MINUTA DE LEI
SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE

VERSÃO CONSULTA PÚBLICA

NOVEMBRO/2023

CONSULTA PÚBLICA

Sumário

CAPÍTULO I 3
DISPOSIÇÕES GERAIS 3
CAPÍTULO II 4
DAS DEFINIÇÕES 4
CAPÍTULO III 6
DAS DIMENSÕES E DIRETRIZES DAS VIAS 6
Seção I 6
Da Hierarquização do Sistema Viário Municipal 6
Seção II 6
Das Vias 6
Seção III 7
Do Dimensionamento das Vias 7
Seção IV 10
Da Implantação das Vias 10
Seção V 11
Da Circulação e Sinalização Viária 11
Seção VI 12
Das Calçadas, Passeios e Arborização 12
Seção VII 13
Das Ciclovias 13
Seção VIII 13
Das Áreas de Estacionamento 13
CAPÍTULO IV 13
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS 13
ANEXO II – PERFIS DAS ESTRADAS MUNICIPAIS E VIAS URBANAS 16
ANEXO III – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO 21
ANEXO IV – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CALÇADAS 22
ANEXO V – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CICLOVIAS 23
ANEXO VI – DEMARCAÇÃO DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO E AVANÇOS DE CALÇADAS 24

CONSULTA PÚBLICA

LEI Nº ____ DE _____ DE _____

Dispõe sobre o sistema viário do município de Fazenda Rio Grande, e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE FAZENDA RIO GRANDE
Faço saber que a Câmara Municipal aprovou, e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. Esta Lei disciplina o sistema viário municipal e dá outras providências.
Parágrafo único. Esta lei também se destina a hierarquizar, dimensionar, e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal.

Art. 2º. Constituem objetivos da presente lei:
I - garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento do solo;
II - atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;
III - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
IV - otimizar os investimentos públicos na infraestrutura viária;
V - contribuir com a redução das causas de acidentes;
VI - contribuir com a redução da poluição sonora, tendo em vista o conforto ambiental urbano;
VII - contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano;
VIII - direcionar o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo.

Art. 3º. É obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do sistema viário básico, contidas nesta lei, a todo o empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado no perímetro urbano e na área rural existentes no âmbito do território municipal.

Art. 4º. O Município editará os atos administrativos e regulamentos necessários ao cumprimento desta Lei.

Art. 5º. Fazem parte integrante desta Lei:
I - Anexo I – Tabelas de características geométricas mínimas das vias;
II - Anexo II – Perfis das estradas municipais e vias urbanas;
III - Anexo III – Mapa do sistema viário urbano;
IV - Anexo IV – Dimensões mínimas para calçadas;
V - Anexo V – Dimensões mínimas para ciclovias;
VI - Anexo VI – Demarcação de áreas de estacionamento e avanços de calçadas.

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;

CONSULTA PÚBLICA

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 Trânsito, e consultado o Conselho Municipal de Política Urbana de Fazenda Rio Grande (CMPU-FRG);
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.

CAPÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º. Para efeito desta Lei serão 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 - CAIXA DE VIA: é a distância definida em projeto, entre dois alinhamentos prediais frontais;
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: é a faixa destinada ao plantio de espécies vegetais e equipamentos públicos, não destinada ao tráfego, constituindo barreira ao tráfego transversal;
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 básico nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos, a saber:
a) cruzamento simples: são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;
b) cruzamento rotulados: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado com placas de regulamentação de parada e de via preferencial, ou ainda, com implantação de 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;

CONSULTA PÚBLICA

X - DIRETRIZ VIÁRIA: via projetada, somente em estudo 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 ROLAMENTO: é a faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento;
XIV - 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;
XV - FAIXA **NON AEDIFICANDI**: é a área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
XVI – GREIDE: é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;
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);
XIX - MALHA URBANA: o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
XX - MEIO-FIO: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento ou do acostamento;
XXI – NIVELAMENTO: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
XXII – 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;
XXIII - PISTA DE ROLAMENTO: é a distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento;
XXIV – RODOVIAS: toda infraestrutura viária, independentemente da esfera federada a que pertença a competência para manutenção, implantação e adequação, que esteja situada no âmbito do território municipal.
XXV - SEÇÃO NORMAL DA VIA: a largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
XXVI - SISTEMA VIÁRIO: o conjunto de vias que, de forma hierarquizadas e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
XXVII - SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;
XXVIII - SINALIZAÇÃO HORIZONTAL: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas, conforme critérios definidos nos manuais de trânsito editados pela esfera federal;
XXIX - SINALIZAÇÃO VERTICAL: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas, conforme critérios definidos nos manuais de trânsito editados pela esfera federal;
XXX - TRÁFEGO: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;
XXXI - TRÂNSITO: ato de circular por uma via;
XXXII - VIA DE CIRCULAÇÃO: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais;
XXXIII - VIA URBANA: o conjunto de vias da sede urbana e distritos urbanos classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

CONSULTA PÚBLICA

CAPÍTULO III
DAS DIMENSÕES E DIRETRIZES DAS VIAS
Seção I
Da Hierarquização do Sistema Viário Municipal

Art. 8º. As vias componentes do Sistema Viário Municipal de Fazenda Rio Grande são classificadas de acordo com a natureza da circulação que nelas é realizada, conforme identificadas nos Anexos III e IV, possuindo a seguinte classificação:

I - Vias Urbanas:

a) **via expressa**: são vias de trânsito rápido que possuem um acesso especial e não são ligadas diretamente a lotes, além de não apresentarem passagem direta de pedestres no nível da via. Corresponde à rodovia federal BR – 116.

b) **via arterial**: tem por objetivo viabilizar o trânsito entre regiões mais distantes da cidade, sendo caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais;

c) **via coletora**: possui a função de coletar e distribuir o fluxo de veículos que tenham necessidade de entrar ou sair de vias arteriais ou expressas e possibilitam o trânsito em mais regiões da cidade e, posteriormente o acesso a vias locais;

d) **via local**: possui a função de distribuição do trânsito local, principalmente com a finalidade de acesso local;

e) **via Parque** - tem função similar à via coletora, mas foi planejada para locais com fragilidade ambiental. Incorpora áreas de parque linear que servem como zonas de amortecimento.

f) **diretriz metropolitana**: são diretrizes de novos traçados de vias, definidas pela AMEP, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga.

II - Vias Rurais:

a) **estrada municipal**: via com a função de conduzir o tráfego de veículos entre a área urbana e a área rural, fazem a interligação entre as principais comunidades rurais.

b) **vias de acesso local**: acessos particulares às propriedades rurais isoladas que atendem a fração mínima de parcelamento e que não possuem acesso por estradas municipais.

§1º. O recuo frontal para as diretrizes metropolitanas deverá ser de no mínimo 10m (dez metros) não podendo ser utilizado para nenhum fim, e o modo de acesso aos imóveis lindeiros será definido pela Unidade de Planejamento Territorial com aprovação do Conselho Municipal da Política Urbana de Fazenda Rio Grande (CMPU-FRG).

§2º. As vias não indicadas no mapa do anexo IV pertencem à categoria de vias locais.

§3º. Em vias do município, independentemente de sua classificação, poderão ser implantados sistemas binários de trânsito.

§ 4º. As vias definidas no mapa contido no Anexo IV são consideradas preferenciais para implantação e investimentos de melhorias.

§ 5º. A delimitação das estradas municipais será objeto de estudo específico, o qual deverá ser finalizado e regulamentado em até 12 (doze) meses, a partir da vigência desta Lei.

Art. 9º. As vias urbanas classificam-se, quanto à sua implantação, em:

I - vias existentes - as vias já implantadas e denominadas; e

II - vias projetadas - as vias definidas nesta Lei, não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos de vias existentes.

Seção II
Das Vias

Art. 10. As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do Município serão classificadas como vias locais, salvo os casos onde haja a necessidade de outra classificação de via, ou ainda, quando exista diretriz de via projetada com classificação diferente.

CONSULTA PÚBLICA

§ 1º. Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes na Seção III da presente Lei e nos Anexos I a IV.
§ 2º. Nos casos de abertura de novas vias e/ou calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, de acordo com as normas técnicas vigentes.

Art. 11. As vias a serem implementadas 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. 12. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.
Parágrafo único. As vias Arteriais e Coletoras não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista sua continuidade.

Art. 13. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário federal (BR-116) será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Art. 14. As vias projetadas poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na Subseção IV e Anexo I da presente Lei, conforme determinação técnica emitida pelo órgão municipal responsável pela fiscalização viária e infraestrutura urbana.

Art. 15. 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, através de estudo proposto pela Unidade de Planejamento Territorial, devidamente aprovado pelo Conselho Municipal de Política Urbana de Fazenda Rio Grande (CMPU-FRG).

Art. 16. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário federal será obrigatória a reserva de uma faixa **non aedificandi** de, no mínimo, 5m (cinco metros).

Seção III
Do Dimensionamento das Vias

Art. 17. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:
I – faixa de rolamento para veículos;
II – faixa de estacionamento/acostamento para veículos;
III – calçada com faixa de serviço e passeio para pedestres.

