LEI 2310/2023

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário Básico das Áreas Urbanas e Rurais do Município e dá outras providências.

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE FAXINAL, ESTADO DO PARANÁ APROVA E O PREFEITO MUNICIPAL SANCIONA A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta lei, parte integrante do Plano Diretor Municipal, estabelece as diretrizes, a hierarquia, as características geométricas e requisitos complementares do Sistema Viário Básico do Município, assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses relativos ao seu pleno desenvolvimento.

Art. 2º Constituem os objetivos da presente Lei:
I- estabelecer as diretrizes do traçado do Sistema Viário Básico oficial;
II- classificar o sistema viário das vias oficiais;
III- definir as características geométricas das vias oficiais;
IV- garantir a continuidade futura do tecido urbano, inclusive nas áreas periféricas ao perímetro urbano, de modo a ordenar qualquer tipo de uso, ocupação ou subdivisão de glebas rurais na área de interesse urbano.

CAPÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Para a aplicação dos requisitos e disposições desta lei, são adotadas as seguintes definições:
I- **acesso** - é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
a) logradouro público e propriedade 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** - é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV- **caixa carroçável** - é a faixa da via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

V- **calçada ou passeio** - é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

VI- canteiro central - é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

VII- ciclovia - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de biciclos ou seus equivalentes, não motorizados;

VIII- estacionamento - é o espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

IX- faixa de domínio de vias - é a porção do solo, de utilização pública, medida a partir do centro da pista para cada uma de suas laterais;

X- greide - é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XI- largura de uma via - é a distância entre os alinhamentos da via;

XII- logradouro público - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, etc.);

XIII- meio-fio - é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XIV- pista de rolamento - é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;

XV- ciclo faixa - parte da pista de rolamento ou do passeio, destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XVI- faixa elevada – travessia elevada de pedestres onde o pavimento é elevado ao nível da calçada devendo possuir dispositivos de drenagem e sinalização específica;

XVII- lombada – ondulação transversal com diferença de nível do seu pavimento adjacente, destinada a reduzir a velocidade de veículos;

XVIII- rotatória – tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz a diminuição da velocidade em cruzamentos;

XIX- rampas – inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento;

XX- uso compartilhado – uso compartilhado da via pública por todos os sistemas de transportes especificados nesta Lei;

XXI- trincheira – obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior;

XXII- passarela – elemento em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestre;

XXIII- cul-de-sac – espaço para o retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;

XXIV- estrada vicinal – estrada pavimentada ou não que atende principalmente ao tráfego local do Município;

XXV- viaduto – obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior;

XXVI- sinalização de trânsito – conjunto de elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

XXVII- sinalização horizontal – constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

XXVIII- sinalização vertical - representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas;

XXIX- tráfego – fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

XXX- tráfego leve - fluxo inferior a 50 veículos por dia em uma direção;

XXXI- tráfego médio – fluxo compreendido entre 50 e 400 veículos por dia em uma direção;

XXXII- tráfego pesado – fluxo superior a 400 veículos por dia em uma direção;

XXXIII- vias arteriais - são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro dentro da área urbana, ligando dois ou mais distritos ou bairros, e constituem-se como vias estruturantes da área urbana, e tais vias alimentam e coletam o tráfego das vias coletoras e locais;

XXXIV- via coletora – que promove a ligação dos bairros com as vias arteriais;

XXXV- via local – destinada exclusivamente a dar acesso às moradias;

XXXVI- via férrea – sistema de transporte sobre trilhos que atravessa certa extensão territorial e por onde circulam trens que conduzem passageiros ou cargas;

XXXVII- via perimetral – são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga pesada;

XXXVIII- via rural – estradas pavimentadas ou não, localizadas fora do perímetro urbano.

XXXIX- testada – porção de via pública que fica à frente de um lote.

CAPÍTULO III
DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO

Art. 4º O Sistema Viário do Município de Faxinal subdivide-se em:
I- sistema viário urbano, delimitado pelo perímetro urbano;
II- sistema viário rural compreendido pelas vias e estradas existentes ou projetadas no interior da Macrozona Rural, exceto as rodovias federais e estaduais.

Art. 5º As vias urbanas subdividem-se em:
I- vias existentes – vias já implantadas e em uso;
II- previstas – ainda não implantadas, mas aprovadas em diretrizes e/ou parcelamentos, com prazos ainda vigentes;
III- vias projetadas - ainda não implantadas, mas definidas na presente Lei, como prolongamentos ou alargamento de vias existentes, em glebas do perímetro urbano ainda não parceladas e em áreas rurais com a função de ordenar a ocupação de atividades dentro do Município.
§ 1º As vias urbanas projetadas se constituem em diretrizes e estarão sujeitas a ajuste no traçado proposto e no arranjo interno, desde que devidamente justificado por levantamento planialtimétrico e ou estudo hidrológico, pela necessidade de adequações às vias existentes e/ou ainda por característica físico-naturais relevantes**.**
§ 2º Ajustes nos traçados propostos e no arranjo interno das vias, de que trata o parágrafo anterior, deverão ser obrigatoriamente aprovados pelo Conselho Municipal da Cidade, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento do Poder Executivo Municipal.
§ 3º Para as vias públicas previstas em diretrizes oficiais e/ou em parcelamentos aprovados, com prazos vigentes e não implantadas, em caso de caducidade de autorização concedida, nova autorização somente será expedida com base na presente Lei.

