



PROJETO DE LEI Nº: 1.923/2.026

DATA: 27 de abril de 2026

Dispõe sobre o Sistema Viário de Cruz Machado.

A Câmara Municipal de Cruz Machado, Estado do Paraná **APROVOU** o Projeto de Lei nº: 1.990/2.026 de autoria do Poder Executivo Municipal e, eu **CARLOS NOWAK**, Prefeito Municipal, no uso das atribuições conforme art. 63 e item III do art. 77 da Lei Orgânica do Município de Cruz Machado **SANCIONO** a seguinte Lei:

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Viário e Mobilidade Municipal e Urbana do município de Cruz Machado, de acordo com as diretrizes e objetivos de desenvolvimento sustentável dispostas no Plano Diretor Municipal (PDM), estabelecendo sua hierarquia e dimensionamento.

Parágrafo único: A presente Lei faz parte da Lei do Plano Diretor Municipal de Cruz Machado, assim como as seguintes Leis:

- a. Lei do Plano Diretor Municipal;
- b. Lei do Perímetro Urbano;
- c. Lei do Uso e Ocupação do Solo Urbano;
- d. Lei do Parcelamento do Solo para fins Urbanos e dos Condomínios;
- e. Lei do Código de Edificações e Obras;
- f. Lei do Código de Posturas.

Art. 2º São partes integrantes desta Lei:

- I. Anexo I - Hierarquia Viária Municipal
- II. Anexo II - Hierarquia Viária da Sede;
- III. Anexo III - Hierarquia Viária de Santana e Nova Concórdia;
- IV. Anexo IV - Parâmetros Geométricos das Vias Municipais e Urbanas;
- V. Anexo V - Perfis Viários das Vias Municipais e Urbanas;



- VI. Anexo VI - Rotas Cicláveis Municipais;
- VII. Anexo VII - Rotas Cicláveis da Sede;
- VIII. Anexo VIII - Rotas Cicláveis de Santana e Nova Concórdia;
- IX. Anexo IX - Rotas Acessíveis da Sede e Santana;
- X. Anexo X- Penalidades

Art. 3º A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não privilegiando o deslocamento de automóveis e incentivando a utilização de outros modos como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 4º A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 5º As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de pavimentação, arborização, iluminação, áreas de estacionamento, sinalização e mobiliário urbano no geral.

Art. 6º Constituem objetivos da presente Lei:

- I. Induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana e rural do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento da mobilidade e sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
- II. Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- III. Hierarquizar as vias urbanas e rurais, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto.
- IV. Qualificar as estradas municipais rurais por meio de pavimentação, sinalização e adequação do perfil a fim de garantir conectividade e mobilidade segura não só para veículos motorizados, mas para pedestres, ciclistas e demais modais de transporte;



- V. Qualificar as vias urbanas adequando por meio de sinalização viária, pavimentação adequada e acessibilidade a fim de garantir a infraestrutura adequada priorizando o pedestre e garantindo segurança aos usuários.

Art. 7º O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, bem como com o estabelecido por esta Lei.

Art. 8º A Prefeitura Municipal será responsável pelo disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I. Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II. Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
- III. À estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede e distritos urbanos e do incentivo ao turismo;
- IV. Ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
- V. Ao estudo sobre a necessidade da instalação de placas de sinalização e quantidades necessárias de redutores de velocidade e semáforos nas vias urbanas e municipais, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nas mesmas, ficando a cargo do município, por meio da Secretaria Municipal de Obras- Departamento de Obras e Estradas;
- VI. Ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;
- VII. À colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das vias;
- VIII. À implantação de canteiros ao longo das vias conforme consta nesta lei, com espécies determinadas pelo Plano de Arborização Urbana e Paisagismo;
- IX. Ao procedimento de rebaixamento dos meios-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos;
- X. À padronização de calçadas e passeios, de acordo com estudos específicos, para utilização de pisos e revestimentos adequados.



Parágrafo único - A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da Administração Municipal, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997 e suas alterações), devendo observar os padrões e normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Art. 9º Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete a execução e a manutenção das condições adequadas para o uso e trânsito livre de pedestres nas calçadas e passeios, observadas as exigências dispostas no Código de Edificações e Obras e Código de Posturas. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no município de Cruz Machado.

§1º A sinalização horizontal e vertical das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, mediante projeto previamente aprovado pelo órgão municipal competente.

§2º A Prefeitura Municipal de Cruz Machado fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

§3º A Prefeitura poderá, a seu critério, realizar alterações ou adequações nas calçadas e passeios quando julgar necessário para o interesse público, sem prejuízo da responsabilidade permanente dos proprietários ou inquilinos, que deverão posteriormente manter as condições adequadas de uso e conservação.

TÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10 O Sistema Viário de Cruz Machado é composto pelos:

- I. Sistema Viário Municipal;
- II. Sistema Viário Urbano.



Parágrafo único - Quaisquer modificações estruturais que vierem a ser feitas no Sistema Viário de Cruz Machado deverão considerar o Modelo de Ordenamento Territorial estabelecido pelo Plano Diretor Municipal e o estabelecido para a área pelas demais Leis que o compõem.

Art. 11 Para fins desta lei, entende-se por:

- I. Acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouro público e propriedade pública ou privada, propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio, logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;
- II. Largura Total ou Caixa da Via: a caixa total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;
- III. Calçada ou Passeio: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins;
- IV. Canteiro: espaço longitudinal da via, que pode estar localizado entre faixas de rolamento (canteiro central) ou entre a pista e a calçada (canteiro lateral), destinado à separação física, à arborização urbana, ao paisagismo ou à instalação de equipamentos públicos;
- V. Ciclorrota: é rota compartilhada entre ciclistas e veículos motorizados, a qual recebe sinalização específica a fim de orientar o motorista à presença de ciclistas e garantir a segurança destes;
- VI. Ciclovia: via segregada fisicamente, exclusiva para circulação de bicicletas, separada do tráfego de veículos automotores e de pedestres, podendo estar em nível diferente ou delimitada por barreiras físicas;
- VII. Ciclofaixa: faixa exclusiva para circulação de bicicletas, localizada junto às pistas de rolamento ou calçadas, separada por sinalização horizontal e/ou vertical, sem segregação física permanente;
- VIII. Faixa de Domínio: é a superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;
- IX. Faixa de Estacionamento: espaço destinado à parada e ao estacionamento de veículos, contíguo à pista de rolamento, podendo estar situado em vias urbanas ou rurais, com demarcação específica conforme a regulamentação viária;



- X. Faixa de Manutenção/Acostamento: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, que objetiva permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para estacionar fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;
- XI. Inclinação Mínima: é a menor inclinação permitida a fim de garantir o escoamento de águas pluviais ou outros em direção ao meio-fio;
- XII. Meio-fio: é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XIII. Pista de Rolamento: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais, estacionamentos e acostamentos;
- XIV. Rampa Máxima: é a maior inclinação permitida na via em trechos com desnível, garantindo o conforto e segurança para veículos e pedestres.

CAPÍTULO I

DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 12 Na escala municipal, a hierarquia viária está disposta no Anexo 01 - Hierarquia Viária Municipal e foi formulada a partir das seguintes diretrizes:

- I. Garantir o acesso qualificado em todo território municipal;
- II. Conectar os diferentes núcleos urbanos e principais comunidades rurais;
- III. Incentivar a mobilidade ativa de forma segura;
- IV. Garantir um acesso qualificado para as balsas localizadas no Rio Iguaçu e consolidar rotas alternativas de acesso aos municípios limítrofes, aumentando assim a conectividade regional do Município;
- V. Incentivar o turismo por meio da qualificação do sistema viário.



Art. 13 No âmbito desta lei a classificação viária no território rural de Cruz Machado atende nomenclatura estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro que compreende as rodovias e estradas municipais.

Art. 14 As vias municipais que integram o Sistema Viário Municipal de Cruz Machado estão graficamente representadas no Anexo 01 - Hierarquia Viária Municipal e ficam classificadas de acordo com sua função e importância em:

- I. Rodovia Estadual;
- II. Estradas Municipais Primárias;
- III. Estradas Municipais Secundárias;
- IV. Estradas Municipais Terciárias.

§1º A Rodovia PR-447 cruza parte do território municipal no sentido noroeste-sudeste ligando a Sede Urbana de Cruz Machado ao município de União da Vitória sendo considerado o principal eixo estruturador, de conectividade e de mobilidade do município de Cruz Machado.

§2º Consideram-se Estradas Municipais Primárias aquelas de maior tráfego, que promovem a conexão entre áreas urbanas e rurais, que interligam as principais localidades rurais, onde trafega o transporte escolar, que contribuem para o escoamento da produção e articulam elementos de interesse do desenvolvimento municipal que em várias ocasiões conecta a municípios vizinhos.

§3º Consideram-se Estradas Municipais Secundárias aquelas caracterizadas pelo tráfego local e de baixa velocidade, que interligam outras estradas e conectam localidades de menor impacto no tráfego municipal.

§4º Consideram-se Estradas Municipais Terciárias todas as demais vias do município, exceto aquelas que atravessam propriedades privadas

§5º Os acessos privados que atendem as propriedades não são de responsabilidade do Executivo Municipal, incluindo sua manutenção.

Art. 15 As Estradas Municipais e a Rodovia Estadual devem seguir os seguintes parâmetros:

- I. A Rodovia PR-447 deve ter preferencialmente seção total mínima de quatorze metros (14,00m), sendo a pista de rolamento mínima de três metros e cinquenta centímetros (3,50m) de cada lado, considerando o eixo da via;



- II. As Estradas Municipais Primárias devem ter preferencialmente seção total mínima de doze metros (12,00m), sendo a pista de rolamento mínima de três metros e cinquenta centímetros (3,50m) de cada lado, considerando o eixo da via;
- III. As Estradas Municipais Secundárias devem ter preferencialmente seção total de dez metros (10,00m), sendo a pista de rolamento mínima de três metros (3,00m) de cada lado, considerando o eixo da via;
- IV. As Estradas Municipais Terciárias devem ter preferencialmente seção total de oito metros (8,00), sendo a pista de rolamento mínima de três metros (3,00m) de cada lado, considerando o eixo da via;

§1º As vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual.

