

# **MINUTA DO ANTEPROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO DE ARAGUARI - 2022**

## **SUMÁRIO**

### **CAPÍTULO I**

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES (Art. 1º ao 3º)

#### **Seção I**

DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES DE IMPLANTAÇÃO (Art. 4º ao 8º)

#### **Seção II**

DAS DEFINIÇÕES (Art. 9º)

### **CAPÍTULO II**

DO SISTEMA VIÁRIO (Art. 10)

#### **Seção I**

DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO (Art. 11 ao 12)

#### **Seção II**

DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS (Art. 13 ao 23)

#### **Seção III**

DO DIMENSIONAMENTO DAS FAIXAS DE DOMÍNIO (Art. 24 ao 25)

#### **Seção IV**

DAS CALÇADAS (Art. 26 ao 33)

### **CAPÍTULO III**

DAS DISPOSIÇÕES TÉCNICAS (Art. 34 ao 37)

### **CAPÍTULO IV**

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (Art. 38 ao 43)

## **LEI COMPLEMENTAR Nº**

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Araguari.

A Câmara Municipal de Araguari, Estado de Minas Gerais, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I**

#### **DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º A presente Lei destina-se a hierarquizar, disciplinar e dimensionar o Sistema Viário Urbano da Sede Municipal de Araguari, conforme diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal.

Art. 2º É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos existentes e a serem implantados na Sede Municipal, conforme definido no Mapa do Sistema Viário Urbano – Anexo I da presente lei.

Art. 3º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I - Mapa do Sistema Viário Urbano da Sede de Araguari
- II. Anexo II – Plano Rodoviário do Município de Araguari
- III. Anexo III - Perfis Transversais das Vias
- IV. Anexo IV – Planta – Faixas da Calçada Pública e Modelo de Rampas nas Esquinas.

### **Seção I**

#### **DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES DE IMPLANTAÇÃO**

Art. 4º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do município de Araguari, visando os seguintes objetivos:

- I. induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, mediante a compatibilização coerente entre circulação e uso e

- ocupação do solo, estabelecendo as condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
- II. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
  - III. fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
  - IV. hierarquizar as vias urbanas visando maior fluidez no tráfego de modo a garantir segurança e conforto;
  - V. assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo nas áreas urbanas do Município;
  - VI. proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.
  - VII. adequar acessos e circulação pública às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 5º Qualquer modalidade de novos parcelamentos do solo urbano deverá respeitar o conteúdo desta Lei quanto à abertura de novas vias de circulação e/ou eixos viários, bem como o traçado urbano pré-existente.

Parágrafo único. O órgão responsável pelo trânsito e transporte, em conjunto com o órgão responsável pelo planejamento urbano poderão definir a dimensão dos prolongamentos das vias pré-existentes quando do futuro parcelamento de glebas adjacentes.

Art. 6º A implantação das vias de circulação deverá ser adequada às condições locais do meio físico, em especial, quanto à otimização das obras de terraplenagem necessárias à abertura de vias.

§1º As vias deverão acompanhar, sempre que possível, as curvas de níveis do terreno.

§2º Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplenagem junto aos cursos hídricos.

Art.7º As vias de circulação dos novos parcelamentos de solo urbano deverão articular-se às vias adjacentes oficiais, existentes e/ou projetadas,

respeitadas suas hierarquias, assegurando assim a continuidade do sistema viário.

Art. 8º O dimensionamento das ruas dos prolongamentos das vias estruturais, arteriais, coletoras e locais poderão ser maiores que as existentes, a critério do Poder Executivo Municipal.

