e trajetos do transporte coletivo;

VI - Priorizar o transporte coletivo sobre o individual, destinando a ele espaço viário compatível com o atendimento da demanda, através de definição de corredores e faixas exclusivas ou prioritárias, e áreas destinadas à integração dos diversos modos;

VII - Promover a melhoria do transporte público nos bairros mais afastados, garantindo principalmente a cobertura das áreas habitadas do bairro;

VIII - Equipar e estruturar adequadamente o poder público municipal quanto a engenharia de trânsito, transporte, inclusive com pessoal para fiscalização do transporte público, e promover a adequação ao CTB do sistema viário e sua sinalização;

IX - Estabelecer normas para a concessão do sistema de transporte coletivo de forma que se garanta a gestão pública do sistema, com a participação dos usuários, bem como a qualidade e o controle da tarifa.

SEÇÃO IV TRÂNSITO

Art. 18 - São objetivos do planejamento do trânsito:

- I - Inserir transporte e trânsito como elementos da questão ambiental, incorporando novas tecnologias para orientar as intervenções no ambiente urbano, considerando os conceitos de ambiência e qualidade do espaço, poluição sonora, qualidade do ar, permeabilidade do solo e densidade da cobertura vegetal;
- II - Equacionar o abastecimento e a distribuição de bens dentro do Município de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação viária e o meio ambiente;
- III - Garantir o uso público do espaço público, priorizando o pedestre, solucionando ou minimizando conflitos existentes entre a circulação a pé e trânsito de veículos e oferecendo qualidade na orientação, sinalização e no tratamento urbanístico de áreas preferenciais para o seu deslocamento;
- IV - Reduzir os impactos negativos da circulação indiscriminada de veículos, através de minimização ao uso de automóveis;

Art. 19 - São ações estratégicas da prefeitura neste sentido, a serem desenvolvidas de acordo com plano específico de trânsito, transporte e mobilidade:

- I - Rever os limites de velocidade no sistema viário principal da cidade.
- II - Melhorar a sinalização turística e de trânsito, priorizando os cruzamentos mais perigosos e de maior tráfego.
- III - Estudar mudanças no funcionamento do sistema viário para garantir maior fluidez e segurança.
- IV - Definir políticas de estacionamento de modo a favorecer a atratividade do sistema de transporte público, e garantindo parâmetros paisagísticos e ambientais para as áreas de estacionamento.
- V - Criar mais políticas de educação de trânsito.
- VI - Estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nos principais eixos ou áreas da cidade.
- VII - Promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal.
- VIII - Para resolver o problema de velocidade nas vias principais, buscar outras soluções alternativas aos obstáculos.

SEÇÃO V ACESSIBILIDADE

Art. 20 - São ações estratégicas quanto à acessibilidade:

- I - Consolidar e ampliar áreas de uso preferencial ou exclusivo de pedestres;
- II - Criar programa de incentivo e apoio à adequação de calçadas para a passagem de pedestres e pessoas com deficiência, priorizando corredores comerciais, equipamentos públicos, conectando aos pontos de ônibus, e promovendo a permeabilidade e a presença do verde nas calçadas;
- III - Promover a adequação de todos os edifícios públicos para o acesso de deficientes;
- IV - Criar condições de segurança nos pontos em que há cruzamento de fluxos de pedestres e ciclistas com o trânsito rodoviário.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 21 – Ficam estabelecidas no Anexo I as diretrizes básicas de arruamento situadas no Município, podendo novas diretrizes serem projetadas mediante estudos do órgão municipal competente.

Art. 22 – A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverá respeitar as diretrizes básicas de arruamento e é de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

Parágrafo único – O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes básicas de arruamento onde constarão a orientação para o traçado das vias e o seu enquadramento de acordo com esta Lei.

Art. 23 – É parte integrante e complementar desta Lei o Mapa de Sistema Viário e as tabelas com os parâmetros de uso e ocupação do solo sob os n°s 13 a 17.

Art. 24 - Esta lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a data da sua publicação, revogando-se disposições em contrário.

Art. 25 - Todas as remissões, em diplomas legislativos, as normas referidas no artigo antecedente, consideram-se feitas às disposições correspondentes desta Lei.

Zildo Wach
Prefeito Municipal

**REGISTRADO E PÚBLICADO NO ÁTRIO DO PAÇO MUNICIPAL E
NA SEÇÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS DA PREFEITURA
MUNICIPAL DE PARIQUERA-AÇU, NA PRESENTE DATA**

Ciro Miraider Ferreira
Diretor do Depto Administrativo