



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

LEI COMPLEMENTAR Nº 24/2025

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário Municipal do Município de Laranjal, estabelece diretrizes gerais da política do desenvolvimento municipal, revoga a Lei Municipal nº 024/2010 e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Laranjal, Estado Do Paraná, no uso de suas atribuições legais, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do município de Laranjal, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor.

Art. 2º. Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§1º 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.

§2º Aplica-se ao sistema viário a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Art. 3º. Constitui objetivo da presente lei:

- I. garantir a continuidade da malha viária;
- II. atender às tendências de uso e ocupação do solo;
- III. estabelecer sistema hierárquico das vias para adequada circulação do tráfego e segura locomoção dos usuários;
- IV. definir as características geométricas e funcionais das vias compatibilizando com a Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano;
- V. disciplinar o tráfego de cargas e passageiros na área urbana, garantindo sua fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;

ly



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

- VI. implementar um sistema de ciclorrota, como alternativa de locomoção e lazer;
- VII. proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas;
- VIII. estabelecer diretrizes para a execução da malha viária em novos parcelamentos do solo para fins urbanos.

Art. 4º. Toda e qualquer abertura de via no município deverá ser previamente aprovada pelo Poder Executivo Municipal, nos termos previstos nesta Lei e na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Art. 5º. Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penas cabíveis, quando não forem observadas as normas desta Lei.

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

- I. Anexo I: Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II. Anexo II: Mapa do Sistema Viário Urbano;
- III. Anexo III: Perfis das Vias Municipais e Urbanas;
- IV. Anexo IV: Rotas Acessíveis.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º. Para os fins desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

- I. 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 o logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;
- II. Arruamento: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;
- III. Canteiro central: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;
- IV. Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
- V. Ciclorrota: via com velocidade máxima reduzida, características de volume de tráfego baixo e com sinalização específica, indicando o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, criando condições favoráveis para sua circulação, interligando ciclovias, ciclofaixas e pontos de interesse;
- VI. Ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego comum;
- VII. Código de trânsito: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

M



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2027



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

- VIII. Faixa de acesso: área destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública, autorizados pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre.
- IX. Faixa de acostamento: parcela adjacente à faixa de rolamento das 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.
- X. Faixa de domínio: a base física sobre a qual assenta uma rodovia, ferrovia 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; correspondendo na área urbana, à largura da via;
- XI. 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;
- XII. Faixa de rolamento: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego ou estacionamento de veículos;
- XIII. Faixa de serviço: área do passeio (calçada) destinada à colocação de objetos, elementos, mobiliários urbanos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não.
- XIV. Faixa livre ou passeio: área do passeio, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo, mobiliário urbano ou interferências, com inclinação transversal de até 3% (três por cento), contínua entre lotes e com no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura e 2,10m (dois metros e dez centímetros) de altura livre, com piso firme, estável e antiderrapante, que garanta contraste com a sinalização tátil;
- XV. Faixa não edificável: área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XVI. Logradouro público: área de terra de propriedade pública e de uso comum e/ou especial do povo, destinada a vias de circulação e espaços livres;
- XVII. Malha urbana ou malha viária: conjunto de vias do município;
- XVIII. Passeio: parte da calçada destinada ao trânsito de pedestres;
- XIX. Rampa de acessibilidade: disposto implantado ao longo do trajeto das calçadas, para servir de transição à diferença de nível entre o pavimento da via e o pavimento da calçada, com requisitos definidos pela norma ABNT NBR-9050 vigente;
- XX. Sinalização de trânsito: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

u



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80

Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

- XXI. Sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;
- XXII. Sinalização vertical: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas;
- XXIII. Sistema viário: conjunto das vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;
- XXIV. Tráfego leve: fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;
- XXV. Tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 (cinquenta) a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXVI. Tráfego pesado: fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXVII. Tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período;
- XXVIII. Trânsito: ato de circular por uma via;
- XXIX. Via Coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;
- XXX. Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;
- XXXI. Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizado, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;
- XXXII. Vias arteriais: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
- XXXIII. Vias: superfícies por onde transitam veículos, pessoas e animais, as quais compreendem a pista, a calçada ou faixa de domínio, o acostamento, a rotatória e o canteiro central quando for o caso.

SEÇÃO II DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 8º. 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).

u



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

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

Art. 9º. O desenho geométrico das vias deverá obedecer às normas técnicas brasileiras vigente relativas à matéria.

Art. 10. As vias existentes permanecem com a largura atual, salvo no caso de adequação executada pelo Município.

§1º As vias existentes poderão sofrer ampliações em sua dimensão quando:

- I. representarem prejuízo à circulação, segurança e fluidez do tráfego;
- II. estiverem incompatíveis com o adensamento demográfico.

§2º 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 estabelecimento conforme sua hierarquia viária ou superior.

§3º As obras de ampliação viária e melhorias das vias existentes poderão ser objeto de medidas mitigatórias estabelecidas em Estudos de Impacto de Vizinhança – EIV.

CAPÍTULO II DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

SEÇÃO I DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 11. O Sistema Viário Municipal é constituído pelas estradas primárias, estradas secundárias e rodovias estaduais, que obedecem a legislação específica.

Parágrafo único. O planejamento e implantação do sistema viário municipal devem ser realizados de maneira a atender às suas funções específicas, visando conferir-lhe uma configuração característica de malha, devidamente integrada ao sistema viário urbano, bem como aos sistemas rodoviários estaduais e federais.

Art. 12. O planejamento e implantação das rodovias municipais observarão às seguintes diretrizes gerais:

- I. assegurar o livre trânsito nas diferentes macrozonas;
- II. facilitar o escoamento da produção em geral;
- III. promover a acessibilidade às propriedades rurais, aos atrativos turísticos e às rodovias estaduais e federais.

Art. 13. As vias que integram o Sistema Viário Municipal ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indicado no Mapa do Sistema Viário Municipal, constante do Anexo I da presente Lei, em:

m



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

- I. Estradas Primárias, sendo as vias que:
 - a) garantem o acesso principal a distritos, comunidades rurais ou localidades urbanas dentro do território municipal;
 - b) possuem livre e contínuo acesso ao tráfego geral, ligando regiões internas do município entre si ou a rodovias estaduais e federais;
 - c) são de responsabilidade do Município quanto à conservação, sinalização e trafegabilidade permanente.
- II. Estradas Secundárias, aquelas que:
 - a) servem predominantemente para o acesso direto a propriedades privadas, chácaras, sítios, fazendas ou empreendimentos de caráter particular;
 - a) apresentam tráfego restrito ou de menos intensidade, com função predominantemente local;
 - b) podem ter sua conservação e manutenção realizada em regime de cooperação com os proprietários beneficiados, conforme legislação específica.

SEÇÃO II DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 14. Para efeitos desta Lei, as vias urbanas são classificadas segundo a função que exercem na malha viária, sendo:

- I. Vias Arteriais: caracterizada pela alta capacidade e velocidade, destinadas a conectar grandes áreas urbanas e promover o fluxo de tráfego de longa distância, compreendendo a Avenida Leonardo Baitaca, continuidade da PR-364 dentro do perímetro urbano.
- II. Vias Coletoras: São vias intermediárias entre as arteriais e locais, destinadas a coletar o tráfego das vias locais e distribuí-las para as arteriais, compreendendo a Rua Pernambuco, Rua Deputado Cezar Augusto Carollo Silvestri, Rua Sergipe, Rua Santa Helena, Rua São Paulo, Rua Santa Efigênia, Rua Santa Izabel e Rua Central.
- III. Vias Locais: São vias de baixa capacidade e velocidade, destinadas principalmente ao acesso local e circulação dentro de bairros e áreas residenciais.

§1º As classificações descritas nesta seção estão em consonância ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

§1º As hierarquias viárias das vias urbanas estão representadas no Anexo II, parte integrante desta Lei.

SEÇÃO III DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

4



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

Art. 15. O dimensionamento mínimo das vias urbanas de Laranjal, de acordo com sua classificação, será estabelecido da seguinte forma:

- I. Rodovias: dimensionados a critério dos órgãos competentes da União ou do Estado por elas responsáveis;
- II. Estrada Primária, contendo:
 - a) 2 (duas) faixas de rolamento com 3,00m (três metros) de cada lado;
 - b) 2 (duas) faixas de acostamento 2,00m (dois metros) de cada lado;
 - c) 2 (duas) faixas não edificáveis com 4,00m (quatro metros) de cada lado;
 - d) Faixa de domínio de 7,50 (sete metros e meio) de cada lado da via a partir do eixo da estrada.
- III. Estrada Secundária, com 12,00m (doze metros), contendo:
 - a) 2 (duas) faixas de rolamento com 2,00m (dois metros);
 - b) 2 (duas) faixas de acostamento 1,00m (um metro);
 - c) 2 (duas) faixas não edificáveis com 3,00m (três metros),
 - d) Faixa de domínio de 6,00m (seis metros) de cada lado a partir do eixo da estrada.
- IV. Vias Arteriais, com 18,50m (dezoito metros e cinquenta centímetros), contendo:
 - e) 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
 - f) 2 (duas) pistas para estacionamento de veículos de 2,75m (dois metros e setenta e cinco centímetros) cada;
 - g) 2 (dois) passeios para pedestres de 3,00m (três metros) cada.
- V. Vias Coletoras, com 15,00m (quinze metros), contendo:
 - a) 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de 3,00m (três metros) cada;
 - b) 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
 - c) 2 (dois) passeios para pedestres de 2,00m (dois metros) cada.
- VI. Vias Locais, com 10,00m (dez metros) contendo:
 - a) 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
 - b) 1 (uma) pista de estacionamento para veículos de 2,00m (dois metros) cada;
 - c) 2 (dois) passeios para pedestres de 1,50m (um metro e meio) cada.

W



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmjaranjal@gmail.com

Art. 16. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual ou federal será obrigatório a reserva de uma faixa não edificável de 15,00m (quinze metros) para a implantação de via margeando a rodovia, conforme o Anexo III – Perfil das Vias (prancha 1/2).

Parágrafo único. A redução poderá ser realizada por lei municipal ou distrital, que aprovar o instrumento do planejamento territorial, até o limite mínimo de 5m (cinco metros) de cada lado, conforme disposto na Lei nº 13.913/2019 e suas alterações.

Art. 17. As vias Arteriais e Coletoras devem obrigatoriamente, seguir a diretriz viária existente, garantindo a continuidade da malha viária na implantação de novos loteamentos.

Parágrafo único. Caso a via existente tenha dimensões superiores às exigidas nesta Lei, a via criada deverá adotar a dimensão da existente.

Art. 18. As vias locais que apresentem metragem inferior à estabelecida no padrão viário poderão, em casos excepcionais previstos na Lei do Sistema Viário, ter seu alinhamento coincidente com o alinhamento predial existente, desde que tecnicamente justificado.

Art. 19. Os perfis das vias mencionados no *caput* deste artigo, estão especificados no Anexo III, parte integrante desta Lei.

