

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

MINUTAS PARA
LEGISLAÇÃO BÁSICA



MUNICÍPIO DE PATY DO ALFERES - RJ



LÍDER
ENGENHARIA &
GESTÃO DE CIDADES

www.liderengenharia.eng.br
administrativo@liderengenharia.eng.br



PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE PATY DO ALFERES - RJ

MINUTAS DE LEI

LÍDER ENGENHARIA E GESTÃO DE CIDADES - LTDA

PREFEITURA MUNICIPAL DE PATY DO ALFERES - RJ

EURICO PINHEIRO BERNARDES NETO
PREFEITO MUNICIPAL



EMPRESA DE PLANEJAMENTO CONTRATADA



LÍDER
ENGENHARIA &
GESTÃO DE CIDADES

LÍDER ENGENHARIA E GESTÃO DE CIDADES - LTDA
CNPJ: 23.146.943/0001-22
Avenida Antônio Diederichsen, nº 400 – sala 301, 302 e 310.
CEP 14020-250 – Ribeirão Preto/SP
www.liderengenharia.eng.br



EQUIPE TÉCNICA

Robson Ricardo Resende

Engenheiro Sanitarista e Ambiental
CREA – SC 99639-2

Osmani Vicente Jr.

Arquiteto e Urbanista
CAU A23196-7
Especialista em Gestão Ambiental
para Municípios

Juliano Mauricio da Silva

Engenheiro Civil
CREA/PR 117165-D

Roney Felipe Moratto

Geógrafo
CREA /PR 149.021/D

Carmen Cecília Marques Minardi

Economista
CORECON SP 36677

Daniel Ferreira de Castro Furtado

Engenheiro Sanitarista e Ambiental
CREA/SC 118987-6

Lara Ricardo da Silva Pereira

Arquiteta e Urbanista
CAU: 177264-3

Paulo Guilherme Fuchs

Administrador
CRA/SC 21705

Willian de Melo Machado

Analista de Sistemas

Daniel Mazzini Ferreira Vianna

Arquiteto e Urbanista
CAU 89.230-0

Lucas Augusto Franco Bortoluci

Arquiteto e Urbanista

Jackson Damião Magalhães

Arquiteto e Urbanista

Paula Evaristo dos Reis de Barros

Advogada
OAB/MG 107.935

Carolina Bavia Ferrucio Bandolin

Assistente Social
CRESS/PR 10.952

Juliano Yamada Rovigati

Geólogo
CREA/PR 109.137/D



EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

Gilvacir Vidal Draia

Secretário de Planejamento e Gestão
Matrícula nº 1383/02

Pedro Paulo Torres de Andrade

Chefe de Gabinete
Matrícula nº 1379/02

Maria Cristina da Rocha Santos

Secretária da Fazenda
Matrícula nº 1378/02

Paula Rezende Figueiras

Secretária de Administração
Matrícula nº 1260/02

André Dantas Martins

Secretário de Meio Ambiente, Ciência e Tecnologia
Matrícula nº 1134/01

Paulo Cesar de Carvalho Filho

Assessor de Administração Tributária
Matrícula nº 1261/02



COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO

Representantes governamentais:

Daphne Waiandt de Almeida Iglesias Ribeiro
Matrícula nº 1509/02
Diretora de Planejamento, Controle e Acompanhamento

Thiago Vannier Peralta
Matrícula nº 1253/02
Secretário de Governo

Nilton Pimentel Leite
Matrícula nº 1280/02
Assessor Executivo de Governo

Márcio Alexandre Carvalho Werneck
Matrícula nº 1514/02
Assessor Executivo de Turismo

Arthur Marques Fernandes Lisboa
Matrícula nº 1268/02
Administrador Distrital.

Representantes da sociedade civil:

Gerceli Feitosa Barros
Thais Leal Pires
Daniel Freitas dos Santos
Daniel César Silva da Costa
Daniela Rosa da Silva



LEI COMPLEMENTAR Nº...../....., DE DE DE

Institui a Lei de Sistema Viário do Município de Paty do Alferes - RJ e dá outras providências.

O Poder Legislativo de Paty do Alferes, Estado do Rio de Janeiro, aprova e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. A presente Lei destina-se a hierarquizar, ordenar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário do Município de Paty do Alferes, assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses comuns do Município no que diz respeito ao seu pleno desenvolvimento.

SEÇÃO I DOS OBJETIVOS

Art. 2º. Objetivos gerais para disciplinar o Sistema Viário:

- I. Assegurar a circulação e o transporte urbano de modo a atender a população;
- II. Estabelecer condições para que as vias de circulação possam desempenhar suas funções e dar vazão adequada ao respectivo tráfego;
- III. Estabelecer um sistema de vias de circulação adequado ao tráfego e a locomoção dos usuários;
- IV. Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;
- V. Implantar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
- VI. Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas;
- VII. Complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município.



Art. 3º. Todo e qualquer arruamento no Município deverá ser previamente aprovado pela Administração Municipal, nos termos aqui previstos e na Lei de Parcelamento do Solo.

Parágrafo único. Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental e impacto de vizinhança.

