



**MINUTA DE LEI
SISTEMA VIÁRIO
VERSÃO PRELIMINAR
MAIO/2023**

PRELIMINAR



Sumário

CAPÍTULO I	4
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	4
CAPÍTULO II	5
DAS DEFINIÇÕES	5
CAPÍTULO III	7
DO DISCIPLINAMENTO DO USO DAS VIAS	7
CAPÍTULO IV	7
DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO	7
Seção I	7
Da Hierarquização das Vias Municipais	7
Seção II	8
Da Hierarquização das Vias da Sede Urbana	8
Seção III	8
Da Hierarquização das Vias do Distrito de Vila Formosa	8
Seção IV	8
Da Hierarquização das Vias do Distrito Jardim do Ivaí	8
Seção V	9
Das Vias	9
Seção VI	9
Do Dimensionamento das Vias	10
Subseção I	10
Do Dimensionamento das Vias Rurais Municipais	10
Subseção II	11
Do Dimensionamento das Vias da Sede Urbana	11
Subseção III	12
Do Dimensionamento das Vias do Distrito Jardim do Ivaí	12
Subseção IV	12
Do Dimensionamento das Vias do Distrito Vila Formosa	12
Seção VII	13
Das Normas de Implantação das Vias	13
Subseção I	14
Da Circulação e Sinalização Viária	14
Subseção II	15
Das Calçadas, Passeios e Arborização	15





Subseção III	16
Das Ciclovias.....	16
Subseção IV	16
Das Áreas de Estacionamento	16
CAPÍTULO IV	17
DAS SANÇÕES E PENALIDADES.....	17
CAPÍTULO IV	17
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	17
ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS RURAIS MUNICIPAIS	19
ANEXO II – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS.....	19
ANEXO III – PERFIS DAS VIAS RURAIS MUNICIPAIS.....	20
ANEXO IV – PERFIS DAS VIAS URBANAS	22
ANEXO V – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CALÇADAS	27
ANEXO VI – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CICLOVIAS	28
ANEXO VII – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA RETORNOS (CUL-DE-SAC)	29
ANEXO VIII – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL.....	30
ANEXO IX – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DA SEDE	31
ANEXO X – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DO DISTRITO VILA FORMOSA.....	32
ANEXO XI – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DO DISTRITO JARDIM DO IVAÍ	33
ANEXO XII – DEMARCAÇÃO DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO E AVANÇOS DE CALÇADAS	34
ANEXO XIII – USO DE RECUOS DAS EDIFICAÇÕES COMERCIAIS COMO ÁREAS DE ESTACIONAMENTO	34



LEI COMPLEMENTAR Nº ____ DE _____ DE _____

Dispõe sobre diretrizes de arruamento para implantação do sistema viário básico do Município de Douradina e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE DOURADINA

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou, e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. Esta lei dispõe sobre diretrizes de arruamento para implantação do sistema viário básico do Município de Douradina e dá outras providências.

§ 1º. A presente lei destina-se a disciplinar, dimensionar, hierarquizar a implantação do sistema viário básico do município, servido de complementação quanto à regulamentação do parcelamento do solo urbano.

§ 2º. As disposições desta Lei têm como objetivo:

- I - assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo municipal;
- II - proporcionar um fluxo eficiente e seguro do tráfego na área urbana;
- III - otimizar os investimentos públicos na infraestrutura viária;
- IV - contribuir com a redução das causas de acidentes;
- V - contribuir com a redução da poluição sonora, tendo em vista o conforto ambiental urbano;
- VI - contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano;
- VII - direcionar o desenvolvimento equilibrado das áreas urbanas do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo;
- VIII - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências e mobilidade reduzida.

Art. 2º. 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 nos perímetros urbanos da Sede Urbana e distritos e áreas urbanizadas existentes no âmbito do território municipal.

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 de vizinhança, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE) e órgãos estaduais competentes.

Art. 3º. O Poder Público local fará a supervisão e fiscalização, quando da implantação do sistema viário, com base em normas técnicas e atos técnicos e regulamentares editados pelo Estado do Paraná.

Art. 4º. O Poder Público 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 das vias municipais;
- II - Anexo II – Tabelas de características geométricas das vias urbanas;



- III - Anexo III – Perfis das estradas 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 (cul-de-sac);
- VIII - Anexo VIII – Mapa do sistema viário municipal;
- IX - Anexo IX – Mapa do sistema viário urbano da sede;
- X - Anexo X – Mapa do sistema viário urbano do distrito de Vila Formosa;
- XI - Anexo XI – Mapa do sistema viário urbano do distrito Jardim do Ivaí;
- XII - Anexo XII – Demarcação de áreas de estacionamento e avanços de calçadas;
- XIII - Anexo XIII – Uso de recuos das edificações comerciais como áreas de estacionamento.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 6º. 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 (CX): 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 (C): 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;

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. Compreende a caixa da via e a faixa **non aedificandi**
- XIII - FAIXA DE ROLAMENTO (R): 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 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 (PR): 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. Classificado em:
- tráfego leve: fluxo inferior a 50 veículos por dia, em uma direção;
 - tráfego médio: fluxo compreendendo entre 50 e 300 veículos por dia em uma direção;
 - tráfego pesado: fluxo superior a 300 veículos por dia, em uma direção.
- 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 MARGINAL: é aquela que atende principalmente ao tráfego marginal às rodovias, visando respeitar as diferentes velocidades de trânsito, proporcionando transição entre o fluxo regional das rodovias e o fluxo urbano local;
- XXXIV - VIA MUNICIPAL: o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- XXXV - VIA URBANA: o conjunto de vias da sede urbana e distritos urbanos classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.



CAPÍTULO III

DO DISCIPLINAMENTO DO USO DAS VIAS

Art. 7º. 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, 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.

CAPÍTULO IV

DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO

Art. 8º. O Sistema Viário do município de Douradina 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.

Seção I

Da Hierarquização das Vias Municipais

Art. 9º. A Hierarquia do Sistema Viário Municipal de Douradina 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 Douradina são:

- I – Rodovias: compreendem as rodovias estaduais PR 082, que liga Douradina e Ivaté, sentido Tapira e Nova Olímpia; PR 680, que liga Douradina a Maria Helena, constituindo-se como sistema de ligação intermunicipal, favorecendo o tráfego de pessoas, veículos e transporte de cargas;
- II – Vias Rurais Principais: constituem estradas rurais que ligam a sede com as principais comunidades rurais do Município;



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

Seção II

Da Hierarquização das Vias da Sede Urbana

Art. 10. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana da sede de Douradina compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo IX (Mapa do sistema viário da sede):

I – Via Arterial: estrutura a organização funcional do sistema viário urbano e acumula os maiores fluxos de tráfego da cidade advindos das rodovias e distritos, conectando diferentes regiões da sede urbana e as principais vias dos distritos;

II – 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;

III – Via Especial: é uma via para receber equipamentos públicos, através de largos canteiros centrais que permitam a implantação dos mesmos, além de fazer a conexão entre a região leste e oeste da sede urbana;

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

V - Via Parque: disposta às margens da Zona de Proteção Ambiental (ZPA), com circulação exclusiva para bicicletas e pedestres.

Seção III

Da Hierarquização das Vias do Distrito de Vila Formosa

Art. 11. Fica estabelecida a seguinte hierarquização viária para a sede do Distrito de Vila Formosa, conforme Anexo X (Mapa do Sistema Viário Urbano do Distrito de Vila Formosa):

I - Via Arterial: estrutura a organização funcional do sistema viário urbano e acumula os maiores fluxos de tráfego advindos das estradas rurais, conectando diferentes regiões. Corresponde à rodovia PR-680.

II - 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 do distrito.

III - Via Local: é a via que possui mão dupla e baixa velocidade e que promove a distribuição do tráfego local. Correspondem às demais vias.

Seção IV

Da Hierarquização das Vias do Distrito Jardim do Ivaí

Art. 12. Fica estabelecida a seguinte hierarquização viária para a sede do Distrito Jardim do Ivaí, conforme Anexo XI (Mapa do sistema viário urbano do distrito Jardim do Ivaí):

I - Via Arterial: estrutura a organização funcional do sistema viário urbano e acumula os maiores fluxos de tráfego advindos das estradas rurais, conectando diferentes regiões. Corresponde à estrada Jardim do Ivaí;

II - 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 do distrito. Corresponde à Estrada Ivaté;

III - Via Local: é a via que possui mão dupla e baixa velocidade e que promove a distribuição do tráfego local. Correspondem às demais vias.



Seção V

Das Vias

Art. 13. 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. 14. 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. 15. 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 limdeiras a estas vias.

Art. 16. Nos terrenos limdeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual (PR-082 e PR-680) 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. 17. As vias projetadas poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na Seção VI e Anexos I e II da presente Lei, conforme determinação técnica emitida pelo órgão municipal responsável pela fiscalização viária e infraestrutura urbana.

Art. 18. 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. 19. 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. 20. É obrigatório recuo mínimo de 15m (quinze metros) para as novas edificações em vias rurais principais e vias rurais secundárias, a partir do eixo da pista.

Art. 21. As vias deverão ter sinalização horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Art. 22. As vias de circulação no Município, segundo a hierarquia viária estabelecida nos artigos 9º, 10 e 11 desta 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, compreendendo as rodovias PR 082 e PR 680, nos trechos compreendidos entre o início dos perímetros urbanos e todas as extensões das vias arteriais.

II – Classe 2 – Tráfego Médio, compreendendo as vias coletoras.

III – Classe 3 – Tráfego leve, compreendendo as vias especiais e locais.

Seção VI



Do Dimensionamento das Vias

Art. 23. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos (Anexos I a 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, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma.

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 VI.

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 vias rurais municipais deverão conter duas faixas de manutenção/não edificável de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) para cada lado.

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

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 7m (sete metros), sendo duas faixas de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- II - duas faixas de acostamento de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- III – faixa de domínio de 20m (vinte metros).

Art. 31. A Via Rural Secundária deverá comportar, no mínimo, 9,0m (nove metros), contendo (ver Anexos I e III):

- I - uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros), sendo duas faixas de 3,25 m (três metros e vinte e cinco centímetros) cada;
- II - uma faixa de acostamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III – faixa de domínio de 16m (dezesesseis metros).