## Seção II

### **DAS DEFINIÇÕES**

Art. 9º Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

I - ACESSIBILIDADE - consiste na facilidade e na autonomia de acesso e uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos;

II - ACESSO - permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouros públicos e propriedades públicas e privadas;

III - ALINHAMENTO PREDIAL - é a linha divisória entre o lote/terreno e o logradouro público (calçada pública);

IV - ARRUAMENTO - conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

V – BOLSÃO – espaço para retorno de veículos ao final de uma rua sem saída ou espaço destinado à estacionamento de veículos;

VI - CALÇADA - parte do logradouro, normalmente segregada e em nível diferente da via, destinada ao trânsito de pedestres e à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, composta de faixa de circulação e faixa de serviço;

VII - CANTEIRO CENTRAL - é o espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física e operacionalmente;

VIII - CANTEIRO LATERAL - é o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e/ou arteriais e o bordo interno das pistas marginais;

IX - CICLOVIA - pista de uso exclusivo para circulação de bicicletas, segregada fisicamente do restante da via; pode estar situada na calçada, no canteiro central ou na própria pista por onde circula o tráfego geral.

X - CICLOFAIXA - faixa para uso exclusivo para circulação de bicicletas sem segregação física em relação ao restante da via; normalmente situa-se nos bordos da pista por onde circula o tráfego geral, mas pode também situar-se na calçada e no canteiro central;

XI - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - conjunto de normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

XII - CONFRONTANTE - área que fica na divisa ou frente a frente de outras áreas e do sistema viário;

XIII - CUL-DE-SAC - espaço para retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;

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

XV - FAIXA DE CIRCULAÇÃO - parte da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres;

XVI - FAIXA DE DOMÍNIO - superfície lindeira às rodovias e anel viário, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com jurisdição sobre a via;

XVII - FAIXA PARA TRAVESSIA DE PEDESTRE - sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via;

XVIII - FAIXA “NON AEDIFICANDI” - é a área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;

XIX - FAIXA DE SERVIÇO - parte da calçada, preferencialmente permeável, adjacente ao meio-fio destinada à locação de mobiliários e equipamentos urbanos e de infraestrutura, vegetação, postes de sinalização, grelhas, rebaixo de meio-fio para acesso de veículos aos

imóveis, lixeiras, postes de iluminação e eletricidade, tampas de inspeção e outros correlatos;

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

XXI - INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação;

XXII - LOGRADOURO - espaço livre, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, que lhe confere denominação oficial; são as ruas, travessas, becos, avenidas, praças e pontes;

XXIII - MEIO-FIO - é a linha composta de blocos de cantaria, concreto ou outro material adequado que separa a calçada da faixa de rolamento ou do acostamento;

XXIV - MOBILIDADE URBANA - é o atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto não motorizados;

XXV - PISO TÁTIL - piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXVI - PROJEÇÃO DE ALARGAMENTO - projetos de alargamento de via para melhoria de circulação;

XXVII - PISTA DE ROLAMENTO - é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e estacionamento;

XXVIII - RAMPA - inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento;

XXIX - REMANESCENTE VIÁRIO - sobra de área do sistema viário;

XXX - ROTATÓRIA - tratamento viário implantado na faixa de rolamento destinado à ordenação dos fluxos e que induz à redução da velocidade em cruzamentos;

XXXI - ROTAS URBANAS DE CARGA - são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;  
XXXII - SEPARADOR FÍSICO - elemento que delimita o uso de determinada área;

XXXIII - SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL - largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais;

XXXIV - SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO - conjunto dos elementos de comunicação visual adotados, nas vias públicas, para informação, orientação e advertência aos seus usuários:

- a) Sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;
- b) Sinalização vertical: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas.

XXXV – TRINCHEIRA - obra de construção civil destina a servir de passagem sob um determinado local;

XXXVI - VIA DE SERVIÇO - via destinada ao trânsito de veículos de cargas na distribuição de mercadorias e produtos;

XXXVII - VIADUTO - obra de construção civil destina a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

XXXVIII - VIA DE CIRCULAÇÃO - é o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, a calçada, o acostamento, a ciclovia (quando existente na via) e canteiro central;

XXXIX - VIA PERIMETRAL - desvia do centro urbano o fluxo pesado e promove o contorno viário de tráfego de veículos.