Art. 6º As vias rurais, subdividem-se em:
I- vias e estradas existentes – vias e estradas implantadas e em uso;
II- vias projetadas – vias projetadas previstas na Macroárea de Interesse Urbano.

Art. 7º As diretrizes de traçado do sistema viário básico do Município e as características geométricas e categorias funcionais das vias públicas que deverão ser obedecidas, em quaisquer parcelamentos do solo (loteamentos, desmembramentos, arruamentos e subdivisão de glebas urbanas ou rurais), são aquelas estabelecidas no Anexo I - Mapa do Sistema Viário Básico, parte integrante desta Lei.

Art. 8º Nas diretrizes para quaisquer modalidades de parcelamentos do solo, a Secretaria Municipal de Planejamento do Poder Executivo Municipal buscará garantir, sempre que possível, as seguintes recomendações:

I- a articulação e continuidade das vias existentes com as vias projetadas;
II- o lançamento de vias arteriais ou coletoras no divisor de águas das bacias hidrográficas, conhecido como espigões;
III- o lançamento de vias arteriais preferencialmente, nas divisas de propriedade, possibilitando a divisão do ônus de sua construção;
IV- o lançamento de vias nas depressões naturais do terreno por onde ocorre o escoamento natural das águas de chuva, conhecidos como talvegue;
V- o lançamento no melhor ponto de transposição do fundo de vale, permitindo continuidade e comunicação entre bacias hidrográficas contíguas;
VI- a harmonização com as curvas de nível, principalmente quando se tem restrições em relação a rampa máxima das vias;
VII- o aproveitamento das estradas rurais existentes;
VIII- a harmonização com as rodovias Estaduais e Federais existentes;
IX- a harmonização com o leito da linha férrea;
X- a harmonização com linhas de transmissão de energia de alta tensão;
XI- a harmonização com as Áreas de Preservação Permanente, Reservas Florestais Legais e matas nativas.
§ 1º A descontinuidade de vias somente poderá ocorrer mediante parecer do Conselho de Desenvolvimento Municipal, que demonstre tratar-se de solução técnica e/ou urbanística apropriada.
§ 2º As vias projetadas quando incidentes sobre Reservas Florestais Legais, em casos em que não seja possível o desvio, só poderá ocorrer a extinção da porção afetada da reserva legal mediante compensação a ser regulamentada por Decreto do Poder Executivo Municipal no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da vigência desta Lei, ouvido o Conselho de Desenvolvimento Municipal e a Secretaria Municipal de Meio Ambiente ou o Conselho competente, se houver.

Art. 9º As vias projetadas, que constituem prolongamento de vias existentes, deverão possuir a mesma hierarquização.
§ 1º A largura de via que se constitua em prolongamento de outra já existente ou constante do sistema viário projetado, não poderá ser inferior a largura desta, ainda que, pela sua classificação possa ser considerada de categoria funcional inferior, salvo se parecer do Conselho de Desenvolvimento Municipal demonstre que largura inferior possa ser considerada solução técnica e/ou urbanística mais apropriada.
§ 2º O Poder Executivo Municipal regulamentará, por meio de decreto, as vias que deverão ser alargadas e a exigência de recuos frontais para esses casos quando não previstos na Lei específica e complementar de Uso e Ocupação de Propriedades Urbanas e Rurais.

Art. 10. Fica vedada a construção de vias sem saída, salvo quando:
I- inexistir solução técnica apropriada, segundo parecer do Conselho de Desenvolvimento Municipal, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento;
II- atendidas as exigências específicas do Conselho de Desenvolvimento Municipal.
Parágrafo único. Quando aprovadas, nos termos do parágrafo anterior, as vias sem saída não poderão ultrapassar a 100 (cem) metros de comprimento, devendo obrigatoriamente conter em seu final, um bolsão de retorno, ou praça de retorno, cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 25 (vinte e cinco) metros.

Art. 11. Para dar continuidade, articular, interligar e complementar o sistema viário, todas as vias oficiais interrompidas ou incompletas, devem ser complementadas, através de prolongamentos e/ou alargamentos, de tal forma a interligá-las a outras vias longitudinais, transversais, obliquas ou diagonais, existentes ou projetadas.
§ 1º Fica vedada a construção de apenas meia pista em vias locais.
§ 2º As vias arteriais e coletoras poderão ser construídas em meia pista apenas nos casos em que as mesmas se situem nas divisas de glebas.

Art. 12. Nas vias de circulação, cujo leito não esteja no mesmo nível dos terrenos marginais, o perfil e os taludes laterais deverão ser previamente aprovados pela Secretaria Municipal de Planejamento.
§ 1º Os taludes deverão manter a razão de inclinação mínima de 1:2 (vertical: horizontal) em aterro e 1:1 (vertical: horizontal) em corte.
§ 2º Deverá ser providenciada a imediata proteção contra erosão por meio do plantio de grama adequada a situação.
§ 3º Para situações não previstas na presente Lei a Secretaria Municipal de Planejamento do Poder Executivo Municipal deverá ser consultada.