Subseção II

Do Dimensionamento das Vias da Sede Urbana

Art. 32. A Via Arterial apresenta três diferentes tipologias de dimensionamento (ver Anexos II e IV):

I – Tipo A, de no mínimo 25m (vinte e cinco metros), contendo:

- a) duas pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;
- b) duas faixas de estacionamento, de, no mínimo, 3 m (três metros) cada;
- c) duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada;
- d) um canteiro central de, no mínimo, 5m (cinco metros), incluindo uma ciclovia de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

II – Tipo B, de no mínimo 21m (vinte e um metros), contendo:

- a) duas pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 8m (oito metros), compreendendo duas faixas de 4 m (quatro metros) cada;
- b) duas faixas de estacionamento, de, no mínimo, 3 m (três metros) cada;
- c) duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada, incluindo uma ciclovia de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

III – Tipo C, de no mínimo 14,5m (quatorze metros e cinquenta centímetros), contendo:

- a) uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 7m (sete metros), compreendendo duas faixas de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- b) uma faixa de estacionamento, de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- c) duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 33. A Via Coletora apresenta duas diferentes tipologias de dimensionamento (ver Anexos II e IV):

I – Tipo A, de no mínimo 18m (dezoito metros), contendo:

- a) 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) cada;
- b) duas faixas de estacionamento, de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- c) duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2m (dois metros) cada, incluindo uma ciclovia de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) em cada lado.

II – Tipo B, de no mínimo 13,50m (treze metros e cinquenta centímetros), contendo:

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

Art. 34. A Via Especial deverá comportar, no mínimo, 46m (quarenta e seis metros), contendo (ver Anexos II e IV):

I – duas pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 7m (sete metros), compreendendo duas faixas de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) 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, 2m (dois metros) cada;

IV – um canteiro central de, no mínimo, 30m (trinta metros), incluindo duas calçadas de, no mínimo, 2m (dois metros) cada e duas ciclovias de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada.

Art. 35. A Via Local apresenta duas diferentes tipologias de dimensionamento (ver Anexos II e IV):

I – Tipo A, de no mínimo 13m (treze metros), contendo:



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

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

II – Tipo B, de no mínimo 13,50m (treze metros e cinquenta centímetros), contendo:

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

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

c) duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 36. A Via Parque deverá comportar, no mínimo, 7m (sete metros), 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 (faixa de serviço) de 1m (um metro).

Subseção III

Do Dimensionamento das Vias do Distrito Jardim do Ivaí

Art. 37. A Via Arterial – Tipo B deverá comportar, no mínimo, 21m (vinte e um metros), contendo (ver Anexos II e IV):

I - duas pistas 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, 3 m (três metros) cada;

III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada, incluindo uma ciclovia de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

Art. 38. A Via Coletora - Tipo B deverá comportar, no mínimo, 13,50m (treze 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) cada;

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

III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 39. A Via Local apresenta duas diferentes tipologias de dimensionamento (ver Anexos II e IV):

I – Tipo A, de no mínimo 13m (treze metros), contendo:

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

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

II – Tipo B, de no mínimo 13,50m (treze metros e cinquenta centímetros), contendo:

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

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

c) duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Subseção IV

Do Dimensionamento das Vias do Distrito Vila Formosa

Art. 40. A Via Arterial – Tipo B deverá comportar, no mínimo, 21m (vinte e um metros), contendo (ver Anexos II e IV):



- I - duas pistas 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, 3 m (três metros) cada;
- III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada, incluindo uma ciclovia de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

Art. 41. A Via Coletora - Tipo B deverá comportar, no mínimo, 13,50m (treze 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) cada;
- II - uma faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);
- III - duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 42. A Via Local apresenta duas diferentes tipologias de dimensionamento (ver Anexos II e IV):

I – Tipo A, de no mínimo 13m (treze metros), contendo:

- a) uma pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 7m (sete metros), compreendendo duas faixas de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- b) duas calçadas para pedestres, de no mínimo, 3m (três metros) cada.

II – Tipo B, de no mínimo 13,50m (treze metros e cinquenta centímetros), contendo:

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

Seção VII

Das Normas de Implantação das Vias

Art. 43. 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. 44. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas, bem como aos Anexos I ao VII desta Lei.

Art. 45. Para as vias arteriais e coletoras e aquelas consideradas de interesse específico pelo Poder Público, na qual os órgãos competentes, executarão, dentro de suas respectivas competências, projetos geométricos com base nas diretrizes contidas nesta Lei e legislação correlata.

§ 1º. Os elementos que constarão do projeto geométrico para as velocidades projetadas são:

- I - largura da faixa de rolamento;
- II - largura do canteiro central (se houver);
- III - largura da calçada;
- IV - raio mínimo de curva horizontal;
- V - rampa máxima e rampa mínima;
- VI - sobrelevação máxima;
- VII - iluminação pública;
- VIII - infraestruturas de saneamento básico, o que compreende:
 - a) distribuição de água potável;
 - b) coleta de esgotamento sanitário;
 - c) manejo de águas pluviais (drenagem).
- IX – arborização;



X - qualquer equipamento complementar (se houver);

XI - elementos de infraestrutura viária, como a sinalização viária, tipo e espessura da pavimentação, guias rebaixadas e equipamentos que permitam o acesso e mobilidade.

§ 2º. No projeto da via deverão constar todas as exigências constantes na legislação vigente e normas técnicas aplicáveis ao sistema viário.

Art. 46. 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. 47. 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. 48. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural, as feições topográficas em que ocorre uma concentração do fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo ter caráter permanente ou não.

Art. 49. 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. 50. A implantação de qualquer via em novos parcelamentos, inclusive aquelas componentes do sistema viário básico, será de responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem custos para a municipalidade.

§ 1º. O empreendedor solicitará no ato do pedido de diretrizes de arruamento, os projetos geométricos previstos nesta Lei.

§ 2º. A implantação do arruamento, especialmente do estabelecido nesta lei do sistema viário básico, com todos os equipamentos urbanos previstos em projetos, é condição essencial para aprovação do parcelamento e consequentemente da liberação da caução prevista na lei de parcelamento do solo urbano.

Art. 51. Nas áreas onde houver parcelamentos já aprovados, consolidados ou não, cabe ao Poder Público municipal garantir a continuidade do sistema viário básico, por intermédio dos instrumentos legais vigentes.

Art. 52. As obras de arte necessárias e previstas nas diretrizes do sistema viário básico, estarão ao encargo do Poder Público municipal, 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.

Subseção I

Da Circulação e Sinalização Viária



Art. 53. 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. 54. 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. 55. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

Art. 56. 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, conforme critérios definidos no Código de Obras.

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

Art. 58. As dimensões mínimas das calçadas, bem como seu posicionamento em relação aos demais elementos físicos das vias, está representada no Anexo V.

Art. 59. 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. 60. 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. 61. 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. É tolerada a colocação de placas de propaganda, ou outros elementos similares, na calçada, desde que não prejudique a circulação/passeio, a visibilidade de usuários e a paisagem urbana, a critério do órgão público municipal competente.

§ 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. 62. 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. 63. 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. 64. 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 Ciclovitário.

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

Art. 65. 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. 66. 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. 67. 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. 68. Fica permitido o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, exclusivamente nos lotes da Zona Central, 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. 69. 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.

Art. 70. O não cumprimento do disposto nesta Lei, ensejará em sanções previstas no Plano Diretor e sua legislação correlata.

Parágrafo único. São passíveis de punição a bem do serviço público, conforme legislação específica em vigor, os servidores que, direta ou indiretamente, fraudarem ou contribuirão para o desatendimento quanto aos preceitos instituídos por esta lei.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 71. 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. 72. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Sinalização Viária, Projeto Cicloviário e com o Plano Municipal de Arborização Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei.

Art. 73. As modificações que eventualmente vierem a ser feitas 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. 74. 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. 75. Revogam-se a Lei municipal nº 23, de 21 de dezembro de 2009 e a Lei municipal nº 27, de 12 de janeiro de 2010.

Art. 76. Esta lei entra em vigor 30 (trinta) dias após a sua publicação.

Município de Douradina, ____ de _____ de _____.

PREFEITO MUNICIPAL

PRELIMINAR



ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS RURAIS MUNICIPAIS

CLASSIFICAÇÃO	PISTAS DE ROLAMENTO	FAIXAS DE ROLAMENTO	ACOSTAMENTO	CAIXA DA VIA	FAIXA NÃO EDIFICÁVEL	TOTAL
Rodovias	(1)				15,00 para cada lado	-
Vias Rurais Principais	1	2 faixas de 3,50m	2 faixas de 3,00m	13,00m	3,5 para cada lado	20,00m
Vias Rurais Secundárias	1	2 faixas de 3,25m	1 faixa de 2,50m	9,0m	3,5 para cada lado	16,00m

Nota:

As características geométricas descritas na tabela são medidas mínimas a serem atendidas.

(1) Conforme determinação do DNIT.

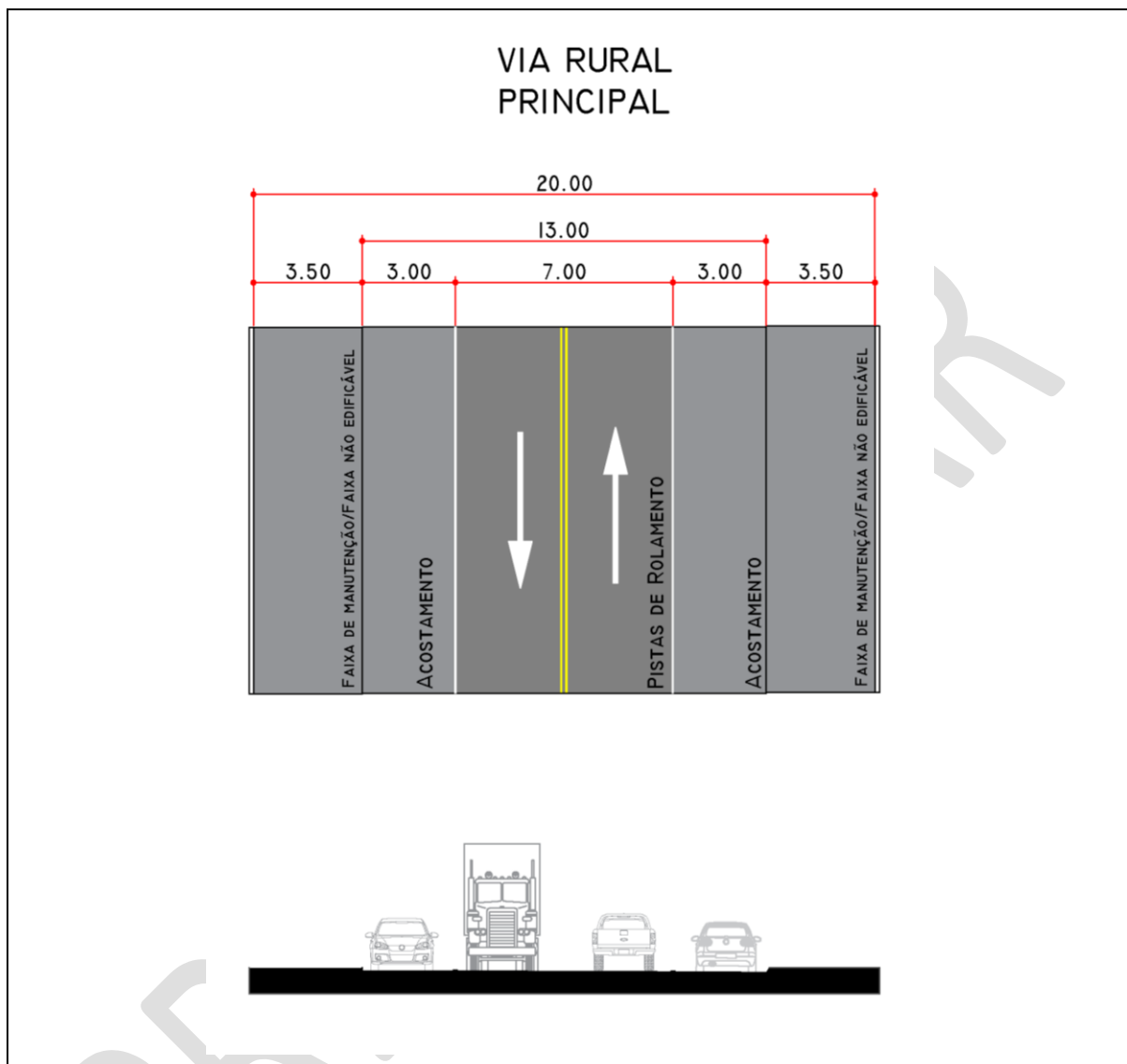
ANEXO II – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS

Características geométricas das vias da Sede Urbana e distritos

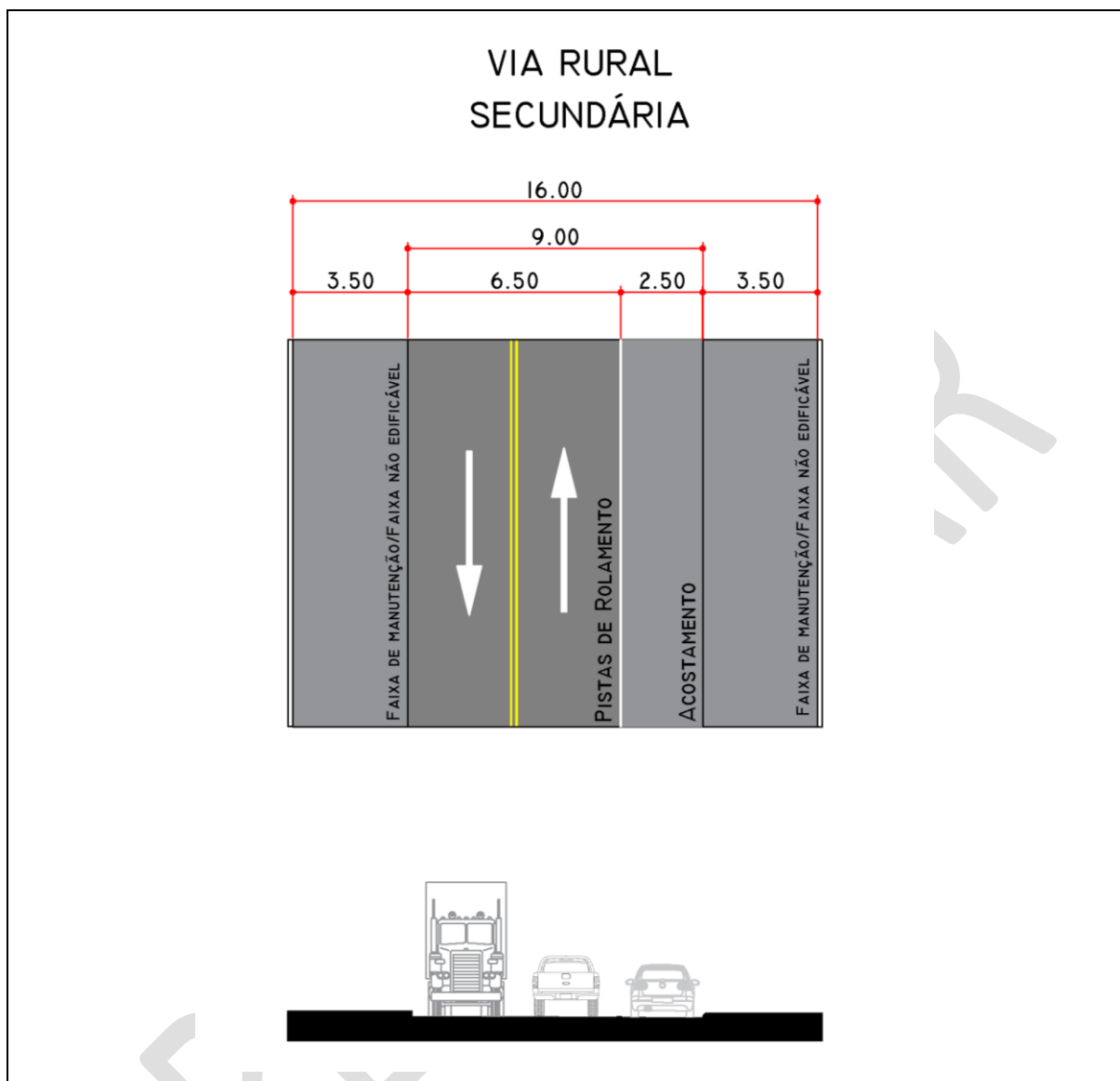
CLASSIFICAÇÃO DA VIA	PISTAS DE ROLAMENTO	FAIXAS DE ROLAMENTO	FAIXAS DE ESTACIONAMENTO	CANTEIRO CENTRAL	CALÇADA (ESQUERDO)	CALÇADA (DIREITO)	CICLOVIA / CICLOFAIXA	TOTAL CAIXA DA VIA
Via Arterial - Tipo A	2	2 x 4,00m	2 faixas de 3,0m	5,00m	3,00m	3,00m	2,50m (no canteiro)	25,00m
Via Arterial - Tipo B	2	2 x 4,00m	2 faixas de 3,0m	-	2,30m	2,30m	2 x 1,20m junto às calçadas	21,00m
Via Arterial - Tipo C	1	2 x 3,50m	1 faixa de 2,5m	-	2,50m	2,50m	-	14,50m
Via Coletora - Tipo A	1	2 x 3,30m	2 faixas de 2,50m	-	2,00m	2,00m	2 x 1,20m junto às calçadas	18,00m
Via Coletora - Tipo B	1	2 x 3,00m	1 faixa de 2,50 m	-	2,50m	2,50m	-	13,50m
Via Especial	2	2 x 3,50m	2 faixas de 2,50 m	30,0m	2,00m (dentro do canteiro) 2,00m (fora do canteiro)	2,00m (dentro do canteiro) 2,00m (fora do canteiro)	2 x 1,50m (no canteiro)	46,00m
Via Local – Tipo A	1	2 x 3,5m	-	-	3,00m	3,00m	-	13,00m
Via Local – Tipo B	1	2 x 3,00m	1 faixa de 2,50m	-	2,50m	2,50m	-	13,50m
Via Parque	-	-	-	1,00m	-	3,00m	3,00m	7,00m