## **CAPÍTULO II**

### **DO SISTEMA VIÁRIO**

Art. 10 O sistema viário do município está subdividido em urbano e rural, estruturados de acordo com a seguinte hierarquia viária:

## I - SISTEMA VIÁRIO URBANO:

- a) Rodovias e Ferrovias;
- b) Via Estrutural;
- c) Via Arterial;
- d) Via Coletora;
- e) Via Local;
- f) Via Marginal;
- g) Ciclovia ou Ciclofaixa;
- h) Via de Pedestre;
- i) Via de Serviço.

## II - SISTEMA VIÁRIO RURAL:

- a) Rodovias Federal, Estadual e Municipal;
- b) Ferrovias Federal, Estadual e Municipal;
- c) Estradas Vicinais e Corredores

Parágrafo único - A estrutura hierárquica acima definida está representada pelo Mapa do Sistema Viário Urbano da Sede de Araguari - ANEXO I e no Mapa do Sistema Viário do Município de Araguari - ANEXO II, constantes desta lei.

### Seção I

#### **DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO**

Art. 11. A hierarquia viária é estabelecida em função da capacidade de tráfego, da integração com a mobilidade e malha urbana e da compatibilidade com os usos estabelecidos pela Lei de Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Araguari.

Art. 12. As vias do sistema viário são classificadas como segue:

- I. **RODOVIAS** – estradas que convergem para a malha viária e permite conectar o município com as outras cidades ou regiões.

- II. VIAS RURAIS - são aquelas que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos fluxos;
  - III. VIAS ESTRUTURAIS – são aquelas que constituem a estrutura principal do sistema viário urbano, destinadas a receber e canalizar a maior carga de tráfego interno, definindo os principais acessos da cidade e ligações interurbanas;
  - IV. VIAS ARTERIAIS - são aquelas que, em conjunto com as vias estruturais, compõem a malha viária das áreas urbanas, destinadas a receber a maior carga do tráfego de transporte coletivo
  - V. VIAS COLETORAS - são aquelas que coletam e distribuem o tráfego das vias locais para as vias de maior fluxo, como as vias arteriais;
  - VI. VIAS LOCAIS - são aquelas que formam o itinerário de veículos entre as vias coletoras e as habitações, ou seja, são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;
  - VII. VIAS MARGINAIS - são aquelas vias auxiliares de uma via expressa e/ou arterial, rodovia ou anel viário, ou ainda, de um fundo de vale, adjacentes, geralmente paralelas, que margeiam e permitem acesso aos lotes lindeiros;
  - VIII. VIAS PARA PEDESTRES e CALÇADÃO - são aquelas de uso predominantemente de pedestres, com sua estrutura adequada para essa finalidade.
- IX. FERROVIAS - sistema de transporte sobre trilhos, constituído de via férrea e outras instalações fixas, material rodante, equipamento de tráfego e tudo mais necessário à condução segura e eficiente de passageiros e carga (Glossário de Termos Ferroviário – DNIT)

## Seção II

### **DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS**

Art. 13. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:

- I. pista de rolamento para veículos;
- II. faixa de estacionamento/acostamento para veículos;
- III. ciclovia unidirecional com, no mínimo, 2,00m (dois metros) ou ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3,00m (três metros);
- IV. ciclofaixa unidirecional com, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);
- V. calçada para pedestres;
- VI. quando necessários, separadores de pistas.

Art. 14. Os Eixos Estruturais deverão comportar, no mínimo, 50,00m (cinquenta metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 9,50m (nove metros e cinquenta centímetros) de largura cada, 1 (uma) para cada sentido da via;
- II. 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos com, no mínimo, 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) de largura cada, 1 (uma) para cada sentido da via;
- III. 2 (duas) calçadas com, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura cada;
- IV. canteiro central com, no mínimo, 19,00m (dezenove metros) de largura, incluindo uma ciclovia bidirecional (fluxo nos dois sentidos) com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura.