Art. 4º. Os novos loteamentos deverão respeitar o conteúdo desta Lei, bem como os traçados pré-existentes.

SEÇÃO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 5º. Para efeito de aplicação desta lei, são adotadas as seguintes definições:

- I. Acesso: é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouro público e propriedade privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; e logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;
- II. Acostamento: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando 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 serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;
- III. Alinhamento: é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- IV. Arruamento: conjunto de ruas públicas destinadas à circulação viária e acesso aos lotes;
- V. Caixa carroçável ou de rolamento: é a faixa de via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;
- VI. Caixa de via: distância, definida em projeto, entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- VII.



- VIII. Calçada ou passeio: é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, segregada e em nível diferente à via, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento, dotada quando possível, de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;
- IX. Calçadão: é a parte do logradouro público, destinada ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos;
- X. Canteiro central: é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- XI. Canteiro lateral: é o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e o bordo interno da pista coletora objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente.
- XII. Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- XIII. Código de trânsito: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;
- XIV. Estacionamento: espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- XV. Faixa de domínio de vias: é a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área “non aedificandi”;
- XVI. Faixa de estacionamento: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o estacionamento de veículos;
- XVII. Largura de uma via: distância entre os alinhamentos da via;
- XVIII. Logradouro público: É o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, etc.)
- XIX. Meio-fio: linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XX. Nivelamento: medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
- XXI. Pista de rolamento: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego de veículos;



- XXII. Seção normal da via: largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
- XXIII. Seção reduzida da via: largura total mínima exigida da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
- XXIV. Sistema Viário: conjunto de vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;
- XXV. Sinalização Horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;
- XXVI. Sinalização Vertical: representada por painéis e placas implantadas ao longo das vias públicas;
- XXVII. Sinalização de trânsito: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;
- XXVIII. Tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;
- XXIX. Tráfego leve: fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;
- XXX. Tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 e 400 (cinquenta a quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXXI. Tráfego pesado: fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXXII. Via de circulação: é o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, o passeio, o acostamento e canteiro central;
- XXXIII. Via pública: área de terra, de propriedade pública e uso comum, destinada a vias de circulação e espaços livres.

CAPÍTULO II DAS CLASSIFICAÇÕES DAS VIAS

Art. 6º. Considera-se sistema viário básico do município de Paty do Alferes o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas.



Art. 7º. As vias de circulação do Município, conforme suas funções e características físicas, classificam-se em:

- I. Vias Rurais:
 - a) Vias Regionais;
 - b) Vias Rurais;
- II. Vias Urbanas:
 - a) Via arterial;
 - b) Via coletora; e
 - c) Via local.

Art. 8º. Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições de vias:

- I. Via regional: via que possui a função de conduzir, de forma expressa, o tráfego com origem e/ou destino fora do território do Município, ou seja, rodovias.
- II. Via rural: são as demais vias que compõem o sistema viário rural e tem a função de levar o tráfego de veículos das propriedades rurais até as vias regionais ou urbanas;
- III. Via arterial: Via que deve receber destaque, em termos de tratamento da paisagem urbana – mobiliário urbano, iluminação pública, arborização, sinalização, em função de que concentra as edificações de maior importância da cidade, também tem como função possibilitar o acesso à cidade e fazer a ligação de seus extremos. Essas vias desempenham a função do eixo principal de ligação no sítio urbano, e desenvolvem tráfego contínuo devido ao tipo de uso predominantemente comercial e de serviços ao longo dos trechos principais das avenidas;
- IV. Via coletora: Via cuja função é coletar e distribuir o tráfego local e de passagem, fazendo a ligação entre bairros, formando um sistema interligado na malha urbana; e
- V. Via local: Vias responsáveis por fazer a ligação das coletoras até o seu destino final, apresentando tráfego de baixa velocidade e promovendo a distribuição do tráfego local.



CAPÍTULO III

DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 9º. O sistema viário obedecerá aos padrões de urbanização e aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à:

- I. Definição das dimensões mínimas das caixas de vias;
- II. Definição das dimensões mínimas das pistas de rolamento;
- III. Definição das dimensões mínimas dos passeios;
- IV. Definição das dimensões mínimas das ciclovias.

Art. 10. Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados, permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto de urbanização específico uma nova configuração geométrica.

SEÇÃO I

DAS DIMENSÕES DAS VIAS URBANAS

Art. 11. As vias a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às seguintes dimensões mínimas:

- I. Via arterial:
 - a) Caixa de via: 18,00m (dezoito metros);
 - b) Pista de rolamento: 7,00m (sete metros);
 - c) Faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
 - d) Passeio: 2,00m (dois metros) de cada lado da via;
 - e) Canteiro central: 2,00m (dois metros);
 - f) Ciclovia ou ciclofaixa: mínimo de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), podendo ser implantada no canteiro central ou em uma das faixas de estacionamento;
 - g) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);
 - h) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).
- II. Via coletora:



- a) Caixa de via: 13,50m (quatorze metros);
- b) Pista de rolamento: 7,00m (sete metros);
- c) Faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de um lado da via;
- d) Passeio: 2,00m (dois metros) de cada lado da via;
- e) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);
- f) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

III. Via local:

- a) Caixa de via: 12,00m (doze metros);
- b) Pista de rolamento: 6,00m (seis metros);
- c) Faixa de estacionamento: 2,00m (dois metros) de um lado da via;
- d) Passeio: 2,00m (dois metros) de cada lado da via;
- e) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);
- f) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

§ 1º. O uso de canteiro central não é obrigatório e para estes casos, a caixa de via passa a ser de 16,00m (dezesseis metros).