CAPÍTULO IV
DO DIMENSIONAMENTO E DAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS

Art. 13. As Vias Arteriais destinam-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 e deverão comportar no mínimo 18,00m (dezoito metros), contendo sinalização de velocidade máxima de até 60Km/h (sessenta quilômetros por hora), conforme Anexo V, sendo:
I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
II- 2 (duas) pistas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
III- 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3 m (três metros) cada;

Art. 14. As Vias Coletoras destinam-se a distribuir ou coletar o tráfego gerado em setores da cidade. Devem constituir-se em eixos comerciais e serviços de bairros. Sua largura deverá comportar, no mínimo 17m (dezessete metros), contendo sinalização de velocidade máxima de até 40Km/h (quarenta quilômetros por hora), conforme Anexo V, sendo:
I- 2 (duas) pistas de rolamento para veículos, de no mínimo, 3 m (três metros) cada;
II- 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
III- 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada.

Art. 15. As Vias Locais destinam-se a acessar o lote e deverão possuir, no mínimo, 15,00m (quinze metros), contendo sinalização de velocidade máxima de até 30Km/h (trinta quilômetros por hora), conforme Anexo V, sendo:
I- 2 (duas) pistas de rolamento 2,70m (dois metros e setenta centímetros) cada;
II- 1 (uma) pista para estacionamento de veículos de, no mínimo 2,30m (dois metros e trinta centímetros);
III- 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 16. As Vias Rurais, são divididas em vias Primárias e Secundárias, conforme Anexo IV:
I- a via primária, exceto as rodovias, terá uma faixa de domínio de 18 (dezoito) metros no total, sendo 2 (dois) metros para cada lado contados a partir do eixo das mesmas, 2 (dois) acostamentos de, no mínimo 2 (dois) metros cada e no mínimo 10 (dez) metros de caixa de rolamento.
II- a via secundária, exceto as rodovias, terá uma faixa de domínio de 12 (doze) metros no total, sendo 2 (dois) metros para cada lado contados a partir do eixo das mesmas, 1 (um) acostamento de, no mínimo, 2 (dois) metros e no mínimo 6 (seis) metros de caixa de rolamento.

Art. 17. A Secretaria Municipal de Planejamento exigirá, a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento e/ou do ordenamento geral do território, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas nos anexos, partes integrantes desta Lei.

Art. 18. Com exceção aos parcelamentos do solo urbano destinados às Zonas Especiais de Habitação de Interesse Social e às vias rurais, nenhuma via de circulação de veículos no município poderá ter largura total inferior a 15 (quinze) metros.
Parágrafo Único. Em empreendimentos destinados à habitação de interesse social, as dimensões das vias locais poderão ser inferiores às estabelecidas no artigo, de acordo com parâmetros definidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 19. Serão permitidas rampas de até 15% (quinze por cento), a critério do Conselho de Desenvolvimento Municipal, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento, desde que:
I- sejam dotadas de passeios públicos (calçadas), de pavimentação e rede de drenagem de águas pluviais;
II- seja comprovada a impossibilidade de outra solução técnica.

Art. 20. Nos cruzamentos de vias públicas, os alinhamentos prediais deverão ser concordados com arco de circunferência de raio mínimo de 6 (seis) metros, salvo em casos especiais para os quais outras especificações poderão ser adotadas pelo Secretaria Municipal de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 21. Para melhor orientação dos usuários nos percursos entre os diferentes bairros ou regiões da cidade, as vias arteriais devem estar destacadas das demais com diferentes padrões de sinalização, de tipo de pavimentação e do tipo de iluminação.

Art. 22. Ajustes no arranjo interno e nas larguras dos componentes da via tais como canteiro central, ciclovias, ciclofaixas, faixas de trânsito, passeios públicos e faixas de domínio poderão ocorrer, exceto na largura total para menor, desde que devidamente justificado por levantamento planialtimétrico, necessidade de adequações às vias existente e/ou à característica físico-naturais relevantes, observados os procedimentos previstos no §2º do art. 5º.

CAPÍTULO V
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 23. Constituem o Sistema Cicloviário:
I- a malha básica de ciclovias;
II- a malha básica de ciclofaixas;
III- as faixas compartilhadas;
IV- a sinalização específica para ciclistas;
V- os bicicletários, paraciclos e estacionamentos necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art. 24. Para efeito do presente capítulo, considera-se:
I- ciclovia - são vias destinadas à circulação de bicicletas, separada fisicamente da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
II- ciclofaixa - são vias destinadas à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores, sendo permitidas nas vias existentes respeitando o mesmo sentido do fluxo do tráfego de veículos;
III- faixa compartilhada: ciclovia ou ciclofaixa onde o espaço destinado ao trânsito de veículos bicicletas é compartilhado por pedestres ou veículos automotores, de acordo com

regulamentação específica;
IV- bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;
V- paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte para 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.

