



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

MENSAGEM DE LEI Nº 53/2024.

Maringá, 26 de junho de 2024.

Exmo. Senhor Presidente:

Encaminho a Vossa Excelência, para apreciação desta Colenda Câmara Municipal, Projeto de Lei Complementar que tem por objetivo substituir a Lei Complementar n.º 333, de 23 de dezembro de 1999, que dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá.

Nesse cenário, ainda que a Lei Geral do Plano Diretor já tenha sido debatida e aprovado por Vossas Excelências, ressalto que o art. 3º, inciso III, da Lei Estadual nº 15.229, de 25 de julho de 2006, que disciplina as normas de planejamento urbano no âmbito do Estado do Paraná, dispõe que a revisão do Plano Diretor deve contemplar a edição de várias normas correlatas. É o caso da norma que trata do sistema viário.

Assim, depois de finalizado o Projeto de Lei da Lei Geral do Plano Diretor que foi submetido ao Poder Legislativo, a Equipe Técnica responsável pela realização do processo de revisão elaborou a Minuta do Projeto de Lei e mais materiais e ações que contemplam a questão do sistema viário do Município de Maringá.

Registra-se que foi realizada reunião pública para debate do tema e, em seguida, a proposta foi submetida ao Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT. Ademais, em consonância à Lei Complementar nº 934/2012, foi designada audiência pública para tratar o tema, a qual foi realizada no último dia 19.06.2024, no Plenário da Câmara do Vereadores, onde a população pode expor as suas opiniões cumprindo, portanto, o art. 40, §4º, inciso I, da Lei Federal nº 12.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

Diante do exposto e na certeza de contar com o apoio de Vossas Excelências na aprovação deste Projeto de Lei, aproveito o ensejo para renovar meus protestos de estima e consideração pelos integrantes dessa Casa de Leis.

Atenciosamente,

Excelentíssimo Senhor:

MARIO MASSAO HOSSOKAWA

Presidente da Câmara Municipal de Maringá

N E S T A



Documento assinado eletronicamente por **Hercules Maia Kotsifas, Secretário (a) de Governo**, em 26/06/2024, às 13:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ulisses de Jesus Maia Kotsifas, Prefeito Municipal**, em 26/06/2024, às 17:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4072928** e o código CRC **4DC2F15E**.

Referência: Processo nº 15.60.00000336/2024.50

SEI nº 4072928



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ

Estado do Paraná

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

Autoria: Poder Executivo.

Substitui a Lei Complementar n.º 333, de 23 de dezembro de 1999, que dispõe sobre o Sistema Viário Básico no Município de Maringá e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º A presente Lei Complementar dispõe sobre o ordenamento e planejamento do Sistema Viário Básico do Município de Maringá, estabelecendo as diretrizes para circulação e abertura de vias e logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou alargamento das vias públicas existentes.

Parágrafo único. A criação, supressão de diretriz viária ou desafetação de via são instrumentos legais que possibilitam a organização e reorganização do sistema viário municipal dentro do processo de planejamento urbano.

Art. 2.º Esta Lei regula o sistema viário básico, observando as disposições das legislações federais e estaduais relativas à matéria, em especial os requisitos da Lei Geral do Plano Diretor de Maringá, sendo parte integrante desta e revisada com base nos seus princípios, objetivos e diretrizes.

Parágrafo único. Em atendimento às disposições contidas nas legislações de que tratam o caput deste artigo, a presente Lei está fundamentada na Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá, estabelecida por meio da Lei n.º 11.518 de 14 de setembro de 2022.

CAPÍTULO I DOS OBJETIVOS GERAIS

Art. 3.º Constituem objetivos da presente Lei do Sistema Viário Básico do Município

de Maringá:

I – induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo;

II – fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e conferir fluidez e segurança ao seu volume de tráfego;

III – assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município e no processo de licenciamento de edificações em áreas consolidadas e em processo de consolidação;

IV – estabelecer as diretrizes para a elaboração dos projetos geométricos dos logradouros públicos e vias de circulação;

V – estabelecer condições necessárias para funcionamento do transporte coletivo do Município;

VI – melhorar as condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e garantindo a acessibilidade plena, de modo a privilegiar os pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

VII – conectar os diferentes modais à distribuição das atividades econômicas;

VIII – assegurar as condições adequadas de mobilidade na zona rural, promovendo o transporte de cargas e deslocamento de pessoas;

IX – articular a mobilidade urbana municipal com a região metropolitana.