§ 2º. Deverão ser previstas rampas de acesso a pessoas portadoras de necessidades especiais nos passeis dos logradouros urbanos, conforme NBR 9050/2015 e suas alterações, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

§ 3º. As rampas máximas serão aceitas em trechos de via cujo comprimento não exceda 150,00m (cento e cinquenta metros).

§ 4º. As vias classificadas como arteriais e coletoras estão representadas no mapa do Anexo I e especificadas na tabela do Anexo V desta Lei.

SEÇÃO II DAS DIMENSÕES DAS VIAS RURAIS



Art. 12. As vias rurais a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às seguintes dimensões mínimas:

- I. Via regional:
 - a) Seguir definições para rodovias conforme o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER;

- II. Via rural:
 - a) Caixa de via: 10,00m (dez metros);
 - b) Pista de Rolamento: mínimo de 6,00m (seis metros);
 - c) Faixa de Manutenção: 2,00m (dois metros) de cada lado da via;
 - d) Inclinação mínima: 50% (cinquenta por cento);
 - e) Rampa máxima: 20% (vinte e cinco por cento).

Parágrafo Único. Fica sob responsabilidade do município a manutenção e abertura de vias na área rural.

Art. 13. Todas as vias rurais deverão possuir faixa de domínio conforme determinações do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, definido pela Lei Federal nº 9503/97.

CAPÍTULO IV DO VOLUME DE TRÁFEGO

Art. 14. Os projetos de pavimentação das vias de circulação do Município, conforme estabelecido nos Art. 11 e 12 desta Lei classificam-se quanto ao volume de tráfego em:

- I. Classe 1 – Tráfego pesado, compreendendo:
 - a) Vias Regionais;
 - b) Vias arteriais.

- II. Classe 2 – Tráfego médio, compreendendo:
 - a) Vias Rurais;
 - b) Vias coletoras.

- III. Classe 3 – Tráfego leve, compreendendo:



a) Vias locais.

CAPÍTULO V DA SINALIZAÇÃO

Art. 15. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, aprovado pela Lei Federal nº 9503/97.

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

§ 2º. A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal responsável.

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

CAPÍTULO VI DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 16. O Sistema Cicloviário é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art. 17. São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Cicloviário:

- I. Ciclovia: Via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:
 - a) largura mínima: 3,00m (três metros) para pista bidirecional;
 - b) largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;
 - c) declividade longitudinal máxima: 5% (cinco por cento);



-
- d) declividade transversal máxima: 2% (dois por cento) e mínima: 1% (um por cento);
 - e) raio mínimo de curvatura: 3,00m (três metros).
- II. Ciclofaixa: via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:
- a) largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;
 - b) as características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;
 - c) raio mínimo de curvatura: 3,00 metros (três metros).
- III. Estacionamentos: Dispositivos com capacidade para estacionar até 10 (dez) bicicletas, por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas;
- IV. Bicletários: estacionamentos com alta capacidade de vagas, cercados, localizados junto a grandes polos geradores de tráfego, praças, parques, vias públicas, supermercados, universidades, shopping centers, indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo urbano, etc.

Art. 18. Todas as áreas de abrangência das ciclovias, que conseqüentemente criam limites, declividades e barreiras físicas e naturais, deverão receber tratamento específico à sinalização, interseções, arborização, iluminação pública e estacionamentos.

Art. 19. As obras e atividades constantes do Sistema Ciclovitário serão viabilizadas a partir das diretrizes e dotações apontadas no Plano de Mobilidade Urbana do Município de Paty do Alferes.

CAPÍTULO VII DA ARBORIZAÇÃO DOS LOGRADOUROS PÚBLICOS



Art. 20. Compete ao Município a elaboração dos projetos e, em colaboração com seus munícipes, a execução e conservação da arborização e ajardinamento dos logradouros públicos.

§ 1º. Os passeios das vias, e, lotes residenciais, mediante licença do Município, poderão ser arborizados pelos proprietários das edificações fronteiras, às suas expensas, obedecidas as exigências legais.

§ 2º. Caberá ao órgão competente do Município decidir sobre a espécie vegetal que mais convenha a cada caso, bem como sobre o espaçamento entre as árvores.

Art. 21. É atribuição exclusiva do Município, podar, cortar, derrubar ou sacrificar as árvores de arborização pública.

§ 1º. Quando se tornar absolutamente imprescindível, poderá ser solicitada pelo interessado a remoção ou o sacrifício de árvores, mediante o pagamento das despesas relativas ao corte e ao replantio.