ANEXO III – PERFIS DAS VIAS RURAIS MUNICIPAIS

Perfil das Vias Rurais Principais



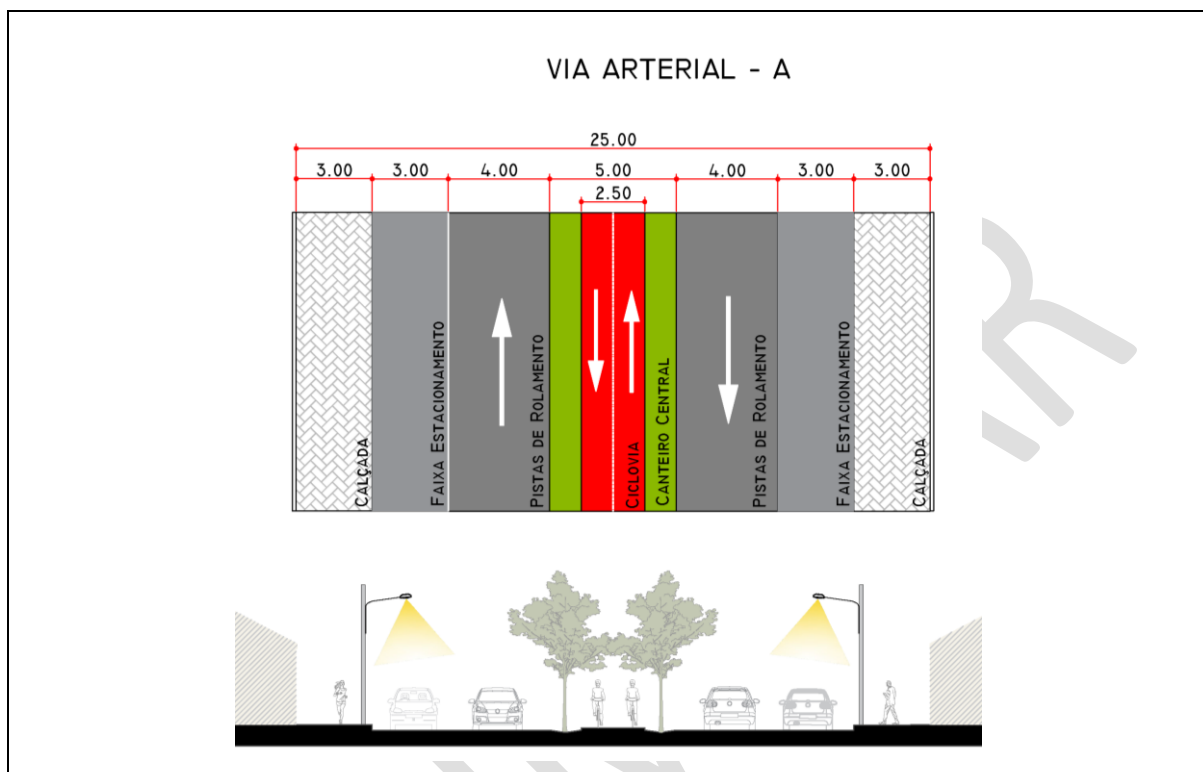
Perfil das Vias Rurais Secundárias



ANEXO IV – PERFIS DAS VIAS URBANAS

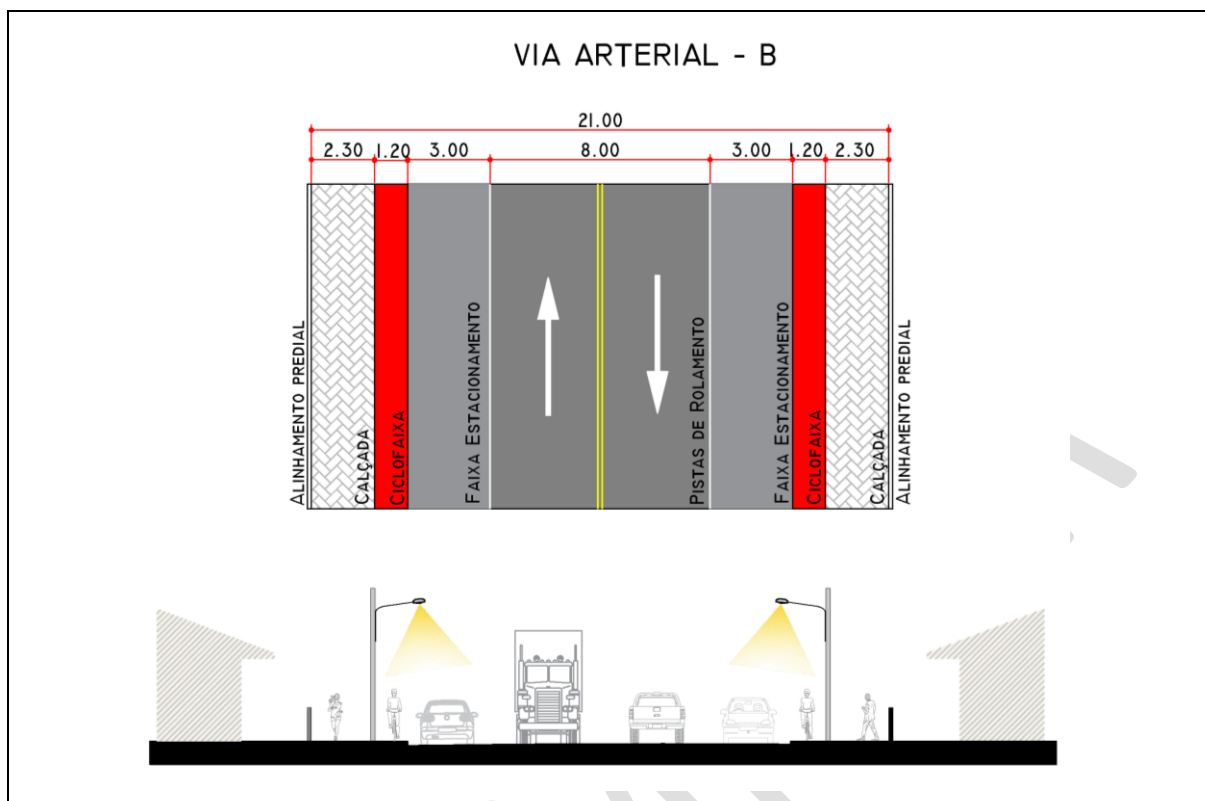
SEDE URBANA E DISTRITOS

Perfil da Via Arterial – Tipo A

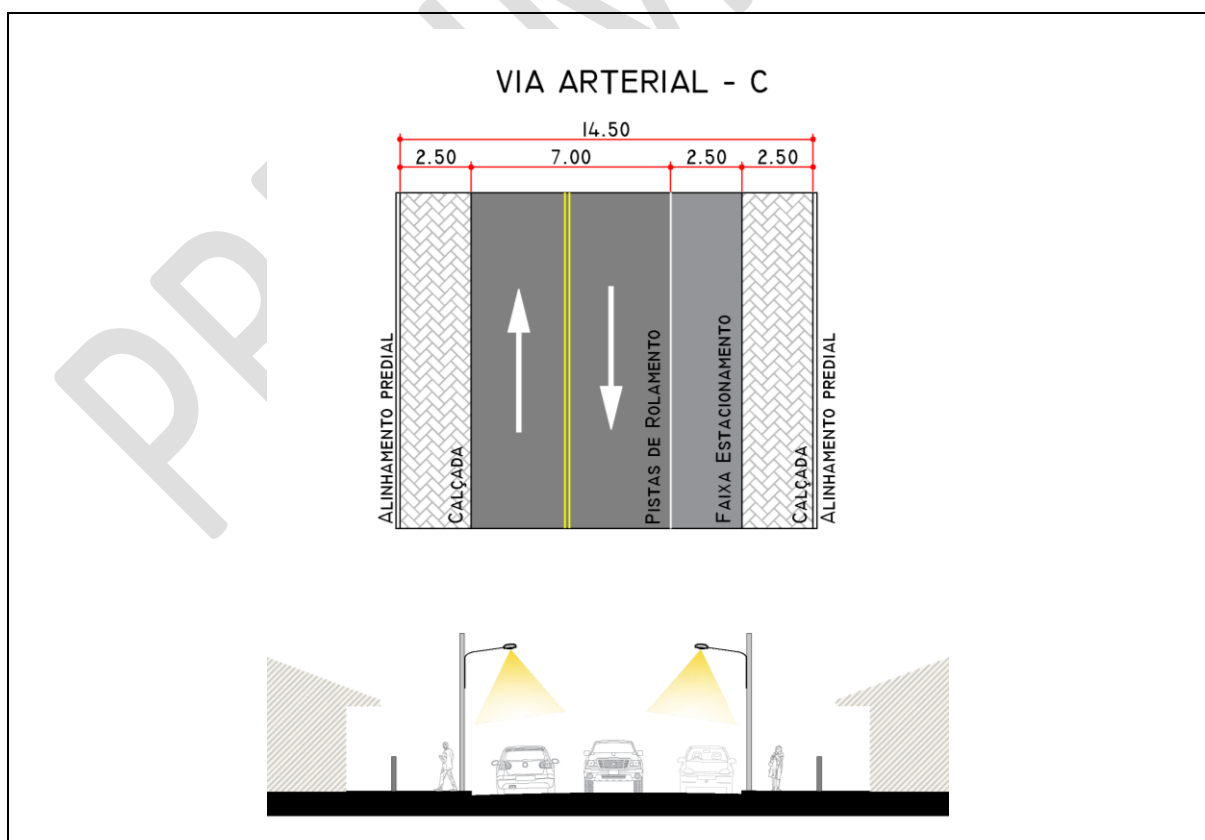


