

LEI COMPLEMENTAR Nº 224/2009

PLANO VIÁRIO

PLANO DIRETOR



## LEI COMPLEMENTAR nº 224, de 01 de outubro de 2009

Revogado(a) integralmente pelo(a) LEI COMPLEMENTAR nº 411, de 06 de junho de 2022

Alterado(a) pelo(a) LEI COMPLEMENTAR nº 260, de 08 de agosto de 2011

Alterado(a) pelo(a) LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

Vigência a partir de **27 de Abril de 2015**.

Dada por LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

A Câmara Municipal de Sarandi, Estado do Paraná, aprovou e eu, MILTON APARECIDO MARTINI, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei Complementar, de autoria do Poder Executivo Municipal:

### DISPÕE SOBRE O PLANO VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SARANDI EM CONFORMIDADE COM A LEI COMPLEMENTAR DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

#### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. Fica instituído o Plano Viário do Município de Sarandi, instrumento de planejamento, de caráter dinâmico, vinculado à realidade urbana e rural, e a serviço do desenvolvimento da comunidade local, do bem estar de sua população e da ação governamental nos seus múltiplos aspectos, organicamente integrado e harmônico nos seus elementos componentes e com o que dispõe a Lei do Plano Diretor Municipal e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município.

Parágrafo único - A Plano Viário decorre do planejamento físico e funcional do território e sua obtenção se processará com observância das normas técnicas indicadas na presente Lei.

Art. 2º. As disposições desta Lei deverão ser observadas, na aprovação de projetos viários e execução de qualquer obra particular, bem como em todas as iniciativas do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, no âmbito do Município de Sarandi.

§ 1º É de observância obrigatória a Certidão de Diretrizes Viárias expedida pelo órgão competente da Prefeitura do Município de Sarandi.

§ 2º Todos os projetos de construção, reconstrução, reforma e ampliação de edificações localizadas em áreas abrangidas pelo presente Plano Viário dependerão de diretrizes viárias a serem emitidas pelo órgão competente.

§ 3º Ficam também sujeitos a emissão de diretrizes viárias os empreendimentos na Área Rural do Município.

§ 4º Toda e qualquer obra viária somente poderá ter início após a escritura de propriedade da área, a ser ocupada, estiver em nome da Prefeitura do Município de Sarandi por doação, permuta, desapropriação ou qualquer outro instrumento jurídico.

§ 5º Os empreendimentos de impacto ao Sistema Viário Urbano representado pelo tráfego de veículos deverão ter sua aprovação condicionada à apresentação de Memorial Justificativo, nos termos da Lei Municipal de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 3º. As vias de circulação pública, que vierem a ser implantadas, somente serão liberadas ao uso, após vistoria e aprovação do órgão da Prefeitura responsável pela execução e recebimento de obras públicas e serão incluídas no mapa viário, na categoria de vias existentes.

Art. 4º. Serão consignadas, no Orçamento Municipal, dotações específicas para a execução do Plano Viário Urbano, de acordo com a priorização das obras a serem indicadas no Plano de Ação Quinquenal de Obras Viárias do Município.

§ 1º O primeiro Plano de Ação Quinquenal de Obras Viárias deverá ser elaborado dentro dos primeiros doze meses, contados a partir da promulgação desta Lei.

§ 2º A atualização do Plano de Ação Quinquenal de Obras Viárias deverá ser efetuada durante os últimos doze meses de sua vigência.

Art. 5º. A Prefeitura poderá estabelecer convênios com o Estado e/ou União e/ou parceria com terceiros visando à execução do Plano Viário.

#### CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS

Art. 6º. O Plano Viário tem como finalidades:

I – Assegurar o desenvolvimento harmônico da estrutura urbana e sua integração com as vias de estruturação rural do Município e vias de ligação regional;

II – Propiciar uma estruturação urbana capaz de atender às funções de habitar, trabalhar, recrear e outras, destinadas à realização humana, em sua plenitude e;

III – Melhorar a qualidade de vida, especialmente pelo acesso aos serviços básicos, à infra-estrutura urbana e aos equipamentos sociais, preservando e ou melhorando a qualidade do meio ambiente.

Art. 7º. Os mapas viários referentes ao Plano Viário Urbano serão permanentemente atualizados, constituindo-se, desta forma, em segura fonte de informação da situação real do estágio do desenvolvimento físico do Município.

Art. 8º. Para atender às suas finalidades, o Plano Viário, deverá conter todos os elementos que permitam definir as funções a serem desempenhadas pelas vias públicas de acordo com sua categoria.

#### CAPÍTULO III DO SISTEMA VIÁRIO E SUA ESTRUTURAÇÃO

Art. 9º. O Sistema Viário Urbano compreende a rede de infra-estrutura de vias existentes e projetadas, conforme a hierarquização física definidas no artigo 45, da Lei do Plano Diretor Municipal, quer sejam municipais, estaduais ou

federais conforme consta no mapa viário atualizado, de acordo com ilustração no mapa do Anexo I e relação de vias públicas do Anexo II.

