

# REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

MINUTAS PARA  
LEGISLAÇÃO BÁSICA



MUNICÍPIO DE PATY DO ALFERES - RJ



LÍDER  
ENGENHARIA &  
GESTÃO DE CIDADES

[www.liderengenharia.eng.br](http://www.liderengenharia.eng.br)  
[administrativo@liderengenharia.eng.br](mailto: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](http://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.

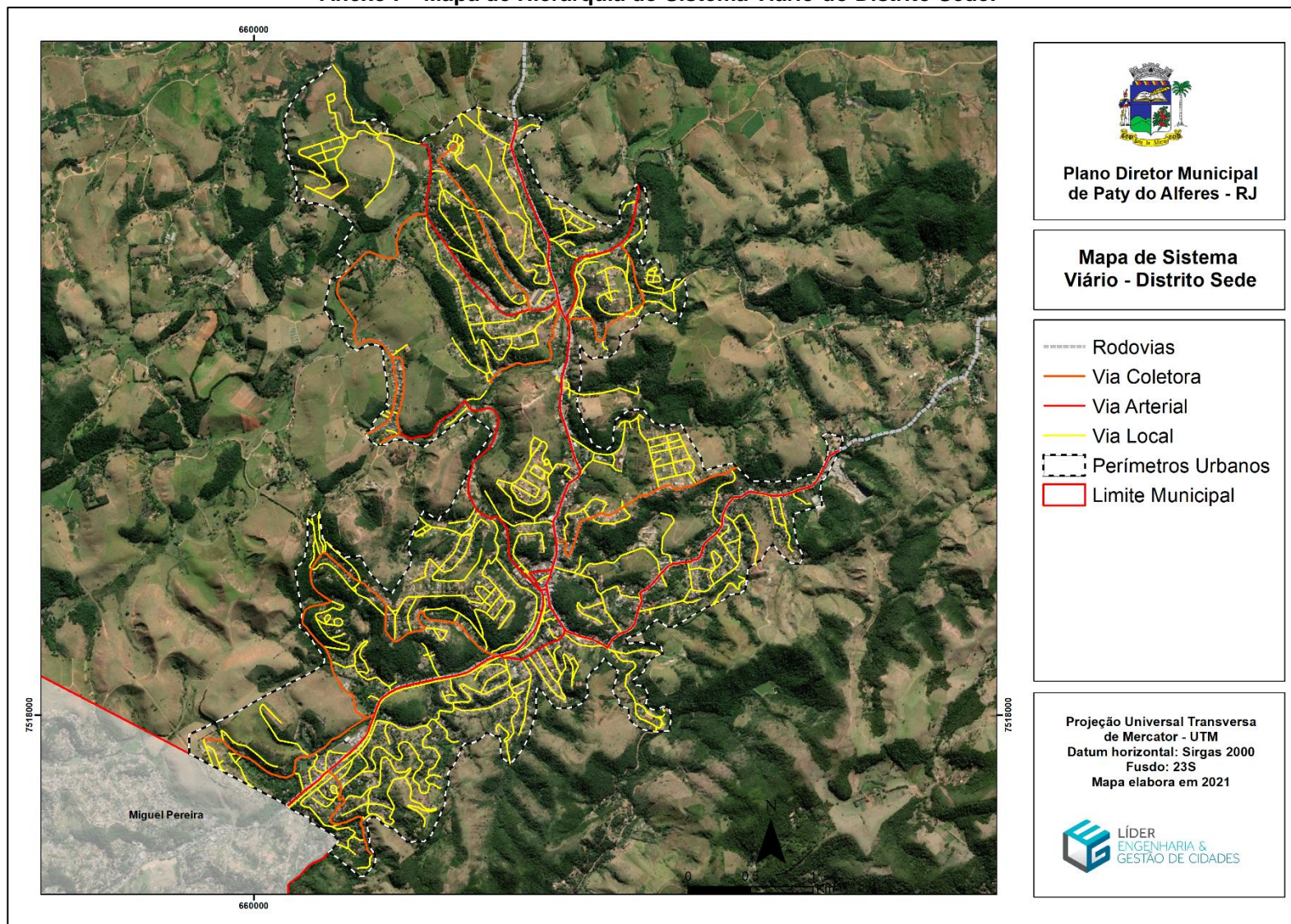
**Art. 42.** O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no que couber e for necessária à sua efetiva aplicação.

