GABINETE DO PREFEITO

Ofício 65/2021

Sarandi, 14 de dezembro de 2021.

Exmo. Sr.

Eunildo Zanchim "Nildão"

D.D. Presidente da Câmara Municipal de Vereadores Sarandi – Paraná

O Gabinete do Prefeito vem por meio deste encaminhar 07 projetos de Lei, dos quais constam relacionados abaixo junto com a Justificativa e Parecer Jurídico n. 1321/2021 .

Projeto de Lei 01: Institui o Plano Diretor do Município de Sarandi e dá outras providências;

Projeto de Lei 02: Dispõe sobre o perímetro urbano do Município de Sarandi ;

Projeto de Lei 03: Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano do Município de Sarandi ;

Projeto de Lei 04: Dispõe sobre o uso e ocupação do solo urbano do Município de Sarandi ;

Projeto de Lei 05: Dispõe sobre o sistema viário no Município de Sarandi termos de Lei Complementar do Plano Diretor e dá outras providências ;

Projeto de Lei 06 : Dispõe sobre o código de Obras e edificações no Município de Sarandi no termos de Lei Complementar no Plano Diretor e dá outras providências , e

Projeto de Lei 07: Dispõe sobre o código de postura do Município de Sarandi nos termos de Lei Complementar do Plano Diretor e dá outras providências.

Aproveitamos o ensejo para reafirmar os nossos protestos de elevada consideração e apreço.

Atenciosamente,

Walter Volpato
Prefeito Municipal
Prefeitura do Município de Sarandi

Justificativa

Justifica-se o presente encaminhamento dos referidos Projetos de Lei que refere-se à revisão do Plano Diretor para o Município de Sarandi, tendo em vista, Lei Complementar n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 , no qual estabelece no artigo 40 do Capitulo III § 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

Assim sendo,contamos com a atenção e o valioso de Vossas Excelência para lograr a aprovação do Projeto de Lei Complementar ora apresentado.

Atenciosamente,

Walter Volpato
Prefeito Municipal
Prefeitura do Município de Sarandi

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 531/2022

DISPÕE SOBRE O **SISTEMA VIÁRIO** NO MUNICÍPIO DE SARANDI NOS TERMOS DE LEI COMPLEMENTAR DO PLANO DIRETOR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Sumário

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES....3
CAPÍTULO II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS....7
CAPÍTULO III DA HIERARQUIZAÇÃO E DIMENSIONAMENTO DAS VIAS URBANAS....7
SEÇÃO I DAS VIAS....9
SEÇÃO II DOS PASSEIOS E CALÇADAS....10
SEÇÃO III DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS....12
CAPÍTULO IV DOS REDUTORES DE VELOCIDADE, ROTATÓRIAS E CURVAS DE DEFLEXÃO....13
CAPÍTULO V DOS CICLOVIÁRIOS....14
CAPÍTULO VI DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO....15
CAPÍTULO VII DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO (PGT)....16
CAPÍTULO VIII DAS SANÇÕES E PENALIDADES....17
CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS....17

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º. A Lei do Sistema Viário dispõe sobre a mobilidade municipal e urbana e hierarquização do sistema viário para o município de Sarandi.

Art. 2.º. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, condomínios, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no município de Sarandi.

Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal de Sarandi fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

Art. 3.º. A abertura de qualquer via ou logradouro público no Município de Sarandi deverá obedecer às normas desta lei e dependerá de aprovação prévia da Prefeitura, através de seus órgãos competentes.

Parágrafo Único. Considera-se via ou logradouro público, para fins desta lei, todo espaço destinado à circulação de veículos e pedestres ou à utilização do público.

Art. 4.º. São partes integrantes desta Lei:

I. Anexo 1 – Tabela de dimensões mínimas das vias urbanas;
II. Anexo 2 – Tabela de dimensões mínimas das vias rurais;
III. Anexo 3 – Mapa De Macroestruturação Viária Municipal;
IV. Anexo 4 – Mapa De Hierarquia Viária Urbana Da Sede;
V. Anexo 5 – Seções Transversais Das Vias;
VI. Anexo 6 – Detalhamento das Ciclofaixas;
VII. Anexo 7 – Detalhamento das Calçadas;
VIII. Anexo 8 – TrafficCalming;
IX. Anexo 9 – Padrão de Paraciclos.

Art. 5.º. A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas de outros modos como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 6.º. A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 7.º. As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por

isso diferentes dimensões e tipos de pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 8.º. Constituem objetivos da presente Lei:

I. induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo;
II. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
III. garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;
IV. hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;
V. priorizar o transporte ativo e coletivo ao transporte motorizado individual na ordenação do Sistema Viário;
VI. ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças;
VII. integrar o sistema de transporte e circulação entre as diversas localidades do município;
VIII. melhorar as estradas vicinais, garantindo a política agrícola e de abastecimento.

Art. 9.º. Para os fins desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I. **ACESSO —** dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade privada;

II. **ACOSTAMENTO —** parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

III. **ALINHAMENTO —** linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV. **CAIXA DA VIA —**distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais sem oposição;

V. **CALÇADA —** parte da via, normalmente segregada em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.;

VI. **CANTEIRO CENTRAL —** obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

VII. **CHICANA —** desvios artificiais criados em uma rua para desviar os condutores da trajetória retilínea com o objetivo de desacelerar o tráfego motorizado;

VIII. **CICLOFAIXA —** parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

IX. **CICLORROTA —** sinalização cicloviária específica em pista de rolamento compartilhada entre todos os veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação;

X. **CICLOVIA —** pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

XI. **ESTACIONAMENTO —** é o espaço público ou privado destinado à guarda ou imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros ou carga, constituídos pelas áreas de vagas e circulação;

XII. **ESTRADA -** Via de transporte intermunicipal, de responsabilidade municipal;

XIII. **EXTENSÃO DE CALÇADA —** avanços da calçada, em interseções ou meio de quadra, que reduzem a distância de travessia, diminuindo, assim, a exposição dos pedestres.

XIV. **FAIXA SANITÁRIA —** área não edificável localizada entre Áreas de Preservação e áreas urbanizadas, equipamentos de lazer não edificados que realizam a transição entre um e outro, conforme estabelecido na Lei de Parcelamento.

XV. **FAIXA DE DESACELERAÇÃO—** faixa destinada à redução de velocidade, cujo objetivo é permitir a um veículo que sai da via principal a diminuição de sua velocidade para uma velocidade segura compatível com as características do ramo ou da via de conexão que se segue, sem interferir com o veículo que vem imediatamente atrás.

XVI. **FAIXA DE DOMÍNIO —** superfície lindeira às vias, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XVII. **FAIXA DE ROLAMENTO —** espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;

XVIII. **ILHA PEDESTRE —** parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a sua travessia como uma ilha de refúgio;

XIX. **LARGURA DA VIA —** distância entre os alinhamentos da via;

XX. **LOGRADOURO PÚBLICO —** espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

XXI. **PARACICLO —** local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

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 —** faixa destinada exclusivamente ao tráfego de veículos automotores ou não. É o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

XXIV. **RODOVIA —** Via de transporte intermunicipal, de responsabilidade, municipal, estadual ou federal, cadastrada no DER/ PR.

XXV. **ROTATÓRIA —** parte do sistema viário em forma circular, onde desembocam várias ruas e o trânsito se processa em sentido giratório;

XXVI. **SINAIS DE TRÂNSITO —** elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;

XXVII. **SINALIZAÇÃO —** Conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

XXVIII. **SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL —** é o conjunto das Rodovias existentes e as vias de estruturação no município;

XXIX. **SISTEMA VIÁRIO URBANO —** é o conjunto de vias e logradouros públicos definidos nos Mapas de Macroestruturação Viária (ANEXO III.) e de Sistema Viário Urbano (ANEXO IV.) da presente Lei;

XXX. **TRANSPORTE ATIVO —** modo de transporte à propulsão humana.

XXXI. **VIA —** Superfície para trânsito de veículos, pessoas e animais, composto pela faixa de rolamento, a calçada, o acostamento e canteiro central;

XXXII. **VIA ARTERIAL —** Destina-se a organizar o tráfego geral, permitindo interligar diferentes regiões urbanas e constituir-se em eixos comerciais e de serviços como prolongamento do centro comercial principal caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

XXXIII. **VIA COLETORA —** Destina-se a distribuir ou coletar o tráfego gerado em setores da cidade, também destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

XXXIV. **VIA LOCAL —** Destina-se a acessar o lote, caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

XXXV. **VIA URBANA —** Ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados, principalmente, por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão;

XXXVI. **ZONA 30 —** áreas de preferência ao transporte não motorizado, onde a velocidade não pode exceder a 30km/h.

Art. 10. A Prefeitura Municipal 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, objetivando a segurança dos veículos nestas vias, e principalmente, dos pedestres e ciclistas, ficando a cargo do município, por meio do Órgão Municipal competente pelo setor de Transporte e Obras;
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 de arborização urbana e paisagismo;
IX. Ao procedimento de rebaixamento dos meios-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos;
X. À padronização de calçadas, de acordo com o ANEXO VII., com a utilização de pisos e revestimentos adequados.
XI. À alteração do fluxo do trânsito, conforme estudos técnicos.

Art. 11. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

I. Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e 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 garantir a regularidade do pavimento;
III. Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;

§1º. Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras nos passeios será mediante autorização do Órgão Municipal Competente.
§2º. A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada de modo a deixar livre no mínimo uma faixa de 2,00m (dois metros) de largura correspondente a uma cadeira de rodas e uma pessoa de cada lado.

