P.de Lei Complementar 07/2025

DATA: 30/05/2025

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Cambira e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Cambira, Estado do Paraná, aprovou, e eu Prefeita Municipal, sanciono a seguinte,

LEI:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Esta Lei Complementar é parte integrante da Revisão do Plano Diretor do Município de Cambira, conforme Projeto de Lei nº 03/2025 de 30 de 05 de 2025 e dispõe sobre o Sistema Viário do Município, visando sua hierarquização e dimensionamento.

§1º Sistema viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§2º A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

§3º Aplica-se ao sistema viário a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Art. 2º - Toda e qualquer abertura de via no Município deverá ser previamente aprovada pelo Poder Executivo Municipal, nos termos previstos nesta Lei e na Legislação de Parcelamento do Solo Urbano.

§4º Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana ou

rural, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade e órgãos estaduais competentes.

§5º Esta Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano e a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município de Cambira.

Art. 3º - Ficarão sujeitos ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulamentada, a aprovação e implantação de:

I - projetos de loteamentos;
II - projetos de passeios em vias urbanas;
III- intervenção no sistema viário municipal e urbano;
IV - polo gerador de tráfego.

Art. 4º - Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, quando não forem observadas as normas desta Lei.

Art. 5º - Para efeito de aplicação, as definições estabelecidas constam no Anexo I, parte integrante desta Lei.

Art. 6º - São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

I - Anexo I – Lista de Definições;

II - Anexo II – Mapa do Sistema Viário Municipal;

III - Anexo III – Mapa do Sistema Viário da Sede Municipal;

IV - Anexo IV – Mapa do Sistema Viário do Patrimônio Sete de Maio;

V - Anexo V – Mapa das Rotas Acessíveis ao Pedestre;

VI - Anexo VI – Mapa do Sistema Cicloviário;

VII - Anexo VII – Perfis das Vias Municipais e Urbanas;

VIII - Anexo VIII – Parâmetros Mínimos das Vias Urbanas;

IX - Anexo IX – Padrão de Calçadas.

SEÇÃO ÚNICA
DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 7º - Esta Lei estabelece os critérios para a definição e hierarquização do sistema viário básico de Cambira, e 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 razão ao seu volume de tráfego;

III - Estabelecer um sistema hierárquico de vias para a adequada circulação do tráfego e a segura locomoção do usuário;

IV - Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

V - Disciplinar o tráfego de cargas e passageiros na área urbana, garantindo fluxo e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;

VI - Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art. 8º - São diretrizes que orientam o ordenamento e a disciplina do sistema viário do Município de Cambira:

I - Melhorar a circulação urbana e facilitar a acessibilidade;

II - Planejar adequadamente o Sistema Viário urbano e municipal;

III - Aprimorar as condições de sinalização viária urbana;

IV - Recuperar e ampliar a malha pavimentada urbana;

V - Melhorar a manutenção da malha rodoviária das áreas rurais;

VI - Melhorar e fomentar a utilização do sistema de transporte público coletivo.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 9º - Considera-se Sistema Viário do Município de Cambira o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos Anexos II, III e IV desta Lei.

Parágrafo único. O planejamento e a implementação do Sistema Viário devem ser realizados de maneira a atender às suas funções específicas, visando conferir-lhe uma configuração característica de malha devidamente integrada, bem como ao Sistema Rodoviário Estadual e ao Sistema Rodoviário Federal.