Art. 18. Todas as vias existentes e pavimentadas deverão permanecer com a caixa atual ou poderão ser redimensionadas conforme sua classificação na hierarquia viária.

Art. 19. A Secretaria Municipal de Urbanismo, em conjunto com a Secretaria Municipal de Obras, poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 20. A Via Expressa deverá comportar, no mínimo, 70,00m (setenta metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 2 (duas) pistas rolamento para tráfego lento de veículos de, no mínimo, 7,00 m (sete metros); cada, contendo ao todo quatro faixas de rolamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

CONSULTA PÚBLICA

II - 2 (duas) pistas de rolamento de tráfego expresso de veículos, de no mínimo, 10,50 m (dez metros e cinquenta centímetros) cada, contendo ao todo seis faixas de rolamento de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
III - 1 (uma) pista de rolamento de tráfego exclusivo de transporte coletivo, de no mínimo, 7,00 m (sete metros), contendo duas faixas de rolamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
IV - 2 (dois) canteiros centrais de, no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) cada;
V - 2 (dois) canteiros centrais de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;
VI - 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;
VII - 2 (dois) passeios para pedestres, no mínimo, 4,00 m (quatro metros) cada;
VIII - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada;
IX - 2 (duas) ciclovias de, no mínimo, 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) cada.

Art. 21. A Via Arterial - Tipo 1 deverá comportar, no mínimo, 30,00m (trinta metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 4 (quatro) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,40 m (três metros e quarenta centímetros);
II - 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) cada;
III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
IV - 2 (duas) faixas de acesso de, no mínimo, 55,00 cm (cinquenta e cinco centímetros) cada;
V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 75,00 cm (setenta e cinco centímetros) cada;
VI - 1 (um) canteiro central de, no mínimo, ,1,00 m (um metro);
VII - 2 (duas) ciclovias de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada.

Art. 22. A Via Arterial – Tipo 1 (Linha de Transmissão/oleodutos) deverá comportar, no mínimo, 15,00m (quinze metros) para cada lado, contendo (ver Anexos I e II):
I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;
II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
III - 1 (um) passeio para pedestres de, no mínimo, 2,00 m (dois metros);
IV - 1 (uma) faixa de acesso de, no mínimo, 50,00 cm (cinquenta centímetros);
V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 75,00 cm (setenta e cinco centímetros) cada;
VI - 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 23. A Via Arterial - Tipo 2 deverá comportar, no mínimo, 25,00m (vinte e cinco metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 4 (quatro) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,20 m (três metros e vinte centímetros) cada;
II - 2 (duas) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;
III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
IV - 2 (duas) faixas de acesso de, no mínimo, 55,00 cm (cinquenta e cinco centímetros) cada;
V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 75,00 cm (setenta e cinco centímetros) cada.

Art. 24. A via Coletora – Tipo 1 deverá comportar, no mínimo, 18,00m (dezoito metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);
IV - 2 (duas) faixas de acesso de, no mínimo, 55 cm (cinquenta e cinco centímetros) cada;
V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 75 cm (setenta e cinco centímetros) cada;
VI - 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros).

CONSULTA PÚBLICA

Art. 25. A Via Coletora – Tipo 2 deverá comportar, no mínimo, 16,00m (dezesseis metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros);
III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,10 m (dois metros e dez centímetros);
IV - 2 (duas) faixas de acesso de, no mínimo, 50 cm (cinquenta centímetros) cada;
V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 75 cm (setenta e cinco centímetros) cada.

Art. 26. A Via Local deverá comportar, no mínimo, 14,00m (quatorze metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;
II - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,00 m (dois metros) cada;
IV - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 75,00 cm (setenta e cinco centímetros) cada.
Parágrafo único. No interior de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) as vias locais, a critério do órgão municipal competente, poderão ter dimensões menores do que as estabelecidas neste artigo.

Art. 27. A Via Parque (Iguaçu) deverá comportar, no mínimo, 38,00m (trinta e oito metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,40 m (seis metros e quarenta centímetros) cada, contendo ao todo 4 (quatro) faixas de rolamento de 3,20m (três metros e vinte centímetros) cada;
II - 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 3,00 m (três metros) cada;
III - 1 (um) canteiro central com, no mínimo, 6,00 m (seis metros);
IV - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 4,10 m (quatro metros e dez centímetros);
V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 1,00 m (um metro) cada;
VI - 2 (duas) ciclovias de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada.

Art. 28. A Via Parque (Bugio) deverá comportar, no mínimo, 30,00m (trinta metros), contendo (ver Anexos I e II):
I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,80 m (seis metros e oitenta centímetros) cada, contendo ao todo 4 (quatro) faixas de rolamento de 3,40m (três metros e quarenta centímetros) cada;
II - 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) cada;
III - 1 (um) canteiro central com, no mínimo, 1,00 m (um metro);
IV - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
V - 2 (duas) faixas de serviço de, no mínimo, 75 cm (setenta e cinco centímetros) cada;
VI - 2 (duas) faixas de acesso de, no mínimo, 55 cm (cinquenta e cinco centímetros) cada;
VII - 2 (duas) ciclovias de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada.

Art. 29. A Estrada Municipal deverá comportar, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo (ver Anexos I e II):
I. 1 (uma) pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,00m (seis metros);
II. 2 (duas) faixas de manutenção de, no mínimo, 7,00m (sete metros) cada.

Art. 30. É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) para as novas edificações em estradas municipais, a partir do eixo da pista.

Art. 31. 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 (ver Anexos I a VI).

CONSULTA PÚBLICA

Parágrafo único. A largura da via que constituir prolongamento de outra já existente ou constante de projeto de loteamento, já aprovado pelo Município, não poderá ser inferior a largura desta, ainda que pela função característica possa ser considerada de categoria inferior.

Art. 32. Em parcelamentos do solo voltados para atividades industriais, deverá ser obedecida uma caixa de via, de no mínimo, 14 m (quatorze metros) e desenhos geométricos compatível com a atividade a ser instalada.
Parágrafo único. Ao longo da Avenida Francisco Ferreira da Cruz deve ser obedecida uma faixa não edificante de 15m (quinze metros) de largura.

Seção IV
Da Implantação das Vias

Art. 33. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplenagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.
Parágrafo único. No caso de implementação de duplicação de vias existentes, poderá ser lançado o atingimento integralmente apenas para um dos lados.

Art. 34. Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer às diretrizes do Sistema Viário e incluirão, obrigatoriamente, a liberação, para o Município, das faixas de domínio necessárias à sua implantação ou ampliação, de acordo com valores estabelecidos nesta Lei, às normas técnicas, e de acordo com os seguintes critérios:
I - Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser obedecidos os atingimentos estabelecidos pelos respectivos Projetos Geométricos das vias.
II - Quando os Projetos Geométricos das vias não estiverem estabelecidos, será adotado o critério abaixo indicado, para a liberação das faixas de domínio das vias indicadas no mapa anexo (anexo IV).
a) Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados ou não comprometidos por loteamentos já aprovados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente ou projetada.
b) Quando um lado do eixo da via estiver comprometido por edificações de caráter definitivo, deverá ser liberada a faixa de domínio integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente.
Parágrafo Único. Nos casos que exigirem soluções especiais para a obtenção de geometria tecnicamente mais adequada para as vias, como os trechos em curva ou parcelamento de terrenos em vazios inferiores a 50,00 m (cinquenta metros) de testada, a Unidade de Planejamento Territorial emitirá instruções específicas, com o objetivo de proporcionar uma melhor geometria final para as vias.

Art. 35. Para os efeitos desta Lei, considera-se um lado da via desocupado quando não houver edificações licenciadas ocupando a faixa de domínio.
§ 1º. Para o caso de em um lado da via não haver edificações licenciadas, porém, haver edificações consolidadas, caberá ao Conselho Municipal de Política Urbana de Fazenda Rio Grande (CMPU-FRG) a análise e deliberação.
§ 2º. Em situações que em um lado da via haver concomitantemente edificações licenciadas e (ou) edificações consolidadas e (ou) áreas desocupadas, caberá ao Conselho Municipal de Política Urbana de Fazenda Rio Grande (CMPU-FRG) a análise e deliberação.
§ 3º. Muros, cercas e áreas de estacionamento descobertos, por si só, não caracterizam área consolidada.

Art. 36. Em caso de atingimento na testada do lote por diretriz viária estabelecida na presente Lei, o coeficiente de aproveitamento será calculado com base na área original do lote, desde que o proprietário transfira, sem ônus para o Município, a propriedade da área atingida.
§ 1º. Os demais parâmetros permanecem calculados sobre a área remanescente do lote.
§ 2º. Caso o proprietário não transfira para o Município a área atingida, a mesma permanecerá como não edificável e o coeficiente de aproveitamento será calculado descontando-se a área de atingimento.

Art. 37. A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 15% (quinze por cento) e a declividade mínima de 0,5% (meio por cento).
Parágrafo único. As condições que deverão ser adotadas nas ruas, ou trechos de ruas, com diferença de nível, que obriguem rampas superiores a 10% (dez por cento), serão determinadas pelo órgão municipal competente.

