

DEPARTAMENTO JURÍDICO  
LEI COMPLEMENTAR MUNICIPAL Nº 015/2024

\*\*\*REPUBLICAÇÃO POR INCORREÇÃO\*\*\* Falha na publicação dos anexos

LEI COMPLEMENTAR MUNICIPAL Nº 015/2024  
DE 15 DE MARÇO DE 2024.

Dispõe sobre a Lei de Sistema Viário do município de Itaúna do Sul/PR. (cf. *emenda modificativa 05/2024*).

A Câmara Municipal de Itaúna do Sul, Estado do Paraná, aprovou e eu, Gilson José de Góis, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte:

CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

A presente Lei destina-se a hierarquizar, ordenar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário do Município de Itaúna do Sul, assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses comuns do Município no que diz respeito ao seu pleno desenvolvimento.

Seção I

Dos Objetivos

Objetivos gerais para disciplinar o Sistema Viário:

Assegurar a circulação e o transporte urbano de modo a atender a população;

Estabelecer condições para que as vias de circulação possam desempenhar suas funções e dar vazão adequada ao respectivo tráfego;

Estabelecer um sistema de vias de circulação adequado ao tráfego e a locomoção dos usuários;

Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

Propiciar um sistema de ciclovias seguro, como alternativa de locomoção e lazer seguras;

Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres;

Complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município;

Fornecer o suporte técnico necessário para a elaboração os projetos de pavimentação das vias públicas.

Promover a mobilidade urbana e a acessibilidade no município, priorizando os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados;

Potencializar o uso de calçadas em conjunto com as ações do desenvolvimento orientado para mobilidade ativa, arborização, infraestrutura para acessibilidade.

Todo e qualquer arruamento no Município deverá ser previamente aprovado pela Administração Municipal, nos termos aqui previstos e na Lei de Parcelamento do Solo para fins urbanos.

A presente Lei complementa, sem alterar ou substituir a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e a Lei de Parcelamento do Solo do Município.

Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental e impacto de vizinhança.

Os novos loteamentos deverão respeitar o conteúdo desta Lei, bem como os traçados pré-existentis.

Seção II

Das definições

Para efeito de aplicação desta lei, são adotadas as seguintes definições:

Acesso – é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouro público e propriedade privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; e logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;

Acostamento – é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; 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; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;

Alinhamento – é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

Arruamento – conjunto de ruas públicas destinadas à circulação viária e acesso aos lotes;

Caixa carroçável ou de rolamento – é a faixa de via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

Caixa de via – distância, definida em projeto, entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

Calçada ou passeio – é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível, de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

Calçada – é a parte do logradouro público, destinada ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos;

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

Canteiro lateral – é o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e o bordo interno da pista coletora objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente.

Ciclovias – pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

Código de trânsito – conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

Estacionamento – espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

Faixa de domínio de vias – é a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área “*non aedificandi*”;

Faixa de estacionamento – parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o estacionamento de veículos;

Largura de uma via – distância entre os alinhamentos da via;

Logradouro público – É o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo etc.)

Meio-fio – linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

Nivelamento – medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

Passeio – espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;

Pista de rolamento – parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego de veículos;

Seção normal da via – largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

Seção reduzida da via – largura total mínima exigida da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

Sistema Viário – conjunto de vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;

Sinalização Horizontal – constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

Sinalização Vertical – representada por painéis e placas implantadas ao longo das vias públicas;

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

Tráfego – fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

Tráfego leve – fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;

Tráfego médio – fluxo compreendido entre 50 e 400 (cinquenta a quatrocentos) veículos por dia em uma direção;

Tráfego pesado – fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;

Via de circulação – é o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, o passeio, o acostamento e canteiro central;

Via pública – área de terra, de propriedade pública e uso comum, destinada a vias de circulação e espaços livres.

## CAPÍTULO II

### DAS CLASSIFICAÇÕES DE VIAS

Considera-se sistema viário básico do município de Itaúna do Sul o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas.

As vias de circulação urbana no Município, conforme suas funções e características físicas, classificam-se em:

Via expressa

Via arterial;

Via coletora;

Via local.

Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições de vias:

Via Expressa: Destinada ao tráfego de passagem e ligação entre extremos da área urbana.