SEÇÃO I
DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10 - As vias que integram o Sistema Viário ficam classificadas, de acordo com sua função e importância em:

I - RODOVIAS: aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

II - VIAS DE ESTRUTURAÇÃO MUNICIPAL: são as que, localizadas em áreas rurais no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, dividindo-se em primárias e secundárias (vicinais), conforme sua importância no acesso a outros municípios, Patrimônio e comunidades rurais;

III - ESTRADAS DE ACESSO: são as quem, localizadas em áreas rurais no interior do Município, destinam-se a dar acesso aos locais de produção e moradias nas áreas rurais, interligando-se com as vias de estruturação municipal;

IV - VIAS ARTERIAIS: inseridas em área urbana, e que têm a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro dentro da área urbana, ligando a sede ao Patrimônio, ou ainda, a duas ou mais comunidades ou bairros rurais;

V - VIAS COLETORAS: inseridas em área urbana, e que são destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais, possibilitando o deslocamento dentro das regiões da cidade;

VI - VIAS LOCAIS: inseridas em área urbana, e que são destinadas preferencialmente ao acesso local, circulação dentro de bairros e áreas residenciais ou áreas restritas, não semaforizada;

VII - VIAS MARGINAIS: vias que se caracterizam como delimitação de Áreas de Preservação Permanente ou por margearem Rodovias ou Ferrovias.

SEÇÃO II
DO DIMENSIONAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 11 - O dimensionamento mínimo das vias rurais deverá respeitar as seguintes dimensões, de acordo com a sua classificação, estabelecidas da seguinte forma:

I - Via de Estruturação Municipal:

a) Caixa da via: 32,00m (trinta e seis metros);

b) 2 (duas) faixas de rolamento: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

c) Faixa *non aedificandi* (não edificável): 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros), de cada lado;

d) Estrada de Acesso:

II - Caixa da via: 15,00m (quinze metros);

a) 2 (duas) faixas de rolamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

b) Faixa de domínio: 5,00m (cinco metros), de cada lado.

§1º As Rodovias Estaduais terão as suas dimensões estipuladas de acordo com a legislação do órgão competente bem como suas respectivas faixas de domínio e *non aedificandi*.

§2º As Faixas de Domínio das estradas rurais não poderão ser utilizadas para edificações, instalação de cercas, porteiras e postes ou qualquer espécie de exploração.

§3º Para a mudança dentro dos limites do seu terreno de qualquer estrada pública, deverá o respectivo proprietário requerer a necessária alteração ao Poder Executivo Municipal, justificando a necessidade e vantagens.

§4º Os perfis de dimensionamento das vias municipais estão definidos no Anexo VII desta Lei.

§5º A Rodovia Florindo Picoli terá dimensionamento específico, estabelecido da seguinte forma:

I - Caixa da via: 46,50m (quarenta e um metros e cinquenta centímetros);

II - 2 (duas) faixas de rolamento: 3,25m (três metros e vinte e cinco centímetros), cada faixa;

III - Faixas de domínio: 15,00m (quinze metros), de cada lado;

IV - Faixa *non aedificandi* (não edificável): 5,00m (cinco metros), de cada lado.

SEÇÃO III
DO DIMENSIONAMENTO DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 12 - O dimensionamento mínimo das vias urbanas deverá respeitar as seguintes dimensões, em conformidade com os Anexos VII e VIII, partes integrantes desta Lei, de acordo com a sua classificação, estabelecidas da seguinte forma:

I - Via Arterial:

a) Caixa da via: 17,00m (dezessete metros);

b) 2 (duas) faixas de rolamento: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

c) 2 (duas) faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

d) Passeio: 2,50m (três metros), de cada lado.

II - Via Arterial com canteiro central:

a) Caixa da via: 18,00m (dezessete metros);

b) 2 (duas) faixas de rolamento: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

c) 2 (duas) faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

d) Passeio: 2,50m (três metros), de cada lado;

e) Canteiro Central: 1,00m (um metro).

III - Via Coletora:

a) Caixa da via: 16,00m (dezesseis metros);

b) 2 (duas) faixas de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa;

c) 2 (duas) faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

d) Passeio: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), de cada lado.

IV - Via Local:

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

b) 2 (duas) faixas de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa;

c) 2 (duas) faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

d) Passeio: 2,00m (dois metros), de cada lado.