CAPÍTULO II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 12. O Sistema Viário do Município de Sarandi está subdividido em urbano e rural, assim definidos:

I. é considerado Sistema Viário Urbano o conjunto das vias contidas dentro do quadro urbano limitadas pelo perímetro urbano da sede do Município; e
II. é considerado Sistema Viário Rural o conjunto das demais vias do Município.

Art. 13. As dimensões mínimas das vias rurais estão contidas no ANEXO II. da presente Lei, sendo a dimensão mínima da faixa de domínio das estradas rurais fixada em 30 metros.

CAPÍTULO III DA HIERARQUIZAÇÃO E DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

URBANAS

Art. 14. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária das áreas urbanas de Sarandi compreende as seguintes categorias de vias, conforme ANEXO IV.(Mapa do sistema viário urbano):

I. **Via Arterial:** são as vias principais da área urbana, capazes de distribuir o tráfego entre diferentes regiões da cidade. Essa via atua como um instrumento de interligação entre as comunidades. Deve prioritariamente apresentar sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre e ciclista;
II. **Via Coletora:** têm a função de coletar o tráfego das vias locais e encaminhá-lo às vias arteriais, podendo constituir-se nos corredores de comércio e ou serviços dos bairros, com característica de coletar e distribuir o tráfego local e de passagem, formando um sistema de vias interligando a malha urbana;
III. **Vias Especiais:** são vias compartilhadas por todos os usuários e projetadas para proporcionar segurança viária através da adoção de medidas de moderação de tráfego, com preferência aos pedestres, ciclistas e afins;
IV. **Vias Locais:** configuradas pelas vias de mão dupla e baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local. Compreende as demais vias urbanas;

Parágrafo único. As vias de fundo de vale têm o perfil viário conforme a via local e tem como diretriz ser implantada adjacente a faixa de APP e Sanitária, conforme determinado na Lei de Parcelamento do Solo.

Art. 15. O dimensionamento das vias urbanas será conforme a hierarquia viária e o esquema ilustrativo constantes em ANEXO V. da presente Lei.

Art. 16. Na Via Arterial, fica definida a caixa de via de 29,00m (vinte e nove metros), dos quais:

I. A largura da caixa de rolamento é de 20,40 metros, com 4 pistas de 3,00 metros, 2 faixas de estacionamento de 2,10 metros, 2 ciclofaixas de 2,10 metros e canteiro central de 2,60 metros;

II. Calçadas de 3,00 m de cada lado sendo:

a) Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
b) Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante = 90cm (noventa centímetros);
c) Faixa de Acesso — Deve possuir 30cm (trinta centímetros) de piso tátil e 0,40m (quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 70cm (centímetros);

Art. 17. Para a Via Arterial das Torres Norte, fica definida a caixa de via de 39,00m (trinta e nove metros), dos quais:

I. A largura da caixa de rolamento é de 21,00 metros, com 4 pistas de 3,00 metros, 2 faixas de estacionamento de 2,10 metros, 2 ciclofaixas de 2,40 metros e faixa de servidão de 12,00 metros.

II. Calçadas de 3,00 m de cada lado.

a) Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
b) Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante = 90cm (noventa centímetros);
c) Faixa de Acesso — Deve possuir 30cm (trinta centímetros) de piso tátil e 40cm (quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 70cm (centímetros);

Art. 18. Para Via Coletora a caixa de via é de 21,00m (vinte e um metros), dos quais:

I. A largura da caixa de rolamento é de 15,00 metros, com 2 pistas de 3,00 metros, 2 faixas de estacionamento de 2,10 metros, 2 ciclofaixas de 1,50 metros e faixa zebrada central de 1,80 metros;

II. Calçadas de 3,00 m de cada lado.

a) Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
b) Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante = 90cm (noventa centímetros);
c) Faixa de Acesso — Deve possuir 0,30(trinta centímetros) de piso tátil e 0,40(quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 0,70m (centímetros);

Art. 19. Para Via Local a caixa de via é de 16,00m (dezesseis metros), dos quais:

I. A largura da caixa de rolamento é de 10,00 metros, com 2 pistas de 2,90 metros, 2 faixas de estacionamento de 2,10 metros;

II. Calçadas de 3,00 m de cada lado.

a) Faixa Livre — Exclusiva para circulação de pedestres e deve ter pavimentação = 1,40m (um metro e quarenta centímetros);
b) Faixa de Serviço — Destinadas equipamentos urbanos e arborização e deve ser permeável ou com piso drenante = 90cm (noventa centímetros);
c) Faixa de Acesso — Deve possuir 30cm (trinta centímetros) de piso tátil e 0,40(quarenta centímetros) de gramado ou calçamento = 70cm (centímetros);

Art. 20. Nas margens das faixas de domínio das rodovias municipais é obrigatória a reserva de uma faixa de terreno com, no mínimo, 20,00m (vinte metros) de largura nas áreas industriais, e de no mínimo 15,00m (quinze metros) nas demais áreas, para a implantação de vias de circulação.

Parágrafo único. A dimensão das faixas de domínio das rodovias estaduais e federais será regulamentada conforme legislação própria.

SEÇÃO I DAS VIAS

Art. 21. Para abertura de novas vias deverá sempre ser seguida a fluência do maior traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo único. Deverá sempre buscar-se interligar as vias, salvo em casos extremos onde isto não seja possível, devendo existir atestado oficial por técnico competente.

Art. 22. As vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

Art. 23. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 24. 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. 25. As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

SEÇÃO II DOS PASSEIOS E CALÇADAS

Art. 26. O passeio público é parte integrante da via pública, destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, nas ruas pavimentadas garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, de conformidade com as normas de acessibilidade.

Art. 27. A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 28. A execução, manutenção e conservação das calçadas bem como a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação, entre outras interferências permitidas por lei, deverão seguir os princípios da acessibilidade e desenho universal, respeitando as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050;

Parágrafo único. Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

Art. 29. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil, alinhado ao término da faixa livre;

Art. 30. As calçadas deverão ser organizadas em 3 (três) faixas, em conformidade com o ANEXO VII. desta lei, e compostas dos seguintes elementos:

I. faixa livre: área da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, devendo atender às seguintes características:

a) ter superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;

b) ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;
c) ter inclinação transversal constante e não superior a 3% (três por cento);
d) ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica e desprovida de obstáculos, equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;
e) ter largura mínima de 1,40m (um metro e quarenta centímetros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da NBR 9050 ou atualização;

II. faixa de serviço: área localizada em posição adjacente à guia, devendo atender às seguintes características:
a) ser destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura urbana, lixeiras, postes de sinalização viária, iluminação pública e eletricidade;
b) poderá receber rampa ou inclinação associada ao rebaixamento de guia para fins de acesso de veículos em edificações, postos de combustíveis e similares;
c) ter largura mínima de 90cm (noventa centímetros);
d) apresentar permeabilidade em áreas residenciais. São considerados permeáveis, grama, brita ou piso drenante, com aplicação direta sobre solo compactado capaz de drenar 10-3m/s, ou seja, a permeabilidade de uma areia grossa, como dispõe a NBR 16416/2020 ou atualização;

III. faixa de acesso: área para calçadas com mais de 2,30m (dois metros e trinta centímetros) de largura, destinada à acomodação das interferências resultantes da implantação, do uso e da ocupação das edificações existentes, autorizadas pelo órgão competente, de forma a não interferir na faixa livre, podendo conter:
a) áreas de permeabilidade e vegetação.
b) elementos de mobiliário temporário, tais como mesas, cadeiras e toldos, obedecidas às disposições da Prefeitura Municipal.

Art. 31. Os passeios devem ter superfície regular, contínua, firme e antiderrapante em qualquer condição climática e ser executados sem mudanças abruptas de nível ou inclinações que dificultem a circulação dos pedestres.

Art. 32. A execução de novos passeios ou adequação de passeios existentes deverá dar continuidade à inclinação do passeio vizinho, sempre que ele esteja executado corretamente.

Art. 33. São aceitos quatro tipo de revestimentos para os passeios, sendo eles:

I. Piso drenante: feito com placas de concreto poroso, por onde a água é drenada;
II. Ladrilho hidráulico: placa de concreto para acabamentos de alta resistência ao desgaste;
III. Piso cimentado: deve garantir acabamento uniforme sem irregularidades ou rachaduras;
IV. Placa pré-moldada: Placa pré-fabricada de concreto de alto desempenho para assentamento diretamente sobre a base, com acabamento texturizado ou não.

SEÇÃO III DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 34. A pavimentação viária é constituída pelas seguintes camadas: Subleito, Reforço do Subleito, Sub-base, Base e Revestimento.

Art. 35. O reforço do subleito é uma camada granular, executada sobre o subleito, quando o mesmo não apresentar capacidade de suporte de carga suficiente, e é destinada a resistir às deformações e distribuir ao subleito esforços vindos da camada de sub-base. Possui espessura variável definida de acordo com o dimensionamento de projeto.

Art. 36. A sub-base é uma camada granular, executada sobre o subleito ou sobre o reforço do subleito, destinada a resistir às deformações e distribuir os esforços verticais vindos da camada de base para as camadas subjacentes até o subleito. Possui espessura variável que é definida de acordo com o dimensionamento de projeto.

Art. 37. A base é uma camada granular, executada sobre a sub-base, destinada a resistir às deformações e distribuir os esforços verticais através das tensões (pressão) dos veículos e sobre a qual se constrói um revestimento. Possui espessura variável que é definida de acordo com o dimensionamento de projeto.

Art. 38. O revestimento é a camada, tanto quanto possível, impermeável e coesa, destinada a receber e resistir diretamente aos esforços gerados pelo tráfego e às intempéries a que é sujeito.

Art. 39. Juntamente ao projeto de pavimentação, será necessária a apresentação dos projetos complementares de sinalização e drenagem.