§2º Os parâmetros geométricos do sistema viário municipal estão apresentados no Anexo 04 – Parâmetros Geométrico das Vias Municipais e Urbanas e os perfis viários no Anexo 05 – Perfis Viários das Vias Municipais e Urbanas, observadas as definições dispostas no Artigo 12 desta Lei.

§3º Fica proibido o plantio de cultivos perenes, reflorestamento, bem como construção de cercas e outras benfeitorias nos espaços correspondentes a totalidade da faixa de manutenção e domínio do município das respectivas estradas.

§4º Quaisquer alterações no disposto, o Executivo Municipal regulamentará a manutenção e a abertura de vias na área rural através de normativa específica.

Art. 16 Qualquer edificação ao longo da Rodovia e das Estradas Municipais de Cruz Machado deverá consultar o órgão competente e obedecer ao afastamento mínimo da faixa de domínio prevista no Anexo 04 – Parâmetros Geométrico das Vias Municipais e Urbanas.

Parágrafo único - Qualquer edificação ao longo da Rodovia Estadual deverá ter afastamento mínimo de 15m (quinze metros), a contar dos limites externos da faixa de domínio prevista pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), o qual é o órgão responsável pela definição dos limites das faixas de domínio.

Art. 17 A Secretaria Municipal de Obras poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias e estradas municipais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.



CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 18 Na escala urbana, a hierarquia viária está disposta no Anexo 02 - Hierarquia Viária da Sede e no Anexo 03 - Hierarquia Viária de Santana e Nova Concórdia, e foi formulada a partir das seguintes diretrizes:

- I. Estruturar as principais vias de acesso;
- II. Organizar o tráfego de veículos motorizados priorizando o uso de modais de transporte alternativos e a segurança do pedestre;
- III. Descentralizar o tráfego das vias estruturais, equilibrando a distribuição dos fluxos de mobilidade;
- IV. Incentivar a caminhabilidade com calçadas acessíveis, promovendo a mobilidade ativa;
- V. Adequar perfis viários, priorizando o deslocamento de pedestres e ciclistas;
- VI. Integrar mobilidade ativa e lazer, promovendo espaços urbanos qualificados e sustentáveis.

Art. 19 As vias urbanas que integram o Sistema Viário Municipal de Cruz Machado estão graficamente representadas no Anexo 02 - Hierarquia Viária da Sede e no Anexo 03 - Hierarquia Viária de Santana e Nova Concórdia e ficam classificadas de acordo com sua função e importância em:

- I. Rodovia Estadual;
- II. Vias Arteriais;
- III. Vias Coletoras;
- IV. Vias Locais;
- V. Vias Locais Secundárias.
- VI. Vias Paisagísticas.

Art. 20 A PR-447 cruza parte do território urbano da Sede no sentido noroeste-sudeste ligando o núcleo urbano ao restante do território municipal em direção ao município de União da Vitória,



sendo considerado um dos principais eixos estruturadores, de conectividade e de mobilidade da Sede.

Art. 21 As Vias Arteriais são caracterizadas pela concentração do tráfego local e pela predominância de atividades comerciais e serviços de pequeno e médio porte, estabelecendo fluxo lento, apesar da relativa largura de suas caixas.

- I. Estruturam a mobilidade urbana, sendo as principais vias de acesso.
- II. Devem prioritariamente ter sinalização horizontal e vertical, além de dispositivos de segurança para pedestres e acessibilidade universal.

Art. 22 As Vias Coletoras são caracterizadas por serem as vias com menores problemas de interrupção, continuidade e com caixas relativamente largas, sendo que algumas delas apresentam certa concentração de estabelecimentos comerciais e serviços, com presença constante de pedestres.

Art. 23 As Vias Paisagísticas compreendem a Av. Presidente Getúlio Vargas e a Av. Manoel Ribas e têm o objetivo de conectar espaços urbanos por meio de infraestrutura qualificada, integrando mobilidade ativa e lazer contando com arborização, mobiliário urbano e áreas de convivência que promovem acessibilidade, bem-estar e valorização da paisagem urbana.

Art. 24 As Vias Locais compreendem as demais vias, configuradas pelas vias de mão dupla e baixa velocidade, mais relacionadas ao uso residencial, promovendo a distribuição do tráfego local.

Art. 24-A. As **Vias Locais Secundárias** são destinadas ao acesso direto a lotes residenciais em novos parcelamentos de solo, caracterizadas por baixo volume de tráfego e baixa velocidade.

Parágrafo único. Estas vias terão caixa de rua reduzida para 12 (doze) metros, sendo obrigatória a reserva de espaço para estacionamento em apenas um dos lados da via, conforme especificações técnicas dos Anexos IV e V.



Art. 25 Os parâmetros geométricos do sistema viário municipal estão apresentados no Anexo 04 - Parâmetros Geométricos das Vias Municipais e Urbanas e no Anexo 05 - Perfis Viários das Vias Municipais e Urbanas, considerando-se as definições dispostas no Artigo 12 desta Lei.

CAPÍTULO III DA IMPLANTAÇÃO DE VIAS

Art. 26 A implantação de toda e qualquer via no Município deverá ser previamente aprovada pelo Órgão Municipal responsável, nos termos previstos nesta Lei e no Código de Edificações e Obras Municipal.

Art. 27 A implantação de novas vias ou o prolongamento das vias existentes deverão atender aos seguintes condicionantes:

- I. Normas técnicas vigentes;
- II. Realidade local;
- III. Segurança no tráfego de veículos e pedestres;
- IV. Vocação das vias;
- V. Uso e ocupação do solo estimado.

§1º No parcelamento do solo, o sistema viário do loteamento obedecerá obrigatoriamente ao prolongamento das vias arteriais, coletoras e locais.

§2º Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, a adequação conforme a NBR-9050 e demais normas e leis pertinentes à acessibilidade.

Art. 28 O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), bem como o Anexo 04 - Parâmetros Geométricos das Vias Municipais e Urbanas e o Anexo 05 - Perfis Viários das Vias Municipais e Urbanas.



Art. 29 Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER), nos termos do Artigo 17 desta Lei.

Art. 30 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. 31 As vias deverão, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

Art. 32 Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e 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.

Art. 33 A implantação de vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos (como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

Art. 34 As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Art. 35 Todas as vias públicas constantes do loteamento deverão ser construídas pelo loteador recebendo, meio-fio, as redes de infraestrutura e a pavimentação da pista de rolamento e do passeio público.

§1º A pavimentação dos passeios públicos e os rebaixos no meio fio para acesso as vagas de estacionamento deverão atender ao disposto no Código de Edificações e Obras Municipal.



§2º Os passeios públicos atenderão aos parâmetros de acessibilidade universal definidos nas normas técnicas competentes.

Art. 36 Fica a encargo do Executivo Municipal a atualização do traçado e o georreferenciamento do Sistema Viário Urbano.

Art. 37 Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 38 Estas áreas deverão ser definidas, demarcadas e ter a sinalização vertical e horizontal implantadas, determinando-se as áreas de estacionamento permitidas e estabelecendo-se critérios de porte de veículos permitidos e horários.

Art. 39 Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento de acordo com o disposto no Código de Edificações e Obras.

TÍTULO III

DA MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

CAPÍTULO I

DAS ROTAS CICLÁVEIS

Art. 40 A determinação da Rota Ciclável em Cruz Machado tem o objetivo de:

- I. Incentivar a mobilidade ativa;
- II. Oportunizar rotas cicláveis seguras de que integrem distintas atividades na área urbana, incentivando modais de transporte não motorizados;



- III. Estabelecer vias prioritárias para a circulação de ciclistas, contando com sinalização adequada e ciclofaixas ou ciclovias;
- IV. Orientar os investimentos públicos para qualificação da infraestrutura viária voltada ao deslocamento de ciclistas;
- V. Incentivar o turismo por meio de rotas cicláveis no território rural.

§1º Poderá o Executivo Municipal a qualquer tempo e mediante estudos, estabelecer rotas cicláveis em qualquer parte do território municipal.

§2º A Rota Ciclável de Cruz Machado está definida no Anexo 06 – Rotas Cicláveis Municipais, no Anexo 07 – Rotas Cicláveis da Sede e no Anexo 08 – Rotas Cicláveis de Santana e Nova Concórdia.

Art. 41 A Rota Ciclável compreende um conjunto de vias articuladas entre si que, pelo seu potencial e suas características físicas, são as mais adequadas para o tráfego de ciclistas.

§1º A Rota Ciclável de Cruz Machado é composta por ciclorrotas, ciclofaixas e/ou ciclovias.

§2º A sinalização da Rota Ciclável deve obedecer a normativa pertinente, em especial ao Código de Trânsito Brasileiro, ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (sinalização cicloviária) e a Norma Técnica Brasileira que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

§3º Sempre que possível, a ciclofaixa e ciclovia devem ser bilaterais, ou seja, permitir o tráfego de ciclos em 2 (dois) sentidos contrários.

Art. 42 Na implantação das ciclovias é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças, entre outros.



CAPÍTULO II DAS ROTAS ACESSÍVEIS

Art. 43 A Rota Acessível é definida como um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

Parágrafo único - A implantação da Rota Acessível deve atender às regulamentações cabíveis e especialmente ao disposto pela Norma Técnica Brasileira que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Art. 44 A delimitação da Rota Acessível atende ao disposto pela Legislação Federal e Estadual, em especial ao Estatuto da Cidade e ao Estatuto da Pessoa com Deficiência, assim como à Norma Técnica Brasileira que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, possuindo como objetivos:

- I. Promover a acessibilidade universal nas calçadas e equipamentos públicos;
- II. Oportunizar rotas que conectem os principais equipamentos públicos da área urbana para a mobilidade segura de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- III. Direcionar os investimentos públicos para áreas que possuem maior circulação de pedestres.

