

MINUTA DE LEI SISTEMA VIÁRIO

VERSÃO REVISADA
SETEMBRO/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA

Sumário

CAPÍTULO I.....	3
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS	3
Seção Única.....	4
Das Definições.....	4
CAPÍTULO II.....	5
DO DISCIPLINAMENTO DO USO DAS VIAS	5
CAPÍTULO III.....	6
DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO.....	6
SEÇÃO I.....	7
DA HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA	7
Subseção I	7
Da Hierarquização do Sistema Viário Municipal.....	7
Subseção II	7
Da Hierarquização das Vias Urbanas	7
SEÇÃO II	8
DAS VIAS	8
SEÇÃO III	9
DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS.....	9
Subseção I	10
Do Dimensionamento das Vias Rurais Municipais.....	10
Subseção II	11
Do Dimensionamento das Vias da Sede Urbana	11
Subseção III	13
Do Dimensionamento das Vias do Distrito Industrial	13
Subseção IV	13
Do Dimensionamento das Vias do Distrito de Flor da Serra	13
Subseção V	14
Do Dimensionamento das Vias da Faixa de Entorno do Reservatório da UHE Salto Caxias	14
SEÇÃO IV	15
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS	15
Subseção I	15
Da Circulação e Sinalização Viária	15
Subseção II	16
Das Calçadas, Passeios e Arborização.....	16
Subseção III	17
Das Ciclovias.....	17
Subseção IV	17
Das Áreas de Estacionamento.....	17
CAPÍTULO IV.....	18
DAS SANÇÕES E PENALIDADES	18
CAPÍTULO V.....	18
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	18
ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS MUNICIPAIS	20
ANEXO II – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS	21
ANEXO III – PERFIS DAS VIAS MUNICIPAIS	24
ANEXO IV – PERFIS DAS VIAS URBANAS.....	27
ANEXO V – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CALÇADAS	33
ANEXO VI – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CICLOVIAS	34
ANEXO VII – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA RETORNOS (CUL-DE-SAC)	35
ANEXO VIII – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL.....	36
ANEXO IX – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DA SEDE E DISTRITO INDUSTRIAL.....	37
ANEXO X – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DE FLOR DA SERRA	38
ANEXO XI – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DO ENTORNO DO RESERVATÓRIO DA UHE SALTO CAXIAS	39
ANEXO XII – DEMARCAÇÃO DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO E AVANÇOS DE CALÇADAS	40
ANEXO XIII – USO DE RECUOS DAS EDIFICAÇÕES COMERCIAIS COMO ÁREAS DE ESTACIONAMENTO	41
ANEXO XIV – DISPOSIÇÃO DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO EM 45º NAS VIAS ARTERIAIS.....	41

LEI COMPLEMENTAR Nº ____ DE _____ DE _____

Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Boa Vista da Aparecida e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE BOA VISTA DA APARECIDA

Faço saber que a Câmara Municipal de Boa Vista da Aparecida, Estado do Paraná, aprovou, e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. A presente Lei define o Sistema Viário Básico do Município de Boa Vista da Aparecida, estabelecendo as diretrizes para o sistema de circulação e a implantação de arruamentos nas zonas urbanas e rural do Município.

Parágrafo único. Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana ou rural, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental e de vizinhança, quando couber, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE) e órgãos estaduais competentes.

Art. 2º. São objetivos do Sistema Viário do Município:

- I - orientar e disciplinar, complementarmente à Lei do Plano Diretor Municipal e à Lei de Parcelamento do Solo Urbano e demais posturas municipais, o Sistema Viário Básico do Município assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses do município no que diz respeito às necessidades de seu desenvolvimento urbanístico;
- II - fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- III - assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo urbano no município.

Art. 3º. Todo e qualquer arruamento, bem como a execução de qualquer serviço ou obra no sistema viário municipal deverão ser previamente aprovados pela Administração Municipal, nos termos previsto no Plano Diretor, legislação correlata, e especialmente na presente Lei.

§ 1º. Toda ampliação do sistema viário municipal será levada a registro público.

§ 2º. Em situações em que a titulação jurídica se mostrar imprescindível para obras e serviços públicos, deverá ser promovida a competente regularização do acervo viário municipal junto aos registros públicos.

Art. 4º. Fazem parte integrante e complementar desta Lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I: Tabelas de características geométricas das vias municipais;
- II - Anexo II: Tabelas de características geométricas das vias urbanas;
- III - Anexo III: Perfis das vias municipais;
- IV - Anexo IV: Perfis das vias urbanas;
- V – Anexo V: Dimensões mínimas para calçadas;
- VI – Anexo VI: Dimensões mínimas para ciclovias;
- VII – Anexo VII: Dimensões mínimas para retornos;

- VIII - Anexo VIII: Mapa do sistema viário municipal;
- IX - Anexo IX: Mapa do sistema viário urbano da Sede e distrito industrial;
- X - Anexo X: Mapa do sistema viário urbano do Distrito de Flor da Serra;
- XI - Anexo XI: Mapa do sistema viário urbano do entorno do reservatório da UHE Salto Caxias;
- XII - Anexo XII: Demarcação de áreas de estacionamentos e avanços de calçadas;
- XIII - Anexo XIII: Uso de recuos das edificações como área de estacionamento;
- XIV – Anexo XIV: Disposição das vagas de estacionamento em 45º nas vias arteriais.

Seção Única Das Definições

Art. 5º. Para efeito de aplicação da presente Lei, são adotadas as seguintes definições:

- I - Acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
 - a) logradouro público e propriedade pública ou privada;
 - b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
 - c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
- II - Acostamento: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando:
 - a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
 - b) 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;
 - c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.
- III - Alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- IV - Arruamento: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;
- V - Calçada: 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, sinalização, vegetação e outros fins;
- VI - Canteiro Central: é o espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- VII - Ciclovia: é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados;
- VIII - Cruzamentos: destinam-se a articular o sistema viário nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos:
 - a) cruzamento simples: são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;
 - b) cruzamento rotulado: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: Pare/Via Preferencial), ou semáforos, conforme estudos de volume de fluxo.
- IX - Código de Trânsito: conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação, editadas pela esfera federada, complementada pelo Estado-membro e município, no âmbito de suas competências;
- X - Diretriz Viária: via urbana projetada, somente em estudo por projeto específico a ser implantada no sistema viário do município;
- XI - Estacionamento: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- XII - Faixa de Domínio de Vias: é a porção do solo ao longo da pista de utilização pública, em ambos os lados da via;

- XIII - Faixa de Manutenção de Vias: faixa paralela à caixa de rolamento das vias rurais municipais, em ambos os lados, destinada à serviços de necessidade ou utilidade públicas;
- XIV - Faixa **Non Aedificandi**: é área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XV - Largura de uma Via: distância entre os alinhamentos da via;
- XVI - logradouro público: área de terra de propriedade pública e de uso comum, destinada a vias de circulação e espaços livres, conforme parâmetros definidos pela legislação civil;
- XVII - Malha Urbana: o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- XVIII - Meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio e/ou calçada da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XIX - passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XX - pista de rolamento: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
- XXI - Sistema Viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizadas e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XXII - sinalização de trânsito: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;
- XXIII - sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas, conforme critérios definidos nos manuais de trânsito editados pela esfera federal;
- XXIV - sinalização vertical: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas, conforme critérios definidos nos manuais de trânsito editados pela esfera federal;
- XXV - tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;
- XXVI - tráfego leve: fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;
- XXVII - tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 (cinquenta) e 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXVIII - tráfego pesado: fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;
- XXIX - trânsito: ato de circular por uma via;
- XXX - Via de Circulação: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, calçadas, passeios, acostamentos e canteiros centrais;
- XXXI - Via Municipal: o conjunto de vias do Município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional
- XXXII - Via Urbana: o conjunto de vias da sede urbana e distritos urbanos classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

CAPÍTULO II DO DISCIPLINAMENTO DO USO DAS VIAS

Art. 6º. O Município 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 urbana;
- 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, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficando a cargo do Município, por meio da Secretaria Municipal de Serviços Rodoviário e Urbano, e consultado o Conselho Municipal da Cidade;
- 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 Municipal de Arborização Urbana;
- IX - ao procedimento de rebaixamento dos meios-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de deficiência física, mobilidade reduzida e idosos;
- X - à padronização de calçadas, de acordo com estudos específicos, para utilização de pisos e revestimentos adequados.

Art. 7º. 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 Boa Vista da Aparecida.

Parágrafo único. O Município fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

Art. 8º. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta lei, serão definidos por intermédio de decretos.

CAPÍTULO III DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO

Art. 9º. O Sistema Viário do município de Boa Vista da Aparecida corresponde ao conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos anexos vinculados a esta Lei.

Art. 10. As vias de circulação, conforme suas funções e características físicas, classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia em ordem decrescente de importância, a qual também define a preferência de passagem nos cruzamentos:

- I - Nível I: rodovias estaduais, acessos e contornos rodoviários;
- II - Nível II: vias expressas e arteriais;
- III - Nível III: vias conectoras;
- IV - Nível IV: vias coletoras;
- V – Nível V: Vias panorâmicas;
- VI - Nível VI: vias locais;
- VII - Nível VII: estradas municipais (principais e secundárias);
- VIII - Nível VIII: ciclovias.

Art. 11. As vias de circulação, segundo a hierarquia estabelecida nesta Lei, quanto ao volume de tráfego, para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação, correspondem à seguinte classificação:

- I - Classe 1: Tráfego Pesado:
 - a) rodovias estaduais;
 - b) contornos rodoviários;
 - c) vias arteriais;

d) vias expressas.

II - Classe 2: Tráfego médio:

a) vias conectoras;

b) vias coletoras;

c) vias panorâmicas.

III - Classe 3: Tráfego leve:

a) vias locais;

b) estradas municipais (principal e secundária);

c) via parque;

d) via marginal.

Parágrafo único. A pavimentação da pista de rolamento das vias Classe 1 e Classe 2 deverá ser executada com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ).

SEÇÃO I
DA HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA
Subseção I
Da Hierarquização do Sistema Viário Municipal

Art. 12. A Hierarquia do Sistema Viário Municipal de Boa Vista da Aparecida corresponde às vias categorizadas localizadas na área rural do município e são classificadas de acordo com a natureza da circulação que nelas é realizada, conforme identificadas no Anexo VIII (Mapa do sistema viário municipal).

Parágrafo único. As categorias de vias que compõem o Sistema Viário Municipal de Boa Vista da Aparecida são:

I - Rodovias: compreendem as estradas estaduais que atravessam o território de Boa Vista da Aparecida, sendo a PR-484, denominada Rodovia Félix Feiwisch Lerner, sentido leste-oeste no município e a PR-180, sentido norte-sul.

II - Estradas Municipais Principais: correspondem as estradas rurais que realizam conexões regionais na área rural de Boa Vista da Aparecida, interligando as rodovias estaduais às localidades rurais, distritos, áreas urbanas e vilas rurais, ou com os municípios limítrofes e compreendem as vias de maior tráfego.

III – Estradas Municipais Secundárias: são aquelas que ligam as estradas rurais principais às áreas mais isoladas, com menor extensão, menos conexões e baixo volume de circulação.

IV – Vias Panorâmicas: visam promover e conservar os visuais para o reservatório da UHE Salto Caxias, com algumas áreas de remanso para parada e instalação de mirantes, além de garantirem melhoria no fluxo viário da região e oferta de comércio e serviços.

Subseção II
Da Hierarquização das Vias Urbanas

Art. 13. A Hierarquia do Sistema Viário Urbano de Boa Vista da Aparecida corresponde às vias categorizadas localizadas nas áreas urbanas da Sede, Distrito Industrial, Localidade de Flor da Serra e no perímetro urbano da Faixa de Entorno do Reservatório UHE Salto Caxias, sendo classificadas de acordo com a natureza da circulação que nelas é realizada, conforme identificações contidas no Anexo IX (Mapa do sistema viário urbano da Sede e Distrito Industrial), no Anexo X (Mapa do sistema viário de Flor da Serra), no Anexo XI (Mapa do sistema viário urbano da Faixa de Entorno do Reservatório da UHE Salto Caxias).

§ 1º. As categorias de vias que compõem o Sistema Viário Urbano da Sede de Boa Vista da Aparecida são:

I - Via Expressa: destina-se a organizar o tráfego pesado na cidade tendo em vista que se referem à continuação das rodovias estaduais dentro do perímetro urbano, possuem intenso tráfego de veículos, em especial caminhões.

II - Via Arterial: estrutura a organização funcional do sistema viário urbano e acumula os maiores fluxos de tráfego da cidade advindos das rodovias e demais localidades urbanas;

III – Via Coletora: são as destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade entre os bairros e as vias arteriais;

IV – Via Conectora: promovem a ligação entre os bairros, possuem amplos comprimentos e distribuem o tráfego das vias coletoras;

V – Via Panorâmica: visam promover e conservar os visuais para a represa, com algumas áreas de remanso e instalação de mirantes, além de garantirem melhoria no fluxo viário da região e oferta de comércio e serviços;

VI - Via Local: caracterizam-se por menor fluxo de circulação, pouca concentração de comércio e serviços, cumprindo a função de acesso aos lotes;

VII - Via Parque: disposta às margens de Área de Preservação Permanente (APP), com circulação apenas para bicicletas e pedestres.

§ 2º. As categorias de vias que compõem o Sistema Viário Urbano do Distrito Industrial são:

I – Via Expressa: corresponde a rodovia estadual PR-484, de circulação com tráfego intenso de veículos leves e pesados;

II – Via Marginal: corresponde a via marginal da via expressa destinada a separar os fluxos interurbano e urbano de veículos;

III – Via Local: caracterizam-se por menor fluxo de circulação, cumprindo a função de acesso aos lotes.