Possui comprimento mínimo de viagem de 4km (quatro quilômetros), fazendo conexão apenas com vias expressas e avenidas.

Destinada sem restrições ao tráfego geral e de transporte de carga.

O espaçamento entre duas vias desta classe é de 4km (quatro quilômetros);

Via arterial: Via que deve receber destaque, em termos de tratamento da paisagem urbana – mobiliário urbano, iluminação pública, arborização, sinalização, em função de que concentra as edificações de maior importância da cidade, também tem como função possibilitar o acesso à cidade e fazer a ligação de seus extremos.

Desempenham a função do eixo principal de ligação no sítio urbano, e desenvolvem tráfego contínuo devido ao tipo de uso predominantemente comercial e de serviços ao longo dos trechos principais das avenidas, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

Via coletora: Tem a função de coletar e distribuir o tráfego local e de passagem, fazendo a ligação entre bairros, coletando e distribuindo o tráfego local, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade, formando um sistema de vias interligando a malha urbana;

Via local: São vias responsáveis por fazer a ligação das vias coletoras até o destino. Vias de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local.

## CAPÍTULO III

### DAS DIMENSÕES DAS VIAS

O sistema viário obedecerá aos padrões de urbanização e aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à:

Definição das dimensões mínimas das caixas de vias;

Definição das dimensões mínimas das pistas de rolamento;

Definição das dimensões mínimas das faixas de manutenção;

Definição das dimensões mínimas do canteiro central;

Definição das dimensões mínimas dos passeios;

Definição das dimensões mínimas das ciclovias.

Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados, permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto de urbanização específico uma nova configuração geométrica.

As vias a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às seguintes dimensões mínimas:

Via expressa:

Caixa de via: 30,00m (trinta metros);

Pista de rolamento: 12,00m (doze metros);

Faixa de manutenção: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;

Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado;

Canteiro central: 4,00m (quatro metros);

Ciclovía ou ciclofaixa: mínimo de 3,00m (três metros);

Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

Via arterial:

Caixa de via: 24,00m (vinte e quatro metros);

Pista de rolamento: 10,00m (nove metros);

Faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;

Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado;

Ciclovía ou ciclofaixa: mínimo de 3,00m (três metros);

Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

Via coletora:

Caixa de via: 15,00m (quinze metros);

Pista de rolamento: 5,00m (cinco metros);

Faixa de estacionamento: 2,00m (dois metros) de cada lado da via;

Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado;

Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

Via local:

Caixa de via: 15,00m (quinze metros);

Pista de rolamento: 5,00m (cinco metros);

Faixa de estacionamento: 2,00m (dois metros) de cada lado da via;

Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado;

Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

Deverão ser previstas rampas de acesso a pessoas portadoras de necessidades especiais nos passeis dos logradouros urbanos, conforme NBR 9050 e suas alterações, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

As rampas máximas serão aceitas em trechos de via cujo comprimento não exceda 150,00m (cento e cinquenta metros).

As vias classificadas como arteriais e coletoras estão representadas no mapa do Anexo I e II.

## CAPÍTULO IV

### DAS VIAS RURAIS

As vias de circulação rural no Município, conforme suas funções e características físicas classificam-se em:

Via regional; e

Via rural.

O sistema viário municipal está representado no mapa do Anexo III.

Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições de vias rurais:

Via regional: possuem a função de conduzir, de forma expressa, o tráfego com origem e/ou destino fora do território do Município, são compostas por rodovias;

Via rural: são as demais vias que compõem o sistema viário rural e tem a função de levar o tráfego de veículos das propriedades rurais até as vias de integração.

As vias rurais a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às seguintes dimensões mínimas:

Via regional:

Seguir definições para rodovias conforme o Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER-PR).

Via rural:

Caixa de via: 15,00m (quinze metros);

Pista de Rolamento: mínimo de 9,00m (nove metros);

Faixa de Manutenção: 3,00m (três metros) de cada lado da via;

Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

Rampa máxima: 20% (vinte e cinco por cento).

Fica sob responsabilidade do município a manutenção e abertura de vias na área rural.

Todas as vias rurais deverão possuir faixa de domínio conforme determinações do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, definido pela Lei Federal nº 9503/97.