PRELIMINAR

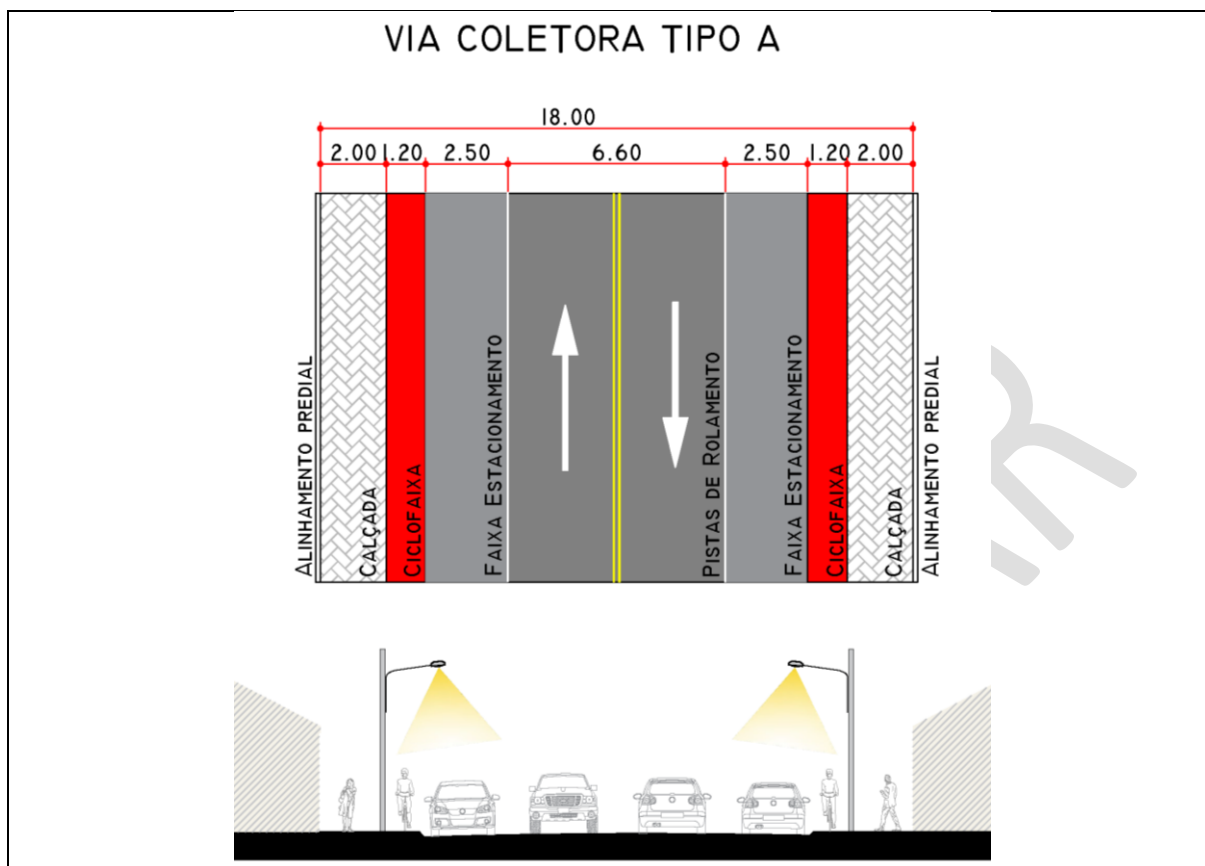
Perfil da Via Arterial – Tipo B



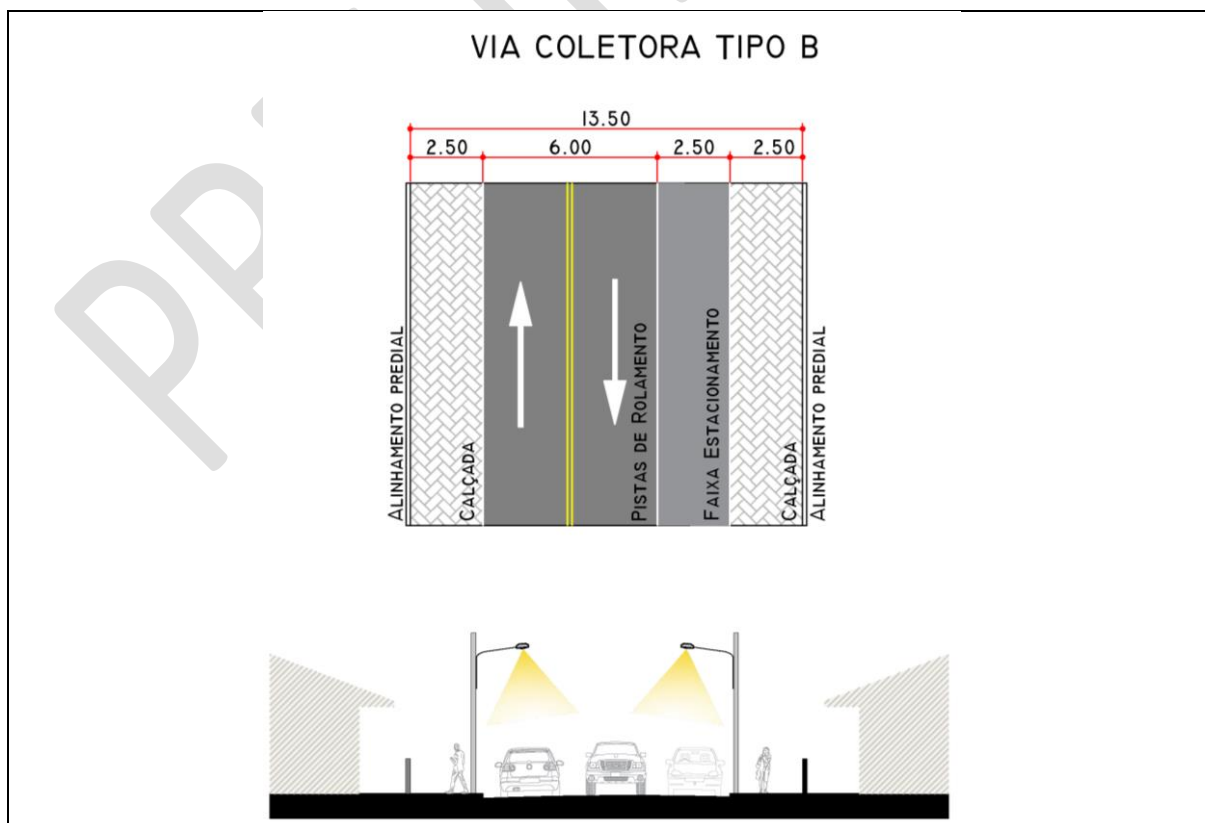
Perfil da Via Arterial – Tipo C



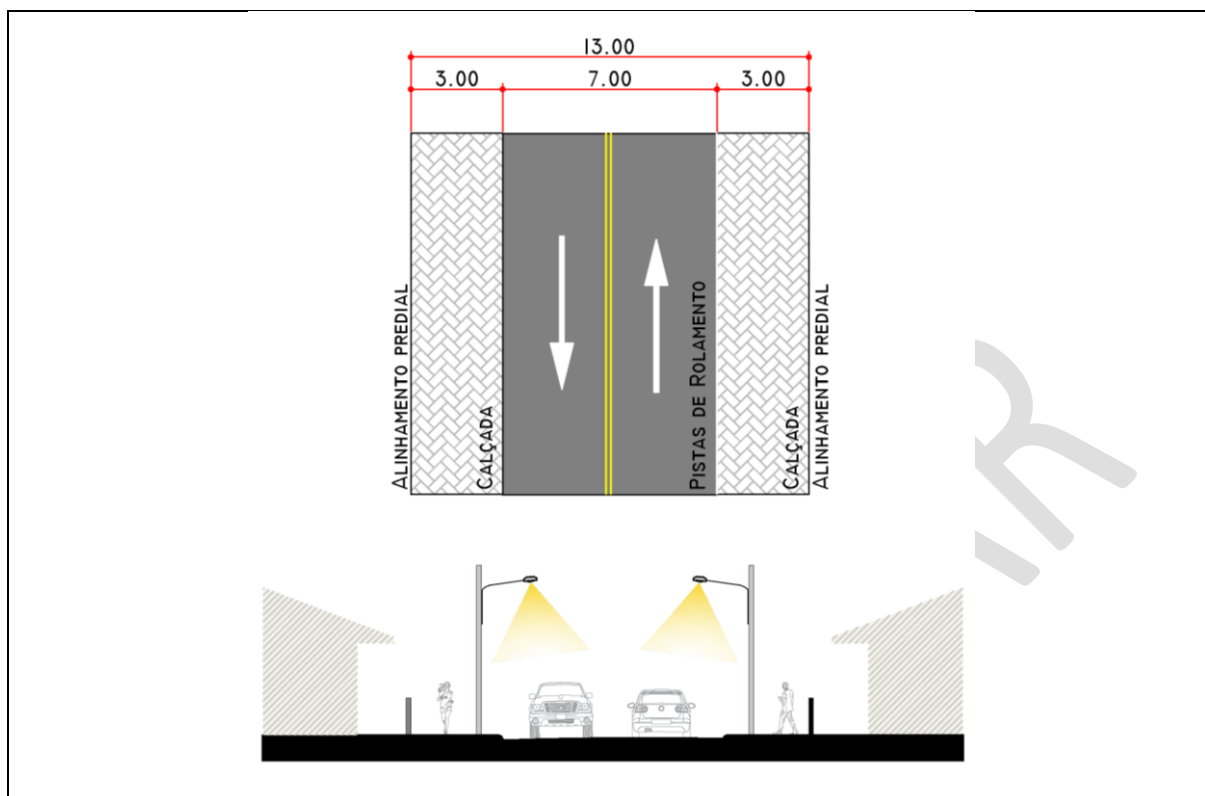
Perfil da Via Coletora – Tipo A



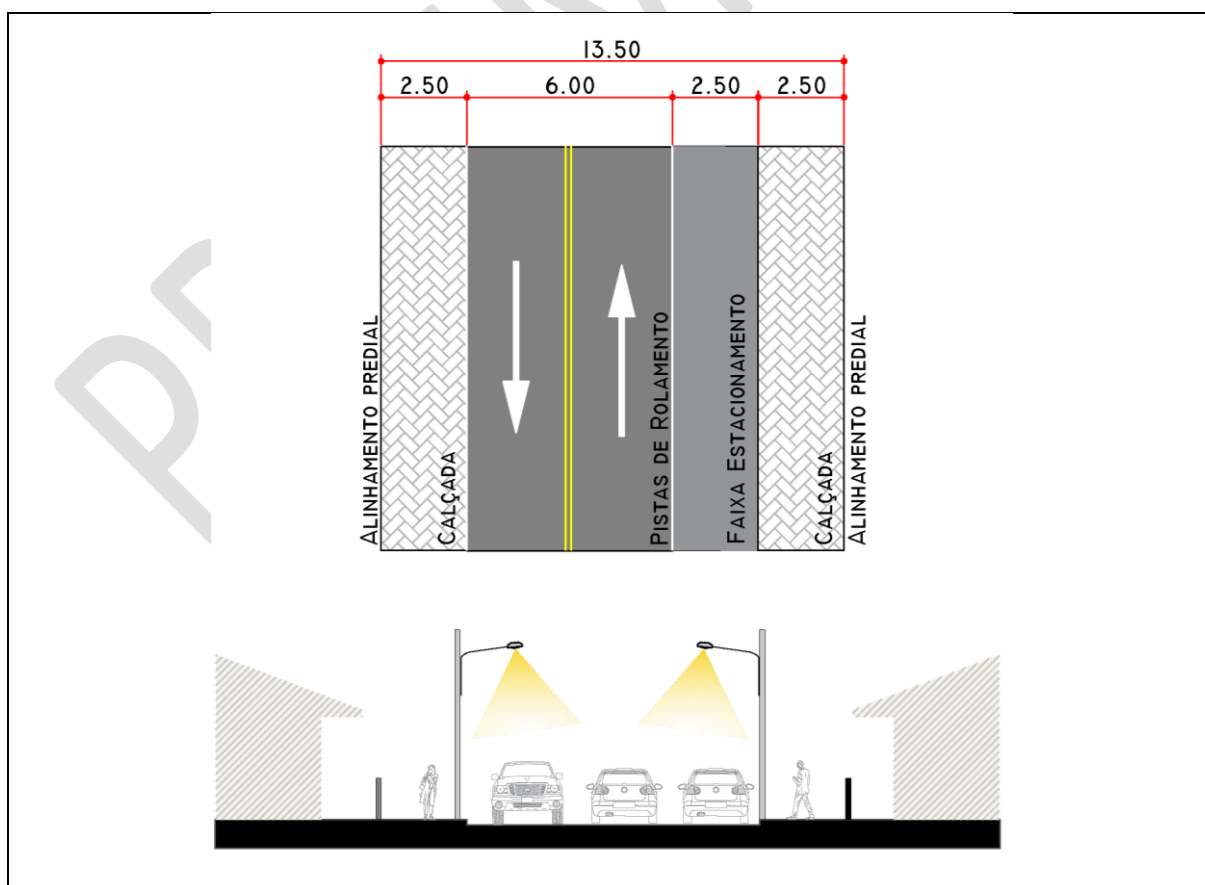
Perfil da Via Coletora – Tipo B