Art. 20. Nos loteamentos destinados à habitação de interesse social e nos projetos de regularização fundiária poderão ser aceitas vias com largura mínima de 12 (doze) metros, desde que os projetos sejam apresentados e aprovados previamente pelos órgãos competentes.

SEÇÃO V

DAS VIAS INTERNAS DOS CONDOMÍNIOS DE LOTES (LOTEAMENTOS FECHADOS)

Art. 21. O dimensionamento da largura das vias internas dos condomínios de lotes obedecerá aos seguintes parâmetros mínimos:

- I. 8,5 m (oito metros e cinquenta centímetros) para vias internas adjacentes ao muro que delimita o condomínio.
- II. 11 m (onze metros) para as demais vias internas.

§1º A faixa de rolamento deverá ter a largura mínima de 6 m (seis metros).

§2º As calçadas das vias internas terão largura mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

§3º Não serão exigidas calçadas adjacentes ao muro de divisa do condomínio.

4



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

§4º Para condomínios com mais de 20 (vinte) lotes, quando a via for sem saída, esta deverá implantar bolsão de retorno na extremidade final medindo 12 m (doze metros) de diâmetro.

Art. 22. É vedado o fechamento de vias municipais existentes.

Art. 23. A implantação de condomínio não pode interromper as diretrizes viárias estabelecidas no Anexo II desta Lei nem impedir a continuidade de Vias Arteriais ou Coletoras.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto no *caput* deste artigo as diretrizes de vias locais.

Art. 24. Nas vias internas dos condomínios, a velocidade máxima permitida será igual ou inferior a 30 km/h (trinta quilômetros por hora).

SEÇÃO IV DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 25. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro 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 de projeto previamente aprovado pelo órgão competente do Município.

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

SEÇÃO V DAS CALÇADAS

Art. 26. As calçadas deverão ser acessíveis, conforme NBR 9050 da ABNT e suas complementações.

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

§2º É obrigatória a implantação de calçada 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.

u



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

Art. 27. Nas esquinas, após ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas na NBR – 9050;

Parágrafo único. Cabe ao município garantir a acessibilidade das calçadas e passeios dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como rota acessível, conforme Anexo IV desta Lei.

Art. 28. As calçadas deverão ser executadas com a dimensão mínima estabelecida no Anexo II da Lei do Código de Obras Municipal de Laranjal.

SEÇÃO VI DA ARBORIZAÇÃO NOS PASSEIOS

Art. 29. A arborização dos passeios públicos deverá obedecer ao critério mínimo de uma árvore por lote, devendo o plantio ser realizado preferencialmente na faixa de serviço do passeio. O espaçamento e as espécies utilizadas deverão atender às diretrizes do Plano Municipal de Arborização Urbana ou de legislação municipal específica sobre o tema.

- I. em caso de supressão de árvores, será obrigatória a reposição com nova muda da mesma espécie ou espécie compatível, preferencialmente no mesmo local ou em área próxima, conforme orientação técnica do órgão ambiental Municipal competente;
- II. é vedada a não reposição de árvores suprimidas, salvo em situações devidamente justificadas por laudo técnico emitido por profissional habilitado e aprovado pelo órgão ambiental Municipal;
- III. os passeios que não apresentarem arborização deverão ser incluídos no cronograma de plantio, respeitadas as condições de infraestrutura, segurança e acessibilidade;
- IV. a fiscalização quanto ao cumprimento das disposições desta Seção caberá ao Poder Executivo Municipal, por meio dos órgãos competentes, com base nas normas do Código de Obras e demais legislações ambientais vigentes.

SEÇÃO VII DAS ROTAS ACESSÍVEIS

Art. 30. Visando garantir a acessibilidade universal, deverão ser obedecidas ações no sentido de eliminar as barreiras arquitetônicas, desníveis ou ausências de calçadas, implementação de vagas prioritárias para estacionamento, mobiliário urbano adequado e outras medidas visando a remoção de barreiras urbanísticas, tais como:

- I. execução de calçadas niveladas, com revestimentos antiderrapantes;
- II. rampas nos meios-fios a fim de permitir a travessia de ruas;

4



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

- III. utilização de vagas especiais de estacionamento;
- IV. implantação de sinalização do mobiliário urbano ou quaisquer outros possíveis obstáculos a um portador de deficiência visual nas calçadas através de uma diferenciação de piso.

Art. 31. É obrigatório 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. 32. Cabe ao município garantir a acessibilidade das calçadas e passeios dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como rotas acessíveis, conforme Anexo IV – Mapa de Rotas Acessíveis, parte integrante deste Lei.

Art. 33. O Plano de Rotas Acessíveis define quais calçadas possuem prioridade de implantação ou reforma, a ser executada pelo Município, com vistas a garantir acessibilidade universal aos equipamentos urbanos.

§1º Cabe ao município elaborar o cronograma físico financeiro para a execução do Plano de Rotas acessíveis.

§2º As ações mitigadoras exigidas em Estudos de Impacto de Vizinhança – EIV, poderão incluir a execução de trechos das rotas acessíveis.

§3º Todos os passeios devem ser acessíveis, de acordo com as normas técnicas brasileiras de acessibilidade e suas complementações.

SEÇÃO VIII DAS CICLORROTAS

Art. 34. Ficam instituídas as ciclorrotas no Município de Laranjal/PR como vias ou trechos de vias públicas destinadas à circulação prioritária de bicicletas, devidamente sinalizadas, podendo ser compartilhadas com veículos automotores, conforme as normas de trânsito vigentes.

Art. 35. As ciclorrotas terão por objetivo:

- I. promover a mobilidade urbana sustentável e o uso da bicicleta como meio de transporte, lazer e atividade física;
- II. integrar o sistema ciclovitário municipal às demais formas de deslocamento urbano;
- III. garantir maior segurança aos ciclistas, incentivando sua circulação por vias com menor intensidade de tráfego;
- IV. reduzir os impactos ambientais e o uso excessivo de veículos motorizados.

ly



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2023/2028



CNPJ: 95.684.538/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

Art. 36. As ciclorrotas deverão:

- I. ser implantadas preferencialmente em vias coletoras ou locais, com baixo volume de tráfego e velocidade reduzida;
- II. ser devidamente identificadas por meio de sinalização vertical e horizontal específica;
- III. possuir interligação com escolas, unidades de saúde, praças, centros comunitários e áreas de interesse público.

Art. 37. A regulamentação complementar e a definição dos trechos das ciclorrotas serão estabelecidas por decreto do Poder Executivo, com base em estudos técnicos do órgão Municipal competente.

Art. 38. É vedado aos condutores de veículos automotores estacionar ou bloquear, total ou parcialmente, vias sinalizadas como ciclorrotas, sob pena de sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro e legislação municipal aplicável.

Art. 39. As ciclorrotas estão previstas no Anexo V desta Lei e poderão adotar os seguintes perfis cicloviários, conforme as características viárias e urbanas de cada trecho:

- I. Ciclovias: aquelas que se caracterizam por serem implantadas em vias com velocidade de 60km/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 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. Ciclorrotas: Caracterizam-se por serem compartilhadas e implantadas em vias de até 30 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. 40. Na ocasião de implantação de ciclovias ou ciclofaixas deverão ser respeitadas as seguintes dimensões mínimas:

- I. largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) quando bidirecional;
- II. largura mínima de 1,25m (um metro e vinte e cinco centímetros) quando unidirecional.

§1º As ciclorrotas deverão obedecer ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Volume VIII, de 2022), ou à norma que vier a substituí-lo.

§2º O Mapa de Ciclorrotas consta no Anexo V da presente lei

M



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2025/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80
Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmlaranjal@gmail.com

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 41. A implantação de qualquer via em novos parcelamentos deverá atender às disposições desta Lei, garantindo a continuidade do Sistema Viário.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas viárias onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, de acordo com esta lei.

Art. 42. Nas áreas onde houver parcelamento já aprovados, cabe ao poder público garantir a continuidade viária.

Art. 43. Fica revogada a Lei nº 024 de 22 de setembro de 2010.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Laranjal, Estado do Paraná, 10 de julho de 2025.



Maycon Lopes Simioni
Prefeito Municipal



Laranjal
UMA NOVA HISTÓRIA
GESTÃO 2029/2028



CNPJ: 95.684.536/0001-80

Rua Pernambuco nº 501, Centro, CEP 85275-000 E-mail: pmiaranjal@gmail.com

ANEXO I – SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO II – SISTEMA VIÁRIO URBANO

ANEXO III – PERFIL DAS VIAS (1/2)

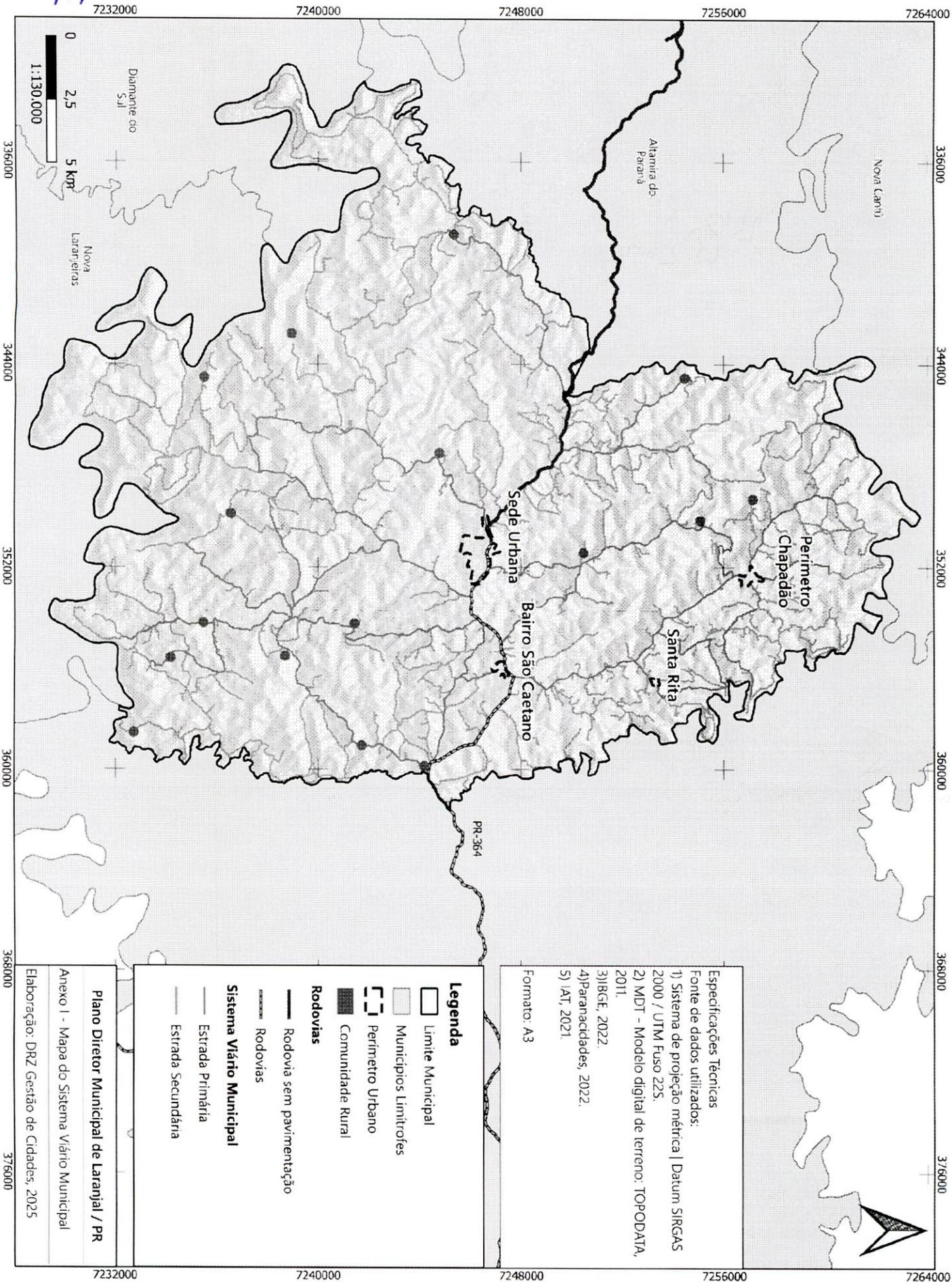
ANEXO III – PERFIL DAS VIAS (2/2)