Art. 40. Projeto de pavimentação viária deve considerar características de intensidade de tráfego, propriedades geotécnicas da região e a interface com o sistema de drenagem superficial. Os tipos de pavimentação aceitos para vias públicas são:

I. Pavimentação flexível;
II. Pavimentação semirrígida;
III. Pavimentação rígida e
IV. Pisos intertravados.

Art. 41. Nos projetos de recapeamento, deve-se respeitar o desnível mínimo de 8,0 cm entre o pavimento acabado e a calçada, evitando assim o enterramento das guias de drenagem.

Art. 42. Os projetos de pavimento em blocos de concretos ou paralelepípedos intertravados devem ser realizados prevendo a execução destes sobre solo permeável, com espessura compatível ao tráfego, sub-base compactada e a base executada, contendo colchão de areia;

Art. 43. A base da camada dos blocos intertravados deve ser drenada, interligando o coxim de areia grossa ou pó de pedra à rede de drenagem, ou aos drenos laterais da via, a fim de permitir o escoamento d'água.

Art. 44. As peças pré-moldadas de concreto devem ser fabricadas por processos que assegurem a obtenção de concreto suficientemente homogêneo, compacto e de textura lisa, devendo atender as exigências da NBR 9781/2013.

Art. 45. As peças pré-moldadas de concreto devem possuir formato geométrico regular, não apresentando dimensões superiores a 45 cm nas duas direções ortogonais;

Art. 46. As peças pré-moldadas de concreto devem possuir a resistência característica à compressão, determinada conforme NBR 9780, sendo maior ou igual a 35 MPa para solicitação de veículos comerciais, ou de linha, e maior ou igual 50 MPa quando houver tráfego de veículos especiais ou solicitações capazes de produzir acentuados efeitos de abrasão, ou a resistência característica definida na estrutura do projeto de pavimento.

CAPÍTULO IV DOS REDUTORES DE VELOCIDADE, ROTATÓRIAS E CURVAS DE DEFLEXÃO

Art. 47. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Parágrafo Único. O gabarito aprovado de uma nova via local, independentemente de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá ter largura igual ou superior a esta última.

Art. 48. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

§1º. Os raios de curva do alinhamento na interseção entre vias do Sistema Viário Básico e vias locais serão definidos pelo Órgão municipal competente, via decreto.
§2º. O raio mínimo de curva de concordância de alinhamento de via deve medir 6,00m (seis metros), exceto em casos onde o Ângulo de Concordância (AC), formado entre os prolongamentos dos alinhamentos da via que forma a interseção seja maior que 90º (noventa graus).

Art. 49. 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 de fluxo das águas pluviais, independentemente de o fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 50. A implantação de 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. 51. A sinalização viária horizontal ou vertical, de competência do Poder Público Municipal, deverá atender, no que couber, a normatização federal e estadual que lhe é própria.

Art. 52. A Zona 30 é uma área de interesse estratégico no transporte não motorizado, localizada em áreas de frequente trânsito de pedestres, devendo apresentar dispositivos suficientes para manter a segurança dos usuários e as velocidades automotivas até 30km/h;

Parágrafo Único. Na Zona 30 e em todas as vias locais e coletoras, existentes e projetadas, fica permitida a implantação de medidas e dispositivos moderadores de tráfego, para reduzir a velocidade dos veículos, obedecida a legislação federal.

Art. 53. Medidas de moderação de tráfego envolvem dispositivos para reduzir as velocidades desenvolvidas pelos veículos e aumentar a segurança viária, como faixas elevadas, ilhas pedestres, chicanas, rotatórias, extensão de esquinas e demais medidas delimitadoras de zonas de velocidade reduzida, como disposto no ANEXO VIII. de traffic calming.

CAPÍTULO V DOS CICLOVIÁRIOS

Art. 54. Considera-se a implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas na sede urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte e de lazer para a população.

Art. 55. Vias cicláveis são vias de uso especial destinadas aos ciclistas possuindo desenho de uso exclusivo, podendo ser utilizada a área destinada aos estacionamentos de vias existentes, organizando roteiros para conexão de toda a área urbana.

Art. 56. O desenvolvimento de vias cicláveis deve ser articulado com o sistema de transporte público, centralmente com paradas e/ou pontos de transbordo, conectando pontos das estruturas de bairros, escolas, postos de saúde, centralidades, áreas verdes, espaços recreativos ou culturais;

Art. 57. A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico.

Art. 58. A ciclofaixa deve ser provida de pintura específica, como demonstrado no ANEXO VI., com tratamento em cruzamento de vias.

Parágrafo Único. As ciclofaixas devem ser providas de tachas, tachões ou buffer, garantindo distanciamento dos veículos e maior segurança aos usuários.

Art. 59. A ciclorrota deve implicar em menor velocidade automotiva para compartilhamento do espaço viário.

Art. 60. É obrigatória a instalação de estacionamentos de bicicletas, de acordo com ANEXO IX. padrão paraciclos, nos seguintes estabelecimentos:

I. Mercados e supermercados;

II. Escolas, colégios e instituições de ensino com mais de 50 alunos;

III. Áreas de lazer, parques e clubes;

IV. Estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços com mais de 30 empregados;

V. Ginásios, estádios e centros esportivos;

VI. Agências bancárias;

VII. Hospitais, postos de saúde e clínicas com mais de 30 empregados;

VIII.Órgãos da administração pública;

IX. Terminal rodoviário.

Art. 61. Fica proibida a substituição da calçada pedestre por ciclovia, ainda que sinalizada.

Art. 62. Quando comprovada a necessidade de ciclovia sobre a calçada, a calçada padrão deve ser estendida para abrigar a infraestrutura cicloviária.

CAPÍTULO VI DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 63. Estas áreas 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, pelo órgão responsável pelo sistema de circulação.

Art. 64. 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. 65. É permissível o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento nas seguintes condições:

I. Instalar guia rebaixada:
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 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.

Art. 66. A liberação quanto ao uso ou não de recuos para estacionamento deverá ser aprovada após análise técnica pela Secretaria Municipal de Urbanismo legalmente instituído.

Art. 67. Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do desenvolvimento da curva de concordância entre duas vias ou em interseção viária especial, em nível ou desnível.

Art. 68. Será permitido o rebaixamento de guia para acesso de veículos de até 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) linear por lote, conforme frente mínima estabelecida pela zona.

§1º. Em vias arteriais e estruturais, o rebaixamento pode ser de até 5,00m (cinco metros) linear por data, conforme frente mínima estabelecida pela zona.

§2º. Para as edificações multifamiliares, para cada testada que o imóvel obtiver, será permitido dois rebaixamentos de guia para acesso de veículos, com até 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada, considerando uma distância mínima de 5,00m (cinco metros) entre as referidas guias de acesso.

Art. 69. Fica permitida a supressão de vagas de estacionamento na via, desde que autorizada pelo Poder Municipal, para a extensão de calçadas, instalação de parklets, paraciclos, ciclofaixas, e/ou jardins de chuva.

CAPÍTULO VII DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO (PGT)

Art. 70. Consideram-se Polos Geradores de Tráfego (PGT) as edificações que, mediante a concentração da oferta de bens e/ou serviços, que atraem ou produzem elevado número de viagens, com substanciais interferências no tráfego do entorno e necessidade de espaços para estacionamento, embarque e desembarque de passageiros, e/ou carga e descarga.

Art. 71. São considerados Polos Geradores de Tráfego (PGT) os empreendimentos que:

I. Apresentem mais de 50 vagas de estacionamento;

II. Contenham mais de 50 funcionários;

III. Tenham capacidade para mais de 500 pessoas;

IV. Situem-se em terrenos com mais de 5.000m²;

V. Tenham área construído superior a 1.000m²;

VI. Sirvam como central de distribuição de cargas;
VII. Sirvam como terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários.

Art. 72. Para a instalação de empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego, é necessário estudo específico para que sejam encontradas medidas mitigadoras para os impactos causados, objeto do Estudo de Impacto de Vizinhança.

CAPÍTULO VIII DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 73. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa que poderá variar de 500 UFM (quinhentas Unidades Fiscais do Município) a 5.000 UFM (cinco mil Unidades Fiscais do Município) vigentes à época da infração.

§3º.A multa será aplicada conforme a gravidade da infração a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.
§4º.O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.
§5º. As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 74. 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.

Art. 75. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Parágrafo Único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento no qual constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário.

Art. 76. . Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, bem como suas respectivas leis complementares.