Art. 4.º A presente Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Maringá.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL

Seção I

Das Disposições Gerais do Sistema Viário Básico

Art. 5.º O Sistema Viário Básico municipal é subdividido em:

I – sistema viário urbano: ruas, avenidas, vielas, caminhos, vias compartilhadas e similares abertos à circulação pública, situados dentro do perímetro urbano;

II – sistema viário rural: conjunto de vias localizadas na Zona Rural do município.

Parágrafo único. O Sistema Viário descrito no caput, quando não pertencente ao município, para os efeitos desta lei e demais normas relativas à abertura, conservação ou manutenção, não é de responsabilidade do Poder Público Municipal.

Art. 6.º Todo arruamento a ser implantado no Município, e intervenções a serem realizadas no sistema viário básico, tais como pavimentação, recape ou sinalização viária,

deverão ser previamente aprovados pelo Poder Público Municipal, nos termos previstos na presente Lei e na Lei Complementar de Parcelamento do Solo.

§ 1.º Ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, caberá o planejamento e gestão do Sistema Viário Básico do Município, ouvidos, quando couber, os demais órgãos da gestão Municipal, bem como demais entes constituintes do Sistema de Planejamento e Gestão Municipal.

§ 2.º Os projetos que envolvam construção de novos eixos viários, obras de arte especiais, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana, ou rural, estão sujeitos às exigências das normas relativas à matéria.

§ 3.º As vias a serem implementadas no Município serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

§ 4.º O Sistema Viário Básico do Município é de uso comum, salvo nas hipóteses previstas em legislação específica, não sendo permitido sua apropriação pelas unidades imobiliárias lindeiras.

Art. 7.º A implantação de sistema viário em novos parcelamentos e demais empreendimentos, observados os requisitos legais, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por legislação.

Parágrafo único. É de responsabilidade do proponente solicitar diretrizes para a elaboração do projeto básico e apresentar projeto executivo do sistema viário proposto, assim como projetos complementares de infraestrutura urbana, a serem analisados e aprovados por órgãos municipais competentes.

Art. 8.º O sistema viário nos projetos de parcelamento do solo no Município deverão obedecer às diretrizes viárias do Sistema Viário Básico Municipal, definidas na presente Lei.

Art. 9.º Entende-se por diretriz viária as linhas orientativas que são projeções das vias urbanas e rurais do município, as quais podem ter seu traçado ajustado conforme condições físicas e ambientais.

Parágrafo único. O Anexo III desta Lei apresenta o Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, com a projeção das diretrizes viárias do território urbano e rural do município.

Art. 10. São condicionantes impostas pelas diretrizes viárias:

I – fica vedado o licenciamento de edificação sob projeção de diretriz viária;

II – em processos de licenciamento de edificação, subdivisão e unificação, será exigida a projeção das diretrizes viárias que incidem sobre a área objeto do requerimento;

III – nos casos de licenciamento de edificações objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança, poderá ser exigida:

a) a doação correspondente à faixa de diretriz viária prevista no Anexo III - Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, desta lei;

b) a execução do sistema viário correspondente à faixa de diretriz viária que atinge

o lote ou execução de sistema viário dentro das áreas de influência direta, ou indireta do empreendimento.

IV – quando se constituírem em prolongamento de sistema viário já implementado, não serão consideradas para a geração de lotes oriundos de processo de subdivisão, observados os requisitos da Lei Federal n.º 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

V – fica vedada a interrupção e controle de acesso de vias que prejudiquem a mobilidade urbana e a conexão do sistema viário quando da implantação de loteamentos fechados.

Art. 11. As diretrizes viárias definidas nesta Lei, quando do momento de sua implantação, deverão ter projeto geométrico que obedeça às exigências contidas nesta Lei.