ANEXO IV – ROTA ACESSÍVEL

ANEXO V – CICLORROTAS

u

m



Especificações Técnicas
 Fonte de dados utilizados:
 1) Sistema de projeção métrica | Datum SIRGAS 2000 / UTM Fuso 22S.
 2) MDT - Modelo digital de terreno: TOPODATA, 2011.
 3) IBGE, 2022.
 4) Paracidades, 2022.
 5) IAT, 2021.

Formato: A3

Legenda

- Limite Municipal
- Municipios Limitrofes
- Perimetro Urbano
- Comunidade Rural

Rodovias

- Rodovia sem pavimentação
- Rodovias

Sistema Viário Municipal

- Estrada Primária
- Estrada Secundária

Plano Diretor Municipal de Laranjal / PR

Anexo I - Mapa do Sistema Viário Municipal

Elaboração: DRZ Gestão de Cidades, 2025

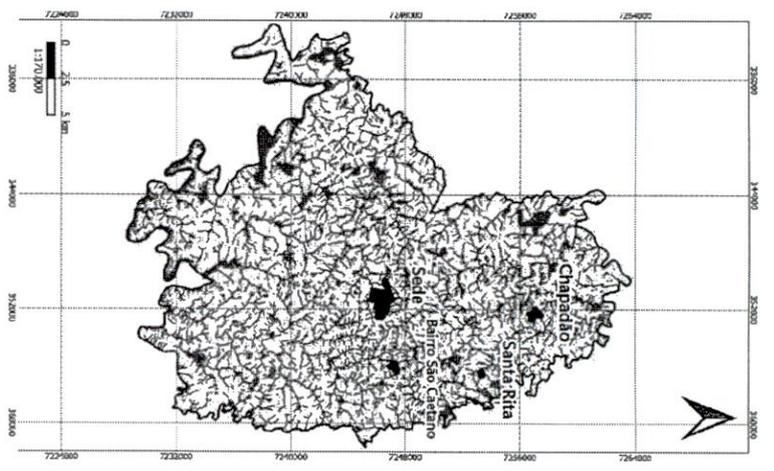
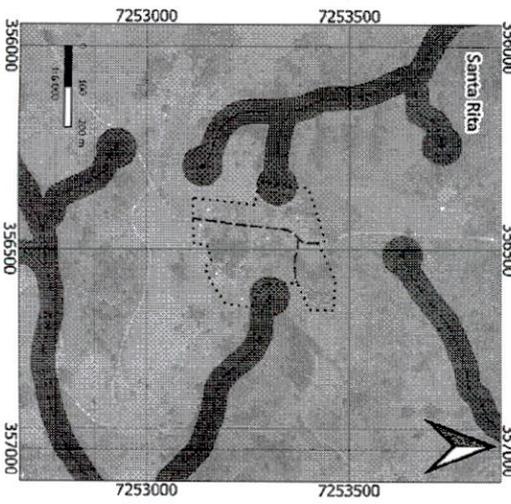
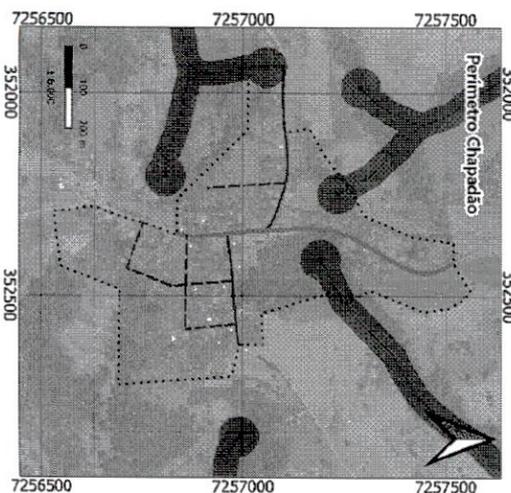
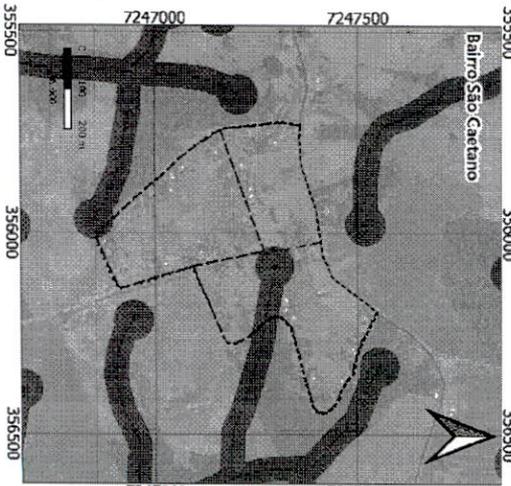
7232000 7240000 7248000 7256000 7264000

3360000 3440000 3520000 3600000 3680000

0 2,5 5 km
 1:130.000



m

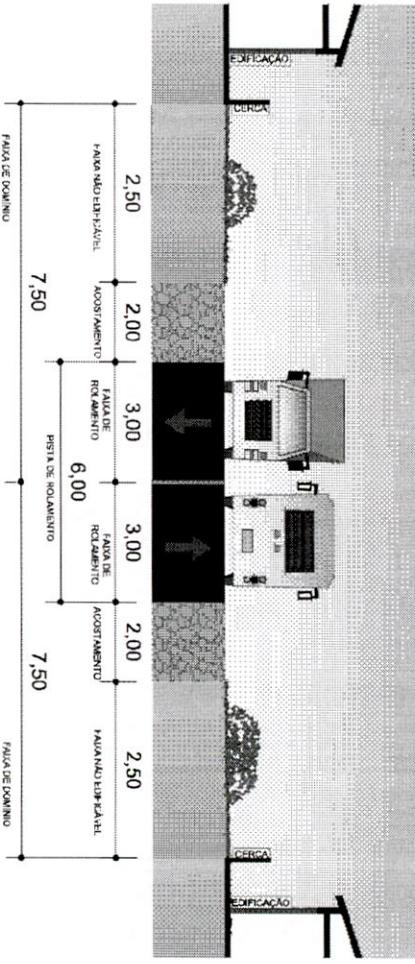


Legenda	
	Limite Municipal
	Limite Urbano
	Lotes
	Rodovias
	Avenidas
	APP
	Nascentes
	Hidrografia
	Sistema Viação Urbana
	Vias Locais
	Vias Locais de prolongamento
	Via Arterial
	Via Arterial de prolongamento
	Via Coletora
	Via Coletora de prolongamento

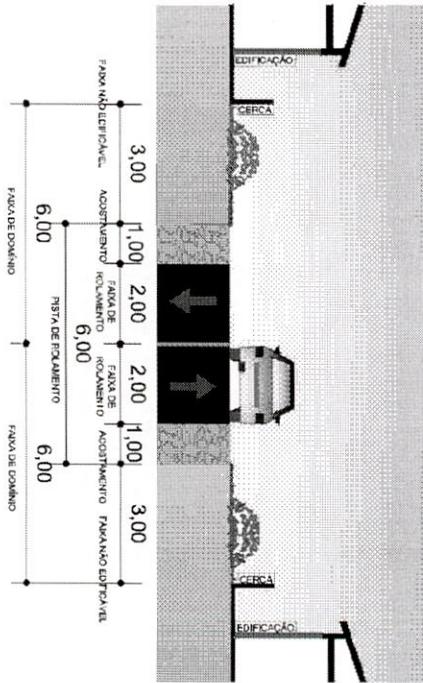
Especificações técnicas:
 Fonte de dados utilizados:
 1) Sistema de projeto municipal (Daltim SIGAS 2000 / JTM) Escala 2:5.
 2) MDT - Modelo digital de terreno: TOPODATA, 2011.
 3) SNGF, 2022.
 4) ABRUAS, 2022.
 5) INCT, 2021.
 Formato: AI

Plano Diretor Municipal de Laranjal - PR
 Anexo 1 - Mapa de Sistema Viação Urbana
 Elaborado: DRZ Gealco de Cláudio, 2023

ESTRADA MUNICIPAL PRIMÁRIA



ESTRADA MUNICIPAL SECUNDÁRIA



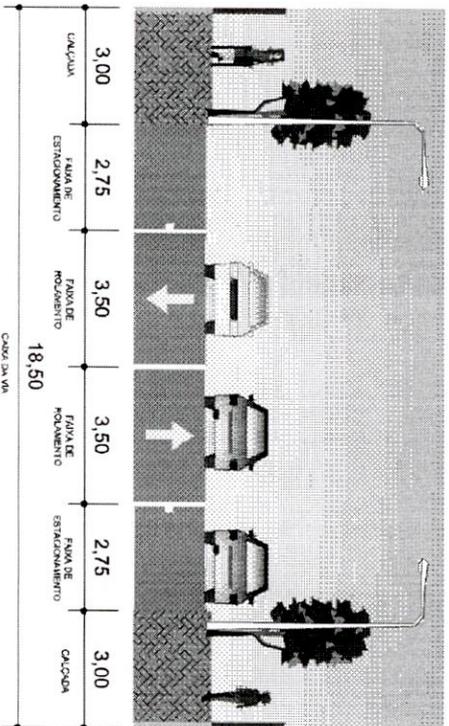
Plano Diretor Municipal de
Laranjal - Paraná

Anexo III - Perfil das Vias (1/2)