Walter Volpato
Prefeito Municipal
Prefeito do Município de Sarandi

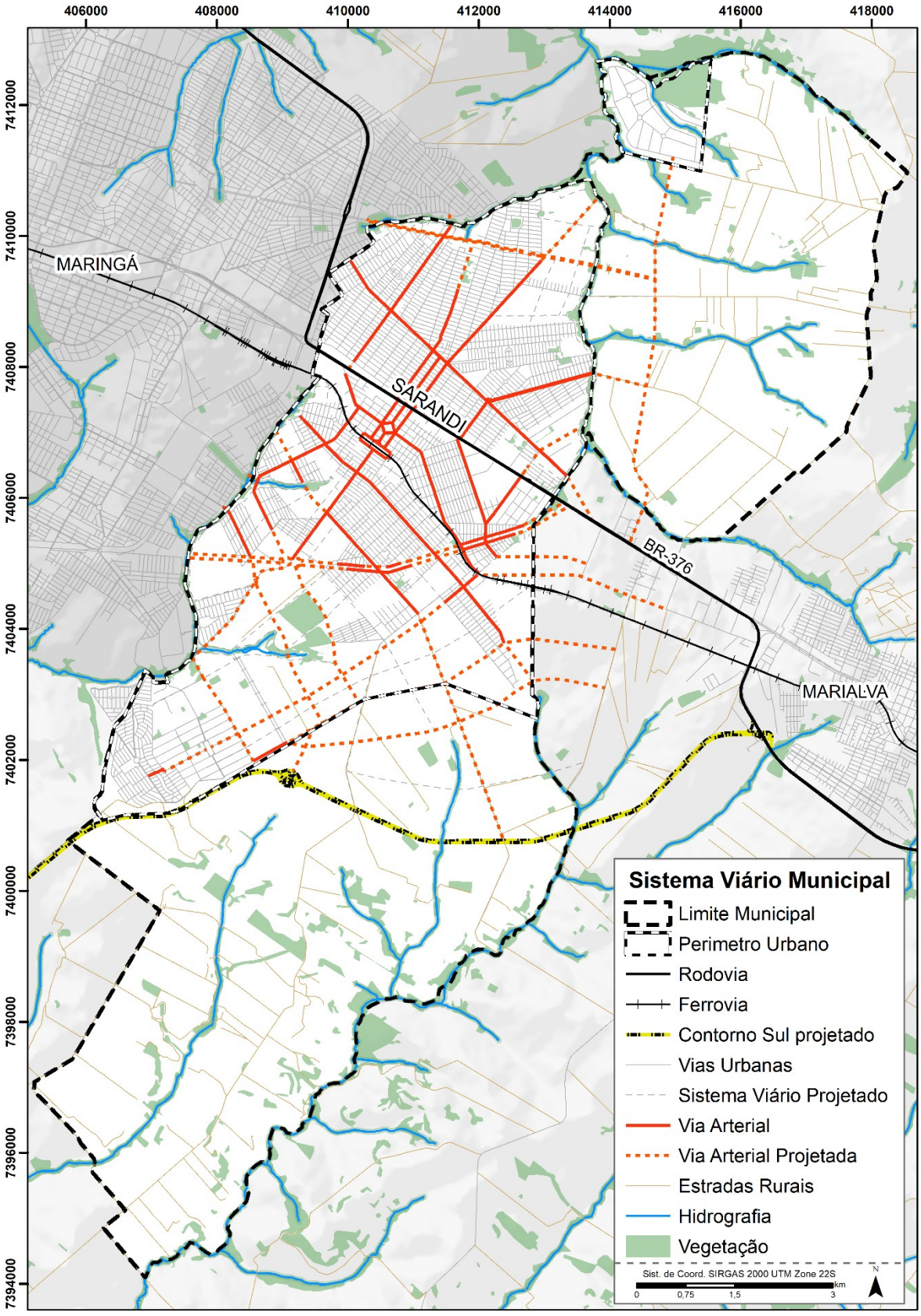
ANEXO I. TABELA DAS DIMENSÕES MÍNIMAS DAS VIAS URBANAS

Classificação	Dimensão total da faixa de domínio (m)	Largura mínima do passeio (m)	Distância entre passeios (m)	Ciclovia (m)
Arterial	29,00	3,00	23,00	2,10
Coletora	21,00	3,00	15,00	1,50
Local	16,00	3,00	10,00	Possível

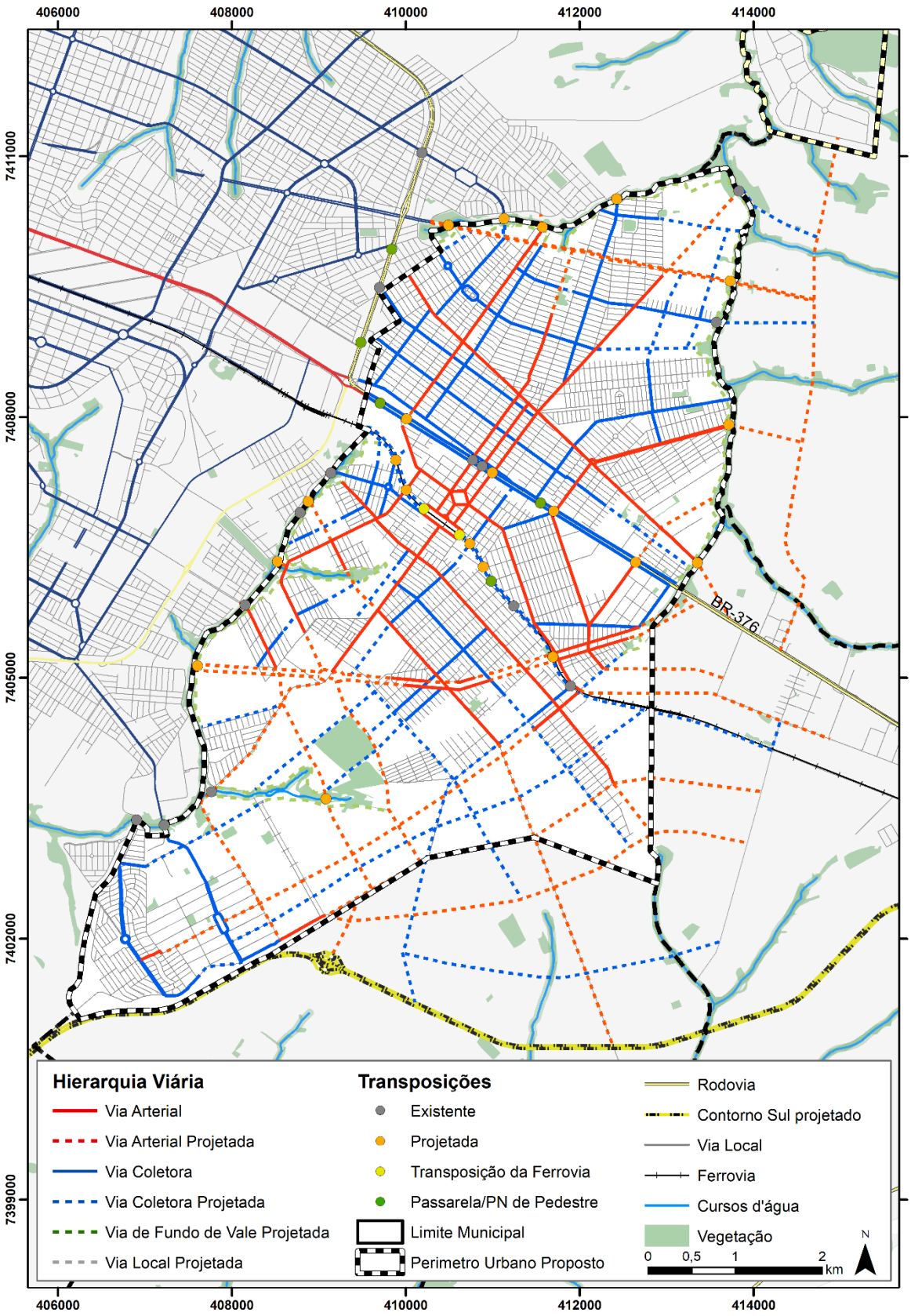
ANEXO II. TABELA DAS DIMENSÕES MÍNIMAS DAS VIAS RURAIS

Classificação	Dimensão total da faixa de domínio (m)	Largura mínima do acostamento (m)	Largura mínima da pista (m)
Estradas rurais	30	2,5	7