§ 3º. As categorias de vias que compõem o Sistema Viário Urbano da Faixa de Entorno do Reservatório UHE Salto Caxias são:

I – Via Expressa: corresponde a rodovia estadual PR-484, de circulação com tráfego intenso de veículos leves e pesados;

II – Via Panorâmica: visam promover e conservar os visuais para a represa, com algumas áreas de remanso e instalação de mirantes, além de garantirem melhoria no fluxo viário da região e oferta de comércio e serviços;

III – Via Principal: continuação das estradas municipais principais rurais;

IV – Via Secundária: continuação das estradas municipais secundárias rurais;

V – Via Local: caracterizam-se por menor fluxo de circulação, cumprindo a função de acesso aos lotes.

§ 4º. As categorias de vias que compõem o Sistema Viário Urbano do Distrito de Flor da Serra são:

I – Via Panorâmica: visam promover e conservar os visuais para a represa, além de garantirem melhoria no fluxo viário da região e oferta de comércio e serviços;

II – Via Local: caracterizam-se por menor fluxo de circulação, cumprindo a função de acesso aos lotes.

SEÇÃO II DAS VIAS

Art. 14. As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do município serão classificadas como vias locais, salvo os casos em que haja a

necessidade de outra classificação de via, ou ainda, quando exista diretriz de via projetada com classificação diferente.

§ 1º. Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nesta lei e nos seus respectivos anexos.

§ 2º. Nos casos de abertura de novas vias, ou ainda, no caso de sua reforma, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais, de acordo com as normas técnicas vigentes.

Art. 15. A abertura de qualquer via ou logradouro público dependerá de aprovação prévia do órgão municipal encarregado pelo acompanhamento e gestão das vias públicas, conforme preceitos estabelecidos nesta Lei e no Plano Diretor Municipal.

Art. 16. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 17. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, permitindo a continuidade de vias locais.

Parágrafo único. As vias Expressa, Conectora e Coletora não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista sua continuidade.

Art. 18. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual (PR-484 e PR-180) será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER) e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Art. 19. As vias projetadas poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na Seção III e Anexo IV da presente Lei, conforme determinação técnica emitida pelo órgão municipal responsável pela fiscalização viária e infraestrutura urbana.

Art. 20. As vias sem saída não poderão ultrapassar a 70 (setenta) metros de comprimento, devendo obrigatoriamente conter em seu final, bolsão de retorno cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 18 (dezoito) metros.

Art. 21. 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. 22. É obrigatório recuo mínimo de 15m (quinze metros) para as novas edificações em estradas municipais, a partir do eixo da pista.

SEÇÃO III DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

Art. 23. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos (Anexos I, II, III, IV, V, VI e VII):

I – faixa de rolamento para veículos;

II – faixa de estacionamento/acostamento para veículos;

III – calçada com faixa de serviço e passeio para pedestres.

Art. 24. Todas as vias existentes e pavimentadas poderão permanecer com a caixa atual.

Art. 25. O órgão municipal responsável pelo sistema viário poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, desde que comprovada a necessidade.

Parágrafo único. Havendo comprovação justificada da necessidade ou utilidade pública, será editado o respectivo decreto, nos termos da legislação que regulamenta a intervenção pública na propriedade privada.

Art. 26. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual será obrigatória a reserva de uma faixa **non aedificandi** de 15m (quinze metros), para a implantação de via marginal.

Parágrafo único. A via marginal poderá ter dimensão maior do que a faixa **non aedificandi** desde que respeitadas as dimensões, a hierarquia e os demais critérios estabelecidos nesta Lei.

Art. 27. As caixas de vias de novos parcelamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam, conforme Anexos I a XI.

Art. 28. A largura da via que constitui prolongamento de outra, já existente ou constante do sistema viário básico, não poderá ser inferior a largura desta, ainda que, pela sua função e posição possa ser considerada de categoria funcional inferior.

Subseção I

Do Dimensionamento das Vias Rurais Municipais

Art. 29. Em todas as estradas rurais municipais deverão conter duas faixas de manutenção de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) para cada lado.

Art. 30. A Estrada Municipal Principal deverá comportar, no mínimo, 13m (treze metros), contendo (ver Anexos I e III):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), sendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;
- II - duas faixas de acostamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 31. A Estrada Municipal Secundária deverá comportar, no mínimo, 8,50m (oito metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos I e III):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6m (seis metros), sendo duas faixas de 3 m (três metros) cada;
- II - uma faixa de acostamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 32. A Via Panorâmica Tipo A deverá comportar, no mínimo, 17m (dezesete metros), contendo (ver Anexos I e III):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), sendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;
- II - duas faixas de acostamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.
- III - uma ciclovia/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- IV - uma calçada de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) ao lado da

ciclovía/ciclofaixa.

Art. 33. A Via Panorâmica Tipo B deverá comportar, no mínimo, 21m (vinte e um metros), contendo (ver Anexos I e III):

I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 12m (doze metros), sendo três faixas de 4,0 m (quatro metros) cada;

II - duas faixas de acostamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

III - uma ciclovía/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

IV - uma calçada de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) ao lado da ciclovía/ciclofaixa.

Subseção II

Do Dimensionamento das Vias da Sede Urbana

Art. 34. A Via Expressa deverá comportar, no mínimo, 21,50m (vinte e um metros e cinquenta centímetros), no trecho da malha urbana, contendo (ver Anexos II e IV):

I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;

II - duas faixas de estacionamento, de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;

III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3 m (três metros) cada;

IV - uma ciclovía/ciclofaixa de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros) e 0,30m (trinta centímetros) de mureta, totalizando 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 35. A Via Arterial Tipo A (com canteiro) deverá comportar, no mínimo, 27,50m (vinte e sete metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

I - duas pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 14m (quatorze metros), compreendendo quatro faixas de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);

II - uma faixa de estacionamento junto ao canteiro de 45º, de, no mínimo, 7,0m (sete metros);

III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada;

IV - um canteiro central de, no mínimo, 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros).

Art. 36. A Via Arterial Tipo B deverá comportar, no mínimo, 22,50m (vinte e dois metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4,0 m (quatro metros);

II - duas faixas de estacionamento de, no mínimo, 3m (três metros) cada;

III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada;

IV - uma ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 37. A Via Arterial - Binário deverá comportar, no mínimo, 15,50m (quinze metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 7 m (sete metros), compreendendo duas faixas de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);

II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada.

Art. 38. A Via Coletora deverá comportar, no mínimo, 15,10m (quinze metros e dez centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,60m (seis metros e sessenta centímetros), compreendendo duas faixas de 3,30 m (três metros e trinta centímetros);
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada.

Art. 39. A Via Conectora – Tipo A (com canteiro), deverá comportar, no mínimo, 34,20m (trinta e quatro metros e vinte centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - duas pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 13,20m (treze metros e vinte centímetros), compreendendo quatro faixas de 3,30 m (três metros e trinta centímetros);
- II - duas faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III – um canteiro central de, no mínimo, 10m (dez metros);
- IV - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada;
- V – duas ciclovias de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) cada localizadas no canteiro central.

Art. 40. A Via Conectora – Tipo B, deverá comportar, no mínimo, 17,50m (dezessete metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,60m (seis metros e sessenta centímetros), compreendendo duas faixas de 3,30 m (três metros e trinta centímetros);
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada;
- IV – duas ciclovias/ciclofaixas de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

Art. 41. A Via Panorâmica – Tipo A, deverá comportar, no mínimo, 17m (dezessete metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros);
- II – duas faixas de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros)
- III - uma calçada para pedestres, de no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- IV – uma ciclovia/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 42. A Via Panorâmica – Tipo B, deverá comportar, no mínimo, 21m (vinte e um metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 12m (doze metros), compreendendo três faixas de 4 m (quatro metros);
- II – duas faixas de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III - uma calçada para pedestres, de no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- IV – uma ciclovia/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 43. A Via Local deverá comportar, no mínimo, 14,50m (quatorze metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6m (seis metros), compreendendo duas faixas de 3m (três metros) cada;
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III - duas calçadas para pedestres de, no mínimo, 3,0m (três metros) cada.

Art. 44. A Via Parque deverá comportar, no mínimo, 6,70m (seis metros e setenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I – uma ciclovia de, no mínimo, 3m (três metros);
- II - uma calçada para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) ao lado da ciclovia;
- III – um canteiro de 0,70m (setenta centímetros).

Subseção III

Do Dimensionamento das Vias do Distrito Industrial

Art. 45. A Via Expressa irá comportar, no mínimo, 21,50m (vinte e um metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;
- II - duas faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - duas calçadas para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- IV – uma ciclovia de 3m (três metros).

Art. 46. A Via Marginal da rodovia irá comportar, no mínimo, 15m (quinze metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros);
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 3m (três metros);
- III - duas calçadas para pedestres de, no mínimo, 2m (dois metros) cada.

Art. 47. A Via Local irá comportar, no mínimo, 14,50 (quatorze metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6m (seis metros), compreendendo duas faixas de 3 m (três metros);
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - duas calçadas para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada.

Subseção IV

Do Dimensionamento das Vias do Distrito de Flor da Serra

Art. 48. A Via Panorâmica – Tipo A deverá comportar, no mínimo, 17m (dezesete metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros);
- II – duas faixas de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros)
- III - uma calçada para pedestres, de no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- IV – uma ciclovia/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 49. A Via Panorâmica – Tipo B, deverá comportar, no mínimo, 21m (vinte e um metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 12m (doze metros), compreendendo três faixas de 4 m (quatro metros);
- II – duas faixas de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III - uma calçada para pedestres, de no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- IV – uma ciclovia/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 50. A Via Local irá comportar, no mínimo, 14,5m (quatorze metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6m (seis metros), compreendendo duas faixas de 3m (três metros);
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - duas calçadas para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada.

Subseção V

Do Dimensionamento das Vias da Faixa de Entorno do Reservatório da UHE Salto Caxias

Art. 51. A Via Expressa irá comportar, no mínimo, 21,50m (vinte e um metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros);
- II - duas faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - duas calçadas para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- IV – uma ciclovia de 3m (três metros).

Art. 52. A Via Panorâmica – Tipo A deverá comportar, no mínimo, 17m (dezesete metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;
- II – duas faixas de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III - uma calçada para pedestres, de no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- IV – uma ciclovia/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 53. A Via Panorâmica – Tipo B deverá comportar, no mínimo, 21m (vinte e um metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 12 m (doze metros), compreendendo três faixas de 4 m (quatro metros);
- II – duas faixas de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III - uma calçada para pedestres, de no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
- IV – uma ciclovia/ciclofaixa de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 54. A Via Principal irá comportar, no mínimo, 17m (dezesete metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;
- II - duas faixas de estacionamento de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- III - uma calçada para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros).

Art. 55. A Via Secundária irá comportar, no mínimo, 12m (doze metros), contendo (ver Anexos II e IV):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 7m (sete metros), compreendendo duas faixas de 3,50 m (três metros e cinquenta) cada;
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 3m (três metros);
- III - uma calçada para pedestres de, no mínimo, 2m (dois metros).

Art. 56. A Via Local irá comportar, no mínimo, 14,50m (quatorze metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos II e IV):

I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6m (seis metros), compreendendo duas faixas de 3m (três metros) cada;

II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

III - duas calçadas para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada.

SEÇÃO IV DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 57. 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. 58. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas, bem como aos Anexos I ao VII desta lei.

Art. 59. A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de até 12% (doze por cento) e a declividade transversal mínima de 0,5% (meio por cento).

Parágrafo único. Nas áreas excessivamente acidentadas serão permitidas rampas de até 15% (quinze por cento), a critério do órgão competente do Poder Executivo Municipal, desde que:

I - sejam dotadas de pavimentação e rede de drenagem de águas pluviais;

II - seja comprovada a impossibilidade de outra solução técnica.

Art. 60. Nas vias de circulação, cujo leito não esteja no mesmo nível dos terrenos marginais, a altura máxima dos taludes laterais não deverá ultrapassar a 3m (três metros).

Art. 61. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Art. 62. A implantação das 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.

Subseção I Da Circulação e Sinalização Viária

Art. 63. A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente lei e respectivos anexos, cabendo ao órgão competente a elaboração do Plano de Sinalização Urbana, bem como implantar as diretrizes viárias e as adequações e readequações geométricas necessárias.

Art. 64. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Poder Público local, com apoio dos órgãos de trânsito das demais esferas federal e estadual, conforme critérios e competências estabelecidos na legislação de trânsito.

§ 1º. Toda e qualquer via aberta pelo Poder Público, deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação vigente.

§ 2º. A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas do responsável pelo parcelamento ou instituidores de condomínio, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal competente.

Subseção II Das Calçadas, Passeios e Arborização

Art. 65. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

Art. 66. A manutenção dos passeios e calçadas será de responsabilidade dos ocupantes dos lotes, cabendo ao órgão competente efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras, o que compreende:

I - proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nos passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;

II - utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e calçadas e garantir a regularidade do pavimento.

Parágrafo único. É de responsabilidade integral do proprietário de imóvel que possua testada para a via pavimentar a calçada pública e instalar e manter o respectivo calçamento, com observância aos padrões estabelecidos pelo município.

Art. 67. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas técnicas competentes.

Art. 68. As dimensões mínimas das calçadas, bem como seu posicionamento em relação aos demais elementos físicos das vias, está representada no Anexo V.

Art. 69. A arborização urbana terá distância média entre si de 12m (doze metros), estando locada no terço externo da calçada e seguirá a legislação municipal decorrente do Plano Municipal de Arborização Urbana do Município.

Art. 70. Quando houver necessidade de uma árvore ser arrancada, mediante a avaliação e autorização do órgão competente, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

§ 1º. Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às suprimidas, cabendo à fiscalização a aplicação do contido neste artigo e no que está disciplinado no Código de Obras.

§ 2º. As calçadas sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano Municipal de Arborização Urbana do Município.