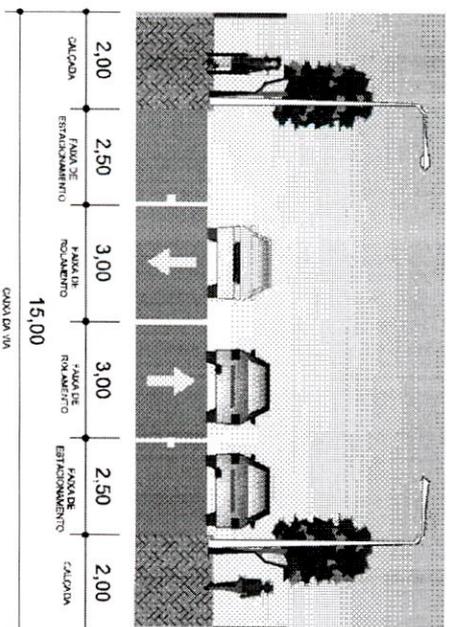
Elaboração: DRZ Gestão de Cidades, 2025

m

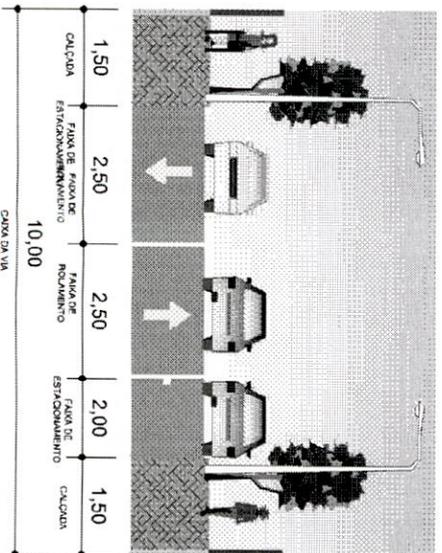
VIA ARTERIAL



VIA COLETORA



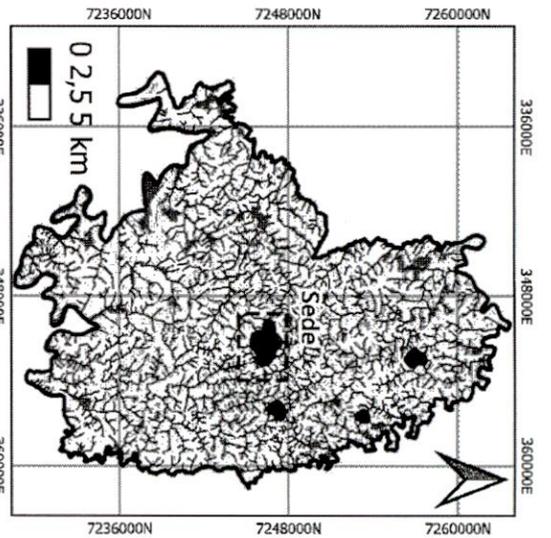
VIA LOCAL



Plano Diretor Municipal de
Laranjal - Paraná
Anexo III - Perfil das Vias (2/2)
Elaboração: DRZ Gestão de Cidades, 2025

m

m



Legenda

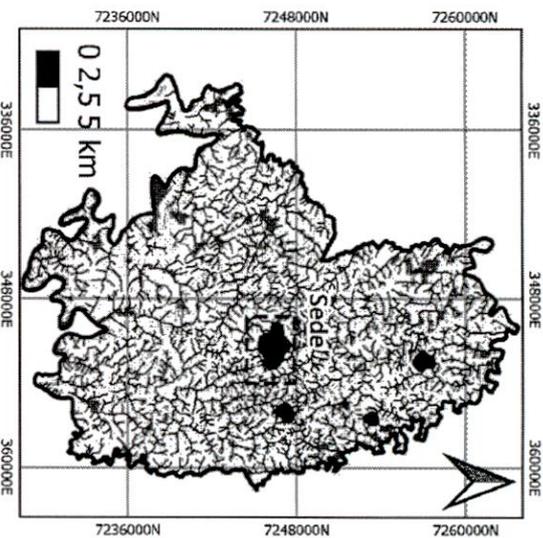
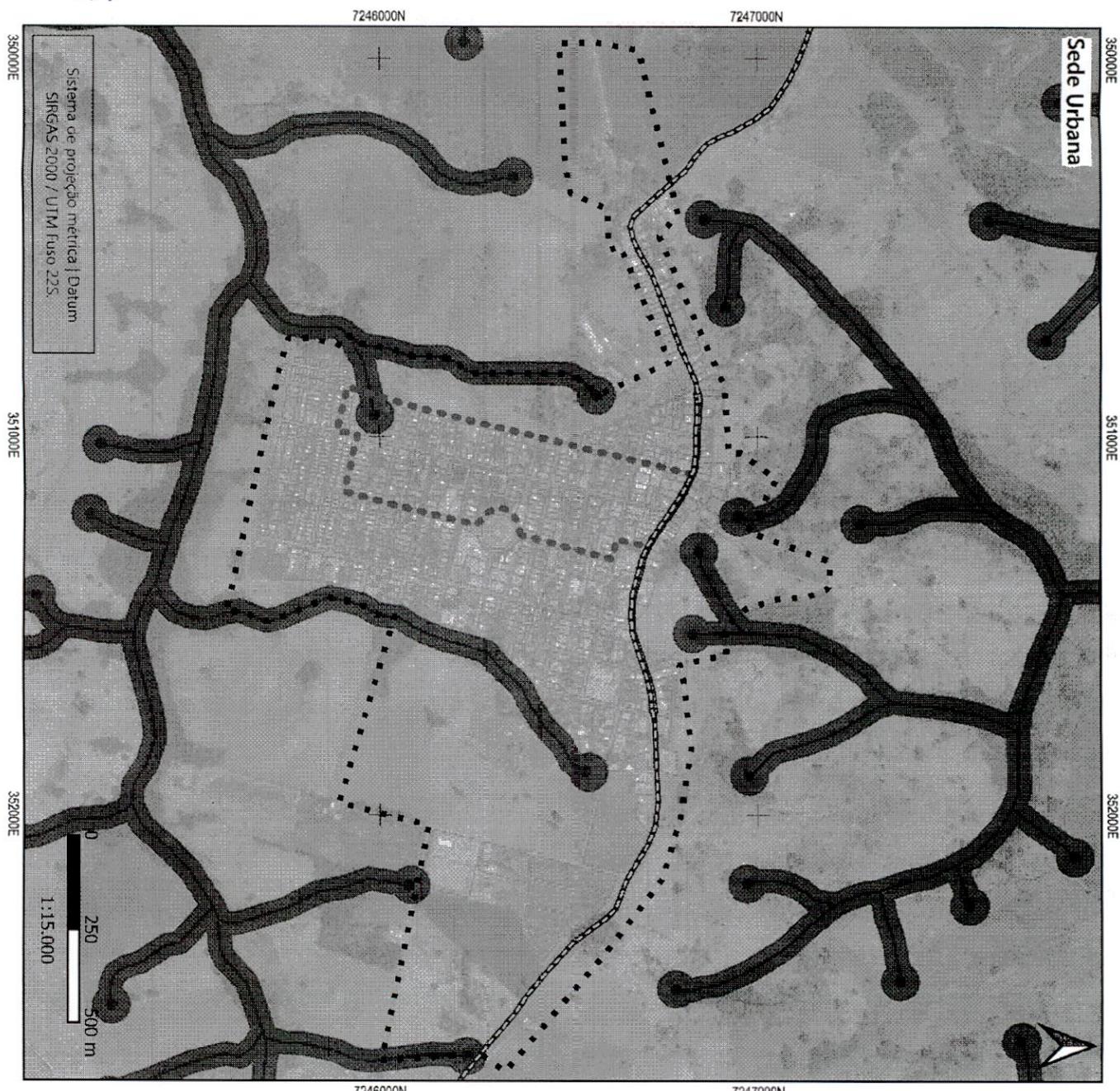
- ▭ Limite Municipal
- ▭ Perímetro Urbano
- ▭ Lotes
- ▬ Rodovias
- Nascentes
- ▬ Hidrografia
- ▬ APP
- Equipamentos de Cultura
- Equipamentos de Educação
- Equipamentos de Saúde
- ⊕ Rota Acessível Prioritária
- ⊖ Rota Acessível Secundária

Revisão do Plano Diretor Municipal
Laranjal - PR

Anexo IV - Mapa das Rotas Acessíveis

Elaboração: DRZ Gestão de Cidades, 2025

m



Legenda

- Limite Municipal
- Perímetro Urbano
- Lotes
- Rodovias
- Ciclorrota
- Nascentes
- Hidrografia
- APP

Revisão do Plano Diretor Municipal
Laranjal - PR

Anexo V - Mapa de Ciclorrotas

Elaboração: DRZ Gestão de Cidades, 2025

ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE LARANJAL

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO
LEI COMPLEMENTAR 24/2025

LEI COMPLEMENTAR Nº 24/2025

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário Municipal do Município de Laranjal, estabelece diretrizes gerais da política do desenvolvimento municipal, revoga a Lei Municipal nº 024/2010 e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Laranjal, Estado Do Paraná, no uso de suas atribuições legais, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do município de Laranjal, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor. Sistema Viário é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

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

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

Constitui objetivo da presente lei:

garantir a continuidade da malha viária;

atender às tendências de uso e ocupação do solo;

estabelecer sistema hierárquico das vias para adequada circulação do tráfego e segura locomoção dos usuários;

definir as características geométricas e funcionais das vias compatibilizando com a Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo Urbano;

disciplinar o tráfego de cargas e passageiros na área urbana, garantindo sua fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;

implementar um sistema de ciclorota, como alternativa de locomoção e lazer;

proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas;

estabelecer diretrizes para a execução da malha viária em novos parcelamentos do solo para fins urbanos.

Toda e qualquer abertura de via no município deverá ser previamente aprovada pelo Poder Executivo Municipal, nos termos previstos nesta Lei e na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Serão aplicadas sanções administrativas, civis e penas cabíveis, quando não forem observadas as normas desta Lei.

São partes integrantes deste Lei os seguintes anexos:

Anexo I: Mapa do Sistema Viário Municipal;

Anexo II: Mapa do Sistema Viário Urbano;

Anexo III: Perfis das Vias Municipais e Urbanas;

Anexo IV: Rotas Acessíveis.

SEÇÃO I

DAS DEFINIÇÕES

Para os fins desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

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

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

Canteiro central: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;

Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

Ciclorota: via com velocidade máxima reduzida, características de volume de tráfego baixo e com sinalização específica, indicando o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, criando condições favoráveis para sua circulação, interligando ciclovias, ciclofaixas e pontos de interesse;

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

Código de trânsito: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

Faixa de acesso: área destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes na via pública, autorizados pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre.

