LEI Nº 2.231, de 16 de setembro de 2016

Dispõe sobre o Novo Sistema Viário Urbano do Município de Toledo.

O POVO DO MUNICÍPIO DE TOLEDO, por seus representantes na Câmara Municipal, aprovou e o Prefeito Municipal, em seu nome, sanciona a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS
Seção Única
Dos Objetivos

Art. 1º – Esta Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do novo sistema viário urbano do Município de Toledo, conforme as diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Municipal Participativo.

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 – Toda e qualquer abertura de via no Município deverá ser previamente aprovada pelo Poder Público 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 do Município.

Art. 4º – Todas as vias já aprovadas pelo Poder Público Municipal até a entrada em vigor desta Lei, serão classificadas pelas funções que exercem atualmente, independentemente de cumprirem os requisitos constantes no artigo 12, conforme identificadas no Anexo II – Mapa do Novo Sistema Viário Urbano.

Art. 5º – Ficarão sujeitos ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulamentada, a aprovação e implantação de:

I – projeto de loteamento;
II – projeto de calçada em via urbana;
III – intervenção no sistema viário municipal;
IV – polo gerador de tráfego.

Art. 6º – Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, quando não forem observadas as normas desta Lei.

Art. 7º – Os termos técnicos e definições estabelecidos para os efeitos desta Lei são os constantes do Anexo I – Termos Técnicos, Definições e Representação Ilustrativa dos Elementos da Seção Transversal de Via Urbana, parte integrante e complementar desta Lei.

CAPÍTULO II
DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS
Seção I
Das Vias Urbanas

Art. 8º – Para os efeitos desta Lei, as vias urbanas serão classificadas, segundo a função que exercem na malha viária, em ordem decrescente de importância, em:

I – Vias de Trânsito Rápido: são rodovias situadas em área urbana, caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

II – Anel Viário Oeste: via situada no limite do perímetro urbano e de expansão urbana, na região Oeste da cidade de Toledo;

III – Eixo Estruturante Norte: via situada na região Norte da cidade de Toledo, ligando o perímetro urbano, a partir da Rodovia BR-163, à Zona do Parque Tecnológico de Biociências – ZPT;

IV – Via Arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

V – Via Coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de tráfego rápido ou arteriais, possibilitando o deslocamento dentro das regiões da cidade;

VI – Via Local: aquela caracterizada por interseções em nível, não semaforizada, destinada preferencialmente ao acesso local ou a áreas restritas;

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 – Vias e Áreas de Pedestres: conjunto de vias destinadas à circulação preferencial de pedestres.

Parágrafo único – Para os efeitos do disposto neste artigo, ciclo é definido como veículo de, pelo menos, duas rodas, de propulsão humana, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 9º – Serão consideradas Vias Urbanas:
I – Anel Viário Oeste;
II – Eixo Estruturante Norte;
III – Via Arterial;
IV – Via Coletora;
V – Via Local.

Parágrafo único – A hierarquia das vias consideradas urbanas está representada no Anexo II – Mapa do Novo Sistema Viário Urbano, parte integrante e complementar desta Lei.

Seção II
Das Vias Rurais

Art. 10 – Serão consideradas Vias Rurais:
I – Rodovia Federal;
II – Rodovia Estadual;
III – Rodovia Municipal;
IV – Estrada Municipal.

Seção III
Da Alteração da Classificação das Vias Municipais

Art. 11 – A classificação das vias do Sistema Viário Municipal somente poderá ser alterada após debate comunitário e mediante manifestação do Conselho Municipal de Desenvolvimento e Acompanhamento do Plano Diretor de Toledo, ou órgão que venha a substituí-lo, e da Comissão Municipal de Urbanismo, mantida a classificação funcional.

CAPÍTULO III
DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS MUNICIPAIS
Seção I
Das Vias Urbanas

Art. 12 – O dimensionamento mínimo da seção transversal das vias urbanas segundo sua classificação funcional, parte integrante e complementar desta Lei, será conforme segue:

I – Anel Viário Oeste:

a) caixa da via com largura mínima de 60,00m (sessenta metros);

b) duas pistas de rolamento com largura mínima de 9,00m (nove metros) cada, separadas por um canteiro longitudinal com largura mínima de 7,00m (sete metros).

II – Eixo Estruturante Norte:

a) caixa da via com largura mínima de 60,00m (sessenta metros);

b) duas pistas de rolamento com largura mínima de 9,00m (nove metros) cada, separadas por um canteiro longitudinal com largura mínima de 12,00m (doze metros).

