
MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL DE MEDIANEIRA

LEI Nº XXXX, DE XX DE XXXXXX DE 2022.

Institui o Sistema Viário do Município de Medianeira e dá outras providências.

Câmara Municipal de Medianeira, Estado do Paraná, APROVOU, e eu, Prefeito Municipal, no uso das atribuições legais que me são conferidas, SANCIONO a seguinte LEI:

TITULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1. Esta Lei dispõe sobre o Sistema Viário Municipal com a finalidade de disciplinar e instituir normas gerais e padrões sobre o dimensionamento e hierarquização do Sistema Viário do Município de Medianeira conforme diretrizes da Lei do Plano Diretor.

Art. 2. É obrigatório a adoção das diretrizes de implantação do Sistema Viário não somente no âmbito das vias já incorporadas ao patrimônio público, mas também a todas as vias a serem implantadas, bem como a todo o empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a se executar dentro do perímetro urbano do Município.

Art. 3. 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. 4. O Poder Executivo Municipal supervisionará e fiscalizará a implantação e manutenção do Sistema Viário Básico de acordo com o disposto na presente Lei.

Parágrafo Único. Serão aplicados, no que couber, o Código de Trânsito Brasileiro, as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER) e da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística (SEIL) do Estado do Paraná.

Art. 5. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

- I - Proceder à 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 trânsito livre para pedestres, de modo particular as pessoas com deficiência e idosos;
 - II - Garantir as dimensões das calçadas estabelecidas pelo Poder Público;
 - III - Utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade e manutenção do pavimento;
 - IV - Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário.
-

§ 1º Para estabelecimentos comerciais e de serviços destinados a hotéis, restaurantes, bares e similares na sede urbana, a permissão para a colocação de mesas e cadeiras nas calçadas será mediante a autorização da Prefeitura Municipal, em dias úteis a partir das 18h30m e sábados, domingos e feriados a partir das 12 horas, respeitando-se a legislação federal pertinente e demais legislações municipais.

§ 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 1,50 m (um metro e meio) de largura correspondente a uma cadeira de rodas e uma pessoa de cada lado.

§ 3º O não cumprimento do dispositivo dos § 1 e § 2 incorre em infração.

Art. 6. Constituem parte integrante desta Lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário Municipal;
- II. Anexo II – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário do Urbano;
- III. Anexo III – Mapa da Malha Cicloviária;
- IV. Anexo IV – Tabela das vias componentes do Sistema Viário Principal;
- V. Anexo V – Tabela das Dimensões Mínimas das Vias;
- VI. Anexo VI – Croquis dos Perfis das Vias;
- VII. Anexo VII - Espécies Indicadas para Arborização Urbana;
- VIII. Anexo VIII – Dimensão das Estradas Municipais.

CAPÍTULO I DOS OBJETIVOS

Art. 7. Constituem objetivos da presente Lei:

- I. Induzir o crescimento e desenvolvimento urbano de forma equilibrada, compatibilizando o ordenamento do sistema viário com o zoneamento e uso e ocupação do solo;
- II. Definir parâmetros para a abertura de novas vias, garantindo a continuidade do Sistema Viário principal;
- III. Otimizar a rede viária existente, proporcionando melhorias das condições de circulação e um fluxo eficiente e seguro;
- IV. Hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções, visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;
- V. Eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- VI. Disciplinar o tráfego de veículos de carga e do transporte coletivo;
- VII. Adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas com deficiência.
- VIII. Promover a implantação de rede cicloviária.

§1º. 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 da Cidade e de órgãos estaduais competentes.

§2º. O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico, atendendo ao que preconiza a Lei Federal nº 12.587/2012 e demais legislações pertinentes.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

- I. **Acesso:** o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade pública ou privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio, logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;
 - II. **Acostamento:** é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando: permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; 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; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;
 - III. **Alinhamento predial:** a linha divisória entre o terreno e o espaço público;
 - IV. **Caixa de via:** é a distância definida em projeto, entre dois alinhamentos Prediais e frontais;
 - V. **Caixa de rolamento:** é a distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento;
 - VI. **Calçada:** faixa entre o alinhamento predial e o início da caixa de rolamento destinada à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, sendo subdividida em três faixas o passeio ou faixa livre, a faixa de serviços e a faixa de acesso.
 - VII. **Ciclovia:** pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
 - VIII. **Ciclofaixa:** parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.
 - IX. **Faixa de acesso:** porção da calçada, destinada à passagem da área pública exclusiva nas calçadas com mais de 2,00m (dois metros) de largura, podendo acomodar área permeável, vegetação, mobiliários temporários e rampa de acesso aos lotes lindeiros (com declividade máxima de 8,33%), sob autorização do município para edificações aprovadas.
 - X. **Faixa de Estacionamento:** faixa usada para o estacionamento de veículos;
 - XI. **Faixa de Rolamento:** é a faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento;
 - XII. **Faixa de Serviço:** porção da calçada, destinada a acomodar o mobiliário urbano, a vegetação e os postes de iluminação ou sinalização.
 - XIII. **Faixa de domínio:** compreende área delimitada por lei específica, sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pela faixa de rolamento, canteiro central, obras de arte, acostamento, sinalização e faixas laterais que pertencem ao respectivo ente governamental (patrimônio público municipal, estadual ou federal), sendo de sua responsabilidade exclusiva;
 - XIV. **Faixa não edificável ou non-aedificandi:** compreende uma área de reserva obrigatória para cada lado além da faixa de domínio, na qual não se pode construir;
 - XV. **Logradouro público:** é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
 - XVI. **Malha viária:** o conjunto de vias do município;
 - XVII. **Meio-fio:** a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
 - XVIII. **Nivelamento:** a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
 - XIX. **Passeio:** porção da calçada, livre de obstáculos, destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas, com inclinação transversal de 3%, contínua entre lotes e ter no mínimo 1,50m de largura e 2,50m de altura livre.
-

-
- XX. **Seção normal da via:** largura total ideal da via, incluindo caixa de rolamento, calçadas, passeios, ciclovias e canteiro central;
- XXI. **Sede urbana:** loteamentos e áreas do município inseridas dentro do seu perímetro urbano;
- XXII. **Sistema viário:** conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XXIII. **Via de circulação:** espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, calçadas, passeios, acostamentos e canteiros centrais;
- XXIV. **Via marginal:** via lateral à rodovia;
- XXV. **Via municipal:** o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- XXVI. **Via urbana:** o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

TÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 8. O sistema viário do Município de Medianeira classifica-se em:

- I. Sistema Viário Municipal: rede de vias que atendem às principais localidades do Município;
- II. Sistema Viário Urbano: conjunto de vias inseridas no perímetro urbano.

CAPÍTULO I DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 9. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Medianeira compreende as seguintes categorias de estradas municipais rurais, conforme **ANEXO I**:

- I. **Estradas Municipais Principais:** compreendem as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais;
- II. **Estradas Municipais Secundárias:** compreendem as demais vias rurais do município.