Faixa de acostamento: parcela adjacente à faixa de rolamento das 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: a base física sobre a qual assenta uma rodovia, ferrovia 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; correspondendo 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 estacionamento de veículos;

Faixa de serviço: área do passeio (calçada) destinada à colocação de objetos, elementos, mobiliários urbanos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não.

Faixa livre ou passeio: área do passeio, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo, mobiliário urbano ou interferências, com inclinação transversal de até 3% (três por cento), contínua entre lotes e com no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura e 2,10m (dois metros e dez centímetros) de altura livre, com piso firme, estável e antiderrapante, que garanta contraste com a sinalização tátil;

Faixa não edificável: área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;

Logradouro público: área de terra de propriedade pública e de uso comum e/ou especial do povo, destinada a vias de circulação e espaços livres;

Malha urbana ou malha viária: conjunto de vias do município;

Passeio: parte da calçada destinada ao trânsito de pedestres;

Rampa de acessibilidade: disposto implantado ao longo do trajeto das calçadas, para servir de transição à diferença de nível entre o pavimento da via e o pavimento da calçada, com requisitos definidos pela norma 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;

Sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

Sinalização vertical: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas;

Sistema viário: conjunto das vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;

Tráfego leve: fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;

Tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 (cinquenta) a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;

Tráfego pesado: fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;

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

Trânsito: ato de circular por uma via;

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

Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizado, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

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

Vias: superfícies por onde transitam veículos, pessoas e animais, as quais compreendem a pista, a calçada ou faixa de domínio, o acostamento, a rotatória e o canteiro central quando for o caso.

SEÇÃO II

DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

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.

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).

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

O desenho geométrico das vias deverá obedecer às normas técnicas brasileiras vigentes relativas à matéria.

As vias existentes permanecem com a largura atual, salvo no caso de adequação executada pelo Município.

As vias existentes poderão sofrer ampliações em sua dimensão quando:

representarem prejuízo à circulação, segurança e fluidez do tráfego;

estiverem incompatíveis com o adensamento demográfico.

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 estabelecimento conforme sua hierarquia viária ou superior.

As obras de ampliação viária e melhorias das vias existentes poderão ser objeto de medidas mitigatórias estabelecidas em Estudos de Impacto de Vizinhança – EIV.

CAPÍTULO II

DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

SEÇÃO I

DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

O Sistema Viário Municipal é constituído pelas estradas primárias, estradas secundárias e rodovias estaduais, que obedecem a legislação específica.

O planejamento e implantação do sistema viário municipal devem ser realizados de maneira a atender às suas funções específicas, visando conferir-lhe uma configuração característica de malha, devidamente integrada ao sistema viário urbano, bem como aos sistemas rodoviários estaduais e federais.

O planejamento e implantação das rodovias municipais observarão às seguintes diretrizes gerais:

assegurar o livre trânsito nas diferentes macrozonas;

facilitar o escoamento da produção em geral;

promover a acessibilidade às propriedades rurais, aos atrativos turísticos e às rodovias estaduais e federais.

As vias que integram o Sistema Viário Municipal ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indicado no Mapa do Sistema Viário Municipal, constante do Anexo I da presente Lei, em:

Estradas Primárias, sendo as vias que:

garantem o acesso principal a distritos, comunidades rurais ou localidades urbanas dentro do território municipal;

possuem livre e contínuo acesso ao tráfego geral, ligando regiões internas do município entre si ou a rodovias estaduais e federais; são de responsabilidade do Município quanto à conservação, sinalização e trafegabilidade permanente.

Estradas Secundárias, aquelas que:

- servem predominantemente para o acesso direto a propriedades privadas, chácaras, sítios, fazendas ou empreendimentos de caráter particular;
- apresentam tráfego restrito ou de menos intensidade, com função predominantemente local;
- podem ter sua conservação e manutenção realizada em regime de cooperação com os proprietários beneficiados, conforme legislação específica.

SEÇÃO II

DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Para efeitos desta Lei, as vias urbanas são classificadas segundo a função que exercem na malha viária, sendo:

Vias Arteriais: caracterizada pela alta capacidade e velocidade, destinadas a conectar grandes áreas urbanas e promover o fluxo de tráfego de longa distância, compreendendo a Avenida Leonardo Baitaca, continuidade da PR-364 dentro do perímetro urbano.

Vias Coletoras: São vias intermediárias entre as arteriais e locais, destinadas a coletar o tráfego das vias locais e distribuí-las para as arteriais, compreendendo a Rua Pernambuco, Rua Deputado Cezar Augusto Carollo Silvestri, Rua Sergipe, Rua Santa Helena, Rua São Paulo, Rua Santa Efigênia, Rua Santa Izabel e Rua Central.

Vias Locais: São vias de baixa capacidade e velocidade, destinadas principalmente ao acesso local e circulação dentro de bairros e áreas residenciais.

As classificações descritas nesta seção estão em consonância ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

As hierarquias viárias das vias urbanas estão representadas no Anexo II, parte integrante desta Lei.

SEÇÃO III

DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

O dimensionamento mínimo das vias urbanas de Laranjal, de acordo com sua classificação, será estabelecido da seguinte forma:

Rodovias: dimensionados a critério dos órgãos competentes da União ou do Estado por elas responsáveis;

Estrada Primária, contendo:

2 (duas) faixas de rolamento com 3,00m (três metros) de cada lado;

2 (duas) faixas de acostamento 2,00m (dois metros) de cada lado;

2 (duas) faixas não edificáveis com 4,00m (quatro metros) de cada lado;

Faixa de domínio de 7,50 (sete metros e meio) de cada lado da via a partir do eixo da estrada.

Estrada Secundária, com 12,00m (doze metros), contendo:

2 (duas) faixas de rolamento com 2,00m (dois metros);

2 (duas) faixas de acostamento 1,00m (um metro);

2 (duas) faixas não edificáveis com 3,00m (três metros),

Faixa de domínio de 6,00m (seis metros) de cada lado a partir do eixo da estrada.

Vias Arteriais, com 18,50m (dezoito metros e cinquenta centímetros), contendo:

2 (duas) pistas de rolamento para veículos de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

2 (duas) pistas para estacionamento de veículos de 2,75m (dois metros e setenta e cinco centímetros) cada;

2 (dois) passeios para pedestres de 3,00m (três metros) cada.

Vias Coletoras, com 15,00m (quinze metros), contendo:

2 (duas) pistas de rolamento para veículos de 3,00m (três metros) cada;

2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

2 (dois) passeios para pedestres de 2,00m (dois metros) cada.

Vias Locais, com 10,00m (dez metros) contendo:

2 (duas) pistas de rolamento para veículos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

1 (uma) pista de estacionamento para veículos de 2,00m (dois metros) cada;

2 (dois) passeios para pedestres de 1,50m (um metro e meio) cada.

Nos terrenos lineares às vias que constituem o sistema rodoviário estadual ou federal será obrigatório a reserva de uma faixa não edificável de 15,00m (quinze metros) para a implantação de via margeando a rodovia, conforme o Anexo III – Perfil das Vias (prancha 1/2).

A redução poderá ser realizada por lei municipal ou distrital, que aprovar o instrumento do planejamento territorial, até o limite mínimo de 5m (cinco metros) de cada lado, conforme disposto na Lei nº 13.913/2019 e suas alterações.

As vias Arteriais e Coletoras devem obrigatoriamente, seguir a diretriz viária existente, garantindo a continuidade da malha viária na implantação de novos loteamentos.

Caso a via existente tenha dimensões superiores às exigidas nesta Lei, a via criada deverá adotar a dimensão da existente.

As vias locais que apresentem metragem inferior à estabelecida no padrão viário poderão, em casos excepcionais previstos na Lei do Sistema Viário, ter seu alinhamento coincidente com o alinhamento predial existente, desde que tecnicamente justificado.

Os perfis das vias mencionados no *caput* deste artigo, estão especificados no Anexo III, parte integrante desta Lei.

Nos loteamentos destinados à habitação de interesse social e nos projetos de regularização fundiária poderão ser aceitas vias com largura mínima de 12 (doze) metros, desde que os projetos sejam apresentados e aprovados previamente pelos órgãos competentes.

SEÇÃO V

DAS VIAS INTERNAS DOS CONDOMÍNIOS DE LOTES (LOTEAMENTOS FECHADOS)

O dimensionamento da largura das vias internas dos condomínios de lotes obedecerá aos seguintes parâmetros mínimos:

8,5 m (oito metros e cinquenta centímetros) para vias internas adjacentes ao muro que delimita o condomínio.

11 m (onze metros) para as demais vias internas.

A faixa de rolamento deverá ter a largura mínima de 6 m (seis metros).

As calçadas das vias internas terão largura mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

Não serão exigidas calçadas adjacentes ao muro de divisa do condomínio.

Para condomínios com mais de 20 (vinte) lotes, quando a via for sem saída, esta deverá implantar bolsão de retorno na extremidade final medindo 12 m (doze metros) de diâmetro.

É vedado o fechamento de vias municipais existentes.

A implantação de condomínio não pode interromper as diretrizes viárias estabelecidas no Anexo II desta Lei nem impedir a continuidade de Vias Arteriais ou Coletoras.

Executam-se do disposto no *caput* deste artigo as diretrizes de vias locais.

Nas vias internas dos condomínios, a velocidade máxima permitida será igual ou inferior a 30 km/h (trinta quilômetros por hora).

SEÇÃO IV

DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

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

Toda via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos empreendedores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão competente do Município.

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

SEÇÃO V

DAS CALÇADAS

As calçadas deverão ser acessíveis, conforme NBR 9050 da ABNT e suas complementações.

Fica proibida a construção de qualquer elemento sobre as calçadas, tais como degraus, rampas ou variações bruscas, abaixo ou acima do nível das mesmas, para darem acesso às edificações ou as áreas de estacionamento de veículos no interior dos lotes.

É obrigatória a implantação de calçada acessível, com ônus para o proprietário do lote, nos seguintes casos:

em casos de reforma;

novas construções;

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

Nas esquinas, após ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas na NBR – 9050;

Cabe ao município garantir a acessibilidade das calçadas e passeios dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como rota acessível, conforme Anexo IV desta Lei.

As calçadas deverão ser executadas com a dimensão mínima estabelecida no Anexo II da Lei do Código de Obras Municipal de Laranjal.

SEÇÃO VI

DA ARBORIZAÇÃO NOS PASSEIOS

A arborização dos passeios públicos deverá obedecer ao critério mínimo de uma árvore por lote, devendo o plantio ser realizado preferencialmente na faixa de serviço do passeio. O espaçamento e as espécies utilizadas deverão atender às diretrizes do Plano Municipal de Arborização Urbana ou de legislação municipal específica sobre o tema.

em caso de supressão de árvores, será obrigatória a reposição com nova muda da mesma espécie ou espécie compatível, preferencialmente no mesmo local ou em área próxima, conforme orientação técnica do órgão ambiental Municipal competente;

é vedada a não reposição de árvores suprimidas, salvo em situações devidamente justificadas por laudo técnico emitido por profissional habilitado e aprovado pelo órgão ambiental Municipal;

os passeios que não apresentarem arborização deverão ser incluídos no cronograma de plantio, respeitadas as condições de infraestrutura, segurança e acessibilidade;

a fiscalização quanto ao cumprimento das disposições desta Seção caberá ao Poder Executivo Municipal, por meio dos órgãos competentes, com base nas normas do Código de Obras e demais legislações ambientais vigentes.

