



LEI COMPLEMENTAR N.º 1244/2025

SÚMULA: Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário de Nova Santa Bárbara e revoga a Lei Complementar nº468, de 10 de fevereiro de 2023.

A Câmara Municipal de Nova Santa Bárbara, 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 - Esta Lei Ordinária faz parte da Revisão do Plano Diretor Municipal de Nova Santa Bárbara, e tem por finalidade revisar o Sistema Viário, sua hierarquização e dimensionamento.

Art. 2º - Esta lei tem por objetivos:

- I - estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com o Zoneamento e Uso do Solo;
- II - assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;
- III - fixar condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- IV - estabelecer um sistema hierárquico das vias para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- V - implementar um sistema de ciclovias, oferecendo infraestrutura para um meio alternativo de locomoção e lazer;
- VI - disciplinar o tráfego de cargas e passageiros na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;
- VII - proporcionar segurança e conforto aos pedestres e ciclistas.

Art. 3º - 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. 4º - Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, quando não forem observadas as normas desta Lei.

Art. 5º - São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I – Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II - Anexo II – Mapa do Sistema Viário Urbano;
- III - Anexo III – Perfil das Vias Municipais e Urbanas;
- IV - Anexo IV – Rota acessível;



V - Anexo V – Rotas Cicláveis;

VI - Anexo VI – Padrão de Calçada.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 6º - Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas 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 - **Alinhamento Predial:** linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- III - **Calçada:** a parte do logradouro, segregada e em nível diferente à via, onde se localiza o posteamento para energia e iluminação pública e o ajardinamento e/ou arborização, é destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas, quando este for dotado de ciclovia, e quando possível, dotada de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;
- IV - **Canteiro Central:** espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- V - **Ciclofaixa:** parte da pista de rolamento, calçada ou canteiro destinada à circulação exclusiva de bicicletas e outros ciclos, delimitada por sinalização específica;
- VI - **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;
- VII - **Ciclovia:** pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego comum;
- VIII - **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;
- IX - **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; corresponde, na área urbana, à largura de via;
- X - **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;
- XI - **Faixa de Rolamento ou Faixa Carroçável:** espaço organizado para a circulação de veículos motorizados, ou seja, é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;



- XII - **Faixa de Segurança:** faixa situada entre o acostamento e a divisa das propriedades vizinhas a uma estrada rural, destinada, a princípio, a manter afastamento seguro entre o tráfego veicular e as propriedades lindeiras;
- XIII - **Faixa Non Aedificandi:** área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XIV - **Hierarquia Viária:** definição de funções predominantes em diferentes vias, visando a compatibilidade do tráfego e uso e ocupação do solo
- XV - **Largura da Via:** distância entre os alinhamentos dos imóveis urbanos de ambos os lados da via pública;
- XVI - **Malha Urbana ou Malha Viária:** conjunto de vias do município;
- XVII - **Passeio:** parte da calçada destinada ao trânsito de pedestres;
- XVIII - **Rampa de Acessibilidade:** dispositivo 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;
- XIX - **Seção Transversal da Via:** representação esquemática da largura da caixa da via, que poderá ser composta por: acostamento, caixa de rolamento, calçadas, canteiro central, faixa de rolamento, faixa de estacionamento, passeios, pista de rolamento etc.;
- XX - **Via ou Logradouro Público:** espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito ou tráfego de veículos motorizados ou não, pedestres e animais, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros).

SEÇÃO II DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 7º - 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 150 (cento e cinquenta) metros.

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

Art. 8º - O desenho geométrico das vias deverá obedecer às normas técnicas brasileiras vigentes relativas à matéria.

CAPÍTULO II DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 9º - As melhorias e implementações de vias serão definidas com base nas exigências do transporte coletivo, na criação de conexões entre diferentes bairros e na promoção da integração entre os municípios na área de Nova Santa Bárbara.

Parágrafo único. A classificação das vias do Sistema Viário Municipal e do Sistema Viário Urbano poderá ser criada através de decreto do Executivo Municipal.