V - Via Marginal Local:

a) Caixa de via: 14,00m (quatorze metros);

b) 2 (duas) faixas de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa;

c) 1 (uma) faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

d) 1 (uma) ciclovia bidirecional: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

e) Passeio: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

VI - Vias de Chácaras e Condomínios:

a) Caixa de via: 9,00m (nove metros);

b) 2 (duas) faixas de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa;

c) Passeio: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), de cada lado.

§1º O Poder Público poderá exigir, para novos loteamentos, a inclusão de canteiros centrais nas vias arteriais e/ou a implantação de ciclovias nos demais tipos de vias, considerando as necessidades e características específicas de cada projeto, em conformidade com o modelo descrito no Anexo VII desta Lei.

§2º As vias a serem criadas através de parcelamento do solo ou oficializadas em processo de urbanização do Executivo Municipal deverão seguir o dimensionamento determinado no *caput* deste artigo.

Art. 13 - Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário ou ferroviário estadual ou federal será obrigatória a reserva de uma Faixa Não Edificável de 15,00m (quinze metros) conforme a Lei Federal nº. 6766/79 para a implantação de Via Marginal. A Via Marginal poderá ter dimensão maior do que a Faixa Não Edificável desde que respeitadas as dimensões, a hierarquia e os demais critérios estabelecidos nesta Lei.

CAPÍTULO III
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 14 - A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, urbanas ou rurais, deverão obedecer às diretrizes impostas nesta Lei e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

Art. 15 - O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

Art. 16 - O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como os parâmetros de dimensionamento e pavimentação previstos nos Anexos VII e VIII, partes integrantes 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 à abertura das vias e, quando for o caso, implantação de edificações.

§1º As vias deverão acompanhar, quando possível, as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais e córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos inferiores a 150m (cento e cinquenta metros).

§2º Deve-se evitar a remoção de vegetação e a execução de obras de terraplanagem junto aos córregos ou linhas de drenagem natural.

Art. 18 - A pavimentação das vias urbanas e rurais deverá ser projetada e executada de acordo com as características de utilização da via, considerando:

I - O volume e a natureza do tráfego;

II - A presença de veículos pesados, como caminhões e máquinas agrícolas;

III - As condições climáticas e geográficas locais;

IV - A função e classificação da via no sistema viário municipal.

Art. 19 - As vias destinadas ao tráfego frequente de veículos pesados deverão ser pavimentadas com materiais de maior resistência, como concreto ou asfalto reforçado, garantindo maior durabilidade e redução de custos com manutenção.

Art. 20 - Os projetos de pavimentação deverão conter estudos técnicos detalhados que considerem a capacidade de carga, o volume de tráfego estimado e os impactos ambientais, assegurando a longevidade e a eficiência das vias.

Art. 21 - As vias que apresentarem degradação acelerada devido a condições de utilização inadequadas deverão ser priorizadas em programas de revitalização, com soluções estruturais que impeçam a recorrência do problema.

Art. 22 - As vias existentes deverão sofrer ampliações em suas dimensões quando:

I - Representarem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez de tráfego;

II - Estiverem incompatíveis com o adensamento demográfico.

§1º O órgão responsável pelo planejamento urbano, elaborará estudo específico, incluindo contagem volumétrica de tráfego e projeto geométrico, para definir o dimensionamento do perfil da via, podendo ser o estabelecido conforme sua hierarquia viária ou superior.

§2º As obras de ampliações viárias e melhorias das vias existentes poderão ser objetivo de medidas mitigatórias estabelecidas em Estudos de Impactos de Vizinhança (EIV).

CAPÍTULO IV
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 23 - A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº 9.509/97 e suas alterações.

§1º Toda via pavimentada no 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 empreendedores, a partir do projeto previamente aprovado pelo órgão competente do Município.

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

CAPÍTULO V
DOS PASSEIOS E ROTAS ACESSÍVEIS AOS PEDESTRES

SEÇÃO I
DOS PASSEIOS

Art. 24 - Os passeios deverão ser executados em conformidade com o estabelecido no Código de Obras e Edificações de Cambira.