Seção II Da Hierarquia do Sistema Viário Básico

Art. 12. O Sistema Viário Básico Municipal será hierarquizado conforme as seguintes categorias de vias:

I – vias locais: destinadas ao acesso local ou a áreas restritas, podendo atender ao uso residencial ou industrial;

II – vias coletoras: vias com função de conectar as vias arteriais e as vias locais, possibilitando o trânsito dentro de regiões da cidade, podendo atender ao uso residencial, industrial, comercial e de serviços;

III – vias arteriais: vias estruturantes que conectam as regiões da cidade, com acessibilidade aos lotes lindeiros e as vias coletoras e locais;

IV – vias de trânsito rápido: vias caracterizadas por trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

V – via paisagística: via que se desenvolve acompanhando o leito dos cursos d'água, a uma distância mínima de 60,00m (sessenta metros) de suas margens e nascentes, delimitando as áreas de fundo de vale.

§ 1.º As diretrizes viárias de alargamento, abertura ou prolongamento de vias existentes, deverão ter sua hierarquização definida pelo órgão competente.

§ 2.º O sistema cicloviário municipal é parte integrante da hierarquização do sistema viário básico.

CAPÍTULO III DAS VIAS URBANAS

Seção I Das Disposições Gerais Do Sistema Viário Urbano

Art. 13. São considerados, para o dimensionamento das vias urbanas, os seguintes elementos:

I – caixa total da via;

- II – calçada contendo a faixa de acesso, faixa livre, e faixa de serviços;
- III – canteiro central;
- IV – faixa de rolamento;
- V – faixa de estacionamento;
- VI – faixa exclusiva para ônibus;
- VII – ciclovia ou ciclofaixa;
- VIII - rotatória;
- IX - bolsão de retorno (“Cul-de-Sac.”).

Parágrafo único. Mediante análise técnica, ouvidos os órgãos competentes, poderão ser ampliados, alterados ou excluídos os elementos citados nos incisos anteriores e detalhados nas subseções seguintes, para a melhoria do serviço de transporte coletivo, para a promoção de melhores condições de deslocamentos pelo modal a pé, para a melhoria do nível de serviço das vias e para a implementação de Soluções Baseadas na Natureza - SBNs.

Art. 14. Quando do prolongamento de vias já implantadas, deverão ser mantidas as dimensões destas, exceto:

- I – quando não contemplarem dimensões adequadas para a circulação de pedestres;
- II – representarem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;
- III – quando constituírem parte das vias sujeitas a prolongamento, ou alargamento.

Parágrafo único. No prolongamento da via que intercepte uma intersecção em quatro ramos ou mais, ou uma rotatória, a continuidade da via deverá possuir a caixa total da via conforme padrões estabelecidos por esta lei.

Art. 15. Em vias já pertencentes ao Sistema Viário Básico do Município, porém não pavimentadas, em áreas objetos de Regularização Fundiária Urbana - REURB, caberá ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano, ouvidos os demais órgãos competentes, no que couber, a definição da geometria da via e suas faixas constituintes.

Seção II Das Dimensões Do Sistema Viário Urbano

Art. 16. As dimensões do Sistema Viário Urbano se classificam em:

- I – vias locais;
- II – vias coletoras, vias locais industriais;
- III – vias paisagísticas;
- IV – vias arteriais;

- a) novas vias arteriais;
 - b) prolongamento das vias arteriais existentes;
- V – avenida com torre de alta tensão;

Parágrafo único. A representação gráfica dos perfis ou seções viárias, são aqueles estabelecidos nos Anexo I – Quadro de Especificações Mínimas do Sistema Viário, e Anexo II – Perfis das Diretrizes Viárias, parte integrante desta Lei.

Subseção I Das Vias Locais

Art. 17. As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 16,00m (dezesesseis metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 2,90m (dois metros e noventa centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros);

III – 2 (duas) calçadas de no mínimo 4,00m (quatro metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros;

b) 1 (uma) faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

c) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).

