



LEI COMPLEMENTAR Nº 116, DE 21 DE JUNHO DE 2022.

SÚMULA: Institui o novo Sistema Viário do Município de Cambará, revoga a Lei Municipal nº 1.425, de 20 de outubro de 2009, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Cambará, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Cambará,

visando os seguintes objetivos:

- I. induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação de solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
- II. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- III. hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;
- IV. eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- V. adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas com deficiências.
- VI. assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo municipal;
- VII. otimizar os investimentos públicos de infraestrutura viária;
- VIII. melhorar o planejamento e a sinalização das vias urbanas;
- IX. incentivar o uso de modos de transporte não motorizados;
- X. promover a acessibilidade universal nos passeios públicos.



§1º O sistema de circulação e de transporte do Município de Cambará será objeto de plano específico, de acordo com as diretrizes estabelecidas nas Leis de PDMC e que estabelece a presente Lei no que diz respeito à circulação viária, transportes coletivos, e carga e passageiros e circulação de pedestres.

§2º 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.

CAPÍTULO II **DAS DEFINIÇÕES**

Art. 2º Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

- I.** acesso: interligação física, instalada para possibilitar o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública e o lote, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;
- II.** alinhamento: linha divisória entre o lote e a via pública;
- III.** aproximação: linha de chegada, no cruzamento ou na interseção;
- IV.** arruamento: é o conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;
- V.** bolsão de retorno: via local sem saída, com praça de retorno na extremidade;
- VI.** canteiro: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente com recobrimento vegetal ou não;
- VII.** caixa de via: é a distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- VIII.** caixa de rolamento: é o conjunto de faixas de rolamento;
- IX.** calçada: é o espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento e o início da pista de rolamento;
- X.** ciclofaixa: faixa de rolamento destinada ao uso exclusivo de ciclistas;
- XI.** ciclovía: via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas;
- XII.** corredores: sequência de vias que permite continuidade de tráfego;
- XIII.** eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio;



- XIV.** estradas municipais: são as vias situadas na área rural, de livre acesso ao público e de propriedade do município;
- XV.** estradas vicinais: são as vias situadas na área rural, de acesso privativo às propriedades particulares;
- XVI.** faixa de acostamento: é a distância utilizada para parada de veículos em vias de ligação regional, rodovias ou estradas municipais;
- XVII.** faixa de domínio: área de terreno destinada, pelo poder público, a implantar e manter vias e equipamentos, definida entre alinhamentos prediais;
- XVIII.** faixa de rolamento: é a distância ocupada por um veículo durante o seu deslocamento.
- XIX.** hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando a tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo, em suas imediações;
- XX.** interseção: encontro entre duas ou mais vias de circulação;
- XXI.** interseções múltiplas ou complexas: cruzamento de vias que apresentam mais de três aproximações e cujas funções e padrões físicos caracterizem, pelo menos, uma delas como principal;
- XXII.** logradouro público: é a área de terra de propriedade pública e de uso comum destinada às vias de circulação e de espaços livres;
- XXIII.** miolo de quadra: área localizada no centro de quadra e com potencial de ocupação;
- XXIV.** modo: tecnologia de transportes;
- XXV.** passarela: via constituída por elemento construtivo aéreo ou subterrâneo, destinada ao deslocamento exclusivo de pedestres e ciclistas, no sentido transversal à via de circulação de veículos;
- XXVI.** passeio: parte da calçada destinada à circulação de pedestres, construída acima do nível do pavimento, utilizada para circulação de pedestres e contendo no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- XXVII.** pista: superfície contínua da via destinada à circulação e ao estacionamento de veículos;