Parágrafo único. A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras e Edificações.

Art. 25 - A arborização urbana terá distância média entre si de 12,00m (doze metros), estando locada no terço externo do passeio e seguirá lei específica municipal e/ou Plano de Arborização do Município.

§1º Quando uma árvore necessitar ser arrancada, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras e Edificações.

§2º Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana ou instruções do órgão ambiental municipal.

Art. 26 - Os passeios deverão ser acessíveis, de acordo com a NBR-9050 da ABNT vigente e suas respectivas complementações.

§1º Fica proibida a construção de qualquer elemento sobre os passeios, tais como degraus, rampas ou variações bruscas, abaixo ou acima do nível destas, para darem acesso às edificações ou às áreas de estacionamento de veículos no interior dos lotes.

§2º É obrigatória a implantação do passeio acessível, com ônus para o proprietário do lote, nos seguintes casos:

I - em casos de reforma;

II - novas construções;

III - em caso de notificação/autorização fiscalizatória constatando bloqueios que afetem a circulação de pedestres.

§3º Os passeios deverão ser acessados através de rampa alinhada frontalmente com a faixa de pedestre, ou, nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura.

§4º As rampas citadas no *caput* deste artigo terão inclinação máxima longitudinal de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) e transversal de 2% (dois por cento).

§5º Mediante ao esgotamento de soluções projetuais para adoção da inclinação citada no parágrafo anterior deste artigo, poderá ser adotada a inclinação longitudinal máxima de 12,5% (doze virgula cinco por cento).

Art. 27 - É obrigatória a instalação de rampas para pedestres quando houver desnível entre edificações de acesso público e o passeio, preferencialmente paralela ao fluxo de pedestres.

Parágrafo único. As rampas deverão ser executadas dentro do lote.

Art. 28 - As rampas para pedestres de acessos a prédios e estabelecimentos deverão ser executadas conforme as normas técnicas brasileiras de acessibilidade em vigor.

Art. 29 - Cabe ao Município garantir a acessibilidade dos passeios dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como Rota Acessível ao Pedestre, conforme o Anexo V, parte integrante desta Lei.

Art. 30 - Os proprietários de imóveis com frente para ruas pavimentadas ou dotadas de meio-fio e sarjetas devem implantar e manter os passeios em conformidade com o projeto especificado no Anexo IX desta Lei.

§1º Os passeios terão declividade transversal máxima de 2,00% (dois por cento).

§2º Em caso de descumprimento do *caput* ou de má conservação dos passeios, a Prefeitura notificará o proprietário para realizar os reparos em até 30 (trinta) dias, sob pena de execução pela Prefeitura com cobrança integral das despesas e multa correspondente.

SEÇÃO II
DAS ROTAS ACESSÍVEIS AOS PEDESTRES

Art. 31 - O Plano de Rotas Acessíveis aos Pedestres, estabelecido pelo Anexo V, parte integrante desta Lei, define quais passeios têm prioridade de implantação ou reforma, a ser executada pelo Município, com o objetivo de garantir a acessibilidade universal aos equipamentos urbanos.

§1º Cabe ao Município elaborar o cronograma físico financeiro para a execução do Plano de Rotas Acessíveis aos Pedestres.

§2º As ações mitigadoras em Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) poderão incluir a execução de trechos das Rotas Acessíveis aos Pedestres.