Art. 71. A remoção de barreiras nas calçadas consiste na retirada de obstáculos, empecilhos, desníveis abruptos, tocos de árvores, dentre outros, que possam existir nos passeios calçados ou locais de concentração de pessoas como praças, com o objetivo de promover o livre trânsito para idosos, pessoas com necessidades especiais, além de evitar qualquer espécie de sinistro para a população e veículos.

§ 1º. Fica proibida a colocação de placas de propaganda ao longo dos passeios.

§ 2º. A instalação de bicicletários, paraciclos ou outros tipos de estacionamentos de bicicletas deverá ser realizada somente nos locais pré-determinados no Plano de Sinalização Viária ou pelo órgão municipal competente.

Subseção III Das Ciclovias

Art. 72. Considera-se a implantação de ciclovias na Sede e demais localidades urbanas do Município como medida de importante integração entre diferentes modais, ou medida alternativa de transporte e lazer para a população.

Art. 73. 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.

Art. 74. A determinação das vias a serem implantadas as ciclovias, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente lei, cabendo ao órgão municipal competente a elaboração de Projeto Cicloviário, nos termos do Plano de Sinalização Viária.

Parágrafo único. As vias arteriais, conectoras e panorâmicas são consideradas prioritárias para a implantação de ciclovias.

Art. 75. As dimensões mínimas das ciclovias, bem como seu posicionamento em relação aos demais elementos físicos das vias, está representada no Anexo VI.

Subseção IV Das Áreas de Estacionamento

Art. 76. As áreas de estacionamento 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, de acordo com a Lei do Código de Obras e legislação nacional de trânsito.

Art. 77. O Município deverá adotar projetos de pavimentação com a implantação de avanço de calçadas nas esquinas, em frente a escolas, hospitais, locais de instalação de paraciclos, entre outros, que facilitam a visualização dos locais de estacionamento.

Art. 78. A implantação ou manutenção de vagas de estacionamento em 45º (quarenta e cinco graus) só poderá ocorrer nas vias arteriais, voltadas para o canteiro central, conforme projetos específicos a serem elaborados pelo órgão competente e de acordo com a disposição observada no Anexo XIV.

Art. 79. Fica permitido o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, exclusivamente nos lotes da Zona Comercial, nas seguintes condições:

- I - instalar guia rebaixada conforme regulamentado no Código de Obras;
- II - deixar liberado o espaço reservado para o passeio sem dificultar a mobilidade dos pedestres;
- III - não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos de forma a dificultar a entrada de pedestres, pessoas idosas, com mobilidade reduzida ou portadores de deficiências físicas;

IV - sinalizar este espaço com placas, com a utilização de elementos de paisagismo ou diferenciação de nível;

V - dar preferência as áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comércio de grande porte.

CAPÍTULO IV DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 80. Descumprimento aos dispositivos previstos nesta Lei, sujeitará o infrator à multa de 10 (dez) Unidades Fiscais do Município (UFM).

§ 1º. A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo órgão público competente.

§ 2º. O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a violar os dispositivos contidos nesta Lei.

§ 3º. As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas na legislação de outras esferas federadas.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 81. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário básico, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o Município.

Art. 82. 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. 83. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Sinalização Viária e com o Plano Municipal de Arborização Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei.

Art. 84. As modificações que eventualmente vierem a ser feita no sistema viário deverão considerar o zoneamento, uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo órgão municipal competente, ouvido o Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE).

Art. 85. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação decorrentes desta lei serão apreciados pelo órgão competente e consulta prévia ao Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE).

Art. 86. A partir da vigência desta lei, ficam revogadas:

I - a Lei n.º 24, de 21 de junho de 1996;

II - a Lei n.º 24, de 21 de agosto de 2006.

Art. 87. Esta Lei entra em vigor 30 (trinta) dias após a sua publicação.

Boa Vista da Aparecida, ____ de ____ de ____

PREFEITO MUNICIPAL

AUDIÊNCIA PÚBLICA

ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS MUNICIPAIS

CLASSIFICAÇÃO	PISTAS DE ROLAMENTO	FAIXAS	ACOSTAMENTO	CICLOVIA + CALÇADA	TOTAL
Estrada Municipal Principal	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de 2,50m	-	13,00m
Estrada Municipal Secundária	1	2 faixas de 3,00m	1 faixa de 2,50m	-	8,50m
Via Panorâmica – Tipo A	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de 2,50m	Ciclovía de 2,5m + 1 calçada de 1,50m (mesmo lado da ciclovía)	17,00m
Via Panorâmica – Tipo B	1	3 faixas de 4,00 m	2 faixas de 2,50m	Ciclovía de 2,5m + 1 calçada de 1,50m (mesmo lado da ciclovía)	21,00 m

Nota: as características geométricas descritas na tabela são medidas mínimas a serem atendidas.

AUDIÊNCIA PÚBLICA

ANEXO II – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS

Características geométricas das vias da Sede Urbana

CLASSIFICAÇÃO	PISTAS DE ROLAMENTO	FAIXAS	ESTACIONAMENTO/ACOSTAMENTO	CANTEIRO CENTRAL	CALÇADA (ESQ.)	CALÇADA (DIR.)	CICLOVIA/CICLOFAIXA	TOTAL
Vias Expressas	2	2 faixas de 4,00m	2 faixas de acostamento de 2,50m	-	3,00m	3,00m	2,20m de ciclovia + 0,3m de mureta (2,5m)	21,50m
Vias Arteriais Tipo A - com canteiro	2	4 faixas de 3,50m	1 faixa de estacionamento junto ao canteiro de 45º (intercalando os lados)	7,50m	Ambas as calçadas com 3,00m (passeio + calçada compartilhada + serviço)			27,50m
Vias Arteriais Tipo B sem canteiro	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de estacionamento de 3,0m	-	3,0m	3,0m	2,5 m de ciclofaixa	22,50m
Binário (arterial)	1	2 faixas de 3,50m	1 faixa de estacionamento de 2,5m	-	Ambas as calçadas com 3,00m (passeio + calçada compartilhada + serviço)			15,50m
Vias Coletoras	1	2 faixas de 3,30m	1 faixa de estacionamento de 2,5 m	-	Ambas as calçadas com 3,00m (passeio + calçada compartilhada + serviço)			15,10m
Vias Conectoras Tipo A - com canteiro	2	4 faixas de 3,30m	2 faixas de estacionamento de 2,5 m	10,00m	3,00m	3,00m	2 ciclovias de 1,50m (no canteiro)	34,20m
Vias Conectoras Tipo B - sem canteiro	1	2 faixas de 3,30m	1 faixa de estacionamento de 2,5 m	-	3,00m	3,00m	2 ciclofaixas de 1,20m	17,50m
Via Panorâmica – Tipo A	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de 2,50m	-	-	1,50m	1 Ciclovia/ciclofaixa de 2,5m (mesmo lado da calçada)	17,00m
Via Panorâmica – Tipo B	1	3 faixas de 4,0m	2 faixas de 2,50m	-	-	1,50m	1 Ciclovia/ciclofaixa de 2,5m (mesmo lado da calçada)	21,00m
Via Local	1	2 faixas de 3,00m	1 faixa de estacionamento de 2,5 m	-	3,00m	3,00m	-	14,50m
Via Parque	-	-	-	0,70m	-	3,00m	1 ciclovia de 3,00m	6,70m

Características geométricas do Distrito Industrial

CLASSIFICAÇÃO	PISTAS DE ROLAMENTO	FAIXAS	ESTACIONAMENTO	CALÇADA (ESQUERDO)	CALÇADA (DIREITO)	CICLOVIA	TOTAL
Via Expressa	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de acostamento de 2,50m	3,00m	3,00m	2,20m de ciclovia + 0,3m de mureta (2,5m)	21,50m
Via Local	1	2 faixas de 3,00m	1 faixa de estacionamento de 2,50 m	3,00m	3,00m	-	14,50m
Via Marginal	1	2 faixas de 4,00m	1 faixa de estacionamento de 3,00m	2,00m	2,00m	-	15,00m

Características geométricas do perímetro urbano da Faixa de Entorno do Reservatório da UHE Salto Caxias

CLASSIFICAÇÃO	PISTAS DE ROLAMENTO	FAIXAS	ESTACIONAMENTO	CALÇADA (ESQ.)	CALÇADA (DIR.)	CICLOVIA	TOTAL
Via Expressa	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de acostamento de 2,50m	3,00m	3,00m	2,20m de ciclovia + 0,3m de mureta (2,5m)	21,50m
Via Panorâmica A	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de 2,50m	-	1 calçada de 1,50m (mesmo lado da ciclovia)	1 ciclovia de 2,50m	17,00m
Via Panorâmica B	1	3 faixas de 4,0 m	2 faixas de 2,50m	-	1 calçada de 1,50m (mesmo lado da ciclovia)	1 ciclovia de 2,50m	21,00 m
Via Principal	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de acostamento de 3,00m	-	Calçada com 3,00m (passeio + calçada compartilhada + serviço)		17,00m
Via Secundária	1	2 faixas de 3,50m	1 faixa de acostamento de 3,00m	-	2,00m	-	12,00m
Via Local	1	2 faixas de 3,00m	1 faixa de estacionamento de 2,5 m	3,00m	3,00m	-	14,50m

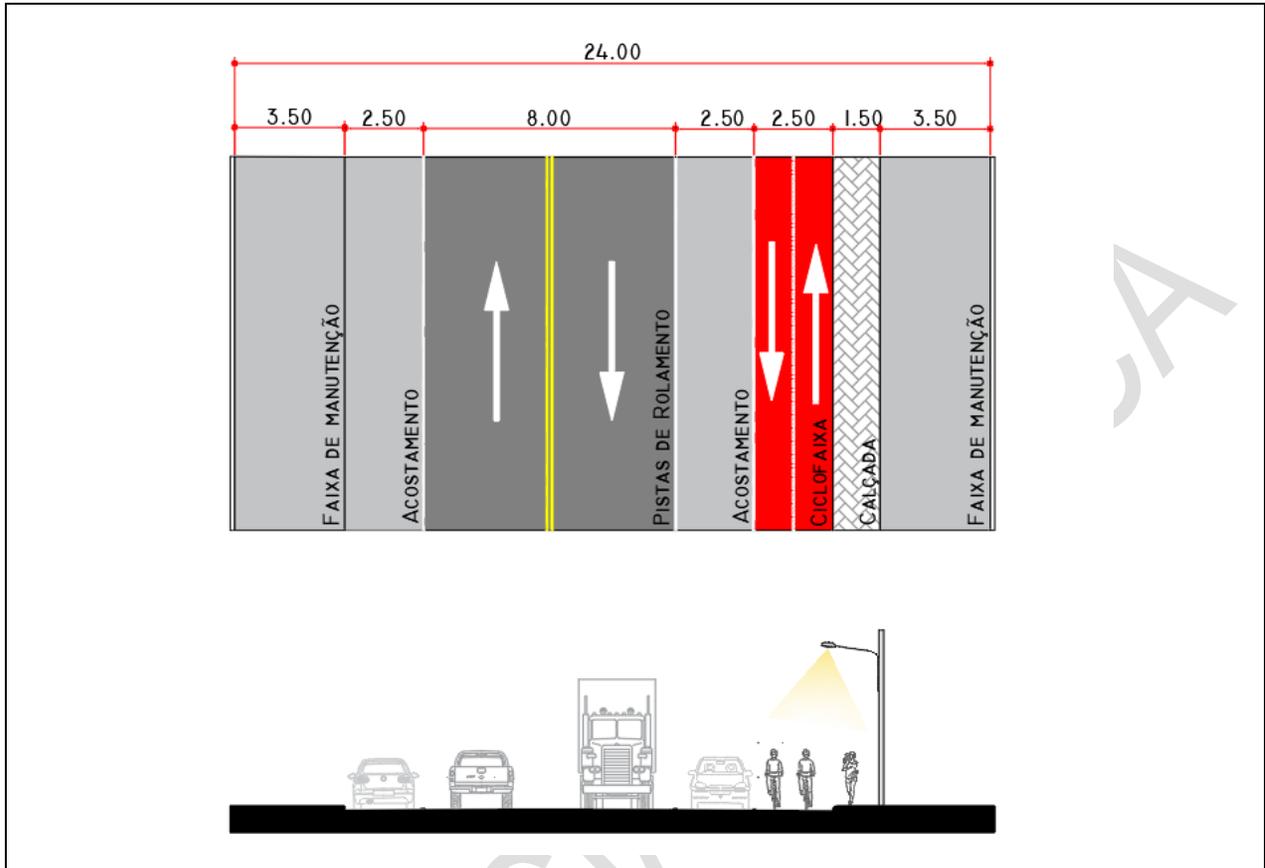
Características geométricas do Distrito Flor da Serra

CLASSIFICAÇÃO	PISTAS DE ROLAMENTO	FAIXAS	ESTACIONAMENTO	CALÇADA (ESQ.)	CALÇADA (DIR.)	CICLOVIA	TOTAL
Via Panorâmica A	1	2 faixas de 4,00m	2 faixas de 2,50m	-	1 calçada de 1,50m (mesmo lado da ciclovia)	1 ciclovia/ciclofaixa de 2,50m	17,00m
Via Panorâmica B	1	3 faixas de 4,0 m	2 faixas de 2,50m	-	1 calçada de 1,50m (mesmo lado da ciclovia)	1 ciclovia/ciclofaixa de 2,50m	21,0 m
Via Local	1	2 faixas de 3,00m	1 faixa de estacionamento de 2,50 m	3,00m	3,00m	-	14,50m