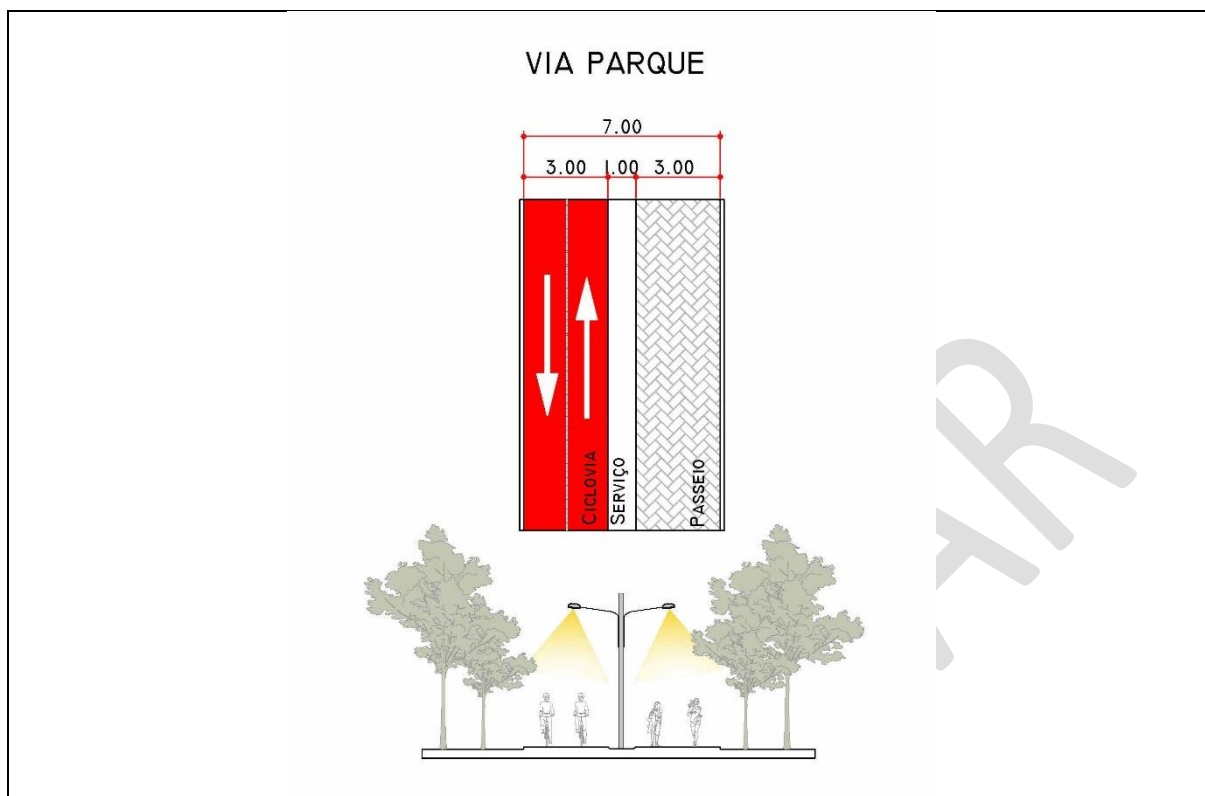
Perfil da Via Local – Tipo A



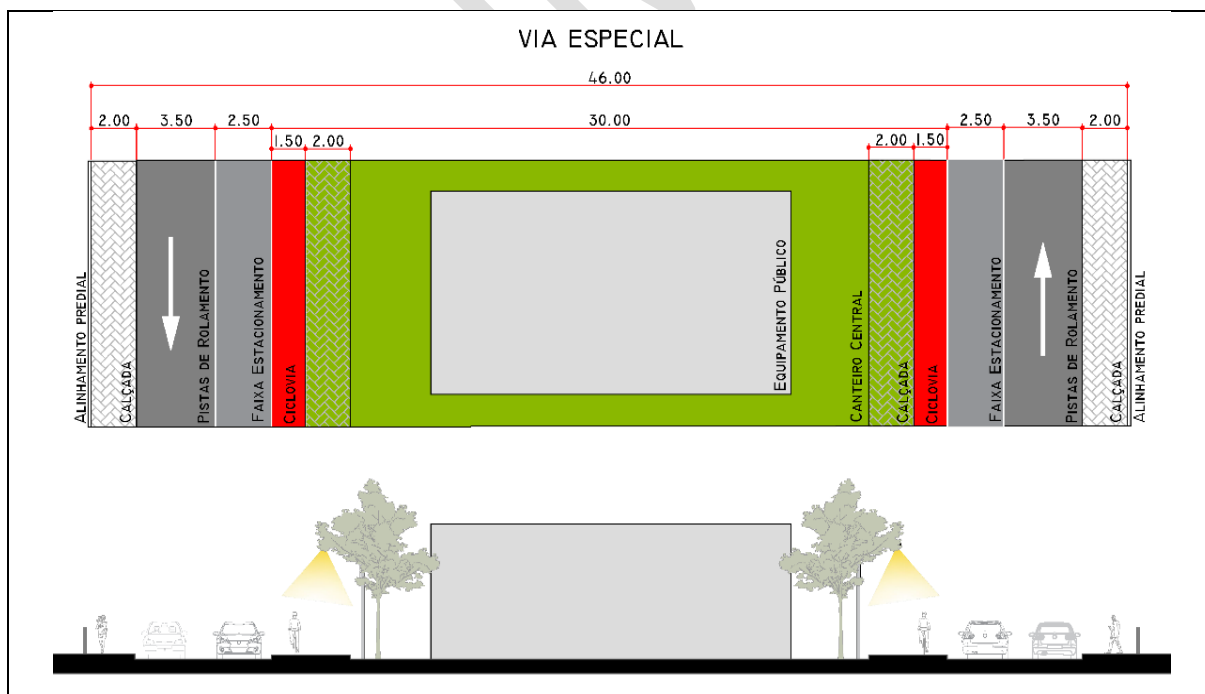
Perfil da Via Local – Tipo B



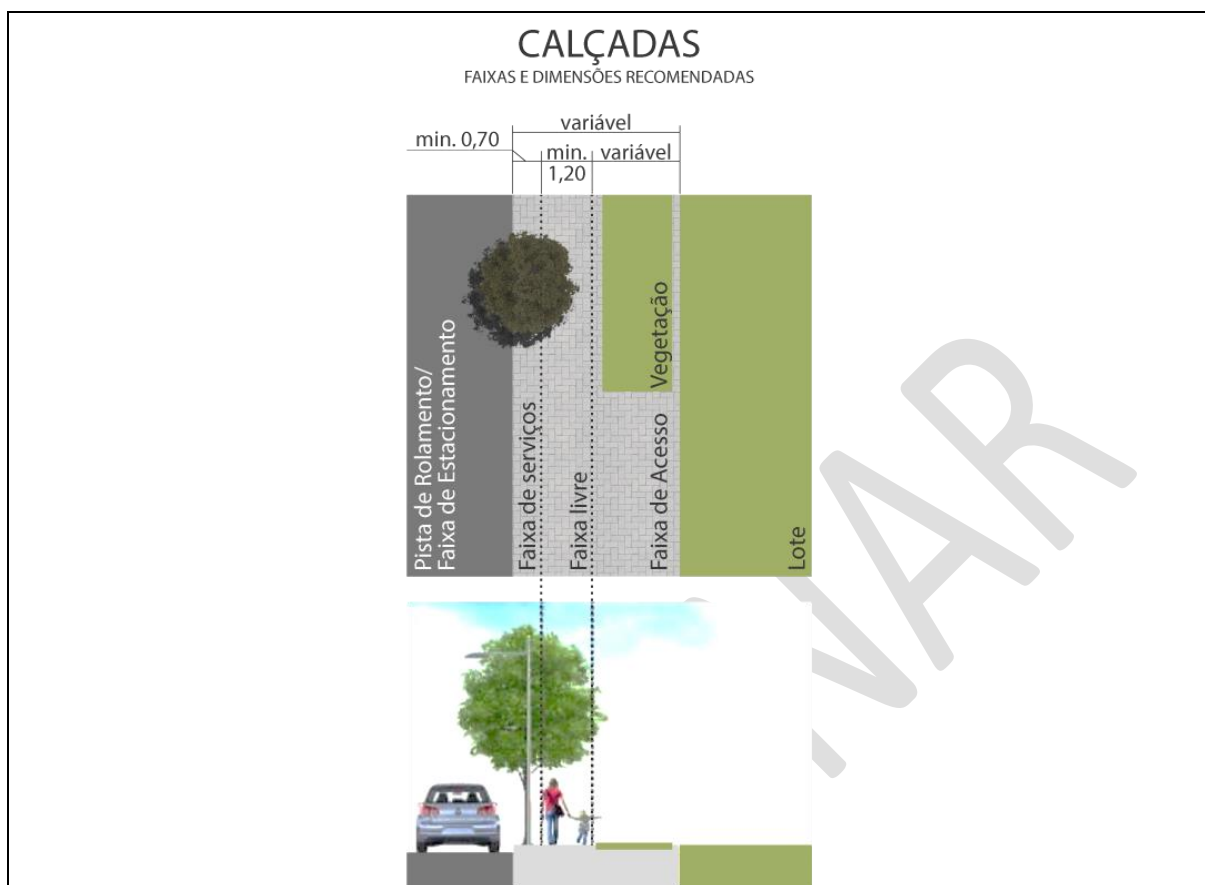
Perfil da Via Parque



Perfil da Via Especial



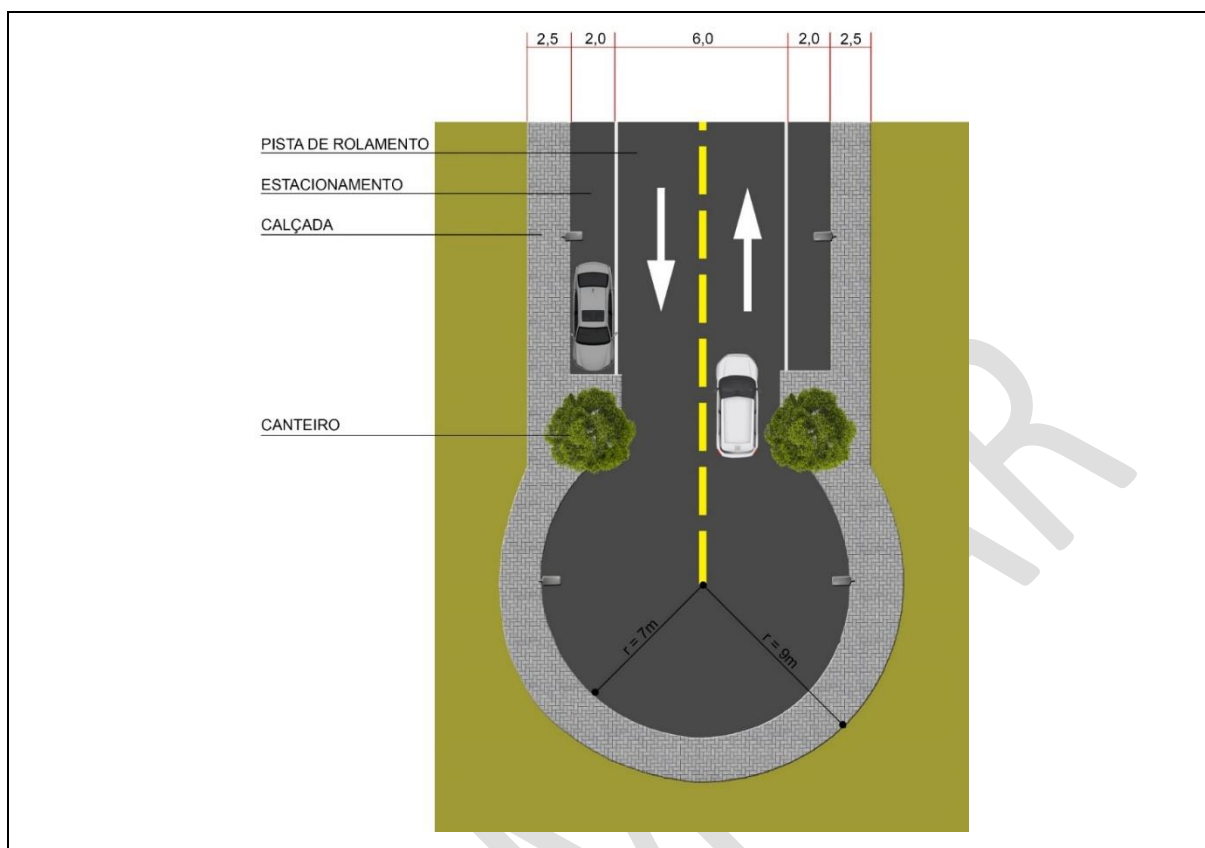
ANEXO V – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CALÇADAS