Art. 32 - São definidos trechos de Rotas Acessíveis aos Pedestres nas seguintes vias:

I - Na Sede Municipal: Rua Minas Gerais, no trecho entre a Avenida Canadá e Rua Argentina; Avenida Canadá, no trecho entre a Rua Minas Gerais e Rua Venezuela; Rua Venezuela, no trecho entre a Avenida Canadá e Rua Uruguai; Rua Uruguai, no trecho entre a Rua Venezuela e Rua Inglaterra; Rua Inglaterra, no trecho entre a Rua Uruguai e Avenida Canadá; Avenida Canadá, no trecho entre a Rua Inglaterra e Avenida Brasil; Avenida Brasil, no trecho entre a Avenida Canadá e Rua Estados Unidos; Rua Estados Unidos, no trecho entre a Avenida Brasil e Rua Primavera; Rua Primavera, no trecho entre a Rua Estados Unidos e Rua das Camélias; Rua das Camélias, no trecho entre a Rua

Primavera e Rua Hortência; Rua Hortência, no trecho entre a Rua das Camélias e Rua Rafael Lucas Sobrinho; Rua Rafael Lucas Sobrinho, no trecho entre a Rua Hortência e Rua João Sanches Alcazar; Rua João Sanches Alcazar, no trecho entre a Rua Rafael Lucas Sobrinho e Rua Guanabara; Rua Guanabara, no trecho entre a Rua João Sanches Alcazar e Rua Ponta Grossa; Rua Ponta Grossa, no trecho entre a Rua Guanabara e Rua Belo Horizonte; Rua Argentina, no trecho entre a Rua Belo Horizontes e Rua Minas Gerais.

II - No Patrimônio Sete de Maio: Rua Patriotas, no trecho entre a Rua Cantareira e a Rua Progresso; Rua Progresso, no trecho entre a Rua dos Patriotas e a Rua Dourados; Rua Dourados, no trecho entre a Rua Progresso e a Rua Cantareira; Rua Cantareira, no trecho entre a Rua Dourados e a Rua dos Patriotas.

Art. 33 - Visando garantir acessibilidade universal, deverão ser obedecidas ações no sentindo de eliminar as barreiras arquitetônicas, desníveis ou ausência de passeios, implementação de vagas prioritárias para estacionamento, mobiliário urbano adequado e outras medidas visando a remoção de barreiras urbanísticas, pelo menos nas vias pertencentes às Rotas Acessíveis aos Pedestres, tais como:

I - execução de passeios nivelados e com revestimentos antiderrapantes;

II - rampas nos meios-fios a fim de permitir a travessia de ruas;

III - instalação de sinais sonoros para a travessia de Pessoas com Deficiência;

IV - utilização de vagas especiais de estacionamento;

V - implantação de sinalização do mobiliário urbano ou quaisquer outros possíveis obstáculos a um portador de deficiência visual nos passeios através de uma diferenciação de piso.

CAPÍTULO VI
DAS ROTAS CICLÁVEIS

Art. 34 - O transporte cicloviário de Cambira tem por finalidade incentivar o uso do modal não motorizado, criando uma rede de vias de circulação segura e sustentável, composta por infraestrutura específica, para tal atividade.

Parágrafo único. O sistema cicloviário proposto para Cambira é apresentado conforme o Anexo VI, parte integrante desta Lei.

Art. 35 - Para os efeitos desta Lei, os tipos de Rotas Cicláveis que compõem o Sistema Cicloviário de Cambira categorizam-se da seguinte forma:

I - CICLOVIA: aquelas que se caracterizam por serem implantadas em vias com velocidade de 60 (sessenta) km/h e/ou acima. Em vias de maior fluxo e/ou velocidade, por motivos de segurança, é necessária uma separação física entre automóveis e bicicletas. Estas podem ser

muretas, canteiros ou mesmo faixas de estacionamento, desde que com área de proteção contra abertura de portas;

II - CICLOFAIXA: caracterizam-se por serem implantadas em vias de velocidade máxima de até 60 (sessenta) km/h. Quando o fluxo e/ou velocidade dos automóveis oferecem riscos moderados ou limitações a circulação do ciclista, as faixas podem ser separadas somente por sinalização horizontal, sem barreiras físicas;

III - CICLORROTA: caracterizam-se por serem compartilhadas e implantadas em vias de até 30 (trinta) km/h. Nas vias com baixo fluxo e velocidade, bicicletas e automóveis podem compartilhar o espaço da via. Interligam pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas indicando o compartilhamento do espaço entre veículos motorizados e bicicletas, melhorando as condições de segurança na circulação.