§ 2º. A solicitação a que se refere o parágrafo anterior deverá ser acompanhada de justificativa, que será criteriosamente analisada pelo órgão competente do Município.

§ 3º. A fim de não ser desfigurada a arborização do logradouro, tais remoções importarão no imediato plantio da mesma ou de novas árvores, em ponto cujo afastamento seja o menor possível da antiga posição.

§ 4º. Por cortar ou sacrificar a arborização pública será aplicada ao responsável as sanções estabelecidas nas Leis Municipais nº 2.312/2017 e nº 2.625/2019.

Art. 22. São proibidas quaisquer obras, serviços ou atividades em logradouros públicos que venham a prejudicar a vegetação existente.

Art. 23. Os tapumes e andaimes das construções deverão ser providos de proteção de arborização sempre que isso for exigido pelo órgão municipal competente.



Art. 24. Nas árvores das vias públicas não poderão ser amarrados ou fixados fios, nem colocados anúncios, cartazes ou publicações de qualquer espécie.

CAPÍTULO VIII

DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 25. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

- I. Promover obras de paisagismo e revitalização urbana no sistema viário;
- II. Estabelecer incentivos para tratamento paisagístico nos passeios por proprietários;
- III. Proceder a iluminação adequada, observando a hierarquia viária;
- IV. Elaborar programa de obras com definição de propriedades; e
- V. Criar programas de sinalização urbana, bem como realizar a sua manutenção.

Art. 26. À Secretaria de Ordem Pública, além das demais atribuições, caberá juntamente com a Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão:

- I. Propor melhorias no sistema viário urbano;
- II. Propor abertura ou prolongamento de vias, para melhor escoamento do tráfego, especialmente na Zona de Expansão Urbana;
- III. Propor soluções para os cruzamentos com grande fluxo de tráfego e em locais onde hajam conflitos;
- IV. Estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos no regulamento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei Federal nº 9.503/1997;
- V. Fixar áreas de estacionamento de veículos;
- VI. Determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horário e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e de carga e descarga;
- VII. Permitir estacionamentos especiais, devidamente justificáveis;
- VIII. Disciplinar a colocação de ondulações transversais no sentido de circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos;



- IX. O estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
- X. A criação de terminal para veículos que fazem o transporte de pessoas intraurbano e intramunicipal, ônibus, caminhonetes, taxis e moto táxis.

Parágrafo Único. A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 27. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário Federal, Estadual e Municipal, será obrigatório a reserva de uma faixa de 20,00m (vinte metros), para a implantação de uma via local margeando a Rodovia.

CAPÍTULO IX DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 28. A implantação das vias deve ser adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias à abertura das vias e implantação das edificações.

Art. 29. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem natural ou córrego.

Art. 30. Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplanagem junto aos 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. 31. As vias de dimensões superiores a 13,00m (treze metros) poderão ter sua caixa de rolamento reduzida para fins de pavimentação se necessário e recomendado, conforme as características de cada caso.



Art. 32. Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas, conforme mapa do sistema viário anexo à parte integrante desta Lei.

CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33. O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 34. A abertura de qualquer via ou logradouro público dependerá de aprovação prévia do órgão competente do Município.

Art. 35. Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do Sistema Viário do Município.

Art. 36. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverão obedecer às diretrizes básicas de arruamento e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§ 1º. O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

§ 2º. O Poder Executivo Municipal poderá exigir, a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas nos anexos II e III.

§ 3º. O prolongamento de vias consolidadas deverá obedecer a largura mínima para o tipo de via que ela for classificada, conforme Anexo I e IV desta Lei.

Art. 37. As vias sem saída não poderão ultrapassar 100,0m (cem metros) de comprimento, sendo que, deverão obrigatoriamente conter no seu final, bolsão de



retorno cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros).

Art. 38. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário básico deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona.

Art. 39. Após a aprovação desta Lei, não será permitida a abertura de vias de dimensões inferiores a 12,00 m (doze metros) da caixa de via.

Art. 40. Os casos omissos na presente Lei, serão estudados e julgados pelo órgão competente aplicando-se Leis, Decretos e Regulamentos Especiais.

Art. 41. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito Sede;
- II. Anexo II – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Urbano do Distrito de Avelar;
- III. Anexo III – Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano;
- IV. Anexo IV – Croquis das Diretrizes Viárias do Sistema Viário Urbano.

Parágrafo Único. A Classificação das Vias Arteriais e Coletoras serão regulamentadas por decreto.