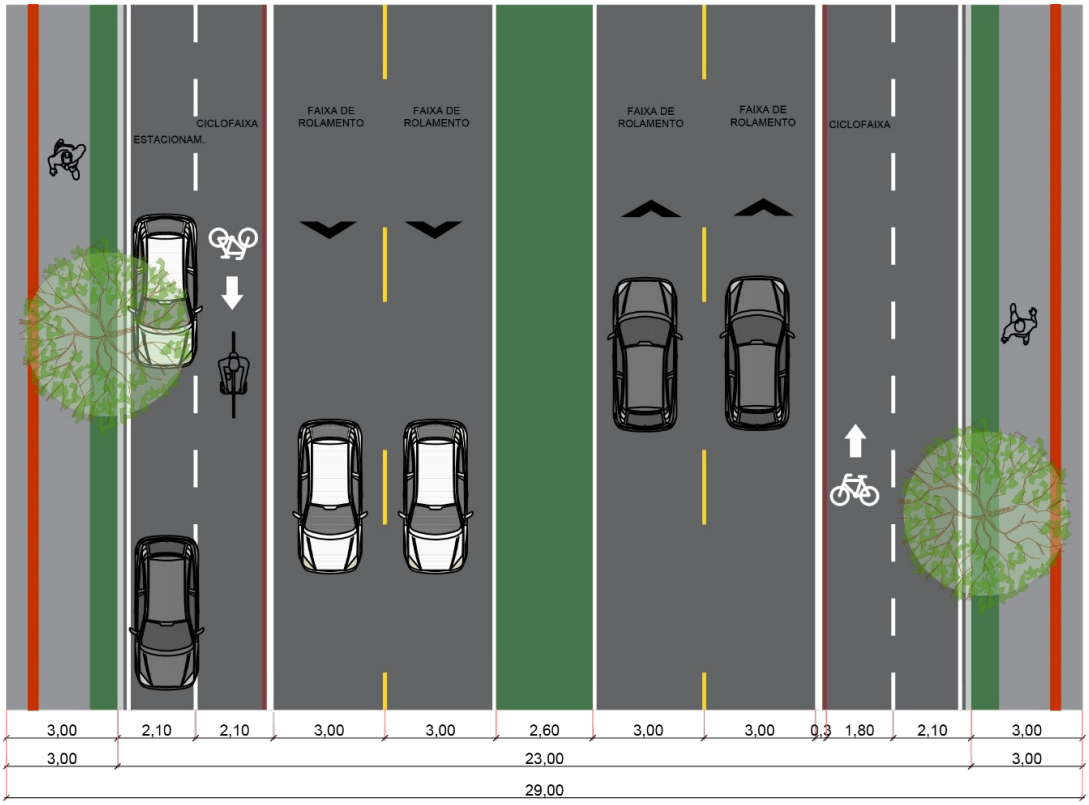
ANEXO III. MAPA DE MACROESTRUTURAÇÃO VIÁRIA MUNICIPAL

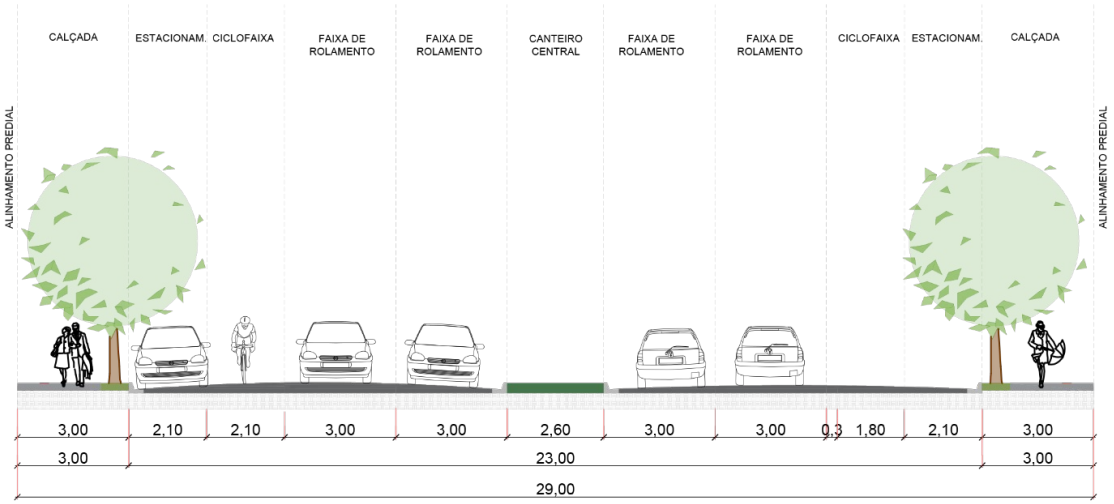


ANEXO IV. MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DA SEDE



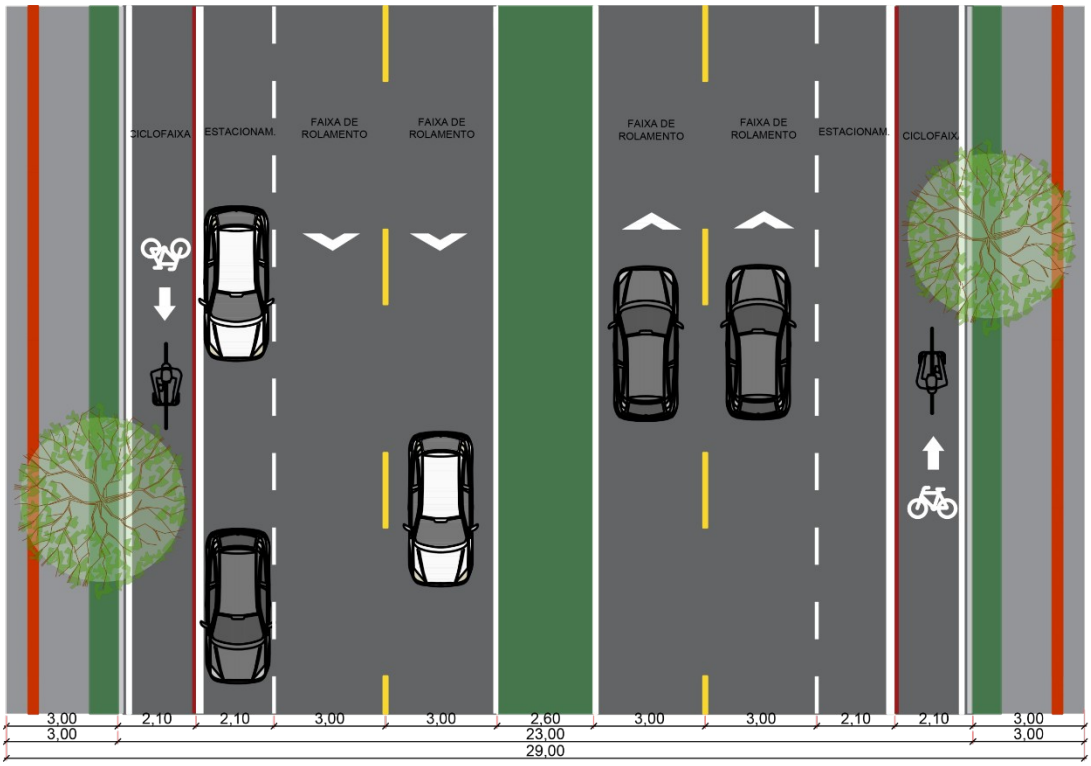
ANEXO V. SEÇÕES TRANSVERSAIS DAS VIAS

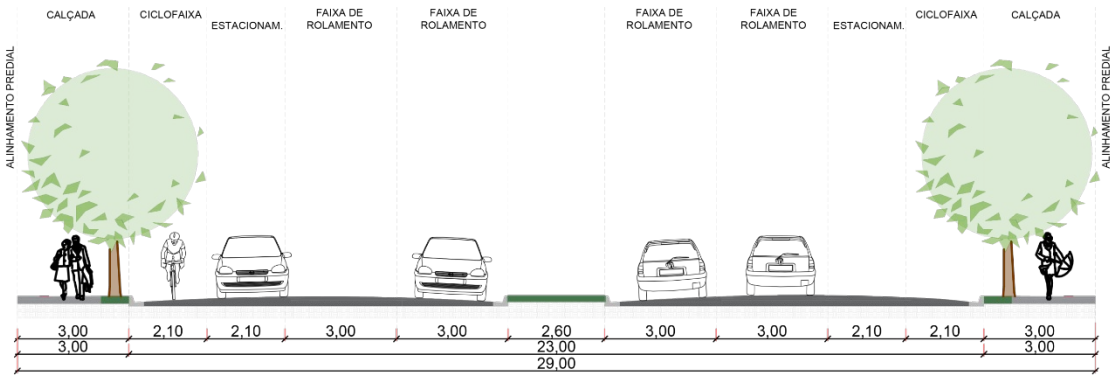




PERFIL VIA ARTERIAL

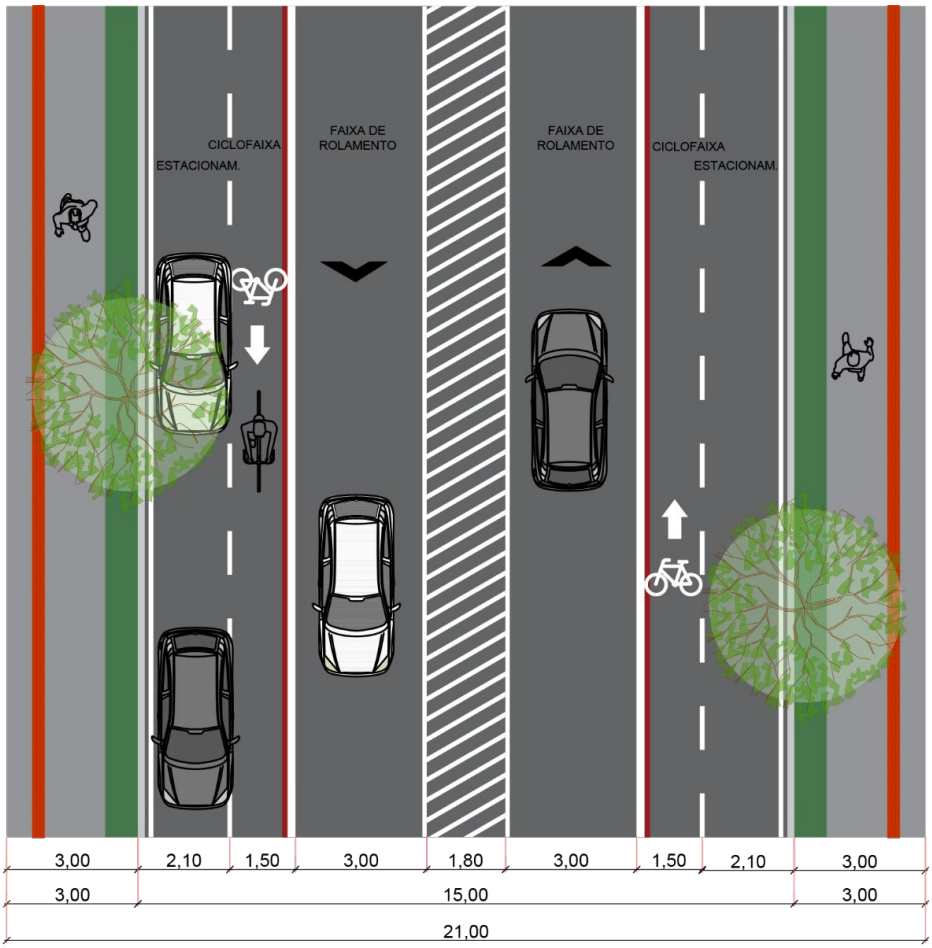
0 1 2 3 4 m
ESCALA GRÁFICA

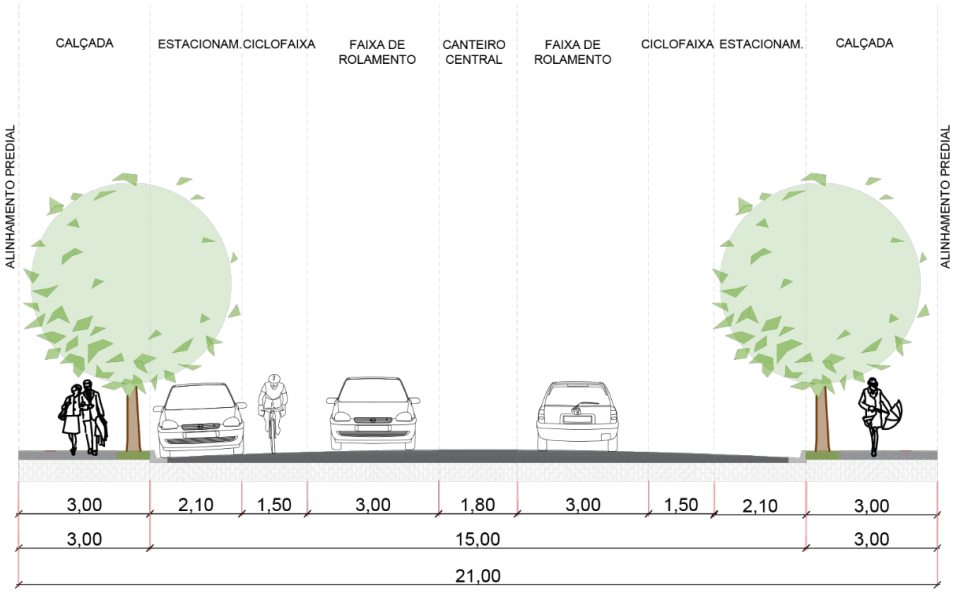




PERFIL VIA ARTERIAL II

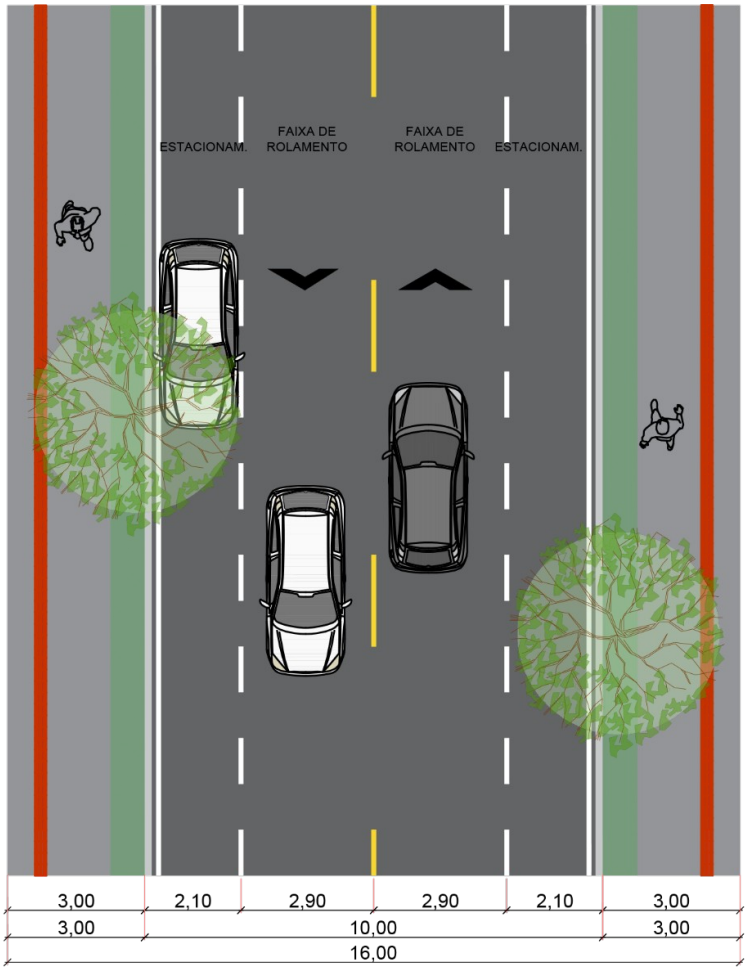
0 1 2 3 4 m
ESCALA GRÁFICA

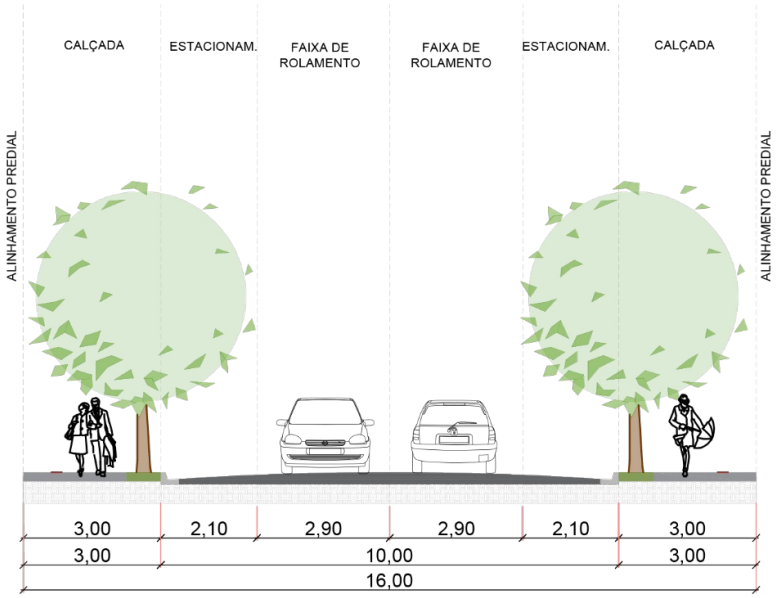




PERFIL VIA COLETORA

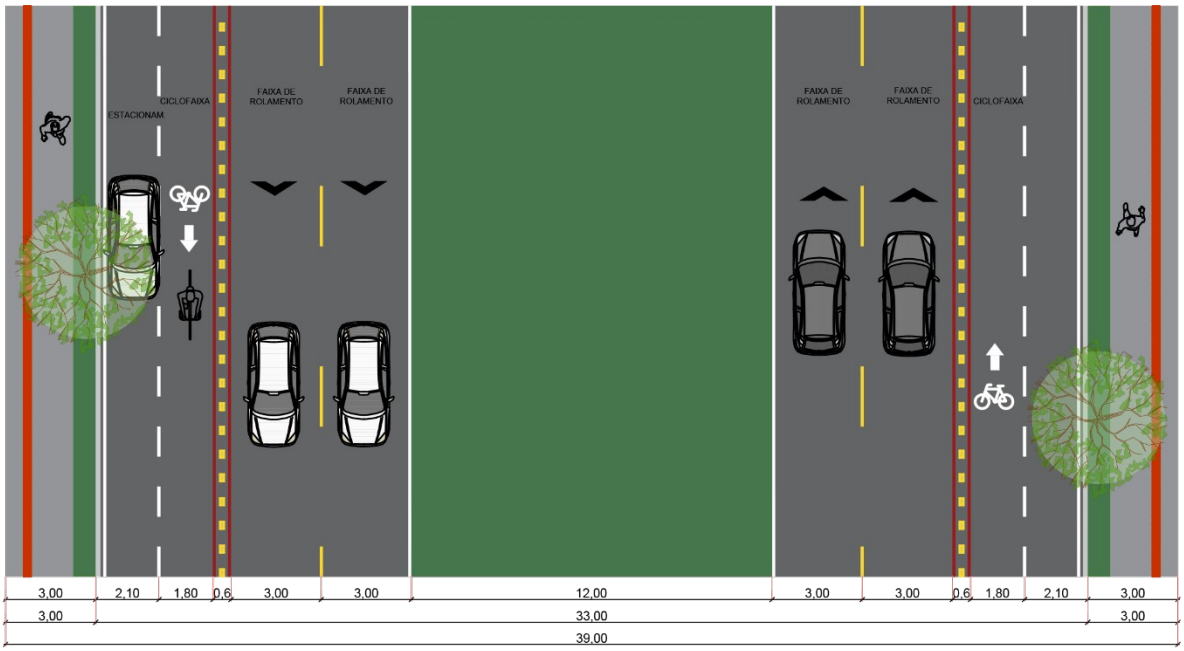
0 1 2 3 4 m
ESCALA GRÁFICA

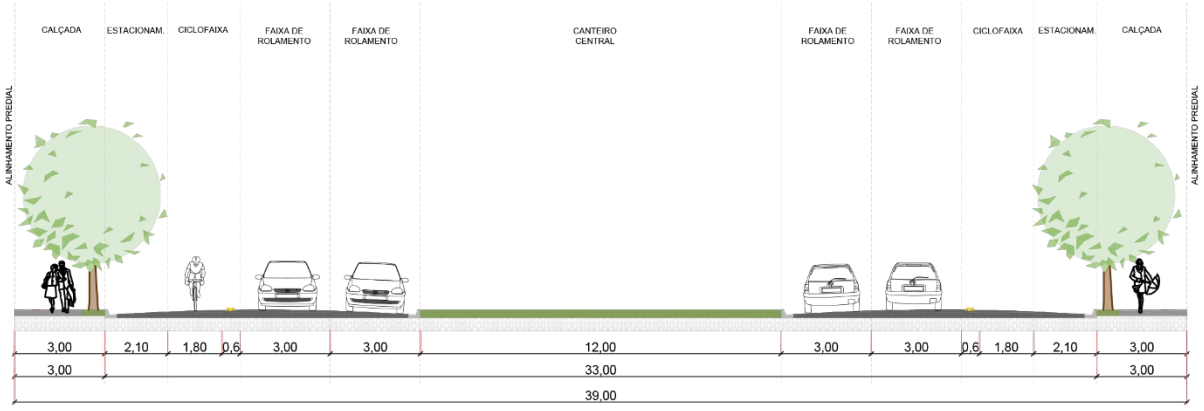




PERFIL VIA LOCAL

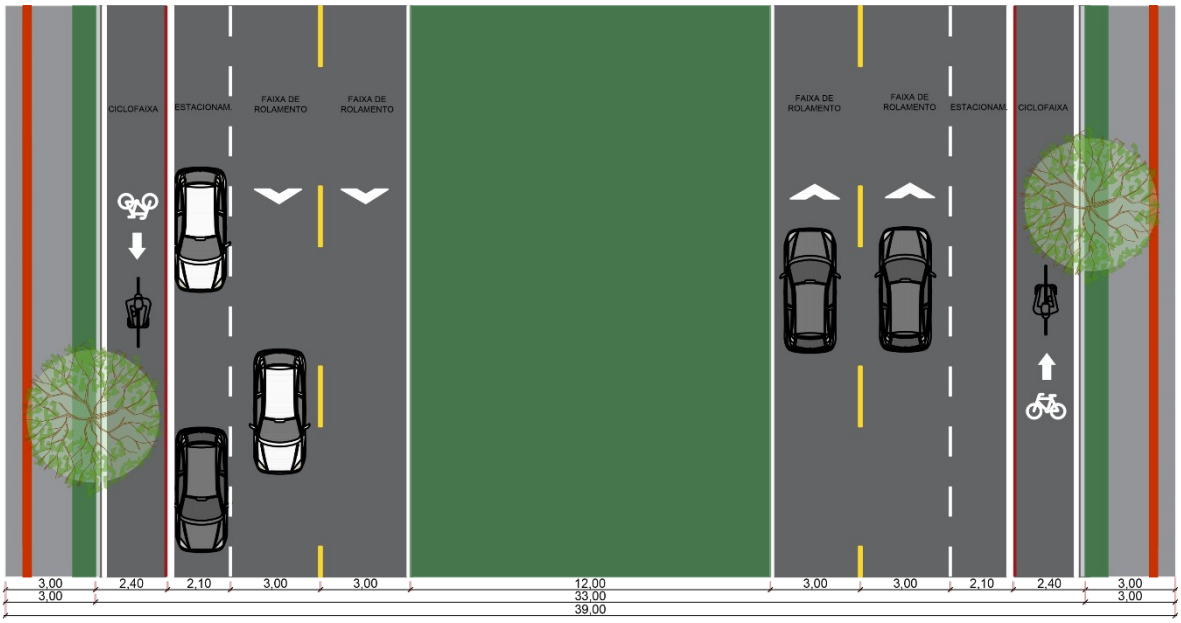
0 1 2 3 4 m
ESCALA GRÁFICA





PERFIL AV DAS TORRES

ESCALA GRÁFICA

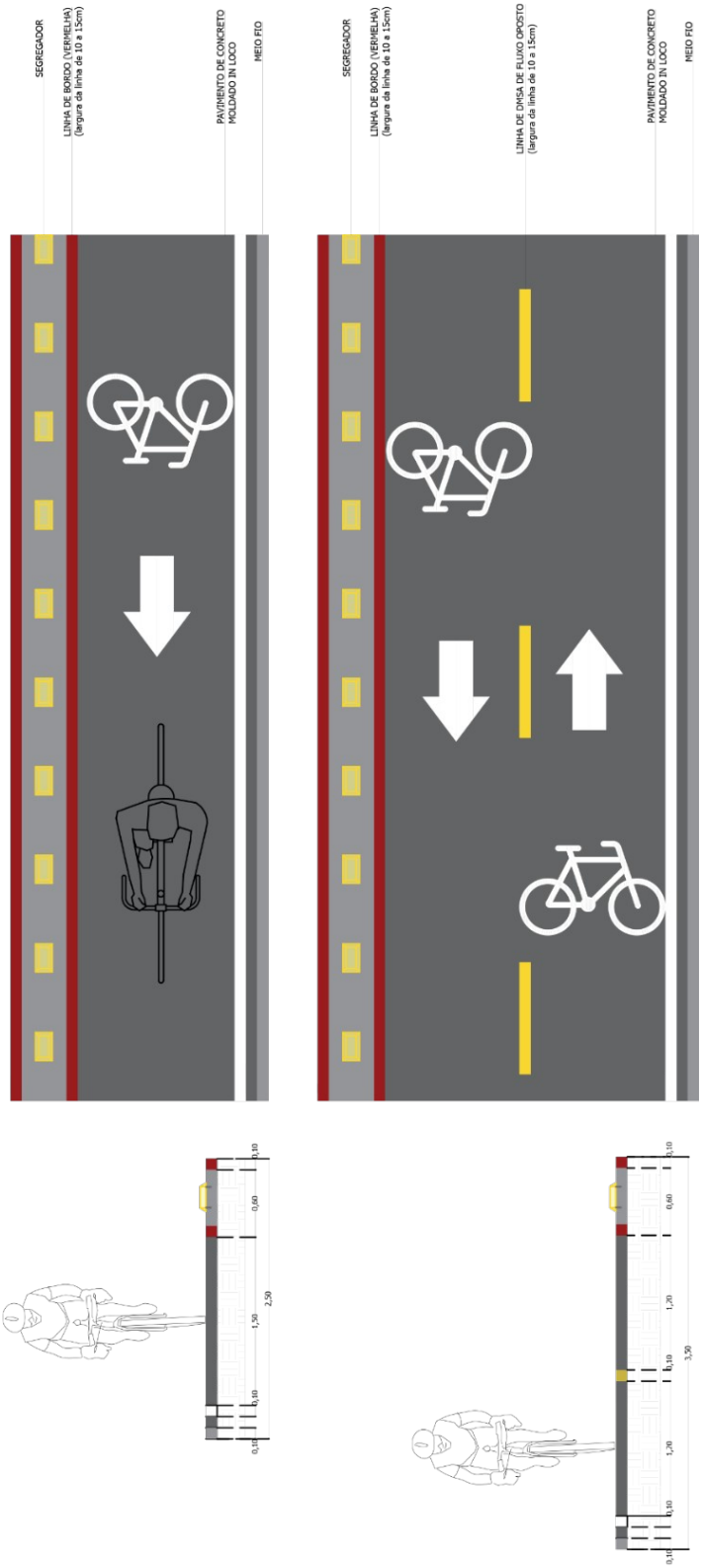




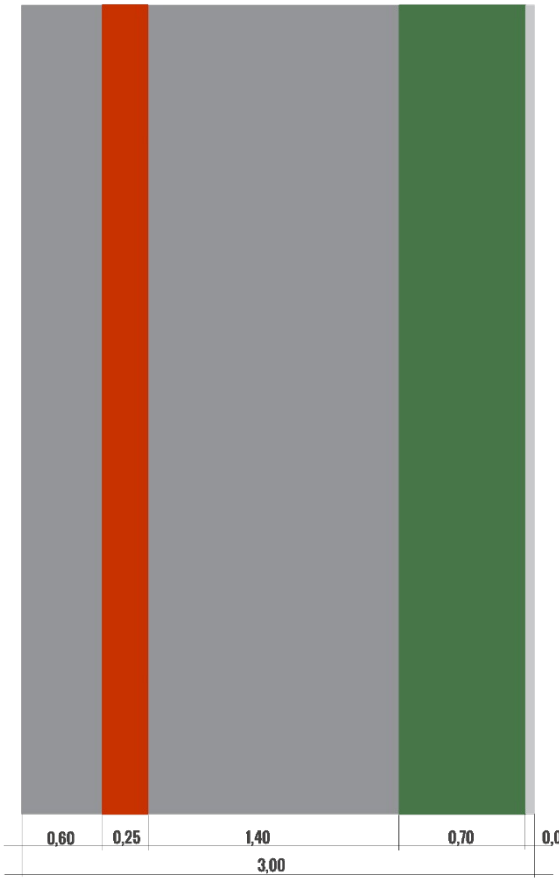
PERFIL AV DAS TORRES II

ESCALA GRÁFICA

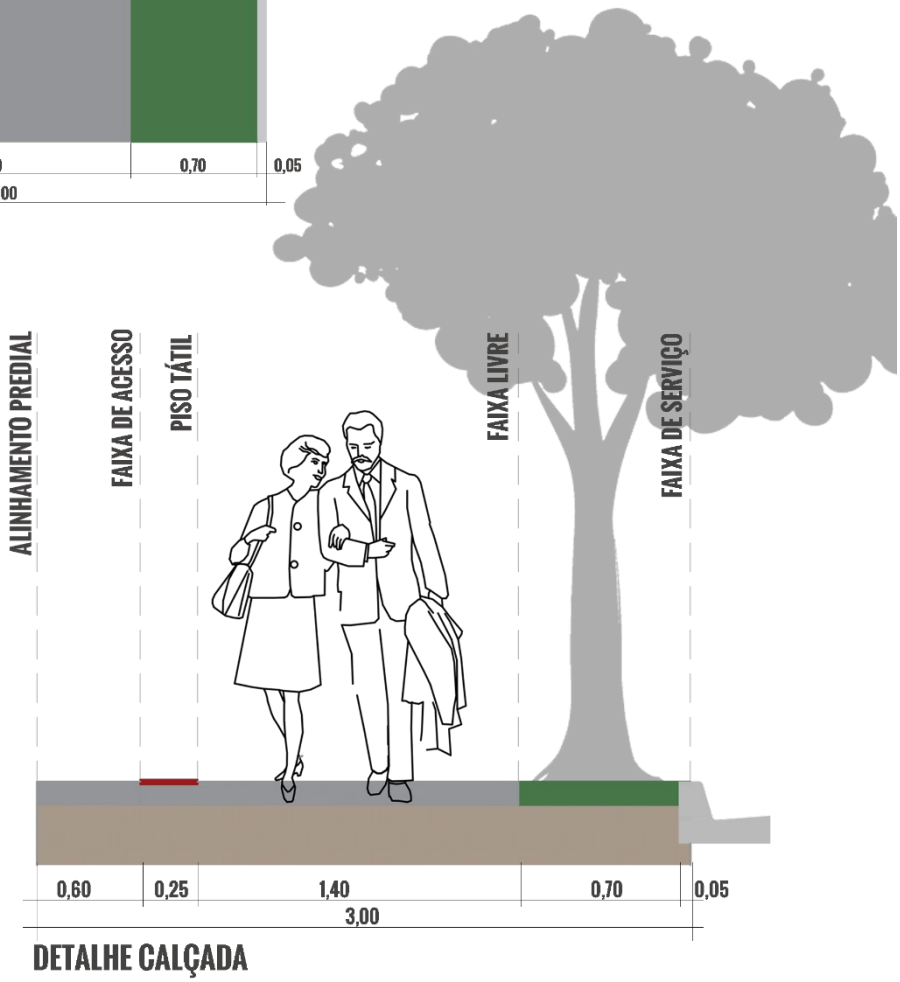
ANEXO VI. DETALHAMENTO DAS CICLOFAIXAS



ANEXO VII. DETALHAMENTO DAS CALÇADAS



DETALHE CALÇADA



DETALHE CALÇADA

ANEXO VIII. TRAFFIC CALMING