Art. 25. A largura mínima de cada ciclovia deverá ser de:
I- 1 (um) metro para pistas de sentido único de circulação;
II- 2 (dois) metros para pistas de sentido duplo de circulação.
Parágrafo único. A largura das ciclofaixas destinadas a circulação de bicicletas, contíguas à pista de rolamento de veículos, deverá ser de no mínimo 1,5 m (um metro e cinquenta centímetros) para ciclofaixas de sentido único de circulação e 2,5 (dois vírgula cinco) metros para ciclofaixas com sentido duplo de circulação.

Art. 26. As especificações do Sistema Cicloviário deverão ser regulamentadas por Portaria da Secretaria Municipal de Planejamento do Poder Executivo Municipal, observadas a Lei Federal nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO VI
DAS ROTATÓRIAS

Art. 27. Preferencialmente, na intersecção de vias arteriais, podendo também ser exigidas na intersecção de outras categorias de vias, deverá ser implantada rotatória de tráfego, cujas características permitam facilitar o fluxo de veículos em conformidade com as normas e disposições expressas pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.
Parágrafo único. A execução de rotatórias poderá ser dispensada, a critério do Conselho de Desenvolvimento Municipal, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento, em casos excepcionais, onde não seja possível a execução das mesmas, dada a existência de vias já consolidadas que inviabilizam tal benfeitoria.

Art. 28. As rotatórias deverão possuir diâmetro inscrito de 40 (quarenta) metros para as ilhas centrais.
Parágrafo único. O diâmetro inscrito mínimo de que trata o artigo poderá ser alterado mediante comprovação técnica que ateste a perfeita funcionalidade da rotatória.

Art. 29. Nas rotatórias deverão ser implantados os seguintes serviços:
I- pavimentação asfáltica com características similares aos das vias arteriais que a ela convergem;
II- ajardinamento do Interior das ilhas centrais;
III- iluminação das ilhas centrais.

Art. 30. Fica vedado o rebaixamento de guias e a entrada e saída de veículos em rotatórias.

CAPÍTULO VII
DA PAVIMENTAÇÃO DAS VIAS

Art. 31. A pavimentação das vias locais com declive não superior a 8% (oito por cento) deverá atender as recomendações e normas do DNER, DNIT e ABNT, com no mínimo, às seguintes características:
I- subleito compactado a 100% do Proctor Normal, com espessura mínima de 40 cm (quarenta centímetros);
II- base em brita graduada compactada a 100% do Proctor Intermediário, com espessura

mínima de 20 cm (vinte centímetros);
III- imprimação da base (brita graduada) com CM-30 a 1,3 l/m²;
IV- pintura de ligação da base através de emulsão asfáltica com RR-2C a 1,0 l/m²;
V- capa asfáltica em CBUQ, com espessura mínima de 3 (três) centímetros.
Parágrafo único. Para as demais vias o dimensionamento mínimo da pavimentação asfáltica será regulamentado por Decreto Municipal, considerando:
I- tráfego leve: Para as vias locais;
II- tráfego médio: Para as vias coletoras, via local de ligação e via local marginal de Zonas de Preservação Permanente;
III- tráfego pesado: Para a via perimetral, arteriais, local marginal de rodovia, arterial marginal de linhas de transmissão de energia elétrica de alta tensão e coletora marginal das zonas industriais.

CAPÍTULO VIII
DOS PASSEIOS PÚBLICOS

Art. 32. Os passeios públicos das vias (calçadas), obedecidas as dimensões estabelecidas no Anexo VI, serão construídos em conformidade com a NBR 9050– Norma de Acessibilidade – e nos padrões estabelecidos por decreto do Poder Executivo Municipal, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da vigência desta Lei.
§ 1º Rampas para pessoas com deficiência, localizadas nas esquinas das quadras das vias em conformidade com a NBR 9050– Norma de Acessibilidade ou sucedâneas e nos padrões estabelecidos por Decreto do Poder Executivo Municipal no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da vigência desta Lei.
§ 2º Além da implantação da infraestrutura urbana, o passeio público destina-se somente à circulação de pedestres, ao mobiliário urbano e a vegetação.
§ 3º Em atendimento a Lei Federal no 10.098, de 19 de dezembro de 2000, o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO IX
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