SEÇÃO VII

DAS ROTAS ACESSÍVEIS

Visando garantir a acessibilidade universal, deverão ser obedecidas ações no sentido de eliminar as barreiras arquitetônicas, desniveis ou ausências de calçadas, implementação de vagas prioritárias para estacionamento, mobiliário urbano adequado e outras medidas visando a remoção de barreiras urbanísticas, tais como:

execução de calçadas niveladas, com revestimentos antiderrapantes;

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

utilização de vagas especiais de estacionamento;

implantação de sinalização do mobiliário urbano ou quaisquer outros possíveis obstáculos a um portador de deficiência visual nas calçadas através de uma diferenciação de piso.

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

As rampas deverão ser executadas dentro do lote.

Cabe ao município garantir a acessibilidade das calçadas e passeios dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como rotas acessíveis, conforme Anexo IV – Mapa de Rotas Acessíveis, parte integrante deste Lei.

O Plano de Rotas Acessíveis define quais calçadas possuem prioridade de implantação ou reforma, a ser executada pelo Município, com vistas a garantir acessibilidade universal aos equipamentos urbanos.

Cabe ao município elaborar o cronograma físico financeiro para a execução do Plano de Rotas acessíveis.

As ações mitigadoras exigidas em Estudos de Impacto de Vizinhança – EIV, poderão incluir a execução de trechos das rotas acessíveis.

Todos os passeios devem ser acessíveis, de acordo com as normas técnicas brasileiras de acessibilidade e suas complementações.

SEÇÃO VIII

DAS CICLORROTAS

Ficam instituídas as ciclorrotas no Município de Laranjal/PR como vias ou trechos de vias públicas destinadas à circulação prioritária de bicicletas, devidamente sinalizadas, podendo ser compartilhadas com veículos automotores, conforme as normas de trânsito vigentes.

As ciclorrotas terão por objetivo:

promover a mobilidade urbana sustentável e o uso da bicicleta como meio de transporte, lazer e atividade física;
integrar o sistema cicloviário municipal às demais formas de deslocamento urbano;
garantir maior segurança aos ciclistas, incentivando sua circulação por vias com menor intensidade de tráfego;
reduzir os impactos ambientais e o uso excessivo de veículos motorizados.

As ciclorrotas deverão:

ser implantadas preferencialmente em vias coletoras ou locais, com baixo volume de tráfego e velocidade reduzida;
ser devidamente identificadas por meio de sinalização vertical e horizontal específica;
possuir interligação com escolas, unidades de saúde, praças, centros comunitários e áreas de interesse público.

A regulamentação complementar e a definição dos trechos das ciclorrotas serão estabelecidas por decreto do Poder Executivo, com base em estudos técnicos do órgão Municipal competente.

É vedado aos condutores de veículos automotores estacionar ou bloquear, total ou parcialmente, vias sinalizadas como ciclorrotas, sob pena de sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro e legislação municipal aplicável.

As ciclorrotas estão previstas no Anexo V desta Lei e poderão adotar os seguintes perfis cicloviários, conforme as características viárias e urbanas de cada trecho:

Ciclovias: aquelas que se caracterizam por serem implantadas em vias com velocidade de 60km/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;

Ciclofaixa: Caracterizam-se por serem implantadas em vias de velocidade máxima de até 60 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;

Ciclorrotas: Caracterizam-se por serem compartilhadas e implantadas em vias de até 30 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.

Na ocasião de implantação de ciclovias ou ciclofaixas deverão ser respeitadas as seguintes dimensões mínimas:

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

largura mínima de 1,25m (um metro e vinte e cinco centímetros) quando unidirecional.

As ciclorrotas deverão obedecer ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Volume VIII, de 2022), ou à norma que vier a substituí-lo.

O Mapa de Ciclorrotas consta no Anexo V da presente lei.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

A implantação de qualquer via em novos parcelamentos deverá atender às disposições desta Lei, garantindo a continuidade do Sistema Viário.

O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas viárias onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, de acordo com esta lei.

Nas áreas onde houver parcelamento já aprovados, cabe ao poder público garantir a continuidade viária.

Fica revogada a Lei nº 024 de 22 de setembro de 2010.

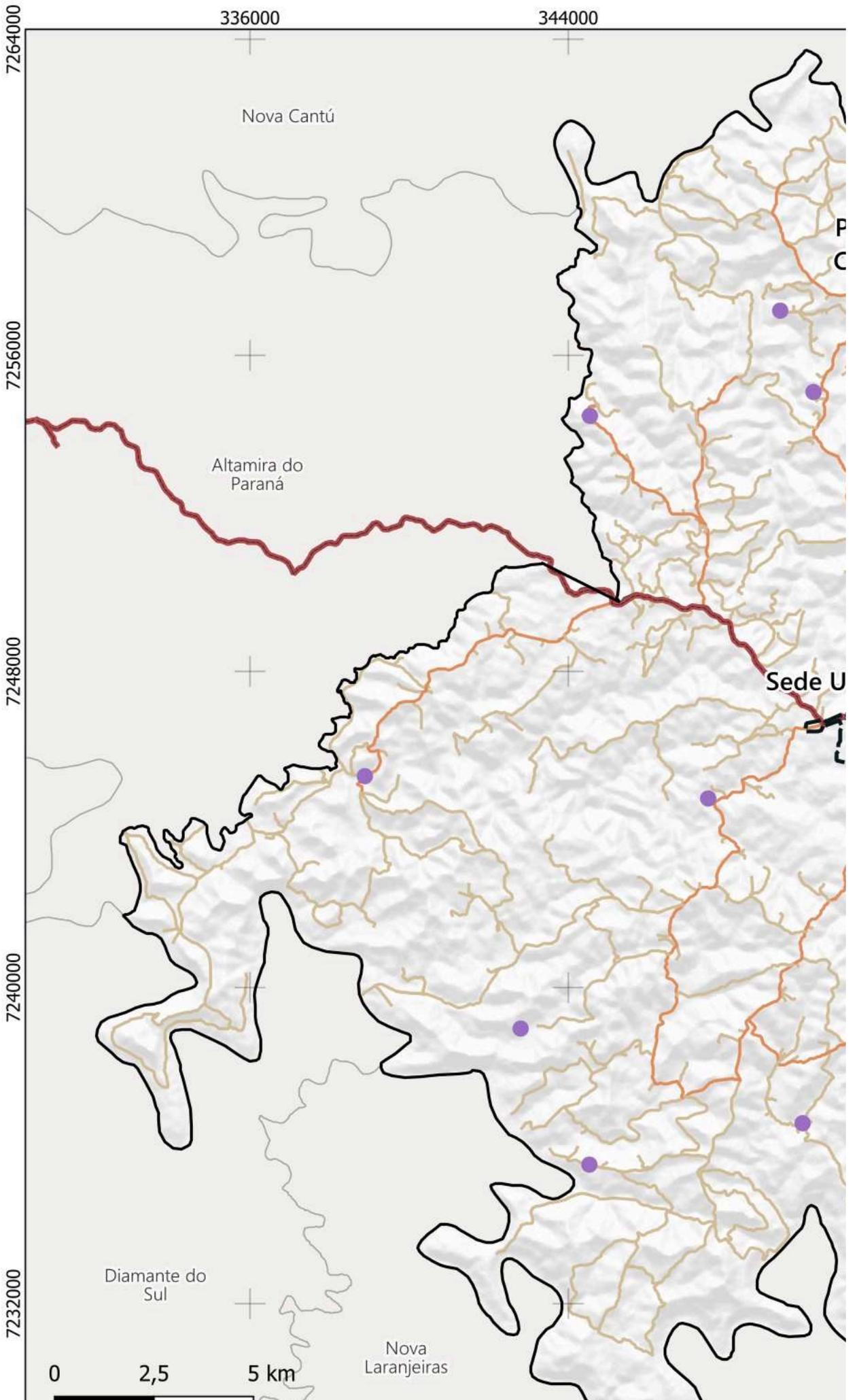
Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Laranjal, Estado do Paraná, 10 de julho de 2025.