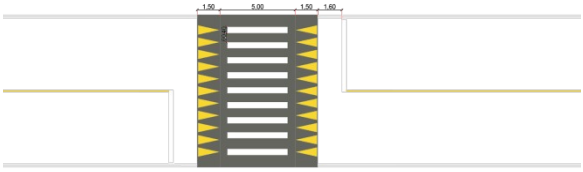
CALÇADA ESTENDIDA:

A Calçada Estendida apresenta as seguintes dimensões:

- A altura deve ser igual à altura da calçada;
- A largura deve seguir a faixa de estacionamento proposta na Lei do Sistema Viário;

Quanto ao início da extensão:

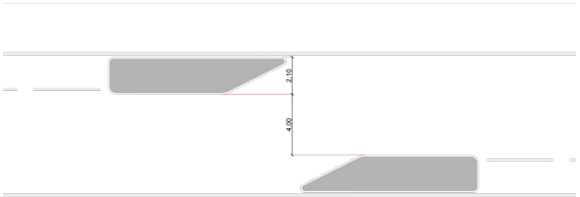
- entre 30 e 50km/h = 6m
- entre 50 e 70km/h = 15m



TRAVESSIA ELEVADA:

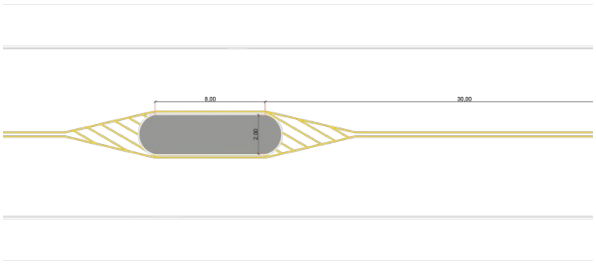
A Travessia Elevada apresenta as seguintes dimensões:

- A altura deve ser igual à altura da calçada, desde que não ultrapasse 15 cm;
- A largura da plataforma vai de 5,0 a 7,0 metros;
- 1,5 metros de rampa de acesso com inclinação de 5% a 10%;
- E o comprimento deve ser igual à largura da pista.



CHICANAS:

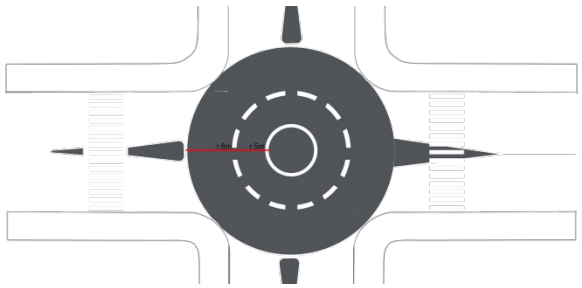
- As chicanas devem seguir a largura igual à faixa de estacionamento, de acordo com o estabelecido na Lei do Sistema Viário;
- Com mínimo entre eles de 1 metro;
- E estar sempre uma oposta à outra.



ILHAS DE PEDESTRE:

Locado no meio da caixa viária, a Ilha de Pedestre apresenta:

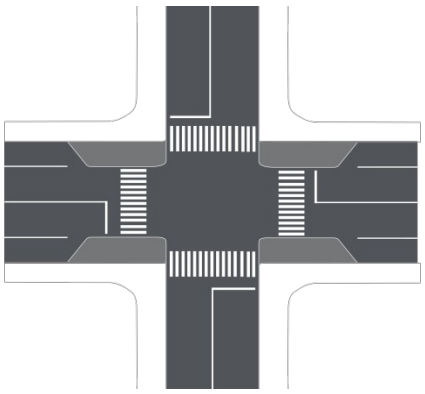
- Mínimo 2,5 metros de comprimento e 2 metros de largura;
- Desenho traçado em branco com sinalização de até 30 metros antes de chegar à Ilha