Parágrafo Único. São denominadas estradas municipais rurais as vias existentes no território do Município situadas fora do perímetro urbano e que servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes do sistema rodoviário federal e estadual.

Art. 10. Ficam definidas as faixas de domínio de 18m (dezoito metros) para as Estradas Municipais Principais e 13m (treze metros) para as **Estradas Municipais Secundárias**.

Art. 11. Ao longo das estradas municipais rurais são previstas faixas não edificantes de 10m (dez metros) a partir do fim das faixas de domínio das Estradas Municipais, nas quais os proprietários não poderão edificar ou construir obra de qualquer natureza.

§1º. Nesta faixa é proibida a edificação, construção de muros, obra de qualquer natureza e desenvolvimento de culturas permanentes, silvicultura e arborização de grande porte;

§2º. São permitidas apenas culturas temporárias e instalação de estruturas de fácil remoção, como cercas, sempre respeitando os limites da via.

§3º. As construções ou benfeitorias existentes na data desta lei sobre estas faixas não poderão sofrer qualquer tipo de reforma ou ampliação que vise sua permanência no local.

§4º. Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes na faixa marginal, quando da execução de serviços de recuperação e manutenção das estradas municipais.

§5º. Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes na faixa marginal, quando a estrada é utilizada para o transporte especial de máquinas ou de outros bens cuja largura seja superior à da estrada.

CAPÍTULO II DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 12. A Hierarquia das vias urbanas existentes e a serem projetadas são classificadas como:

- I. **Rodovia** - compreende as vias de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;
- III. **Via Marginal** - via que percorre as margens da BR 277 na área urbana;
- IV. **Via Estrutural** - interliga os diversos setores da cidade distribuindo os fluxos e estruturando o Sistema Viário;
- II. **Via Radial** - vias que partem do núcleo central em direção as áreas periféricas, estruturadas pelas vias diagonais. A principal função é ligar o centro da cidade com as áreas do entorno;
- III. **Via Coletora** - destina-se a coletar o tráfego originado nas vias locais e distribuí-lo para as vias principais e vice-versa;
- IV. **Via de Ligação** - tem como função interligar os fluxos intermunicipais, de modo a retirar o fluxo de veículos pesados do centro da cidade, servindo de via coletora como função secundária;
- V. **Via Comercial** - principal via de comércio lojista da cidade de Medianeira, onde foi implantado "Calçadão", destinada preferencialmente à circulação de pessoas, sendo dotada de mobiliário e equipamentos coletivos urbanos (bancos, floreiras, luminárias, lixeiras, etc);
- VI. **Via Local** - destina-se a circulação no interior dos bairros e permite o acesso direto aos lotes;
- VII. **Ciclovia** - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- VIII. **Ciclofaixa** - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

Art. 13. As vias urbanas classificam-se, quanto a sua implantação, em:

- I. vias existentes - as vias já implantadas e denominadas;
- II. vias projetadas - vias definidas nesta Lei, ainda não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos das vias existentes.

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

Art. 14. A malha cicloviária urbana existente e projetada apresentada no **ANEXO III** deverá ser considerada quando realizadas intervenções urbanas e projetos de revitalização.

Art. 15. As dimensões mínimas das vias urbanas ficam definidas de acordo com o **ANEXO V** desta Lei Complementar.

§1º. As vias projetadas indicadas no mapa de hierarquia viária, conforme **ANEXO II** e listadas no **ANEXO IV**, poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do **ANEXO V**, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

§2º. A municipalidade poderá definir gabaritos/parâmetros diferenciados, considerando a situação do entorno, as vias existentes na continuidade e o fluxo de veículos.

§3º. Nas vias com cursos d'água canalizados a calçada lateral à faixa de canalização poderá ser destinada, parcial ou totalmente, para vegetação urbana, e a colocação de faixa de estacionamento para veículo é facultativa.

CAPÍTULO III DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 16. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e os parâmetros dispostos nos **ANEXOS IV e V** desta Lei.

Art. 17. 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 a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 18. O gabarito aprovado de uma nova via, independentemente de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá ter largura igual a esta última.

Art. 19. As vias deverão seguir o arruamento existente, buscando, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo permitidas vias com declividade de até 20% (vinte por cento).

Parágrafo Único. Nos casos em que por motivos maiores haja a necessidade de se prever uma avenida mais a frente, poderá ser alterado o traçado mediante a aprovação da Secretaria Municipal de Administração e Planejamento.

Art. 20. Para as vias integrantes do Sistema Viário Principal e as componentes da abertura de novos loteamentos considerados de interesse específico pelo Poder Público, a Prefeitura Municipal, através da Secretaria Municipal de **Administração e Planejamento**, analisará e fiscalizará os projetos planialtimétricos, com base nos levantamentos topográficos e nas disposições desta Lei para a locação de todas as vias que deverá observar ao dimensionar a pavimentação em função do tráfego da via.

Parágrafo Único. Os elementos que constarão do Projeto Planialtimétrico são:

- I. largura da faixa de rolamento;
 - II. largura do canteiro central (se houver);
 - III. largura da calçada;**
 - IV. largura do passeio;
 - V. raio mínimo de curva horizontal;
 - VI. rampa máxima e rampa mínima;
 - VII. iluminação pública;
 - VIII. arborização;
-

IX. equipamentos complementares (se houver);

X. infraestrutura;

XI. sinalização viária;

XII. tipo da pavimentação;

XIII. projeto do pavimento a ser utilizado.

Art. 21. Os projetos de aberturas de vias deverão conter:

I. o greide da referida via;

II. as seções transversais com indicações da faixa de rolamento, meio-fio, calçada e passeio de cada via.

Parágrafo Único. A faixa de rolamento das vias deverá prever declives transversais de ambos os lados do eixo de até 3% (três por cento) e nas calçadas o declive para a rua de aproximadamente 2% (dois por cento).

Art. 22. Os ângulos das calçadas nas esquinas deverão ter o raio igual à largura das calçadas em todas as vias que formam um ângulo de 90°.

Parágrafo Único. Nos encontros de vias o ângulo que for diferente ficará a cargo da Prefeitura definir o mesmo.

Art. 23. Todas as vias a serem pavimentadas deverão ter sistema de galerias pluviais implantado nos pontos que se fizer necessário, baseado nos respectivos cálculos técnicos.

Art. 24. Para toda a construção que não esteja no mesmo nível da via, cabe ao proprietário do lote com testada de frente para a via de circulação, executar talude de proteção ou muro de arrimo de modo a promover o acesso ao lote e proteger o terreno.

Art. 25. Ao longo das rodovias, ferrovias, adutoras, oleodutos, gasodutos e linhas de transmissão de energia elétrica, será obrigatória a reserva de faixas não edificáveis, além da faixa de domínio, dimensionadas por legislação específica.

Art. 26. A implantação de todas as vias, em novos parcelamentos, inclusive componentes do Sistema Viário Principal, são de inteira responsabilidade do empreendedor sem custos para a Municipalidade.