III – Via Arterial:

a) caixa da via com largura mínima de 40,00m (quarenta metros);

b) duas pistas de rolamento com largura mínima de 9,00m (nove metros) cada, separadas por um canteiro longitudinal com largura mínima de 10,00m (dez metros);

c) passeio público com largura mínima de 4,00m (quatro metros);

d) não poderá terminar em rua sem saída.

IV – Via Coletora:

a) caixa da via com largura mínima de 30,00m (trinta metros);

b) duas pistas de rolamento com largura mínima de 9,00m (nove metros) cada, separadas por um canteiro longitudinal com largura mínima de 4,00m (quatro metros);

c) passeio público com largura mínima de 3,00m (três metros);

d) não poderá terminar em rua sem saída.

V – Via Local:

a) caixa de rua com largura mínima de 15,00m (quinze metros), podendo ser exigida largura mínima de 20,00m (vinte metros) para atender o interesse público, ouvida a Comissão Municipal de Urbanismo;

b) pista de rolamento com largura mínima de 9,00m (nove metros);

c) passeio com largura mínima de 3,00m (três metros);

d) poderá terminar em rua sem saída, desde que possua bolsa de retorno.

VI – Ciclovia: largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

VII – Ciclofaixa: largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Seção II
Das Vias Rurais

Art. 13 – O dimensionamento mínimo da seção transversal das vias rurais municipais segundo sua classificação, será conforme segue:

I – Rodovia:

a) caixa da via: 15,00m (quinze metros);

b) pista de rolamento mínimo: 6,00m (seis metros), mais 0,50m (cinquenta centímetros) de lastro lateral;

c) faixa de rolamento: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
d) faixa de acostamento: 3,00m (três metros);
e) faixa de domínio: 15,00m (quinze metros), contados do eixo da pista de rolamento;
f) inclinação transversal: entre 1,5% (um e meio por cento) e 2% (dois por cento).

II – Estrada:
a) caixa da via: 10,00m (dez metros);
b) pista de rolamento: 6,00m (seis metros);
c) faixa de rolamento: 3,00m (três metros);
d) faixa de acostamento: 2,00m (dois metros);
e) faixa de domínio: 15,00m (quinze metros), contados do eixo da pista de rolamento;
f) inclinação transversal: entre 1,5% (um e meio por cento) e 2% (dois por cento).

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÃO FINAL

Art. 14 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas a Lei nº 1.942, de 27 de dezembro de 2006, e suas alterações.

GABINETE DO PREFEITO EM EXERCÍCIO DO MUNICÍPIO DE TOLEDO, Estado do Paraná, em 16 de setembro de 2016.

ADELAR JOSÉ HOLSBACH
PREFEITO EM EXERCÍCIO DO MUNICÍPIO DE TOLEDO

REGISTRE-SE E PUBLIQUE-SE

NÉLVIO JOSÉ HÜBNER
SECRETÁRIO DA ADMINISTRAÇÃO

Publicação: ÓRGÃO OFICIAL ELETRÔNICO DO MUNICÍPIO, nº 1.593, de 21/09/2016

ANEXO I

TERMOS TÉCNICOS, DEFINIÇÕES E REPRESENTAÇÃO ILUSTRATIVA DOS ELEMENTOS DA SEÇÃO TRANSVERSAL DE VIA URBANA

ACESSO: dispositivo que permite o ingresso de veículos e pedestres a logradouros e propriedades;

ACOSTAMENTO: parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

ÁREA URBANA: área demarcada por perímetro urbano, aprovado por lei municipal;

CAIXA DA VIA: distância entre os lotes lindeiros situados em lados opostos da via;

CAIXA DE ROLAMENTO: distância entre os meios-fios e/ou sarjetas da via;

CALÇADA: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

CANTEIRO CENTRAL: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

ESTACIONAMENTO: espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

ESTRADA: via rural não pavimentada, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;

FAIXA DE DOMÍNIO: superfície não edificável, lindeira às vias urbanas e rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

FAIXA DE ESTACIONAMENTO: parte da caixa de rolamento, devidamente sinalizada, destinada à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

FAIXA DE ROLAMENTO: subdivisão da pista de rolamento visando a disciplinar a circulação de veículos;

FAIXA DE ROLAMENTO ADJACENTE AO MEIO-FIO: parte da pista de rolamento que faz limite com o meio-fio;

FAIXA DE ROLAMENTO NÃO ADJACENTE AO MEIO-FIO: parte da pista de rolamento que não se limita com o meio-fio;

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL: relação percentual entre a diferença das cotas altimétricas de dois pontos opostos na largura de caixa ou de pista de rolamento e a sua distância horizontal;

INTERSEÇÃO: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

INTERVENÇÃO: programa, projeto ou ação visando à reestruturação, requalificação ou reabilitação viária;

LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, tais como caixas de rolamento e estacionamento em via pública ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