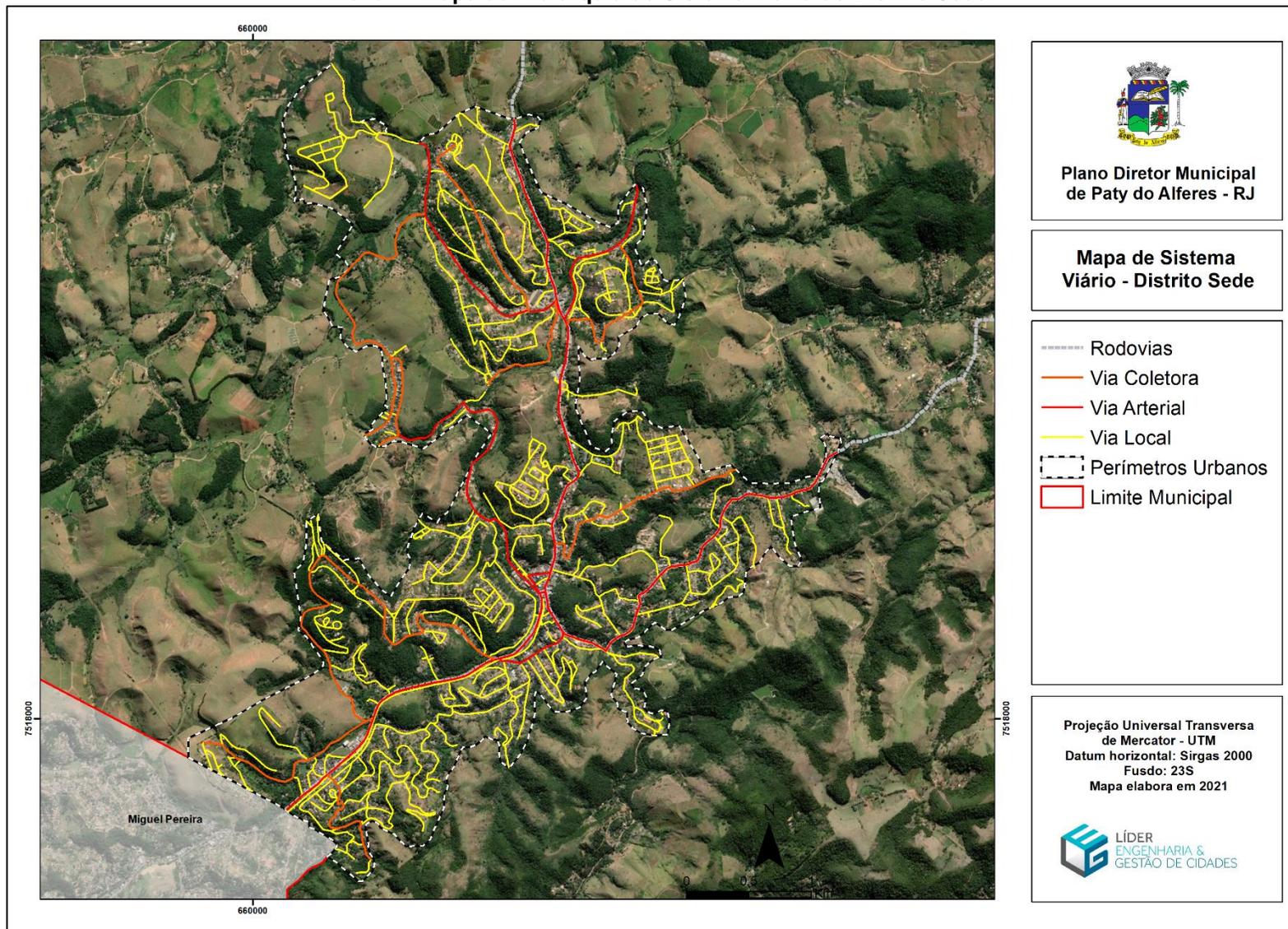
Art. 42. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no que couber e for necessária à sua efetiva aplicação.

Art. 43. Esta lei entra em vigor a partir de sua publicação oficial, revogando as demais disposições em contrário.

Paty do Alferes, _____ de _____ de 20_____.