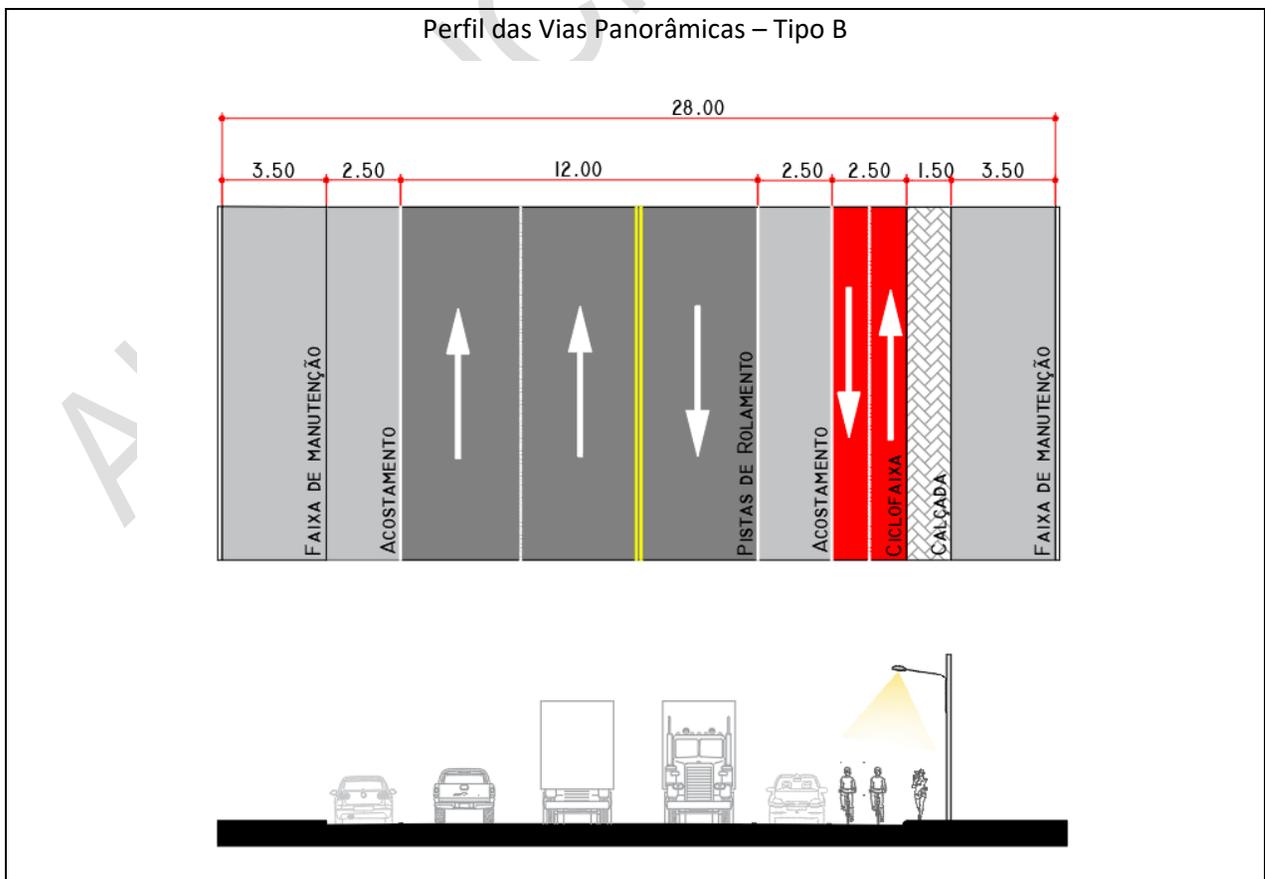
AUDIÊNCIA PÚBLICA

ANEXO III – PERFIS DAS VIAS MUNICIPAIS

Perfil das Vias Panorâmicas – Tipo A



Perfil das Vias Panorâmicas – Tipo B



Perfil das Estradas Municipais Principais



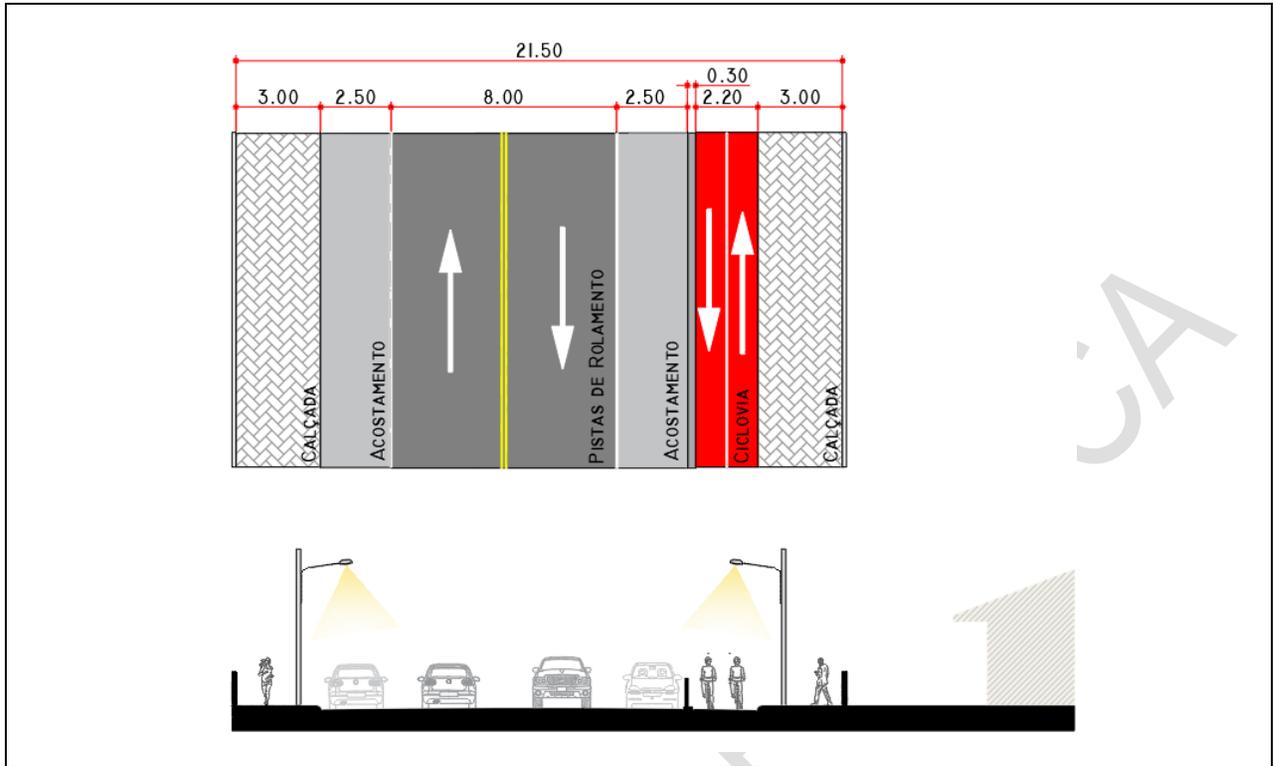
AUDIÊNCIA

Perfil das Estradas Municipais Secundárias

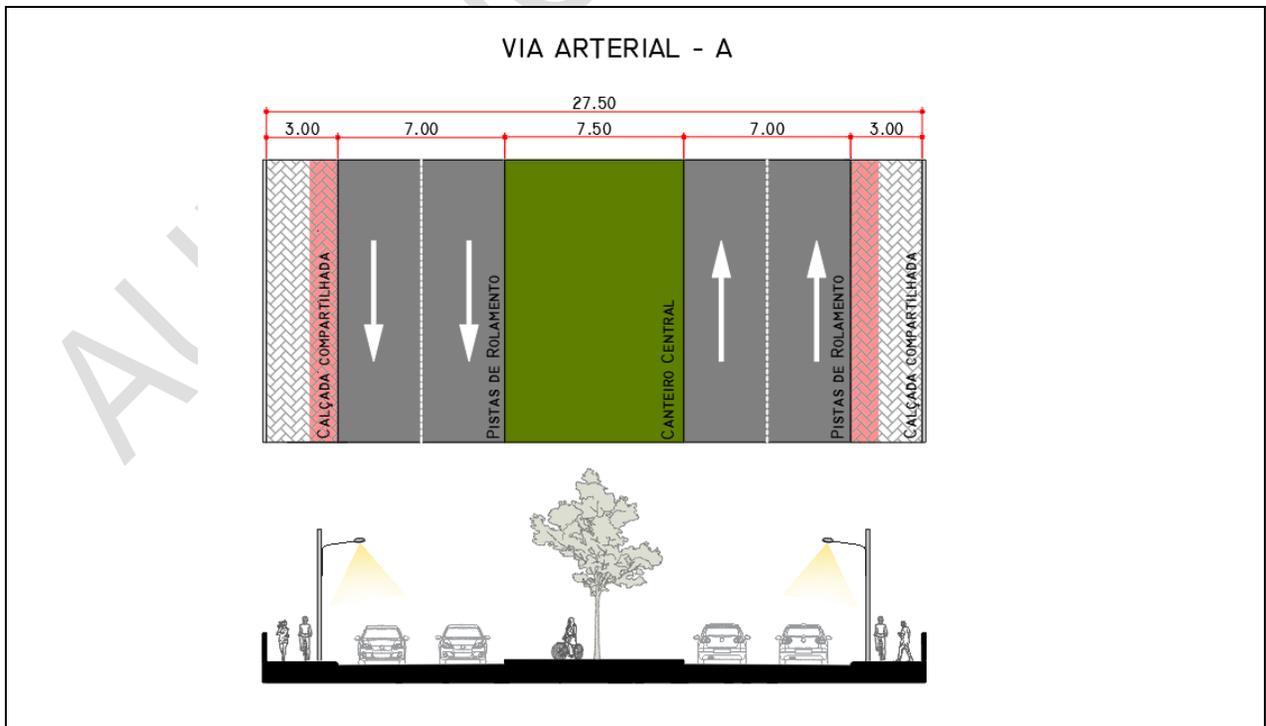


ANEXO IV – PERFIS DAS VIAS URBANAS

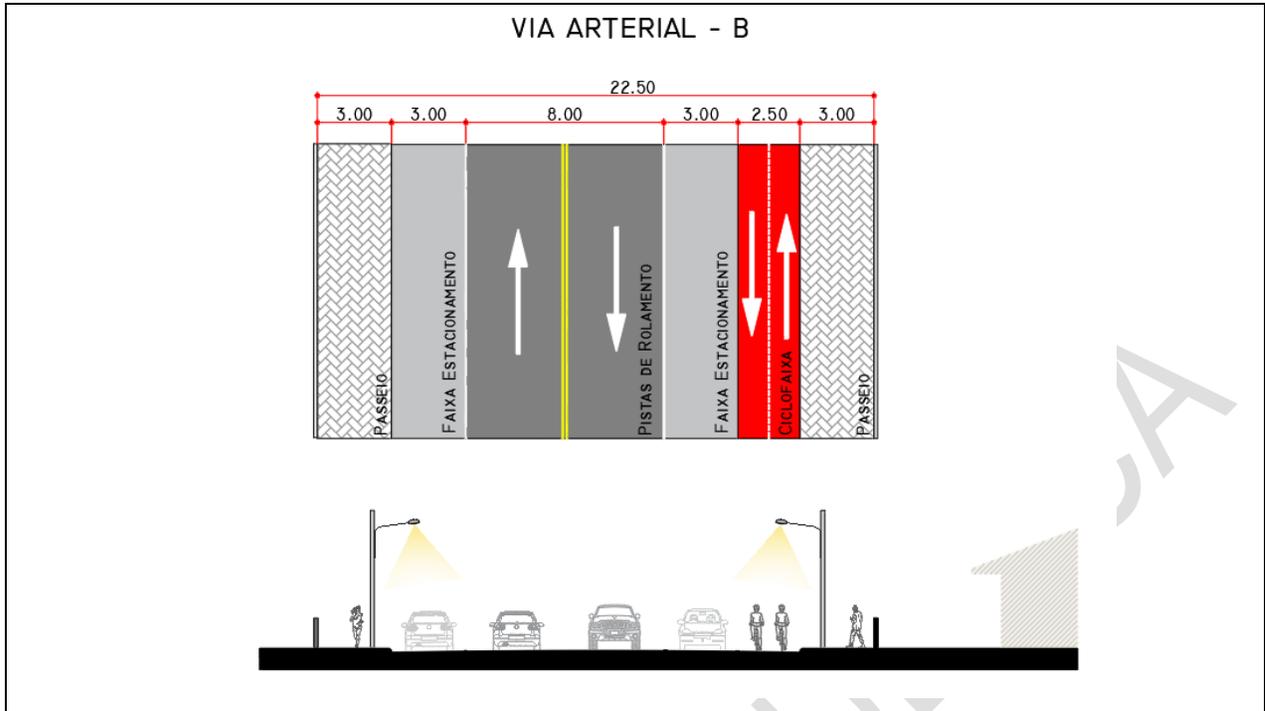
Perfil das Vias Expressas



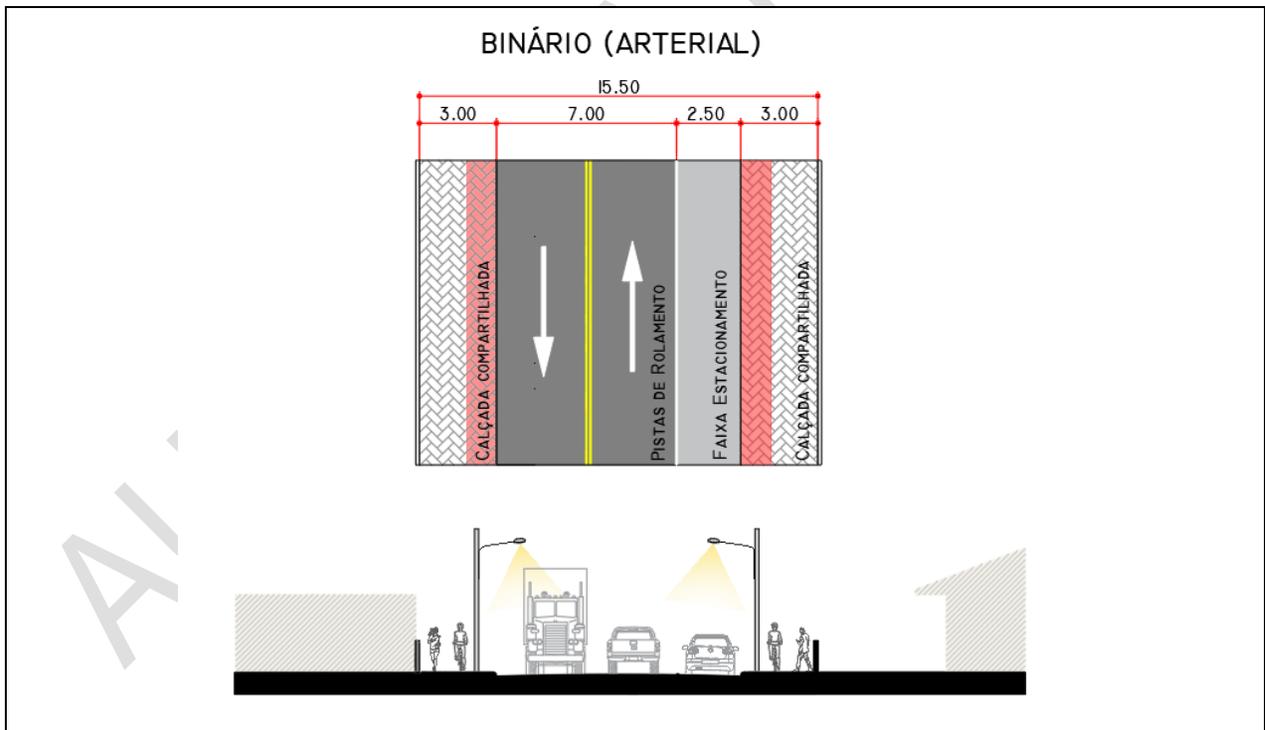
Perfil das Vias Arteriais A (com canteiro)



