

**PUBLICADO**  
*15/04/2012*  
**JORNAL O REGIONAL**  
Edição Nº *1656*

**LEI Nº 2497/2012**

Súmula: Dispõe sobre o Sistema Viário Básico, a Política de Transportes e Circulação no Município de Colorado, adequando a legislação municipal à federal, em especial, ao Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

**O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE COLORADO,  
ESTADO DO PARANÁ:**

Faço saber a todos, que a Câmara de Vereadores aprovou, e eu, sanciono a seguinte Lei:

**TÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**ART. 1º** - A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar, a implantação do Sistema Viário Básico, a Política de Transportes e Circulação no Município de Colorado, em consonância com as diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento do Município, com o objetivo de definir hierarquicamente as vias públicas de circulação, prever sua expansão aumentando as oportunidades de transporte, diminuindo custos e tempos de deslocamento.

**§ 1º.** - Via pública é todo espaço público destinado à circulação de veículos, pedestres e animais.

**§ 2º.** - Considera-se circulação viária o conjunto dos deslocamentos de veículos, pessoas, animais e cargas no Sistema Viário.

**ART. 2º** - O Sistema Viário Básico, em parte, está contido na estrutura urbana e rural do Município, devendo ser entendido como parte integrante desta e tem como função precípua a interligação física de seus componentes.

**ART. 3º** - Constituem objetivos e diretrizes referentes ao sistema viário de tráfego e de transporte:

I - garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão rural e urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;

II - considerar o planejamento de transporte integradas ao planejamento urbano e rural, aos objetivos e diretrizes desta lei;

- III** - adequar o uso do solo lindeira à função da via e vincular a densidade populacional a capacidade de escoamento dos fluxos de tráfegos;
- IV** - compatibilizar o planejamento e a operação do sistema de transportes com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, observando as seguintes condições:
- a) - assegurar acessibilidade da zona rural para urbana, aos centros de emprego, comércio, serviços e aos equipamentos urbanos de saúde, educação e lazer;
- b) - avaliar e promover a integração física dos terminais de transportes às áreas em que se localizam, de forma a permitir o livre fluxo de passageiros e a formação de pequenos centros locais de comércio e serviços;
- V** - reduzir as dificuldades de deslocamentos na cidade, promovendo novas interligações e integração do sistema viário;
- VI** - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres, ciclistas e de animais, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança;
- VII** - implantar, manter e operar os sistemas de sinalização e os dispositivos e equipamentos de controle viário;
- VIII** - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- IX** - definir as características geométricas e operacionais das vias compatibilizando com a legislação de zoneamento de uso do solo e transporte coletivo;
- X** - disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;
- XI** - priorizar a circulação de transportes coletivos na rede viária e promover programas e projetos de proteção à circulação de pedestres e de grupos específicos tais como: idosos, deficientes físicos e crianças;
- XII** - estimular a destinação de áreas para estacionamento de veículos;
- XIII** - amenizar o tráfego em áreas residenciais, através de um desenho urbano que estimule a redução de velocidade e um comportamento mais prudente do automobilista;
- XIV** - Implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
- XV** - Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.
- XVI** - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito expressa pelos Códigos: de Postura, Zoneamento, Parcelamento Uso e Ocupação do Solo Urbano, de Trânsito Estadual, de Trânsito Brasileiro, fiscalizando, autuando e cobrando as multas decorrentes da sua aplicação;

**ART. 4º** - Compete ao Município, respeitadas as diretrizes estabelecidas pela União, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, em parte ou no todo os serviços públicos ou de utilidade pública relativa a transportes coletivos, escolares e individuais de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal.

**§ 1º** - O Poder Público poderá criar autarquia com a incumbência de planejar, organizar, coordenar, executar, fiscalizar e controlar o transporte coletivo, o escolar, o de táxi, o de cargas, o tráfego e o trânsito.

**§ 2º** - O sistema viário urbano será disciplinado por esta legislação específica, respeitadas as normas técnicas pertinentes.

**ART. 5º** – Esta Lei Municipal disporá sobre a organização, funcionamento e fiscalização dos transportes coletivos, o escolar, o de táxi, o de cargas, o tráfego e o trânsito, e as diretrizes e os critérios para a defesa do interesse público e dos direitos dos usuários.

**ART. 6º** - Compete ao Município estabelecer a política de transporte urbano e plano viário, observados os seguintes princípios:

- I - compatibilização com a política de desenvolvimento urbano;
- II - compatibilização entre transporte e o uso do solo;
- III - racionalização dos serviços;
- IV - compatibilização tarifária entre as várias modalidades de transporte;
- V - atendimento aos padrões de segurança, eficiência, conforto, higiene, cortesia e respeito aos direitos do usuário.

**ART. 7º** - O sistema Viário Básico será administrado pelo Poder Executivo Municipal através do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano - CMDU, a função urbana responsável pelo espaço público destinado à circulação de veículos, pessoas, animais e cargas no Município de Colorado, sendo estruturado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal.

**ART. 8º** - São partes integrantes desta Lei os seguintes **ANEXOS**:

- I – Mapa Rodoviário do Município de Colorado;
- II - Mapa da Hierarquia Viária do Município de Colorado;
- III - Mapa da Hierarquia Viária do Distrito Alto Alegre;
- IV – Mapa da Caracterização dos Componentes do Sistema Viário;
- V - Mapa da Caracterização dos Componentes do Sistema Viário do Distrito Alto Alegre;
- VI – Mapa das Vias Preferenciais do Sistema Viário;
- VII – Mapa da Sinalização Viária do Município de Colorado;
- VIII - Mapa da Sinalização Viária do Distrito Alto Alegre.

**§ Único** - Compete ao Município manter mapeamento, permanentemente atualizado, de sua rede viária rural e urbana.

**ART. 9º** - É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamentos do solo que vierem a serem executados no Município de Colorado.

**§ Único** - A Prefeitura Municipal fiscalizará a execução das vias de que trata este artigo.

## CAPÍTULO II

### DAS DEFINIÇÕES

**ART. 10** - Constitui o Sistema Viário Municipal o conjunto de vias públicas do Município, consideradas como tais o leito por onde circulam os veículos, bem como suas conexões, acessos, os passeios, os acostamentos e demais áreas de circulação de pedestres, as áreas públicas de estacionamento e manobra de veículos e os acostamentos de ruas e estradas, pavimentadas ou não, bem como todo o espaço público elevado ou subterrâneo de circulação, em articulação com o Sistema Viário Estadual ou Federal.

**§ 1º.** - O Sistema Viário Federal, considerado no Sistema Viário Básico, é o conjunto de vias públicas sob jurisdição da União.

**§ 2º.** - O Sistema Viário Estadual, integrante do Sistema Viário Básico, é o conjunto de vias públicas sob jurisdição do Estado.

**§ 3º.** - O Sistema Viário Municipal é o conjunto de vias públicas sob jurisdição do Município.

**ART. 11** - Para efeito da presente Lei, ficam definidos os seguintes termos:

**I** – arruamento: conjunto de logradouros públicos e vias destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

**II** - acesso: interligação física, instalada para possibilitar o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública e o lote, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;

**III** - alinhamento: linha divisória entre o lote e a via pública;

**IV** - aproximação: linha de chegada, no cruzamento ou na interseção;

**V** - bicicletário: espaço delimitado por cercas, muros ou paredes destinado ao estacionamento de bicicletas, podendo ser coberto com estrutura própria ou sob marquise, dotado de equipamento para fixação de bicicletas com o mínimo de seis vagas;

**VI** – logradouro público: área de terra de propriedade pública de uso comum, destinadas a vias de circulação e espaços livres;

**VII** - bolsão de retorno: via local sem saída, com praça de retorno na extremidade;

**VIII** - canteiro: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;

**IX** - ciclofaixa: espaços viários regulamentados por sinalização destinada à circulação de bicicletas, salvam exceções previstas nesta Lei, contíguo à pista de rolamento de veículos automotores, sendo dela separada por pintura, dispositivos delimitadores (chamados de “tachas”, “tartarugas” ou “calotas”, dependendo de sua dimensão) ou por ambos;

**X** - ciclovia: espaço viário regulamentado por sinalização destinado à circulação de bicicletas, salva exceções previstas nesta Lei, separado da pista de rolamento de veículos automotores por terrapleno com mínimo de cinquenta centímetros de largura, sendo, habitualmente, mais elevada do que a pista de veículos motorizados;

**XI** - corredores: seqüência de vias que permite continuidade de tráfego;

**XII** - eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio;

**XIII** - faixa de domínio: área de terreno destinada, pelo Poder Público, a implantar e manter vias e equipamentos, definida entre alinhamentos prediais;