## CAPÍTULO V

### DO VOLUME DE TRÁFEGO

Os projetos de pavimentação das vias de circulação do Município, conforme estabelecido no Art. 11 desta Lei classificam-se quanto ao volume de tráfego em:

Classe 1 – Tráfego pesado, compreendendo:

Vias Expressas;

Vias arteriais.

Classe 2 – Tráfego médio, compreendendo:

Vias coletoras.

Classe 3 – Tráfego leve, compreendendo:

Vias locais.

## CAPÍTULO VI

### DA SINALIZAÇÃO

A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, aprovado pela Lei Federal nº 9503/97.

Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal responsável.

O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de tráfego.

## CAPÍTULO VII

### DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

O Sistema Cicloviário é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Cicloviário:

Ciclovía: Via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:

largura mínima: 3,00m (três metros) para pista bidirecional;

largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;

declividade longitudinal máxima: 5% (cinco por cento);

declividade transversal máxima: 2% (dois por cento) e mínima: 1% (um por cento);

raio mínimo de curvatura: 3,00m (três metros).

Ciclofaixa: via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:

largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;

as características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;

raio mínimo de curvatura: 3,00 metros.

Estacionamentos: Dispositivos com capacidade para estacionar até 10 bicicletas, por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas;

Bicicletários: estacionamentos com alta capacidade de vagas, cercados, localizados junto a grandes polos geradores de tráfego, praças, parques, vias públicas, supermercados, universidades, shopping centers, indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo urbano etc.

Todas as áreas de abrangência das ciclovias, que consequentemente criam limites, declividades e barreiras físicas e naturais, deverão receber tratamento específico à sinalização, interseções, arborização, iluminação pública e estacionamentos.

As obras e atividades constantes do Sistema Cicloviário serão viabilizadas a partir das diretrizes e dotações apontadas no Plano de Mobilidade Urbana do Município de Itaúna do Sul, a ser elaborado.

## CAPÍTULO VIII

### DA ARBORIZAÇÃO DOS LOGRADOUROS PÚBLICOS

Compete ao Município a elaboração dos projetos e, em colaboração com seus municípios, a execução e conservação da arborização e ajardinamento dos logradouros públicos.

Os passeios das vias, e, lotes residenciais, mediante licença do Município, poderão ser arborizados pelos proprietários das edificações fronteiras, às suas expensas, obedecendo às exigências legais.

Caberá ao órgão competente do Município decidir sobre a espécie vegetal que mais convenha a cada caso, bem como sobre o espaçamento entre as árvores.

É atribuição exclusiva do Município, podar, cortar, derrubar ou sacrificar as árvores de arborização pública.

Quando se tornar absolutamente imprescindível, poderá ser solicitada pelo interessado a remoção ou o sacrifício de árvores, mediante o pagamento das despesas relativas ao corte e ao replantio.

A solicitação a que se refere o parágrafo anterior deverá ser acompanhada de justificativa, que será criteriosamente analisada pelo órgão competente do Município.

A fim de não ser desfigurada a arborização do logradouro, tais remoções importarão no imediato plantio da mesma ou de novas árvores, em ponto cujo afastamento seja o menor possível da antiga posição.

Por cortar ou sacrificar a arborização pública será aplicada ao responsável uma multa de 05 (cinco) a 20 (vinte) valores de referência ou unidades fiscais, por árvore, conforme o caso e a juízo da autoridade municipal competente.

São proibidas quaisquer obras, serviços ou atividades em logradouros públicos que venham a prejudicar a vegetação existente.

Os tapumes e andaimes das construções deverão ser providos de proteção de arborização sempre que isso for exigido pelo órgão municipal competente.

Nas árvores das vias públicas não poderão ser amarrados ou fixados fios, nem colocados anúncios, cartazes ou publicações de qualquer espécie.

## CAPÍTULO IX

### DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

Promover obras de paisagismo e revitalização urbana nas Avenidas centrais, coletoras e locais;

Estabelecer incentivos para tratamento paisagístico nos passeios por proprietários;

Proceder a iluminação adequada, observando a hierarquia viária;

Garantir acessibilidade e mobilidade nas áreas urbanas e rurais, promovendo a pavimentação, readequação e manutenção adequada das vias urbanas e estradas rurais;

Promover a integração da mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativo;

Estimular o uso da bicicleta como veículo de transporte e lazer;

Elaborar programa de obras com definição de propriedades; e



Criar programas de sinalização urbana, bem como realizar a sua manutenção.