Art. 15. As Vias Arteriais deverão comportar, no mínimo, 40,00m (quarenta metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 9,50m (nove metros e cinquenta centímetros) de largura cada, 1 (uma) para cada sentido da via;
- II. 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos com, no mínimo, 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) de largura cada, 1 (uma) para cada sentido da via;

- III. 2 (duas) calçadas com, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura cada;
- IV. canteiro central com, no mínimo, 9,00m (nove metros) de largura, incluindo uma ciclovia bidirecional (fluxo nos dois sentidos) com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura.

Art. 16. As Vias Coletoras deverão comportar no mínimo 30,00m (trinta metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) de largura cada, 1 (uma) para cada sentido da via;
- II. 2 (duas) faixas para estacionamento para veículos com, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura cada, 1 (uma) para cada sentido da via;
- III. 2 (duas) calçadas com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura cada;
- IV. 1 (um) canteiro central com 6,00 (seis metros) de largura, incluindo uma ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura ou 1 (um) canteiro central com 3,00 (de metros) de largura e 1 (uma) ciclovia unidirecional com 1,50 (um metro e cinquenta centímetros) ao longo de cada uma das calçadas.

Art. 17. As Vias Locais deverão comportar, no mínimo, 14,00m (quatorze metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 3,25m (três metros e vinte e cinco centímetros) de largura cada;
- II. 1 (uma) faixa para estacionamento de veículos com, no mínimo, 2,50m (dois metros) de largura;
- III. 2 (duas) calçadas com, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura cada.

Art. 18. As Vias Locais para as modalidades Loteamento Fechado Residencial, Sítios de Recreio, ZEIS – Zona Especial de Interesse Social e ZUE – Zona de Interesse Turístico, deverão comportar, no mínimo, 12,00m (doze metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura cada;
- II. 2 (duas) calçadas com, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura cada.

Art. 19. As Vias Locais para Loteamentos Empresariais deverão possuir, no mínimo, 22,00m (vinte e dois metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 4,00m (quatro metros) de largura cada;
- II. 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura cada;
- III. 2 (duas) calçadas com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura cada;
- IV. 1 (um) canteiro central com, no mínimo, 2,00m (dois metros) de largura.

Art. 20. As Vias Locais para Condomínios Residenciais Fechados deverão possuir, no mínimo, 10,00m (dez metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura cada;
- II. 2 (duas) calçadas com, no mínimo, 2,00m (dois metros) de largura cada.

Art. 21. As Vias Marginais de Fundo de Vale deverão comportar no mínimo 20,00m (vinte metros), contendo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos com, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura cada, 1 (uma) para cada sentido da via;
- II. 1 (uma) faixa para estacionamento de veículos com, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura, do lado das edificações;
- III. 1 (uma) calçada com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura do lado das edificações;
- IV. 1 (uma) calçada com, no mínimo 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) no lado do fundo de vale;
- V. 1 (uma) ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura, no lado do fundo de vale.

§ 1º As vias marginais aos fundos de vale, com função de via coletora, arterial ou estrutural, deverão permanecer com a seção transversal final de maior hierarquia.

§ 2º A implantação das vias marginais nos fundos de vale poderá ser dispensada, excepcionalmente, quando não houver viabilidade técnica para sua implantação, devendo ser apresentado pelo requerente, para aprovação dos órgãos competentes, Laudo Técnico assinado por profissional habilitado, acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica ou Registro de Responsabilidade Técnica - ART/RRT.

§ 3º A faixa marginal de vinte metros de largura deverá ser mantida como faixa não edificante nas hipóteses de dispensa de implantação de que trata o § 2º deste artigo.

Art. 22. As Vias Marginais das Rodovias e Ferrovias deverão comportar, no mínimo, 17,00m (dezessete metros), contendo:

- I. 1 (uma) pista de rolamento para veículos sentido único com, no mínimo 10,00m (dez metros) de largura, com 2 (duas) faixas de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura e 1 (uma) faixas de 3,00m (três metros) de largura;
- II. 1 (uma) calçada com, no mínimo, 4,00m (quatro metros) de largura, no lado das edificações;
- III. 1 (um) separador físico da via com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura, do lado da via.