Parágrafo Único. Os novos loteamentos deverão atender às diretrizes de arruamento e os projetos viários previstos neste capítulo.

Art. 27. Nas áreas onde houver parcelamentos aprovados, consolidados ou não, cabe ao Poder Municipal garantir a continuidade do Sistema Viário Principal, através dos instrumentos legais previstos.

Art. 28. As ruas sem saída, não poderão ultrapassar 110,00 m (cento e dez metros) de comprimento, devendo obrigatoriamente conter no seu final, bolsão para retorno, com diâmetro inscrito mínimo de 12,00 m (doze metros), conforme consta no ANEXO VI.

Parágrafo Único. Nas vias onde for comprovada a continuidade futura, com a implantação de novos loteamentos, não haverá necessidade de projetar e nem executar bolsão de retorno, podendo a via acabar na divisa do terreno.

Art. 29. As ruas que possuírem meio-fio e pavimentação deverão ter a calçada executada e o passeio devidamente pavimentado com os custos exclusivos para o proprietário do lote que possui testada para esta via.

CAPÍTULO IV

DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 30. O Poder Executivo Municipal deverá promover a abertura para dar continuidade do Sistema Viário Principal nos seguintes trechos:

- I. Da Avenida João XXIII - (trecho entre a Avenida Rio Grande do Norte e a Avenida José Callegari), nos demais trechos interrompidos do Centro até o Bairro Independência quando da abertura de novos loteamentos e o prolongamento até a área industrial;
- II. Das marginais - Avenida 24 de Outubro, nos trechos interrompidos dentro do perímetro urbano da cidade de Medianeira;
- III. Da Avenida Brasil – prolongamentos a leste e oeste;
- IV. Da Rua Rio Grande do Sul – do centro até a UTFPR;
- V. Da Rua Mato Grosso – prolongamento a leste e oeste;
- VI. Da Rua Goiás – a oeste do quadrilátero central;
- VII. Da Avenida Primo Tacca – conexão entre os bairros Condá e o Belo Horizonte e prolongamento a leste na porção expandida da área urbana;
- VIII. Da Rua Krao – prolongamento a leste, na porção expandida da área urbana o norte do Belo Horizonte.
- IX. Da Rua Minuano – a leste conectando com o bairro Condá;
- X. Da Rua Campos Verdes – Prolongamento a norte do bairro Belo Horizonte, na porção expandida da área urbana;
- XI. Da Rua Marginal Oeste - Prolongamento a norte do bairro Belo Horizonte, na porção expandida da área urbana;
- XII. Da Rua Doze – Conexão do bairro Jardim Irene com as Chácaras do Recreio Paraíso;
- XIII. Das demais vias ainda não abertas demarcadas no mapa do **ANEXO II**.

Art. 31. Complementar a pavimentação e manter em bom estado as vias da cidade de Medianeira, prioritariamente nos trechos das vias componentes do Sistema Viário Principal, conforme **ANEXO IV** parte integrante desta Lei.

Art. 32. Reorganizar os acessos principais à cidade de Medianeira e a articulação entre os dois lados da BR 277.

Art. 33. Organizar o sistema de Trânsito Urbano da Sede do Município, principalmente nas vias componentes do Sistema Viário Principal, adequando a sinalização.

Art. 34. Disciplinar o trânsito de caminhões de carga ficando restrito às vias marginais, estrutural, radial, de ligação e coletora onde houver uso que demanda caminhões de carga.

§1º. Limitar os horários de carga e descarga para o trânsito de caminhões pesados em vias locais no centro da cidade, sem justificativa prévia principalmente na Zona de Comércio e Serviço Central (ZCSC) e Zona Central (ZC), conforme Lei de Uso e Ocupação do Solo.

§2º. O horário de carga e descarga será definido pelo Plano de Mobilidade Urbana - PMU.

Art. 35. Ordenar o tráfego do transporte coletivo na Cidade de Medianeira, devendo este acontecer preferencialmente nas vias do Sistema Viário Principal, objetivando atender toda a área urbana ocupada, prioritariamente os locais de maior demanda.

Parágrafo Único. Não será permitido o tráfego de transporte coletivo na Avenida Brasília (trecho compreendido entre a Avenida 24 de Outubro e a Avenida Brasil).

Art. 36. Promover a implantação de anel viário para desvio do fluxo pesado das rodovias pelo centro da cidade, conforme diretriz de traçado apresentada no ANEXO I, devendo ser realizado o projeto geométrico.

Art. 37. Agilizar a execução do calçamento acessível do passeio nas vias pavimentadas e formação de arborização na calçada prioritariamente nas vias do Sistema Viário Principal, onde o tráfego de veículos é maior.

§1º. Nas vias onde não se encontram pavimentadas, incentivar o plantio de grama e árvores na área destinada as faixas de serviço e de acesso das calçadas.

§2º. Em vias secundárias - locais - destinar maior parte das faixas de serviço e de acesso das calçadas para o plantio de faixas gramadas e de vegetação adequada, respeitando o Art. 62 desta Lei.

Art. 38. Promover melhorias na via de ligação que recebe fluxo de rodovias - Rua Iguazu.

Art. 39. Readequar o sistema de localização de vias e edificações, facilitando a identificação.

Art. 40. Promover os procedimentos necessários para possibilitar a abertura da Rua João XXIII, cuja caixa encontra-se ocupada por edificações irregulares.

CAPÍTULO V DAS CICLOVIAS

Art. 41. Considera-se a implantação de ciclovias na sede urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalho e para o lazer da população.

Art. 42. A Sede Urbana de Medianeira deverá ser dotada de rede cicloviária como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalho e para o lazer da população.

Art. 43. No âmbito municipal deverá ser dotada de ciclorrota turística, conectando os principais atrativos rurais do município de acordo com a delimitação na Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Art. 44. A implantação das ciclovias deverá ocorrer mediante a execução de projeto executivo específico, interligando áreas que demandem este tipo de transporte, conforme diretrizes cicloviárias apresentadas no ANEXO III, bem como as diretrizes definidas no Plano de Mobilidade Urbana - PMU, considerando inicialmente:

I. Av. João XXIII

II. Av. Brasil

III. Av. 24 de Outubro (marginal)

IV. Av. Lagoa Vermelha

V. Av. Primo Tacca

VI. Av. Independência

VII. Av. São Luis

VIII. Av. Bahia

IX. Av. Pedro Soccol

-
- X. Av. José Calegari
 - XI. Rua Osvaldo Aranha
 - XII. Av. Brasília
 - XIII. R. Ligia Fogassa
 - XIV. R. Paulo VI
 - XV. R. Argentina (entorno da Praça Ângelo Darolt);
 - XVI. Tv. Karol Wojtyła
 - XVII. Av. Osório Fellini
 - XVIII. R. Severino David Endrigo
 - XIX. R. Idalina Bonato
 - XX. Rua de acesso ao centro de eventos da LAR, bem como seus prolongamentos a norte (após a BR-277) e a sul (conectando com o prolongamento da João XXIII).