Art. 38. As vias locais que forem interrompidas deverão possuir balão de retorno com raio mínimo de uma vez e meia a largura da faixa de domínio/caixa da via, além do que apresentarão uma extensão máxima de 125,00 m (cento e vinte e cinco metros).

Art. 39. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Art. 40. 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.

Art. 41. A implantação das vias, além do disposto no artigo 40, deverá estar vinculada a projeto de pavimentação, ao sistema de drenagem, ao estabelecido na presente lei quanto ao dimensionamento das mesmas, e conforme a lei de parcelamento do solo urbano, quando for o caso.

Art. 42. As obras de arte necessárias e previstas nas diretrizes do sistema viário básico, estarão ao encargo do Município, salvo quando os interesses privados se sobrepuserem àqueles da coletividade.
Parágrafo único. Para efeito desta lei, entende-se por obra de arte:
I - passagens de nível;
II - pontilhões e viadutos que, por força de projeto, são necessários à continuidade e articulação do sistema viário básico.

Seção V
Da Circulação e Sinalização Viária

Art. 43. A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus Anexos, cabendo ao órgão executivo competente a elaboração do Plano de Sinalização Urbana, bem como implantar as diretrizes viárias e as adequações e readequações geométricas necessárias.

Art. 44. As vias deverão ter sinalização horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Art. 45. É proibido aos proprietários dos terrenos marginais às estradas ou a quaisquer outras pessoas, sob qualquer pretexto:
I - instalar mata-burros, porteiras ou quaisquer outros obstáculos que prejudiquem o livre trânsito de veículos e pedestres ou que dificultem o trabalho de conservação das vias;

CONSULTA PÚBLICA

II - destruir ou danificar o leito das vias, pontes, bueiros e canaletas de escoamento de águas pluviais, inclusive seu prolongamento fora da estrada;
III - abrir valetas, buracos ou escavações no leito das estradas;
IV - erguer qualquer tipo de obstáculos ou barreiras, como árvores, cercas, postes, tapumes, etc. dentro da faixa de domínio do Município;
V - impedir ou dificultar o escoamento de águas pluviais das estradas para o interior das propriedades lindeiras;
VI - permitir que as águas concentradas nas propriedades lindeiras atinjam o leito carroçável das estradas;
VII - executar qualquer espécie de benfeitoria de caráter permanente na área das faixas de domínio.

Seção VI
Das Calçadas, Passeios e Arborização

Art. 46. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.
§1º. 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 na faixa livre (passeio) como escadas, rampas de acesso à edificação, 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.
§2º. É de responsabilidade integral do proprietário de imóvel que possua testada para a via implantar a calçada conforme Código de Obras, e instalar e manter o respectivo calçamento, com observância aos padrões estabelecidos pelo Município.

Art. 47. Nas esquinas deverá ser executada rampa de acessibilidade para portadores de necessidades especiais, conforme as normas técnicas competentes.

Art. 48. As dimensões mínimas das calçadas, bem como seu posicionamento em relação aos demais elementos físicos das vias, está representada no Anexo II.

Art. 49. A arborização urbana terá distância média entre si e locada conforme lei municipal específica e/ou Plano de Arborização Urbana do Município.

Art. 50. Quando houver necessidade de uma árvore ser removida, mediante autorização do Município, 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 ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.
§ 2º. As calçadas sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana do Município.

Art. 51. A remoção de barreiras nas calçadas consiste na retirada de obstáculos, empecilhos, desníveis abruptos, tocos de árvores entre outros, que possam existir nos passeios calçados ou locais de concentração de pessoas como praças, para proporcionar trânsito livre para idosos, portadores de necessidades especiais e população em geral e evitar acidentes.
§1º. O plantio de árvores deverá obedecer ao Plano de Arborização Urbana e Paisagismo do Município.
§2º. Fica proibida a colocação de placas de propaganda ao longo das calçadas.
§3º. A instalação de bicicletários, paraciclos ou outros tipos de estacionamentos de bicicletas deverá ser realizada somente nos locais pré-determinados pelo Município.

CONSULTA PÚBLICA

Seção VII
Das Ciclovias

Art. 52. Considera-se a implantação de ciclovias na sede urbana do Município como importante alternativa de lazer e para se privilegiar o trabalhador, por ser um meio de transporte econômico e por não agredir o meio ambiente.

Art. 53. 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 e praças.

Art. 54. A determinação das vias a serem implantadas as ciclovias, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, cabendo ao Município a elaboração de Projeto Cicloviário, sendo que as vias arteriais e coletoras são consideradas prioritárias para a implantação de ciclovias.

Art. 55. As dimensões mínimas das ciclovias estão representadas nos Anexos I, II e VI.

Seção VIII
Das Áreas de Estacionamento

Art. 56. 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. 57. 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, obedecido os raios de curvatura para o tráfego existente e ou projetado.

Art. 58. Fica permitido o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, exclusivamente nos lotes da Zona de Comércio e Serviços Setorial (ZCSS) e da Zona de Comércio e Serviços (ZCS), 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.
Parágrafo único. Ao longo das diretrizes metropolitanas é proibido o uso do recuo para qualquer fim.

CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 59. Deverá ser providenciada a instalação de guias rebaixadas, rampas, sinalização horizontal e vertical indicativa, como faixas de pedestres, placas com nomes de ruas, locais, bairros, órgãos públicos, entre outros.

CONSULTA PÚBLICA

Art. 60. 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.
Parágrafo único. O empreendedor deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei, e conforme o Código de Obras do Município.

Art. 61. O Município 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. 62. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Sinalização Urbana, com o Plano de Arborização Urbana, com o Plano de Rotas Acessíveis e com o Plano de Mobilidade Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e Anexos desta Lei.

Art. 63. As modificações que eventualmente vierem a ser feita no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo órgão municipal competente, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal de Política Urbana de Fazenda Rio Grande (CMPU-FRG).

Art. 64. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho Municipal de Política Urbana de Fazenda Rio Grande (CMPU-FRG).

Art. 65. Revogam-se as seguintes leis, e demais disposições em contrário:
I - Lei Complementar nº 7, de 15 de setembro de 2006.
II - Lei Complementar nº 81, de 27 de dezembro de 2013.

Art. 66. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Fazenda Rio Grande (PR) ___ de _____ de _____

PREFEITO MUNICIPAL

CONSULTA PÚBLICA

ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS MÍNIMAS DAS VIAS

TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS

CLASSIFICAÇÃO	CAIXA TOTAL (m)	Faixa de Acesso (m)	Passeio (m)	Faixa de serviço (m)	Faixa de Estacionamento (m)	Faixa de rolamento (m)	Canteiro Central (m)	Ciclovia (m)
Via Expressa	70,00	-	2 x 4,00	2 x 1,00	2x 3,00	12 x 3,50	2 x 1,50 2 x 3,00	2 x1,50
Arterial 1	30,00	2 x 0,55	2 x 2,50	2 x 0,75	2x 2,40	4 x 3,40	1,00	2 x 1,50
Arterial 1 (Linha de Transmissão/oleo duto)	2 x 15,00	0,50	2,00	2 x 0,75	2,50	2 x 3,00	-	2,50
Arterial 2	25,00	2 x 0,55	2 x 2,50	2 x 0,75	2 x 2,30	4 x 3,20	-	-
Coletora 1	18,00	2 x 0,55	2 x 2,20	2 x 0,75	2,50	2 x 3,50	-	1,50
Coletora 2	16,00	2 x 0,50	2 x 2,10	2 x 0,75	2,30	2 x 3,50	-	-
Local	14,00	-	2 x 2,00	2 x 0,75	2,50	2 x 3,00	-	-
Via Parque (Iguaçu)	38,00	-	2 x 4,10	2 x 1,00	2 x 3,00	4 x 3,20	6,0	2 x 1,50
Via Parque (Bugio)	30,00	2 x 0,55	2 x 2,50	2 x 0,75	2x 2,40	4 x 3,40	1,00	2 x 1,50

TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS RURAIS

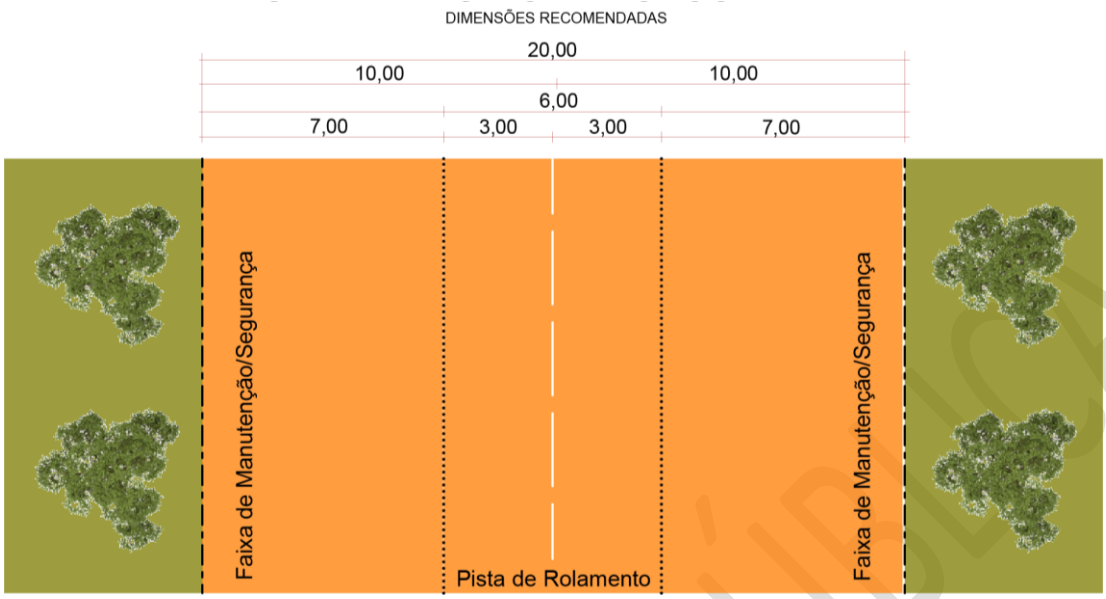
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS	SEÇÃO NORMAL DA VIA (m)	PISTA DE ROLAMENTO (m)	FAIXAS DE MANUTENÇÃO (m)	INCLINAÇÃO MÍNIMA (1) (%)	RAMPA MÁXIMA (2) (%)
Rodovia Federal	Parâmetros definidos pelo DNIT				
Estrada Municipal	20,00	6,00	(E) 7,00 (D) 7,00	0,5	20