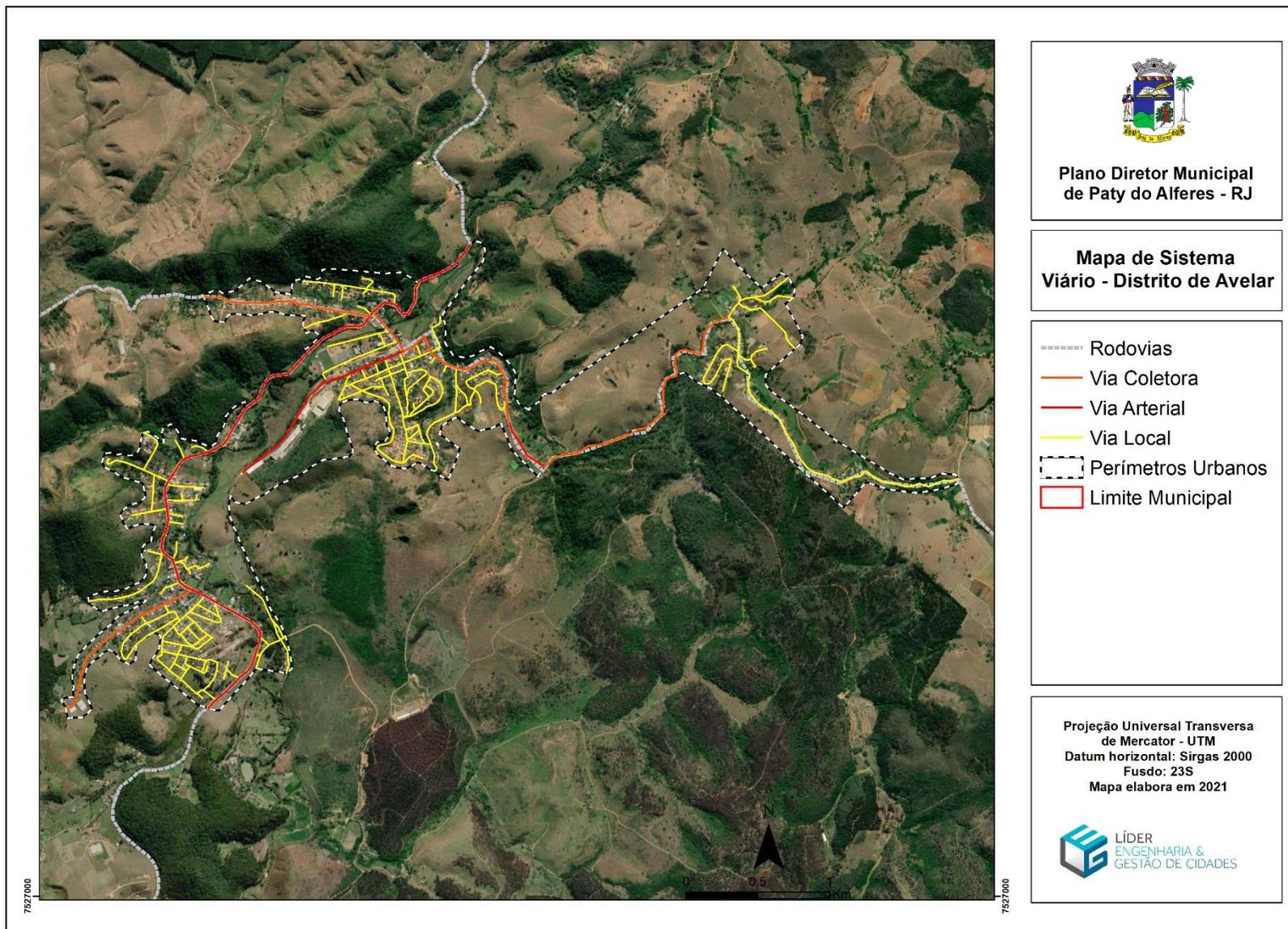


Anexo I – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário do Distrito Sede.





Anexo III – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário do Distrito de Avelar.





Anexo III – Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano e Rural.

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de estacionamento (m)	Faixa de manutenção	Calçadas (m)	Canteiro central (m)	Inclinação mínima ⁽¹⁾ (%)	Rampa máxima ⁽²⁾ (%)
Via Regional	Parâmetros definidos pelo DER							
Via Rural	10,00	Mínimo 6,00	-	(E) 2,00 (D) 2,00	-	-	0,5	20
Arterial	18,00	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-	(E) 2,00 (D) 2,00	2,00	0,5	25
Coletora	14,00	7,00	(D) 2,50	-	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	25
Local	12,00	6,00	(D) 2,00	-	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	25

(1) Da seção transversal tipo.

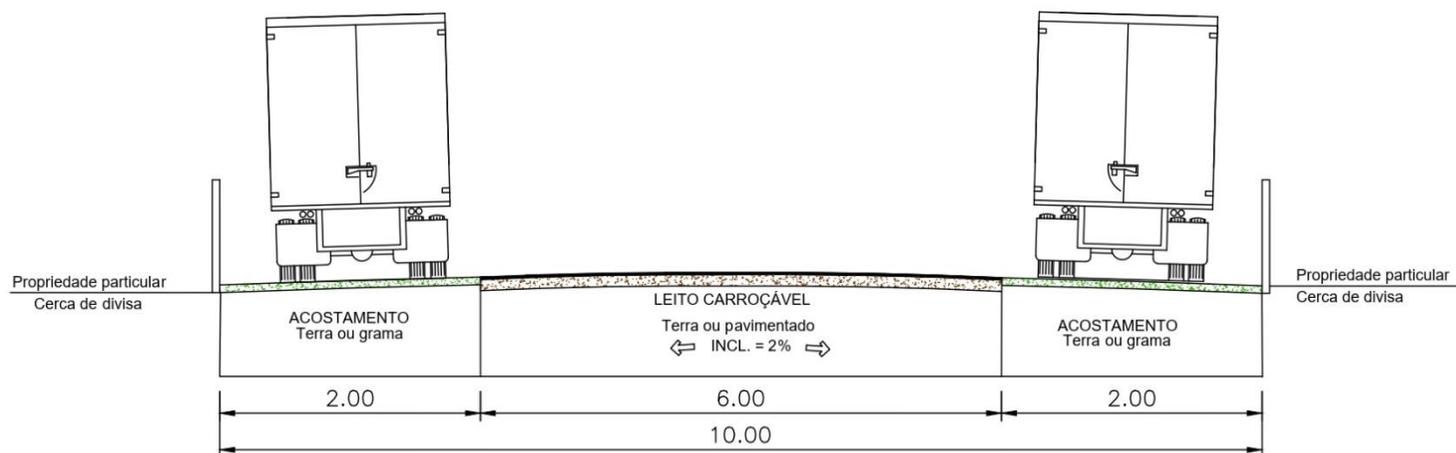
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).