Art. 10. A partir da hierarquização ou classe de vias públicas definidas no artigo 45 da Lei do Plano Diretor Municipal, ficam estabelecidos, através de critérios funcionais e urbanísticos, três sistemas viários, de acordo com ilustração no mapa do Anexo I e relação de vias públicas do Anexo II.

Art. 11. O Sistema Viário constitui-se de uma malha viária definida e hierarquizada da seguinte forma:

Art. 11. A classificação e hierarquização viária ocorre conforme descrição abaixo, conforme classificação do Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal nº 9.503/97; Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

I – VIAS ARTERIAIS – São vias destinadas à interligação dos diversos subsetores que compõem a cidade, permitindo o rápido deslocamento entre os mesmos e junto às quais deverão estar localizados futuros sistemas de transporte coletivo;

a) – Via Arterial Principal – Trecho ou continuação de rodovia ou estrada em área urbana, caracterizados por interseções em nível, geralmente em rotatória ou controlada por semáforo, com restrição da acessibilidade aos lotes lindeiros, e acesso preferencial às vias arteriais secundárias e/ou vias coletoras principais, cuja principal função é interligar aglomerados urbanos inter e/ou intramunicipais; Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

II – VIAS PRINCIPAIS – São as vias que delimitam os subcentros fazendo a interligação entre os mesmos. São destinados à circulação geral para velocidade média;

b) – Via Arterial Secundárias – Caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e preferencialmente às vias arteriais principais e/ou vias coletoras principais, interligando diferentes regiões da cidade; Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

III – VIAS SECUNDÁRIAS – Destinadas à circulação local, subdividindo-se em:

c) – Via Arterial Industrial – Similares às Vias Arteriais Secundárias, mas destinada à circulação nas zonas industriais urbanas; Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

a) RUAS DE DISTRIBUIÇÃO OU COLETORAS: São aquelas que distribuem ou coletam o fluxo de trânsito, a partir de ou até as vias principais, para as vias de acesso, internamente aos subcentros;

d) Via Arterial das Torres – Similares às Vias Arteriais Secundárias, mas abrigando as linhas da rede de transmissão de energia elétrica, e dotadas de identidade paisagística própria. Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

b) RUAS DE CIRCULAÇÃO LOCAL: São as que dão acesso aos lotes, definidas de acordo com o loteamento, respeitando-se sempre a malha viária lindeira, dando-lhe continuidade;

e) Via Coletora Principal – Destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das demais vias coletoras de diferentes bairros ou de diferentes partes dentro de uma mesma região da cidade para as vias arteriais; Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

ç) RUA DE ACESSO: Destinadas ao acesso aos lotes, terminando em uma praça de retorno, denominada cul-de-sac, só podendo localizar-se em loteamentos residenciais;

f) Via Coletora Paisagística – Destinada à circulação nos limites da delimitação das Áreas de Proteção Ambiental em torno das nascentes e ao longo dos cursos d'água; Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

§ 1º Os critérios funcionais, de que trata este artigo, referem-se ao tipo de tráfego e de veículos preferenciais para determinado sistema viário e a facilidade por este oferecida com relação à acessibilidade:

g) Via Local Principal – Caracterizada por interseções em nível não semaforizada, destinada preferencialmente ao acesso local ou a áreas restritas. Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

§ 2º Os critérios urbanísticos, de que trata este artigo, referem-se aos aspectos de estruturação física da área urbana, no que diz respeito à localização dos usos e atividades urbanas, de acordo com a Lei Municipal de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo:

h) Via Local Secundária – Similares às Vias Locais Principal, mas destinada exclusivamente a dar acesso às moradias localizadas em ruas sem saída com a presença de bolsão de retorno ("cul-de-sac"). Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

i) Via Coletora Parque – Similar Via Arterial Secundárias, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros, contornado futuros Parque Municipais. Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

j) Via Arterial da Ferrovia – Similar Via Arterial Secundárias, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros, executadas paralela à linha férrea. Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

#### CAPÍTULO IV DAS FUNÇÕES E DAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS

Art. 12. A cada classe de vias serão atribuídas funções operacionais, conforme descritas a seguir.

Art. 12. Os dimensionamentos das vias se darão conforme alterações realizadas nos Anexos 1 e 4, e descrições das alíneas abaixo apontadas; Alteração feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

I – Avenida: largura mínima de 33,00 m (trinta e três metros);

- a) Destinada preferencialmente ao tráfego de média distância para ligações entre subcentros, com pequena participação de tráfego local;
- b) Comprimento mínimo de viagem de 500,00 m (quinhentos metros);
- c) Destinada para tráfego geral e com restrições ao de carga;
- d) O espaçamento entre duas vias desta classe é de 800 m (oitocentos metros) a 1.500 m (um mil e quinhentos metros).