**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\_\_\_\_\_.

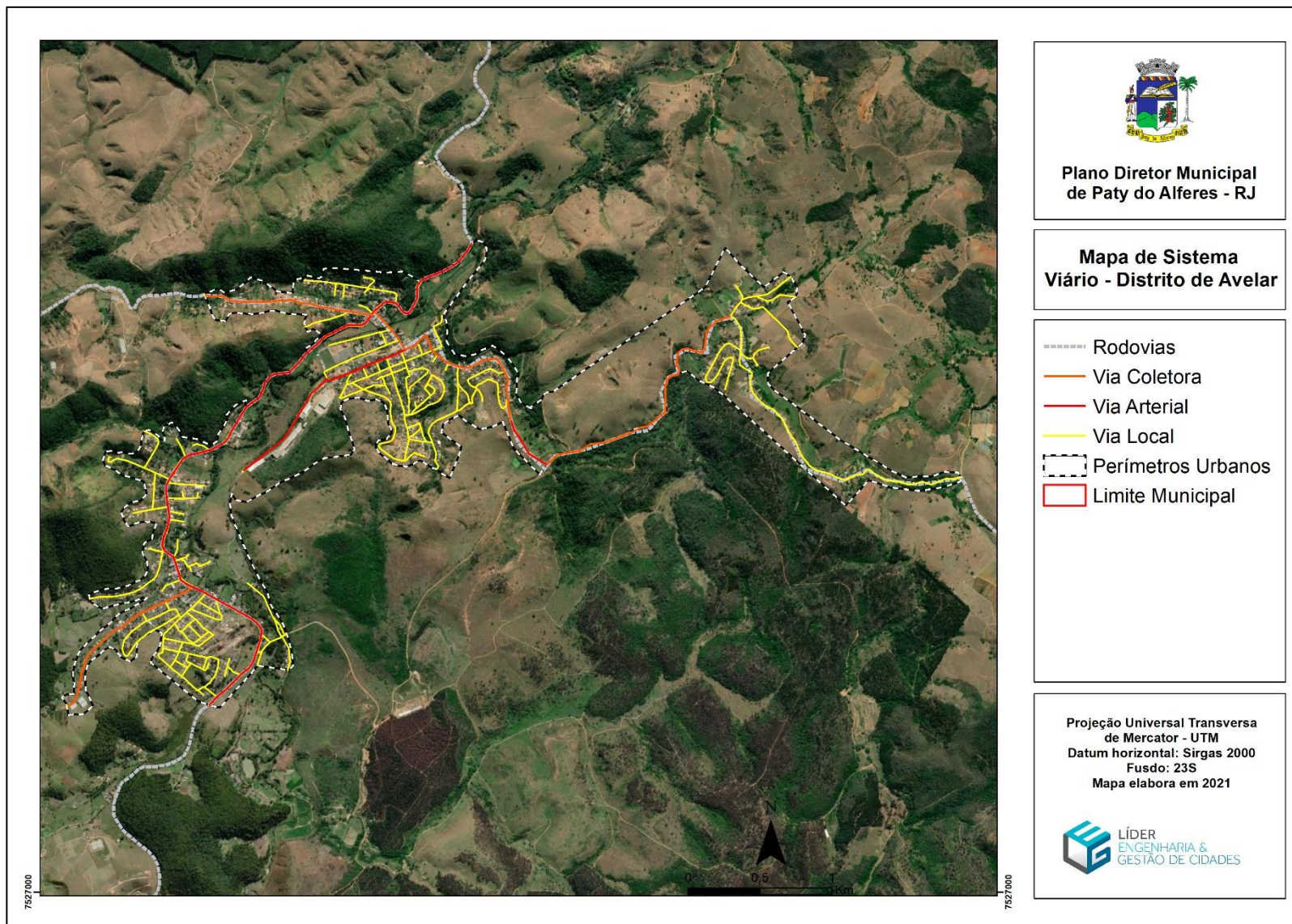


Anexo I – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário do Distrito Sede.