- XIV** - faixa de rolamento: porção da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, identificada através de pintura no pavimento, medindo entre 3,00m (três metros), no mínimo, a 4,00m (quatro metros) de largura;
- XV** - hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando a tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo, em suas imediações;
- XVI** - interseção: encontro entre duas ou mais vias de circulação;
- XVII** - interseções múltiplas ou complexas: cruzamento de vias que apresentam mais de três aproximações e cujas funções e padrões físicos caracterizem, pelo menos, uma delas como principal;
- XVIII** - miolo de quadra: área localizada no centro de quadra e com potencial de ocupação;
- XIX** - modo: tecnologia de transportes;
- XX** - paraciclo: espaço destinado ao estacionamento de bicicletas, não delimitado por cercas, muros ou paredes, alocado em local coberto ou ao ar livre, dotado de equipamento para fixação de bicicletas com até vinte vagas; e
- XXI** - passarela: via constituída por elemento construtivo aéreo ou subterrâneo, destinada ao deslocamento exclusivo de pedestres e ciclistas, no sentido transversal à via de circulação de veículos;
- XXII** - passeio: parte da calçada construída entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento, separada por elemento físico, construído acima do nível do pavimento, livre de interferências, destinada à circulação de pedestres e usuários de cadeiras de rodas, salvo exceções previstas na Lei;
- XXIII** - pista: superfície contínua da via destinada à circulação e ao estacionamento de veículos;
- XXIV** - sinalização: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança das formas de mobilidade previstas na Lei;
- XXV** - sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;
- XXVI** - sistema estrutural viário: conjunto de vias principais, bem como as interseções múltiplas ou complexas, resultantes do cruzamento de vias;
- XXVII** - tráfego: movimentação, trânsito de veículos e pedestres;
- XXVIII** - trilha: também denominada via verde, é o espaço viário em piso de terra batida não lamacenta com largura de pelo menos um metro e meio, destinada às formas de mobilidade não-motorizada previstas na Lei;
- XXIX** - via de tráfego não-motorizado compartilhado: espaço viário regulamentado por sinalização destinado ao uso comum de duas ou mais formas de mobilidade previstas nesta Lei, podendo ser contíguo à rodovia, desde que dela separada por pintura e/ou dispositivos delimitadores, ou em calçada elevada;
- XXX** - vias locais: via pública não estrutural destinada apenas ao acesso aos lotes lindeiros;
- XXXI** - vias marginais: via auxiliar de uma via principal, adjacente, geralmente paralela, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de acesso à via principal;
- XXXII** - vias principais: vias que permitem o atendimento à atividade de deslocamento entre quaisquer pontos dentro da área urbana;

**XXXIII** - vielas: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias;

**XXXIV** – tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

**XXXV** – tráfego leve: fluxo inferior a 50 veículos por dia em uma única direção;

**XXXVI** tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 e 200 veículos por dia em uma única direção;

**XXXVII** - tráfego pesado, fluxo superior a 200 veículos por dia em uma única direção.

**ART. 12** - Para todos os efeitos, o MAPA DA CARACTERIZAÇÃO DOS COMPONENTES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE COLORADO E DISTRITO ALTO ALEGRE, conforme ANEXOS IV E V, (respectivamente), as vias públicas denominam-se:

**I** - Avenida - quando possuir seção transversal suficiente para a circulação conjunta de quatro ou mais veículos, em um ou dois sentidos de direção.

**II** - Rua ou Alameda - quando possuir seção transversal suficiente para circulação conjunta de apenas três veículos, ou menos, com um ou dois sentidos de direção.

**III** – Travessa – quando possuir seção transversal, suficiente para circulação conjunta de apenas dois veículos, ou menos, com um ou dois sentidos de direção.

**IV** – Calçadão – área localizada no centro da cidade, para circulação exclusiva de pedestre, quando possuir seção transversal, esta será para circulação de apenas um veículo, com um só sentido de direção.

**V** - Estrada - via localizada na zona rural.

**§ Único** - As atuais denominações poderão ser mantidas, desde que consagradas pelo uso.

**ART. 13** - Todo projeto de obra viária obedecerá às diretrizes do Plano Diretor, e as características das vias definidas nesta lei, bem como na Lei do Parcelamento do Solo.

### CAPÍTULO III

#### DA HIERARQUIZAÇÃO DA VIAS

**ART. 14** - Para os efeitos da presente Lei e considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, conforme ANEXO II e ANEXO III, MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA, as vias da sede do Município de Colorado e do Distrito de Alto Alegre, classificam-se em:

- 1º Contorno rodoviário;
- 2º Vias Marginais;
- 3º Eixos estruturais;
- 4º Vias arteriais;
- 5º Vias coletoras;
- 6º Vias locais;
- 7º Via Ecológica;
- 8º Vias para pedestres;

9º Ciclovia.

§ 1º. – A classificação referida nesse artigo está representada no Mapa denominado HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE COLORADO E DISTRITO ALTO ALEGRE, que integra a presente Lei na forma dos ANEXOS II e III.

§ 2º. – As estradas vicinais estão contidas no MAPA RODOVIÁRIO MUNICIPAL, integrante desta Lei na forma do ANEXO I.

## CAPÍTULO IV

### DAS FUNÇÕES DAS VIAS

**ART. 15** - As vias do Município de Colorado, de acordo com sua classificação, têm as seguintes funções:

§ 1º. - Contorno rodoviário é o anel rodoviário próximo ao limite do perímetro de expansão urbana da cidade que tem como objetivo promover as ligações rodoviárias entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e serve para grandes volumes de tráfego de passagem ou regional, constituindo-se na principal ligação de Colorado com os Municípios de Paranacity, Lobato, Itaguajé, Santo Inácio e Nossa Senhora das Graças;

§ 2º. - Vias Marginais são aquelas vias internas, paralelas ao eixo rodoviário, contorna a área da cidade, que tem por objetivo promover o acesso ao comércio e indústria localizada às margens da Rodovia, e estabelecer ligações perimetrais entre diferentes quadrantes da cidade;

§ 3º. - Eixos estruturais são aquelas vias de maior capacidade de vazão que têm como objetivo promover a interligação viária entre diferentes quadrantes da cidade;

§ 4º. - Vias arteriais são as vias que promovem as ligações entre diferentes bairros ou setores da cidade onde a velocidade de serviços é menor e permite maior intensidade de trânsito;

§ 5º. - Vias coletoras são as que ligam um ou mais bairros entre si e coletam ou distribuem o fluxo do trânsito a partir das vias arteriais e estruturais, além de servir de acesso às propriedades;

§ 6º. - Vias locais são aquelas que tem função básica permitir o acesso às propriedades privadas, ou áreas e atividades específicas e com distribuição do tráfego em pequeno volume internamente ao bairro e se liga quase sempre a uma via coletora;

§ 7º. - Vias Ecológicas são as vias com ou sem pavimentação, mas com tratamento paisagístico diferenciado, destinadas a interligar áreas com uso rural, de lazer e de interesse ambiental;

§ 8º. - Vias para pedestres são aquelas de passagem para transeuntes, e cujos padrões geométricos de desenho mudam de acordo com as exigências do local, é composto pelo conjunto de calçadas, passeios, galerias, faixas de pedestres sinalizadas ou não, travessias protegidas, escadas, caminhos, vielas passagens, ruas de pedestre ou de lazer e demais espaços urbanos parcial ou exclusivamente destinados à circulação urbana de pedestres, clientela ou usuário, podendo, inclusive, ser caracterizada como espaço público de lazer;

§ 9º. - Ciclovia é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas.

**ART. 16** - A estruturação viária depende das faixas carroçáveis, dos espaços de estacionamento e da sinalização existente dos obstáculos ao livre movimento de coisas ou pessoas, ou seja, é função da parte dinâmica e estática dos componentes da circulação.

**ART. 17** - Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto:

- I - À largura dos passeios e faixas de rolamento;
- II - Ao tratamento paisagístico;
- III - Às rampas máximas para cada categoria viária.

## CAPÍTULO V

### DA CARACTERIZAÇÃO DOS COMPONENTES DO SISTEMA VIÁRIO

**ART. 18** - O planejamento do sistema viário tem por objetivo assegurar a melhoria das condições de mobilidade da população, seja de pedestres, ou de veículos automotores, e tem como principal instrumento, a caracterização dos componentes do sistema de classificação viária.

**ART. 19** - Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado, permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma. As demais vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às diretrizes do Plano Diretor, bem como na Lei do Parcelamento do Solo e as dimensões mínimas do artigo posterior.