II – Ruas coletoras e distribuidoras: largura mínima de 18 m (dezoito metros);

- a) Destinada preferencialmente ao tráfego gerado nas áreas internas das Unidades de Ocupação Planejada, com participação significativa do tráfego local;
- b) Comprimento mínimo de viagem de 300 m (trezentos metros);
- c) Conexão com avenidas principais e entre duas vias coletoras será através de praças, rotatórias ou dispositivo compatível;
- d) Destinada para tráfego leve e com grandes restrições ao transporte de carga, apenas para abastecimento local;
- e) O espaçamento entre duas vias desta classe é de 300 m (trezentos metros) a 800 m (oitocentos metros).

III – Ruas de circulação: largura mínima de 15 m (quinze metros);

- a) Destinada preferencialmente ao tráfego local gerado nas Unidades de Ocupação Planejada;
- b) Comprimento mínimo de viagem de 100 m (cem metros);
- c) O espaçamento entre duas vias desta classe é de 40 m (quarenta metros) a 200 m (duzentos metros).

IV – Ruas locais de acesso: largura mínima de 12 m (doze metros);

- a) Destinada exclusivamente ao acesso aos lotes;
- b) Comprimento máximo da via igual a 200 m (duzentos metros);
- c) Vias sem continuidade, com retornos operacionais de 10 m (dez metros) de raio, em uma das extremidades;
- d) O espaçamento desejável entre duas vias desta classe é de 40 m (quarenta metros) a 100 m (cem metros).

V – Avenida Secundária: largura mínima de 25,00 m (vinte e cinco metros); Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 260, de 08 de agosto de 2011.

- a) Destinada preferencialmente ao tráfego de média distância para ligações entre subcentros, com pequena participação de tráfego local; Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 260, de 08 de agosto de 2011.
- b) Comprimento mínimo de viagem de 400,00 m (quatrocentos metros); Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 260, de 08 de agosto de 2011.
- c) A conexão entre duas avenidas principais será através de praças ou dispositivo compatível; Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 260, de 08 de agosto de 2011.
- d) Destinada para tráfego geral e com restrições ao de carga; Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 260, de 08 de agosto de 2011.
- e) O espaçamento entre duas vias desta classe é de 500,00 m (quinhentos metros) a 1.200,00 m (um mil e duzentos metros). Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 260, de 08 de agosto de 2011.

a) Via Arterial Principal – Largura mínima total: 40,00m (quarenta metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 23,40m (vinte e três metros e quarenta centímetros);
- Pistas de Rolamento: duas pistas de 9,50m (nove metros e cinquenta centímetros);
- Faixa de Rolamento: quatro faixas de 3,00m (três metros) e duas faixas de faixas de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
- Faixa de Estacionamento: duas faixas de 2,00m (dois metros);
- Canteiro central de 0,40m (quarenta centímetros);
- Calçadas de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- Paisagismo de 3,30 (três metros e trinta centímetros) de área verde e 0,50 (cinquenta centímetros) de calçada;
- Ciclovias em ambas as calçadas, com largura de 2,00m (dois metros).
- Sentido: duplo;
- Velocidade máxima permitida: 60km/h (sessenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego geral e de veículos.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

b) Via Arterial Secundária – Largura mínima total: 29,00m (vinte e nove metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 19,00m (dezenove metros);
- Pistas de Rolamento: duas pistas de 6,00m (seis metros);
- Faixa de Rolamento: quatro faixas de 3,00m (três metros);
- Faixa de Estacionamento: duas faixas de 2,00m (dois metros), localizadas junto à calçada;
- Calçada: em uma das laterais da via de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros), e na outra, de 3,00m (três metros);
- Ciclovias: em uma das calçadas, com largura de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).
- Sentido: duplo;
- Velocidade máxima permitida: 50km/h (cinquenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos, com restrições ao transporte de carga, devendo este destinar-se apenas para abastecimento local.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

d) Via Coletora Industrial – Largura mínima total: 21,00m (vinte e um metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 11,00m (onze metros);
- Pista de Rolamento: 8,00m (oito metros);
- Faixa de Rolamento: duas faixas de 4,00m (quatro metros);
- Faixa de Estacionamento: uma faixa de 3,00m (três metros), localizadas junto a uma das calçadas;
- Calçadas: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
- Ciclovias: em ambas as calçadas, com largura de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros).
- Sentido: duplo;
- Velocidade máxima permitida: 40km/h (quarenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos. Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

c) Via Arterial das Torres – Largura mínima total: 27,00m (vinte e sete metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 17,00m (dezesete metros);
- Pista de Rolamento: Duas pistas de 6,00m (seis metros);
- Faixa de Rolamento: Quatro faixas de 3,00m (três metros); - Faixa de Estacionamento: duas faixas de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), localizadas junto à calçada oposta à lateral das linhas de transmissão de energia elétrica;
- Calçadas: 3,00m (três metros);
- Ciclovias: 2,00 (dois metros) - Sentido: Duplo;
- Velocidade máxima permitida: 50km/h (cinquenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos, com restrições ao transporte de carga, devendo este destinar-se apenas para abastecimento local. Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