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 <sup>(1)</sup> (%)	Rampa máxima <sup>(2)</sup> (%)
<b>Via Regional</b>	Parâmetros definidos pelo DER							
<b>Via Rural</b>	10,00	Mínimo 6,00	-	(E) 2,00 (D) 2,00	-	-	0,5	20
<b>Arterial</b>	18,00	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-	(E) 2,00 (D) 2,00	2,00	0,5	25
<b>Coletora</b>	14,00	7,00	(D) 2,50	-	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	25
<b>Local</b>	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).

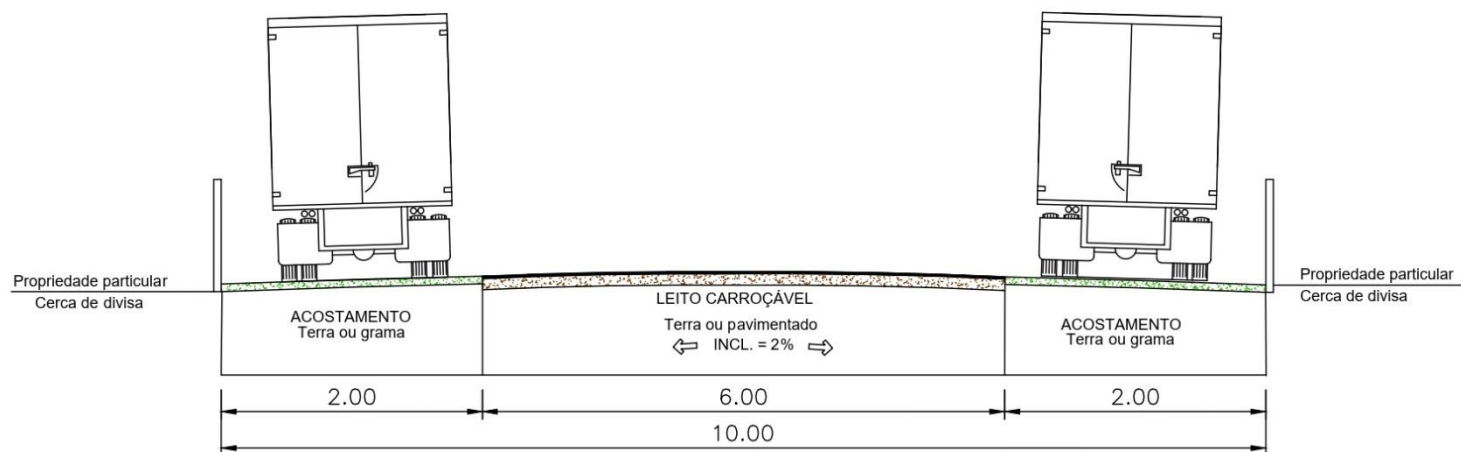
(D) Direita.

(E) Esquerda.