**ART. 20** - Os componentes do sistema viário do Município de Colorado e do Distrito Alto Alegre, através do MAPA DA CARACTERIZAÇÃO, conforme os ANEXOS IV e V, têm as seguintes características e dimensões:

I - **Contornos rodoviários:** faixa de domínio de **50,00m (cinquenta metros) a 90,00m (noventa metros)**, sendo seu perfil formado por rodovias com faixas de rolamento, podendo conter via marginal, canteiro, e ciclovia central em cada sentido de tráfego;



- II - Vias Marginais:** faixa de domínio de **10,00m (dez metros) a 30,00m (trinta metros)**, sendo seu perfil formado por faixas de rolamento, passeio de no mínimo 3,00m (três metros) de largura, podendo conter faixa de estacionamento, e ciclovia;
- III - Eixos estruturais:** faixa de domínio de **25,00m (vinte e cinco metros) a 40,00m (quarenta metros)**, sendo seu perfil formado por faixas de rolamento passeio, faixa de estacionamento, e ciclovia opcional, em cada sentido de tráfego, canteiro central opcional;
- IV - Vias arteriais:** faixa de domínio de **20,01m (vinte e metros) a 25,00m (vinte e cinco metros)**, sendo seu perfil formado por faixas de rolamento passeio e faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego, com canteiro central opcional;
- V - Vias coletoras:** faixa de domínio de **15,01m (quinze metros) a 20,00m (vinte metros)**, sendo seu perfil formado por faixas de rolamento, passeio, faixa de estacionamento para cada sentido de tráfego, podendo ser dotadas de canteiro central;
- VI - Vias locais:** faixa de domínio de **12,01m (doze metros) a 15,00m (quinze metros)**, sendo seu perfil formado por faixa de rolamento, passeio, faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego;
- VII - Via ecológica ou estradas vicinais:** faixa da via de 10,00m (dez metros) a 20,00m (vinte metros), com pista de rolamento de 7,00m (sete metros), sendo seu perfil formado por passeio de 2,00m (dois metros) a 4,50 (quatro metros e cinquenta centímetros) opcionais;
- VIII - Vias para pedestres:** classificadas como passeios, com **largura mínima de 2,00m (dois metros)**; vielas e calçadas, com largura mínima de 5,00m (cinco metros);
- IX - Ciclovias:** faixas de rolamento com no **mínimo 1,40m (um metro e quarenta centímetros)** por sentido de tráfego.

§ 1º. - No interior das Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS as vias locais, a critério do Órgão Municipal de Planejamento, poderão ter dimensões menores do que as estabelecidas neste artigo;

§ 2º. - As dimensões das vias de pedestres serão definidas individualmente, dependendo do local onde as mesmas sejam implantadas;

§ 3º. - As dimensões dos Contornos Rodoviários serão definidas com os órgãos estaduais competentes, em função do projeto específico da referida via, sob sua jurisdição.

**ART. 21** - Quando a forma, as condições técnicas, a topografia ou as dimensões do terreno comprovadamente não permitirem as medidas previstas no artigo anterior, a Prefeitura poderá fixar dimensão diferente, porém nunca inferior a 90% (noventa por cento) do gabarito mínimo.

**ART. 22** - A arborização das vias públicas deverá sempre ser efetuada a partir de projeto de paisagismo, submetido e aprovado pelo órgão municipal e/ ou estadual responsável pela instalação da rede elétrica e obedecerá aos seguintes critérios básicos:

I - canteiro para plantio de cada árvore com no mínimo 1,00 m<sup>2</sup> (um metro quadrado) de área;

- II - espaçamento entre as árvores variando de, 6,00 m (sete metros) a 10,00 (dez metros), no máximo;
- III - distância mínima de 3,00 m (cinco metros) entre postes e árvores;
- IV - afastamento mínimo de 5,00 m (cinco metros) e no máximo de 8,00 m (dez metros) das esquinas.

**ART. 23** - Os passeios, como parte integrante do sistema viário público, deverão ser, em caso de parcelamento, obrigatoriamente, executados pelo loteador em conjunto com a implantação de novas vias e serem tratados de forma a garantir as condições de continuidade e conforto da circulação de pedestres, obedecidos à largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

**§ Único** - Nos casos de alteração de parcelamentos existentes ou junção a novos, o Órgão Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, apreciará as modificações propostas, submetendo à aprovação do Conselho.

## CAPÍTULO VI

### DA CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE VIAS

#### SEÇÃO I

##### DA SEDE DO MUNICÍPIO

**ART. 24** - Fica determinado o traçado do sistema dos Contornos Rodoviários – CR, conforme representado no Mapa Rodoviário do Município, que integra a presente Lei na forma do ANEXO I.

**ART. 25** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Marginais conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Município, que integra a presente Lei na forma do ANEXO II.

**ART. 26** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Estruturais conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Município, que integra a presente Lei na forma do ANEXO II.

**ART. 27** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Arteriais conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Município, que integra a presente Lei na forma do ANEXO II.

**ART. 28** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Coletoras conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Município, que integra a presente Lei na forma do ANEXO II.

**ART. 29** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Locais conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Município, que integra a presente Lei na forma do ANEXO II.

## SEÇÃO II

### DO DISTRITO ALTO ALEGRE

**ART. 30** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Arteriais conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Distrito Alto Alegre, que integra a presente Lei na forma do ANEXO III.

**ART. 31** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Locais conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Distrito Alto Alegre, que integra a presente Lei na forma do ANEXO III.

**ART. 32** - Fica determinado o traçado do Sistema das Vias Variáveis conforme representado no Mapa da Hierarquia Viária do Distrito Alto Alegre, que integra a presente Lei na forma do ANEXO III.

## SEÇÃO III

### DAS VIAS RURAIS OU ECOLÓGICAS

**ART. 33** – As estradas rurais ou ecológicas, que integram o plano Rodoviário do Município e que servem de livre trânsito dentro do território, as propriedades agropecuárias, fins industriais, de prestação de serviços, de recreação e lazer e as vilas rurais.

**ART. 34** - As estradas rurais ou ecológicas, que integram o plano Rodoviário do Município estão classificadas conforme menciona o artigo 428 do Código de Posturas Municipal, e os seus traçados estão demonstrados no Mapa Rodoviário Municipal, ANEXO I, que integra a presente Lei, conforme mencionado abaixo:

I - FM 103: Estrada Vicinal que inicia na FM – 320, próximo a PR- 463, Colorado a Itaguajé, tendo o seu termino no córrego Água Grande, com percurso total de 2,5 Km.

II - FM 105: Estrada Vicinal que inicia na PR – 542, Colorado ao Distrito de Alto Alegre, segue em direção ao Córrego Água do Canto, divisa com o município de Santa Inês, tendo o seu termino na FM- 320, com percurso de 4,5 Km.

III - FM 107: Estrada Vicinal que inicia na PR – 542, Colorado ao Distrito de Alto Alegre, Bairro Águas das Pedras, segue em direção ao município de Santa Inês, cruzando o córrego Água da Pedras, tendo o seu termino na FM- 221, com percurso total de 4,0 Km.

IV – FM 221: Estrada Vicinal que inicia na congruência da FM 107 com a FM 320, segue paralelo a divisa do município de Santa Inês em direção à divisa dos municípios Santo Inácio, Nossa Senhora das Graças e córrego Água das Pedras, com percurso de 4,5 Km.



- V** – FM 320: Estrada Vicinal que inicia na congruência da FM 221 com a FM 107, segue paralelo a divisa do município de Santa Inês em direção ao município de Santa Inês, cruza a Rodovia PR 463, a FM 001, e por fim até as margens do córrego Ipiratinga, com seu percurso total de 5,5 Km.
- VI** – FM 324: Estrada Vicinal que inicia nas Águas da Pedras, divisa de município com Santa Inês, percorre 2,2 Km território do Município de Colorado, e tem o seu final as margens do Rio do Canto novamente divisa com o Município de Santa Inês.
- VII** - FM 401: Estrada Vicinal, considerada como Ramal, que inicia na FM 107, com percurso total de 1,5 Km, localizada próxima a divisa da Água das Pedras, com água do Cateto.
- VIII** - FM 004: Estrada Vicinal que inicia na FM – 304, próximo a sede do Município, segue paralelo ao córrego Água da Cachoeirinha até o Rio Bandeirante do Norte, divisa do município de Lobato, com percurso total de 8,0 Km.
- IX** – FM 006: Estrada Vicinal que inicia na Sede do município, cruzamento da Rua Brasília com a Rua Acre, e o seu término na PR 463, com percurso total de 2,5 Km.
- X** – FM 101: Estrada Vicinal que inicia na PR - 542, Colorado ao Distrito Alto Alegre, com destino à água do sossego, com percurso total de 7,5 Km.
- XI** – FM 210 – Estrada Municipal que inicia no Distrito de Alto Alegre, segue em direção ao seu final a Fazenda Junqueira, com percurso de 2,5 Km.
- XII** – FM 304 – Estrada Municipal que inicia na Sede do município, cruzamento da Rua Acre com a Rua Amapá, segue em direção paralela a Rodovia PR 542, sentido Colorado ao Distrito Alto Alegre, cruza a FM 101, com percurso de 4,5 Km.
- XIII** – FM 306: Estrada Vicinal que inicia na Rodovia PR 463 sentido Colorado – Lobato, segue seu percurso total de 6,5 Km paralelo a Rodovia até o seu final as margens do Rio Bandeirantes do Norte, divisa do Município.
- XIV** - FM 308: Estrada Vicinal que inicia na FM 101, segue em sentido paralelo a FM 304, cruza o córrego do Balsamo, até chegar ao seu final a FM 004.
- XV** - FM 402: Estrada Vicinal considerada como Ramal, que inicia na FM 111, com percurso total de 1,0 Km, segue em sentido paralelo a FM 210, cruza o córrego Água Limpa, até chegar ao seu final.
- XVI** – FM 001: Estrada vicinal que inicia na sede do município de Colorado, junto a PR 463, segue paralelo a esta rodovia com destino ao município de Santa Inês, divisa com o município de Santo Inácio, cruzando o riacho Água Grande ou Ipiratinga, com percurso total de 4,5 Km.
- XVII** – FM 102: Estrada Vicinal com percurso total de 14,0 Km, que inicia-se na PR-542, Colorado-Itaguagé, próximo a sede do Município, percorre em sentido paralelo

a divisa do município, até a Fazenda Santa Bárbara, onde chega ao seu final no Rio Ipiratinga ou Água Grande, divisa com o Município de Itaguajé.