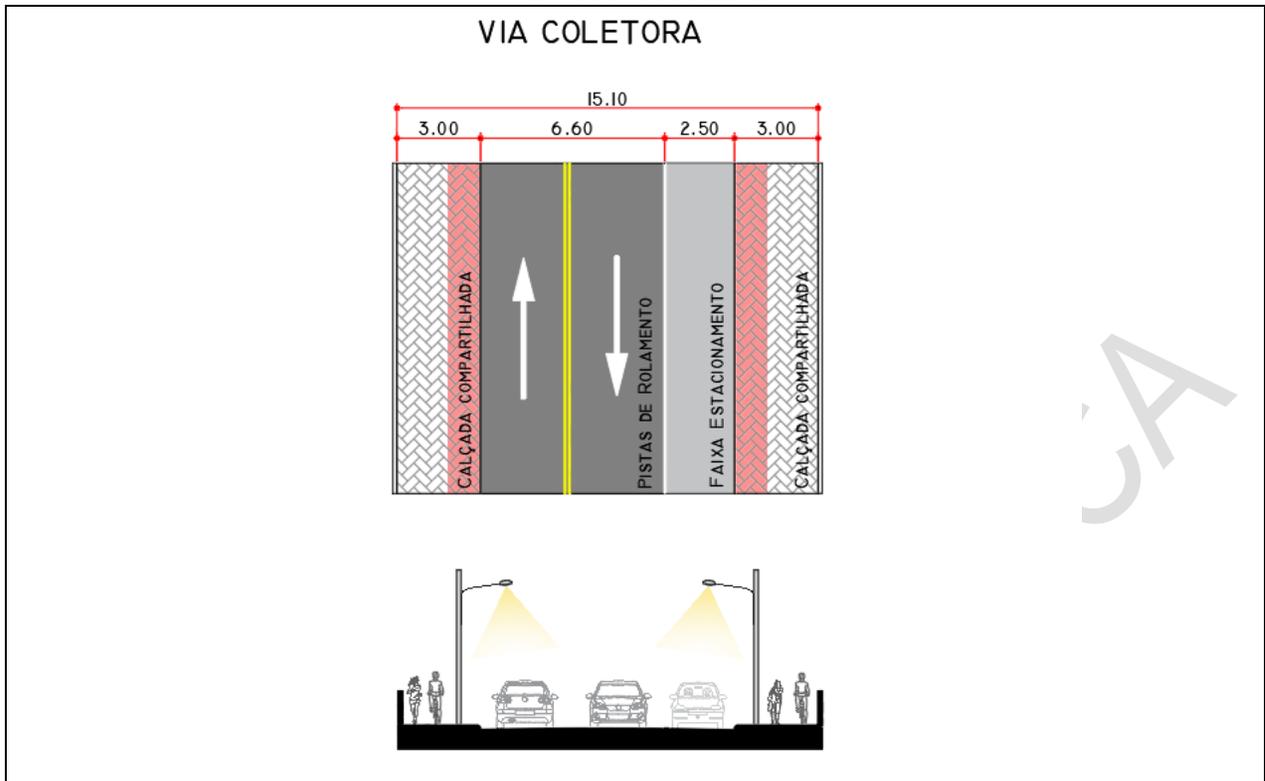
Perfil das Vias Arteriais B (sem canteiro)



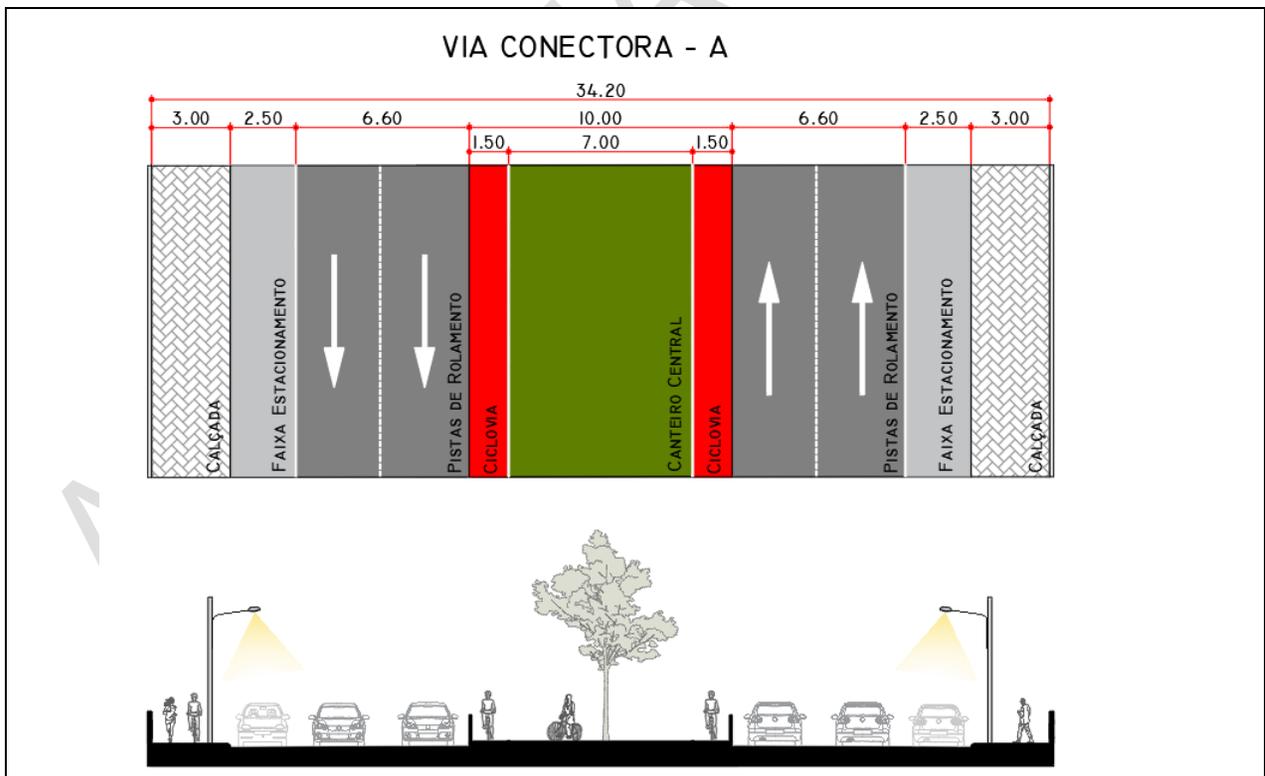
Perfil das Vias Arteriais (binário)



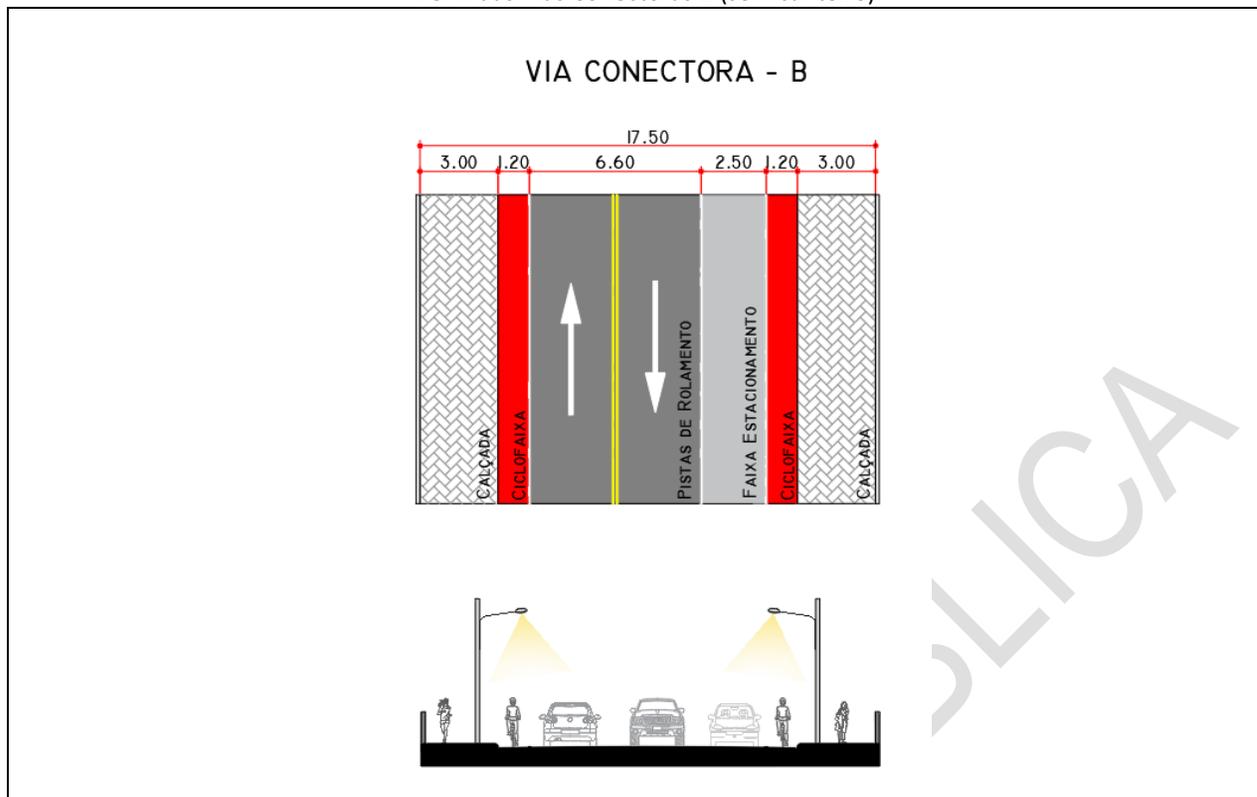
Perfil das Vias Coletoras



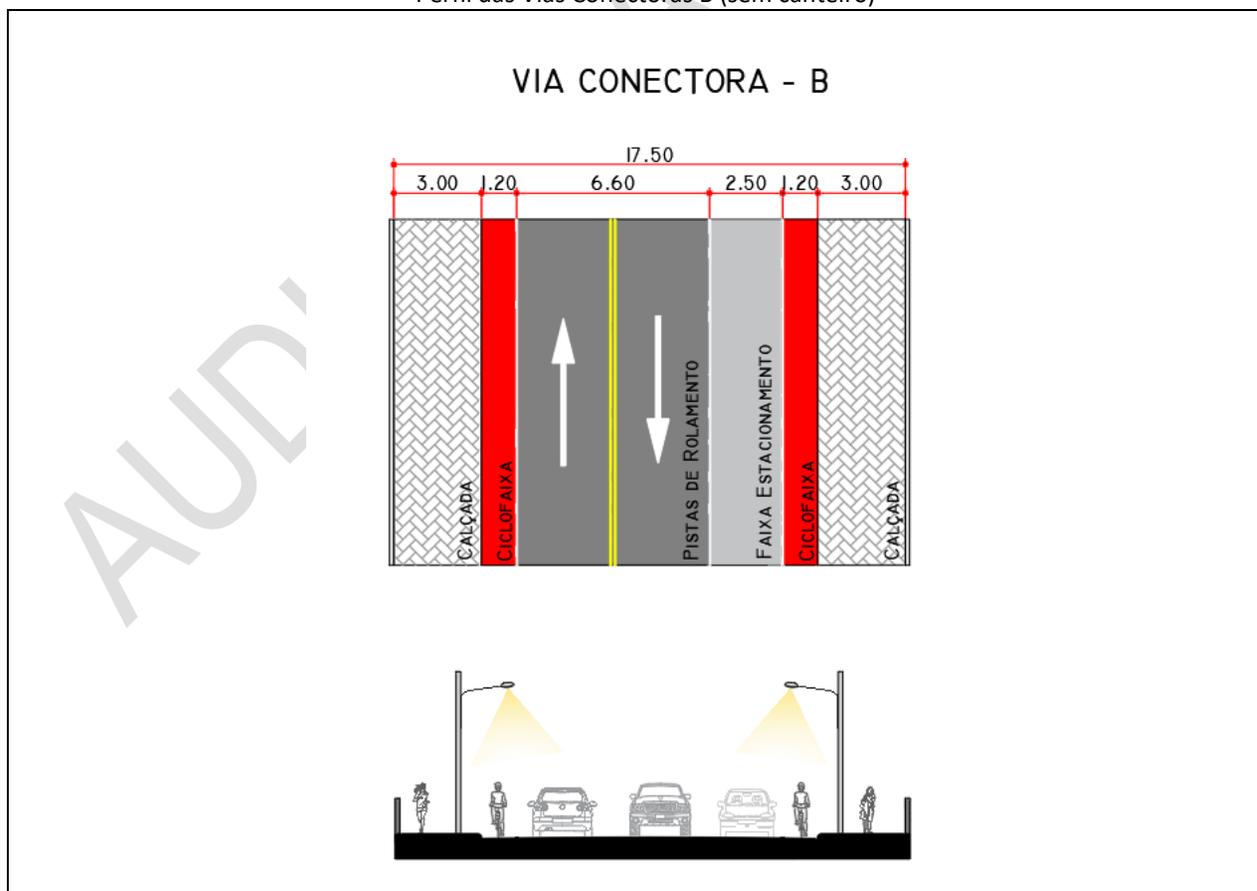
Perfil das Vias Conectoras A (com canteiro)