(D) Direita.

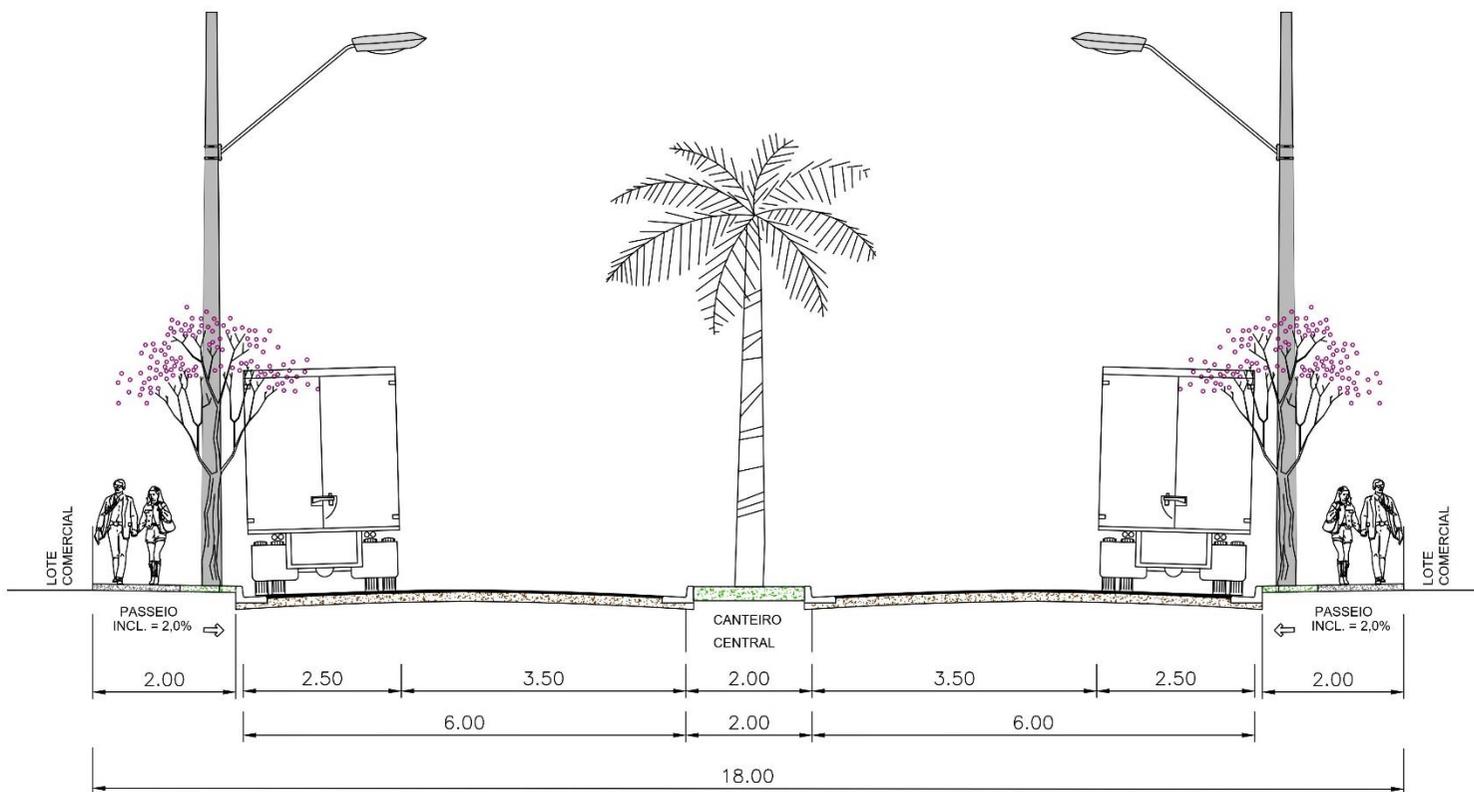
(E) Esquerda.



Anexo IIIIV – Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano.