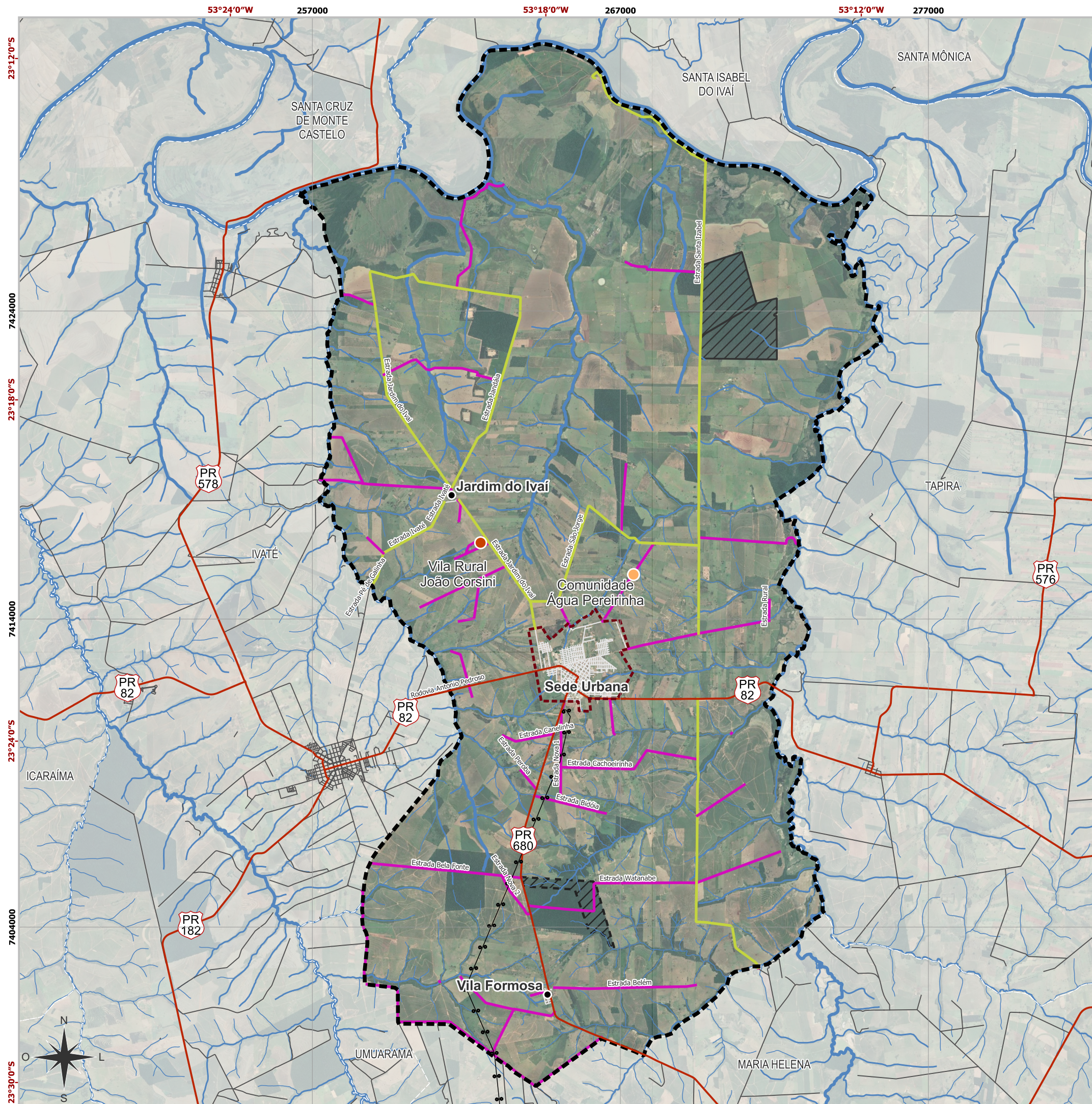
ANEXO VI – DIMENSÕES MÍNIMAS PARA CICLOVIAS



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



PRELIMINAR



LEGENDA

- Proposta Perímetro Urbano
- Proposta Sistema Viário Municipal**
- Via Rural Principal
- Via Rural Secundária
- Rodovias

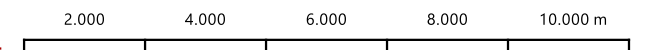
Convenções Cartográficas

- Limites Municipais
- Limite Municipal de Douradina
- Unidades de Conservação Municipais
- Unidade de Conservação Proposta
- Rodovias
- Estradas
- Rede de transmissão de energia
- Hidrografia
- Distritos Administrativos
- Vila Rural
- Comunidade Rural

PROPOSTA SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

MAPA 08

ESCALA E DADOS CARTOGRÁFICOS



Escala 1 : 125.000

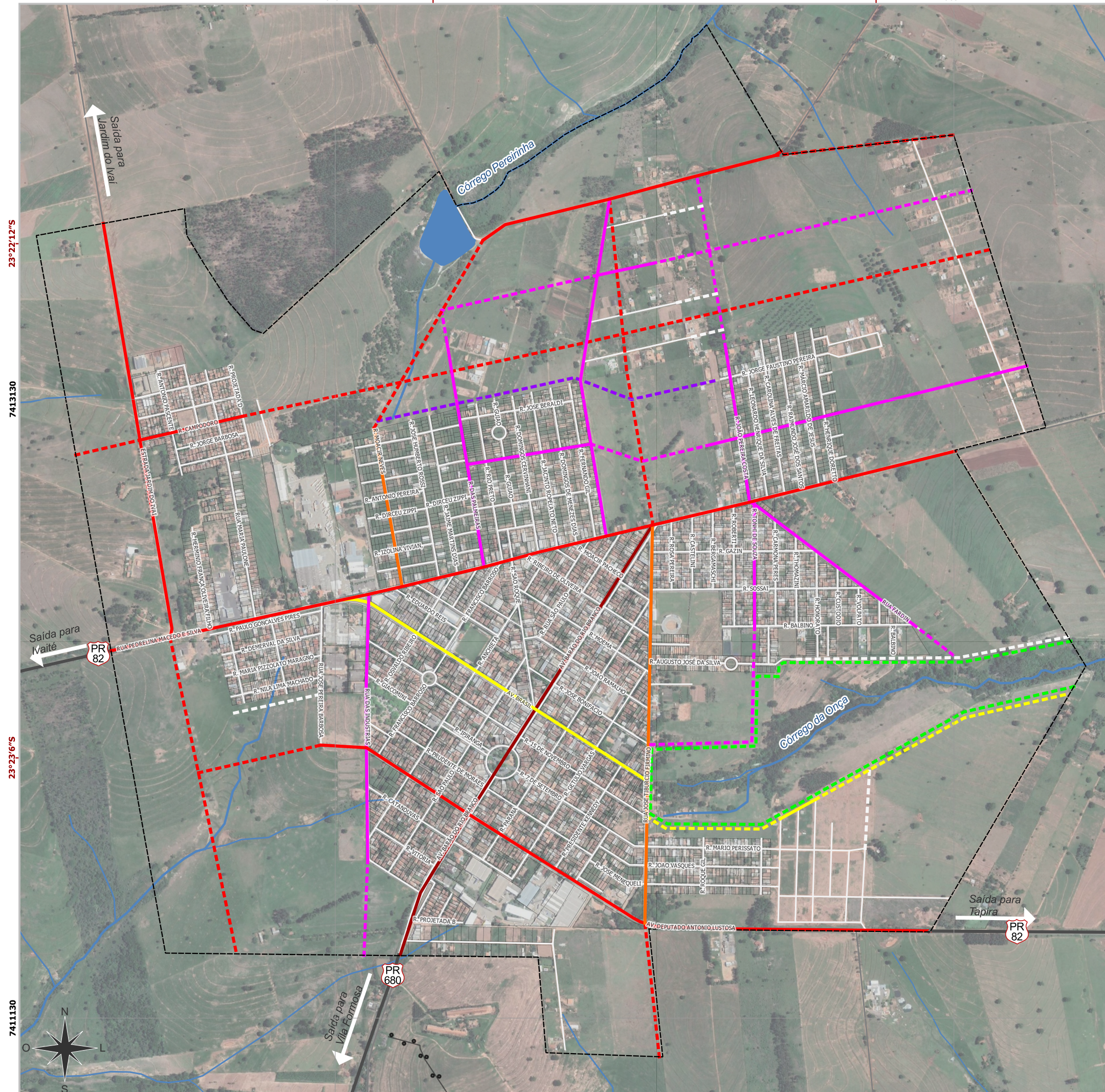
Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM)
Fuso 22S - Meridiano Central 51°W
Referencial Planimétrico SIRGAS 2000 - Referencial Altimétrico WGS 84

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

FONTES DE DADOS UTILIZADOS

Comunidade Rural - DOURADINA, 2022;
Distritos e Vila Rural - DOURADINA, 2009.
Hidrografia, Massas d'água - DOURADINA, 2006; ANA, 2018.
Rodovias Estaduais, Federais - SRE, 2019.
Estradas - Adaptado de Usuários do OpenStreetMap, 2022; DOURADINA, 2005.
Rede de transmissão de energia - Usuários do OpenStreetMap, 2022.
Limites Municipais - IBGE, 2020.
Imagem de satélite: Google Satellite, WGS 84 / Pseudo-Mercator - Projetado, data de imageamento 27/02/2021.