**XVIII** – FM 110: Estrada Vicinal, com percurso total de 17,0 Km, que inicia-se no Bairro Jupira, na final da FM 008 e início da FM 201, segue cruzando o início da FM 207, e o final da FM 310, as fazendas: Bela Vista, Primavera e São José, e os riachos: Água do Rodrigão, e Água das Pedrinhas, até o seu final divisa com o município de Itaguajé, as margens do riacho Ipiratinga ou Água Grande.

**XIX** - FM 111: Estrada Vicinal, que inicia na sede do Distrito de Alto Alegre, segue em direção ao município de Santa Fé, paralelo aos riachos Água Limpa e Água do Bigode, na Fazenda Bandeirantes, chegando ao seu final divisa do município, com percurso total de 5,5 Km.

**XX** - FM 113: Estrada Vicinal, que inicia na PR - 542, Distrito de Alto Alegre a Nossa Senhora das Graças, segue em direção ao córrego Marata, paralelo ao riacho Água do Bigode, com percurso total de 4,0 Km.

**XXI** - FM 117: Estrada Vicinal, que inicia na PR - 542, Distrito de Alto Alegre a Nossa Senhora das Graças, defronte ao início da FM 113, segue em direção ao cruzamento dos córregos: Águas das Pedras e Ribeirão Pedregulho, o seu término na divisa dos municípios de Santo Inácio e Nossa Senhora das Graças, com percurso total de 9,0 Km.

**XXII** – FM 405: Estrada Vicinal, considerada como Ramal, inicia na FM 102, segue em direção paralelo à divisa com o município de Itaguajé, cruza a água do Sapo, com percurso total de 4,0Km.

**XXIII** – FM 007: Estrada vicinal que inicia na sede do município de Colorado, junto a PR-463, com destino ao município de Paranacity, cruzando as Fazendas: Santa Genoveva, Formosa e Boa Vista até divisa do município, as margens do Rio Pirapó, com percurso total de 15,0 Km.

**XXIV** - FM 008: Estrada vicinal que inicia na sede do município de Colorado, junto a PR-463, com destino ao Bairro Jupira, com percurso total de 7,0 Km.

**XXV** – FM 118: Estrada Vicinal que inicia na FM 202, no Bairro Jupira, segue no sentido paralelo ao rio Pirapó, tendo o seu final na FM 201, com percurso total de 3,0 Km.

**XXVI** – FM 201: Estrada Vicinal que inicia na congruência da FM 008 com a FM 110, no Bairro Jupira, com a interseção da FM 118, segue no sentido paralelo a Água Jupira, faz curva à direita no ângulo de 90°, percorre paralelo ao Rio Pirapó, até o seu término na FM 203, num percurso de 3,0 Km.

**XXVII** – FM 202: Estrada Vicinal que inicia na FM 007, próximo ao Bairro Jupira, intercepta o início da FM 118, segue em sentido Rio Pirapó, com percurso de 2,0 Km.

**XXVIII** – FM 203: Estrada Vicinal que inicia na FM 110, próximo ao Bairro Jupira, segue em sentido a Águas dos Porcos, com percurso de 5,0 Km.

**XXIX** - FM 207: Estrada Vicinal que inicia na FM 110, segue em sentido ao Rio Pirapó, com percurso de 5,5 Km.

**XXX** - FM 305: Estrada Vicinal que inicia na FM 102, segue em direção ao Rio Pirapó, intercepta o início da FM 310, tem o seu término na FM 110, com percurso de 5,0 Km.

**XXXI** - FM 309: Estrada Vicinal que inicia na FM 007, segue em sentido paralelo a Rodovia PR 463 sentido Colorado a Lobato, até chegar ao seu final às margens do Rio Pirapó, divisa do Município.

**XXXII** - FM 310: Estrada Vicinal que inicia na FM 305, percorre a divisa imaginária entre as R3 e R4, na Fazenda Bela Vista, até chegar ao seu final a FM 110.

**XXXIII** - FM 403: Estrada Vicinal, considerada como Ramal, inicia na FM 309, abaixo do cruzamento com a FM 007, segue em direção ao seu final com percurso 2,5 Km, as margens do Rio Pirapó.

**XXXIV** - FM 404: Estrada Vicinal, considerada como Ramal, cruza a FM 207, com percurso total de 1,0 Km, com uma curva de 180 °, segue em direção ao seu final, em direção ao Rio Pirapó.

**ART. 35** - Dos serviços, das obras em geral, das custas, dos impedimentos, das obrigações, das infrações enfim de todas as normas gerais, em relação às vias rurais, serão aplicadas de acordo com a Lei Municipal nº 2072/2003 - Código de Posturas do Município de Colorado em vigor.

## CAPÍTULO VII

### DO SISTEMA VIÁRIO PARA NOVOS LOTEAMENTOS E INFRA ESTRUTURAS

#### SEÇÃO I NOVOS LOTEAMENTOS

**ART. 36** - A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, desmembramentos ou desdobro, inclusive as do sistema viário principal, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município, conforme parágrafo 2º do artigo 46 e artigo 71 da Lei do Parcelamento do Solo.

§ 1º. - O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

§ 2º. - A implantação do arruamento e demais obras de infra-estrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento.

**ART. 37** - As vias dos loteamentos, desmembramentos ou desdobro obedecerão à hierarquia definida nesta Lei e, além de obedecer aos dois artigos posteriores.

**ART. 38** - Qualquer gleba objeto de parcelamento, desmembramentos ou desdobro para fins urbanos deverá ter acesso por vias públicas, conectando-a rede viária urbana, conforme o sistema viário.

**§ Único** - Os ônus das obras necessárias para construção ou alargamento da via de acesso referidas no "caput" deste artigo recairão sobre o parcelador interessado ou sobre o Poder Público, caso haja possibilidade de uso do critério de compensação.

**ART. 39** - As vias de circulação de qualquer loteamento, desmembramento ou desdobro, deverão:

I - garantir a continuidade do traçado das vias existentes nas adjacências da gleba, sua largura não poderá ser inferior à esta, conforme diretrizes expedidas pelo Poder Público e obedecendo ao previsto nesta Lei;

II - garantir que o percurso entre a testada de qualquer lote e uma via com quatro ou mais faixas de rolamento, medido pelo eixo das vias de acesso ao lote, não seja superior a 700m (setecentos metros);

**§ Único** - As vias coletoras devem apresentar entre si uma distância nunca superior a 350 m (trezentos e cinquenta metros).

**ART. 40** - Nos casos em que na área onde se desenvolve o parcelamento do solo haja uma via básica projetada, o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano poderá:

I - Permitir que as vias básicas projetadas integrem o arruamento do parcelamento;

II - Alterar o traçado das vias básicas projetadas ou adequá-los de forma a favorecer o arruamento do parcelamento;

III - Exigir a implantação, pelo loteador, das vias básicas projetadas de acordo com seu gabarito oficial;

IV - Permitir que somente se reserve área necessária à futura implantação das vias básicas projetadas de acordo com o seu gabarito oficial, devendo ser reservado área adicional para as linhas de *off-set* (cortes e aterros) quando houver necessidade;

V - Permitir que se implante novas vias locais com traçado coincidente com as vias básicas projetadas, de acordo com Abertura de Novas Vias Locais, mas reservando a área necessária para o futuro alargamento da via de acordo com o gabarito oficial das vias básicas projetadas, devendo ser reservado área adicional quando houver necessidade, para as linhas de *off-set* (cortes e aterros).