Art. 45 A Rota Acessível de Cruz Machado está disposta no Anexo 09 – Rotas Acessíveis da Sede e Santana e sua determinação considerou os seguintes aspectos:

- I. Determinação das áreas urbanas;
- II. Localização das áreas com maior concentração de equipamentos públicos e atividades de comércio e serviços existentes;
- III. Identificação das vias que possuem baixa declividade longitudinal ou concentram maior tráfego de pedestres e que conectam os principais equipamentos da cidade, em especial equipamentos de saúde, educação e assistência social;



IV. Classificação de acordo com a prioridade de implantação, favorecendo as rotas de maior tráfego de pedestres.

Parágrafo único - Poderá o Executivo Municipal a qualquer tempo e mediante novos estudos, estabelecer outras rotas clicáveis para atendimento de novas demandas.

TÍTULO IV DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Pela infração a qualquer dispositivo desta Lei, o infrator ficará sujeito a multas escalonadas conforme a gravidade da conduta, sem prejuízo das medidas administrativas e da obrigação de reparar o dano:

- **I – Infração Leve:** 50 UFM;
- **II – Infração Média:** 200 UFM;
- **III – Infração Grave:** 500 UFM.

§ 1º Em caso de reincidência na mesma infração dentro do período de 12 (doze) meses, o valor da multa será aplicado em dobro.

§ 2º A gradação das multas seguirá os critérios estabelecidos na tabela no **Anexo X**.

§ 3º Consideram-se, para fins de enquadramento:

I - **Infrações Leves:** o descumprimento de deveres de conservação e manutenção que não obstruam o fluxo viário;

II - **Infrações Médias:** a execução de obras ou serviços em desacordo com os perfis viários e parâmetros geométricos dos Anexos IV e V;

III - **Infrações Graves:** a execução de intervenções não autorizadas, a invasão de faixas de domínio, o descumprimento de normas de acessibilidade (NBR 9050) e condutas que gerem danos ambientais ou risco à segurança de pedestres e ciclistas.



Art. 47 A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§1º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§2º As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais, Estaduais e Municipais, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

§3º As multas previstas neste artigo estarão vinculadas ao Código de Posturas e ao Código de Edificações e Obras do Município, observadas suas disposições complementares.

Art. 48 As alterações e as resoluções dos casos omissos da presente Lei serão efetuadas pelo Executivo Municipal, atendendo prévio parecer técnico do Conselho Municipal da Cidade.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 49 Fazem parte integrante desta Lei os Anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX e X

Art. 50 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

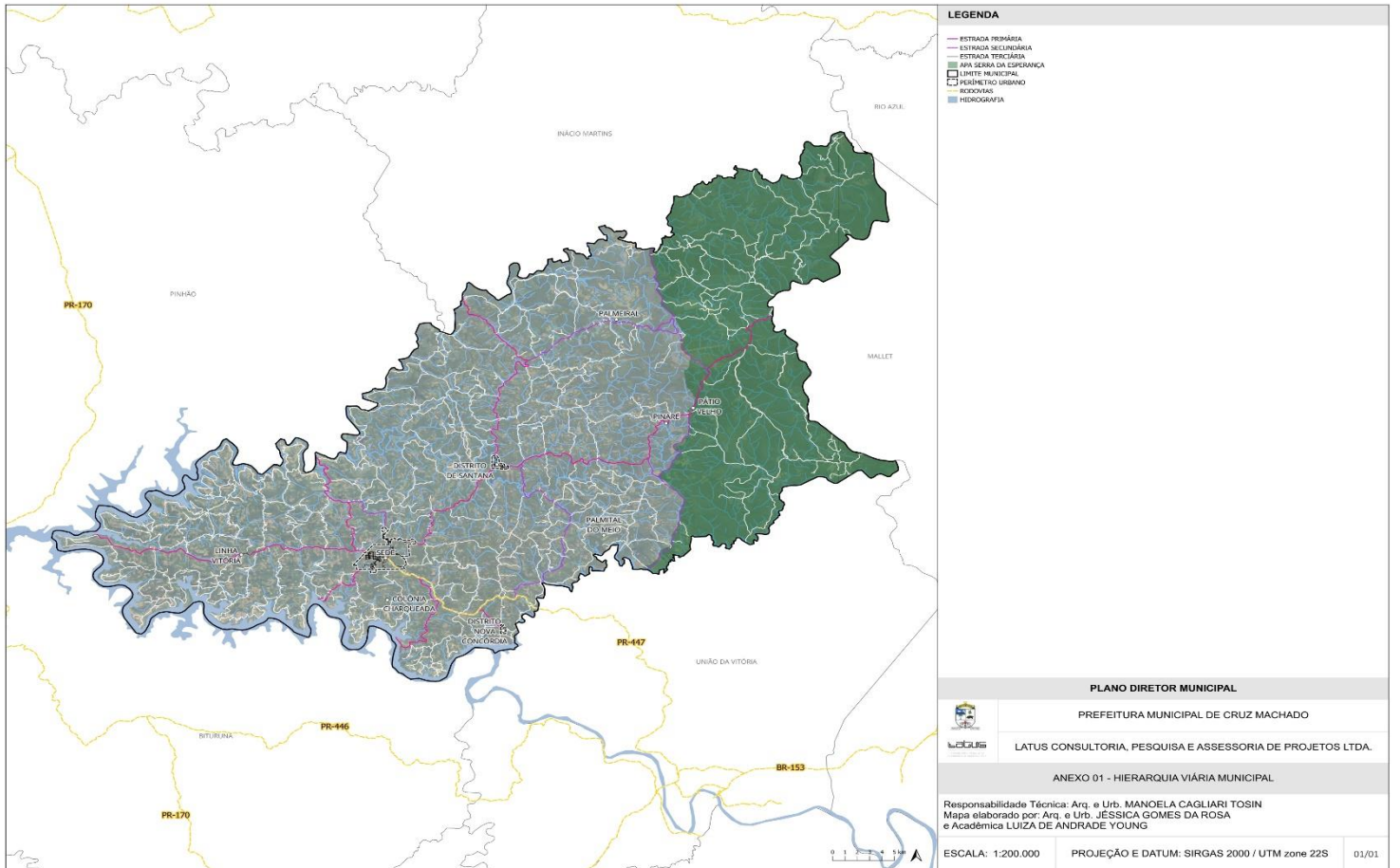
Edifício da Prefeitura Municipal de Cruz Machado em 27 de abril de 2026.