- XXVIII.** sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;
- XXIX.** sistema estrutural viário: conjunto de vias principais, bem como as interseções múltiplas ou complexas, resultantes do cruzamento de vias;
- XXX.** tráfego: movimentação, trânsito de veículos e pedestres;
- XXXI.** vias locais: via pública não estrutural destinada apenas ao acesso aos lotes lindeiros;
- XXXII.** vias marginais: via auxiliar de uma via principal, adjacente, geralmente paralela, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de acesso à via principal;
- XXXIII.** vias principais: vias que permitem o atendimento à atividade de deslocamento entre quaisquer pontos dentro da área urbana;
- XXXIV.** vielas: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

CAPÍTULO III

A COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES

Art. 3º As vias urbanas componentes do sistema viário são assim classificadas e apresentam as seguintes funções:

I. Sistema Viário Municipal, constante no Anexo I, mapa do Sistema Viário Municipal, parte integrante desta Lei, é composto por:

- a)** Vias Regionais são as rodovias sob jurisdição estadual;
- b)** Estradas Principais são aquelas que se destinam a transportar grandes volumes de tráfego nas principais ligações do Município com os municípios vizinhos;
- c)** Estradas Secundárias ou de ligação destinam-se a interligar os setores do Município entre si, com áreas urbanas e com vias regionais, desviando os fluxos de veículos das áreas urbanas e garantindo o escoamento da produção e o abastecimento das áreas urbanas e rurais.
- d)** Estradas Vicinais ou caminhos destinam-se a dar acesso aos locais de produção e moradia na área rural, interligando-se com as estradas secundárias e de ligação.

II. Sistema Viário Urbano constante no Anexo II, mapa do Sistema Viário Municipal, parte integrante desta lei, é composto por:



- a) Vias Arteriais: estruturam a organização funcional do sistema viário na sede urbana, promovendo a ligação entre os diferentes bairros ou setores e acumulam os maiores fluxos dos tráfegos da cidade;
- b) Vias Coletoras: promovem a ligação das vias locais com as vias arteriais;
- c) Vias Locais: têm como função permitir o acesso às propriedades privadas e atividades específicas implicando em pequeno volume de tráfego, especificamente nos bairros, tem como característica marcante a dinamização do fluxo de veículos por ligar-se a uma via coletora;
- d) Ciclovias: é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas.

§1º A estruturação viária depende das faixas de rolamento, dos espaços de estacionamento, das calçadas e da sinalização existente.

§2º Nas vias urbanas e rodovias, o condutor deverá obedecer aos limites de velocidade, estipulados no Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece regulamentação e sinalização em conformidade com a hierarquia viária.

§3º Nas caixas das vias das estradas rurais não poderão ser utilizadas para edificações ou qualquer espécie de exploração.

§4º Para a mudança dentro dos limites do seu terreno de qualquer estrada pública, deverá o respectivo proprietário requerer a necessária alteração do Poder Executivo Municipal, justificando a necessidade e vantagens.

§5º As vias regionais terão as suas dimensões estipuladas de acordo com a legislação do órgão competente.

CAPÍTULO IV

DA CARACTERIZAÇÃO DOS COMPONENTES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 4º Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto:

- I. Definição das dimensões das caixas das vias;
- II. Definição das dimensões das faixa de rolamento, estacionamento e acostamento;
- III. Definição das dimensões das calçadas.

Art. 5º Todas as vias abertas à circulação de veículos, com pavimentação e passeios definidos já implantados permanecem com as dimensões existentes,



exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica e deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I. Vias Regionais ou Rodovias: a critério dos órgãos competentes.

II. Estradas Principais:

- a)** Caixa de Via: de 8,00 a 10,00m (oito a dez metros);
- b)** Faixa de Domínio: 5,00m (cinco metros) para cada lado;

III. Estradas Secundárias:

- a)** Caixa de Via: de 6,00 a 8,00m (seis a oito metros);
- b)** Faixa de Domínio: 5,00m (cinco metros) para cada lado;

IV. Estradas Vicinais:

- a)** Caixa de Via: de 4,00 a 6,00m (quatro a seis metros);
- b)** Faixa de Domínio: 5,00m (cinco metros) para cada lado;

V. Vias Arteriais:

- a)** Caixa de Via: 21,00m (vinte e um metros);
- b)** Faixa de Rolamento: 5,00m (cinco metros) para cada sentido;
- c)** Faixa de Estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- d)** Calçada: 3,00m (três metros) para cada lado;
- e)** Canteiro central: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), quando houver;

VI. Vias Coletoras:

- a)** Caixa de Via: 18,00m (dezoito metros);
- b)** Faixa de Rolamento: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada pista;
- c)** Faixa de Estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- d)** Calçada: 3,00m (três metros) para cada lado.

