



LEI COMPLEMENTAR Nº 9/2011

"DISPÕE SOBRE A HIERARQUIZAÇÃO E TRAÇADO BÁSICO DO SISTEMA VIÁRIO, TRAÇA DIRETRIZES PARA O ARRUAMENTO DO MUNICÍPIO DE MORRETES, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

A CÂMARA MUNICIPAL DE MORRETES, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Morretes.

Art. 2º Constituem objetivos genéricos da presente Lei:

I - Classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para o adequado escoamento do tráfego de veículos e para a ágil e segura locomoção do usuário.

II - Definir as características geométricas e operacionais das vias para possibilitar o funcionamento das atividades compatíveis, estabelecidas na Lei de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo.

III - Aumentar as alternativas viárias para o tráfego em geral;

IV - Garantir a acessibilidade universal no sistema viário e equipamentos públicos, em conformidade à NBR 9050 e legislação pertinente.

Art. 3º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, uniões ou arruamentos, condomínios horizontais que vierem a ser executados no Perímetro Urbano do município de Morretes.

Parágrafo Único - A Poder Executivo Municipal fiscalizará a execução das vias de que trata o "caput" deste artigo.

Art. 4º Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 5º Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do município de Morretes, compreende as seguintes categorias de vias:

- I - Via Estrutural
- II - Via Arterial
- III - Via Central.
- IV - Via Coletora 1.
- V - Via Coletora 2.
- VI - Via Marginal.
- VII - Via Local.
- VIII - Ciclovia.
- IX - Via de Pedestres.
- X - Rodovia;
- XI - Rodovias Municipais;
- XII - Caminhos Municipais;
- XIV - Ferrovia.

CAPÍTULO III DAS FUNÇÕES DAS VIAS

Art. 6º As vias do município de Morretes, de acordo com sua classificação tem as seguintes funções:

I - Via Estrutural: é o eixo estruturador da cidade, onde se prevê a intensificação do uso e adensamento nas áreas adjacentes. É também a principal via que distribui o tráfego e o principal corredor do transporte coletivo. Corresponde na Sede Municipal à rua Rio Quinze de Novembro em toda sua extensão.

II - Via Arterial: são os eixos que conectam importantes pontos nodais dentro do município, caracterizando-se por comportar um tráfego de passagem. Corresponde as Estradas Central, do Anhaia e do Barreiro e o desvio do tráfego da PR-408, projetado pelo DER.

III - Via Central: são as vias onde se encontram consolidadas as atividades comerciais e que por suas características deverão ter uma velocidade menor nos deslocamentos favorecendo a segurança dos pedestres. Corresponde às seguintes vias: Rua Fernando Amaro entre a rua Padre Saviniano e a Rua Quinze de Novembro; Rua Antonio Vieira dos Santos entre a rua Padre Saviniano e a Rua Quinze de Novembro; Rua José Pereira entre a Rua Conselheiro Sinimbu e o calçadão junto ao Nhundi aquara; Rua Visconde do Rio Branco entre a Rua Padre Saviniano e a Rua Coronel Modesto; Rua José Moraes entre a Rua Ricardo Lemos e a Rua Coronel Modesto; Rua Odilon Negrão entre a Rua 31 de Outubro e a Rua Ricardo Lemos; Rua Fernando Amaro, Rua Padre Saviniano, Rua Conselheiro Sinimbu, Rua Ricardo Lemos, Rua 31 de Outubro, Rua Coronel Modesto, Rua Santos Dumont.

IV - Via Coletora 01: são as vias que interligam o tráfego de veículos entre as diversas áreas. Corresponde as seguintes vias: Rua Frederico de Oliveira e Rua Marcos Malucelli;

V - Via Coletora 02: são as vias que interligam o tráfego de veículos entre os diversos bairros com as vias coletoras 01. Corresponde às vias demarcadas em mapa anexo parte integrante dessa Lei.