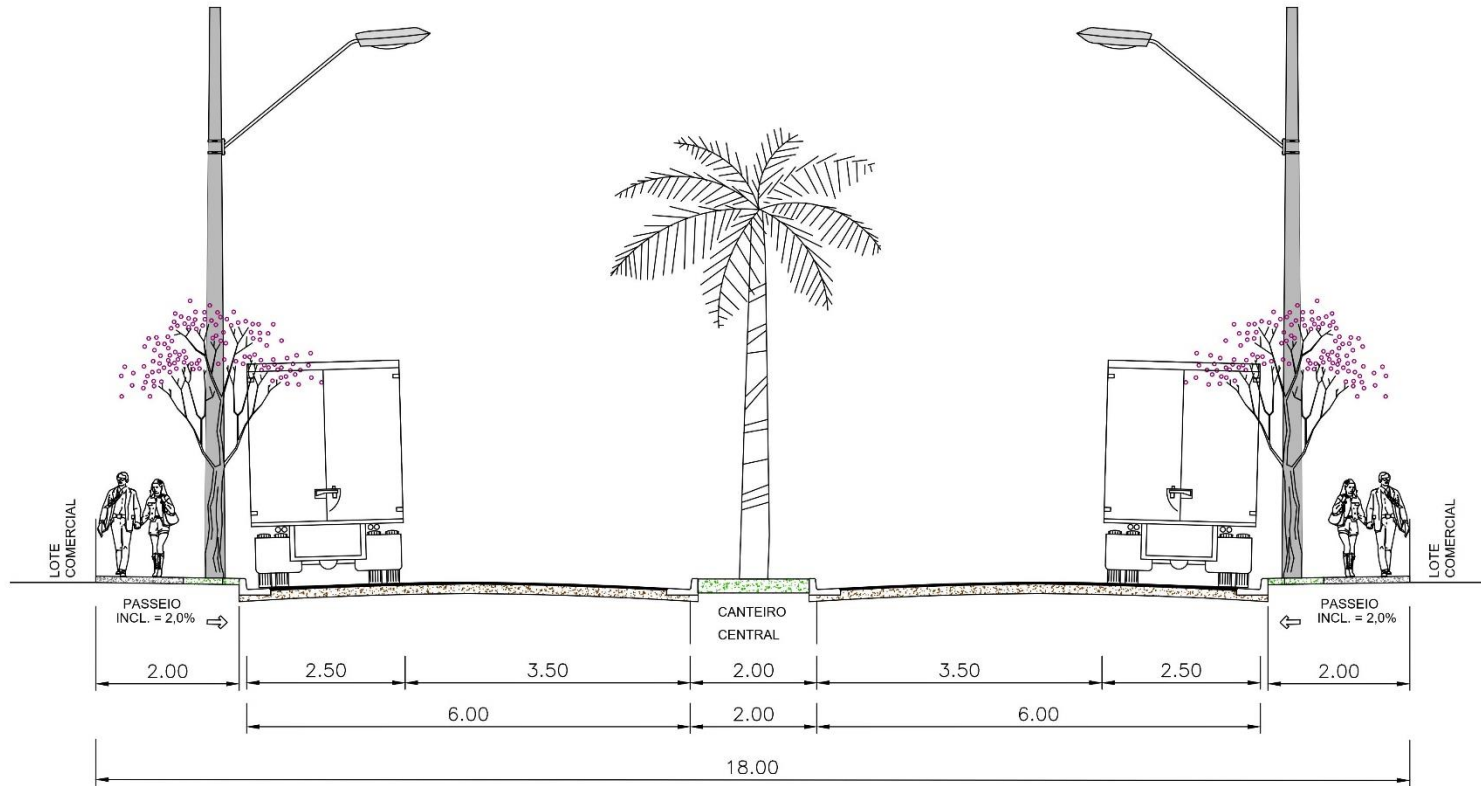




Anexo IIIIV – Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano.