**ART. 41** - Nas novas vias sem saída, deverá ser construída no seu término uma praça de retorno, que permita a inscrição de um círculo, com raio interno mínimo igual a 7,00 metros de meio-fio e passeio com a mesma largura do passeio da via em todo contorno da praça, ou outra solução geométrica que atenda os requisitos da manobras dos veículos.

**§ Único** - A praça de retorno poderá ser facultativa, a critério do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, quanto a via sem saída servir somente a lotes que já tenham confrontação com outra via ou quando houver previsão de prolongamento da via.

**ART. 42** - Admite normalmente a implantação de bolsão de retorno ("cul-de-sac"), que deverá ter acesso por via de no máximo 100,00m (cem metros) de comprimento, largura mínima de 15,00m (quinze metros) e praça de retorno com diâmetro maior ou igual a 30,00m (trinta metros).

**ART. 43** - No projeto das novas vias, criadas a partir de parcelamento do solo, bem como no caso de vias existentes, fica permitida a implantação de avanços redutores, com sinalização específica, para reduzir a velocidade dos veículos, obedecidas às Normas Técnicas do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito.

**§ Único** - As ondulações transversais às vias denominam-se Tipo I e Tipo II e deverão atender aos projetos-tipo constantes do Anexo I da Resolução 39/98 do CONTRAN, que deverão apresentar as seguintes dimensões:

I - Tipo I:

- a) Largura: igual a da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) Comprimento: 1,50m;
- c) Altura: até 0,08m.

II - Tipo II:

- a) Largura: igual a da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) Comprimento: 3,70m;
- c) Altura: até 0,10m.

**ART. 44** - Quando forem executados serviços de terraplanagem e quando da ocupação de terrenos lindeiros às vias do Sistema Viário Básico com previsão de alargamento, deverá ser observado o nível e o alinhamento futuro da via, para definição dos acessos e da edificação, uma vez que estes não poderão estar dentro da área de alargamento da via, considerando o *off-set* (cortes e aterros).

**ART. 45** - A colocação de postes, caixas de passagem de tubos, fiações, etc., e plantação de árvores no passeio de vias com previsão de alargamento deverão ocorrer fora da área de alargamento da via, sempre que viável, ficando assim localizadas dentro do passeio oficial previsto para a via.

**§ Único** - Nas situações em que o disposto no caput deste artigo não for possível, a critério do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, poderá ser autorizada a implantação provisória destes equipamentos na área de futuro alargamento da via.

**ART. 46** - Os gabaritos das vias serão marcados simetricamente a partir do eixo da via, com exceção das vias e trechos de vias, onde o gabarito é assimétrico, enquanto a pista total prevista em Lei não estiver implantada.



**§ 1º.** - As vias com gabarito assimétrico para o alinhamento oficial / afastamento mínimo frontal incluindo-se projetos esquemáticos. Via ou trecho de via com gabarito assimétrico são aquelas com marcação / dimensão / alinhamento diferenciado para cada lado a partir do eixo.

**§ 2º.** - Quando a largura atual da pista de trecho ou da via inteira já for maior que a oficial definida para esta, a pista atual deve ser mantida e deverá ser obedecido o passeio oficial.

**§ 3º.** - Quando a largura total atual da via for maior que o gabarito oficial definido para a mesma, esta largura deverá ser mantida, mesmo que o passeio venha a ficar maior que o definido no gabarito oficial da via.

**§ 4º.** - Muros e cercas poderão ser construídos fora do alinhamento oficial - à critério do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano - em casos especiais e respeitando-se o parágrafo primeiro do artigo posterior, quando a edificação estiver fora do alinhamento oficial ou quando a topografia não permitir a aplicabilidade do gabarito oficial; em caráter provisório e sem ônus para o Município quando da necessidade de demolição para alargamento da via.

**ART. 47** - Nas edificações aprovadas anteriormente à vigência desta Lei fora do alinhamento oficial, quando não for possível a execução do passeio exigido em Lei, este poderá ser executado com a largura mínima de 50% (cinquenta por cento) do passeio oficial, não podendo ser inferior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros).

**§ 1º** - Nestes casos, será permitida a implantação de recuos, a critério do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, ou de jardins contíguos à pista do rolamento, respeitada a dimensão do passeio oficial quando possível.

**ART. 48** - Os raios de curva do alinhamento do terreno na intersecção entre vias do Sistema Viário são fornecidos pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, ou adotados os estabelecidos pelo loteamento ou desmembramento com raio de alinhamento mínimo de 6,00 m. (Seis Metros), exceto em casos onde o ângulo de curvatura formado entre os prolongamentos dos alinhamentos do meio fio das vias que formam a intersecção seja maior que 90°.

**ART. 49** - O traçado das vias do Sistema Viário fica estabelecido nos Gabaritos Oficiais das Vias Existentes e Projetadas; Identificação das Vias Existentes e Projetadas; Anéis, Vias Radiais e Diametrais; Sistema Cicloviário), incluindo a identificação, classe, gabarito, hierarquia e pontos com previsão de interseção especial (em nível ou desnível).

**§ 1º.** - Os pontos do Sistema Viário Básico com previsão de interseção especial (em nível ou desnível), ou com possibilidade de ampliação de interseções de trevos existentes, ou com praças / canteiro central variável, ou ainda trechos com necessidade de correção de traçado, poderão requerer variação de gabarito e/ou raio de curva.

**§ 2º.** - O traçado definitivo das vias projetadas do Sistema Viário Básico poderá ser alterado pela Prefeitura, quando da execução dos projetos de engenharia, desde que não altere a estrutura do Sistema Viário Básico.

**ART. 50** - O Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, dependendo do porte e da localização do empreendimento ou do loteamento, em relação ao sistema viário, poderá exigir sistema especial de acesso (com interseção em nível ou desnível, com ou sem canteiros e ilhas canalizadoras e de refúgio para pedestres).

**§ Único** - O sistema de acesso deverá ser previamente aprovado pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

**ART. 51** - Cada imóvel deverá ter, no máximo, dois trechos rebaixados no meio fio, para acesso de veículos, para cada 50,00 m (cinquenta metros) de testada (com no máximo 0,60 m cada, de profundidade para passeio até 2,00 m, ou no máximo 0,80 m para passeios maiores, permitindo-se raio nestas profundidades), sendo:

a) para automóveis: A cada rebaixo no meio-fio será no mínimo 3,00 m (três metros) e no máximo 4,00 m (quatro metros) de comprimento, com espaçamento mínimo 4,00 m (quatro metros) entre si no caso de acessos separados (entrada e saída). Para o caso de acessos conjugados, cada rebaixo no meio-fio será no mínimo 3,00 m (três metros) e no máximo 7,00 m (sete metros) de comprimento;

b) para veículos de carga e ônibus: A cada rebaixo no meio - fio será com no mínimo 5,00 m (cinco metros) a no máximo 10,00 m (dez metros) de comprimento, com espaçamento mínimo de 5,00 m (cinco metros) entre si no caso de acessos separados (entrada e saída). Para o caso de acessos conjugados, cada rebaixo no meio-fio será no mínimo 5,00 m (cinco metros) e no máximo 15,00 m (quinze metros) de comprimento.

**§ 1º** - Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do raio de curvatura entre duas vias, procurando, sempre que possível, distanciar-se ao máximo do mesmo.

**§ 2º** - Os locais para estacionamento imediatamente após o passeio, do lado interno do imóvel, deverão ser separados do passeio através de proteção para evitar manobra de veículos sobre o passeio, exceto os casos previstos no § 4º.

**§ 3º** - Com exceção das habitações unifamiliares, em qualquer acesso para estacionamento interno de veículos, quando houver portão ou cancela, estes deverão estar recuados no mínimo 6 metros do meio-fio oficial para veículos pequenos e 12 metros para veículos acima de 4,00 toneladas.

**§ 4º** - Nos casos de lotes para uso comercial com testada menor ou igual à 20,00 metros será permitido o rebaixamento total do meio-fio, respeitando-se a profundidade para o passeio citado no Art. 39 e respeitado o afastamento mínimo frontal de 6,00 m (seis metros), mas somente quando se tratar de vagas excedentes para estacionamento. Caso contrário, o afastamento mínimo frontal deverá respeitar o disposto no Art. 23 deste Código.

**ART. 52** - Ao expedir as diretrizes, o Poder Público indicará a seção transversal e outros requisitos para as vias que, por lei municipal, devam integrar a rede viária principal da cidade.

**ART. 53** - A seção transversal das vias e avenidas será sempre horizontal, com inclinação de 2,0% (dois por cento), e côncava, observado o seguinte:

I - a declividade mínima das ruas e avenidas será de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) e deverão ser providas de captação de águas pluviais a cada 50m (cinquenta metros);

II - as quebras de gradiente, quando não for possível situá-las nas esquinas, devem ser suavizadas por curvas parabólicas;

III - nas interseções de ruas, os perfis longitudinais axiais não deixarão de concordar com o perfil longitudinal da rua, principalmente nos cruzamentos oblíquos;

IV - as ruas e avenidas devem ter arborização nas duas faces e uma árvore para cada lote ou no mínimo a cada 12,00m (doze metros).