e) Via Coletora Principal – Largura mínima total: 17,00m (dezesete metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 9,00m (nove metros);
- Pista de Rolamento: 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros);
- Faixa de Rolamento: uma faixa de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) e uma faixa de 3,00m (três metros);
- Faixa de Estacionamento: uma faixa de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), localizada junto à calçada do lado oposto a faixa de rolamento exclusiva para ônibus;
- Calçadas: 3,00m (três metros);
- Ciclovias: na calçada oposta à faixa de rolamento exclusiva para ônibus, com largura de 2,00m (dois metros).
- Sentido: único;
- Velocidade máxima permitida: 40km/h (quarenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos, com restrições ao transporte de carga, devendo este destinar-se apenas para abastecimento local.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

f) Via Coletora Paisagística – Largura mínima total: 16,50m (dezesseis metros e cinquenta centímetros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 8,00m (oito metros);
- Pista de Rolamento: 6,00m (seis metros);
- Faixa de Rolamento: duas faixas de 3,00m (três metros);
- Faixa de Estacionamento: uma faixa de 2,00m (dois metros), localizada junto à calçada oposta à ciclovia;
- Calçadas: 3,00m (três metros);
- Ciclovias: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), inserida junto à calçada voltada para os fundos de vale.

- 
- Via Coletora Paisagística deve ser distanciada em 45,00m (quarenta e cinco metros) das margens de cursos de água. Devendo também respeitar o alinhamento da via Coletora Paisagística;
- Sentido: duplo;
- Velocidade máxima permitida: 40km/h (quarenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos, com restrições ao transporte de carga, devendo este destinar-se apenas para abastecimento local.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015

h) Via Local Secundária – Largura mínima total: 14,00m (quatorze metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 8,00m (oito metros);
- Pistas de Rolamento: 6,00m (seis metros);
- Faixa de Rolamento: duas faixas de 3,00m (três metros);
- Faixa de Estacionamento: uma faixa de 2,00m (dois), localizada junto a uma das calçadas;
- Calçadas: 3,00m (três metros).

Deverá para a via local secundária existir um bolsão de retorno, com raio interno, destinado ao fluxo de veículos, de 7,5m (sete metros e cinquenta centímetros), e raio total de 12,5m (doze metros e cinquenta centímetros);

- Sentido: duplo;
- Velocidade máxima permitida: 30km/h (trinta quilômetros por hora);
  - Destinada ao tráfego leve de veículos.
  - Via Local Secundária somente para ruas existentes.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

g) Via Local Principal – Largura mínima total: 14,00m (quatorze metros), composta de:

Parasentido único:

- Caixa de Rolamento: 8,00m (oito metros);
- Pistas de Rolamento: 4,00m (quatro metros);
- Faixa de Rolamento ou uma faixa de 4,00m (quatro metros);
- Faixa de Estacionamento: duas faixas de 2,00m (dois metros), localizadas junto às calçadas;
- Calçadas de 3,00m (três metros);
- Velocidade máxima permitida: 30km/h (trinta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos.

Parasentido duplo:

- Caixa de Rolamento: 8,00m (oito metros);
- Pistas de Rolamento: 6,00m (seis metros);
- Faixa de Rolamento: duas faixas de 3,00m (três metros);
- Faixa de Estacionamento: uma faixa de 2,00m (dois metros), localizada junto a uma das calçadas;
- Calçadas de 3,00m (três metros);
- Velocidade máxima permitida: 30km/h (trinta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

i) Via Coletora Parque - Largura mínima total: 31,00m (trinta e um metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 18,40m (dezoito metros e quarenta centímetros);
- Pistas de Rolamento: duas pistas de 7,00m (sete metros);
- Faixa de Rolamento: quatro faixas de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
- Faixa de Estacionamento: duas faixas de 2,00m (dois metros), localizadas junto às calçadas;
- Canteiro central: 0,40m (quarenta centímetros);
- Calçada: Na lateral da via junto à Reserva Municipal de 3,00m (três metros), paisagismo de 3,50 (três metros e cinquenta centímetros) e ciclovia de 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros);
- Calçada: Na lateral da via do lado oposto de 3,60 (três metros e sessenta centímetros).
- Sentido: duplo;
- Velocidade máxima permitida: 40km/h (quarenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego leve de veículos, com restrições ao transporte de carga, devendo se destinar-se apenas para o abastecimento local.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

j) Via Arterial da Ferrovia - Largura mínima total: 46,00m (quarenta e seis metros), composta de:

- Caixa de Rolamento: 19,00m (dezenove metros);
- Pistas de Rolamento: duas pistas de 9,50m (nove metros e cinquenta centímetros);
- Faixa de Rolamento: duas faixas de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) e quatro faixas de 3,00 (três metros);
- Canteiro central: Faixa de domínio da linha Férrea;
- Calçada: Lindeiro aos lotes de 3,00m (três metros) e ciclovia de 3,00 (três metros).
- Sentido: duplo;
- Velocidade máxima permitida: 60km/h (sessenta quilômetros por hora);
- Destinada ao tráfego geral de veículos.