Art. 23. Quando da expedição do alvará para o funcionamento de atividades ou execução de empreendimentos, é obrigatória a implantação de vias marginais com 20,00 m (vinte metros) de largura, ao longo das rodovias e ferrovias, externas às suas faixas de domínio, para fins de acesso aos lotes e glebas lindeiros a essas vias.

§1º A implantação das vias marginais às rodovias e ferrovias poderá ser dispensada, excepcionalmente, quando não houver viabilidade técnica para sua implantação, devendo ser apresentado pelo requerente, para aprovação dos órgãos competentes, Laudo Técnico assinado por profissional habilitado, acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica ou Registro de Responsabilidade Técnica - ART/RRT.

§ 2º A faixa marginal de vinte metros de largura deverá ser mantida como faixa não edificante nas hipóteses de dispensa de implantação de que trata o §1º deste artigo.

### Seção III

#### **DO DIMENSIONAMENTO DAS FAIXAS DE DOMÍNIO**

Art. 24. As faixas de domínio e seção transversal mínimas das ferrovias federais, estaduais e municipais e rodovias federais, estaduais e

municipais, deverão ser mantidas de acordo com a legislação do órgão de jurisdição.

Art. 25. Nos casos de tratamentos viários nas rodovias quando da implantação de empreendimentos, o projeto das obras viárias deverá ser aprovado e liberado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Departamento de Estradas de Rodagem – DER ou da concessionária responsável, antes da aprovação do projeto pelo órgão municipal de planejamento urbano.

#### Seção IV

#### **DAS CALÇADAS**

Art. 26. As Calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação, faixa de acesso e faixa de serviço, conforme ANEXO IV.

Art. 27. A faixa de circulação destina-se exclusivamente ao trânsito de pedestres, não podendo ser atribuído outro uso, mesmo que temporário, e deverá ser desobstruída de qualquer obstáculo que reduza a sua largura.

Art. 28. As faixas de circulação devem atender aos seguintes parâmetros:

- I. 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura para calçadas menores de 3,00 m (três metros);
- II. 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de largura para calçadas iguais ou maiores de 3,00 m (três metros);
- III. ter inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento);
- IV. receber material adequado, antiderrapante e antitrepidante;
- V. as marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos e outros, não poderão ser locados a uma altura inferior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

Art. 29. A faixa de acesso é uma área limítrofe ao imóvel ou terreno, destinada a receber vegetação, rampas de pedestres e floreiras e deverá atender as seguintes condições:

- I. não impedir o acesso aos imóveis;
- II. manter a inclinação longitudinal na proporção de até 1:12, o que corresponde a 8,33% de caimento;
- III. em caso de ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas, deverá ser devidamente justificada pelo responsável técnico.

Art. 30. A faixa de serviço é a parte da calçada, preferencialmente permeável, adjacente ao meio-fio destinada à locação de mobiliários e equipamentos urbanos e de infraestrutura, vegetação, postes de sinalização, grelhas, rebaixo de meio-fio para acesso de veículos aos imóveis, lixeiras, postes de iluminação e eletricidade, tampas de inspeção e outros correlatos.

Parágrafo único. A implantação do rebaixamento de meio-fio e execução de rampa de acesso de veículos somente serão permitidas dentro da faixa de serviço.

Art. 31. As calçadas existentes, com largura inferior a 2,00 m (dois metros), quando reformadas, deverão prever faixa de circulação de, no mínimo, 1,20 (um metro e vinte centímetros) e o restante como faixa de serviço.

Art. 32. No planejamento e execução das calçadas nas vias públicas, bem como na reforma das já existentes, deverão ser atendidas as disposições nesta lei e na Norma Brasileira de Acessibilidade NBR 9050/2020 ou norma posterior que lhe altere.