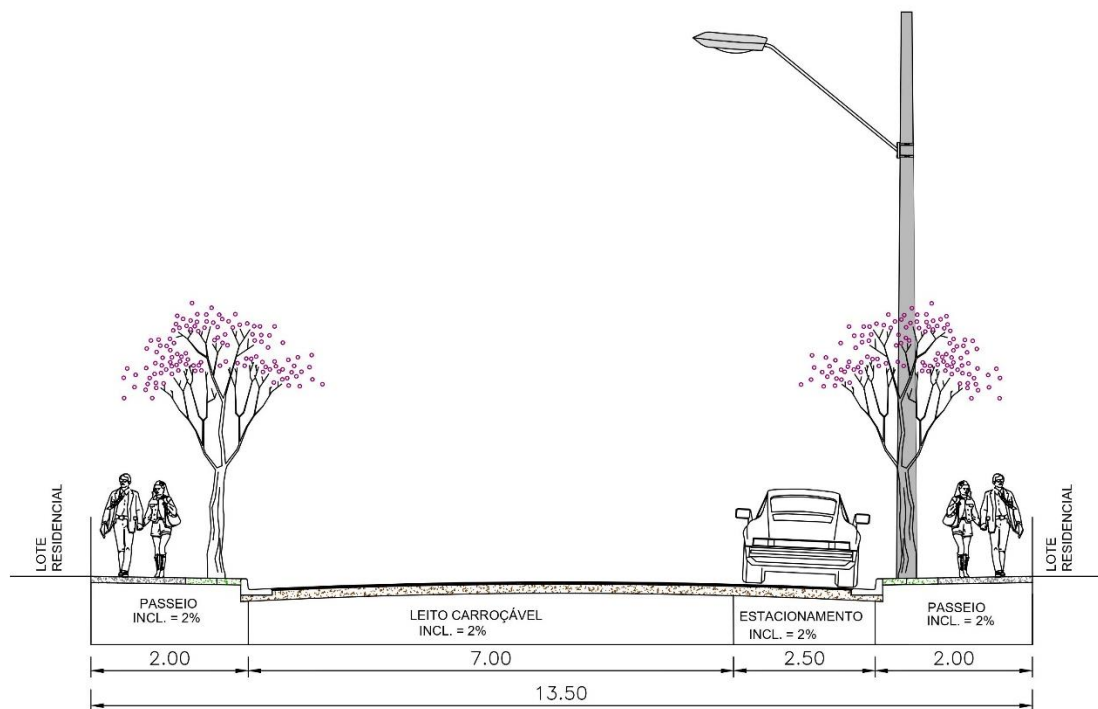


**VIA RURAL**  
SEM ESCALA



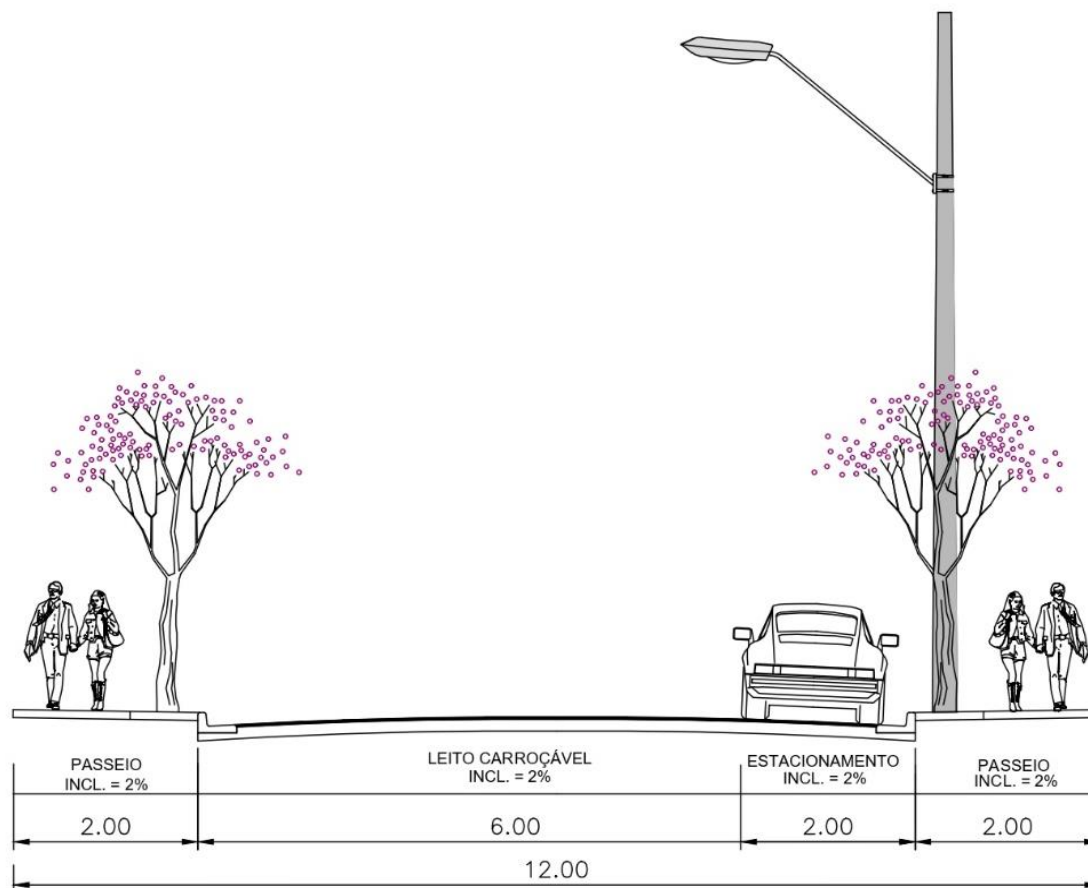
## VIA ARTERIAL

SEM ESCALA



## VIA COLETORA

SEM ESCALA



## VIA LOCAL

SEM ESCALA