MAYCON LOPES SIMIONI

Prefeito Municipal

ANEXO I – SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL





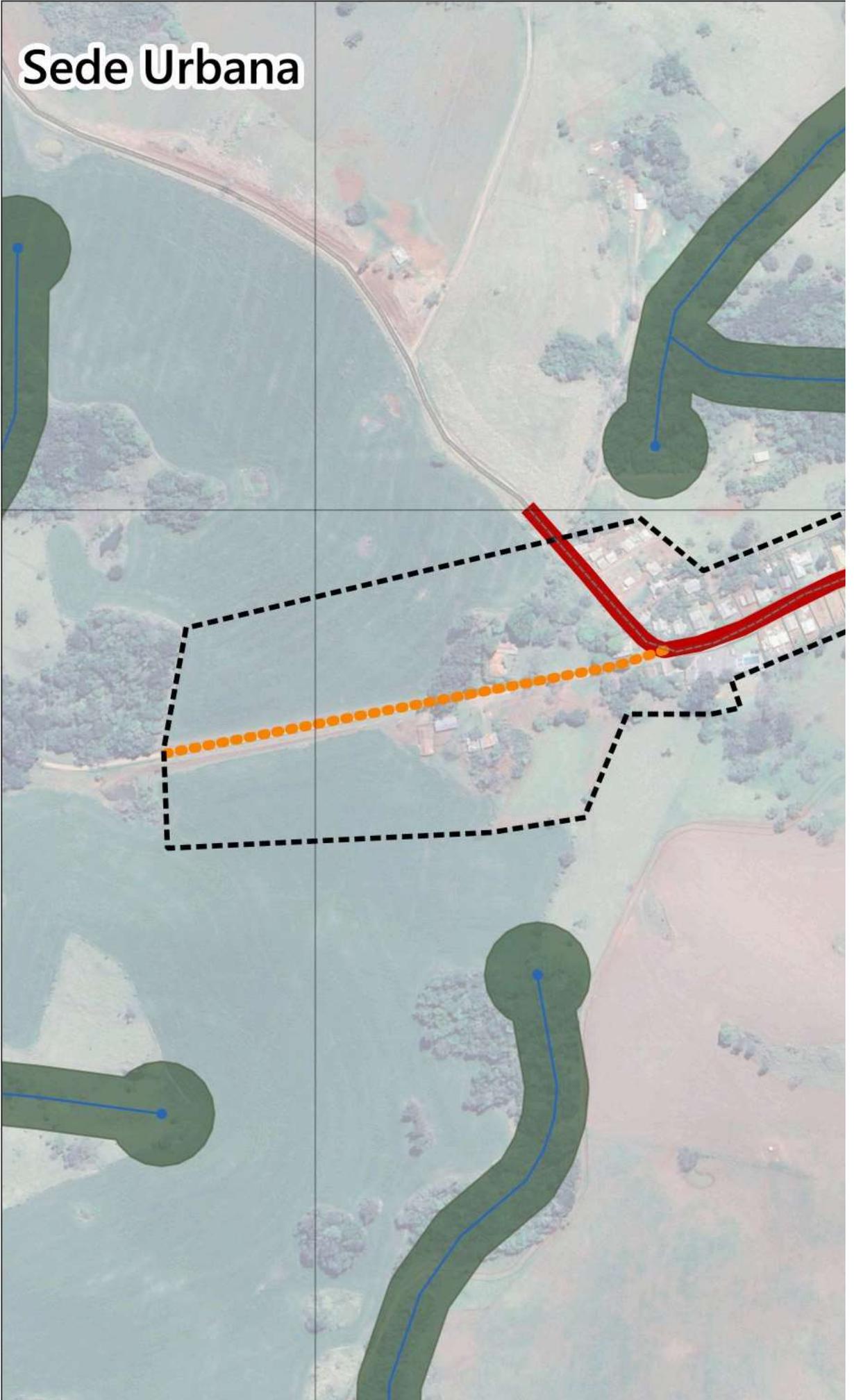
ANEXO II – SISTEMA VIÁRIO URBANO

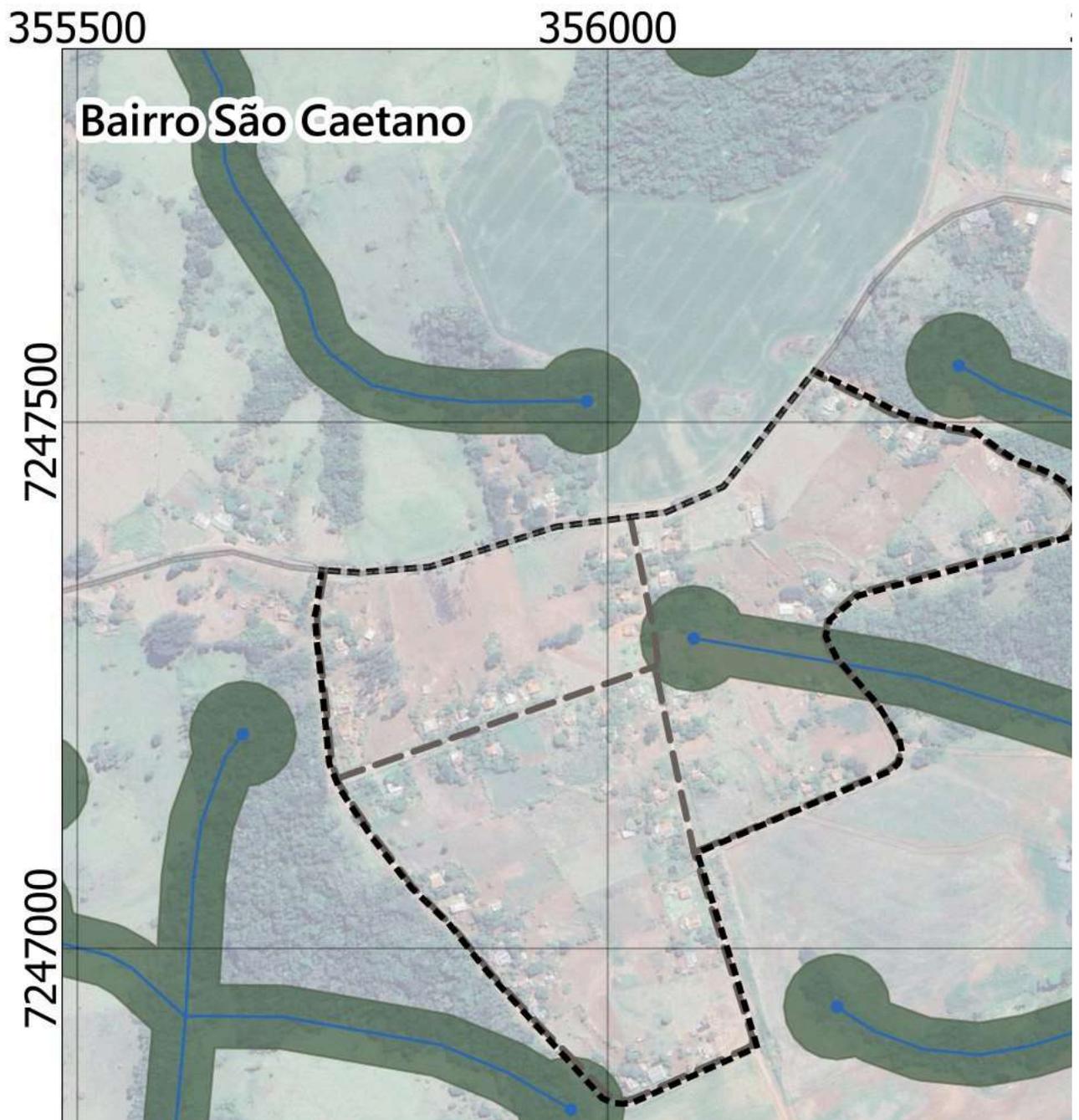
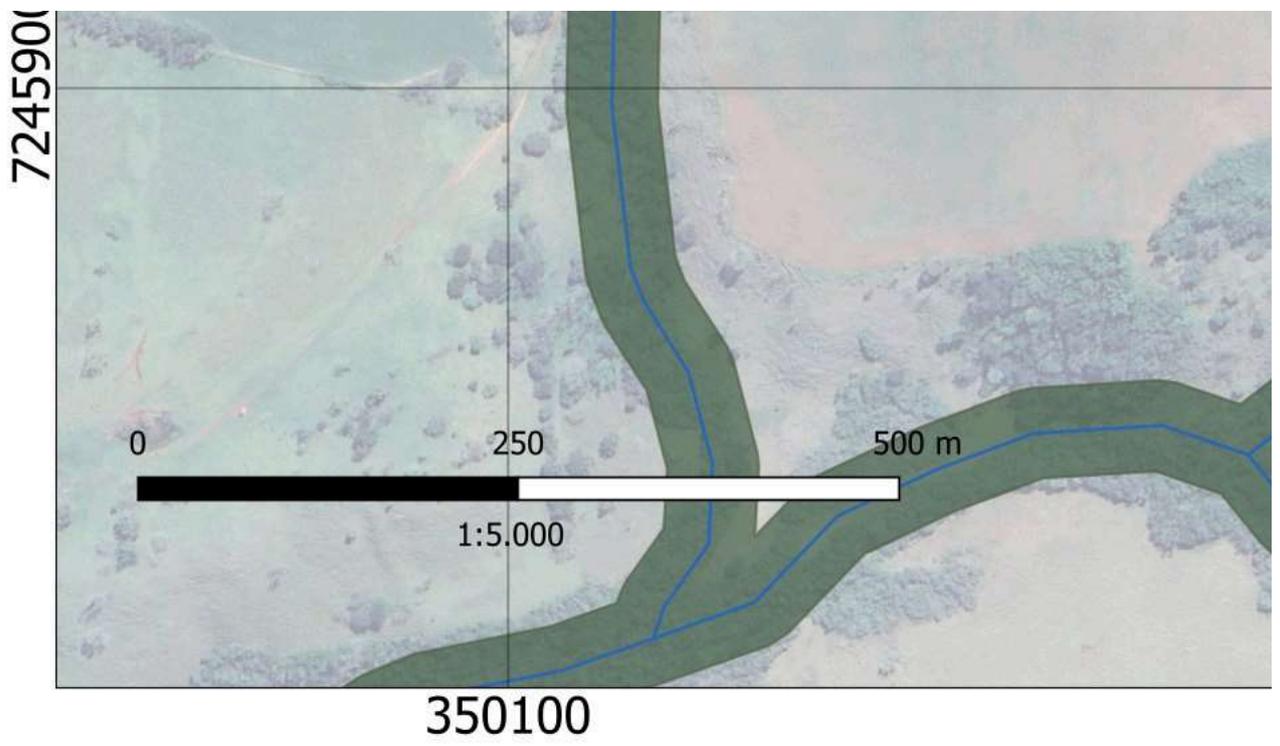
350100

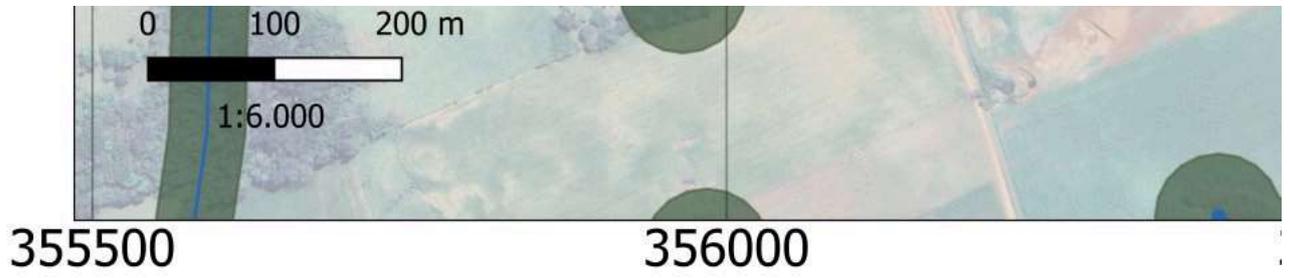
Sede Urbana

7246800

0

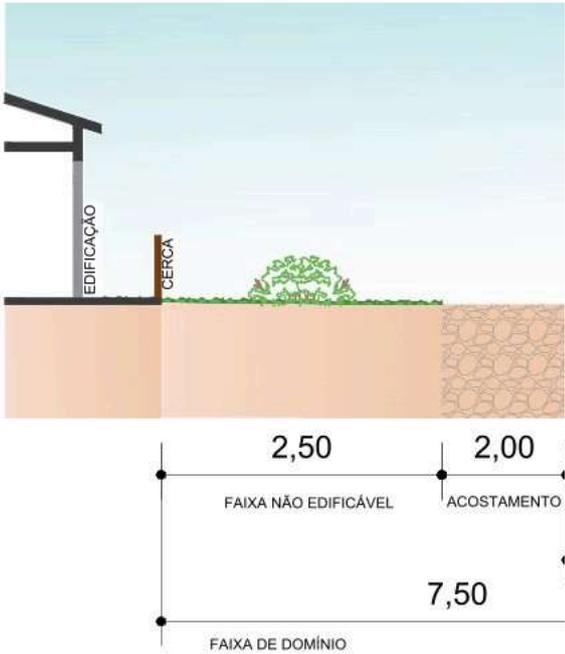




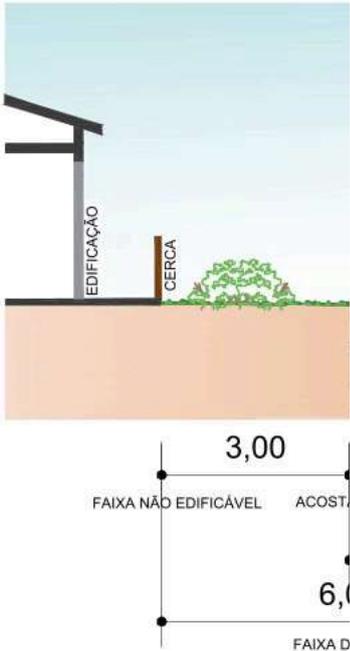


ANEXO III – PERFIL DAS VIAS (1/2)