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

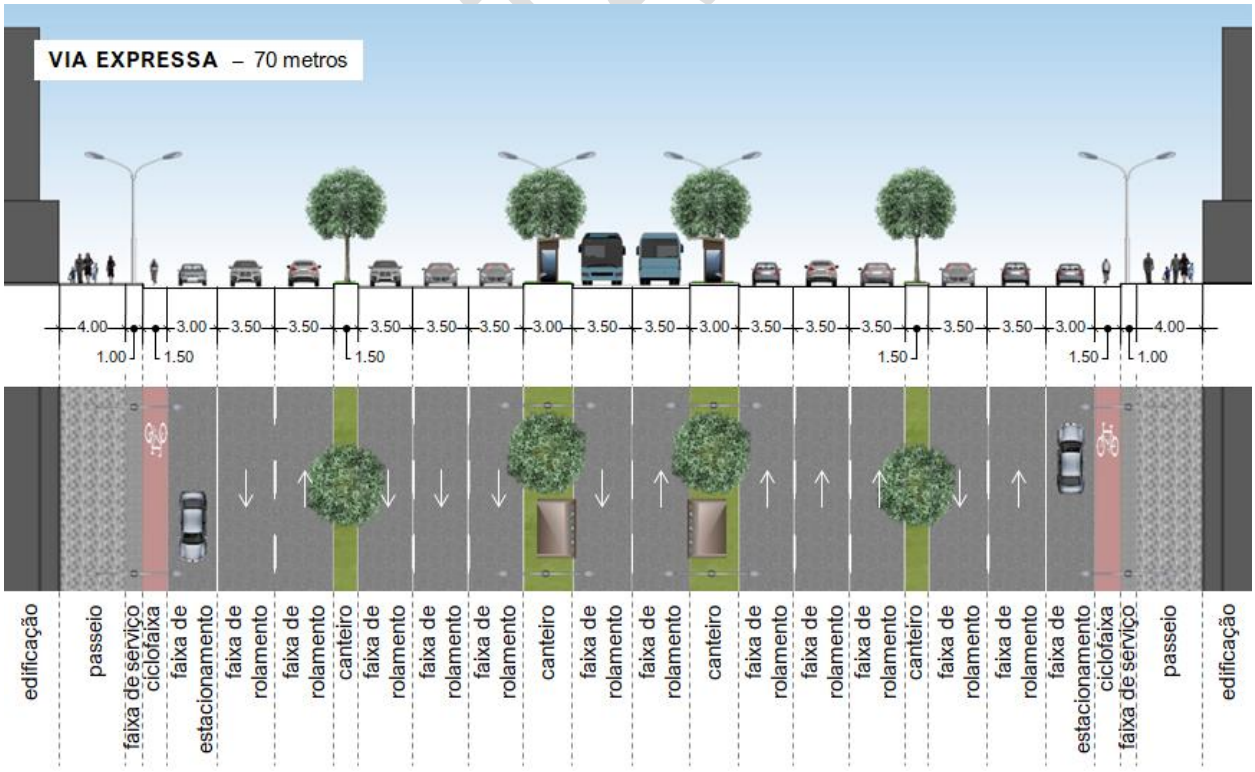
CONSULTA PÚBLICA

ANEXO II – PERFIS DAS ESTRADAS MUNICIPAIS E VIAS URBANAS

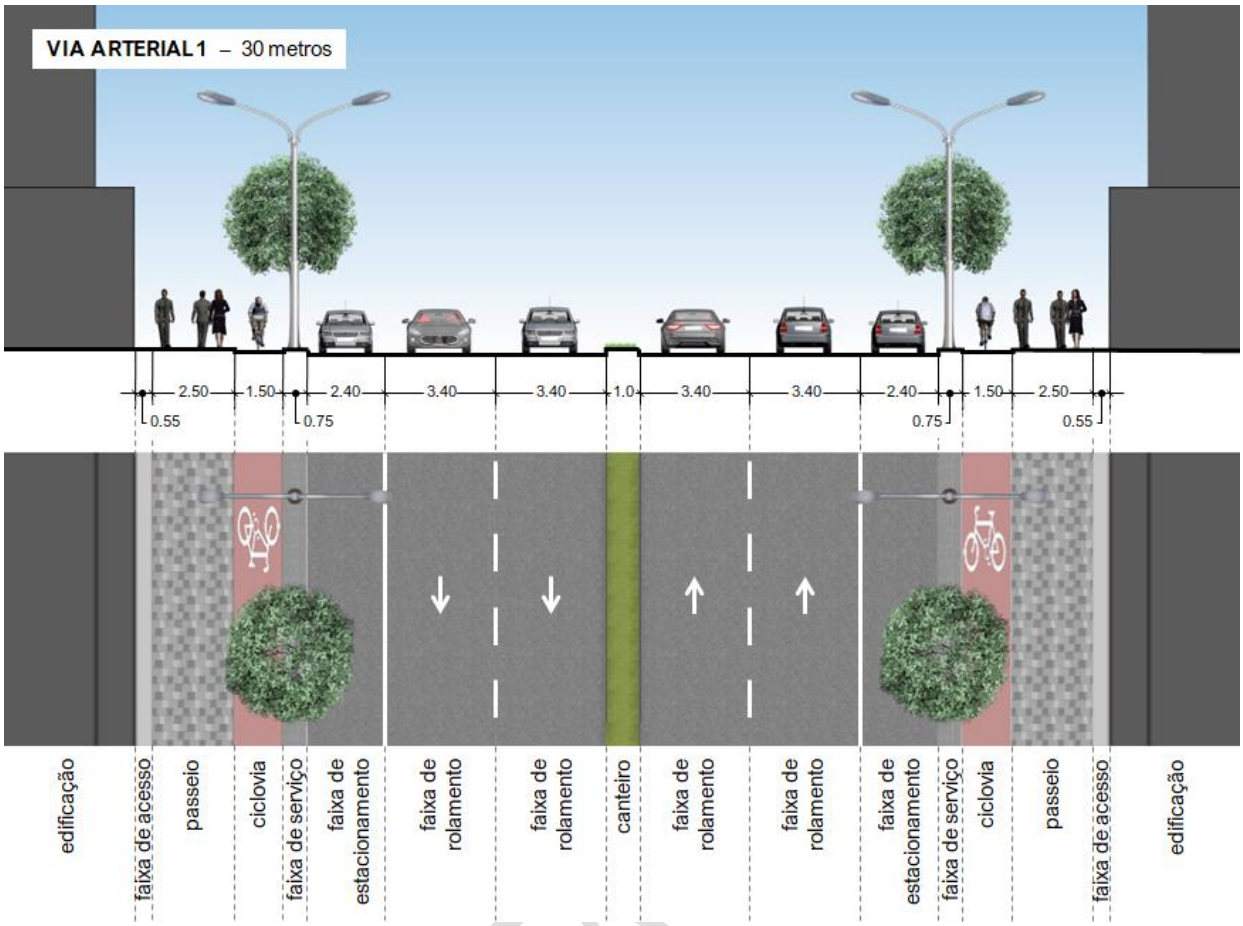
PERFIL DAS ESTRADAS MUNICIPAIS

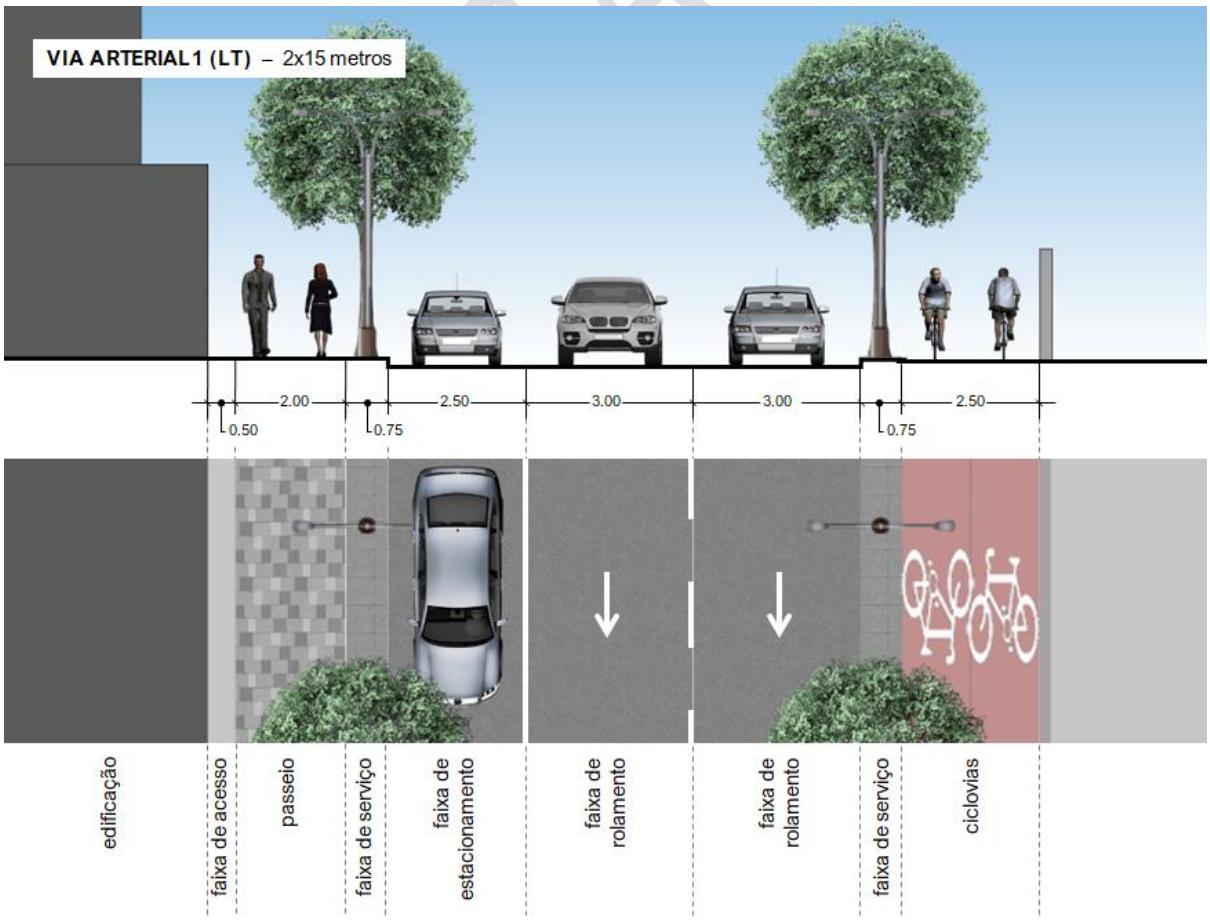


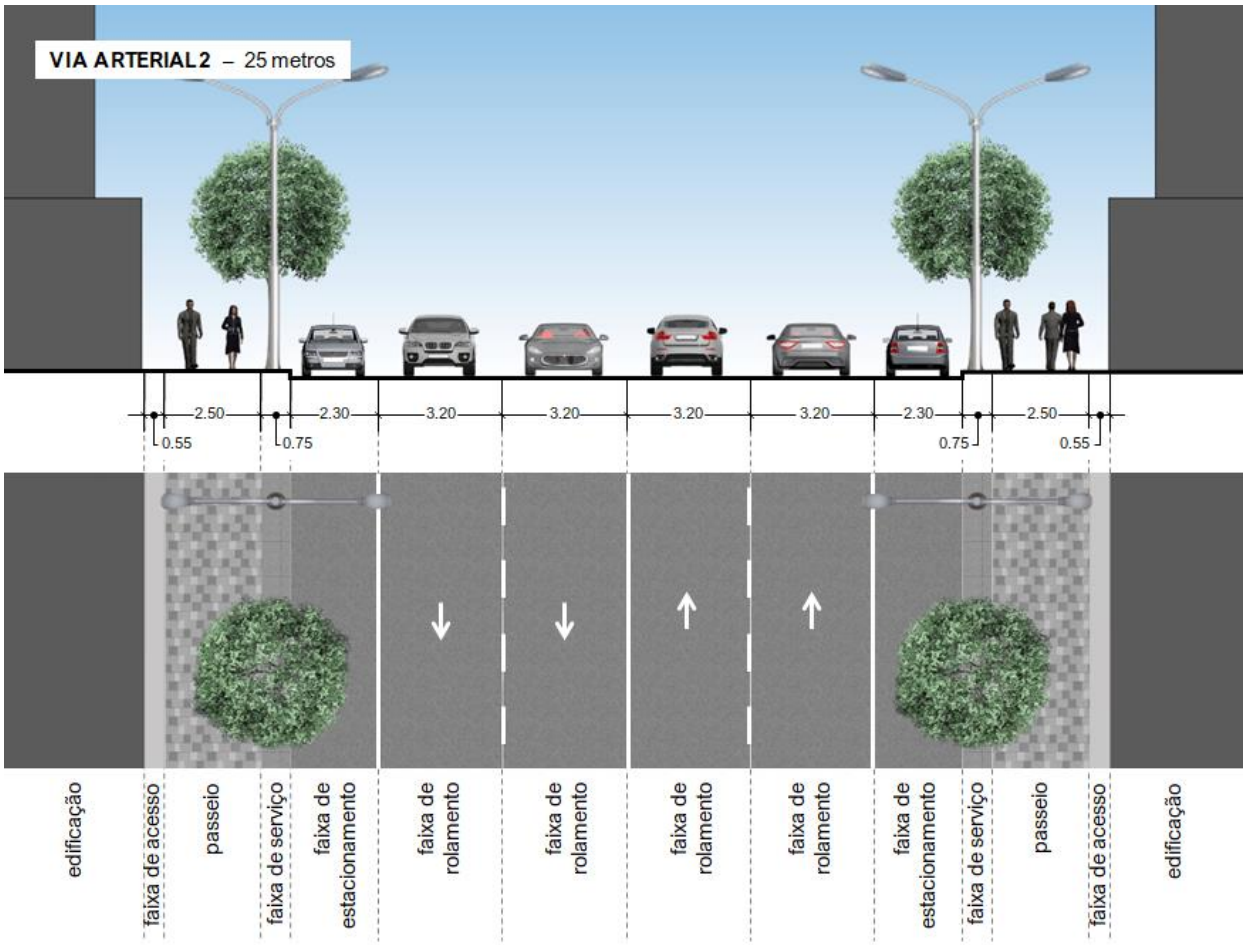
PERFIL DAS VIAS URBANAS

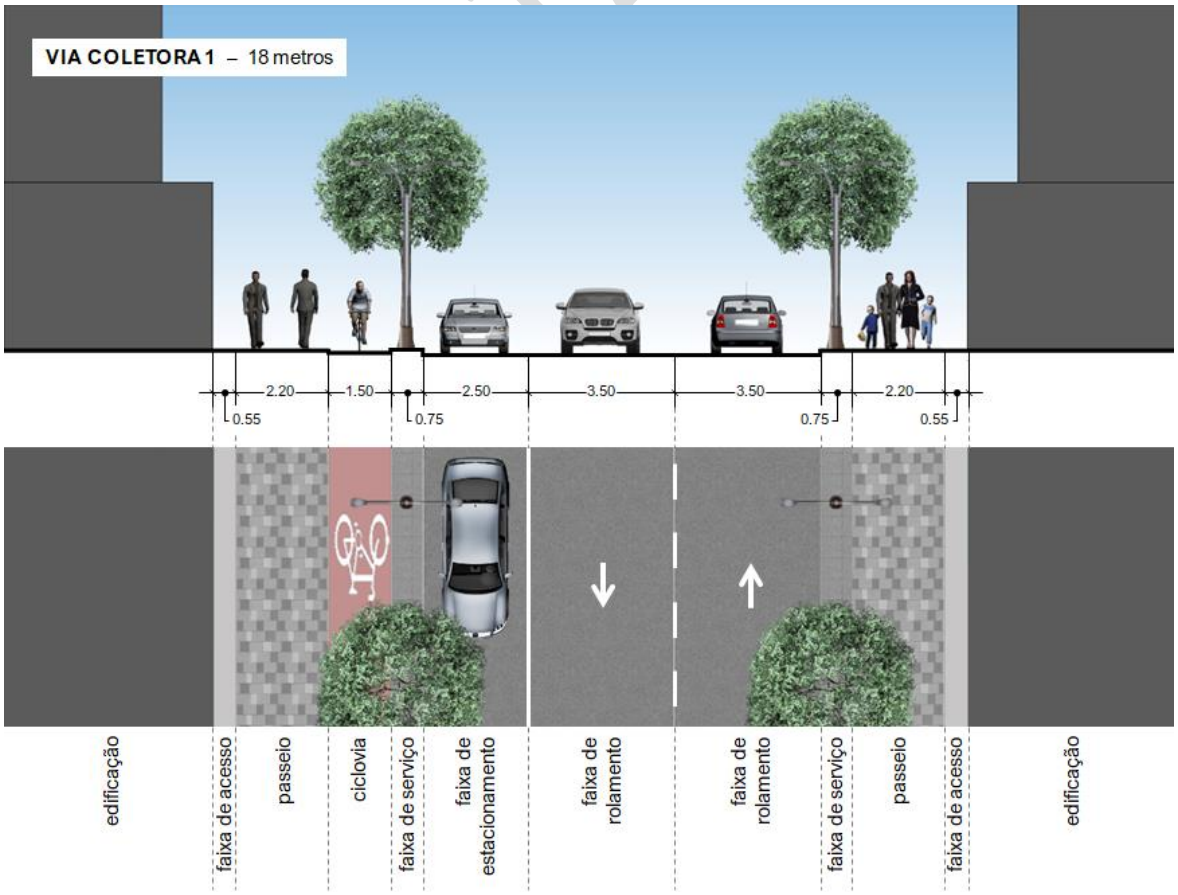


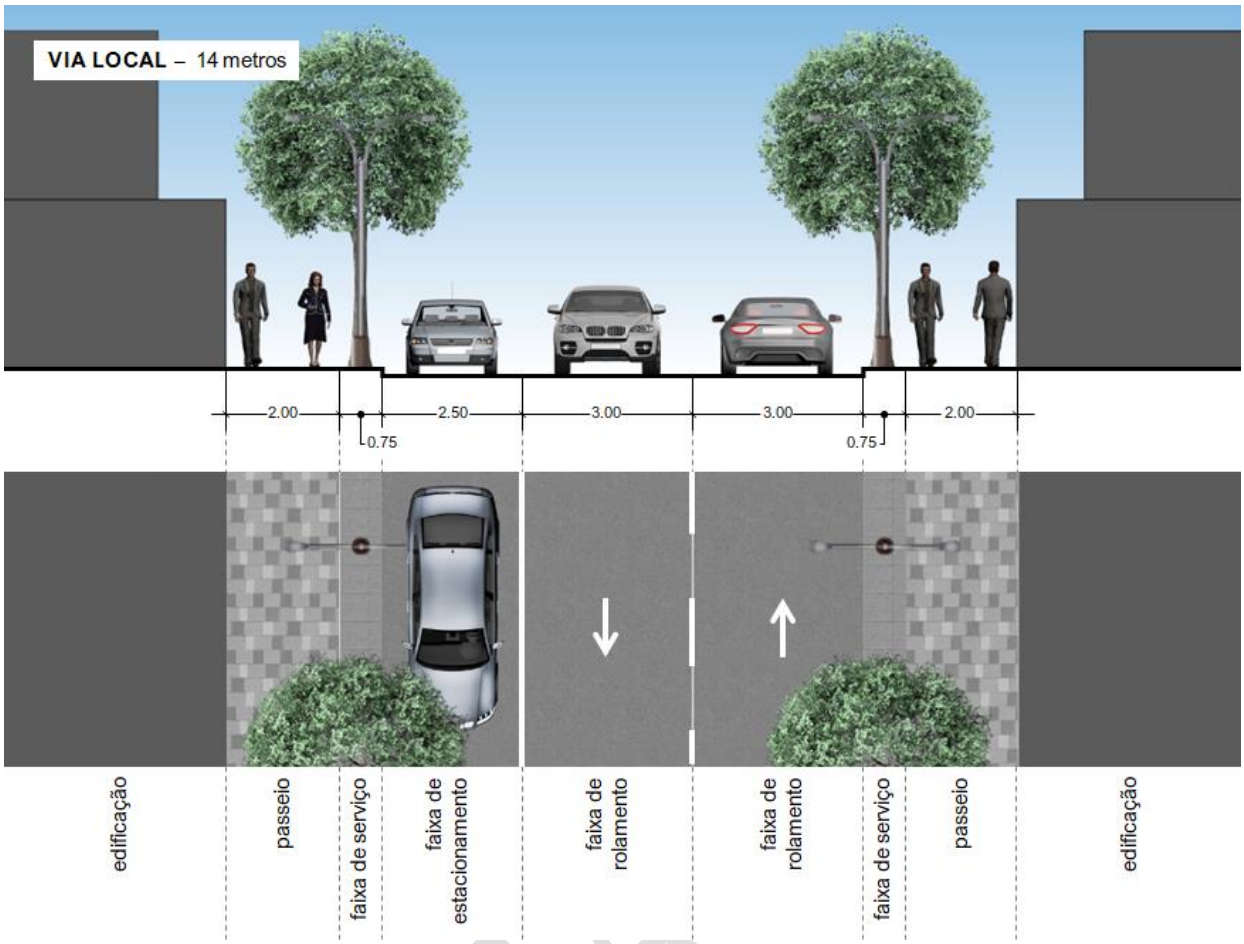