Carlos Nowak
Prefeito Municipal



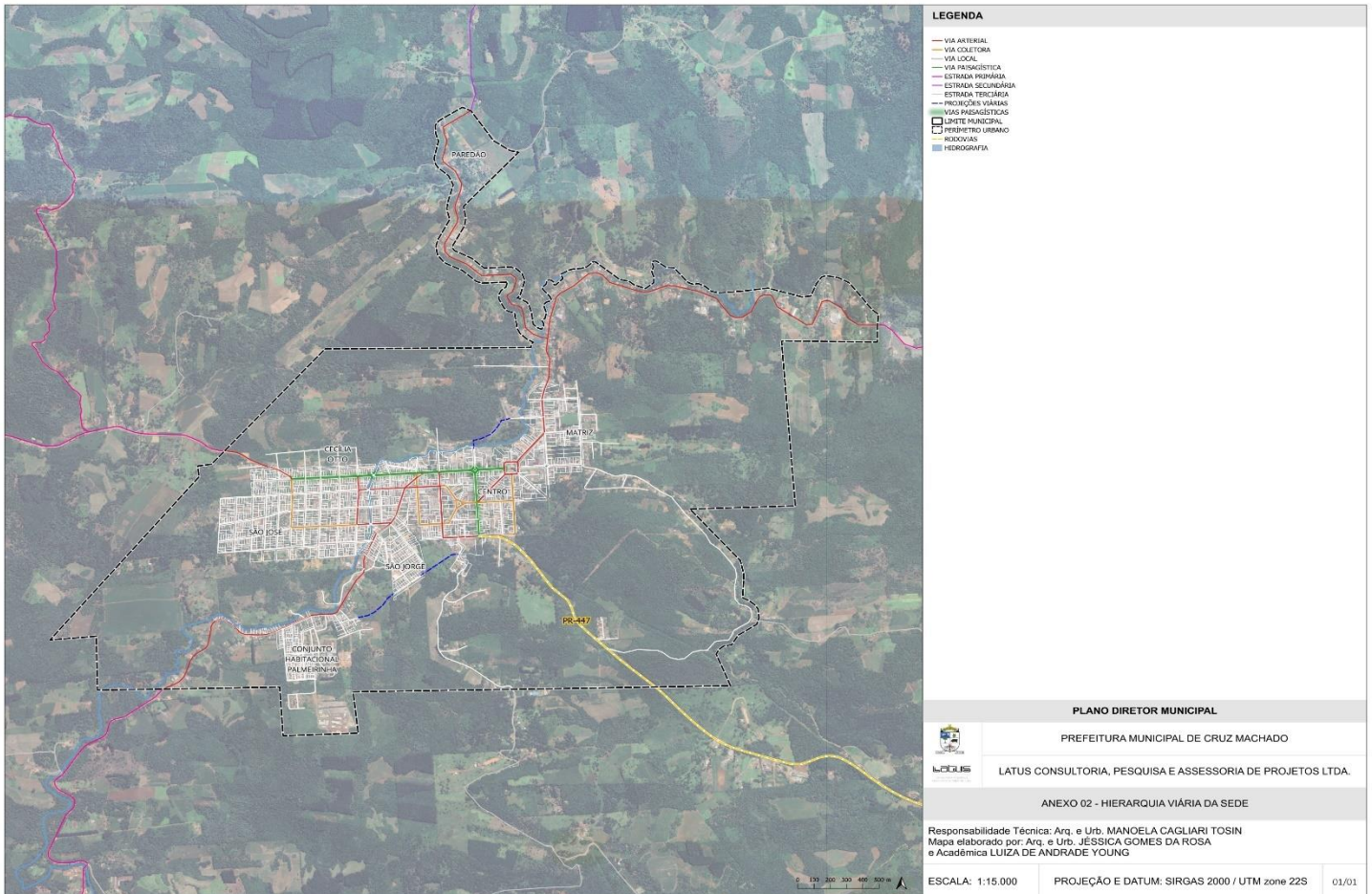
ANEXOS

ANEXO I – Hierarquia Viária Municipal



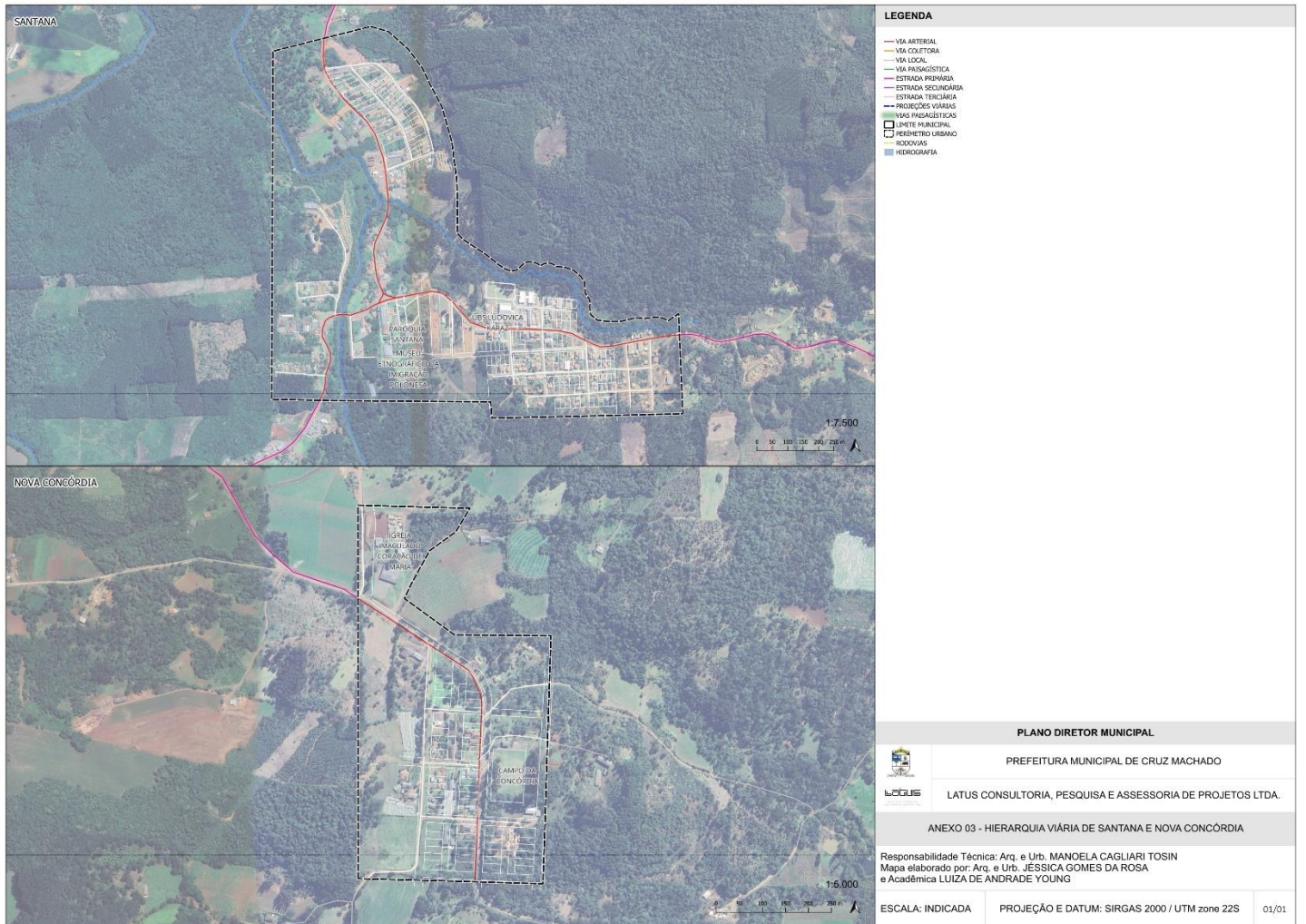


ANEXO II – Hierarquia Viária da Sede





ANEXO III – Hierarquia Viária de Santana e Nova Concórdia





ANEXO IV – Parâmetros Geométricos das Vias Municipais e Urbanas

Dimensão dos Perfis Viários Municipais

| | Caixa Total da Via (m) | Pista de Rolamento Mínima (m) | Faixa de Manutenção/ Acostamento Mínima (m) | Passeio Opcional (m) | Inclinação Mínima (%) | Rampa Máxima (%) | Faixa de Domínio Mínima (m)* |
|-----------------------------|------------------------|-------------------------------|---|----------------------|-----------------------|------------------|------------------------------|
| Rodovia PR 447 | 14 | 2 x 3,50 | 2 x 3,50 | 2x2,5 | 0,5 | 20 | 2 x 30 |
| Estradas Primárias | 12 | 2 x 3,50 | 2 x 2,50 | 2x2,5 | 0,5 | 20 | 2 x 12 |
| Estradas Secundárias | 10 | 2 x 3,00 | 2 x 2,00 | 2x2,5 | 0,5 | 20 | 2 x 8 |
| Estradas Terciárias | 8 | 2 x 3,00 | 2 x 1,00 | 2x2,5 | 0,5 | 20 | 2 x 5 |

* Faixa de Domínio Mínima é a área ao lado das vias rurais, medida a partir do eixo da estrada, definida por lei e sob responsabilidade do órgão de trânsito.



Dimensão dos Perfis Viários Urbanos

| | Largura Total (m) | Pista de Rolamento Mínima (m) | Faixa de Estacionamento Mínima (m) | Calçada Mínima (m) | Canteiro Central Mínimo (m) | Ciclovia ou Ciclofaixa* (m) | Inclinação Mínima (%) | Rampa Máxima (%) |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------------------|------------------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|------------------|
| Vias Arteriais | 23 a 27,5* | 4 x 2,75 | 2 x 2,50 | 2 x 3,50 | 2,00* | 2x1,5m ou 2,5m** | 0,5 | 20 |
| Vias Coletoras | 19 a 21,5* | 2 x 3,50 | 2 x 2,50 | 2 x 3,50 | - | 2x1,5m ou 2,5m** | 0,5 | 20 |
| Vias Locais | 15 a 17,5* | 2 x 3,00 | 2 x 2,50 | 2 x 2,00 | - | 2x1,5m ou 2,5m** | 0,5 | 20 |
| Vias Locais Secundárias*** | 12 | 2x3,25 | 1x2,50 | 2x1,50 | - | - | 0,5 | 20 |
| Vias Paisagísticas | 21 | 2 x 4,00 | 2 x 2,50 | 2 x 3,00 | 2,00 | - | 0,5 | 20 |

*opcional

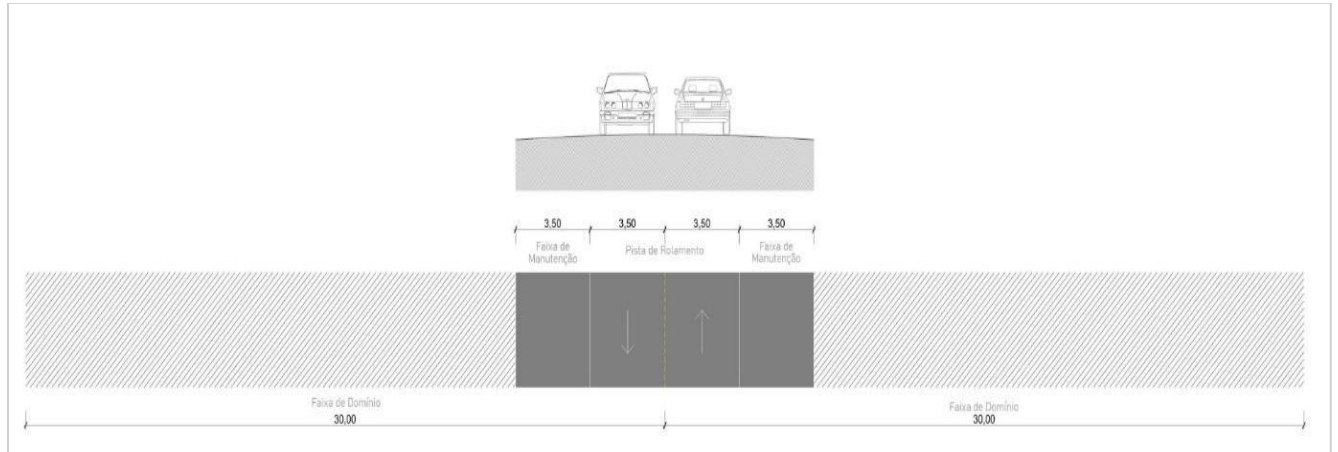
**2 faixas de 1,5m cada para ciclovia/ciclofaixa unidirecional ou 2,5m para ciclovia/ciclofaixa bidirecional

*** A autorização para o perfil de **Via Local Secundária (12m)** fica condicionada à análise técnica e aprovação formal do setor de engenharia da Prefeitura Municipal.