**ART. 54** - Nas interseções múltiplas ou complexas, assim definidas na Lei do Sistema Viário, deverão ser previstas soluções urbanísticas, com acesso alternativo para os lotes voltados a elas, e o estacionamento e o acesso serão restringidos nestes casos.

**ART. 55** - Os passeios das vias classificadas como locais em lei específica poderão ter faixa ajardinada de 1,20m (um metro e vinte centímetros) e declividade transversal de 3% (três por cento) e máxima de 6% (seis por cento).

§ 1º - Os passeios das vias terão largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) e pavimentação contínua e antiderrapante, garantindo a continuidade do traçado e largura pavimentada mínima de 1,30m (um metro e trinta centímetros).

§ 2º - Deverá ser executada rampa para cadeirantes com uma dimensão variável de 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura, a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) comprimento a ser implantada a partir do desenvolvimento de curva.

**ART. 56** - As servidões de passagem que porventura gravem terrenos a parcelar deverão ser consolidadas pelas novas vias públicas.

**ART. 57** - No meio-fio junto às esquinas devem-se construir rampas de acesso para pessoas portadoras de deficiência.

**ART. 58** - Nos terrenos em que houver desnível em relação à via pública ou estrada lindeira, será obrigatória a execução, pelo responsável pela abertura da via, de talude ou muro de arrimo, que garanta a estabilidade do maciço.

**ART. 59** - Os taludes resultantes de movimentos de terra deverão obedecer aos seguintes requisitos mínimos:

I - declividade ideal, determinada para cada tipo de solo para taludes em aterro;

II - interrupção por bermas dos taludes com altura superior a 3m (três metros);

- III - revestimento apropriado para retenção do solo, preferivelmente formado por vegetação, podendo este ser dispensado, a critério do Poder Público;
- IV – canaleta de drenagem na crista, na saia e nas bermas, para taludes com altura superior a 3m (três metros).

**§ Único** - Os taludes poderão ser substituídos por muros de arrimo ou proteção, a expensas do loteador e mediante autorização do Poder Público.

**ART. 60** - Em nenhum caso os movimentos de terra e as obras de arruamento ou instalação de infra-estrutura poderão prejudicar o escoamento das águas nas respectivas bacias hidrográficas.

**ART. 61** - Os espaços destinados a estacionamento ou garagens de veículos podem ser:

- I - Privativos, quando se destinarem a um só usuário, família, estabelecimento ou condomínio, constituindo dependência para uso exclusivo da edificação;
- II - Coletivos, quando se destinarem à exploração comercial;

**ART. 62** - O estacionamento privativo poderá incorporar-se ao edifício principal ou constituir-se em anexo.

**ART. 63** - Os estacionamentos de veículos de natureza privada serão implantados obrigatoriamente no interior dos lotes.

**ART. 64** - As demandas por estacionamentos públicos serão atendidas segundo os Projetos Urbanísticos Especiais, obedecidos aos critérios de ocupação e uso do solo constantes desta Lei Complementar ou de Lei Complementar específica.

**ART. 65** – Quando o acesso à garagem ou estacionamento for em rampa, esta não poderá iniciar a menos de 3,00m (três metros) do alinhamento.

**ART. 66** – Dos projetos, das dimensões, dos acessos, e de outros casos omissos neste Capítulo, os mesmos terão que obedecer às normas gerais do Código de Obras e de Posturas do Município.

## CAPÍTULO VIII

### DO TRANSITO PÚBLICO

**ART. 67** – De acordo com o Artigo 24 do CTB, compete aos órgãos e entidades executivos do Município: planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas.

**ART. 68** - A colocação de caçambas para coleta de entulho no leito carroçável da via somente será permitida quando não for possível a sua colocação nos recuos frontal ou lateral da testada do imóvel do contratante dos serviços, obedecendo, nessa hipótese, a seguinte condição: longitudinalmente, e paralela ao alinhamento das

guias correspondentes à testada do imóvel do contratante do serviço, com o lado menos pontiagudo e de menor visibilidade voltado para a aproximação dos veículos que circulam pela via junto a caçamba, e afastada 0,30m (trinta centímetros) do meio fio, de modo a preservar drenagem de águas pluviais, sendo o afastamento máximo do meio fio limitado a 0,50m (cinquenta centímetros).

**ART. 69** – Em qualquer circunstancia, na via pública, as caçambas manterão preservadas a passagem dos veículos e de pedestres, em condições de segurança;

**ART. 70** – É expressamente proibido a permanência das caçambas na via pública quando não estiverem sendo utilizadas para coleta de entulho.

**ART. 71** – Fica proibido a colocação de caçambas para a coleta de entulho no leito carroçável das vias, nas seguintes situações:

**I** – Em pista com largura inferior a 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros) de guia a guia.

**II** – Em um dos lados, nas pistas com até 8,00m (oito metros) de largura e sentido único de circulação; nesses casos, a cada quadra, a colocação da Segunda caçamba deverá seguir o lado onde a primeira foi colocada.

**III** – Em um dos lados, nas pistas com até 10,50m (dez metros e cinquenta centímetros) de largura e sentido duplo de circulação; nesses casos, a cada quadra, a colocação da segunda caçamba deverá seguir o lado onde a primeira foi colocada;

**IV** – Nas esquinas e a menos de 10,00m (dez metros) do bordo do alinhamento da via transversal;

**V** – Nos locais onde os estacionamentos e/ ou parada de veículos forem proibidos pelas regras gerais de estacionamento e parada estabelecidas pelo Código de Transito Brasileiro.

**VI** – Nos locais onde os estacionamentos e/ ou parada de veículos sofrerem restrições ou proibições estabelecidas por sinalização vertical de regulamentação;

**VII** – Nos locais onde existir regulamentação de estacionamentos especiais (táxi, caminhão, pontos e terminais de ônibus e farmácias, deficientes físicos e outros);

**VIII** – Nas vias e logradouros onde ocorrerem feiras livres, ruas de lazer ou eventos autorizados, nos dias de realização dos mesmos;

**IX** – Nos locais onde faixas de pedestres, linhas de retenção, sinalização horizontal de canalização (zebrado ou sargento)

**X** – No interior de qualquer espaço viário delimitado por prismas de concreto ou tachões, ou, ainda, sobre pintura zebrada;

**XI** – Sobre poços de visitas ou impedindo acesso a equipamentos públicos (caixas de correio, hidrantes, telefones públicos, e outros);

**XII** – Nos trechos de pista em curva (horizontal ou vertical) onde a caçamba não seja visível a pelo menos 40,00m (quarenta metros) para os condutores de veículos que se aproximem;

**XIII** – Em locais sem incidência direta de luz artificial (iluminação pública ou dispositivos luminosos próprios) que garanta a identificação visual da caçamba a pelo menos 40,00 (quarenta metros), tanto em dias de chuvas como no período noturno.

**XIV** – Quando não estiver em bom estado de conservação a pintura retro-refletiva da caçamba e legível sua identificação.

**ART. 72** – Da coleta, da remoção, do transporte, do depósito, dos danos causados ao patrimônio público, das autuações, estão previstos no Código de Posturas do Município.

**ART. 73** – A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do município, consoante estabelece a Lei Federal n. 9320/98.

§ 1º. Toda e qualquer via pavimentada no município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º. As vias preferenciais em vigor no município, esta detalhado através do MAPA DAS VIAS PREFERENCIAIS DO MUNICÍPIO DE COLORADO, conforme o ANEXO VI e no MAPA DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA DO DISTRITO ALTO ALEGRE, conforme o ANEXO VIII.

§ 3º. Além das normas gerais estabelecidas pelo CTB, através das placas indicativas de sentido (direção), demonstra o SENTIDO OBRIGATÓRIO das vias, detalhado através do MAPA DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA DE COLORADO - Anexo VII e no MAPA DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA DO DISTRITO ALTO ALEGRE, conforme o ANEXO VIII.

**ART. 74** – As demais normas gerais do trânsito serão regidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, e pelo Código de Posturas Municipal.

## CAPÍTULO IX

### DAS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO

**ART. 75** - As diretrizes do sistema viário, composto pelos contornos rodoviários, vias marginais, eixos estruturais, vias coletoras, vias arteriais, vias locais, assim como pelas obras complementares necessárias à sua adequação, implementação, implantação e expansão futura.

**ART. 76** - Defronte as repartições públicas, as redes bancárias, correios, pronto socorros, hospitais, e demais pontos de grande acesso ao público em geral, será obrigatório a reserva de estacionamento para portadores de deficiência, com largura mínima de 3,00m (três metros), sinalizações horizontais e verticais e condições de acessibilidade e segurança entre a vaga e edificação.