Inclusão feita pelo Art. 1º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

§ 1º As conexões entre vias (entroncamentos) respeitarão as seguintes determinações: inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

- Cruzamentos entre conexões de Vias Arteriais se darão através da inserção de dispositivos como praças, rotatórias, semáforos ou dispositivos compatíveis; inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.
- Cruzamentos entre conexões de Vias Arteriais com as demais vias se darão através da inserção de contornos rodoviários; inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.
- Cruzamentos entre conexões de Vias Coletoras, e entre estas e as demais vias (exceto arteriais), se darão através da inserção de dispositivos como praças, rotatórias, semáforos ou dispositivos compatíveis. inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.
- Cruzamentos entre vias locais se darão de forma direta, não semaforizada, exceto em locais onde o Poder Público e/ou órgãos responsáveis julguem necessário. inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

§ 2º À margem das faixas de domínio das rodovias municipais é obrigatória a reserva de uma faixa de terreno com, no mínimo, 20,00m (vinte metros) de largura nas áreas industriais, e de no mínimo 15,00m (quinze metros) nas demais áreas, para a implantação de vias de circulação. A dimensão das faixas de domínio das rodovias estaduais e federais será regulamentada conforme legislação própria. inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

§ 3º Alterações no dimensionamento destas vias poderão ser realizadas, nos casos onde o Poder Público Municipal julgue necessário, mediante justificativa técnica. inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

§ 4º As calçadas de no mínimo 3,00m (três metros) terão como dimensionamento mínimo após o meio fio 0,50m (cinquenta centímetros) de calçada de concreto, 1,00m (um metro) de grama esmeralda e 1,50m (um metro e meio) de calçada de concreto novamente. inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

§ 5º Deverão constar em cruzamentos somente das avenidas faixa de pedestre elevada. Juntamente com as guias rebaixadas em todo loteamento. inclusão feita pelo Art. 2º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.



## CAPÍTULO V DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Art. 13. A cada classe de vias serão definidos elementos de seção transversal e padrões de projeto, de acordo com as especificações apresentadas nas tabelas III-A e III-B do Anexo III.

## CAPÍTULO VI DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 14. O Sistema Cicloviário integra o Sistema Viário Urbano de Sarandí.

Art. 15. O Sistema Cicloviário de Sarandí é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infra-estrutura segura para circulação de bicicletas, conforme ilustra o mapa do Anexo I (Mapa do Sistema Viário - Hierarquia Funcional) e a Tabela III-C do Anexo III, a qual mostra sua compatibilização com o Sistema Viário.

Art. 16. São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Cicloviário:

I – Ciclovia - via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:

- a) Largura mínima: 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros) para pista bidirecional;
- b) Largura mínima: 1,20 (um metro e vinte centímetros) para pista unidirecional;
- c) Declividade transversal máxima: 2% (dois por cento) e mínima: 1% (um por cento);
- d) Raio mínimo de curvatura: 1,00 m (um metro).

II – Ciclofaixa – via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:

II – (Revogado) Revogado pelo Art. 3º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.

a) ~~Largura mínima: 2,00 m (dois metros) para pista unidirecional;~~

b) ~~(Revogado) Revogado pelo Art. 3º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.~~

b) ~~As características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;~~

c) ~~(Revogado) Revogado pelo Art. 3º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.~~

c) ~~Raio mínimo de curvatura: 1,00 m (um metro);~~

d) ~~(Revogado) Revogado pelo Art. 3º - LEI COMPLEMENTAR nº 313, de 27 de abril de 2015.~~

III – Estacionamento - dispositivos com capacidade para estacionar até 10 (dez) bicicletas, por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas;

IV – Bicicletários - estacionamentos com alta capacidade de vagas, cercados, localizados junto a grandes pólos geradores de tráfego, como universidades, shopping centers, indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo urbano e etc.;

V – O sistema cicloviário, na sua componente física, completa-se com tratamento específico das interseções existentes ao longo da ciclovia e ciclofaixa, bem como com sinalização específica.

Parágrafo único Todos estes componentes deverão atender as disposições da Lei Municipal do Mobiliário Urbano.

Art. 17. A implantação de uma ciclovia, por seu efeito estruturador, cria uma área de abrangência para circulação de bicicletas, que apresenta seus limites na distância, declividade e barreiras físicas e naturais. A essa área se dá a denominação de Setor de Ambientação Cicloviária - SAC. Todo esse setor deverá receber um tratamento específico quanto à sinalização, interseções e estacionamentos.

Parágrafo único O SAC será determinado a partir de critérios técnicos quando da implantação de uma ciclovia.