LOTE LINDEIRO: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

MALHA VIÁRIA URBANA: conjunto das vias existentes na área urbana, geralmente associadas a infraestruturas/serviços públicos (arborização pública, iluminação pública, rede de abastecimento de água, rede de coleta de esgoto, rede de drenagem, rede de energia elétrica, rede de telefonia e fibra ótica, rede de transporte coletivo, etc.);

MEIO-FIO: arremate entre o plano da calçada e o da caixa de rolamento de um logradouro;

PASSEIO: parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, incluindo ciclistas não montados, devendo observar a Norma Técnica Brasileira NBR nº 12.225, de 1990, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT;

PARADA: imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

PISTA DE ROLAMENTO: parte da caixa de rolamento destinada à circulação de veículos;

RODOVIA MUNICIPAL: via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo municipal, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, e também em área urbana se não houver desvio de trânsito rodoviário por via que contorna a área urbana;

SARJETA: escoadouro superficial de águas pluviais nos logradouros públicos;

SEÇÃO TRANSVERSAL DA VIA: representação esquemática da largura da caixa da via, que poderá ser composta por: acostamento, caixa de rolamento, calçadas, canteiro central, faixa de rolamento, faixa de estacionamento, passeios, pista de rolamento, etc. (ver representação ilustrativa);

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL: conjunto das vias no território do município com respectiva classificação, dimensionamento e definição de diretrizes para a expansão do sistema viário básico, visando à organização do trânsito de veículos, pessoas e animais;

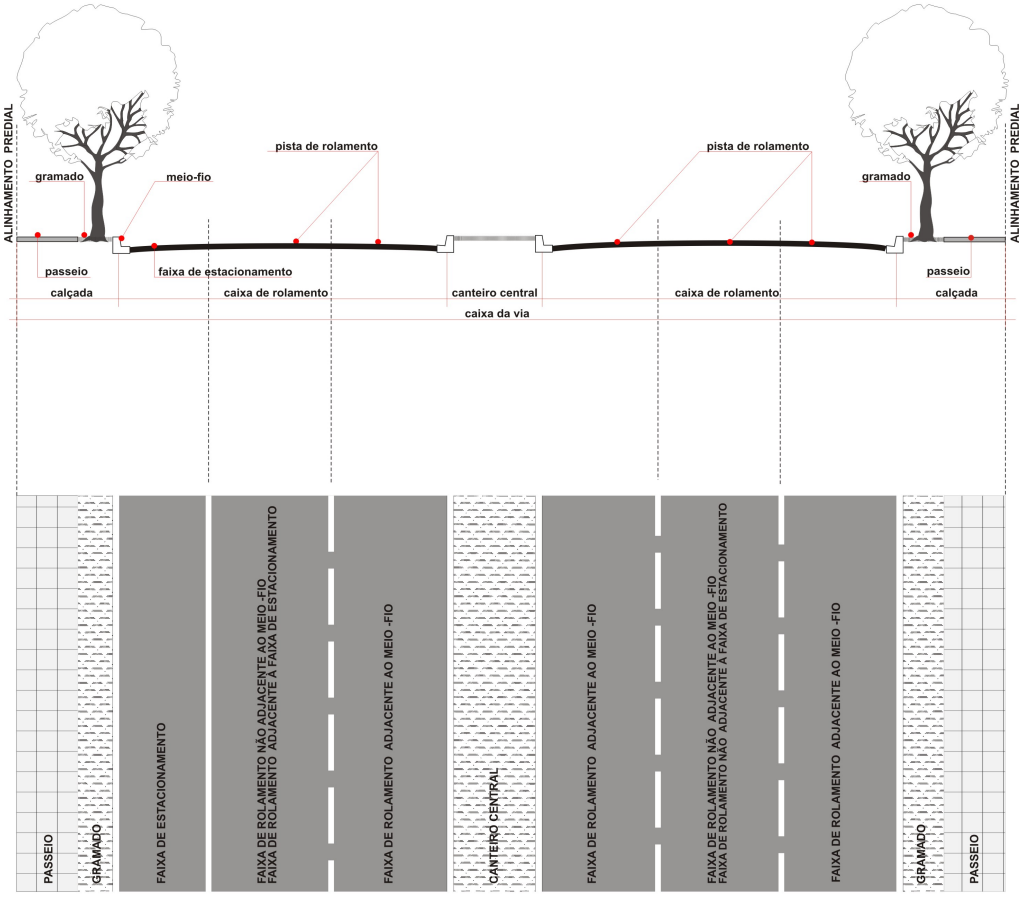
TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

TRECHO: segmento de via, delimitado por demais vias, e similares, transversais ou paralelas;

VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento e canteiro central.