A secretaria responsável, além das demais atribuições relativas ao planejamento e controle do sistema viário, trânsito e transportes, caberá:

Propor melhorias no sistema viário urbano;

Propor abertura ou prolongamento de vias, para melhor escoamento do tráfego urbano e rural;

Propor soluções para os cruzamentos com grande fluxo de tráfego e em locais onde haja conflitos;

Estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos no regulamento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei Federal nº 9.503/1997;

Fixar áreas de estacionamento de veículos;

Determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horário e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e de carga e descarga;

Permitir estacionamentos especiais, devidamente justificáveis;

Disciplinar a colocação de ondulações transversais no sentido de circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos;

O estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;

Promover a educação e de conscientização do trânsito; inclusive nas escolas, nas ruas e nas empresas de transporte;

A criação de terminal para veículos que fazem o transporte de pessoas interurbano e intermunicipal, ônibus, caminhonetes, taxis e moto táxis.

A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no *caput* do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário Federal, Estadual e Municipal, será obrigatório a reserva de uma faixa de 15,00m (vinte metros), para a implantação de uma via local margeando a Rodovia.

## CAPÍTULO X

### DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

A implantação das vias deve ser adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias à abertura das vias e implantação das edificações.

As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem natural ou córrego.

Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplenagem junto aos córregos e linhas de drenagem natural.

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.

Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas, conforme mapa do sistema viário anexo à parte integrante desta Lei.

## CAPÍTULO XI

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

A abertura de qualquer via ou logradouro público dependerá de aprovação prévia do órgão competente do Município.

Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do Sistema Viário do Município.

A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverão obedecer às diretrizes básicas de arruamento e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

O Poder Executivo Municipal poderá exigir, a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas no Anexo IV.

O prolongamento de vias consolidadas deverá obedecer a largura mínima para o tipo de via que ela for classificada, conforme Anexo IV.

As vias sem saída não poderão ultrapassar 100,0m (cem metros) de comprimento, sendo que, deverão obrigatoriamente conter no seu final, bolsão de retorno cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros).

As modificações que porventura vierem a ser feitas no sistema viário básico deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona.

Após a aprovação desta Lei, não será permitida a abertura de vias de dimensões inferiores a 15,00m (quinze metros) da caixa de via.

Os casos omissos na presente Lei, serão estudados e julgados pelo órgão competente aplicando-se Leis, Decretos e Regulamentos Especiais.

São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

Anexo I - Mapa do Sistema Viário da Sede Urbana e da Vila Rural Nossa Senhora Aparecida;

Anexo II - Mapa do Sistema Viário da Vila Rural Nossa Senhora do Rocio;

Anexo III - Mapa do Sistema Viário Municipal;

Anexo IV - Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano e Rural.

Esta lei entra em vigor a partir de sua publicação, revogando-se a Lei 734/2009. (cf. *emenda modificativa 05/2024*).

