

drenagem, tais como parques lineares, áreas de lazer, hortas comunitárias e preservação da vegetação nativa;

V – desenvolver projetos de drenagem que considerem a mobilidade urbana, a acessibilidade universal, a paisagem urbana e o uso social dos espaços; e,

VI – adotar medidas estruturais e não estruturais de prevenção de inundações, incluindo controle de processos erosivos, manejo adequado de resíduos, combate ao desmatamento e à ocupação irregular de áreas sensíveis.

Art. 67. Com o objetivo de reduzir os impactos da urbanização sobre o regime natural dos cursos d'água, a expansão urbana deverá evitar a ocupação de áreas de várzea, sendo obrigatória a adoção, nos novos empreendimentos, de dispositivos de retenção e retardamento das águas pluviais, nos termos da legislação municipal aplicável.

• 1º Nos processos de parcelamento do solo para fins urbanos, poderá ser exigida a reserva de áreas destinadas à implantação de dispositivos de retenção e retardamento de águas pluviais, conforme diretrizes estabelecidas pelo órgão competente do Poder Executivo Municipal.

• 2º Os dispositivos de que trata o caput poderão compreender, isolada ou conjuntamente:

I – reservatórios de retenção, cobertos ou descobertos, admitido o uso multifuncional como espaço livre de lazer, quando tecnicamente viável;

II – áreas com superfície e subsolo permeáveis, mediante ajardinamento ou utilização de pavimentos drenantes, em percentuais superiores ao mínimo exigido pela legislação urbanística;

III – soluções combinadas de retenção e infiltração, conforme as características do empreendimento e da bacia de drenagem.

### Seção V

#### Da Política Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 68. Compete ao Poder Executivo Municipal formular, implementar e executar políticas públicas de mobilidade urbana, priorizando a melhoria das condições de circulação de pedestres e ciclistas, bem como promover a articulação com órgãos dos Governos Estadual e Federal e com concessionárias de transporte, visando à implantação de obras de interesse do Município, especialmente aquelas relacionadas aos acessos entre vias locais e rodovias e à integração dos diferentes modais de transporte.

• 1º As políticas de mobilidade deverão observar os princípios da acessibilidade universal, contemplando as necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, gestantes, idosos e demais usuários.

• 2º Os passeios públicos deverão ser contínuos, livres de obstáculos e plenamente acessíveis, observadas as normas técnicas vigentes, especialmente aquelas relativas à acessibilidade e mobilidade urbana.

• 3º O Poder Executivo Municipal deverá estabelecer diretrizes técnicas para a estruturação e hierarquização do sistema viário municipal, observados, no mínimo, os seguintes parâmetros:

I – via local I: faixa de rolamento com largura mínima de 7,00 m (sete metros); calçadas com largura mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) em cada lado; largura total mínima de 12,00 m (doze metros); estacionamento permitido em um lado, quando via de mão única, ou em ambos os lados, quando via de mão dupla;

II – via local II: faixa de rolamento com largura mínima de 9,00 m (nove metros); calçadas com largura mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) em cada lado; largura total mínima de 14,00 m (catorze metros); circulação em mão dupla e estacionamento permitido em ambos os lados;

III – via coletora I: largura total mínima de 23,00 m (vinte e três metros), com faixa de rolamento mínima de 15,50 m (quinze metros e cinquenta centímetros), canteiro central mínimo de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) e calçadas com largura total mínima de 5,00 m (cinco metros), não podendo qualquer lado ser inferior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), admitindo-se circulação em mão dupla e estacionamento em ambos os lados;

IV – via coletora II: largura total mínima de 17,00 m (dezessete metros), com faixa de rolamento mínima de 12,00 m (doze metros), sem canteiro central, e calçadas com largura total mínima de 5,00 m (cinco metros), observado o mínimo de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) por lado, admitindo-se circulação em mão dupla e estacionamento em ambos os lados;

V – via arterial: largura total mínima de 35,00 m (trinta e cinco metros), com faixa de rolamento mínima de 22,00 m (vinte e dois metros), circulação obrigatória em mão dupla, canteiro central mínimo de 3,00 m (três metros), previsão de ciclovia ou ciclofaixa e calçadas com largura total mínima de 8,00 m (oito metros), admitindo-se estacionamento em ambos os lados;

VI – vias em cul-de-sac: deverão possuir largura mínima de 12,00 m (doze metros), com dispositivo adequado para manobra e retorno de veículos;

VII – vias em áreas industriais: deverão possuir largura mínima de 20,00 m (vinte metros) e prever dispositivos de retorno em intervalos compatíveis com a operação logística, preferencialmente a cada 1.000 m (mil metros);

VIII – raios mínimos de concordância em interseções:

1. a) via local com via local: 6,00 m (seis metros);
2. b) via local com via coletora: 9,00 m (nove metros);
3. c) via local com via arterial: 12,00 m (doze metros);
4. d) via coletora com via arterial: 12,00 m (doze metros);
5. e) via coletora com via coletora: 12,00 m (doze metros);
6. f) via arterial com via arterial: 14,00 m (catorze metros);

IX – calçadas deverão conter, no mínimo:

1. a) faixa livre destinada à circulação de pedestres, com largura mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), contínua, regular, firme e antiderrapante;
2. b) faixa de serviço com largura mínima de 0,80 m (oitenta centíme-

tros), destinada à instalação de mobiliário urbano, arborização e demais interferências.