§1º. Implantar ciclovias preferencialmente nos canteiros centrais das avenidas;

§2º. Respeitar a dimensão mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem bidirecionais e, dimensão mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem unidirecionais.

§3º. conformar um circuito cicloviário de atendimento amplo à cidade, uma vez que a topografia urbana é bastante favorável a esse modal.

§4º. Caso seja necessário, o Poder Municipal poderá incluir novas Diretrizes Cicloviárias a serem implantadas, em especial conectando as porções norte e sul ao centro, além das novas vias ainda não abertas por meio de decreto, bem como novas Diretrizes cicloviárias definidas no Plano de Mobilidade Urbana - PMU.

CAPÍTULO VI DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 45. A determinação das vias preferenciais, sentido dos fluxos e limitações de tráfego, serão definidas pelo Poder Público Municipal, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Art. 46. 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 às normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pela legislação federal e as normas de ABNT.

Art. 47. Deverá o Poder Público Municipal providenciar a identificação e sinalização horizontal e vertical em todas as vias de circulação de competência municipal, seguindo sua hierarquização.

CAPÍTULO VII

DAS CALÇADAS E DA ACESSIBILIDADE

Art. 48. Os espaços externos e o ambiente urbano deverão ser adaptados à acessibilidade de pessoas com deficiência no que se refere:

- I. a calçada;
- II. os passeios;
- III. os calçadões;
- IV. as rampas e escadarias;
- V. os estacionamentos;
- VI. os mobiliários urbanos;
- VII. A sinalização de circulação e de travessia de vias públicas.

Parágrafo Único. As referências deste Artigo devem atender as Normas Técnicas da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, as Normas Técnicas Oficiais - NTOs e os atos normativos municipais referentes aos respectivos materiais e técnicas construtivas, em especial a NBR 9050 da ABNT.

Art. 49. O meio-fio das calçadas deverá:

- I. ser construído em concreto ou em pedra com alta resistência;
- II. ter altura livre entre 10,00 cm (dez centímetros) e 18,0 cm (dezoito centímetros) em relação à sarjeta;
- III. ter largura mínima de 10,00 cm (dez centímetros) no topo;
- IV. não possuir arestas e elementos cortantes;
- V. deve obrigatoriamente ter continuidade com as calçadas confrontantes.

Art. 50. A faixa livre é a área destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características:

- I. ter largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), sendo admitido 1,20m (um metro e vinte centímetros) apenas em vias com calçadas de dimensões inferiores a 2,00m (dois metros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, bem como as calçadas existentes, com menos de 2,00m;
 - II. possuir superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;
 - III. ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;
 - IV. ter inclinação transversal constante, não superior a 3% (três por cento);
 - V. ter altura livre de interferências construtivas de, no mínimo, 2,50m (três metros) do nível da calçada e de interferências de instalações públicas, tais como placas de sinalização, abas ou coberturas de mobiliário urbano e toldos retráteis, de, no mínimo, 2,10m (dois metros e dez centímetros) do nível da calçada;
-

Art. 51. A construção de degraus na faixa reservada ao trânsito de pedestre sujeita-se às seguintes regras:

- I. é vedada em passeio com declividade inferior a 15% (quinze por cento);
- II. é admitida em passeio com declividade igual ou maior a 15% (quinze por cento) desde que possua uma faixa de circulação acessível e desobstruída.

Art. 52. As faixas de serviço e de acesso devem ser gramadas na maior parte da testada dos imóveis, sendo admitidos outros calçamentos drenantes, como paver, para os acessos de garagens, salas comerciais e alocação de mobiliários urbanos, sempre respeitando o estipulado no Art. 62.

Art. 53. O mobiliário urbano, bem como os postes de iluminação pública, postes de sinalização viária, dispositivos controladores de trânsito, entre outros, deverão atender as seguintes disposições:

- I. não poderão ser instalados na faixa livre;
- II. deverão ser instalados, preferencialmente, na faixa de serviço;
- III. não poderão interferir nos rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres;
- IV. deverão ser instalados de forma a preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres.

Art. 54. Em condições excepcionais, em que não é possível a adoção dos parâmetros determinados nesta Lei, normas técnicas e legislação específica, o responsável deverá, antes da execução da calçada, consultar Secretaria Municipal de Administração e Planejamento, instruído com croqui e fotografias do local, para a obtenção das orientações e autorizações pertinentes.

CAPÍTULO VIII DA ARBORIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 55. A arborização de vias públicas, deverá obedecer ao Plano Municipal de Arborização, e na sua falta, a orientação do órgão técnico competente no Município, a qual só poderá ser feita:

- I. Nos canteiros centrais das avenidas, conciliando a altura da árvore adulta com a presença da fiação elétrica, se existir;
- II. Quando as ruas e calçadas tiverem largura compatível com a expansão da copa da espécie a ser utilizada, observando-se o devido afastamento das construções.

Art. 56. As espécies adequadas para a arborização urbana, considerando as suas características, os fatores físicos e ambientais são aquelas relacionadas no **ANEXO VII**, com prioridade para espécies nativas.

§1º. É indicada na área urbana a substituição de espécies frutíferas pelas relacionadas no **ANEXO VII**.

§2º. Cabe à Prefeitura readequar a arborização urbana atual, com substituição gradual das árvores inadequadas por espécies apropriadas, relacionadas no **ANEXO VII**.

§3º. Compete à Secretaria Municipal de Agricultura e do Meio Ambiente quando da implantação da vegetação urbana, tomar as medidas necessárias, para que não fiquem prejudicados os elementos da infraestrutura urbana existentes (rede de abastecimento de água, rede de esgoto, galeria de águas pluviais, rede de energia elétrica, rede telefônica, pavimentação...) e não dificultem a visibilidade dos motoristas nos locais de cruzamento das vias.

Art. 57. Compete ao proprietário do terreno a responsabilidade pelo zelo da arborização e ajardinamento existente na via pública em toda a extensão da testada.

Art. 58. A reconstrução e conserto de muros, cercas, calçadas e passeios afetados pela arborização das vias públicas ficará a cargo do proprietário fronteiro, salvo, quando for comprovada a responsabilidade do poder público.

Art. 59. Compete ao proprietário do terreno, edificado ou não, a construção de sarjetas ou drenos para o escoamento ou infiltração das águas pluviais que possam prejudicar a arborização pública existente ou projetada.

Art. 60. Quando da emissão do habite-se, fica o proprietário do imóvel, obrigado a plantar 01 (uma) árvore em frente ao seu imóvel, de acordo com as diretrizes definidas no Plano Municipal de Arborização e espécies apropriadas, relacionadas no ANEXO VII.

Art. 61. Na aprovação de projetos para construções residenciais, comerciais e industriais, deverá a Prefeitura, através da Secretaria Municipal de Administração e Planejamento, exigir a locação das árvores existentes nas calçadas públicas na localização da edificação no terreno, sendo proibido o corte da árvore para entrada de veículos, desde que haja impossibilidade ou espaço para tal.