MINI-ROTATÓRIA:

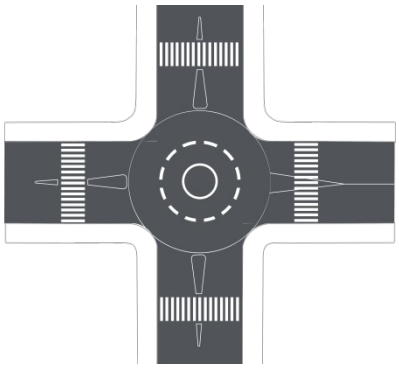
A partir do ponto central do cruzamento, tem-se que:

- O raio central da rotatória deve ter no mínimo 5m;
- O raio de canalização da via deve seguir, no mínimo, o mesmo padrão do raio central, sendo que este se inicia no centro da via e termina à 3m da guia.



CALÇADA ESTENDIDA:

- Geralmente encontrada em interseções, a extensão de calçadas é usada para reduzir a distância e melhorar a visibilidade do pedestre, reduzindo a velocidade dos veículos que fazem a conversão;
- Com a extensão de calçada, aumenta-se o ângulo de visibilidade do motorista e diminuem as colisões no cruzamento;
- A extensão cria espaço para instalação de mobiliário urbano e área para tratamento paisagístico ou gestão hídrica.
- Ajuda na prevenção de estacionamento ilegal nas esquinas.



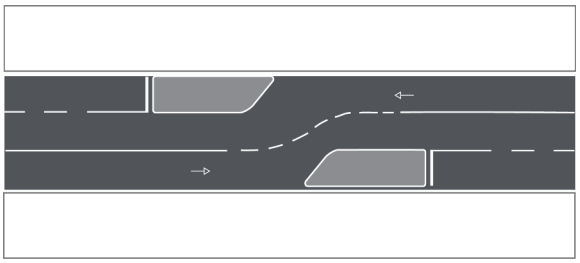
ROTATÓRIA:

- Rotatórias são ilhas centrais circulares que, substituindo a sinalização vertical, alteram a direção e velocidade dos veículos que adentram a ele;
- Melhoram a eficiência do fluxo nas interseções, uma vez que os veículos são obrigados a desacelerar, mantendo espaço suficiente para faixas de pedestres lineares;