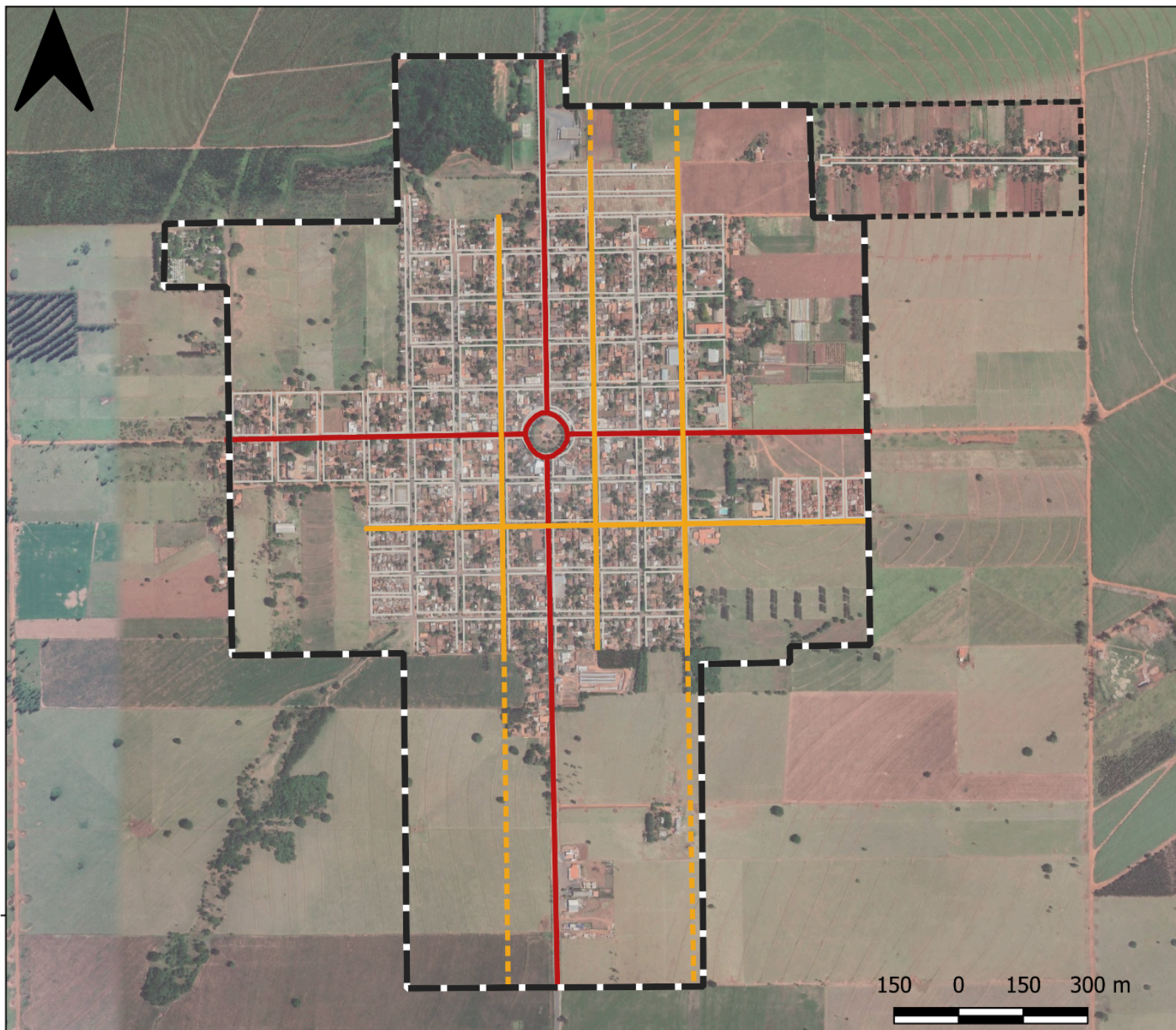
Itaúna do Sul, 15 de março de 2024.

**GILSON JOSÉ DE GOIS**

Prefeito Municipal

## ANEXOS

- Mapa do Sistema Viário da Sede Urbana e da Vila Rural Nossa Senhora Aparecida



## Sistema Viário Urbano



Plano Diretor Municipal  
Itaúna do Sul - PR

## Legenda

- Perímetro Urbano - Sede Urbana
- Perímetro Urbano - Vila Rural Nossa Senhora Aparecida
- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Coletora Projetada
- Via Local

PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE  
MERCATOR - UTM  
Datum Horizontal: SIRGAS 2000  
FUSO 22S  
Mapa elaborado em 2023







Imagem Anexo II - Mapa do Sistema Viário da Vila Rural Nossa Senhora do Rocio;