§1º. Somente com a anuência da Secretaria Municipal de Agricultura e do Meio Ambiente poderá ser concedido licença especial para a retirada de árvores na impossibilidade comprovada de locação de entrada de veículos da construção a ser edificada.

§2º. O proprietário fica responsável pela proteção das árvores durante a construção, de forma a evitar qualquer danificação ficando a cargo da Secretaria Municipal de Administração e Planejamento da Prefeitura a fiscalização.

Art. 62. Salvo o disposto no parágrafo 2º deste artigo, as calçadas deverão ampliar a permeabilidade da área urbana pública destinando parte de sua largura para o plantio de vegetação de porte adequado e grama, no mínimo:

- I. 1/4 da largura da calçada de vias estruturais e as marginais;
- II. 1/3 da largura da calçada de vias coletoras, radial e de ligação;
- III. 1/3 da largura da calçada de vias locais.

Parágrafo Único. As calçadas das vias locais poderão utilizar até o máximo de 2/3 da largura total da calçada para o plantio de vegetação e nas demais vias não poderão utilizar mais do que 1/2 (metade) da largura da calçada, respeitando sempre o mínimo de 1,5 m (um metro e meio) de largura para o passeio, o qual deverá ser uma faixa livre com pavimento acessível.

CAPÍTULO IX

DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 63. Constitui infração toda ação ou omissão contrária às disposições desta Lei ou de outros atos baixados pelo Governo Municipal no uso do seu poder de polícia e respectivos regulamentos.

Art. 64. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa a partir de 100 (cem) UFIME – Unidade Fiscal do Município de Medianeira, vigentes à época da infração, devendo o grau da penalidade ser estabelecido em Lei Municipal específica, num prazo de até 01 (um) ano, a partir da data de publicação desta lei.

§ 1º Da constatação de irregularidade, será lavrada pela autoridade municipal competente, um auto de infração com prazo máximo de 10 (dez) dias para defesa administrativa, dirigida ao órgão municipal competente que será o órgão competente para apreciação e julgamento.

§ 2º Caso o ato infracionário permaneça após a defesa, o infrator deverá executar a medida que o soluciona em um prazo a ser estabelecido em Lei Municipal específica a partir da data de publicação desta lei.

Art. 65. A multa será diretamente aplicada em caso de revelia ou no caso de improcedência da defesa apresentada.

Art. 66. O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

Art. 67. A sanção prevista no caput deste artigo não exclui demais penalidades prevista em legislações pertinentes.

CAPÍTULO X

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 68. 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.

Art. 69. O Sistema Viário da Cidade de Medianeira obedecerá aos parâmetros e padrões técnicos definidos nesta Lei e na Lei de Parcelamento do Solo.

Parágrafo Único. Os demais perímetros urbanos do Município obedecerão, no que couber, as normas estabelecidas nesta Lei.

Art. 70. As árvores existentes nas vias do perímetro urbano do Município são bens de interesse comum a todos os municípios. Todas as ações que interferem nestes bens ficam limitadas aos dispositivos da Lei de Proteção Ambiental e pelas demais normas pertinentes.

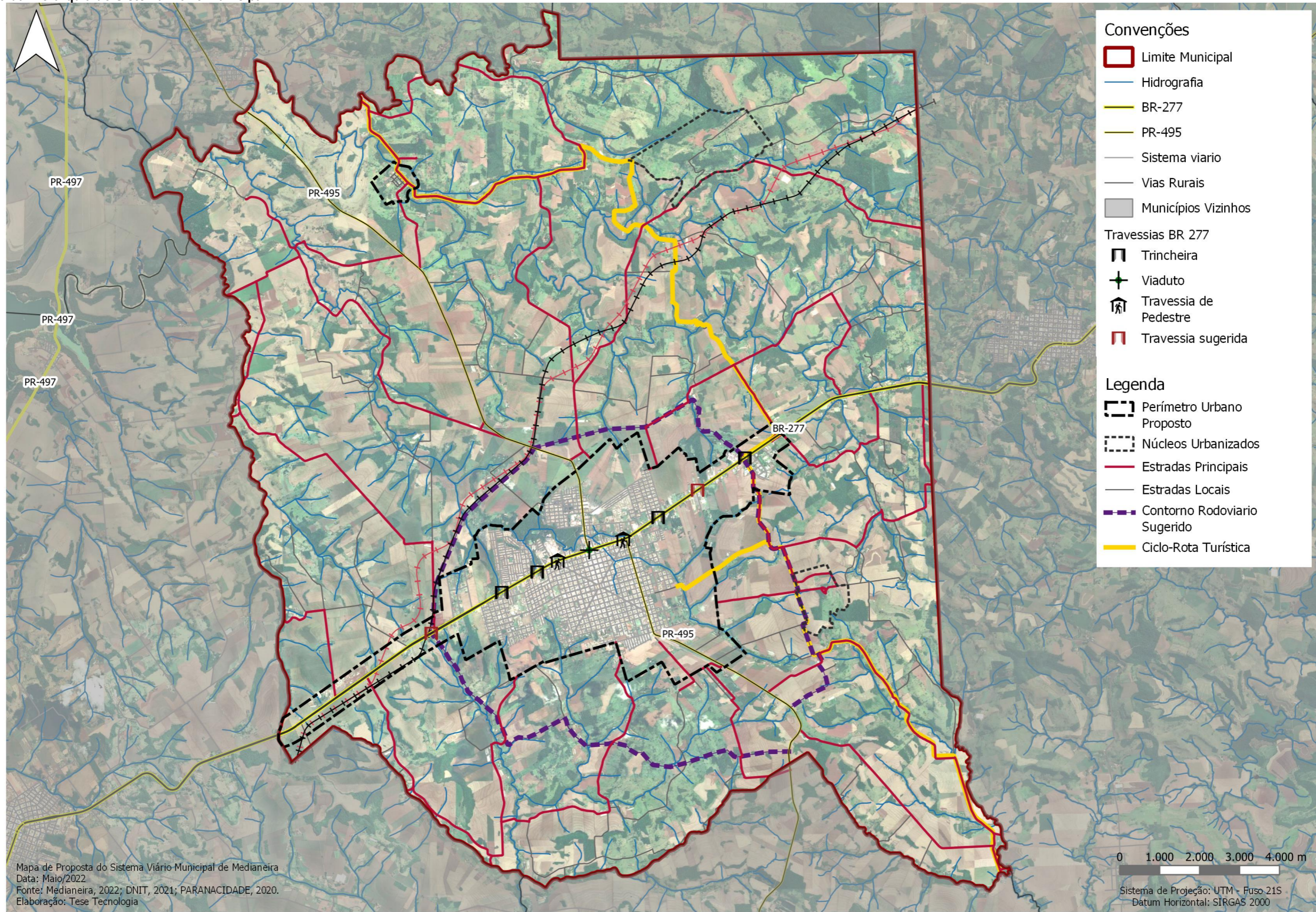
Art. 71. Fica facultado ao Poder Público Municipal executar melhoria nas áreas do Sistema Viário não previstas nesta Lei, desde que não contrariem as disposições desta Lei.