SEÇÃO I DAS VIAS RURAIS

Art. 10. Para os efeitos desta Lei, as vias rurais são classificadas segundo a função que exercem na malha viária, em ordem decrescente de importância, sendo:

- I - Rodovia: aquela que interliga regiões dentro do país ou do estado, sendo administrada pelo Governo Federal ou Estadual.
- II - Estrada Municipal: aquela que interliga localidades dentro de um mesmo município, são subdivididas entre principal e secundária, de acordo com a sua função.
- III - Via de Acesso: aquela destinada ao acesso às propriedades.

Parágrafo único. A hierarquia viária das vias municipais está representada no Anexo I – Sistema Viário Municipal.

SEÇÃO II DAS VIAS URBANAS

Art. 11. Para os efeitos desta Lei, as vias urbanas são classificadas segundo a função que exercem na malha viária, sendo:

- I - Via Arterial: 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, compreendendo a Av. Walter Guimarães da Costa, R. Antônio Ferreira e a Rod. Eng Ângelo Lopes;
- II - Via Coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade, compreendendo as vias: R. Eodes Pereira Araújo, R. Antônio Ruy, R. Luís Inácio Martins, R. Antônio Joaquim Rodrigues e R. Interventor Manoel Ribas.
- III - Via Local 1: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas, classifica as demais vias urbanas.
- IV - Via Local 2: são vias destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas, classifica as vias urbanas, voltadas a regularização fundiária ou vias consolidadas que não atendem o padrão estipulado.

§1º As classificações descritas no *caput* deste artigo, são consideradas segundo o Código de Trânsito Brasileiro, como vias urbanas.

§2º A hierarquia viária das vias urbanas está representada no Anexo II – Mapa do Sistema Viário Urbano.

CAPÍTULO III DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

SEÇÃO I DAS VIAS RURAIS

Art. 12. O dimensionamento mínimo da seção transversal das vias rurais municipais segundo sua classificação será conforme segue:



- I - Rodovia: dimensionadas a critério dos órgãos competentes da União ou do Estado por elas responsáveis;
- II - Estrada Municipal Primária: caixa da via com largura mínima de 25m (vinte e cinco metros) contendo:
 - a) 2 (duas) faixas de rolamento com largura mínima de 5m (cinco metros) cada;
 - b) 2 (duas) faixas de acostamento com largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
 - c) faixa de domínio com largura mínima de 5,00m (cinco metros) para cada lado, contados a partir da borda externa da faixa de acostamento;
 - d) inclinação transversal: entre 1,5% (um e meio por cento) e 2% (dois por cento).
- III - Estrada Municipal Secundária: caixa da via com largura mínima de 20m contendo:
 - a) 2 (duas) faixas de rolamento com largura mínima de 3m (três metros) cada;
 - b) 2 (duas) faixas de acostamento com largura mínima de 2,00m (dois metros) cada;
 - c) faixa de domínio com largura mínima de 5,00m (cinco metros) para cada lado, contados a partir da borda externa da faixa de acostamento;
 - d) inclinação transversal: entre 1,5% (um e meio por cento) e 2% (dois por cento).

Parágrafo único. Os perfis das vias rurais estão representados no Anexo III – Perfil das Vias, parte integrante e complementar desta Lei.

SEÇÃO I DAS VIAS URBANAS

Art. 13. O dimensionamento mínimo da seção transversal das vias urbanas segundo sua classificação funcional, parte integrante e complementar desta Lei, será conforme segue:

- I - Via Arterial: caixa da via com largura mínima de 24m (vinte e quatro metros) contendo:
 - a) 4 (quatro) faixas de rolamento com largura mínima de 3m (três metros) cada;
 - b) 2 (duas) faixas de estacionamento com largura mínima de 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
 - c) 2 (duas) calçadas com largura mínima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).
- II - Via Coletora: caixa da via com largura mínima de 18m (dezoito metros) contendo:
 - a) 2 (duas) faixas de rolamento com largura mínima de 3m (três metros) cada;
 - b) 2 (duas) faixas de estacionamento com largura mínima de 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
 - c) 2 (duas) calçadas com largura mínima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada.
- III - Via Local 1: caixa da via com largura mínima de 15m (quinze metros) contendo:



- a) 2 (duas) faixas de rolamento com largura mínima de 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- b) 2 (duas) faixas de estacionamento com largura mínima de 2m (dois metros) cada;
- c) 2 (duas) calçadas com largura mínima de 3m (três metros) cada.