Art. 18. O sistema de circulação compreende as funções de apoio aos diversos tipos de vias, ou seja, seus equipamentos e sua sinalização, a saber:

I – GRÁFICA:

- a) Horizontal;
- b) Vertical.

II – SEMAFÓRICA.

Art. 19. As obras e atividades constantes do Sistema Cicloviário serão viabilizadas a partir de dotação orçamentária e parcerias com a iniciativa privada e sua gestão se fará através da Secretaria Municipal de Urbanismo.

## CAPÍTULO VII DAS ESTRADAS RURAIS

Art. 20. Todas as pistas de rodagem das estradas rurais do Município deverão ter no mínimo 8,00 m (oito metros) de largura.

Art. 21. Todos os proprietários de terra que possuírem divisa com estradas rurais, e/ou que estradas cortarem suas propriedades, deverão deixar desocupada de qualquer tipo de construção, excluindo as cercas, faixa de terra até o limite mínimo de 19 m (dezenove metros) a partir do eixo das mesmas.

Parágrafo único O disposto neste artigo destina-se: 5,00 m (cinco metros) para alargamento das estradas e 10 m (dez metros) para possíveis construções de valetas superficiais para escoamento das águas pluviais.

Art. 22. Nas propriedades que já existem cercas, ficará a cargo do executivo Municipal baixar decreto limitando o prazo para removê-las conforme o artigo 20.

Art. 23. É expressamente proibido locação de curvas de nível e ou terraços que deságüem nas estradas rurais, bem como o tráfego de implementos de arrasto.

## CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 24. O Plano Viário Urbano de Sarandí é constituído pelas vias públicas existentes e as projetadas.

Parágrafo único As vias projetadas, de que trata o presente artigo, referem-se às vias em fase de projeto, vias em fase de execução e as vias existentes, porém incompletas, de acordo com sua classificação física e funcional da presente Lei.

Art. 25. O Sistema Viário das áreas externas ao Anel Viário, dentro dos limites do Solo urbano (SU), será definido e dimensionado, de acordo com: a densidade futura prevista para estas áreas, condicionantes do Meio Ambiente e integração com o Sistema Viário das áreas internas ao Anel Viário.

Parágrafo único O mapa do Anexo I ilustra a distribuição destas vias, sendo que as mesmas poderão ser alteradas em função do disposto no caput deste artigo.

Art. 26. As avenidas ou trechos de avenidas, classificadas no sistema estrutural, que não tenham características físicas de avenida e que dependam de alargamento de ruas existentes serão consideradas pertencentes ao sistema coletor e distribuidor para efeito da Lei Municipal de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Após a execução do seu alargamento serão integradas ao sistema estrutural.

Art. 27. Fica autorizada a Prefeitura do Município de Sarandi a instituir servidão de recuo em áreas específicas para implantação e complementação do sistema viário principal mediante projetos viários específicos.

Art. 28. Fica instituído o Direito de Preempção em áreas específicas para implantação e complementação do sistema viário principal mediante projetos viários específicos.

Art. 29. Os novos projetos viários na área do Município deverão atender as especificações técnicas da presente Lei, do Código Nacional de Trânsito, bem como as disposições específicas da Lei Municipal do Mobiliário Urbano.

Art. 30. Para o fiel cumprimento da presente Lei, no que couber, o chefe do Poder Executivo expedirá decreto regulamentador.

Art. 31. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAÇO MUNICIPAL, 01 de Outubro de 2009.

MILTON APARECIDO MARTINI  
Prefeito Municipal

Este texto não substitui o publicado no Órgão Oficial do Município, o "JORNAL DO POVO", em 23/10/2009, Sexta-Feira, sob o nº 5.772 - Páginas 46 e 47 Edição especial.



## ANEXO I

SISTEMA VIÁRIO - MAPA (CLIQUE E ACESSE)

## ANEXO II

### RELAÇÃO DAS VIAS DA HIERARQUIA FUNCIONAL

#### VIAS ARTERIAIS

- RODOVIA PR-376 NO TRECHO ENTRE MARINGÁ E MARIALVA (DENTRO DO PERÍMETRO URBANO RECOMENDADO);
- CONTORNOS NORTE E SUL (DENTRO DO PERÍMETRO URBANO RECOMENDADO).

#### VIAS PRINCIPAIS

- ESTRADA MAURO ANDRADE NO TRECHO ENTRE AVENIDA JOÃO MARANGONI E CONTORNO NORTE (PROPOSTO);
- AVENIDA JOÃO MARANGONI;
- AVENIDA LONDRINA;
- AVENIDA MARINGÁ;
- CONTORNO PRAÇA IPIRANGA;
- RUA JULIO DEVORANEN NO TRECHO ENTRE AVENIDA MARINGÁ E LINHA FÉRREA;
- AVENIDA HENRIQUE A. DA SILVA;
- RUA ÂNGELO PERINI NO TRECHO ENTRE AVENIDA HENRIQUE A. DA SILVA E JOSÉ MUNHOZ;
- ESTRADA OTÁVIO COLLI;
- RUA IMPERADOR;
- AVENIDA FRANCISCO DE ALMEIDA;
- AVENIDA CASTELO BRANCO.