Art. 72. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário em especial a Lei nº 071/2007, de 26 de junho de 2007.

MEDIANEIRA, XX DE XXXXXX DE 2022

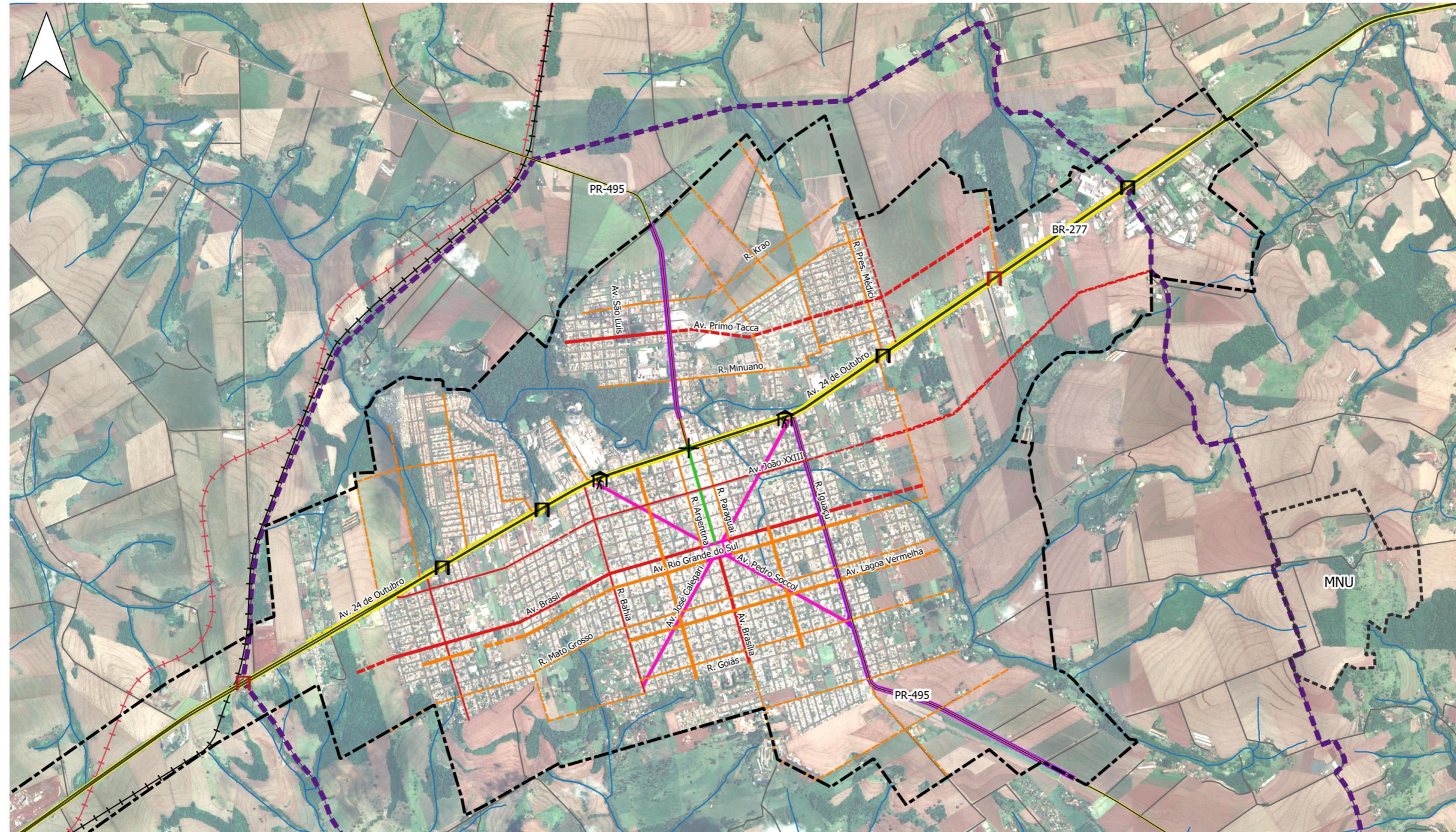
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO I – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário Municipal



Fonte: Medianeira, 2021. Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO II – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário do Urbano



0 700 1.400 2.100 m

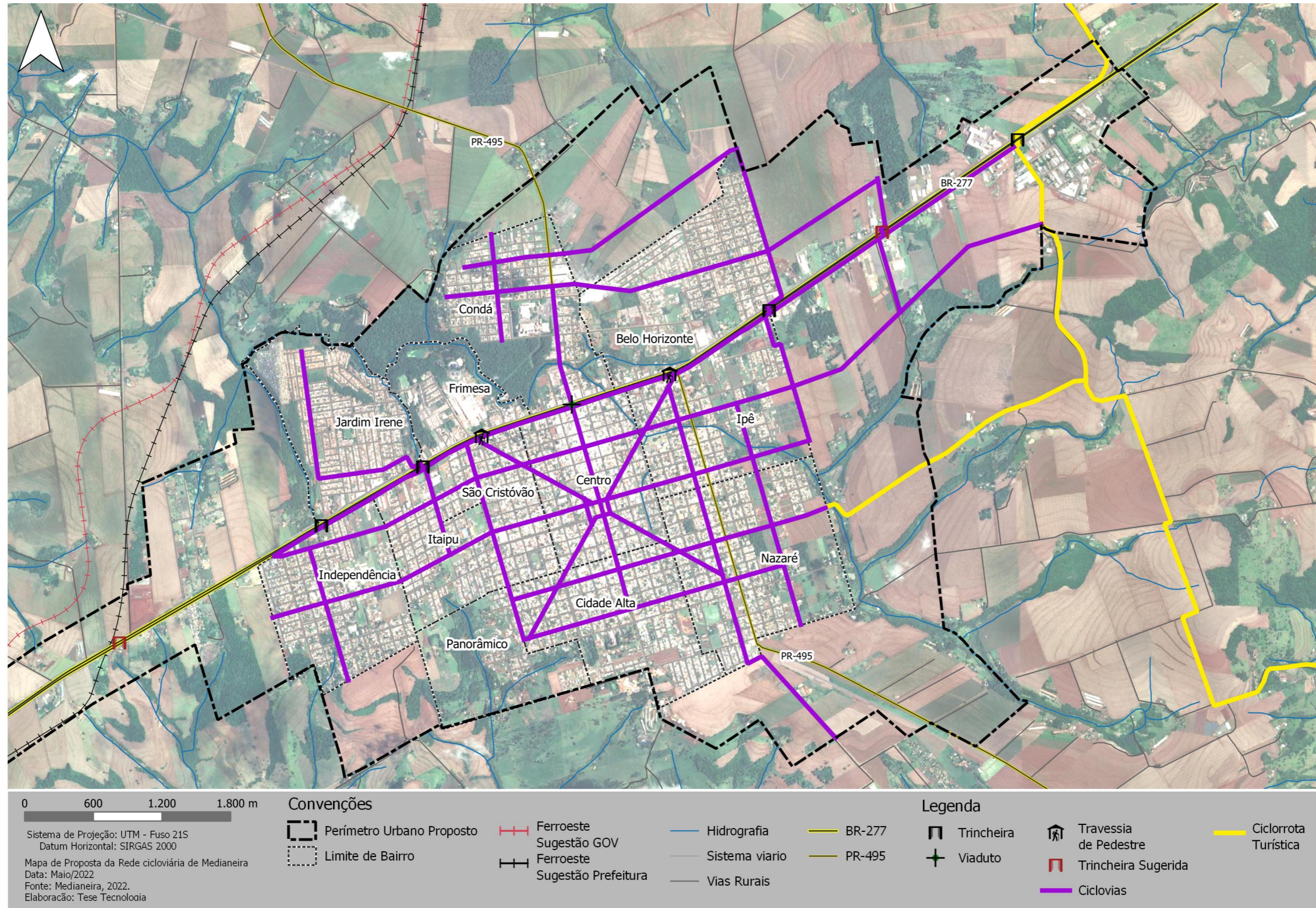
Sistema de Projeção: UTM - Fuso 21S
 Datum Horizontal: SIRGAS 2000

Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano de Medianeira (Sede e Distrito de Maralúcia)
 Data: Maio/2022
 Fonte: Medianeira, 2022
 Elaboração: Tese Tecnologia

Convenções	Legenda
<ul style="list-style-type: none"> Perímetro Urbano Proposto Limite de Bairro Ferroeste - Sugestão GOV Ferroeste - Sugestão Prefeitura Hidrografia 	<ul style="list-style-type: none"> Sistema viário Vias Rurais BR-277 PR-495 Trincheira Viaduto Travessia de Pedestre Trincheira Sugerida Contorno Rodoviário Sugerido Via estrutural Via estrutural - diretriz Via coletora Via coletora - diretriz Via comercial Via radial Via de ligação Via marginal BR-277 Via marginal BR-277 diretriz

Fonte: Medianeira, 2021; Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO III – Mapa da Hierarquia Ciclovária



Fonte: Medianeira, 2021; Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO IV - Tabela das vias componentes do Sistema Viário Principal

HIERARQUIA VIÁRIA	NOME DA VIA
Marginal	Av. 24 de outubro
Estrutural	Av. Brasil
	Av. João XXIII
	Av. Brasília (porção ao sul a partir da Av. Rio Grande do Sul)
	Av. Independência
	Av. Primo Tacca
	Rua Bahia
	Rua São Luís
	Rua Florianópolis
	Rua Wadis Dalloglio
	Rua Maria Vasconcelos
	Rua Rui Barbosa
	Rua da Alegria
	Rua Severino David Endrigo
	Rua J M Madalozzo
	Rua Idalina Bonato
	Rua Minuano
	Rua Tapuias
	Rua Olávo Bilac
	Rua Pres. Médici
	Rua Pres. Castelo Branco
Rua Osvaldo Aranha (Trecho entre BR-277 e a Av. Primo Tacca)	
Rua do Beija Flor	
Radial	Av. Pedro Socol
	Av. José Calegari
	Tv. Karol Wojtyla (trecho em que as diagonais convergem)
	R. Paraguai (trecho em que as diagonais convergem)
	R. Argentina (trecho em que as diagonais convergem)
	Av. Brasil (trecho em que as diagonais convergem)
	Av. Rio Grande do Sul (trecho em que as diagonais convergem)
Coletora	Av. Lagoa Vermelha
	Av. Rio Grande do Sul
	Av. São Luís
	Av. Soledade
	Av. Veranópolis
	Rua Marginal Oeste
	Rua Minuano
	Rua Argentina (até a Av. Brasil)
	Rua Avelino Conti (até a Av. Primo Tacca)
	Rua Campos Verdes
	Rua Bahia / Rua César Varner / Rua Parma / Rua Alexandria
	Rua da Alegria
	Rua Doze
	Rua Dona Francisca
	Rua Piauí

	Rua Krao
	Rua Mato Grosso
	Rua Paraguai
	Rua Presidente Médici
	Rua Rui Barbosa
	Rua Wadis Dalloglio
	S/N - via de acesso ao centro de eventos da LAR
Ligação	Av. Brasília (trecho a norte – BR-495)
	Rua Iguazu
Comercial	Av. Brasília (calçadão – entre Av. 24 de outubro e Av. Rio Grande do Sul)

Fonte: Medianeira, 2021. Elaborado por Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO V - Tabela das Dimensões Mínimas das Vias

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Caixa de Rolamento (m)	Número de faixas de rolamento	Faixa de rolamento (m)	Número de faixas de estacionamento	Faixa de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Ciclovias	Canteiro central
Marginal	(*)	(*)	2	4,50	1	2,00 (D)	4,00 cada	2,00 cada	-
Via Estrutural	30,00	20,00	4	3,50 (ônibus) 3,00 (demais vias)	2	2,50 (E) 2,50 (D)	4,00 cada	2,50 bidirecional	4,00
Via Radial	30,00	20,00	2	5,00	-	-	5,00 cada	2,00 cada	6,00
Via Coletora (existente)	20,00	13,00	2	3,50	2	3,00 (E) 3,00 (D)	3,50 cada	-	-
Via Coletora (projetada)	25,00	17,00	3	3,50 (ônibus) 3,00 (demais vias)	2	2,50 (E) 2,50 (D)	4,00 cada	2,50 bidirecional	-
Via Ligação	20,00	8,00	2	4,00	-	-	6,00 cada	-	-
Via Comercial	30,00	14,00	2	4,00	2	2,50 (E) 2,50 (D)	6,00 cada	-	2,00
Vias Locais	16,00	10,00	2	3,00	-	-	3,00 cada	-	-

As dimensões expressas no quadro acima são mínimas, sendo admitida a implantação de faixas com larguras superiores e de infraestruturas como ciclovias, canteiros e estacionamentos quando não previstas.