VII. Vias Locais:

- a)** Caixa de Via: 15,00m (quinze metros);
- b)** Faixa de Rolamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada pista;
- c)** Faixa de Estacionamento: 2,00m (dois metros) cada;
- d)** Calçada: 3,00m (três metros) para cada lado.

Art. 6º Nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) nos casos de regularização



fundiária, as vias locais poderão ter caixa de via com dimensões de, no mínimo, 12,00m (doze metros), com faixa de rolamento de 6,00m (seis metros), faixa de estacionamento de 2,00m (dois metros) e calçada de 2,00m (dois metros) cada lado.

Art. 7º As Vias Locais 2 e Vias Coletoras 2 apresentam as mesmas dimensões estipuladas nos Incisos VI e VII do Art. 5º, mas serão executadas em outro tipo de pavimentação tais como: cascalho, pedra irregular ou similares a critério do órgão competente do Executivo Municipal.

Art. 8º As ciclovias e ciclofaixas podem ser:

- I. Unidirecionais: com 1,20m (um metro e vinte centímetros) para cada sentido de tráfego;
- II. Bidirecionais: com 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para ambos os sentidos de tráfego.

§1º Nas vias arteriais as ciclovias poderão ser implantadas nos canteiros centrais.

§2º As ciclovias e ciclofaixas, quando estiverem localizadas no mesmo nível da faixa de rolamento, deverão dispor de separador de pistas de, no mínimo, 0,25m (vinte e cinco centímetros).

§3º O órgão municipal responsável através de estudo específico, poderá estabelecer novo dimensionamento das faixas de rolamento das vias ou retirar faixa de estacionamento para a implementação de rede cicloviária em vias existentes.

Art. 9º Os componentes do sistema viário deverão possuir, obrigatoriamente, sinalização horizontal, com o intuito de organizar o fluxo de condutores de veículos e pedestres, controlar e orientar os deslocamentos e complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

Art. 10 A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro e suas alterações.

§1º Toda e qualquer via pavimentada do Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.



§2º A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal responsável.

§3º O sentido do tráfego das vias será definido em cada caso, dependendo do volume de tráfego.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 11 O Conselho Municipal de Planejamento Urbano poderá elaborar diretrizes ao sistema viário estrutural, composto pelos contornos rodoviários, eixos estruturais, anel estrutural e vias arteriais, assim como pelas obras complementares necessárias à sua adequação, implementação, implantação e expansão futura, bem como, à requerimento da Secretaria de Infraestrutura Urbana, autorizar o Poder Executivo a promover alterações nos traçados ou alinhamento de vias.

Art. 12 O Município deverá solicitar ao loteador a execução de:

- I.** rampa para pessoas com deficiências nas confluências de vias, respeitando a ABNT NBR 9050/2020;
- II.** rotatórias e obras de arte com raio interno de no mínimo 16m (dezesesseis metros) em todos os cruzamentos de vias com demasiados sentidos de tráfego, principalmente na confluência entre vias estruturais com arteriais, assim como nos cruzamentos de vias arteriais com arteriais;
- III.** trevos, quando for o caso de interseções entre rodovias e vias estruturais ou arteriais.

Art. 13 O Município poderá buscar recursos com diferentes órgãos para:

- I.** pavimentar a malha viária;
- II.** adequar a marginal à rodovia;
- III.** promover a sinalização vertical e horizontal das vias municipais;
- IV.** construir passarelas para pedestres.