§ 1.º Excetua-se do inciso III, a adoção de faixa permeável linear gramada quando a via descrita no caput possuir usos não-residenciais, adotando-se faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.

§ 2.º Nos casos em que a via existente a ser prolongada possuir caixa inferior a 16,00m (dezesesseis metros), não se aplicam o dimensionamento definido no caput, devendo ser mantido o dimensionamento padrão da via existente, ou ser regrado a critério da municipalidade.

Subseção II Das Vias Coletoras e Vias Locais Industriais

Art. 18. As Vias Coletoras e Vias Locais Industriais deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 3,70m (três metros e setenta centímetros) cada;

II – 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 4,00m (quatro metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros e faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).

Subseção III Das Vias Paisagísticas

Art. 19. As Vias Paisagísticas a serem implantadas, que limitam as áreas de Fundo de Vale, definidos por meio da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Maringá, deverá possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos de, no mínimo, 2,90m (dois metros e noventa centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento lindeira à calçada oposta ao fundo de vale de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros);

III – 1 (uma) calçada de 4,00m (quatro metros) do lado oposto ao fundo de vale contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por, no mínimo, 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros, faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,20m (dois metros e vinte centímetros).

IV – 1 (uma) calçada com ciclovia margeando as áreas de Fundo de Vale de, no mínimo, 8,00m (oito metros) contendo:

a) 1 (uma) faixa permeável alinhada à pista de rolamento de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 2,80m (dois metros e oitenta centímetros);

c) 1 (uma) faixa permeável gramada, situada entre a ciclovia e a faixa livre de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

d) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 2,80m (dois metros e oitenta centímetros).

§1.º Excetua-se do inciso III, a adoção de faixa permeável linear gramada quando a via descrita no caput possuir usos não-residenciais, adotando-se faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.

§ 2.º Nos casos em que a via paisagística existente for prolongada, e possuir caixa inferior a 20,00m (vinte metros), não se aplicam o dimensionamento definido no caput, devendo

seu dimensionamento será definido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá, ouvidos os demais órgãos competentes.

Subseção IV Das Vias Arteriais

Art. 20. As Vias Arteriais, deverão possuir, no mínimo, 40,00m (quarenta metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas com ciclovia de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros, faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);

c) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros);

IV – 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 9,00m (nove metros).

Parágrafo único. A critério do Poder Executivo, ouvidos os demais órgãos competentes, poderá ser alterado o dimensionamento das aléias anteriores para a implementação de corredores exclusivos de transporte coletivo.

Subseção V Do Prolongamento das Avenidas Existentes

Art. 21. As Avenidas existentes a serem prolongadas como Via Arterial, deverão possuir, no mínimo, 35,00 m (trinta e cinco metros), contendo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por, no mínimo, 0,60m (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio para embarque e desembarque de passageiros e faixas permeável gramada de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana;

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros);

IV – 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 7,00m (sete metros) contendo:

a) 2 (duas) faixas permeáveis, alinhadas as pistas de rolamento de, no mínimo, 2,00m (dois metros);

b) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros).

§ 1.º Poderá ser dispensada a implementação da ciclovia disposta na alínea b, ouvido o órgão municipal de trânsito.

§ 2.º Na impossibilidade de implementação de ciclovia no canteiro central, caberá aos órgãos municipais a definição da localização da ciclovia, ou ciclofaixa quando necessário, podendo estarem dispostas nas faixas definidas pelas alíneas anteriores.

§ 3.º Nos casos de avenidas existentes com caixa inferior a 35 metros, o prolongamento será realizado nas mesmas condições descritas no art. 14, parágrafo único.

Subseção VI Das Avenidas com Torres de Alta Tensão

Art. 22. A Avenida com torre de alta tensão, deverá possuir, no mínimo:

I – 2 (duas) faixas de rolamento para tráfego de veículos em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 3,35m (três metros e trinta e cinco centímetros) cada;

II – 1 (uma) faixa de estacionamento em cada sentido de tráfego de, no mínimo, 2,30m (dois metros e trinta centímetros) cada;

III – 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada, contendo:

a) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 0,60 centímetros (sessenta centímetros), e 1 (uma) faixa permeável gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

b) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo, 3,20m (três metros e vinte centímetros).