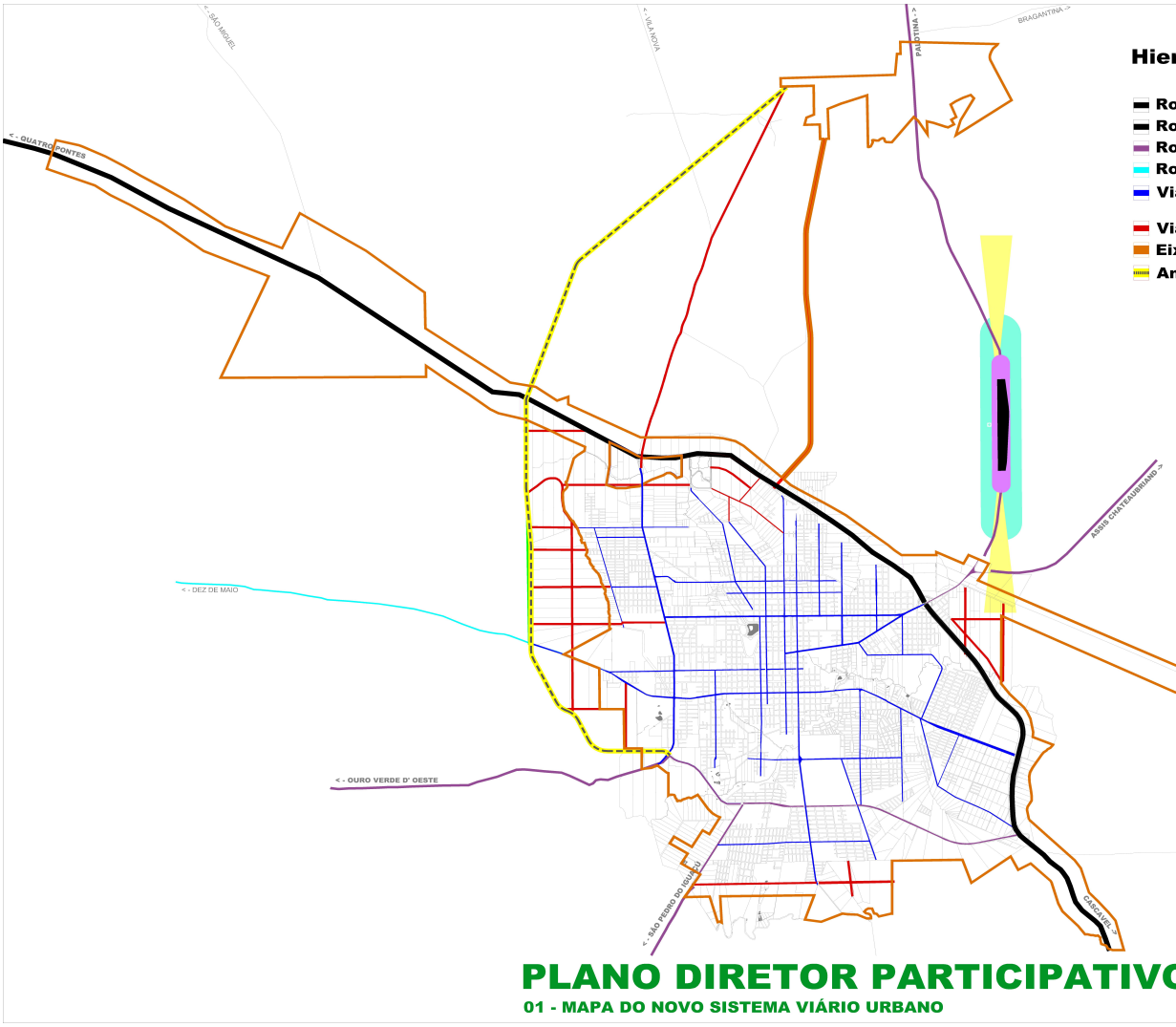
MUNICÍPIO DE TOLEDO
Estado do Paraná

REPRESENTAÇÃO ILUSTRATIVA DOS ELEMENTOS DA SEÇÃO TRANSVERSAL DE VIA URBANA



MUNICÍPIO DE TOLEDO
Estado do Paraná

ANEXO II
MAPA DO NOVO SISTEMA VIÁRIO URBANO



CHAVE DE VERIFICACAO DE INTEGRIDADE: 62FD55841259A35A6F1B85570765D0ED **CODIGO DO DOCUMENTO:** 054836
VERIFIQUE A AUTENTICIDADE EM https://toledo.votacaoeletronica.inf.br/autenticidadepdf

LEI 2231/2016
AUTORIA: Poder Executivo