Parágrafo único. As rampas de acessibilidade nas esquinas deverão ser implantadas de acordo com o ANEXO V.

Art. 33. Para estabelecimentos de grande porte e com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, como postos de abastecimento de combustíveis, supermercados, shopping-centers, garagem e edifícios-garagem, deverá ser apresentado projeto de circulação de veículos e pedestres, com a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos de veículos, que deverá ser aprovado pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes.

### Capítulo III

### **DAS DISPOSIÇÕES TÉCNICAS**

Art. 34. Nos novos loteamentos, os perfis das vias deverão atender os seguintes critérios:

§1º - A declividade transversal contada do eixo das pistas até o meio-fio deverá ficar entre 1% (um por cento) a 3% (três por cento).

§2º - A declividade longitudinal da faixa de rolamento das vias de circulação poderá ser, no mínimo de 1% (um por cento) e no máximo, de 14% (quatorze por cento).

Art. 35. Nos cruzamentos das vias públicas projetadas, as calçadas devem ser concordadas por um arco de círculo de raio mínimo de:

- I. 5,00 m (cinco metros) quando da interseção de vias locais;
- II. 7,00 m (sete metros) quando da interseção de vias coletoras;
- III. 9,00 m (nove metros) quando da interseção de vias arteriais ou estruturais.

Parágrafo Único - O raio mínimo que prevalecerá no cruzamento das vias projetadas, independente de sua classificação, será o de maior dimensão.

Art. 36. As interseções das vias nos novos loteamentos devem formar ângulos entre 80º (oitenta graus) e 100º (cem graus).

Parágrafo único. Os casos em que as características topográficas do local ou as particularidades do projeto urbanístico implicarem em algumas interseções com angulação inferior ou superior aos limites estabelecidos no caput deste artigo, serão avaliados pelo órgão municipal responsável pelo planejamento urbano.

Art. 37. No caso de execução de vias sem saída, deverá ser implantado um bolsão para retorno com diâmetro mínimo de 14,00 (quatorze metros), garantindo-se, quando houver confrontações com lotes, a calçada mínima, de acordo com a função da via.

#### **CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 38. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal.

Art. 39. As interferências do sistema viário nas Zonas de Recuperação e Preservação Ambiental – ZRPA, delimitadas no Mapa do Zoneamento e Uso do Solo, se necessárias, deverão ter parecer do órgão responsável pelo meio ambiente, que deverá analisar criteriosamente os impactos ambientais e a viabilidade de implantação dos tratamentos viários, antes de deliberar sobre a questão.

Art. 40. Para efeito de composição da malha viária urbana projetada, o poder público local terá autonomia para proceder a desapropriação de propriedade particular, edificada ou não, para fins de abertura de ruas e avenidas.

Art. 41. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário da sede de Araguari, será complementada com a Lei nº 5.793, de 8 de setembro de 2016, que “Regulamenta a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Araguari/MG” e com a Lei Nº 5.681/2016, de 3 de fevereiro de 2016, que “Dispõe sobre a Criação do Sistema de Proteção das Áreas Verdes e da Paisagem Urbana do Município de Araguari”, principalmente no que se refere aos Artigos 15 e 16 da Seção III – Da Calçada Verde – Capítulo IV – Do Sistema de Áreas Verdes.

Art. 42. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes do Município.

Art. 43. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e ficam revogadas a Lei 34/2004 e suas posteriores alterações e quaisquer disposições contrárias.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI**

Em.....de .....de 2022.

**RENATO FERNANDES CARVALHO**

Prefeito Municipal

# **ANEXO I - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO DA SEDE DE ARAGUARI**

## **ANEXO II - PLANO RODOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE ARAGUARI**

## **ANEXO III - PERFIS TRANSVERSAIS DAS VIAS**

## **ANEXO IV – MODELO DE RAMPA NAS ESQUINAS PLANTA E CALÇADA PÚBLICA**