IV - Via Local 2:

- a) 2 (duas) faixas de rolamento com largura mínima de 2,00m (dois metros) cada;
- b) 2 (duas) calçadas com largura mínima de 2,00m (dois metros) cada.

§1º Os perfis das vias urbanas estão representados no Anexo III – Perfil das Vias, parte integrante e complementar desta Lei.

§2º Deverão ser previstas rampas de acesso a pessoas com deficiência (PCD) nas calçadas dos logradouros urbanos, conforme as definições das normas técnicas brasileiras de acessibilidade vigente.

§3º As calçadas com dimensões inferiores a 3,00m (três metros), deverão ser implementadas apenas para fins de regularização fundiária.

Art. 14. Deve-se garantir a continuidade, no mínimo, das Vias Arteriais e Coletoras existentes 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.

CAPÍTULO IV DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 15. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverão obedecer às diretrizes impostas nesta Lei e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

Art. 16. O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

Art. 17. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como o Anexo III desta Lei.

Art. 18. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 19. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto aos córregos e às linhas de drenagem natural.

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



CAPÍTULO V SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 20. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº 9.503/97 e suas futuras alterações.

§1º Toda e qualquer 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.

CAPÍTULO VI DAS CALÇADAS E ROTAS CICLÁVEIS

SEÇÃO I DAS CALÇADAS

Art. 21. As calçadas deverão ser executadas com a dimensão mínima estabelecida no Anexo VI – Padrão de Calçada, desta Lei.

Art. 22. As calçadas devem ser acessíveis, de acordo com a 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 às 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/autuação fiscalizatória constatando bloqueios que afetem a circulação de pedestres.

Art. 23. As calçadas deverão ser acessadas através de rampa alinhada frontalmente com a faixa de pedestre, com inclinação máxima longitudinal de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) e transversal de 2% (dois por cento).

Art. 24. Cabe ao Município garantir a acessibilidade das calçadas e passeios dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como rota acessível, conforme determinado pela norma de acessibilidade vigente e o Anexo IV, parte integrante desta Lei.

Parágrafo único. O plano de rotas acessíveis mencionado no *caput* deste artigo define quais calçadas têm prioridade de implantação ou reforma, a ser executada pelo Município, com vistas a garantir acessibilidade universal aos equipamentos urbanos.

SEÇÃO II DAS ROTAS CICLÁVEIS



Art. 25. O transporte cicloviário de Nova Santa Bárbara tem por finalidade incentivar o uso do modal não motorizado, criando uma rede de vias de circulação segura e sustentável, composta por infraestrutura específica, para tal atividade.

Parágrafo único. O sistema cicloviário proposto para Nova Santa Bárbara está no Anexo V, parte integrante desta Lei.

Art. 26. O Poder Público Municipal deverá implantar ou exigir a execução de infraestrutura cicloviária nas vias urbanas de Nova Santa Bárbara, de acordo os perfis estabelecidos no Anexo III e demais exigências contidas nesta Lei.

§1º Para 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, com separador entre a ciclovia e as faixas de estacionamento, com largura mínima de 0,50m (cinquenta centímetros);
- II - largura mínima de 1,25m (um metro e vinte e cinco centímetros) quando unidirecional.

§2º A infraestrutura cicloviária deverá ser implantada em vias com potenciais para a circulação dos ciclistas, preferencialmente em vias arteriais e vias coletoras.

Art. 27. Para os efeitos desta Lei, os tipos de Rotas Cicláveis categorizam-se da seguinte forma:

- 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.

CAPÍTULO VII DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 28. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 1000 (mil) UFM a 3000 (três mil) UFM.

Art. 29. A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

Art. 30. O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.



Art. 31. As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades, previstas em Leis Federais e Estaduais, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 32. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos é de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento, conforme estabelecido na Lei de Parcelamento do Solo Urbano, onde constará orientação para o traçado das vias de acordo com a presente Lei.

Art. 33. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 34. Fica revogada a Lei Complementar nº 468, de 10 de fevereiro de 2009 e demais disposições em contrário.

Nova Santa Bárbara, Paraná, 11 de junho de 2025.

Claudemir Valério
Prefeito Municipal