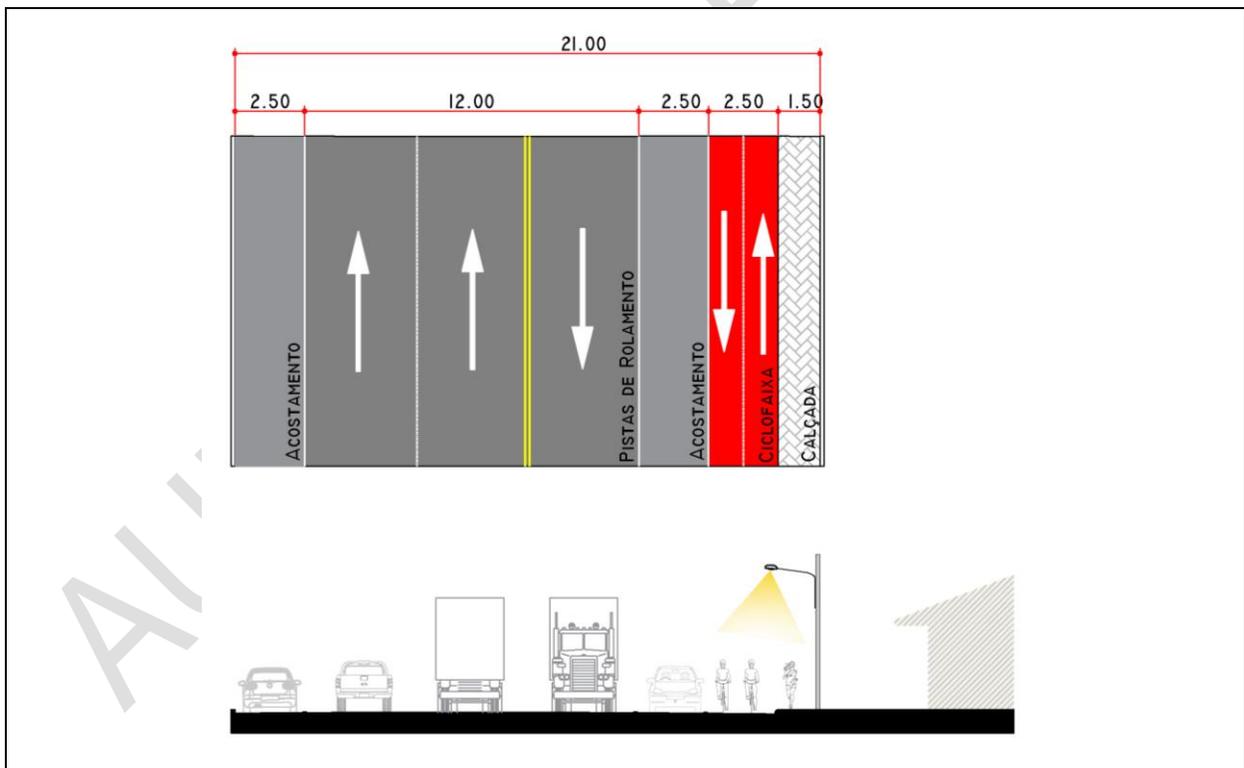
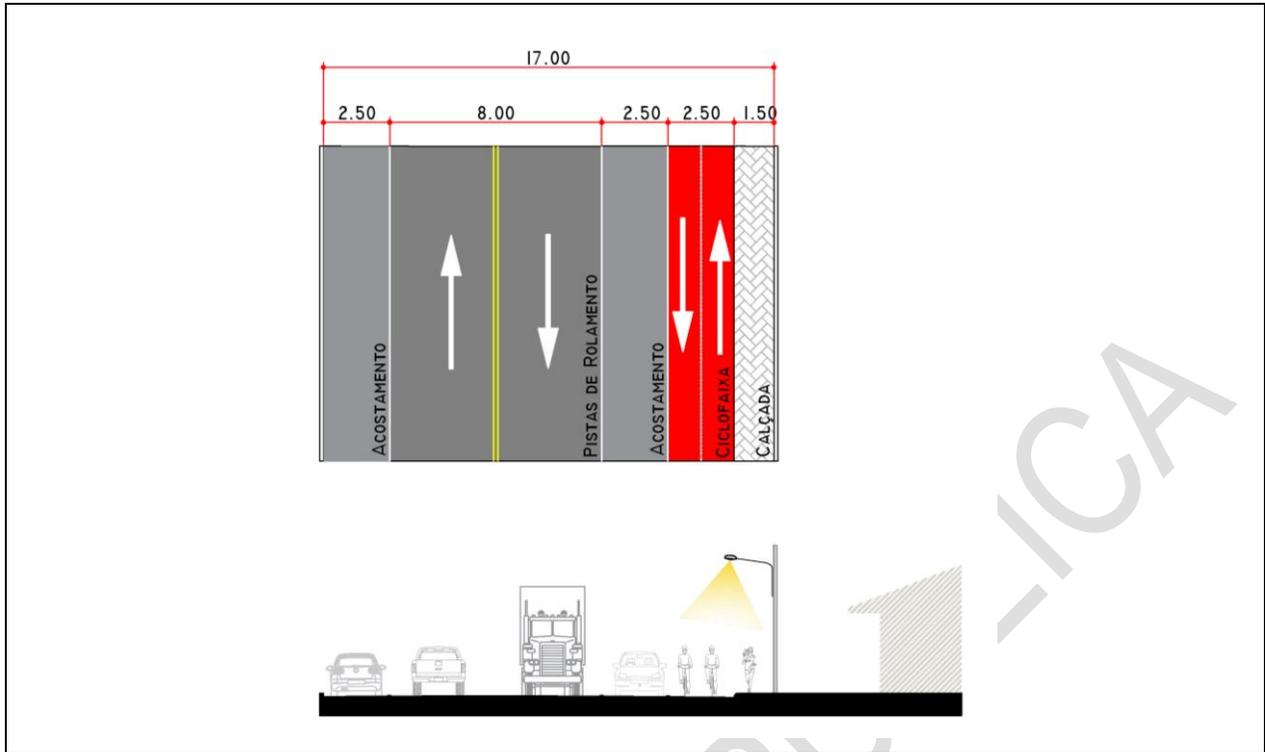
Perfil das Vias Conectoras B (sem canteiro)



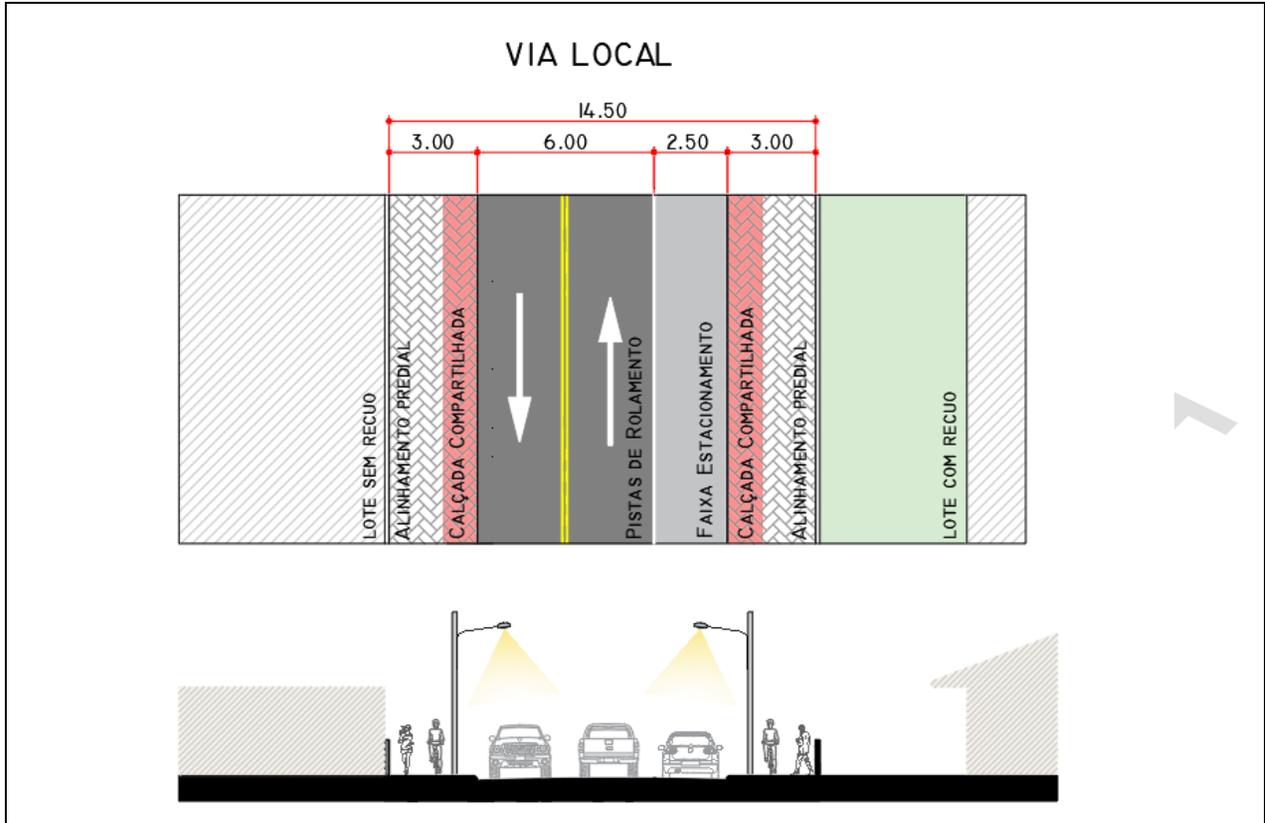
Perfil das Vias Conectoras B (sem canteiro)



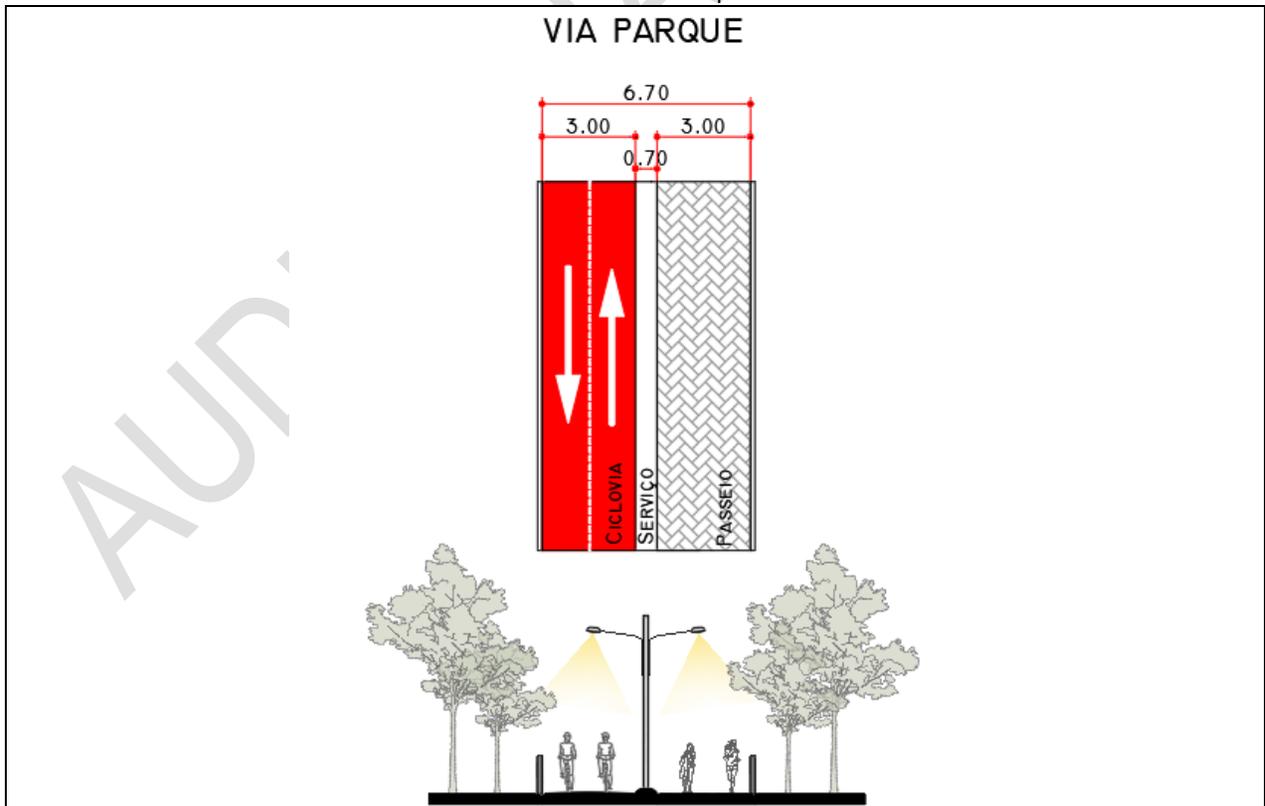
Perfil das Vias Panorâmicas – Tipo A e B