VI - Via Marginal: são vias às margens da Rodovia Deputado Miguel Bufara (PR-408) e da Rodovia PR-411, que conecta a Estrada da Graciosa (Rodovia PR-410) até a sede Morretes. Têm como função separar o tráfego local do rodoviário, permitindo a fluidez daquele sem interferência dos deslocamentos locais, já existentes em alguns trechos e propostas para o restante do perímetro urbano. Elas receberão o tráfego local e vão permitir a travessia somente em determinados pontos, diminuindo os conflitos com as rodovias.

VII - Vias Locais: são as demais vias que compõe a malha urbana.

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

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

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

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

XI - Caminhos, vias rurais ou vias municipais: vias que propiciam a ligação entre distritos, comunidades, áreas específicas do município e à propriedades.

XII - Ferrovia: corresponde à ferrovia que passa no território de Morretes, utilizada atualmente para transporte de cargas e passageiros, devendo ser preservada sua faixa de domínio e sua faixa "non aedificandi" conforme determina a legislação.

Parágrafo Único - Novas vias poderão ser definidas e classificadas por decreto municipal de acordo com o "caput" deste artigo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

CAPÍTULO IV DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 7º Objetivando o perfeito dimensionamento das vias, são considerados os seguintes elementos:

I - CX. Caixa da Via: é a distância definida em projeto, entre dois alinhamentos prediais em oposição (a);

II - CR. Caixa de Rolamento: é o espaço dentro da caixa de via, onde são implantados as faixas de circulação e estacionamento de veículos(b);

III - P. Passeio: é o espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da caixa de rolamento (c);

III - C. Canteiro Central: divisor entre duas caixas de rolamento de uma mesma via (d);

IV - A. Acostamento: espaço lateral à pista para a parada de emergência, em rodovia ou estrada rural (e).

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

Art. 8º Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual.

§ 1º Para as vias que não se enquadrarem no disposto neste artigo, é previsto um recuo obrigatório para as novas edificações, configurando um novo alinhamento predial, com a finalidade de uma adequação de projeto, no momento em que for julgado necessário.

§ 2º Para as demais vias, obedecer ao seguinte:

I - Via Estrutural: Rua 15 de Novembro - Existente (Figura 01 - Anexo IV)

- a) Caixa da Via: 12,00 m (doze metros)
- b) Caixa de Rolamento: 2 x 3,50 m (sete metros)
- c) Passeio: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros)

II - Via Arterial (Figura 02 - Anexo IV)

- a) Caixa da Via: mínimo 18,00 m (dezoito metros)
- b) Caixa de Rolamento: 7,00 m (sete metros)

- c) Passeio: mínimo 3,00 m (três metros)
- d) Acostamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)

III - Via Central - Existentes (Figura 01 - Anexo IV)

- a) Caixa da Via: 12,00 m (doze metros)
- b) Caixa de Rolamento: 2x 3,50 m (sete metros)
- c) Passeio: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros)

IV - Via Coletora 1: (Figura 03 - Anexo IV)

Dimensionamento dentro do perímetro urbano:

- a) Caixa da Via: mínimo 17,00 m (dezesete metros)
- b) Caixa de Rolamento: 7,00 m (sete metros)
- c) Passeio: mínimo 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)
- d) Acostamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)

V - Via Coletora 2: (Figura 03-Anexo IV)

- a) Caixa da Via: mínimo 16,00 m (dezesesseis metros)
- b) Caixa de Rolamento: 7,00 m (sete metros)
- c) Passeio: mínimo 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)
- d) Acostamento: 2,00 m (dois metros)

VI - Via Local (Figura 01 - Anexo IV para vias existentes e Figura 07 - Anexo IV para novas vias)

- a) Caixa da Via: mínima de 12,00 m (doze metros)
- b) Caixa de Rolamento: 6,00 m (seis metros)
- c) Passeio: variável mínimo 3,00 m (três metros)

VII - Via Marginal (Figura 04 - Anexo IV)

- a) Caixa da Via: mínimo 18,00 m (dezoito metros)
- b) Caixa de Rolamento: 7,00 m (sete metros)
- c) Passeio: mínimo 3,00 m (três metros)
- d) Acostamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros)

VIII - Cicloviás (Figura 05 e 06 - Anexo IV)

- a) Caixa da Via: 5,00m (cinco metros);
- b) Caixa de Rolamento: 2,00 m (dois metros);
- c) Passeio ou canteiro: 1,00 m (um metro) do lado que a separa da rua;
- d) Passeio: 2,00 m (dois metros) do lado oposto.