**ART. 77** - Ficam os cruzamentos das vias públicas, conforme ANEXO VII, MAPA DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA DO MUNICÍPIO, abaixo descritas sujeitas às sinalizações: horizontais, ou com semáforos verticais, fixadas nas laterais ou centrais suspensas para solucionar problemas e seu enquadramento dentro da hierarquização viária:

I – Cruzamento da Avenida Paraná com a Rua São Paulo e a Rua Deputado Branco Mendes.

II – Cruzamento da Avenida Paraná com as Ruas Pará e a Rua Ceará.

III – Cruzamento da Rua São Paulo com as Ruas Mato Grosso e a Rua Bahia.

- IV – Cruzamento da Rua São Paulo com a Avenida Brasil e a Rua Mato Grosso.
- V – Cruzamento da Avenida Brasil com a Rua Pará e a Rua Pernambuco.
- VI – Cruzamento da Avenida Paraná com a Rua Alagoas e a Rua Pernambuco.

**ART. 78** - No que diz respeito a faixas de passagens para pedestres, denominadas aqui de faixas de segurança, o Poder Público Municipal através do CMDU e o Sistema de Transporte e Circulação deverão:

- I – Conservar e colocar placas de sinalização e advertência para os motoristas nas faixas de segurança já existentes;
- II – Colocar, na proximidade das faixas de segurança, placas de sinalização visíveis, advertindo aos motoristas que na inexistência de sinalização semafórica a preferência é do pedestre;
- III – Quando da instalação de semáforos calcular as minutagens nas faixas de segurança semafórica o tempo previsto para cruzamento de pedestres, revendo os tempos para permitir que crianças, idosos ou pessoas com dificuldade de locomoção possam atravessar com segurança.
- V – Colocar placas de sinalização advertindo aos motoristas que nas faixas de segurança, mesmo na troca de semáforo, o pedestre, uma vez iniciada a travessia, tem preferência.

**ART. 79** - Deverão ter tratamento prioritário e sinalizações especiais:

- I – estabelecimento de ensino de primeiro e segundo graus com padronização que ofereça efetiva segurança aos alunos;
- II - travessias com situações de risco ao pedestre.

**ART. 80** – Do licenciamento de atividades na via pública consiste na autorização do poder público a qualquer tipo de evento na via pública, previsto no Código de Postura do Município, estabelecendo condições como: dia, horário e sinalização, o que atenderá os terceiros que necessitem utilizar o sistema viário.

**ART. 81** – As vias constantes dos loteamentos aprovados anteriormente à vigência desta Lei, nestes casos a execução de áreas para estacionamento de veículos deverá:

- I - Sempre quando for implantado o recuo para estacionamento (bairas), o meio-fio deverá ser deslocado para o alinhamento oficial, quando possível;
- II - Garantir uma concordância máxima de 60 graus no meio fio, permanecendo o passeio na área de transição, com largura não inferior a 1,50 m (um metro e meio), ou igual ao passeio existente nas divisas; para manter a continuidade do passeio;
- III - Ser implantada com o mesmo material empregado na via, com a recolocação de postes, e com a recolocação do meio fio, caixas de inspeção da PMC, SAE, COPEL e TELECOM, além de equipamentos urbanos de uso coletivo, e ainda adaptação de bocas de lobo para o perfeito escoamento das águas pluviais, respeitando-se a inclinação do pavimento.

**§ 1º.** - Para a remoção ou recolocação de quaisquer dos elementos relacionados no inciso III, deste artigo, é essencial a autorização expressa e assinada pelo Órgão ou concessionária competente.

**§ 2º.** - Tendo sido implantada pelo requerente, a área de estacionamento passará ao domínio público de imediato, inexistindo direito a exclusividade no uso da mesma, estando sujeita às normas de trânsito do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) e da Prefeitura.

**ART. 82** - Nas vias onde o gabarito oficial já estiver implantado somente será permitido implantação de recuos para estacionamento (bairras) com desvio nos passeios, tornando desalinhado o meio fio da via, para implantação de paradas de ônibus ou para faixas de aceleração e/ou desaceleração de acesso à vias ou imóveis, devidamente aprovada pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, sempre mantendo-se a continuidade do passeio com sua largura oficial, paralelo ao recuo que deverá ter raios de concordância apropriados em ambas as transições do recuo.

## TÍTULO II DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO

### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**ART. 83** – São atribuições do Poder Público Municipal:

**I** - Regulamentar, especificar, medir e fiscalizar permanentemente a prestação dos serviços de transporte de passageiros, aplicando as penalidades cabíveis;

**II** - Conceder e extinguir concessões, intervir na prestação dos serviços, nos casos e condições previstos nesta Lei;

**IV** - Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres, ciclistas e de animais, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança;

**V** - Implantar, manter e operar os sistemas de sinalização e os dispositivos e equipamentos de controle viário;

**VII** - Zelar pela boa qualidade dos serviços, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas em prazo compatível com a natureza da reclamação;

**VIII** - Estimular o aumento permanente da qualidade, da produtividade e da preservação do meio ambiente;

**IX** - Estimular a criação e fortalecer a formação de associações de usuários para defesa de interesses coletivos relacionados com a prestação dos serviços;

**X** - Implantar mecanismos permanentes de informação sobre o serviço prestado para facilitar aos usuários e à comunidade o acesso aos mesmos.

### CAPÍTULO II



## DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DE COLORADO

**ART. 84** – O serviço de transporte público de passageiro é considerado de caráter essencial, cuja prestação pressupõe serviço adequado, observadas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, universalidade, bom atendimento e modicidade de tarifas.

**ART. 85** – O serviço de transporte público de passageiros será autorizado pelo poder Público Municipal mediante a emissão de alvará de tráfego, sempre em observância das normas e procedimentos das normas e procedimento desta Lei e da Legislação federal.

**ART. 86** – Compete ao Poder Executivo Municipal através do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano o planejamento dos itinerários das linhas de transporte coletivo e seletivo, na alocação dos pontos de parada, dos terminais, do tipo de veículos e da forma e condições de operação. Consiste ainda na definição dos locais de implantação dos pontos de táxis, e do número de permissões de transporte escolar, o que atenderá às necessidades de deslocamento dos usuários do transporte público.

**ART. 87** - Os serviços de transporte público de passageiros classificam-se em:

- I - coletivos;
- II - seletivos;
- III - individuais;
- IV - especiais.

**§ 1º.** - Os serviços de transporte seletivo compreendem o seletivo direto e lotação.

**§ 2º.** - Os serviços de transporte individual são subdivididos em:

- I - comum,
- II - especial,
- III – táxi utilitário
- IV - perua-rádio-táxi.

**§ 3º.** - Os serviços de transporte especial são subdivididos em:

- I – escolar
- II - fretado.

**ART. 88** - É coletivo o transporte de passageiros dentro do Município, executado por peruas, vans, microônibus, ônibus, ou outro meio em uso ou que vier a ser utilizado, inclusive por via fluvial ou sobre trilhos, à disposição permanente da população, contra a única exigência de pagamento de tarifa fixada pelo Poder Público Municipal.

**ART. 89** - É seletivo direto o transporte de passageiros sentados, cujos aspectos de exploração e operação serão definidos em lei específica, a ser enviado pelo Poder Executivo Municipal.

**ART. 90** - É individual o transporte público executado para um ou mais passageiros no número suficiente para a ocupação de um veículo do tipo passeio ou de mercadorias até 900 Kg (novecentos quilogramas), efetuado por veículo tipo camioneta de até 96 cv (cavalos-vapor).

**ART. 91** - O serviço de táxi ou lotações será prestado, preferencialmente, na seguinte ordem:

- I - por motorista profissional;
- II - por associação de motoristas profissionais autônomos;
- III - por pessoa jurídica.

§ 1º. O serviço de transporte público de passageiros da categoria individual terá tarifa paga por quilômetro rodado, aferido através de taxímetro, cujos valores da bandeirada inicial e de cada quilômetro rodado será fixado pelo Poder Público Municipal através de Planilha de Cálculo Tarifária.

§ 2º. O serviço de transporte público de passageiros coletivo na espécie de lotação terá tarifa paga coletiva ou individualmente, valor que será fixado pelo Poder Público Municipal através de Planilha de Cálculo Tarifária referente à linha.

**ART. 92** - É escolar o transporte de estudantes e professores executado mediante contrato entre as partes com período de duração regular, efetuado por ônibus, microônibus, furgão ou veículos assemelhados, obedecidas as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB e pelo Poder Público Municipal.

**ART. 93** - É fretado o transporte de pessoas mediante condições estabelecidas exclusivamente entre as partes interessadas, efetuadas por qualquer tipo de veículo habilitado pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, tais como transporte de turistas, fretamentos e veículos de aluguel desde que licenciado pelo Poder Público Municipal.