- Mapa do Sistema Viário Municipal



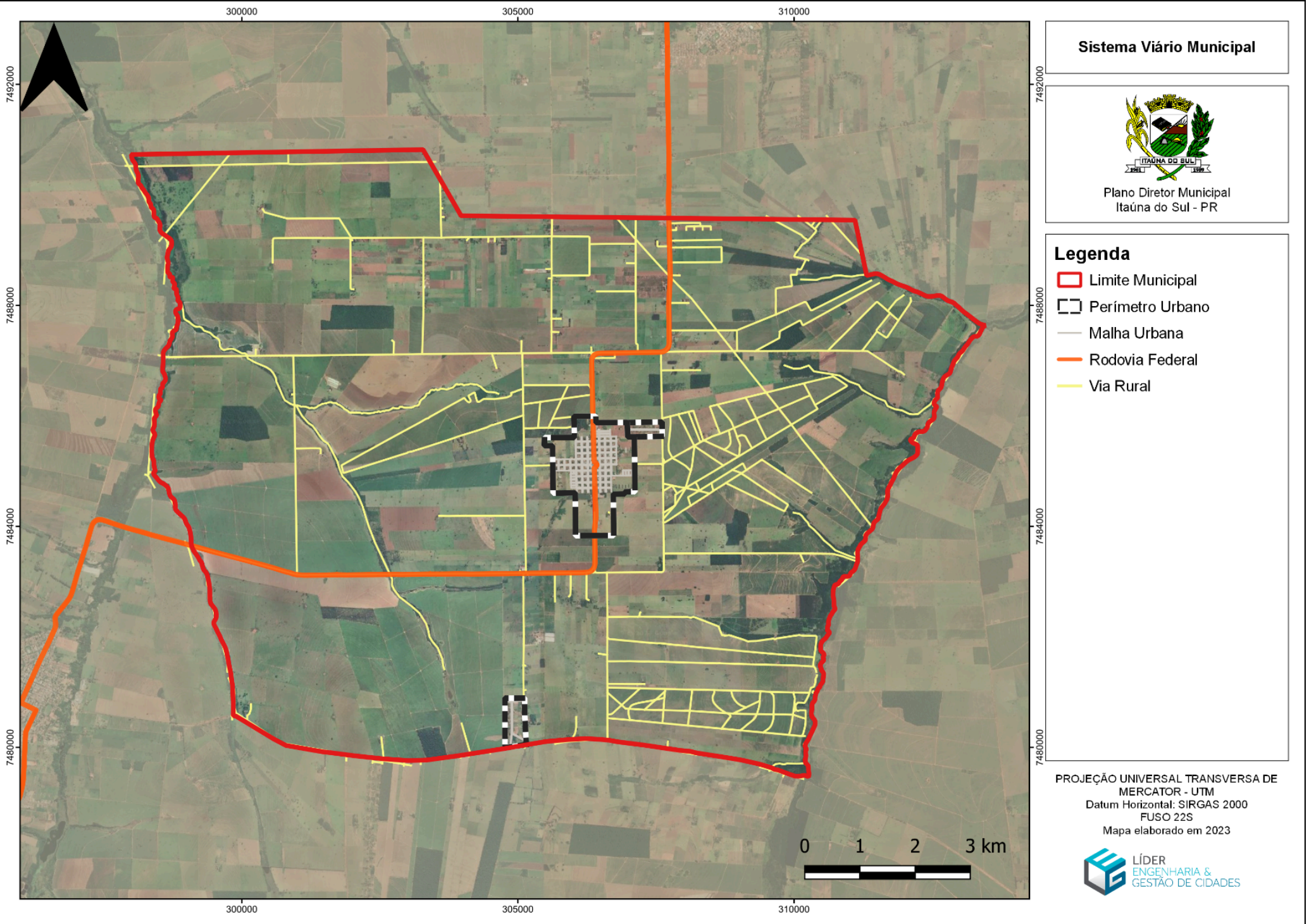


Imagem Anexo III - Mapa Sistema Viário Municipal

- Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano e Rural

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de estacionamento (m)	Faixa de manutenção	Calçadas (m)	Canteiro central (m)	Inclinação mínima (1) (%)	Rampa máxima (2) (%)
Expressa	27,00	12,00	-	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 3,00 (D) 3,00	4,00	0,5	25
Arteriais	20,00	7,5	(E) 2,50 (D) 2,50	-	(E) 3,50 (D) 3,50	- <sup>3</sup>	0,5	25
Coletores	15,00	5,50	(D ou E) 2,00	-	(E) 3,50 (D) 3,50	-	0,5	25
Local	15,00	5,50	(D ou E) 2,00	-	(E) 3,50 (D) 3,50	-	0,5	25

- (1) Da seção transversal tipo.  
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).  
(3) Caso não haja canteiro central, a via Arterial ficará com 20,00m de caixa de via.  
(D) Direita.  
(E) Esquerda.  
\* Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná.

**Publicado por:**  
Natasshia Priscila da Costa Salustiano  
**Código Identificador:**FAAD7BDC

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 10/04/2024. Edição 2999  
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:  
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>