IV – 1 (um) canteiro central com dimensão a ser estabelecida pela concessionária.

§1.º A via a que se refere o caput, terá a largura do canteiro central estabelecido por meio de anuência a ser concedida pela concessionária a pedido do interessado.

§2.º Quando da necessidade de implantação de corredores de ônibus, estes deverão ser avaliados pelo órgão municipal competente quanto a sua localização.

CAPÍTULO IV DAS VIAS RURAIS

Seção Única Das Disposições Gerais Do Sistema Viário Rural

Art. 23. São denominadas vias e estradas rurais aquelas situadas fora do perímetro urbano, e servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes dos sistemas

rodoviários federal e estadual.

§ 1.º As vias implantadas no meio rural, são consideradas essenciais e de suporte à economia local, com reflexos na macroeconomia nos mais variados setores.

§ 2.º A dimensão das Rodovias e Vias Rurais, Estaduais ou Federais, são definidas pelo respectivo órgão competente.

Art. 24. As vias rurais municipais classificam-se em:

I – estradas e vias primárias ou municipais: cumpre a função de ligação entre diferentes áreas fora do perímetro urbano do município de Maringá;

II – estradas e vias secundárias ou ligação: cumpre a função de dar acesso às glebas lindeiras fora do perímetro urbano do município de Maringá.

§ 1.º Entende-se por estrada primária ou municipal aquela cuja finalidade é assegurar a locomoção para outra localidade e o escoamento das safras agrícolas.

§ 2.º Entende-se como estrada secundária ou ligação, aquela cuja finalidade é proporcionar a ligação entre duas estradas primárias, que serve ao atendimento às restritas glebas rurais.

Art. 25. As vias rurais já implantadas e pavimentadas deverão permanecer com as dimensões existentes.

Art. 26. As estradas e vias primárias a serem implementadas, deverão possuir, no mínimo, 20,00m (vinte metros) de largura.

Art. 27. As estradas e vias secundárias a serem implementadas, deverão possuir, no mínimo, 12,00m (doze metros) de largura.

CAPÍTULO V DOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES

Art. 28. São considerados elementos estruturadores e parte integrante do sistema viário do Município, os seguintes elementos:

I - rotatória;

II - bolsão de retorno (“Cul-de-Sac.”).

Seção I Da Rotatória

Art. 29. A Rotatória deverá possuir, no mínimo, 50,00m (cinquenta metros) de raio, medido a partir do alinhamento predial até a área central do canteiro, e deve conter:

I – 1 (uma) calçada com ciclovia de, no mínimo, 9,00m (nove metros), contendo:

a) 1 (uma) faixa livre de, no mínimo 3,60m (três metros e sessenta centímetros);

b) 1 (uma) faixa de segurança entre a faixa livre e a ciclovia de no mínimo 0,60m (sessenta centímetros);

c) 1 (uma) ciclovia de, no mínimo, 3,00m (três metros);

d) 1 (uma) faixa de serviço de, no mínimo, 1,80m (um metro e oitenta centímetros) constituída por 0,60 centímetros (sessenta centímetros) de área pavimentada rente ao meio fio e 1 (uma) faixa permeável linear gramada de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

II – 3 (três) faixas de rolamento para tráfego de veículos, com respectivamente as seguintes dimensões: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros) para a faixa lindeira ao meio fio e 4,30m (quatro metros e trinta centímetros) para as demais;

III – 1 (um) canteiro central com raio de, no mínimo, 28,00m (vinte e oito metros).

Seção II Do Bolsão de Retorno

Art. 30. O bolsão de retorno, também denominado de “Cul-de-Sac” deverá ter dimensão que possa conter um círculo com diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros) na pista de rolamento, devendo a calçada seguir o dimensionamento do trecho de via imediatamente anterior ao bolsão de retorno.