Art. 14 O Município poderá:

- I. estabelecer diretrizes de arruamento que contemplem áreas ainda não parceladas;
- II. regulamentar tipologia de pavimentação de áreas de regularização fundiária;
- III. padronizar calçadas;
- IV. regulamentar a circulação de veículos pesados e carroceiros no centro da cidade;
- V. melhorar, alargar, conservar e promover a manutenção das estradas rurais;
- VI. melhorar a arborização e adequar o mobiliário urbano.

Art. 15 Não é permitido restringir, impedir e monopolizar o acesso às vias públicas e danificar, alterar, arrancar ou obstruir qualquer dispositivo de sinalização.

Art. 16 Aos que contrariarem o disposto no Art. 15, segunda parte, desta Lei, o Município expedirá notificação concedendo o prazo de 10 (dez) dias para a reposição, em seus devidos lugares.

§1º Caso a parte notificada não possa dar cumprimento às exigências do Município, dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior, poderá requerer prazo adicional de até 20 (vinte) dias, desde que o faça antes de esgotado o prazo inicial.

§2º Esgotados os prazos estipulados, sem que a parte de cumprimento ao disposto, o Município executará a reposição exigida, cobrando do infrator o custo da mesma, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de administração, além da multa prevista no Anexo do Código de Posturas.

Art. 17 O Poder Público Municipal e Conselho Municipal de Planejamento Urbano poderão deliberar sobre a padronização da pavimentação na área de urbanização específica do Rio Paranapanema.

CAPÍTULO VI

DA IMPLANTAÇÃO

Art. 18 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 à abertura das vias e implantação das edificações.



Art. 19 As vias deverão acompanhar, sempre que possível, as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem natural ou córregos.

Art. 20 A remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural deverá obedecer ao previsto na legislação ambiental em vigor.

Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração do fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo ter caráter permanente ou não.

Art. 21 Nas áreas onde houver parcelamentos já aprovados, consolidados ou não, cabe ao Poder Municipal garantir a continuidade do Sistema Viário.

Art. 22 A implantação de qualquer via em novos parcelamentos, inclusive aquelas componentes do Sistema Viário, será de responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem custos para a municipalidade.

Art. 23 As calçadas de vias públicas deverão contar com rampa de acesso para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida nas confluências de vias.

Art. 24 A implantação do arruamento e demais obras de infraestrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para liberação de novos parcelamentos.

Parágrafo único. O empreendedor solicitará no ato do pedido de diretrizes de arruamento, os projetos geométricos que deverão conter os seguintes elementos:

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



VII. calçada, em conformidade com padrão estipulado nos Anexos do Código de Obras.

Art. 25 A implantação do arruamento em locais de regularização fundiária que contemplem as Vias Locais 2 e Vias Coletoras 2 deverão atender as seguintes diretrizes:

- I.** largura da faixa de rolamento;
- II.** raio mínimo de curva horizontal;
- III.** rampa máxima e rampa mínima;
- IV.** desníveis e elevação máxima;
- V.** infraestrutura básica, conforme Lei de Parcelamento do Solo;
- VI.** calçamento e pavimentação viária com cascalho, pedra irregular ou similar.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26 São partes integrantes desta lei os seguintes anexos:

- I.** Anexo I: Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II.** Anexo II: Mapa do Sistema Viário Urbano;
- III.** Anexo III: Perfil das Estradas Municipais;
- IV.** Anexo IV: Perfil das Vias Arteriais;
- V.** Anexo V: Perfil das Vias Arteriais com Ciclovia;
- VI.** Anexo VI: Perfil das Vias Coletoras;
- VII.** Anexo VII: Perfil das Vias Locais.

Art. 27 Fica revogada a Lei Municipal nº 1.425, de 20 de outubro de 2009.

Art. 28 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura Municipal de Cambará, 21 de junho de 2022.

JOSÉ SALIM HAGGI NETO
Prefeito Municipal