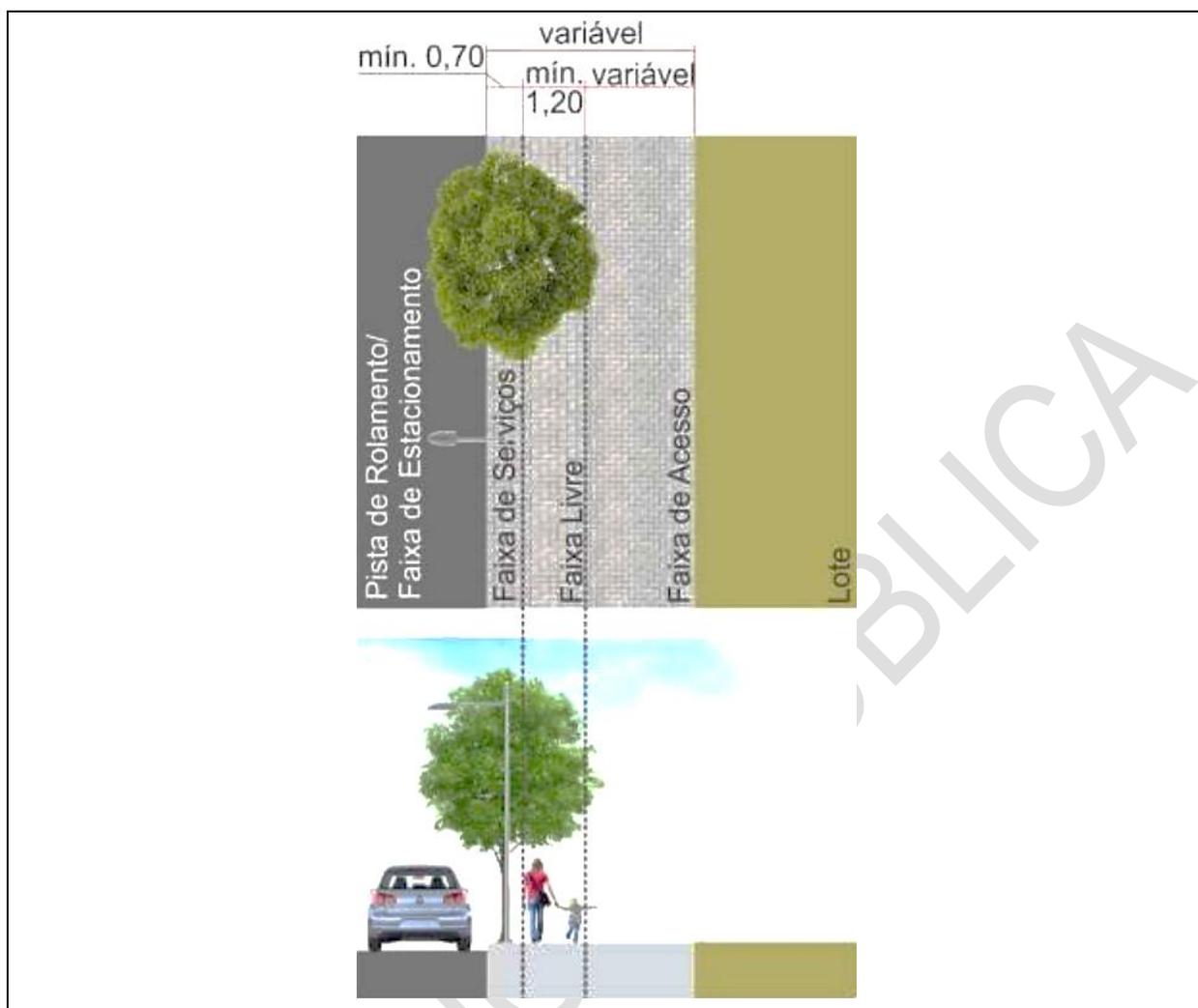
Perfil das Vias Locais



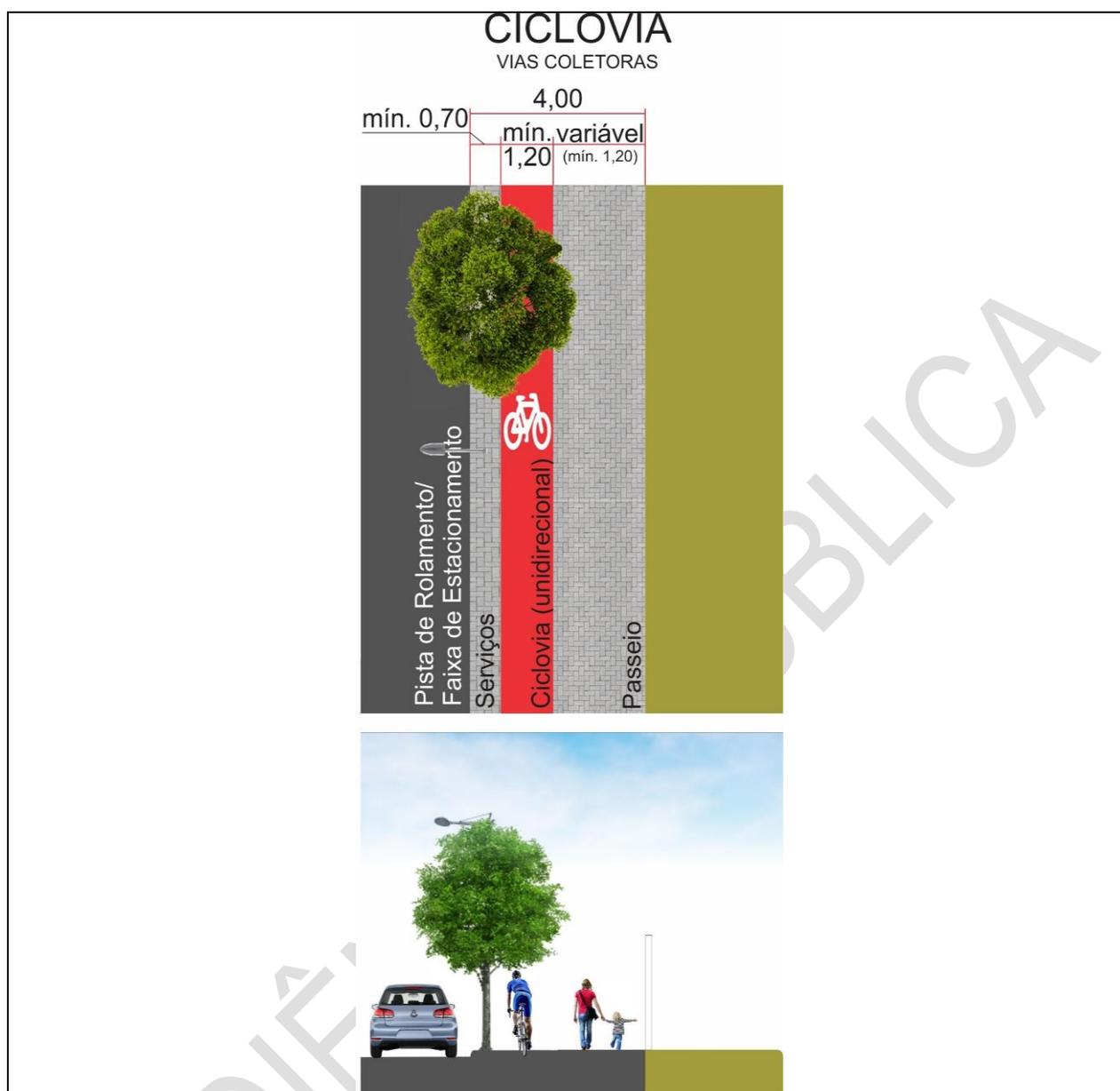
Perfil da Via Parque



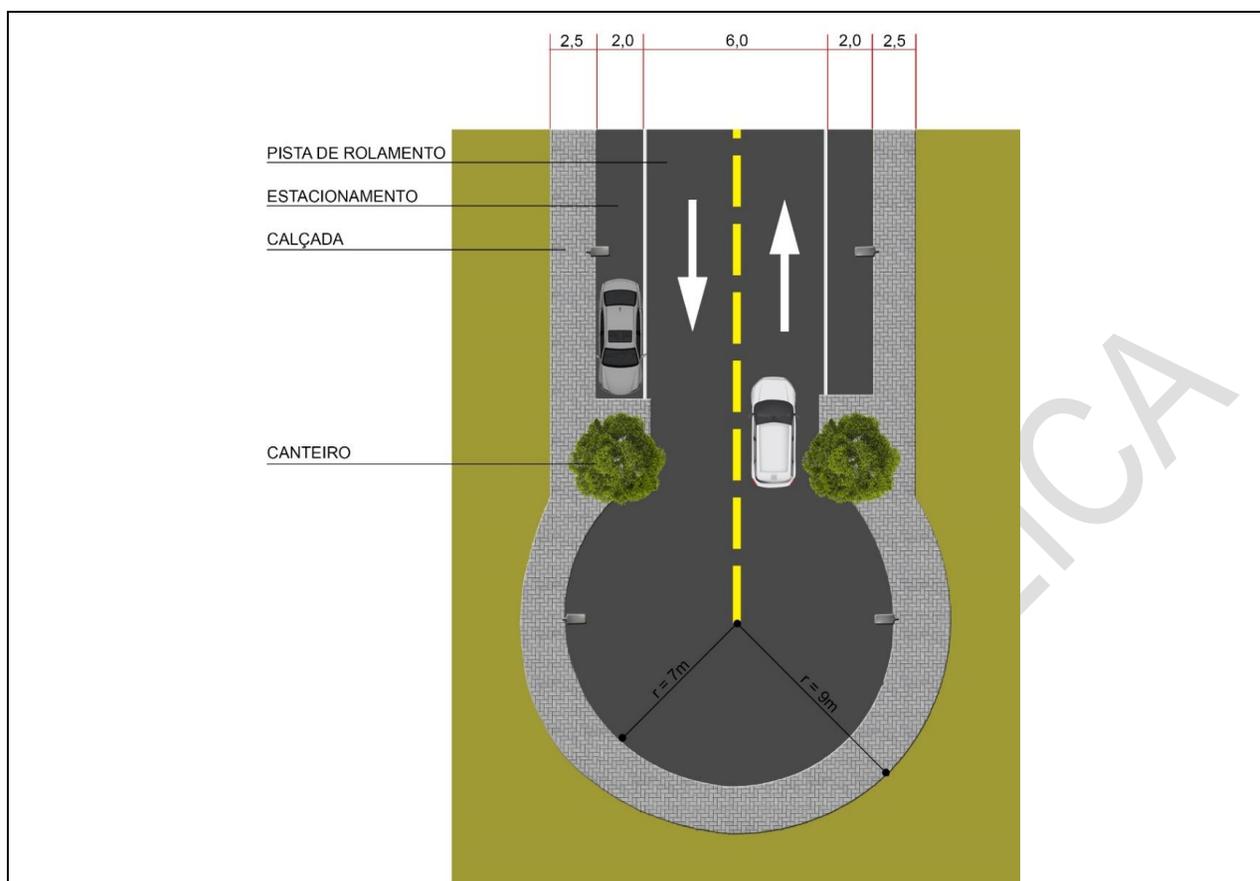
ANEXO V – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CALÇADAS



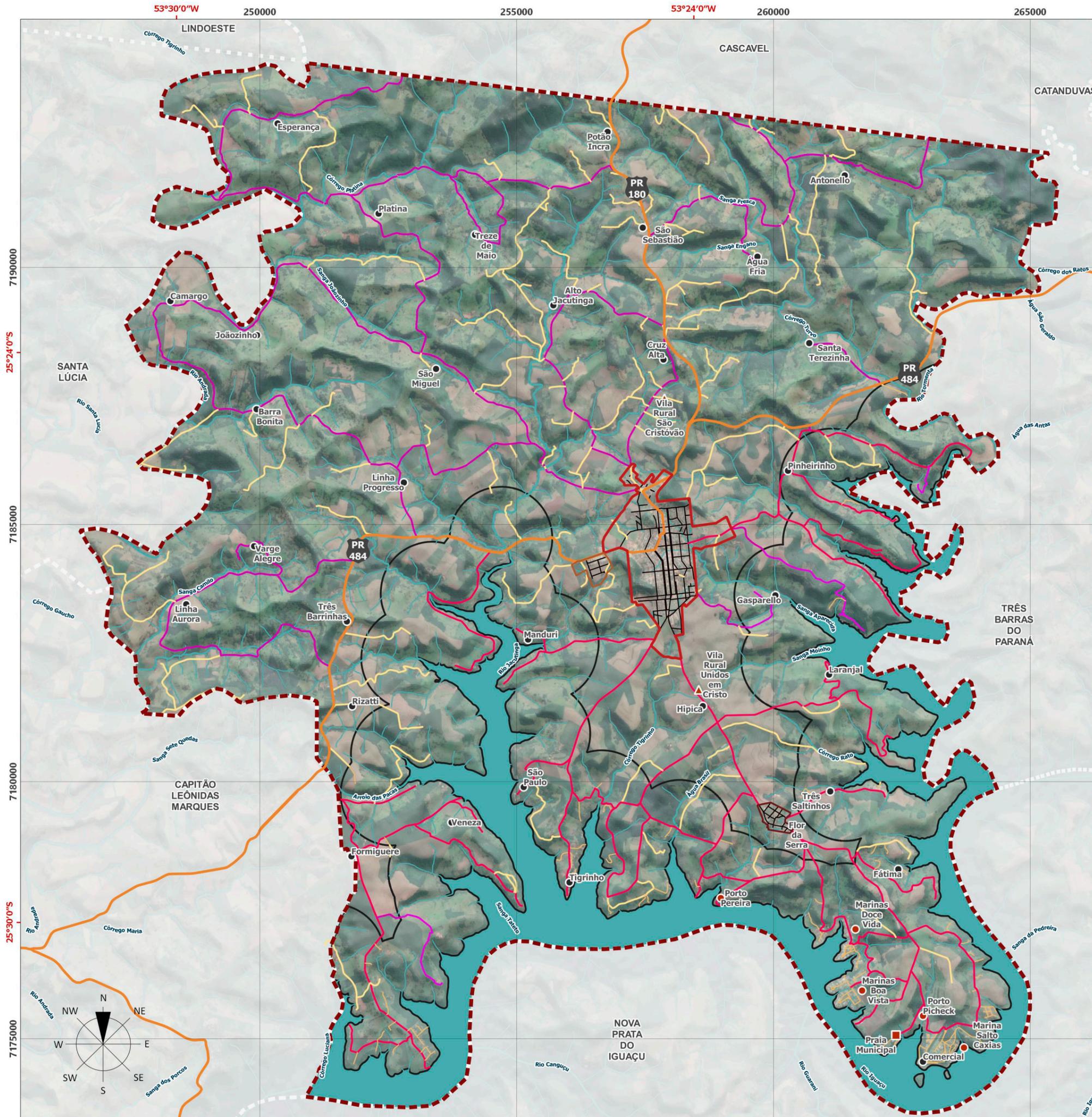
ANEXO VI – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CICLOVIAS