Parágrafo único. Admite-se a implantação de bolsão de retorno (“Cul-de-Sac”) com acesso por via de no máximo 100,00m (cem metros) de comprimento, mediante parecer favorável do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM.

Art. 31. Somente será adotado o bolsão de retorno, quando houver interrupção ou descontinuidade no traçado, salvo se constituir diretriz de arruamento, estabelecida na presente Lei do Sistema Viário Básico do Município.

CAPÍTULO VI DO SISTEMA CICLOVIÁRIO MUNICIPAL

Art. 32. O Sistema Ciclovitário definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta e outros modais não motorizados adequados aos sistema.

Art. 33. Compõem o Sistema Ciclovitário do Município de Maringá:

I – rotas contínuas de vias cicláveis compostas por ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas, ciclorrotas, compondo Rede Ciclovitária Municipal;

II – paraciclos e bicicletários para estacionamento de bicicletas com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos e terminais do transporte coletivo e nos centros de empregos, comércio e serviços.

Art. 34. Para o desenvolvimento e implementação de projetos ciclovitários, deverão ser observados:

I – as dimensões mínimas definidas nesta lei;

II – o pavimento regular, antiderrapante e de fácil manutenção;

III – a redução das interferências e conflitos como tráfego de automóveis, em especial nas interseções viárias e canteiros centrais;

IV – a sinalização horizontal e vertical ao longo da rota, incluindo a sinalização semafórica nas interseções.

TÍTULO II DAS INFORMAÇÕES ORIENTATIVAS

CAPÍTULO I DA ACESSIBILIDADE

Art. 35. O ambiente urbano deverá garantir a acessibilidade universal, e a justa distribuição dos espaços públicos, considerando minimamente:

I – calçada;

II – calçada;

III – via compartilhada;

IV – rampa, escadaria e demais desníveis;

V – estacionamento;

VI – mobiliário urbano;

VII – sinalização de circulação e de travessia de vias públicas.

Art. 36. As calçadas serão divididas em três faixas de uso, conforme definido:

I – faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário urbano, os canteiros, os postes de iluminação ou sinalização e as árvores;

II – faixa livre: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3% (três por cento), ser contínua entre lotes, sem degraus ou barreiras urbanísticas;

III – faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote na extensão da testada do imóvel.

Parágrafo único. As referências do caput, devem atender às Normas Técnica da Associação Brasileira de Normas Técnicas – NBR/ABNT e às Normas Regulamentadoras Municipais - NRMs.

Art. 37. Os responsáveis pelos imóveis, sejam edificadas ou não, são obrigados a executar e conservar as respectivas calçadas na extensão correspondente à sua testada, conforme definido em legislações municipais.

CAPITULO II DA ARBORIZAÇÃO URBANA

Art. 38. A arborização de vias e logradouros públicos, deverá obedecer às disposições contidas no Plano Gestor de Arborização Urbana - PGAU, no que couber, deverá ser consultado o órgão técnico competente no Município.

Art. 39. Cabe ao poder público municipal, a adequação da arborização urbana, com substituição gradual das árvores inadequadas por espécies apropriadas, previsto no PGAU.

Parágrafo único. Poderá ser solicitado pelo Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV o plantio ou replantio de arborização urbana em vias e logradouros públicos, às expensas do empreendedor como forma de medida mitigadora/compensatória.

Art. 40. É obrigatório o plantio de 1 (uma) ou mais árvores na faixa de serviço da calçada a depender da extensão da testada do imóvel lindeiro.

Parágrafo único. O distanciamento de plantio das espécies para compor a arborização urbana deverá seguir os critérios estabelecidos no PGAU, devendo ser considerado no mínimo:

I – a espécie adequada para o porte da via e suas respectivas faixas;

II – a conformidade com os demais elementos de infraestrutura urbana (bocas de lobo, postes, redes subterrâneas, entre outros conforme PGAU).

Art. 41. Nos casos onde a arborização urbana não puder ser implementada em nenhuma hipótese, caberá ao órgão responsável pela gestão da arborização do município emitir documento oficial ao proprietário do imóvel.