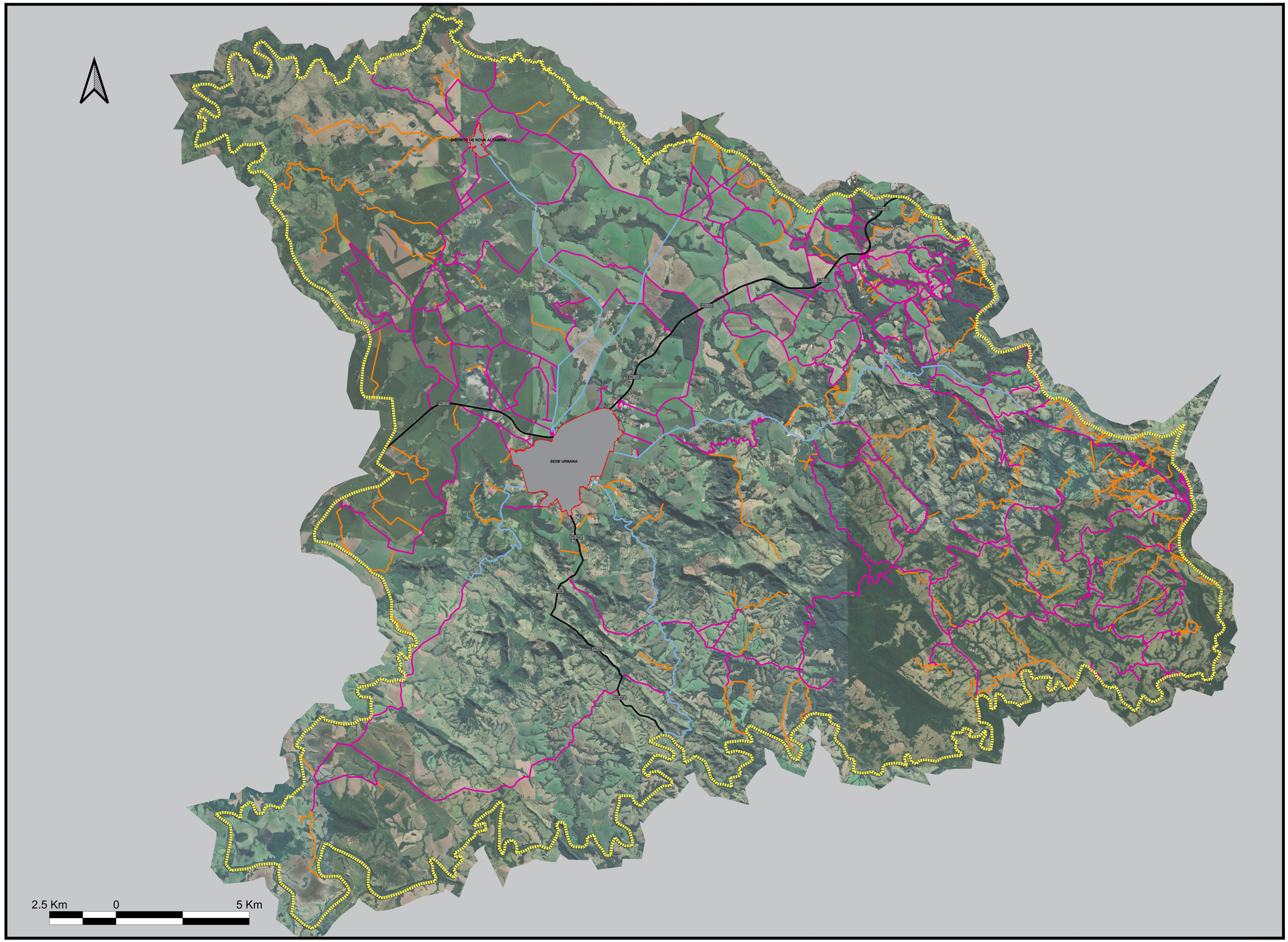
Art. 33. Os casos omissos ou as dúvidas suscitadas serão resolvidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento.
Parágrafo único. O Conselho de Desenvolvimento Municipal, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento, desenvolverá estudos com o intuito de elaborar Projeto de Lei, normatizando os casos omissos e/ou as dúvidas reincidentes, no prazo de 120 (cento e vinte) dias após a ocorrência dos fatos.

Art. 34. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Complementar n°. 2194/2020.

Gabinete do Prefeito Municipal em 19 de abril de 2023.

YLSON ALVARO CANTAGALLO
Prefeito Municipal

MAPA DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNÍCIPIO DE FAXINAL - ANEXO I



LEGENDA

- PERÍMETRO MUNICIPAL
- PERÍMETRO URBANO
- PRC-272 e PR-536
- VIA RURAL PRIMÁRIA
- VIA RURAL SECUNDÁRIA
- VIA RURAL TERCIÁRIA
- ÁREA URBANA