ANEXO VII – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA RETORNOS (CUL-DE-SAC)



AUDIÊNCIA



LEGENDA

Hierarquia Viária

- Rodovia Estadual
- Estrada Municipal Principal
- Estrada Municipal Secundária
- Via Panorâmica

Convenções Cartográficas

- Comunidade Rural
- ▲ Vila Rural
- Condomínio / Marinas
- Praia Municipal
- Perímetro Urbano da Sede
- Perímetro Urbano do Distrito de Flor da Serra
- Perímetro Urbano do Distrito Industrial
- Perímetro Urbano - Faixa de 1.000 m Entorno Reservatório
- Rodovia Estadual
- Vias Urbanas
- Hidrografia
- Corpo d' Água
- Limite Municipal
- Municípios Vizinhos

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Fonte de Dados Utilizados

Sistema Viário - ECOTÉCNICA, 2021.
 Perímetro Urbano - ECOTÉCNICA, 2021.
 Hidrografia - ÁGUAS PARANÁ, 2019; ANA, 2018; IBGE, 2017; NPI, 2006.
 Rodovias Estaduais e Estradas - Usuários do OpenStreetMap, 2020; SRE, 2018, adaptado por ECOTÉCNICA, 2020.
 Limites Municipais - IBGE, 2019.
 MDT - Modelo Digital de Terreno - TOPODATA, INPE, 2011.
 Imagem de Satélite - Bing Virtual Earth Satellite, Data de Imageamento: 31.07.2018.

Formato: A3

Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM) - Fuso 22S - Meridiano Central 51°W
 Referencial Planimétrico SIRGAS 2000 - Referencial Altimétrico WGS 84



ESCALA 1:75.000



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas
 Serviço Social Autônomo PARANACIDADE



Município de Boa Vista da Aparecida

PLANO DIRETOR MUNICIPAL

Mapa 08 HIERARQUIA VIÁRIA NO MUNICÍPIO

Prancha Única

Data Janeiro/2022

Responsável Técnico

Ana Gabriela Texeira
 CAU nº A182428-7



LEGENDA

Hierarquia Viária da Sede

- Rodovia Estadual
- Via Expressa
- Via Arterial
- Via Panorâmica
- Via Coletora
- Via Conectora
- Via Local
- - - Diretriz Proposta - Via Expressa
- - - Diretriz Proposta - Via Conectora
- - - Diretriz Proposta - Via Coletora
- - - Diretriz Proposta - Via Marginal
- - - Diretriz Proposta - Via Parque
- - - Diretriz Proposta - Via Local

Hierarquia Viária do Distrito Industrial

- Via Expressa
- Via Local
- - - Diretriz Proposta - Via Local
- - - Diretriz Proposta - Via Marginal

Convenções Cartográficas

- Perímetro Urbano da Sede
- Perímetro Urbano do Distrito Industrial
- Lotes
- Estradas
- Hidrografia

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

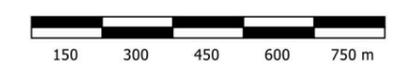
Fonte de Dados Utilizados

Sistema Viário - ECOTÉCNICA, 2021.
 Perímetro Urbano - ECOTÉCNICA, 2021.
 Lotes, Arruamento - PARANACIDADE, 2019; BOA VISTA DA APARECIDA, 2021, adaptado por ECOTÉCNICA, 2021.
 Hidrografia - AGUASPARANÁ, 2019; ANA, 2018; IBGE, 2017.
 Rodovias Estaduais e Estradas - Usuários do OpenStreetMap, 2020; SRE, 2018, adaptado por ECOTÉCNICA, 2021.
 MDT - Modelo Digital de Terreno - TOPODATA, INPE, 2011.
 Imagem de Satélite - Google Earth Satellite, Data de Imageamento: 2019.

Formato: A3



Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM) - Fuso 22S - Meridiano Central 51°W
 Referencial Planimétrico SIRGAS 2000 - Referencial Altimétrico WGS 84



ESCALA 1:15.000



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas

Serviço Social Autônomo PARANACIDADE



Município de Boa Vista da Aparecida	
PLANO DIRETOR MUNICIPAL	
Mapa 09	SISTEMA VIÁRIO PROPOSTO NA SEDE URBANA E NO DISTRITO INDUSTRIAL
Prancha Única	Data Janeiro/2022
Responsável Técnico	Ana Gabriela Texeira CAU nº A182428-7



LEGENDA

- Hierarquia do Sistema Viário
- █ Via Panorâmica
 - █ Via Local
 - Diretriz Viária - Via Local

Convenções Cartográficas

- Perímetro Urbano do Distrito
- Lotes
- Estradas
- Rodovia Estadual
- Hidrografia

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Fonte de Dados Utilizados
 Sistema Viário - ECOTÉCNICA, 2021.
 Perímetro Urbano e Lotes - BOA VISTA DA APARECIDA, 2021.
 Arruamento - PARANACIDADE, 2019.
 Hidrografia - AGUASPARANÁ, 2019; ANA, 2018; IBGE, 2017.
 Rodovias Estaduais e Estradas - Usuários do OpenStreetMap, 2020; SRE, 2018, adaptado por ECOTÉCNICA, 2021.
 Limites Municipais - IBGE, 2019.
 MDT - Modelo Digital de Terreno - TOPODATA, INPE, 2011.
 Imagem de Satélite - Google Earth Satellite, Data de Imageamento: 2019.



Formato: A3

Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM) - Fuso 22S - Meridiano Central 51°W
 Referencial Planimétrico SIRGAS 2000 - Referencial Altimétrico WGS 84



ESCALA 1:3.5.000



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas
 Serviço Social Autônomo PARANACIDADE

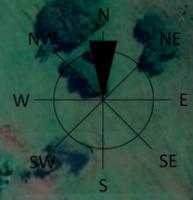


Município de Boa Vista da Aparecida PLANO DIRETOR MUNICIPAL

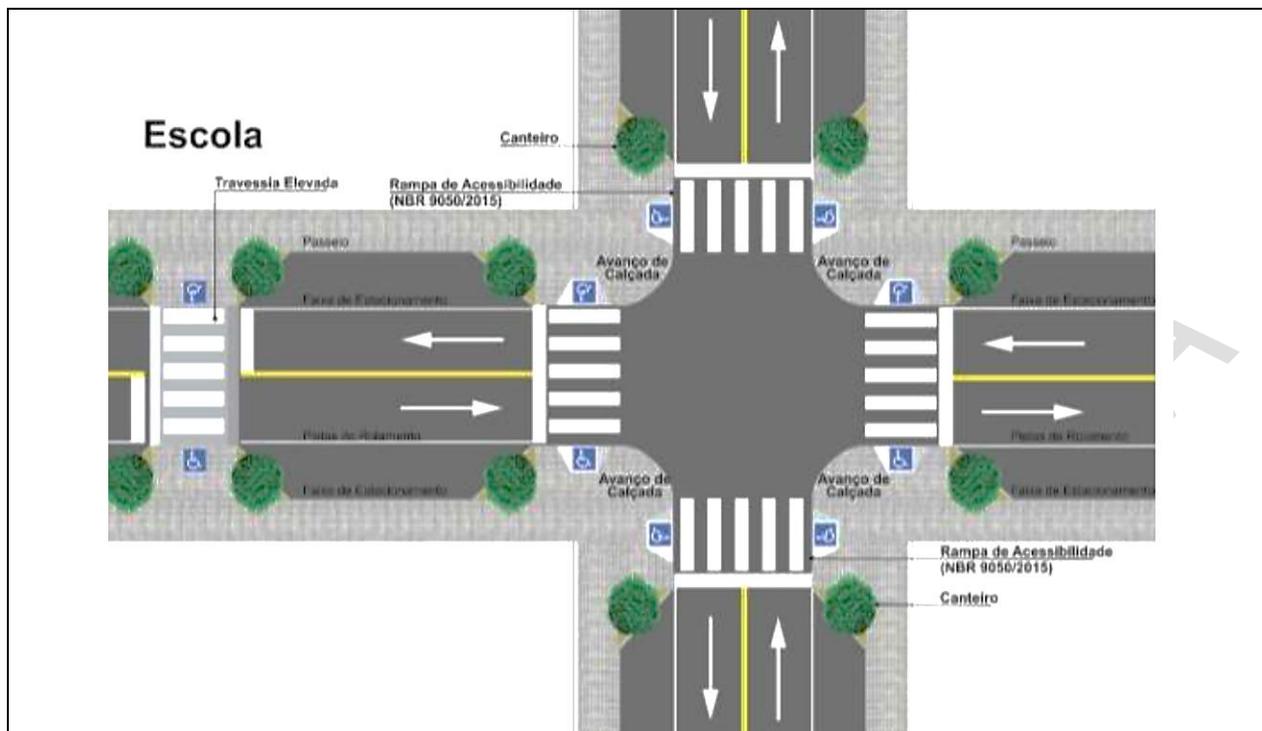
Mapa 11 SISTEMA VIÁRIO PROPOSTO NO DISTRITO DE FLOR DA SERRA

Prancha Única Data Novembro/2021

Responsável Técnico Ana Gabriela Teixeira CAU nº A182428-7

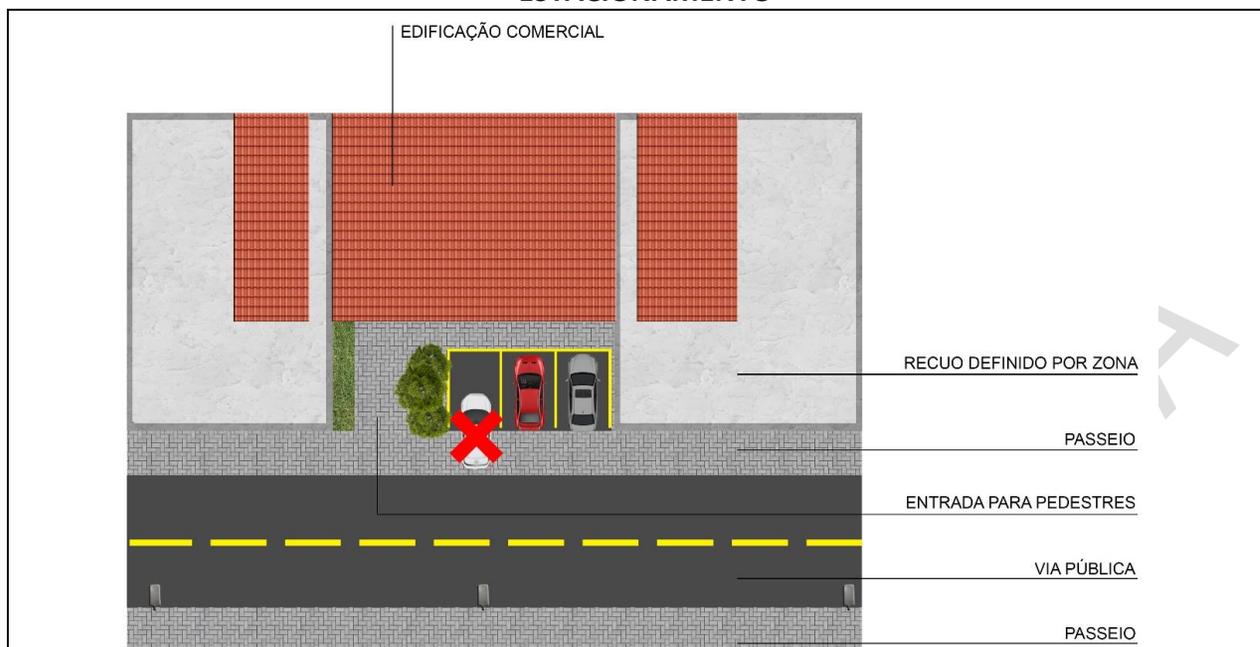


ANEXO XII – DEMARCAÇÃO DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO E AVANÇOS DE CALÇADAS



AUDIÊNCIA PÚBLICA

ANEXO XIII – USO DE RECUOS DAS EDIFICAÇÕES COMERCIAIS COMO ÁREAS DE ESTACIONAMENTO



ANEXO XIV – DISPOSIÇÃO DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO EM 45º NAS VIAS ARTERIAIS