IX - Rodovias e Rodovias Municipais: Obedecer à faixa de domínio prevista em projeto ou determinada pelos órgãos competentes.

§ 3º No interior de conjuntos habitacionais, nas vias locais, a critério do setor de planejamento do Poder Executivo Municipal poderá ser admitida a caixa de via com 12,00 m (doze metros), com caixa de rolamento de 7,00 m (sete metros) e passeio de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

§ 4º Cabe aos proprietários das áreas limdeiras às rodovias municipais, a manutenção da faixa de domínio destas.

CAPÍTULO V DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 9º A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem à abertura das vias e implantação das edificações.

Art. 10. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos sendo aceitáveis rampas:

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

Art. 11. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

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

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 12. Dependerá de propostas e/ou regulamentação específica:

- I - Definição de locais e horários para carga e descarga e para paradas de táxis;
- II - Definição de rotas específicas para veículos de carga;
- III - Estabelecimento de critérios para estacionamentos;
- IV - Sinalização vertical e horizontal;
- V - Normas para a implantação de locais de paradas de veículos de turismo;
- VI - Normas de mobiliário urbano e placas ao longo das vias.

Art. 13. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário básico, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

§ 1º O loteador deverá solicitar as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação.

§ 2º A implantação e arruamento em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei do Parcelamento do Solo Municipal.

Art. 14. Constituem partes integrantes desta Lei:

I - Anexo I - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal;

II - Anexo II - Mapa do Sistema Viário Básico do Distrito Sede;

III - Anexo III - Mapa do Sistema Viário Básico do Distrito de Porto de Cima

IV - Anexo IV - Perfil esquemático das vias.

Art. 15. O não cumprimento do disposto nesta Lei ensejará em sanções previstas em Lei, especialmente a do Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo Único - São passíveis de punição a bem do serviço público, conforme Legislação específica em vigor, os servidores do Poder Executivo Municipal que, direta ou indiretamente, fraudarem ou contribuir para fraude do espírito desta Lei.

Art. 16. A revisão e atualização desta Lei será obrigatoriamente efetivada até o final do primeiro exercício de mandato do Prefeito.

Parágrafo Único - Não havendo qualquer revisão ou atualização a ser efetivada, tais circunstâncias deverão ser justificadas perante o Poder Legislativo e a Comunidade em audiência pública.

Art. 17. Fica proibido adotar e/ou realizar qualquer ação que será proibida por esta Lei, após sua vigência, durante o período de sua vacância.

Parágrafo Único - O Poder Executivo poderá liberar ações que demonstrem sua viabilidade técnica e que não causem prejuízos a finalidade da presente Lei.

Art. 18. Fica revogada a Lei Municipal nº **17**, de 30 de novembro de 2000, a partir da vigência da presente Lei.

Art. 19- Faz parte integrante da presente Lei o Plano de Sinalização Viária Urbana de Morretes;

Art. 20. Esta Lei Complementar entra em vigor 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Morretes, 04 de fevereiro de 2011.

AMILTON PAULO DA SILVA
Prefeito Municipal

[CLIQUE AQUI PARA FAZER DOWNLOAD DO ANEXO I](#)

[CLIQUE AQUI PARA FAZER DOWNLOAD DO ANEXO II](#)

[CLIQUE AQUI PARA FAZER DOWNLOAD DO ANEXO III](#)

[CLIQUE AQUI PARA FAZER DOWNLOAD DO ANEXO IV](#)