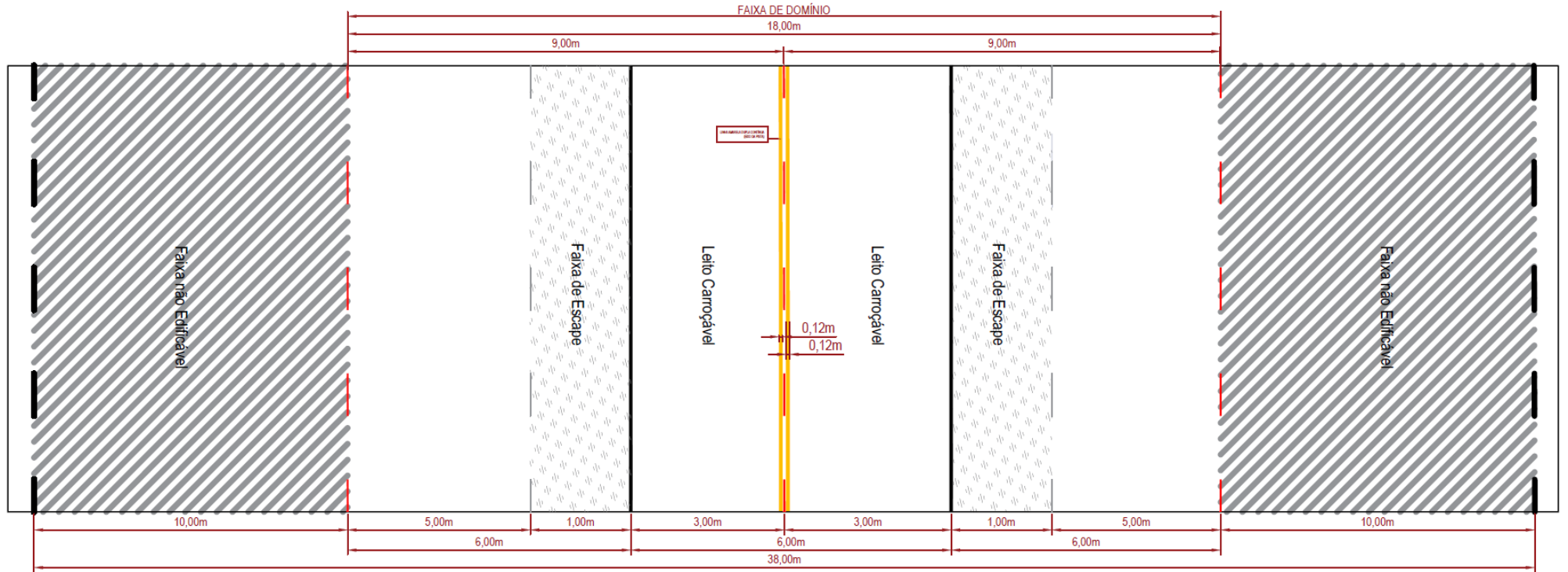
ANEXO VI - Croquis dos Perfis das Vias

Anexo VII - Espécies Arbóreas Indicadas para a Arborização Urbana

Nome Comum/Científico	Porte	Crescimento	Origem	Indicação
Extremosa (<i>Lagerstroemia indica</i> L.)	P	L	Exótica	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Manacá-da-Serra (<i>Tibouchina grandiflora</i> L.)	P	M	Nativa	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Pata-de-Vaca-Lilás (<i>Bauhinia forficata</i>)	P	R	Exótica	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Manduirana (<i>Cassia speciosa</i>)	P	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Vacum (<i>Allophylus edulis</i>)	M	L	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Acer-Negundo (<i>Acer negundo</i>)	M	M	Exótica	Calçadas com rede elétrica aérea e estacionamentos
Ipê Amarelo (<i>Tabebuia alba</i>)	M	M	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Ipê Branco (<i>Tabebuia imperiginosa</i>)	M	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Ipê Roxo (<i>Tabebuia avellanedae</i>)	G	M	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Angico-Preto (<i>Parapiptadenia rígida</i>)	G	L	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Jacarandá-Mimoso (<i>Jacaranda mimosaeifolia</i>)	G	M	Exótica	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Caroba (<i>Jacaranda micranta</i>)	G	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins
Canafístula (<i>Peltophorum dubium</i>)	G	R	Nativa	Calçadas sem rede elétrica aérea, canteiro e jardins

Fonte: DMA, 2021.

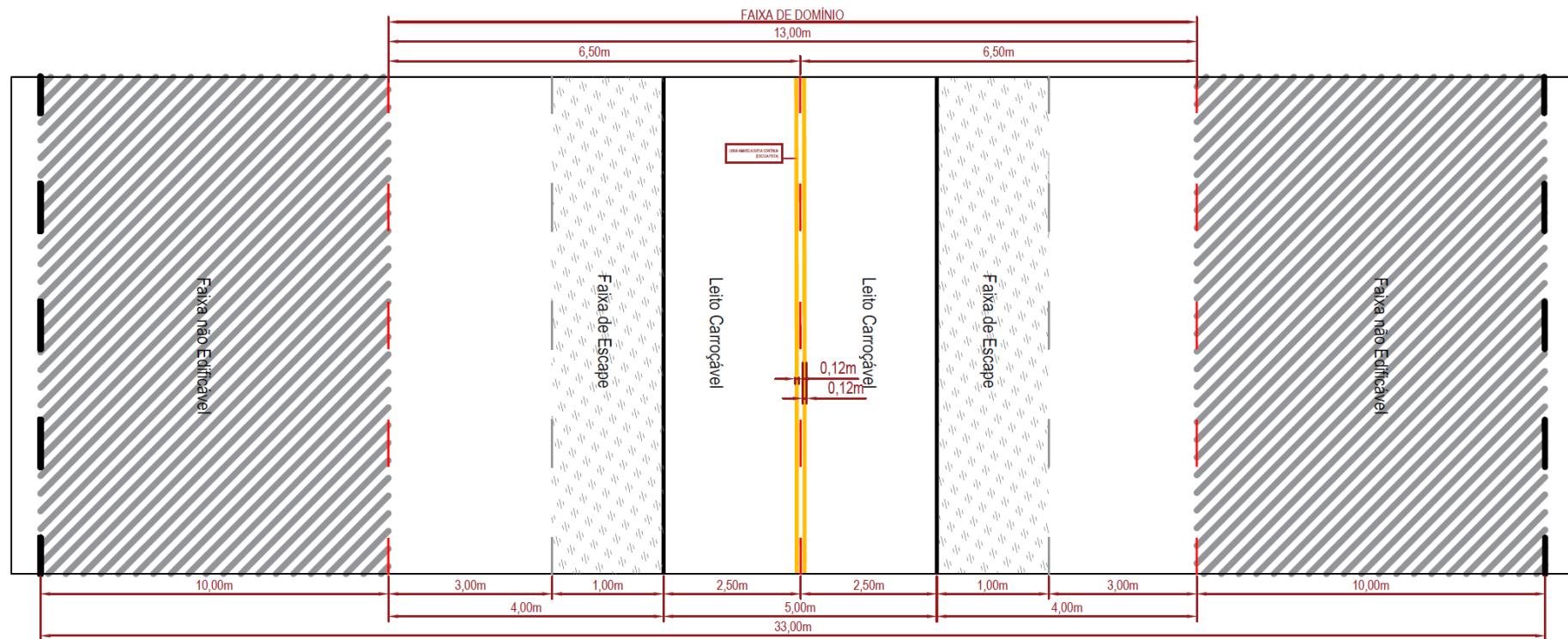
ANEXO VIII – Dimensão das Estradas Municipais



DETALHE - ESTRADA RURAL PRINCIPAL

S/ ESCALA

Fonte: Medianeira, 2022.



DETALHE - ESTRADA RURAL SECUNDÁRIA

S/ ESCALA

Fonte: Medianeira, 2022.