MINUTA PÚBLICA

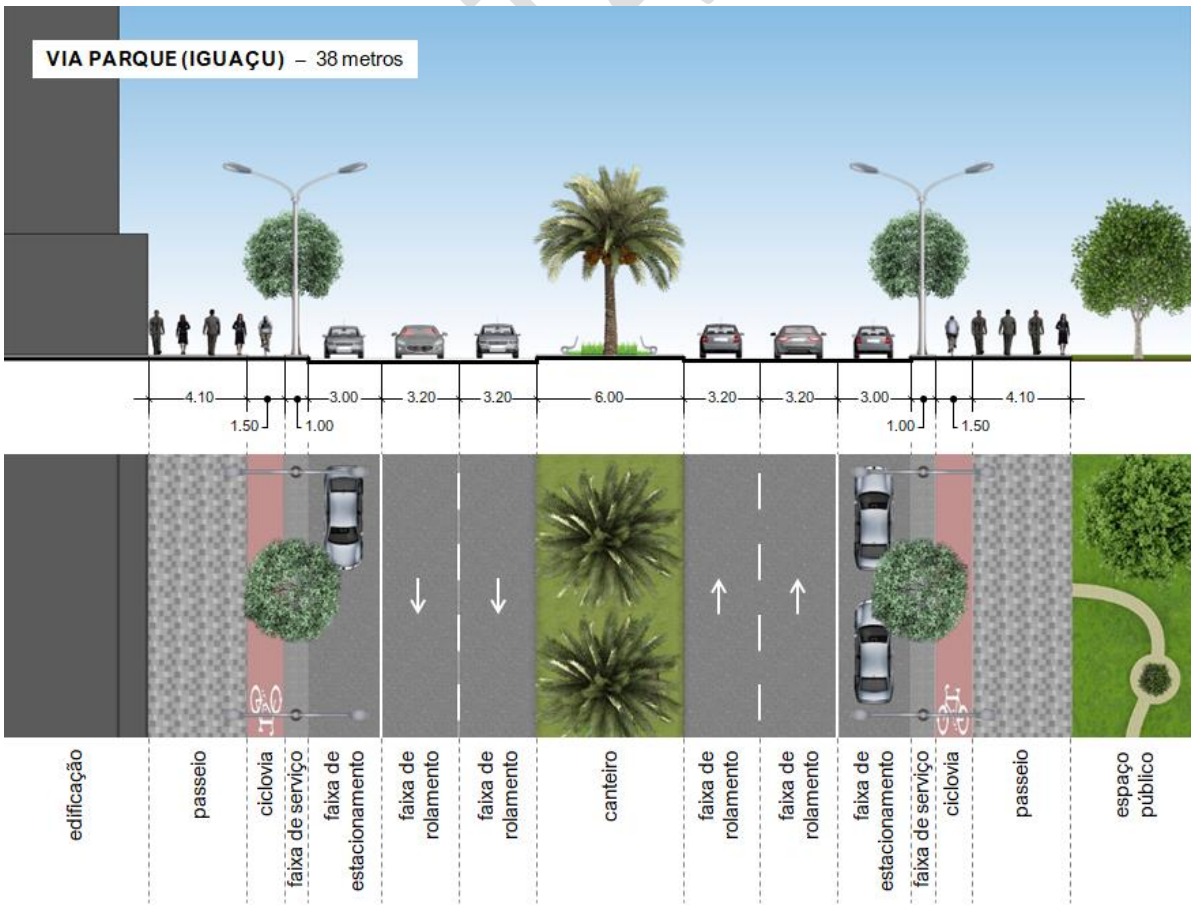

VIA ARTERIAL 1 – 30 metros
2.50
1.50
2.40
3.40
3.40
1.0
3.40
3.40
2.40
1.50
2.50
0.55
0.75
0.75
0.55
edificação
faixa de acesso
passeio
ciclovia
faixa de serviço
faixa de estacionamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
canteiro
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de estacionamento
faixa de serviço
ciclovia
passeio
faixa de acesso
edificação