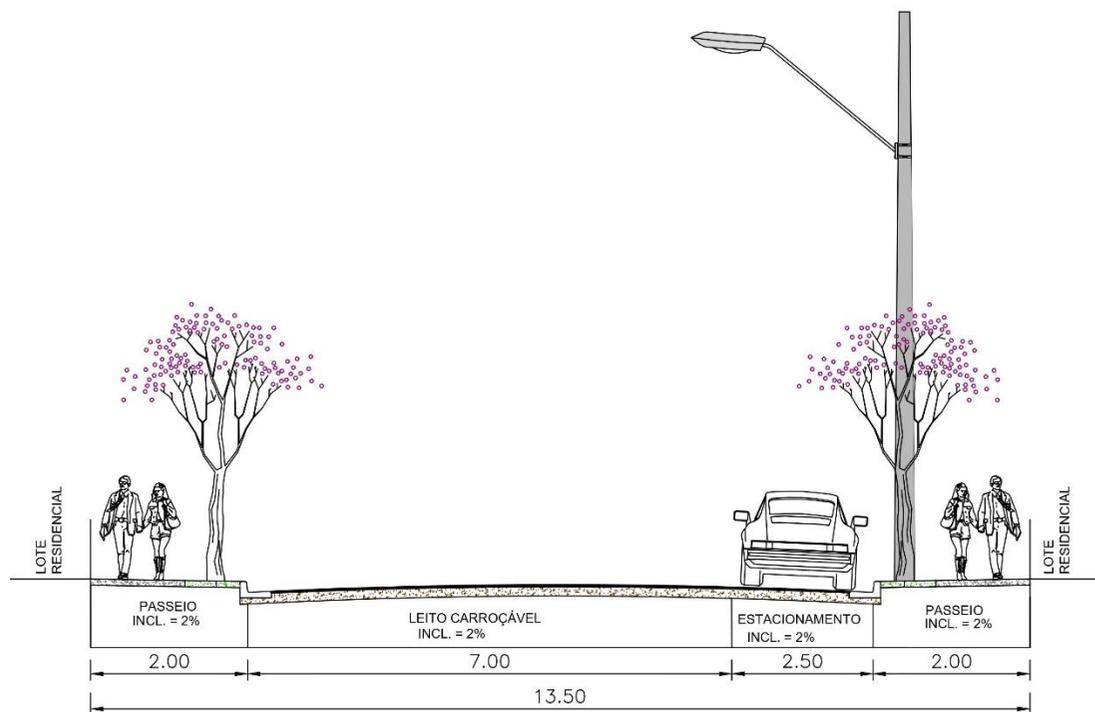


VIA RURAL
SEM ESCALA



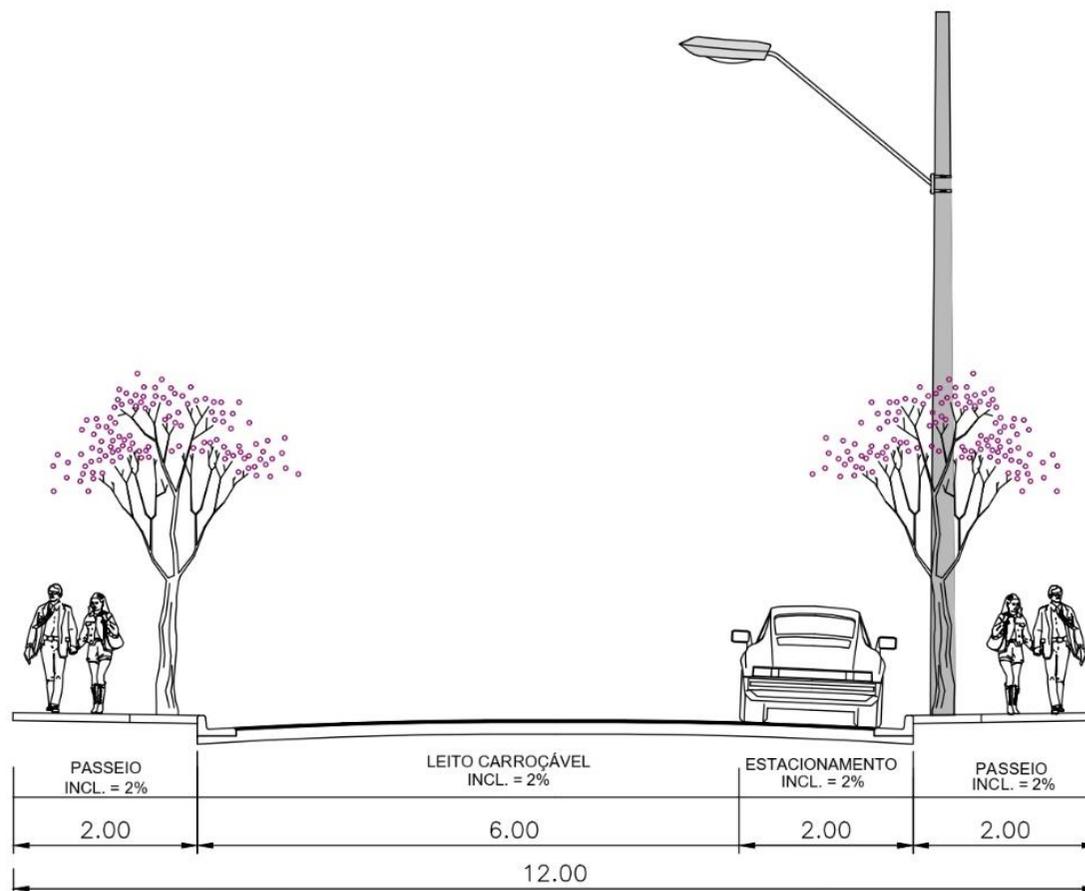
VIA ARTERIAL

SEM ESCALA



VIA COLETORA

SEM ESCALA



VIA LOCAL SEM ESCALA