• 4º A definição da tipologia viária aplicável aos projetos de parcelamento do solo será estabelecida na etapa de diretrizes urbanísticas, devendo observar o modelo de hierarquização viária previsto nesta Lei.

• 5º O mapa de hierarquização do sistema viário integra esta Lei como anexo e possui caráter vinculante.

• 6º O Poder Executivo Municipal deverá promover estudos para a instituição da Política Municipal de Mobilidade Urbana, em conformidade com a Lei nº 12.587/2012.

### Seção VI

#### Da Política Municipal de Iluminação Pública

Art. 69. O Poder Executivo Municipal deverá implantar, ampliar e manter o sistema de iluminação pública nas áreas urbanas do Município, de modo a assegurar níveis adequados de iluminação noturna nas vias e logradouros públicos, garantindo conforto, segurança e bem-estar à população.

Parágrafo único. A prestação do serviço de iluminação pública deverá observar critérios técnicos de eficiência energética, sustentabilidade e qualidade, conforme normas aplicáveis.

Art. 70. Constituem diretrizes da política municipal de energia e iluminação pública:

I – assegurar o abastecimento regular e contínuo de energia elétrica para atendimento das demandas urbanas;

II – promover a modernização e a eficiência energética do sistema de iluminação pública, inclusive com a adoção de tecnologias mais eficientes;

III – implementar planos permanentes de manutenção preventiva e corretiva da rede de iluminação pública;

IV – reduzir os prazos de atendimento das demandas relativas à manutenção e expansão do sistema; e,

V – estimular o uso de fontes de energia renovável, especialmente em sistemas de iluminação pública, sempre que tecnicamente viável.

### Seção VII

#### Da Política Municipal de Infraestrutura Urbana e de Serviços de Utilidade Pública

Art. 71. Constituem objetivos da política municipal de infraestrutura urbana e dos serviços de utilidade pública:

I – racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura existente e a ser implantada;

II – assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços;

III – incentivar a pesquisa, a inovação e o desenvolvimento tecnológico, visando à otimização do uso dos recursos e à promoção de um ambiente urbano sustentável;

IV – promover a articulação e a cooperação entre os entes federativos para a prestação de serviços de interesse comum, tais como abastecimento de água, esgotamento sanitário, manejo de resíduos sólidos e fornecimento de energia;

V – assegurar que a expansão urbana não comprometa a capacidade da infraestrutura existente, devendo sua ampliação preceder ou acompanhar o aumento da demanda;

VI – garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes da implantação e operação das obras e serviços de infraestrutura urbana;

VII – implantar e manter Sistema Municipal de Informações de Infraestrutura Urbana, integrado ao Sistema Municipal de Informações – SIM; e,

VIII – estimular, em empreendimentos públicos e privados, o uso de fontes de energia renovável, especialmente a energia solar, para aquecimento de água, iluminação e outros fins.

Art. 72. Constituem diretrizes para a implantação e gestão da infraestrutura urbana e dos serviços de utilidade pública:

I – a implantação de redes de infraestrutura em vias públicas, inclusive no subsolo, deverá, sempre que tecnicamente viável, ocorrer por meio de galerias técnicas compartilhadas;

II – a implantação de galerias técnicas será prioritária nas vias com maior concentração de redes de infraestrutura ou com elevada demanda por serviços; e,

III – a utilização de galerias técnicas ou de outras infraestruturas públicas por concessionários, permissionários ou autorizados de serviços públicos dependerá de autorização do Poder Executivo Municipal e poderá estar sujeita à remuneração pelo uso, nos termos da legislação aplicável.

### CAPÍTULO V

#### APLICAÇÃO, CONTROLE E REVISÃO DO PLANO DIRETOR

##### Seção I

#### Dos Instrumentos de Planejamento, Participação e Revisão

Art. 73. O Plano Diretor Municipal de Curionópolis – PDMC será objeto de revisão periódica ordinária a cada 10 (dez) anos, nos termos da Lei nº 10.257/2001 e de suas alterações.

• 1º As revisões serão conduzidas pelo Poder Executivo Municipal, ao qual caberá sistematizar as demandas de revisão e definir a pauta das alterações a serem analisadas em cada ciclo revisional.

• 2º As propostas de alteração deverão ser instruídas com justificativa técnica e submetidas à discussão pública, mediante a realização de audiências públicas amplamente divulgadas, assegurada a participação da sociedade.

• 3º Concluída a etapa de participação social, as propostas de alteração serão consolidadas na forma de projeto de lei e encaminhadas ao Poder Legislativo Municipal, observadas as diretrizes e os princípios estabelecidos nesta Lei.

Art. 74. É assegurada a participação direta da população em todas as fases do processo de planejamento e gestão urbana, por meio das seguintes instâncias:

I – Conferência da Cidade;

II – Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano;

III – debates, audiências e consultas públicas.

Art. 75. O acompanhamento, a avaliação e o monitoramento da implemen-