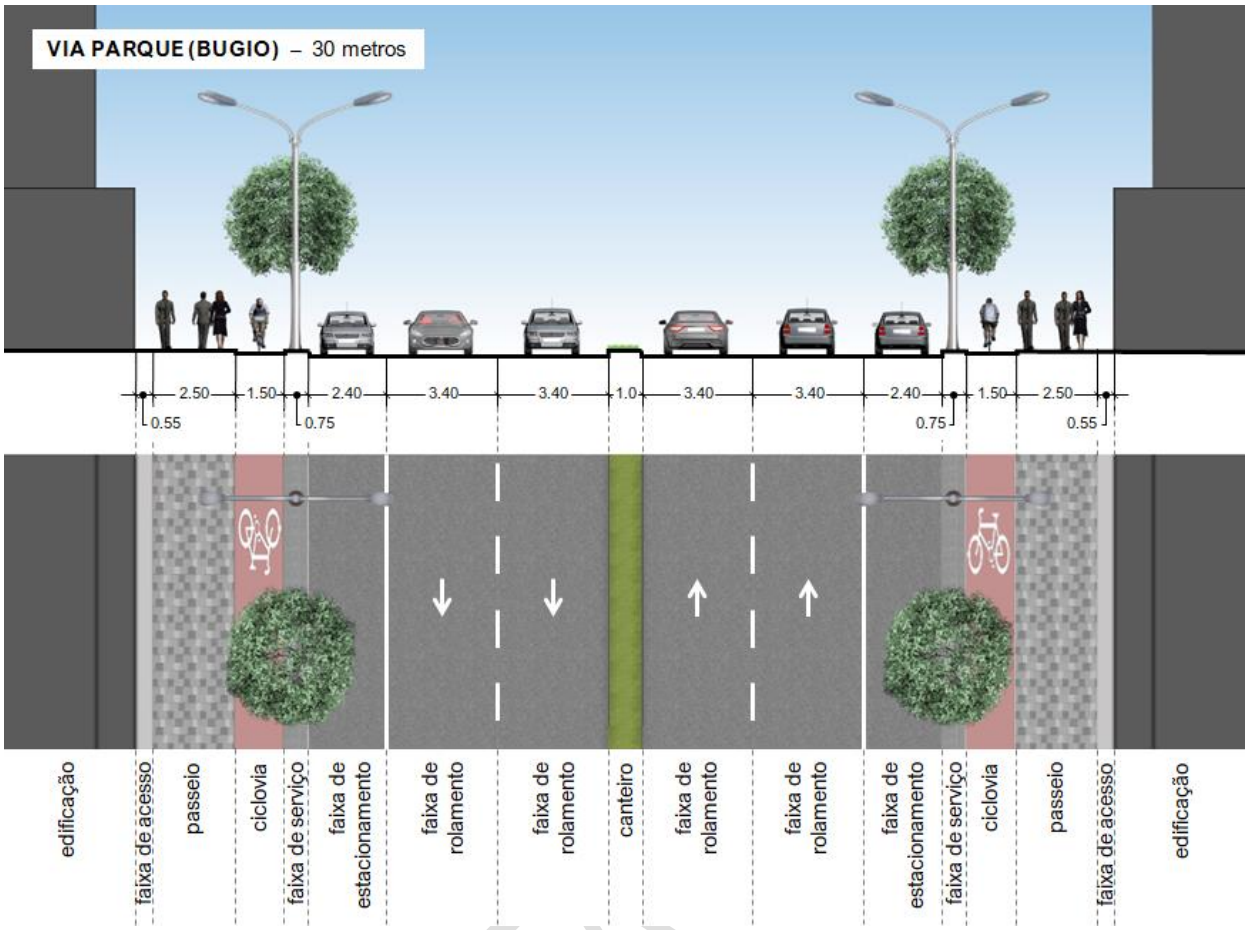

VIA ARTERIAL 1 (LT) – 2x15 metros
2.00
2.50
3.00
3.00
2.50
0.50
0.75
0.75
edificação
faixa de acesso
passeio
faixa de serviço
faixa de estacionamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de serviço
ciclovias


VIA ARTERIAL 2 – 25 metros
2.50
0.55
2.30
0.75
3.20
3.20
3.20
3.20
2.30
0.75
2.50
0.55
edificação
faixa de acesso
passeio
faixa de serviço
faixa de estacionamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de estacionamento
faixa de serviço
passeio
faixa de acesso
edificação

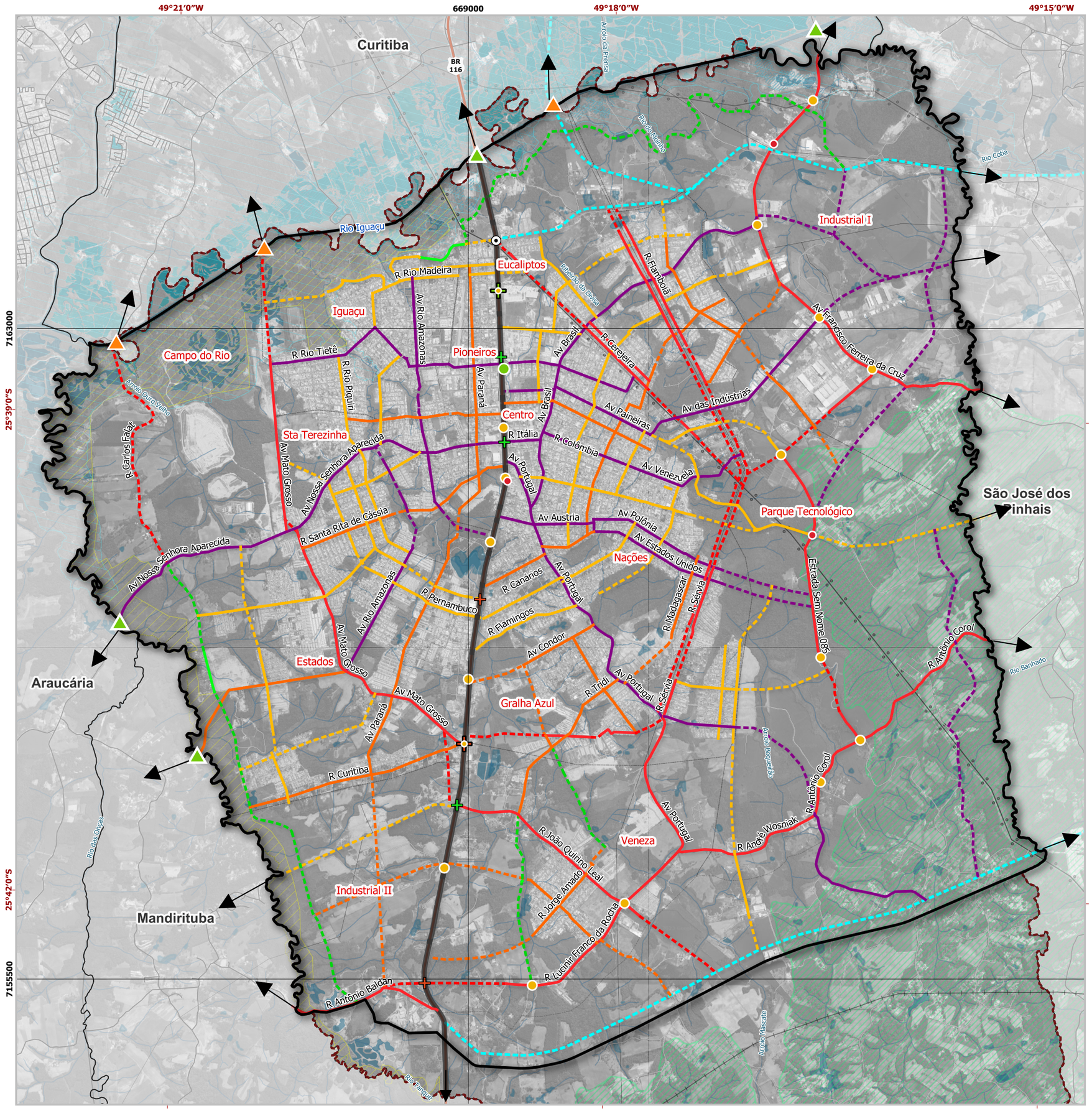

VIA COLETORA 1 – 18 metros
2.20
0.55
1.50
2.50
0.75
3.50
3.50
0.75
2.20
0.55
edificação
faixa de acesso
passeio
ciclovia
faixa de serviço
faixa de estacionamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de serviço
passeio
faixa de acesso
edificação


VIA LOCAL – 14 metros
2.00
0.75
2.50
3.00
3.00
0.75
2.00
edificação
passeio
faixa de serviço
faixa de estacionamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de serviço
passeio
edificação


VIA PARQUE (IGUAÇU) – 38 metros
4.10
1.50
3.00
1.00
3.20
3.20
6.00
3.20
3.20
3.00
1.00
1.50
4.10
edificação
passeio
ciclovia
faixa de serviço
faixa de estacionamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
canteiro
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de estacionamento
faixa de serviço
ciclovia
passeio
espaço público