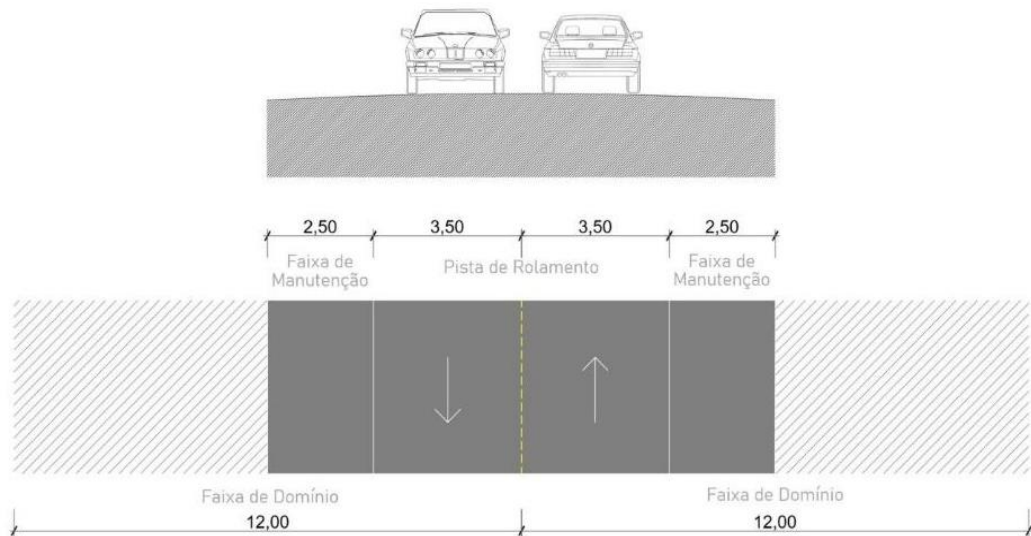


ANEXO V – Perfis Viários das Vias Municipais e Urbanas

Perfil Viário da Rodovia PR-447:

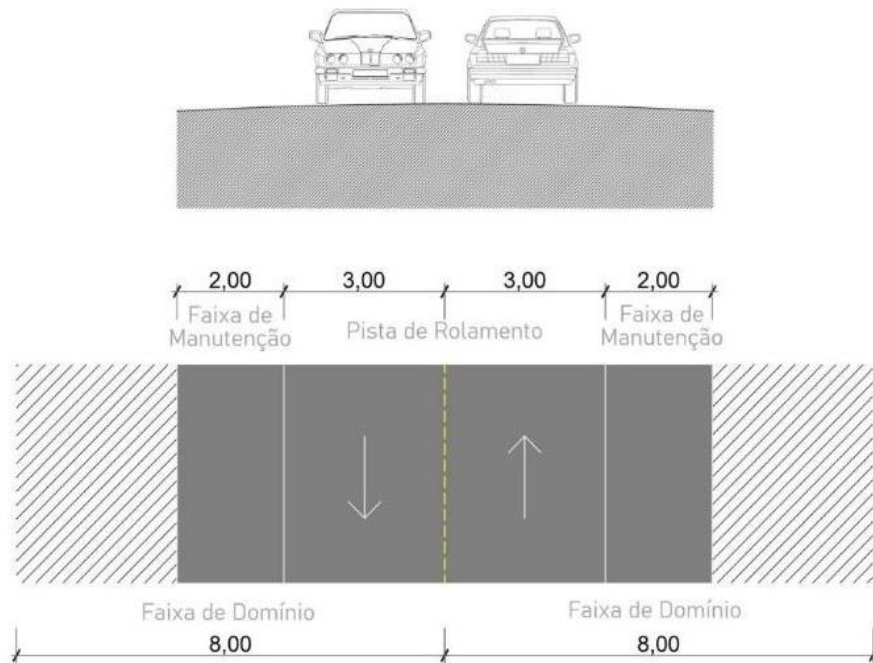


Perfil Viário da Estrada Primária:

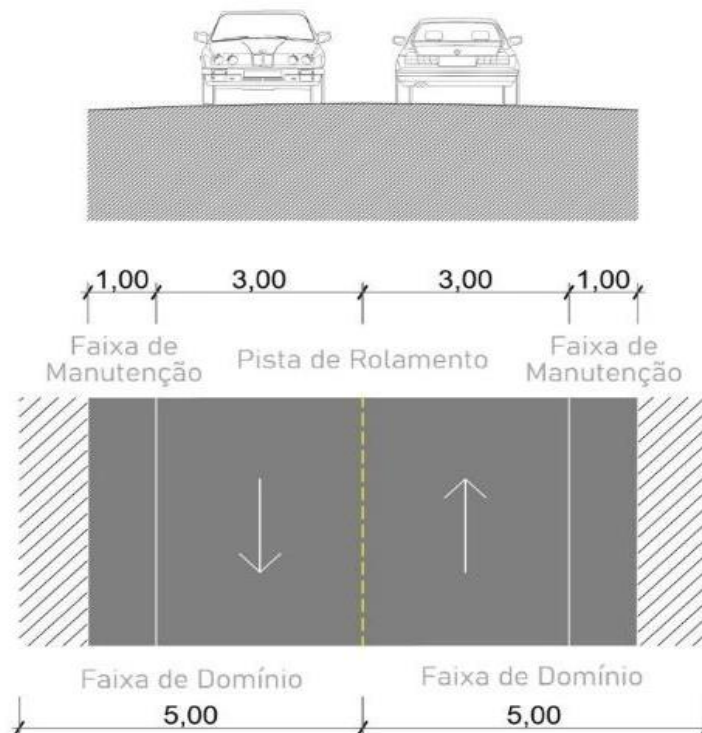




Perfil Viário da Estrada Secundária:

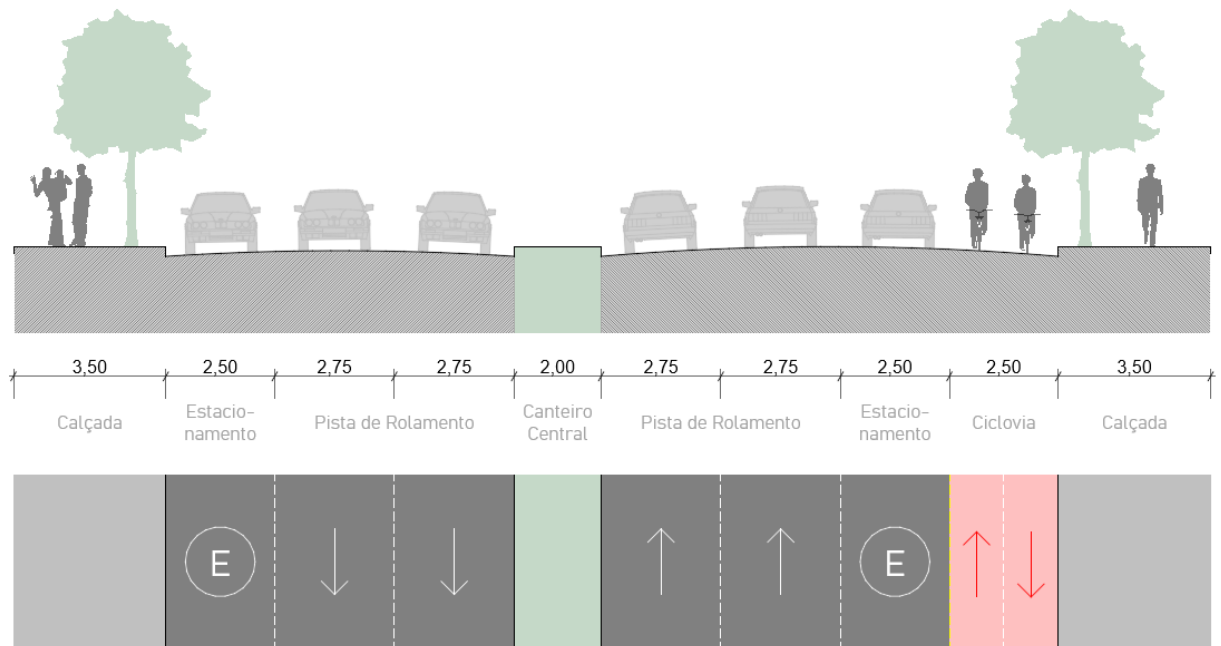


Perfil Viário da Estrada Terciária:



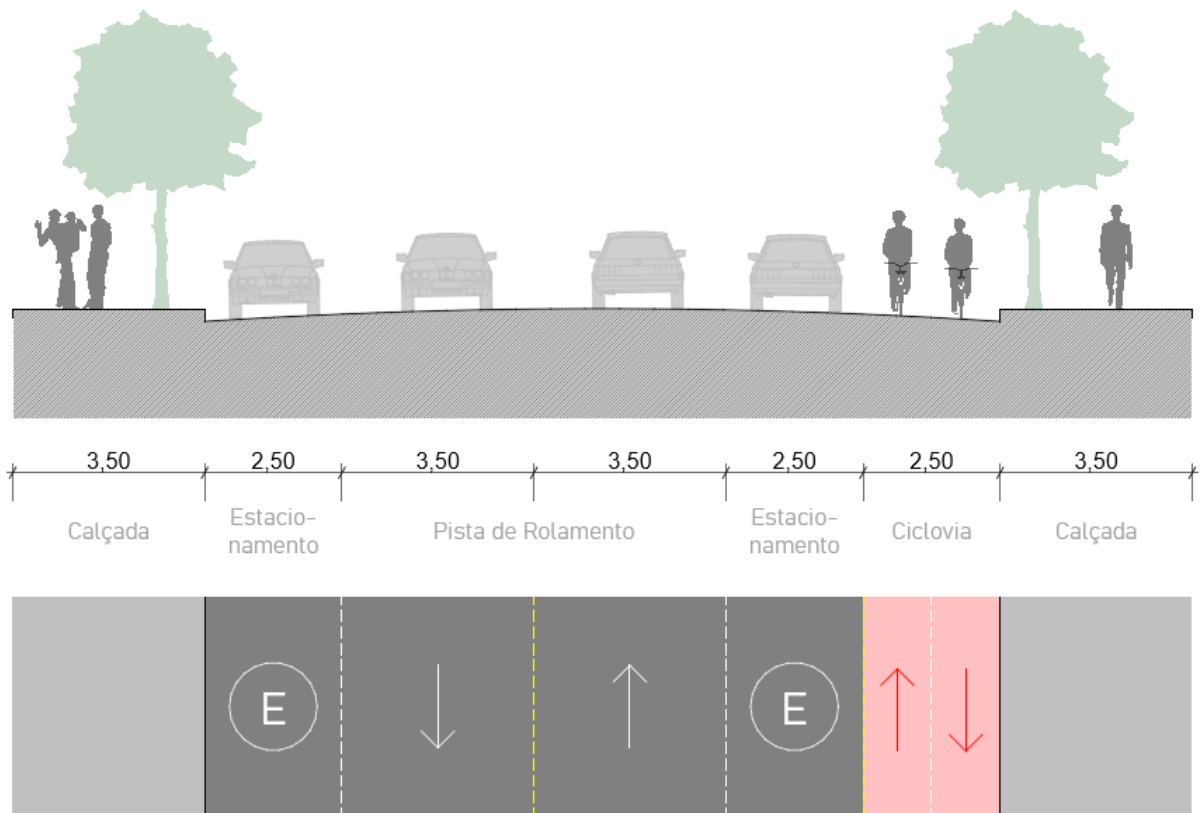


Perfil Viário da Via Arterial



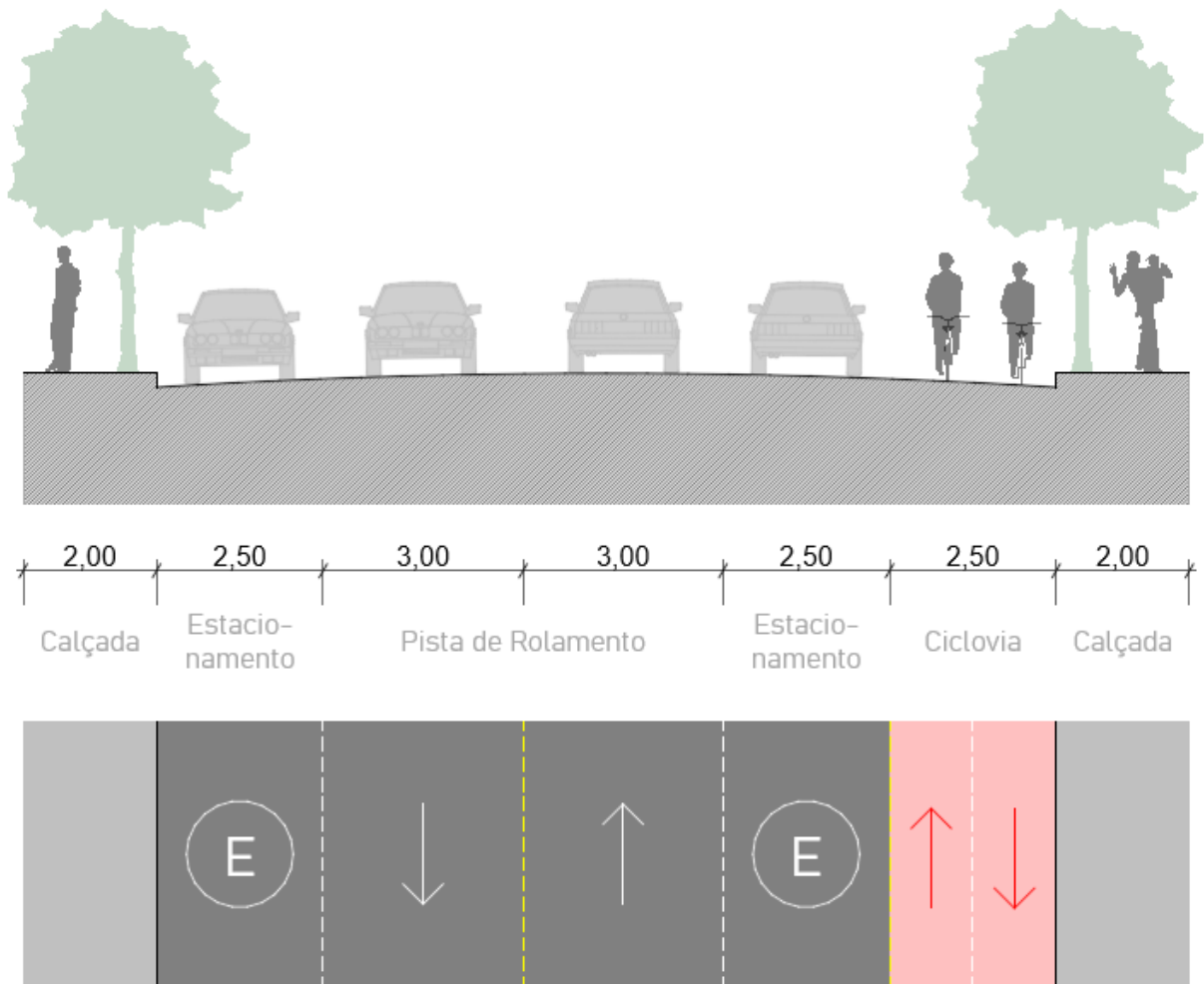


Exemplo de Perfil Viário da Via Coletora:

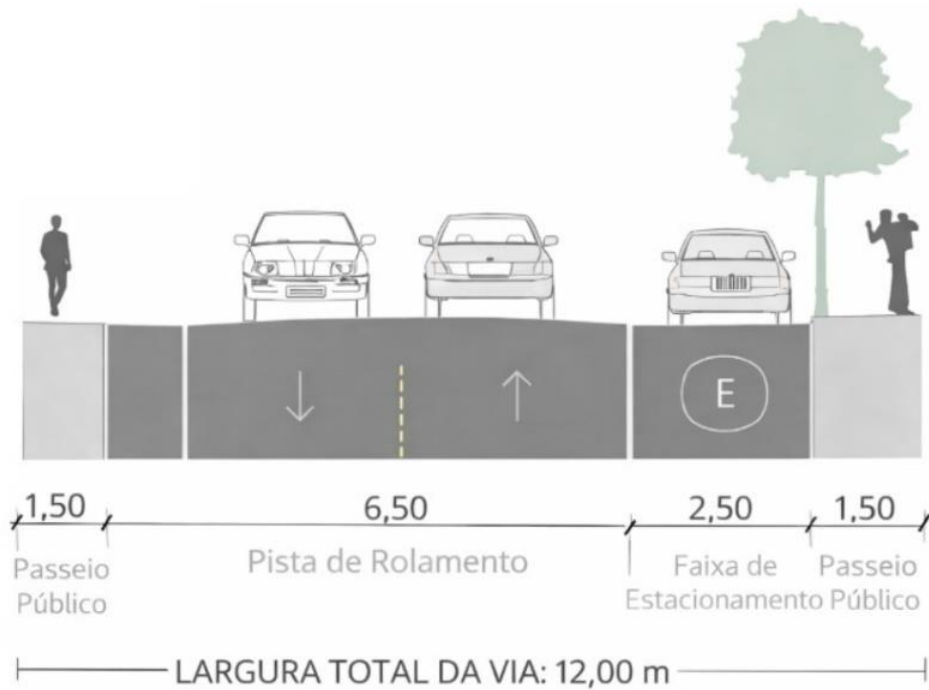




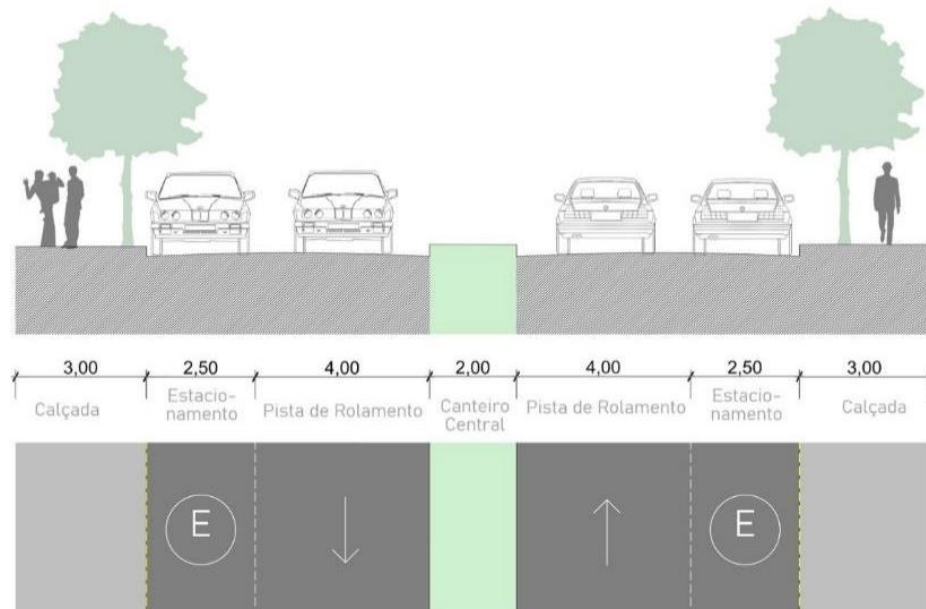
Exemplo de Perfil Viário da Via Local:



Perfil Viário da Via Local Secundária:



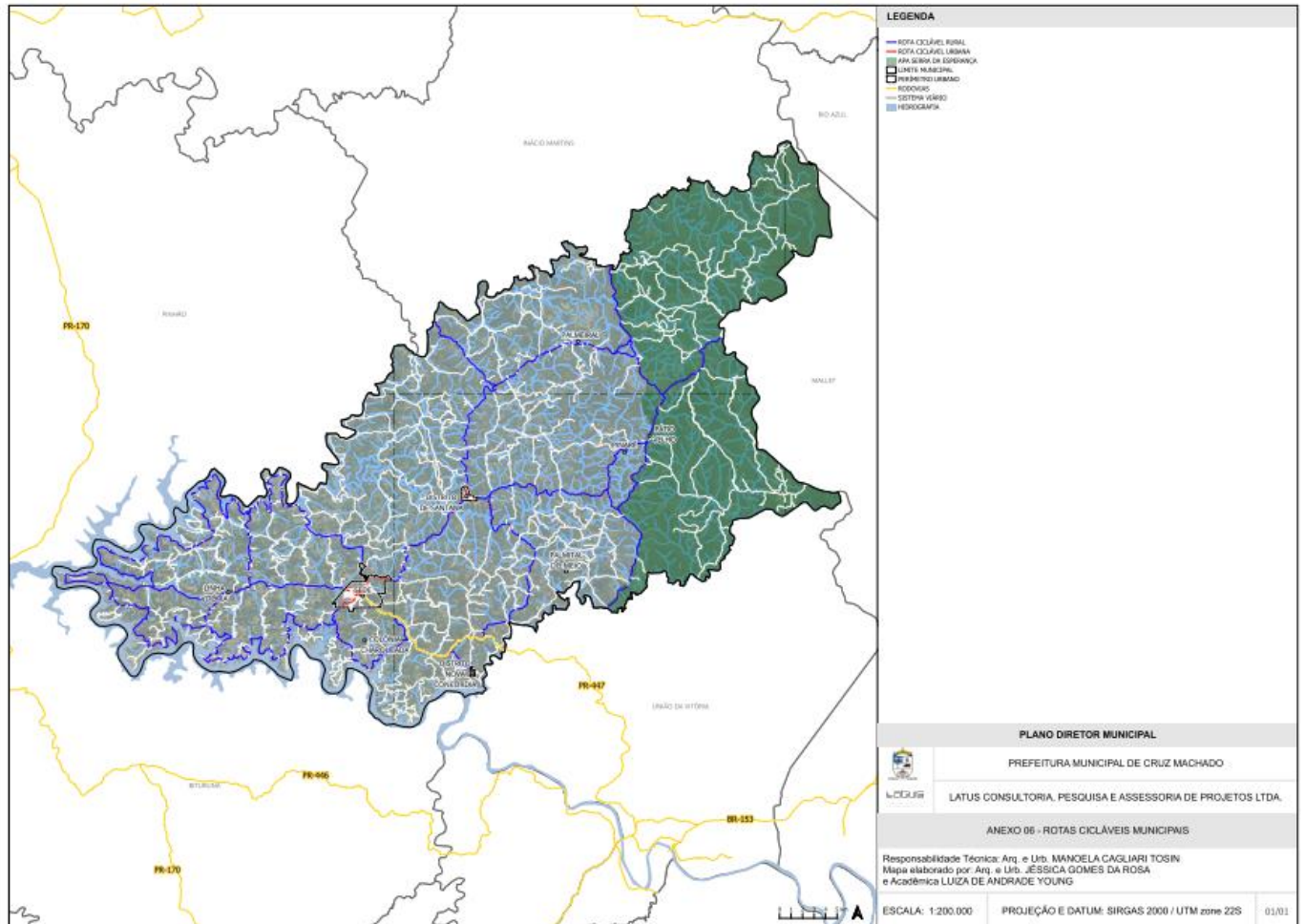
Exemplo de Perfil Viário da Via Paisagística:





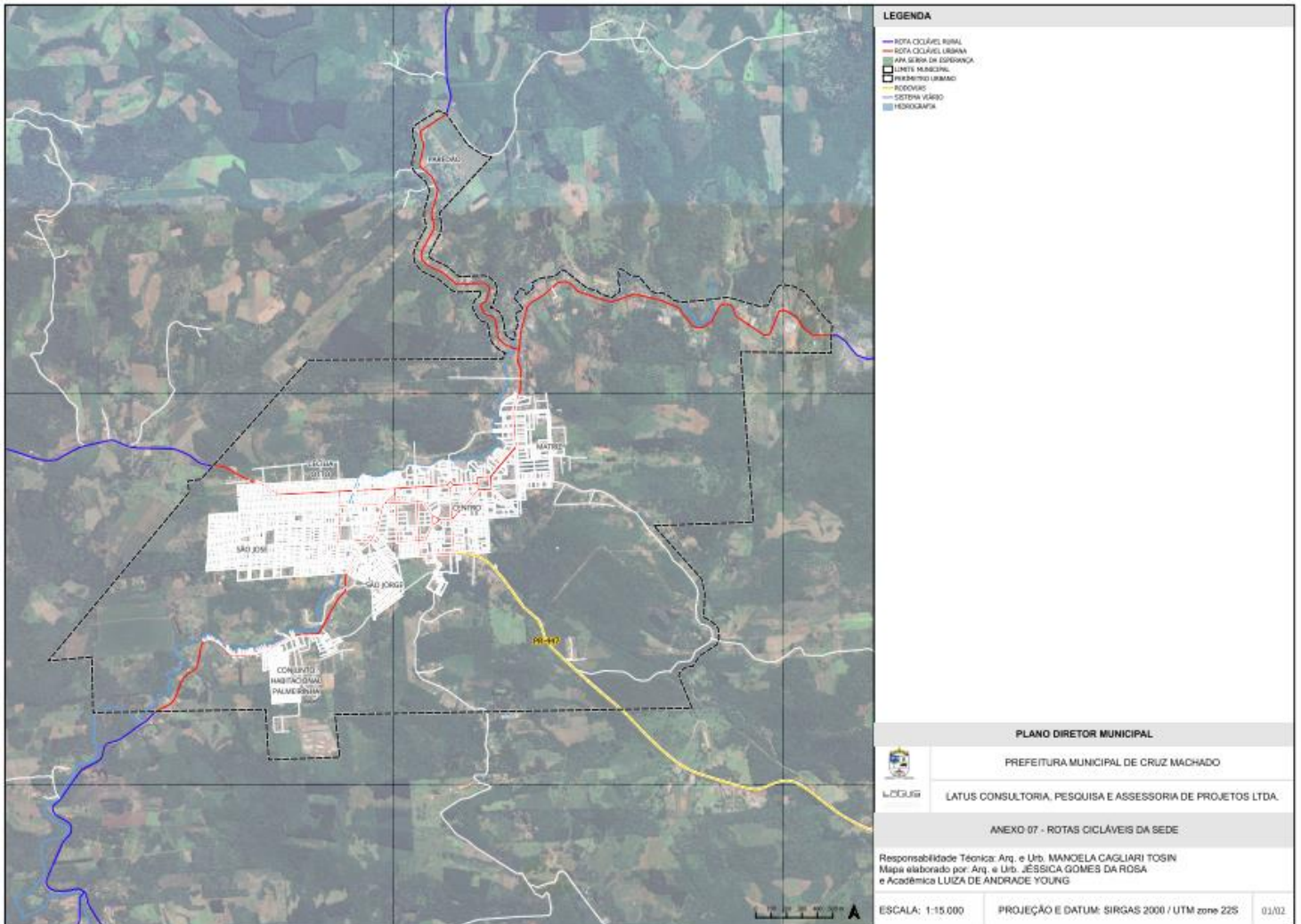
ANEXO VI – Rotas Cicláveis Municipais

Rota Ciclável Municipal



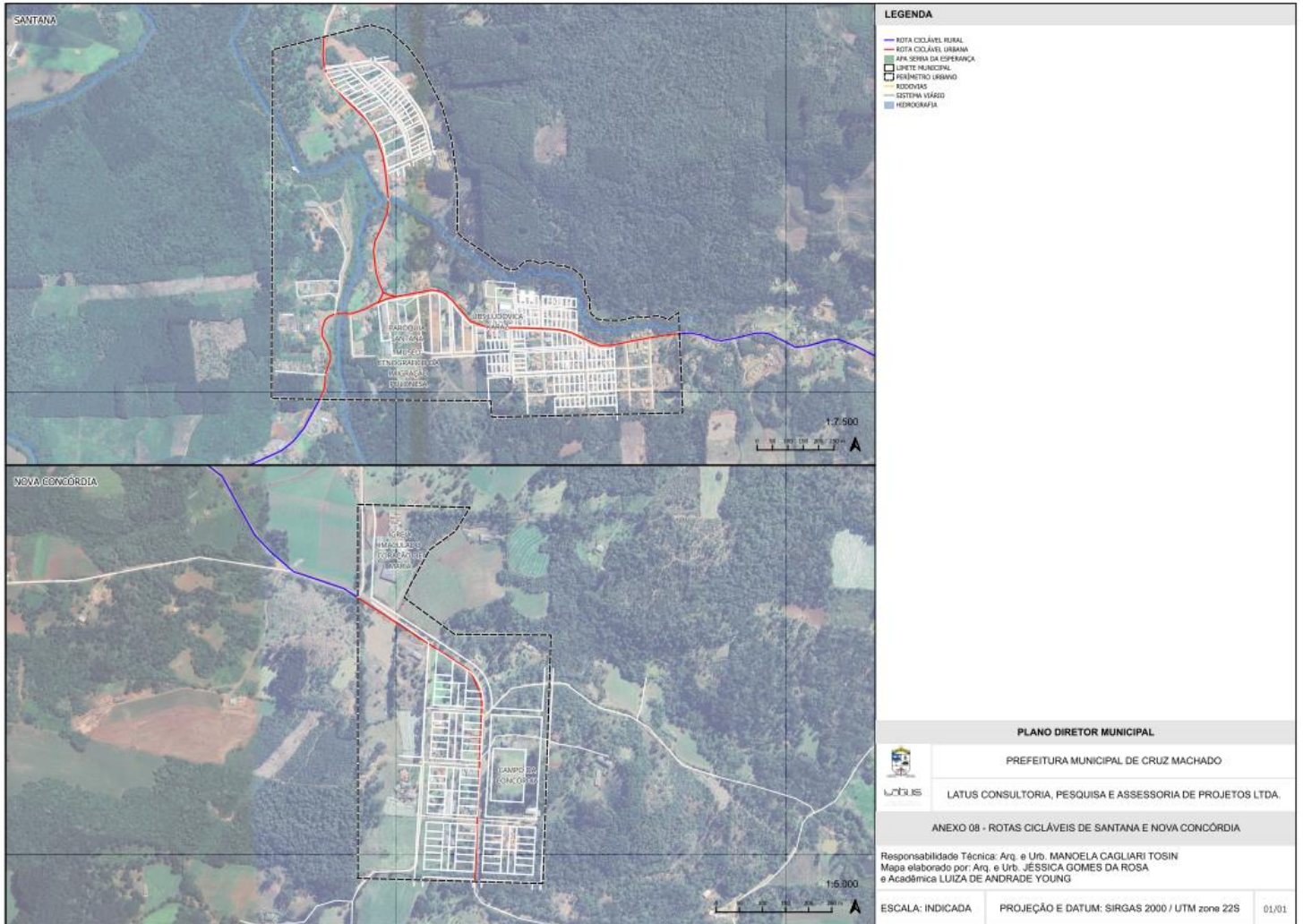


ANEXO VII – Rotas Cicláveis da Sede





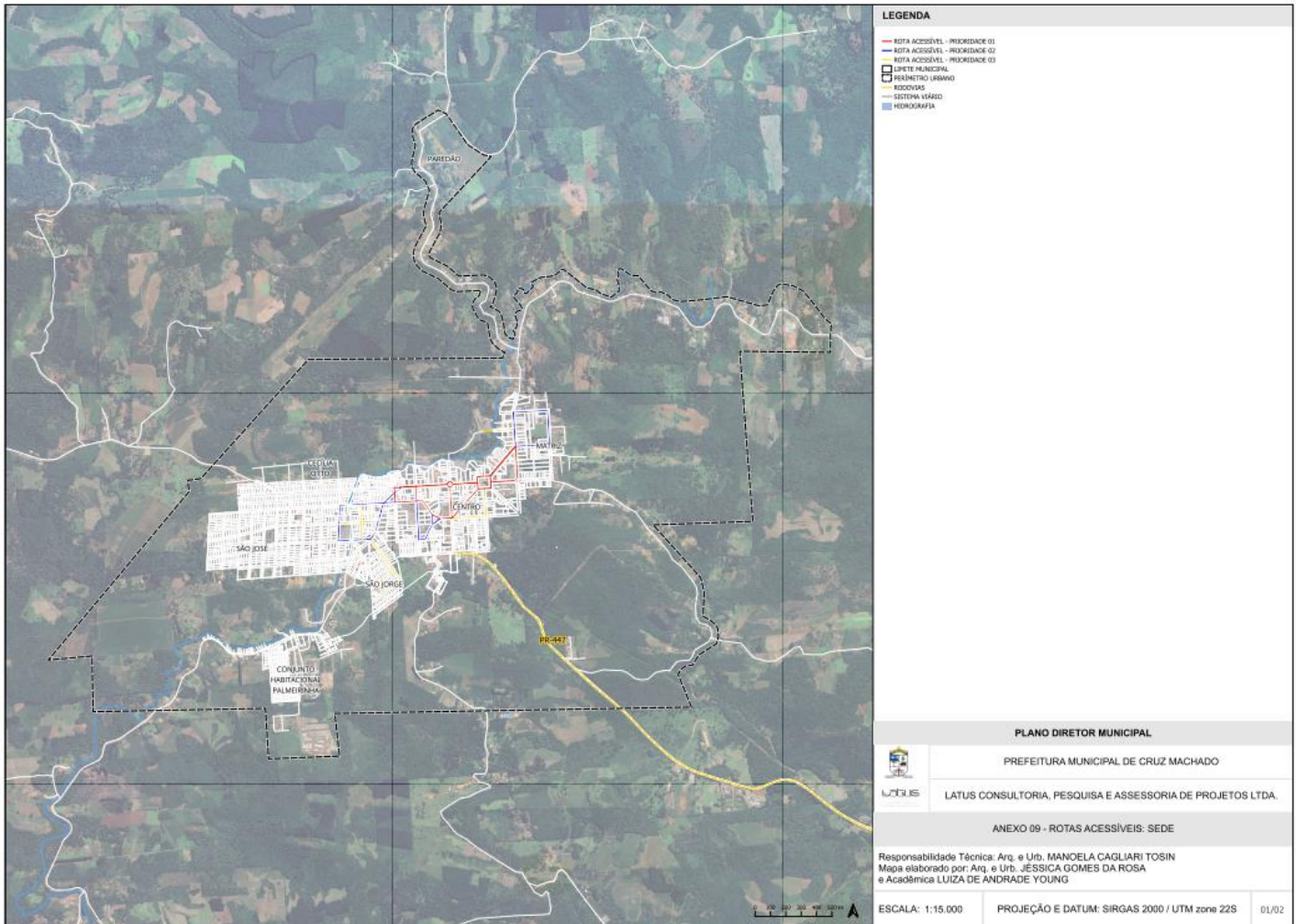
ANEXO VIII – Rotas Cicláveis de Santana e Nova Concórdia





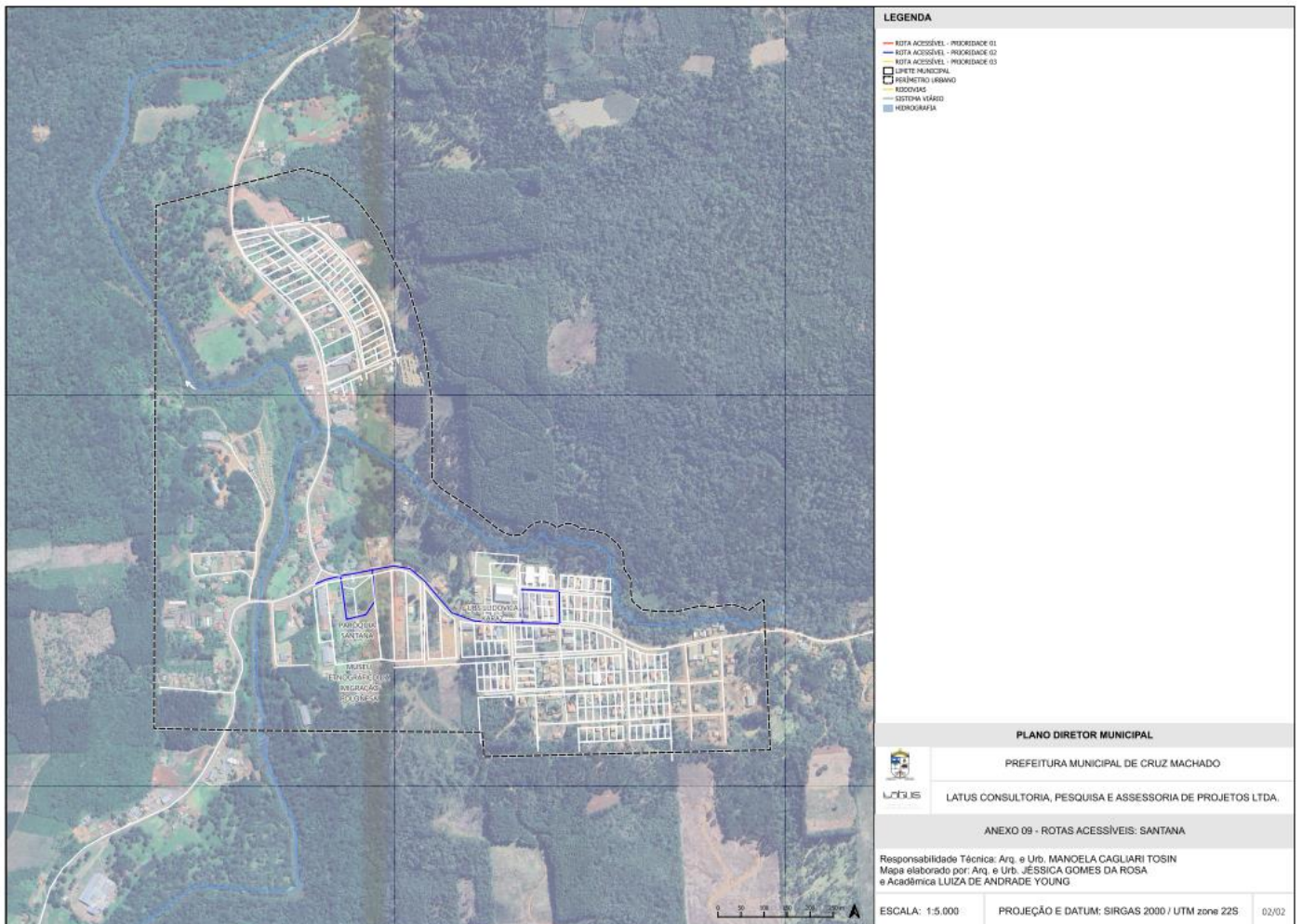
ANEXO IX – Rotas Acessíveis da Sede e Santana

Rotas Acessíveis da Sede





Rotas Acessíveis do Santana





ANEXO X

PENALIDADES:

| Gravidade | Valor (UFM) | Definição do Critério | Exemplos Práticos (Extraídos da Lei) |
|------------------|--------------------|--|---|
| Leve | 50 | Inobservância de normas administrativas ou de manutenção que não gerem risco imediato à segurança ou à mobilidade. | <ul style="list-style-type: none">• Falha na manutenção básica de calçadas por proprietários.• Falta de atualização de dados georreferenciados quando exigido.• Utilização de materiais em calçadas fora do padrão estético, mas que não impedem o trânsito. |
| Média | 200 | Descumprimento de parâmetros técnicos de execução ou falta de sinalização em novos empreendimentos. | <ul style="list-style-type: none">• Implantação de sinalização horizontal/vertical em desacordo com o CONTRAN ou manuais.• Execução de rebaixos de meio-fio fora das normas de acessibilidade.• Inexistência de sinalização em rotas cicláveis ou acessíveis. |
| Grave | 500 | Ações que causem risco à vida, danos ao patrimônio público, degradação ambiental ou bloqueio de acessibilidade. | <ul style="list-style-type: none">• Abertura de novas vias sem aprovação prévia.• Construção de cercas, benfeitorias ou plantios na faixa de domínio e manutenção. |



| Gravidade | Valor (UFM) | Definição do Critério | Exemplos Práticos (Extraídos da Lei) |
|------------------|--------------------|------------------------------|---|
| | | | <ul style="list-style-type: none">• Desrespeito ao afastamento mínimo de 15m em rodovias.• Remoção de vegetação ou terraplenagem junto a córregos. |

Parágrafo único - Os valores correspondentes da UFM, expressa em reais, serão atualizadas anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), fornecido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), acumulado no período compreendido entre primeiro de janeiro e trinta e um de dezembro do ano anterior, ou outro índice que venha substituí-lo.