#### VIAS SECUNDÁRIAS

##### A) RUAS COLETORAS E DE DISTRIBUIÇÃO

- RUA 31;
- AVENIDA BOM PASTOR;
- AVENIDA SÃO PAULO APÓSTOLO;
- AVENIDA UNIVERSAL;

- AVENIDA MORANGUEIRA;
- AVENIDA NOVA AURORA;
- AVENIDA GIRO WATANABE;
- AVENIDA FELÍCIO TURQUINO;
- AVENIDA ANCHIETA;
- RUA ANTONIO AFONSO AGNIBENI;
- RUA PROFESSORA ANNA R. BARROS CUNHA;
- AVENIDA BELO HORIZONTE;
- AVENIDA CONCEIÇÃO APARECIDA MAGALHÃES;
- AVENIDA MÁRIO ANTONIO FARKAS;
- AVENIDA JOÃO GOMES REDONDO;
- AVENIDA JÚLIO LIMONTA;
- AVENIDA MONTREAL;
- AVENIDA BARCELONA;
- AVENIDA RIO DE JANEIRO;
- AVENIDA BRASIL;
- AVENIDA DOM PEDRO I;
- AVENIDA DEPUTADO BORSARI NETTO NO TRECHO ENTRE AVENIDA JOÃO MARANGONI E BR 376;
- AVENIDA RUI BARBOSA;
- AVENIDA MAJOR AFONSO D. DE OLIVEIRA;
- AVENIDA RIO BRANCO;
- RUA FRANCISCO DE ALMEIDA;
- RUA CASTRO ALVES;
- RUA VEREADOR JOSÉ FERNANDES;
- RUA PEDRO GALINDO GARCIA;
- RUA JOSÉ EMILIANO DE GUSMÃO;
- RUA PRIMAVERA;
- RUA DAVID PAVÃO;
- RUA DAS NAÇÕES;
- RUA SALVADOR JORDANO NO TRECHO ENTRE RUA DAS NAÇÕES E LINHA FÉRREA;
- RUA DAS ROSAS;
- AVENIDA DAS PALMEIRAS;
- AVENIDA DAS SAMAMBAIAS;
- AVENIDA DAS ORQUÍDEAS;
- AVENIDA DOS GIRASSÓIS;
- RUA JOSÉ GALINDO GARCIA;
- RUA 14 DE OUTUBRO;
- RUA 1º DE MAIO;
- AVENIDA AMAZONAS;
- RUA CAETANO SENHORINI;
- RUA CUIABÁ;
- RUA PONTAPORÃ;
- RUA PIONEIRO FRANCISCO BROGIO;
- RUA IMPERIAL;
- RUA CURITIBA;
- RUA CEZÁRIO MANCINI;
- RUA SANTARÉM;
- AVENIDA BELA VISTA;
- RUA NOVA LONDRINA;
- RUA PROJETADA 02;
- AVENIDA HIGIENÓPOLIS;
- AVENIDA IPANEMA;
- RUA MÁRIO CONSENTIDO;
- RUA LUIZ AMARAL DE SOUZA NO TRECHO ENTRE RUA CUIABÁ E PONTAPORÃ;
- AVENIDA AMAMBÁ;
- AVENIDA DAS ANDORINHAS;]
- AVENIDA BEJA-FLOR;
- AVENIDA ÂNGELO PERINI NO TRECHO ENTRE AVENIDA HENRIQUE A. DA SILVA E RIBEIRO PINGÜIM;
- RUA JOÃO FRAGAL;
- AVENIDA CALIFÓRNIA;





- RUA JOSÉ MUNHOZ NO TRECHO ENTRE RUA CUIABÁ E RUA EMÍLIO ÂNGELO PANASOL;

b) RUAS DE CIRCULAÇÃO LOCAL

- DEMAIS VIAS EXISTENTES (EXCLUÍDO AS RUAS DE ACESSO).