Art. 36 - São definidos os trechos das vias que compõem as Rotas Cicláveis, que compõem o Sistema Cicloviário de Cambira: Avenida Brasil, no trecho entre a Rua Julio Sapatini e a Rua Natal; Rua Natal, no trecho entre a Avenida Brasil e a Rua Argentina; Rua Argentina, no trecho entre a Rua Natal e a Rua Belo Horizonte; Rua Ponta Grossa, no trecho entre a Rua Belo Horizonte e a Rua Estados Unidos; Rua Estados Unidos no trecho entre a Rua Ponta Grossa e a Rua das Violetas; Rua das Violetas, no trecho entre a Rua Estados Unidos e a Rua Julio Sapatini; Rua Belo Horizonte no trecho entre a Rua Argentina e a Rua Brasília; Rodovia Florindo Picoli, no trecho a partir da Rua Brasília.

Art. 37 - Na ocasião de implantação de Ciclovias ou Ciclofaixas em novos loteamentos ou em áreas já consolidadas, deverão ser respeitadas as seguintes dimensões mínimas:

I - Largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) quando bidirecional;

II - Largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) quando unidirecional.

Parágrafo único. Nas Ciclovias, é obrigatória a presença de um separador de pista com largura de 0,50m (cinquenta centímetros).

Art. 38 - A implantação de Ciclovias, Ciclofaixas ou Ciclorrotas, em novos loteamentos ou em áreas já consolidadas, deverá ser feita de modo compatível com a hierarquia viária.

§1º No caso de implantação em Vias Arteriais e Vias Coletoras, deverá ser reduzida uma faixa de estacionamento, podendo resultar em:

I - passeio, ciclovia unidirecional, faixa de estacionamento, duas faixas de rolamento, faixa de estacionamento, ciclofaixa/ciclovia unidirecional e passeio;

II - passeio, faixa de estacionamento, duas faixas de rolamento, ciclovia bidirecional e passeio.

§2º No caso de implantação em Vias Locais, se dará a preferência ao modelo de Ciclorrota.

§3º Os perfis de dimensionamento dos tipos de rotas cicláveis estão definidos no Anexo VII desta Lei.

CAPÍTULO VII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39 - O Executivo Municipal é responsável pelo disciplinamento do uso das vias 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 para o transporte coletivo e de fretamento;

III - O estudo sobre a necessidade de intervenções na malha viária, incluindo alterações na geometria, sinalização e implantação de dispositivos redutores de velocidade ou de controle de tráfego;

IV - Ao estabelecimento de normas para a implantação de locais de parada de ônibus ao longo das vias;

V - À definição de faixas de estacionamento proibido, visando a garantia da fluidez de tráfego.

Art. 40 - É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, condomínios urbanísticos, loteamentos, desmembramentos, unificações e arruamentos que vierem a ser executados nas áreas urbanas de Cambira.

Art. 41 - Revogam-se as disposições em contrário, entrando a presente Lei Complementar em vigor a partir de sua publicação.

ANA LÚCIA DE OLIVEIRA
Prefeita Municipal

ANEXO I – LISTA DE DEFINIÇÕES

ACESSO: dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouro público e propriedade privada, entre a propriedade privada e as áreas de uso comum em condomínio e, entre logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;

ARRUAMENTO: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

PASSEIO: parte da via livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, incluindo ciclistas não montados, com piso firme, estável e antiderrapante que garanta contraste com a sinalização tátil;

CANTEIRO CENTRAL: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;

CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de bicicletas e outros ciclos, delimitada por sinalização específica;

CICLORROTA: pista de uso de bicicletas e outros ciclos de forma compartilhada com o tráfego comum, não havendo segregação física, delimitada por sinalização específica;