**ART. 94** - O Poder Público Municipal autorizará o serviço de transporte de passageiros escolar e fretado, nos termos do regulamento próprio o qual definirá a forma de composição do preço a ser pago pelo usuário.

§ Único - É vedada a cobrança de tarifa na prestação do serviço de transporte escolar e fretado quando do embarque e desembarque de passageiros, devendo a forma de remuneração do serviço ser estabelecida contratualmente, observado sempre o disposto neste artigo.

**ART. 95** - A prestação de qualquer tipo de serviço de transporte local em desacordo com o disposto nesta Lei e demais normas complementares, implicará a aplicação das seguintes sanções:

- a) imediata apreensão do(s) veículo(s);
- b) multa de R\$ 200,00 (duzentos reais).
- c) ressarcimento das despesas decorrentes dos custos de remoção e de estadia dos veículos;

§ 1º. - Em caso de reincidência a multa prevista na alínea b será aplicada em dobro e os custos previstos na alínea c serão acrescidos de multa de igual valor.

§ 2º. - Fica, desde já, o Município autorizado a reter o(s) veículo(s) até o pagamento de todas as quantias devidas pelo infrator.

### CAPÍTULO III

#### DO REGIME DE CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

**ART. 96** - O serviço de transporte coletivo poderá ser prestado através de concessão de serviço público, conforme estabelecido por esta Lei e pela legislação federal.

§ 1º. - A concessão do serviço de transportes coletivo dar-se-á através de ato do Poder Público Municipal caracterizando seu objeto, área de abrangência, prazo de duração e forma de remuneração.

§ 2º. - A concessão do serviço de transporte público de passageiros será precedida de processo regular de licitação, do qual poderão participar empresas, consórcios, cooperativas de trabalhadores e pessoas físicas, desde que preenchidos todos os critérios técnicos e legais.

**ART. 97** - Sem prejuízo do que trata o artigo anterior, o Município poderá autorizar serviço de transporte de passageiros em caráter experimental por tempo não superior a 12 (doze) meses.

**ART. 98** - O procedimento licitatório observará as normas previstas na legislação própria e, especialmente:

- I - A delegação do serviço através da concessão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica;
- II - Será considerada desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes, exceção feita à entidade estatal componente da esfera político-administrativa do Poder Público Municipal.

**ART. 99** - A concessionária não poderá transferir a concessão a terceiros, salvo quando houver anuência prévia do Poder Público Municipal, observados os critérios a serem estabelecidos no Regulamento de Operação e Controle.

**ART. 100** - A delegação do serviço de que trata esta Lei implicará, automaticamente, a vinculação ao serviço dos veículos, somente poderão ser desvinculados com anuência por escrito do Poder Público Municipal.

**§ 1º** - A vinculação dos veículos não inibe a sua utilização em outras modalidades de transportes, desde que previamente autorizada pelo Poder Público Municipal, atingindo todas as relações do transportador com terceiros que envolvam os bens vinculados.

**§ 2º** - As Concessionárias de transporte coletivo disponibilizarão ao Poder Público Municipal todos os dados relativos à operação, dos serviços.

**ART. 101** - Constituem encargos das concessionárias:

**I** - Prestar o serviço concedido na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato de concessão;

**II** - Preencher guias, formulários e outros documentos, ou controles não documentais, como por processamento eletrônico de dados, ligados à operação do serviço, dentro dos prazos, modelos e normas fixadas pelo Poder Público Municipal;

**III** - Efetuar e manter atualizados os dados do seu quadro funcional, a escrituração contábil e de qualquer natureza, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais de acordo com plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público Municipal, de modo a possibilitar a fiscalização pública e social;

**IV** - Cumprir as normas de operação, manutenção e controle;

**V** - Contratar pessoal comprovadamente habilitado para as funções de operação, manutenção e reparos dos veículos, sendo essas contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação trabalhista ou funcional entre os terceiros contratados pela concessionária e o Poder Público Municipal;

**VI** - Adquirir e operar veículos que preencham as especificações técnicas de circulação e de conforto previstas na Legislação Federal e Municipal;

**VII** - implantação e manutenção de melhorias nos equipamentos do sistema de transporte coletivo.

**VIII** - promover a qualificação profissional da categoria rodoviária através da promoção de cursos profissionalizantes e de qualificação técnica com acompanhamento do Poder Público Municipal;

## CAPÍTULO IV

### DA EXTINÇÃO DAS CONCESSÕES DO SERVIÇO

## DE TRANSPORTE

**ART. 102** - Extingue-se a concessão por:

I - Advento do termo ou descumprimento contratual;

II - Encampação;

III - Rescisão;

IV - Falência ou extinção da empresa concessionária;

V - Falecimento ou incapacidade do titular no caso de empresa individual;

§ 1º. - Extinta a concessão, retornam ao Poder Público Municipal todos os direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º. - Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço pelo Poder Público Municipal, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários, calculados com base na Planilha de Cálculo Tarifário em vigor, sendo que na hipótese de indenização, o valor correspondente deverá ser pago no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de extinção da concessão.

§ 3º. - Extinta a concessão por advento do termo contratual a reversão dos bens far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados, ainda não amortizados ou depreciados.

§ 4º. - A extinção da concessão em decorrência de descumprimento contratual acarretará a aplicação das sanções contratuais, respeitado o que segue:

a) Instauração de processo administrativo e remessa ao Conselho Municipal dos Transportes Urbanos - COMTU que, em caso de comprovação do descumprimento, recomendará ao Prefeito Municipal que declare a extinção da concessão através de decreto;

b) Indenização prévia, cujo valor será calculado no processo, observados os valores das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária;

c) A extinção por descumprimento contratual não enseja a responsabilidade do Poder Público Municipal em face de descumprimento de encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

**ART. 103** - A encampação consiste na retomada dos serviços durante o prazo da concessão e somente poderá ocorrer por motivo de interesse público, mediante prévio pagamento da indenização.

**ART. 104** - O descumprimento de norma contratual por parte do Poder Público Municipal ensejará a rescisão do contrato de concessão, a qual deverá ser requerida judicialmente.

**§ Único** - Na hipótese prevista no “caput” deste artigo, os serviços prestados não poderão sofrer qualquer solução de continuidade, até decisão judicial transitada em julgado.

### TÍTULO III

#### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**ART. 105** – Fica o Poder Público Municipal autorizado a estabelecer os procedimentos necessários para que as atuais permissionárias operem o serviço de transporte público de passageiros nas condições previstas até que finde a implantação deste novo sistema, num prazo não inferior a 90 (noventa) dias.

**§ Único** - O Poder Público Municipal promoverá as alterações necessárias para viabilizar a implantação do novo modelo institucional, operacional e de gestão, a partir do que promoverá os processos licitatórios correspondentes.

**ART. 106** - Os serviços de transporte individual e especial deverão ser adequados às diretrizes desta Lei, num prazo não superior a 120 (cento e vinte) dias a contar da publicação da mesma.

**ART. 107** - O Poder Público Municipal somente exigirá que os veículos do serviço de transporte individual sejam de 04 (quatro) portas no momento da substituição dos mesmos, sendo garantida a inclusão de todos os veículos de 02 (duas) portas adquiridos antes da regulamentação desta Lei.

**ART. 108** – Com a entrada em vigor do novo Sistema de Transporte e Circulação, o Poder Público Municipal e seus órgãos competentes deverão, no prazo máximo de 01 (um) ano, tomar todas as medidas necessárias para o cumprimento da diretriz que estabelece como prioridade máxima a segurança na circulação de pedestres.

**ART. 109** - A Secretaria Municipal de Planejamento deverá promover o detalhamento do Sistema Viário Básico, consultando o Serviço Municipal de Trânsito e Transportes Públicos, a Secretaria Municipal de Obras e Saneamento Básico e ao D.E.R. ou D.N.E.R. Se for o caso, propondo a adequação de vias existentes às regulamentações técnicas desta lei, bem como a definição de obras complementares, necessárias às conexões das vias públicas, tais como trevos, passagens de nível, praças de contorno e retificações de curvas.

**ART. 110** - As faixas de domínio das vias públicas do Sistema Viário Básico serão fixadas por Decreto do Executivo, acompanhadas do projeto técnico de execução e memoriais justificativos.

§ 1º. - Nas áreas das faixas de domínio, definidas por Decreto do Executivo, não serão permitidas edificações e as aprovações de edificações ao longo das mesmas, na parte remanescente dos lotes, deverão obedecer a diretrizes e recuos urbanísticos a serem estabelecidos pela Secretaria do Planejamento.

§ 2º. - Ficam mantidas, na sua totalidade, todas as normas estabelecidas pela Lei de Zoneamento, Parcelamento e Uso Ocupação do Solo Urbano.

**ART. 111** - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Colorado Pr, 11 de abril de 2012.



Marcos José Consalter de Mello  
Prefeito