### ANEXO III CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

TABELA III - A CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DAS VIAS

SISTEMAS	CLASSES DE VIAS	ELEMENTOS DE SEÇÃO TRANSVERSAL DAS PISTAS PRINCIPAIS								LARGURA DA SEÇÃO DAS PISTAS LOCAIS					
		LARGURA TOTAL DAS VIAS (M)	Nº. FAIXAS POR SENTIDO	LARGURA ACOT. (M)	LARGURA SEPARADOR CENTRAL (M)	LARGURA SEPARADOR LATERAL (M)	LARGURA ESTAC. (M)	Faixa MUDANÇA DE VELOCIDADE (M)	ALTURA MEIO FIO (CM)	LARGURA PASSEIOS (M)	LARGURA DE FAIXAS (M)	Nº. DE FAIXAS	LARGURA ESTAC. (M)	ALTURA MEIO FIO (CM)	LARGURA PASSEIOS (M)
SISTEMA ARTERIAL (VIAS ARTERIAIS)	EXPRESSA	60,0 (MIN.)	2,0		9,0 (MIN.)	6,0 (MIN.)		3,0 (MIN.)	2,5 a 7,5			2,0 (MIN.)	3,0 (MIN.)	15,0	3,0 (MIN.)
		80,0 (DES.)	3,0 (DES.)		10,0 (DES.)	8,0 (DES.)	N.S.A.	3,5 (DES.)							5,0 (DES.)
SISTEMA PRINCIPAL (VIAS PRINCIPAIS)	AVENIDA PRINCIPAL								CENTRAL 2,5 a 7,5						
		33,0 (MIN.)	2,0 (MIN.)	N.S.A.	3,0 (MIN.)	N.S.A.	3,0 (MIN.)	N.S.A.		4,0	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.
										LATERAL 15,0					
SISTEMA LOCAL (VIAS SECUNDÁRIAS)	RUAS DE DISTRIBUIÇÃO OU COLETORAS	19,0 (MIN.)	1,0 (MIN.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	3,0 (MIN.)	N.S.A.	15,0	3,0 (MIN.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.
		21,0 (DES.)	2,0 (DES.)												
	Ruas de Circulação Local	15,0 (MIN.)	1,0 (MIN.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	2,0 (MIN.)	N.S.A.	15,0	3,0 (MIN.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.
	Ruas de Acesso	12,0 (MIN.)	1,0 (MIN.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	2,0 (MIN.)	N.S.A.	15,0	2,5 (MIN.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.

N.S.A. - NÃO SE APLICA.

TABELA III - B PADRÕES DE PROJETO

SISTEMAS	CLASSES DE VIAS	ELEMENTOS DE PROJETO								
		VELOCIDADE PROJETO (Km/h)	SUPEREL. MÁXIMA (%)	RAIO MÍNIMO (M)	MÍNIMA DECLIVIDADE E LONG. (%)	MÁXIMA DECLIVIDADE E LONG. (%)	K CURVA CONVEXA (M/100M)	K CURVA CÔNCAVA (M/100M)	FAIXA LIVRE FUNDO DE VALE (M)	ESPAÇAMENTO TÍPICO (M)
SISTEMA ARTERIAL (VIAS ARTERIAIS)	EXPRESSA	80 a 100	10 a 12	200 a 400	0,5	5 a 4	65/85 25/515	75/100 145/215	N.S.A.	2 a 4
SISTEMA PRINCIPAL (VIAS PRINCIPAIS)	AVENIDA PRINCIPAL	65	6	150	0,5	6	55/85	55/90	N.S.A.	0,8 a 1,5
SISTEMA LOCAL (VIAS SECUNDÁRIAS)	Ruas Coletoras	50	4	90	0,5	10	25/28	55/35	N.S.A.	0,3 a 0,8
	Ruas de Circulação				0,5	10			N.S.A.	0,04 a 0,2
	Ruas de Acesso				0,5	10			N.S.A.	0,04 a 0,1

N.S.A. - NÃO SE APLICA.

TABELA III - C DIMENSÕES E COMPATIBILIZAÇÃO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO AO SISTEMA VIÁRIO

		CICLOVIA		CICLOFAIXA		CIRCULAÇÃO PARTILHADA	INTERSEÇÃO
		BIDIREC.	UNIDIREC.	BIDIREC.	UNIDIREC.		
SISTEMA ARTERIAL (VIAS ARTERIAIS)	EXPRESSA	2,00 (min.)	2,00 (min.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	TRATAMENTO ESPECÍFICO
		3,00 (des.)	2,80 (des.)				
SISTEMA PRINCIPAL (VIAS PRINCIPAIS)	AVENIDA PRINCIPAL	2,82 (min.)	2,00 (min.)	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	TRATAMENTO ESPECÍFICO
		3,50 (des.)	2,89 (des.)				
SISTEMA LOCAL (VIAS SECUNDÁRIAS)	RUAS COLETORAS	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	1,59 (min.) 2,09 (des.)	COMPATÍVEL	TRATAMENTO ESPECÍFICO
	RUAS DE CIRCULAÇÃO	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	COMPATÍVEL	TRATAMENTO ESPECÍFICO
	RUAS DE ACESSO	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	N.S.A.	COMPATÍVEL	TRATAMENTO ESPECÍFICO

N.S.A. - NÃO SE APLICA.



**ANEXO IV**  
**PERFIS DE VIAS E DETALHAMENTO E ENTRONCAMENTO E VIA. (CLIQUE AQUI)**  
 INCLUSÃO FEITA PELO ART. 5º. - LEI COMPLEMENTAR Nº 313, DE 27 DE ABRIL DE 2015.