INFORMAÇÕES DO MAPA

SIRGAS 2000/UTM zone 22S

FONTE: SEMV PROJETOS GOVERNAMENTAIS E PREFEITURA DE FAXINAL - ANO: 2022

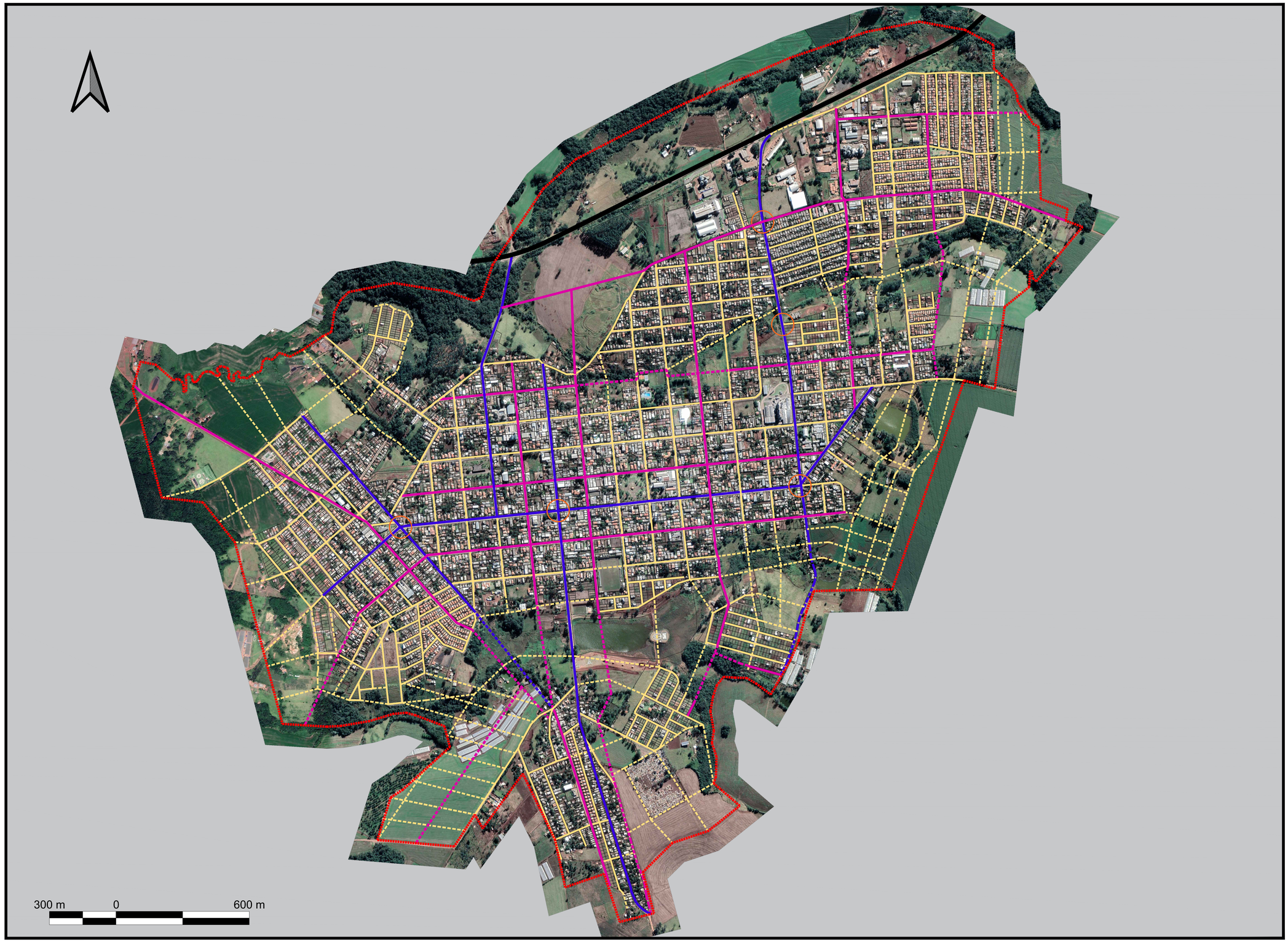
MAPA DE LOCALIZAÇÃO

SEMV PROJETOS GOVERNAMENTAIS

MUNICÍPIO DE FAXINAL

WEBGEO SEMV PROJETOS GOVERNAMENTAIS

MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DO MUNÍCIPIO DE FAXINAL - ANEXO II



LEGENDA

- PERÍMETRO URBANO
- PRC - 272
- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL

DIRETRIZES VIÁRIAS

- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL
- LOTES
- DIRETRIZ DE ROTATÓRIA

INFORMAÇÕES DO MAPA

SIRGAS 2000/UTM zone 22S

FONTE: SEMV PROJETOS GOVERNAMENTAIS E PREFEITURA DE FAXINAL - ANO: 2022

MAPA DE LOCALIZAÇÃO

SEMV
PROJETOS GOVERNAMENTAIS

MUNICÍPIO DE
FAXINAL

WEBGEO
SEMV
PROJETOS GOVERNAMENTAIS

MAPA DO SISTEMA VIÁRIO DO DISTRITO NOVA ALTAMIRA DO MUNICIPIO DE FAXINAL - ANEXO III

LEGENDA

- PERÍMETRO URBANO
- VIA ARTERIAL
- VIA COLETORA
- VIA LOCAL
- DIRETTRIZ DE VIA ARTERIAL
- DIRETRIZ DE VIA COLETORA
- DIRETRIZ DE VIA LOCAL