CICLOVIA: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego comum;

FAIXA DE ACOSTAMENTO: parcela adjacente à faixa de rolamento das rodovias e vias rurais, não necessariamente pavimentada, que funciona como escape lateral e eventual parada momentânea de veículos, seja por veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta, por veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, ou para permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;

FAIXA DE DOMÍNIO: base física sobre a qual assenta uma rodovia ou estrada municipal, podendo ser constituída, por exemplo, por faixa de rolamento, canteiro, acostamento, sinalização e faixa de segurança até o alinhamento dos imóveis marginais ou da faixa de recuo; corresponde, na área urbana, à largura da via;

FAIXA DE ESTACIONAMENTO: espaço público ou privado da via, destinado a parada, a guarda ou estacionamento de veículos por tempo prolongado, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

FAIXA DE ROLAMENTO: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego ou o estacionamento de veículos;

FAIXA NÃO EDIFICÁVEL: área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;

HIERARQUIA VIÁRIA: definição de funções predominantes em diferentes vias, visando a compatibilidade do tráfego e uso e ocupação do solo;

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

RAMPA DE ACESSIBILIDADE: dispositivo implantado ao longo do trajeto dos passeios, para servir de transição à diferença de nível entre o pavimento da via e o pavimento do passeio, com requisitos definidos pela ABNT NBR-9050, vigente;

SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários, podendo ser horizontal quando se dá pela aplicação de elementos no pavimento das vias, ou vertical quando representada por painéis e placas;

TRÁFEGO: fluxo de veículos que percorre uma via em um determinado período;

TRÂNSITO: ato de circular por uma via;

VIA ou LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito ou tráfego de veículos motorizados ou não, pedestres e animais, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros).

ANEXO II – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO III – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO DA SEDE MUNICIPAL

ANEXO IV – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO DO PATRIMÔNIO SETE DE MAIO

ANEXO V – MAPA DAS ROTAS ACESSÍVEIS AO PEDESTRE

ANEXO VI – MAPA DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

ANEXO VII – PERFIS DAS VIAS URBANAS

ANEXO VIII – PARÂMETROS MÍNIMOS DAS VIAS URBANAS

Classificação da via	Caixa da via (m)	Pista de rolamento (m) (1)	Canteiro central (m)	Passeio (m)	Tipo de pavimento
Via de Estruturação Municipal	32	7	-	-	CBUQ Classe I (2)
Estradas de Acesso (4)	15	5	-	-	Cascalhamento
Via Arterial	17-18	12	1	2x2,5	CBUQ Classe I (2)
Via Coletora	16	11	-	2x2,5	CBUQ Classe II (3)
Via Local	15	11	-	2x2	CBUQ Classe II (3)
Marginal Local	14	8,50	-	1x2,5	CBUQ Classe II (3)
Via de Chácara ou Condomínio	9	6	-	2x1,5	Revestimento Primário

Notas:

(1) As dimensões da pista de rolamento levam em consideração a soma das faixas de rolamento com as de estacionamento, quando houver. Para os perfis detalhados das vias, consultar o Anexo VII, parte integrante desta Lei.

(2) Classe I é o pavimento construído com base de grita graduada compactada com espessura de 18cm e capa CBUQ na Faixa C, conforme especificação ES-P 21/17 do DER/PR, com espessura de 4cm, ou material superior comprovado através de laudo técnico específico.

(3) Classe II é o pavimento construído com base de brita graduada compactada com espessura de 15cm e capa de CBUQ na Faixa D, conforme especificação ES-P 21/17 do DER/PR, com espessura de 3cm, ou material superior comprovado através de laudo técnico específico.

(4) As Estradas de Acesso localizadas na Zona de Expansão Urbana, conforme a Lei dos Perímetros Urbanos, parte integrante do Plano Diretor Municipal, deverão possuir pavimentação em Revestimento Primário.

ANEXO IX – PADRÃO DE CALÇADAS