ESTRADA



ESTRADA M



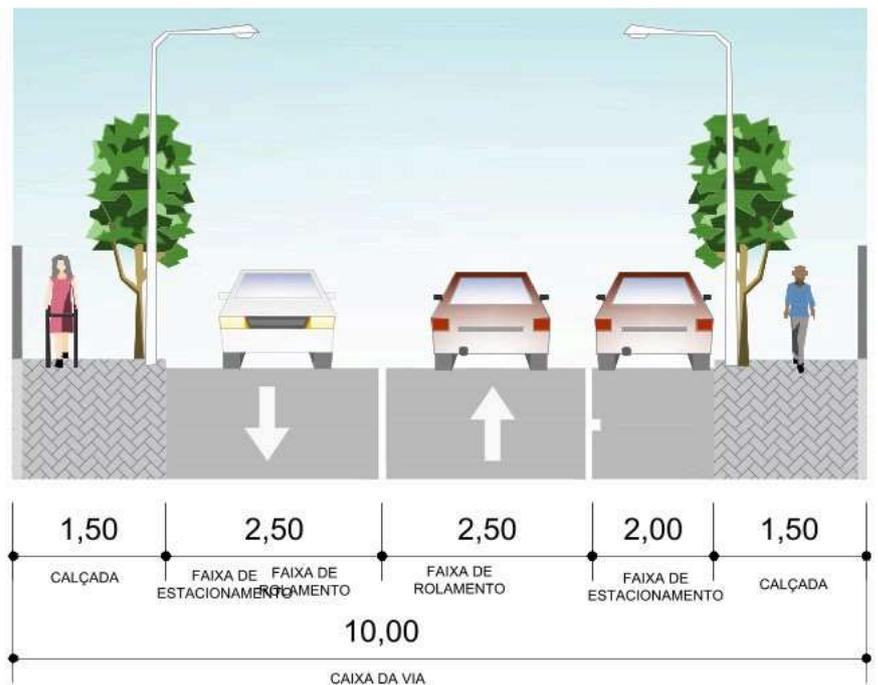


ANEXO III – PERFIL DAS VIAS (2/2)

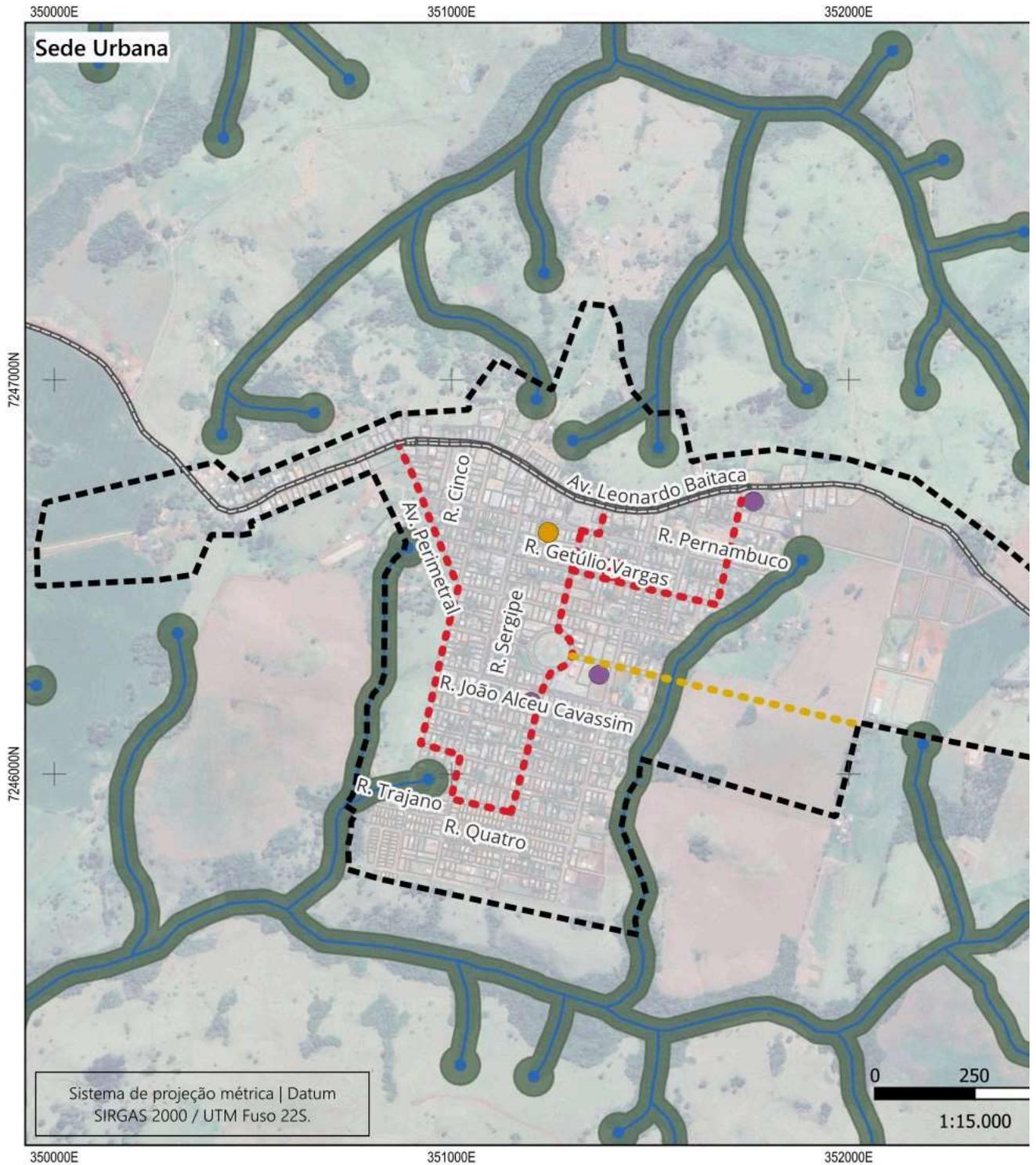
VIA ARTERIAL



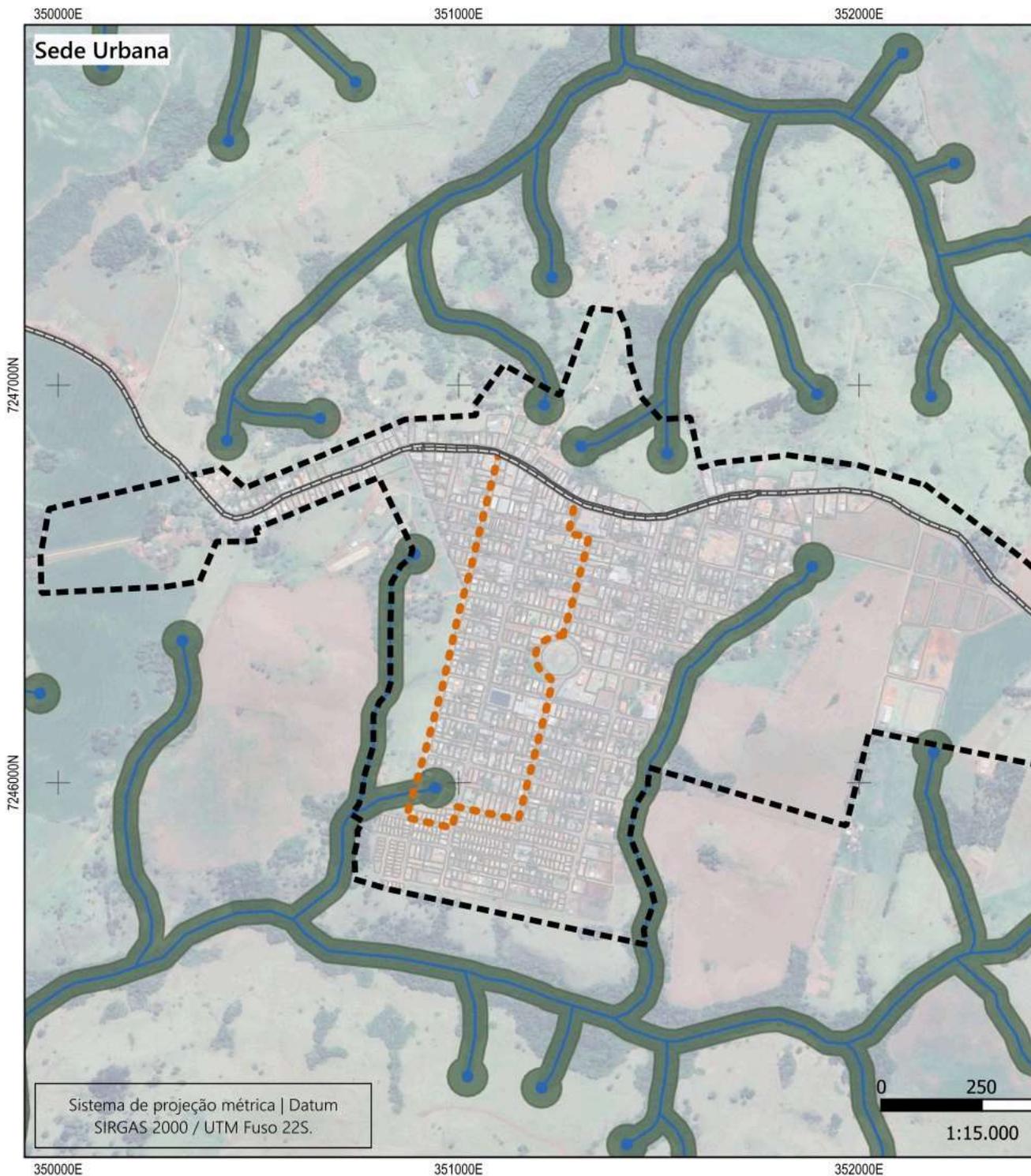
VIA LOCAL



ANEXO IV – ROTA ACESSÍVEL



ANEXO V – CICLORROTAS



Publicado por:
Fabiane Lemos
Código Identificador:A2CB6E86

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 11/07/2025. Edição 3317
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>