INFORMAÇÕES DO MAPA

SIRGAS S2000/UTM zone 22S

FONTE: SEMV PROJETOS GOVERNAMENTAIS E PREFEITURA DE FAXINAL - ANO: 2022

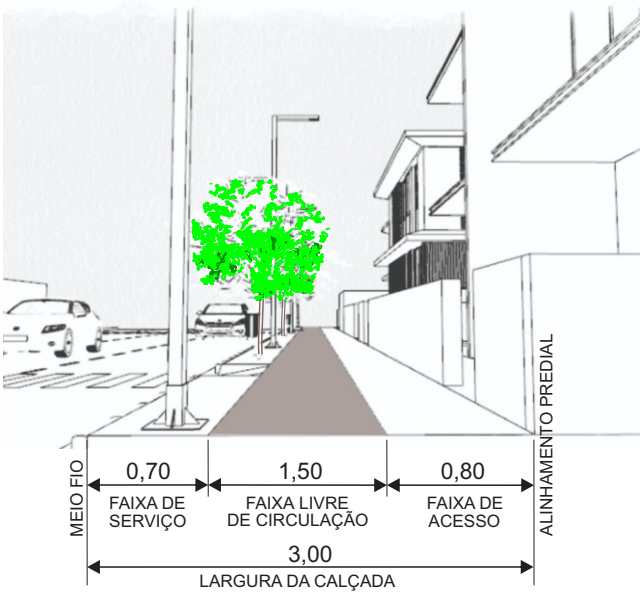
LOCALIZAÇÃO

SEMV PROJETOS GOVERNAMENTAIS

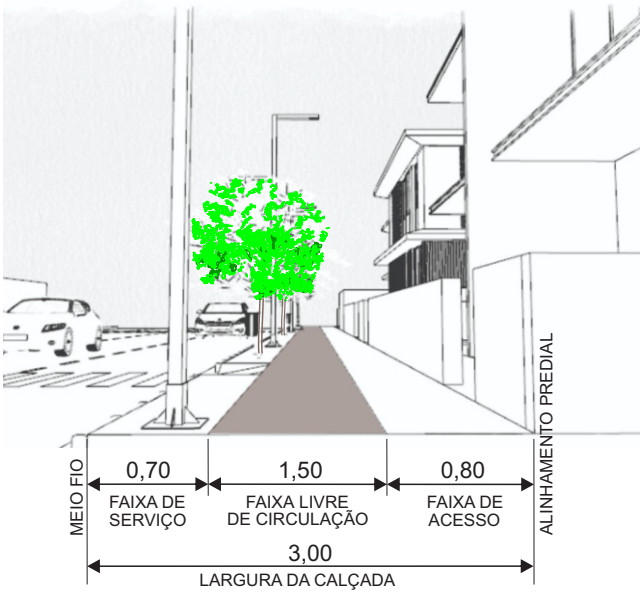
MUNICÍPIO DE FAXINAL

WEBGEO SEMV PROJETOS GOVERNAMENTAIS

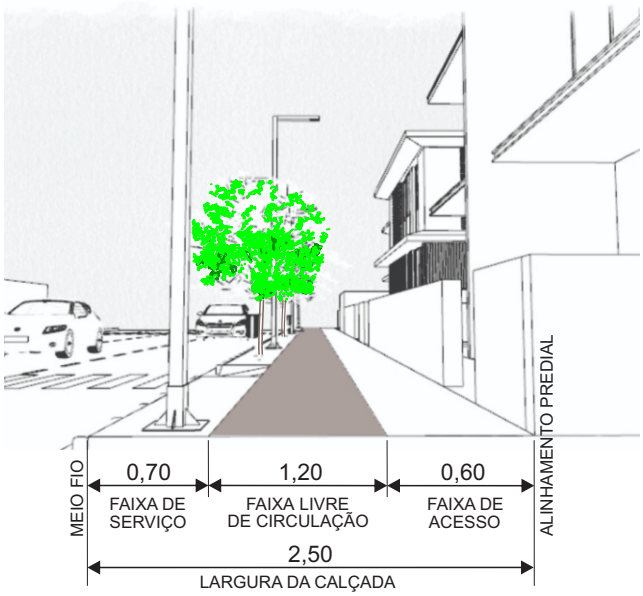
MODELO CALÇADAS PARA VIAS ARTERIAIS