- Devem apresentar sinalização indicando o sentido dos fluxos circulares;
- Deve-se certificar da deflexão apropriada para gerar o efeito de rotatória.



TRAVESSIA ELEVADA:

- A travessia elevada ajuda na melhoria das condições de acessibilidade e segurança na travessia e circulação de pedestres;
- Ela não deve ser utilizada de forma isolada, mas em conjunto com outras medidas para garantir que os veículos se aproximem em uma velocidade segura.



CHICANAS:

- As chicanas são desvios artificiais implantados para desacelerar o tráfego, reduzindo a largura da caixa viária em um dos lados, levando o condutor a desviar da linha reta;
- São usadas para alternar os estacionamentos, oscilando o fluxo do tráfego, além de ser possível a passagem de veículos de grande porte.

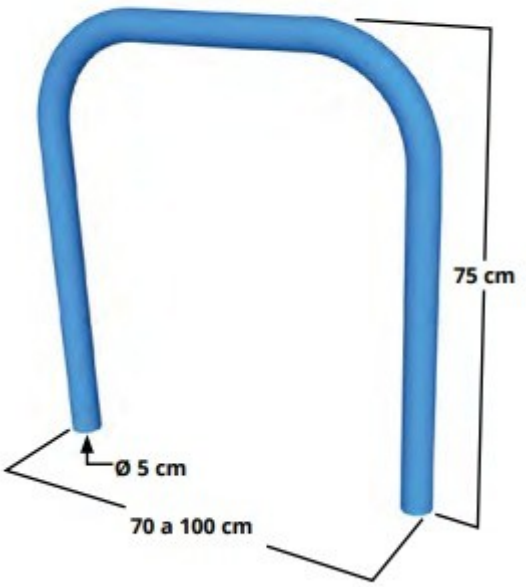


ILHAS DE PEDESTRE:

- São segmentos de canteiro central em meio de quadras ou interseções, usados para travessia e refúgio de pedestres;
- No nível da via, eles aumentam a segurança da travessia, reduzindo sua distância, além de estreitar o leito viário e ajudar na redução da velocidade veicular.

ANEXO IX. PADRÃO DE PARACICLOS

Modelo Sheffield



Modelo "U" invertido