VIA PARQUE (BUGIO) – 30 metros
2.50
1.50
2.40
3.40
3.40
1.0
3.40
3.40
2.40
1.50
2.50
0.55
0.75
0.75
0.55
edificação
faixa de acesso
passeio
ciclovia
faixa de serviço
faixa de estacionamento
faixa de rolamento
faixa de rolamento
canteiro
faixa de rolamento
faixa de rolamento
faixa de estacionamento
faixa de serviço
ciclovia
passeio
faixa de acesso
edificação

CONSULTA



LEGENDA

Hierarquia viária proposta

- Via Arterial 1
- Via Arterial 2
- Via Coletora 1
- Via Coletora 2
- Via Expressa
- Via Parque
- Via Local
- Diretriz - Via Arterial 1
- Diretriz - Via Arterial 2
- Diretriz - Via Coletora 1
- Diretriz - Via Coletora 2
- Diretriz - Via local
- Diretriz - Via Parque
- Diretriz Metropolitana

Estações transporte coletivo e transposições propostas

- Estação de transporte coletivo proposta
- Estação transporte coletivo + transposição proposta
- Estação transporte coletivo + transposição existente
- Transposição existente
- Transposição proposta
- Ponte existente
- Ponte proposta
- Terminal existente
- Terminal proposto
- Viaduto Eixo Metropolitano

Convenções cartográficas

- BR-116
- Perímetro urbano proposto
- Limite Municipal
- Bairros
- Municípios limítrofes
- Traçado ferroeste
- Massas d'água
- Área de manancial
- Área de Interesse Especial do Rio Iguaçu
- Reserva do Bugio
- Rede de Alta Tensão
- Oleoduto

MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

ANEXO III

PREFEITURA DE FAZENDA RIO GRANDE

ESCALA E DADOS CARTOGRÁFICOS

1,000 2,000 3,000 m

Escala 1 : 45.000

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

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

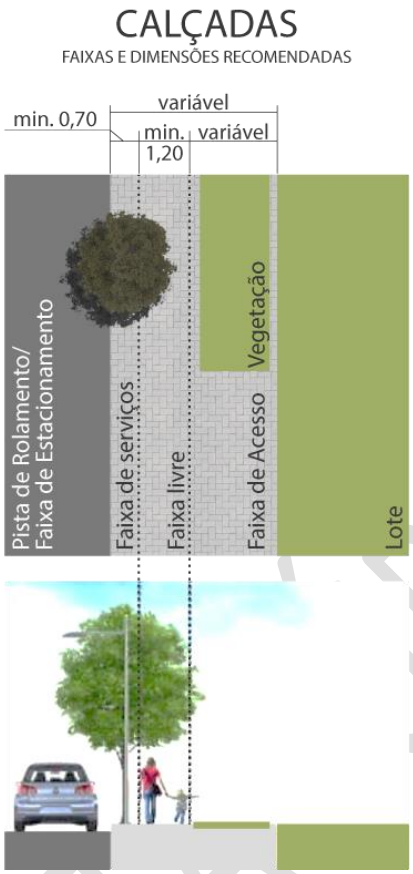
FONTES DE DADOS UTILIZADOS

Hierarquia Viária Proposta - ECOTÉCNICA, 2023.
Perímetro Urbano Proposto - ECOTÉCNICA, 2023.
Estações transporte coletivo e transposições - ECOTÉCNICA, 2023.
Unidades de Conservação - ANA, 2018; COMEC, 2023.
Área de Manancial - COMEC, 2016.
Hidrografia, Corpos Hídricos e Alagados - IBGE, 2017; SUDHERSA, 2000 - Esc: 1:10.000.
Rodovias Estaduais, Federais e Estradas Municipais - Usuários do OpenStreetMap, 2020; DNIT, 2015; SRE, 2018; adaptado por ECOTÉCNICA, 2020.
Limites Municipais - IBGE, 2019.
Rede de Alta Tensão - OSM, 2020.
Oleodutos - MINFRA, 2022.

ECOTÉCNICA Tecnologia e Consultoria Ltda.

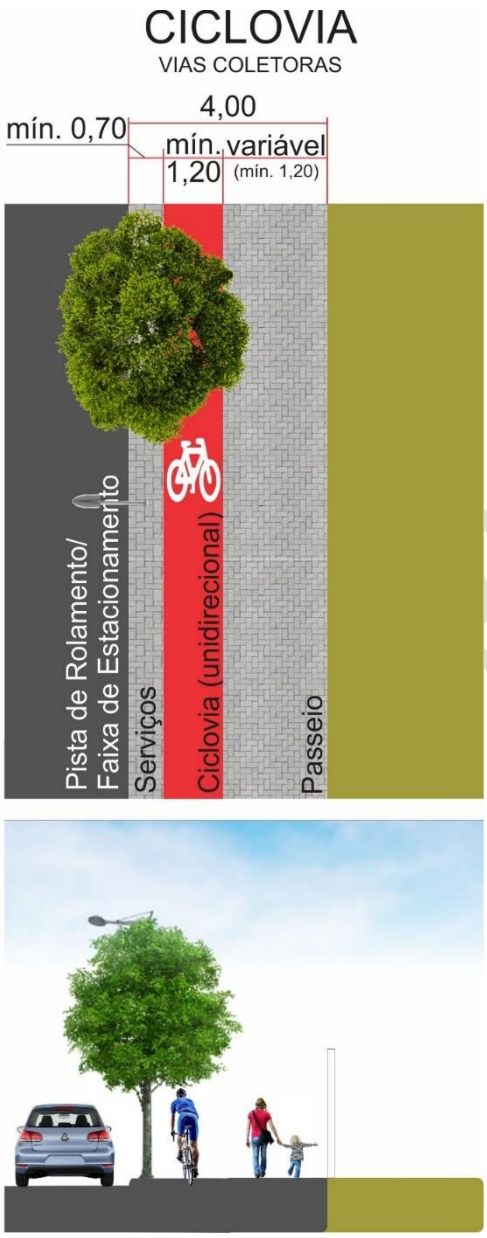
NOVEMBRO | 2023
A3

ANEXO IV – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CALÇADAS



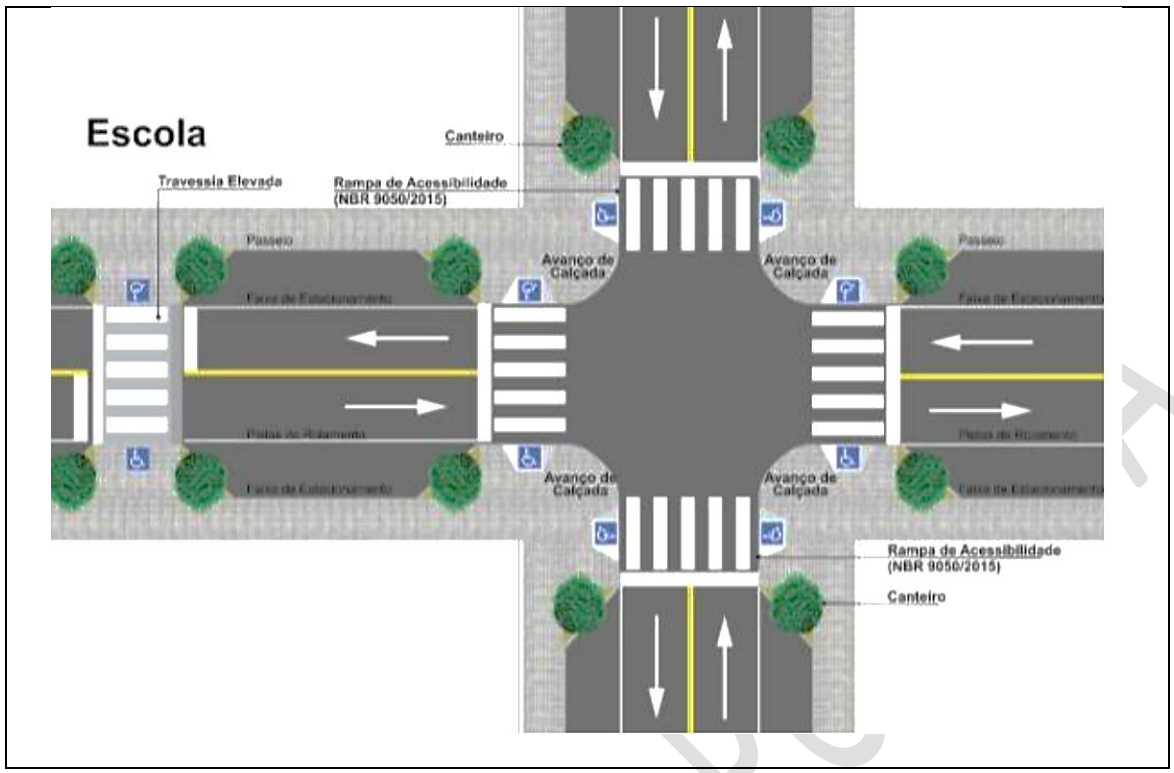
CONSULTA PÚBLICA

ANEXO V – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CICLOVIAS



CONSULTA PÚBLICA

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



CONSULTA PÚBLICA