MODELO CALÇADAS PARA VIAS COLETORAS

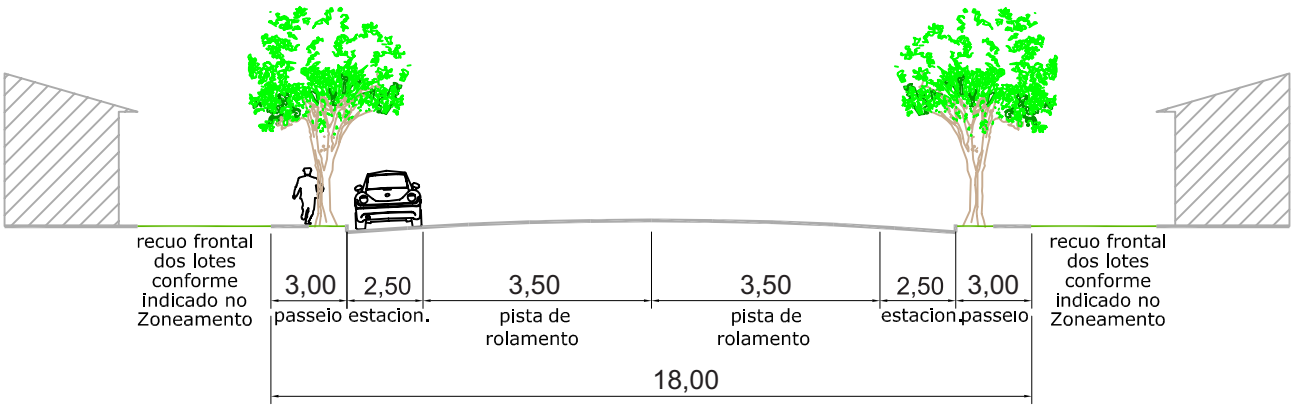


MODELO CALÇADAS PARA VIAS LOCAIS

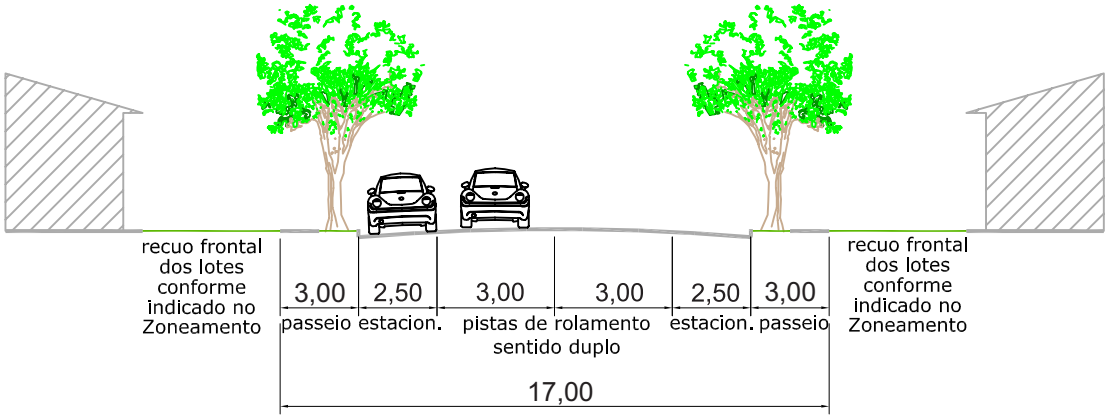


ANEXO V - MODELO DE VIAS URBANAS

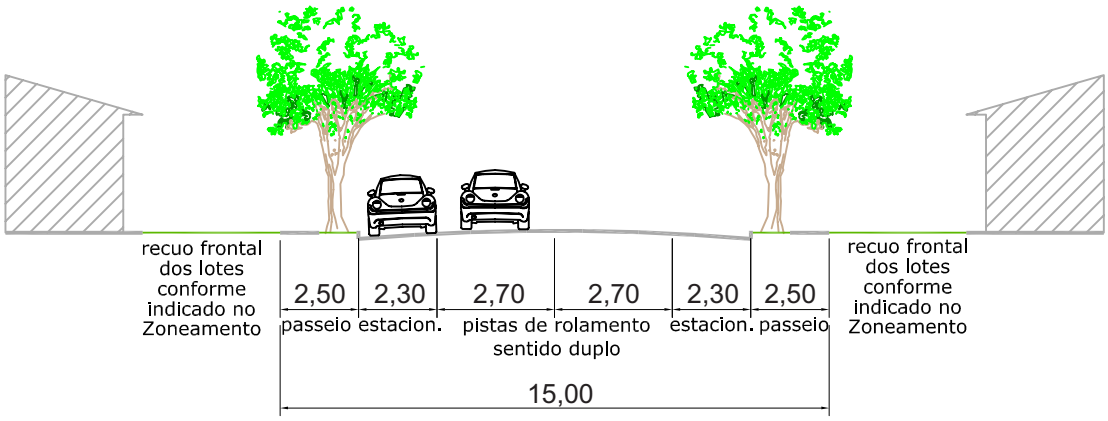
VIAS ARTERIAIS



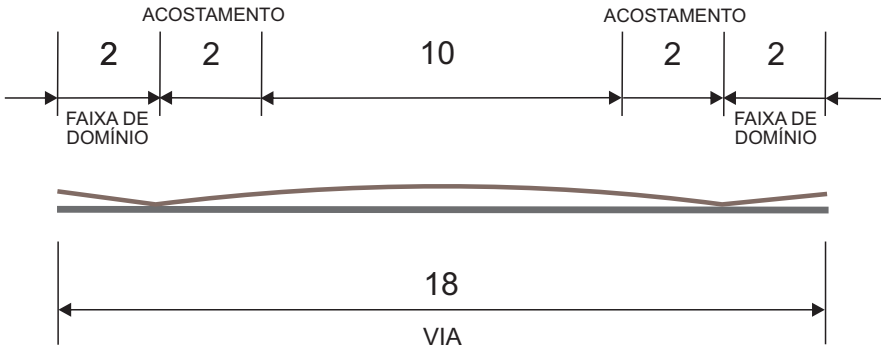
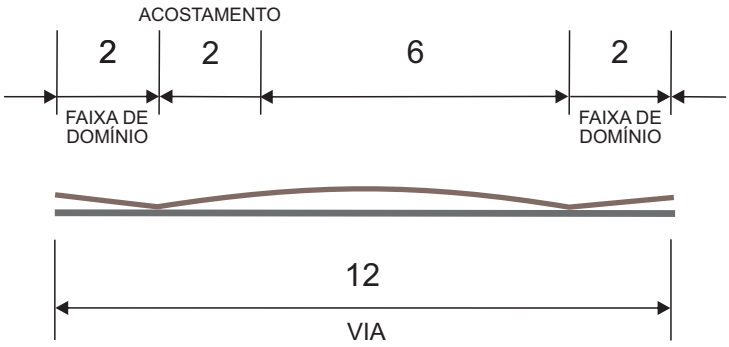
VIAS COLETORAS



VIAS LOCAIS



VIA RURAL PRIMÁRIA



VIA RURAL SECUNDÁRIA