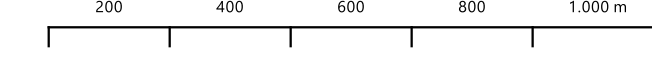
- LEGENDA**
- Perímetro urbano proposto
 - Proposta Sistema Viário**
 - Via Arterial - tipo A
 - Via Arterial - tipo B
 - Diretriz Via Arterial - tipo B
 - Via Arterial - tipo C
 - Via Coletora - tipo A
 - Diretriz Via Coletora - tipo A
 - Via Coletora - tipo B
 - Diretriz Via Coletora - tipo B
 - Via Local
 - Diretriz Via Local
 - Diretriz Via Especial
 - Diretriz Via Parque
 - Diretriz Contorno

- Convenções Cartográficas**
- Quadras e lotes
 - Rodovias
 - Estradas
 - Sistema Viário
 - Rede de transmissão de energia
 - Hidrografia
 - Massas d'água

PROPOSTA SISTEMA VIÁRIO SEDE

MAPA 09

ESCALA E DADOS CARTOGRÁFICOS



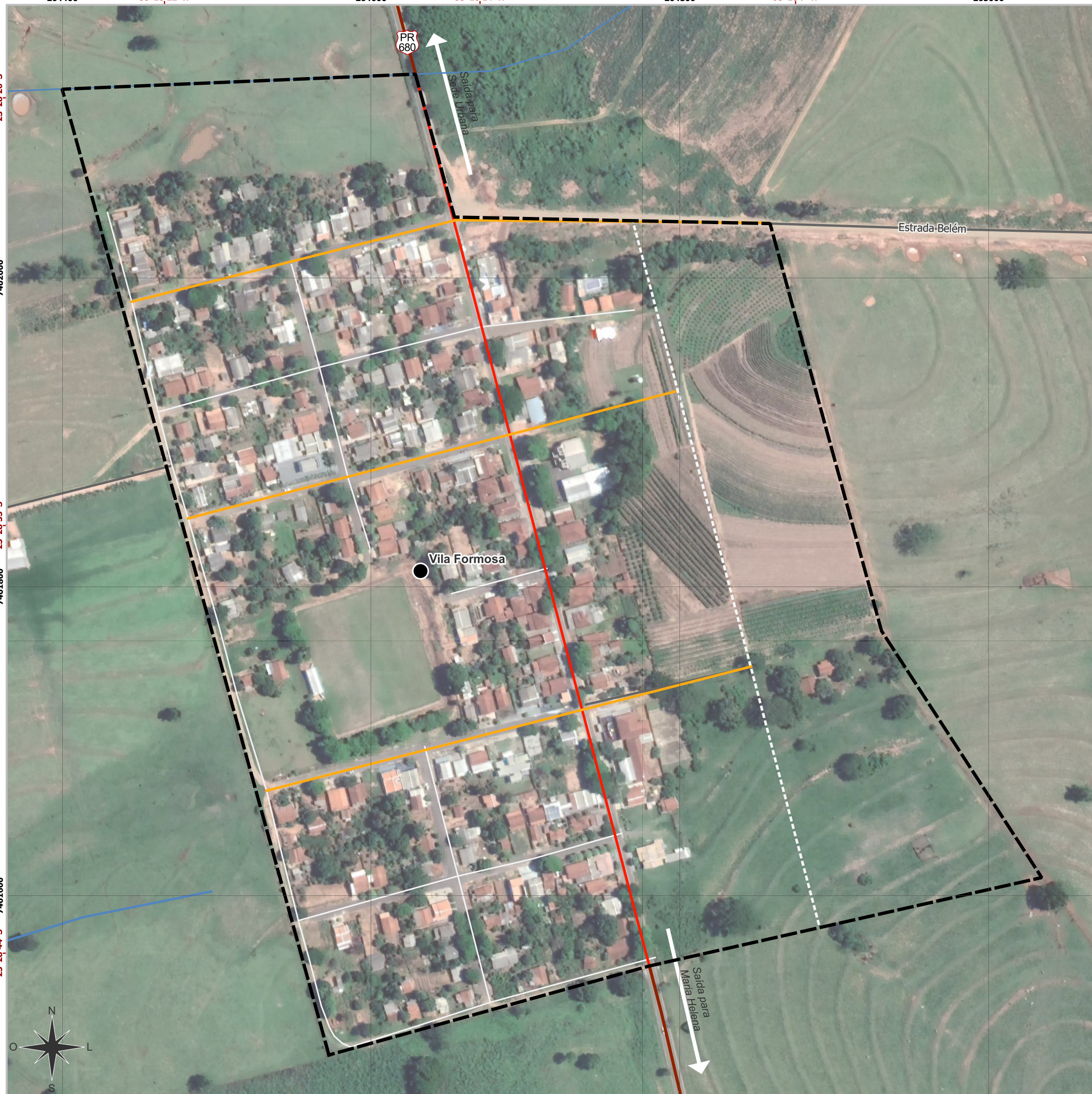
Escala 1 : 12.500

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
 Hidrografia, Massas d'água - DOURADINA, 2006; ANA, 2018.
 Rodovias Estaduais, Federais - SRE, 2019.
 Estradas - Adaptado de Usuários do OpenStreetMap, 2022.
 Rede de transmissão de energia - Usuários do OpenStreetMap, 2022.
 Limites Municipais - IBGE, 2020.
 Imagem de satélite: Google Satellite, WGS 84 / Pseudo-Mercator - Projetado, data de imageamento 30/12/2016.





LEGENDA

-  Proposta perímetro urbano
- Proposta Sistema Viário**
-  Via Arterial
-  Via Coletora
-  Via Local
-  Diretriz Via Local

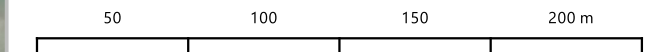
Convenções Cartográficas

-  Rodovias
-  Estradas
-  Hidrografia
-  Distritos

PROPOSTA SISTEMA VIÁRIO DISTRITO VILA FORMOSA

MAPA 11

ESCALA E DADOS CARTOGRÁFICOS



Escala 1 : 2.500

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

Distritos - DOURADINA, 2009.
 Hidrografia, Massas d'água - DOURADINA, 2006; ANA, 2018.
 Rodovias Estaduais, Federais - SRE, 2019.
 Estradas - Adaptado de Usuários do OpenStreetMap, 2022.
 Imagem de satélite: Google Satellite, WGS 84 / Pseudo-Mercator - Projetado, data de imageamento 27/02/2021.





LEGENDA

-  Proposta perímetro urbano
- Proposta Sistema Viário**
-  Via Arterial
-  Via Coletora
-  Via Local

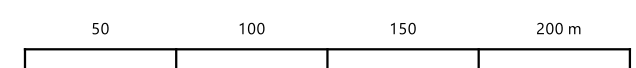
Convenções Cartográficas

-  Rodovias
-  Estradas
-  Hidrografia
-  Distritos

PROPOSTA SISTEMA VIÁRIO DISTRITO JARDIM DO IVAÍ

MAPA 10

ESCALA E DADOS CARTOGRÁFICOS



Escala 1 : 2.500

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

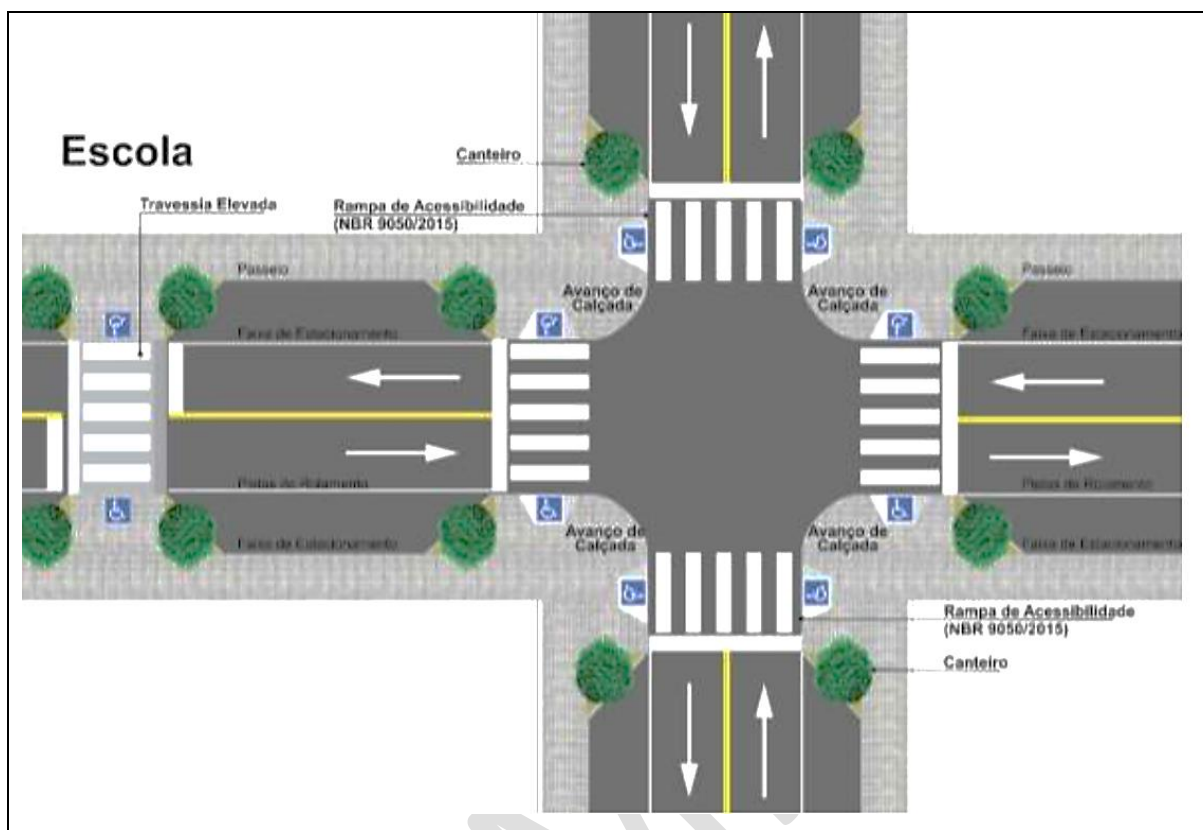
ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

FONTES DE DADOS UTILIZADOS

Perímetro Urbano - DOURADINA, 2019.
Hidrografia, Massas d'água - DOURADINA, 2006; ANA, 2018.
Rodovias Estaduais, Federais - SRE, 2019.
Estradas - Adaptado de Usuários do OpenStreetMap, 2022.
Imagem de satélite: Google Satellite, WGS 84 / Pseudo-Mercator - Projetado, data de imageamento 27/02/2021.



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



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