Art. 42. É vedada a supressão de espécies arbóreas nas calçadas, sem prévia autorização do órgão competente.

CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO

Art. 43. Os projetos de pavimentação das vias municipais, deverão seguir critérios estabelecidos por normas federais, estaduais e municipais relativas à matéria.

Art. 44. Para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação, as vias de circulação no Município, correspondem à seguinte classificação quanto ao volume de tráfego:

I – classe 1 - tráfego muito pesado;

II – classe 2 - tráfego pesado;

III – classe 3 - tráfego médio;

IV – classe 4 - tráfego leve;

V – faixa exclusiva de ônibus: vias para as quais é prevista, quase que

exclusivamente, a passagem de ônibus e veículos comerciais (em número reduzido), podendo ser classificadas em:

- a) faixa exclusiva de ônibus com volume médio;
- b) faixa exclusiva de ônibus com volume elevado.

Parágrafo único. O tráfego e as cargas solicitantes na via a ser pavimentada deverão ser caracterizadas, permitindo a estimativa de solicitações de veículos a que a via por efeito acumulado estará submetida em sua vida útil.

CAPÍTULO IV DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 45. A manutenção da sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, consoante estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal n.º 9.503/97.

§ 1.º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, definida em legislação federal específica.

§ 2.º A sinalização horizontal e vertical das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, incluindo a identificação dos logradouros por placas, a partir de projeto previamente aprovado pelo Poder Executivo Municipal.

§ 3.º A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios e loteamentos fechados, constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário.

Art. 46. Quando admitida a travessia em nível entre uma via e uma linha férrea ou modal similar com pista própria, esta deverá seguir as determinações contidas no Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações específicas.

Parágrafo único. Os elementos de sinalização em cruzamentos rodoferroviários em nível são obrigatórios e de responsabilidade do responsável pela execução da via e, no que couber, a empresa concessionária.

TÍTULO III DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

CAPÍTULO I DAS ALTERAÇÕES DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL

Art. 47. Constituem instrumentos de planejamento e gestão do sistema viário básico do Município de Maringá:

- I - criação de diretrizes viárias;

- II - supressão de diretrizes viárias;
- III - adequação de diretrizes viárias;
- IV - desafetação de logradouros públicos.

Parágrafo único. Para a consecução dos instrumentos dispostos nos incisos I a IV deverão ser observados os requisitos deste capítulo, bem como as demais normativas municipais.

Art. 48. A criação de diretrizes viárias corresponde à inserção de uma nova diretriz viária ao Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo seguir os seguintes critérios:

I – deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM, e no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III - tal proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

Art. 49. A supressão de diretrizes viárias corresponde à remoção de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, devendo seguir os seguintes critérios:

I – deverá ser elaborado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverá ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III – uma vez aprovado o estudo, será obrigatória a realização prévia de conferência pública nos termos da Lei Geral do Plano Diretor.

IV - a proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico a ser avaliado pela Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo.

Art. 50. A desafetação de logradouros públicos corresponde à ação de deixar de destinar determinada área para a implementação de logradouros, permitindo dar outra destinação à área.

I – deverá ser apresentado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – o estudo técnico mencionado no inciso anterior deverão ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III – uma vez aprovado tal estudo, será obrigatória a realização prévia de conferência pública nos termos da Lei Geral do Plano Diretor.

IV - a proposta deverá ser submetida a projeto de lei específico a ser avaliado pela

Câmara Municipal de Maringá e pelo chefe do Poder Executivo

Art. 51. A adequação corresponde à modificação do posicionamento de uma diretriz viária do Mapa do Sistema Viário Básico Municipal, necessária para a garantia do planejamento viário do Município, devendo seguir os seguintes critérios:

I – deverá ser apresentado estudo técnico pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano - IPPLAM e, no que couber, deverão ser ouvidos os demais órgãos competentes;

II – os estudos técnicos mencionados nos incisos anteriores deverão ser apreciados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial - CMPGT;

III - mediante parecer favorável do CMPGT, será promovida e publicizada a adequação da diretriz viária.

Art. 52. A criação, supressão e adequação de diretrizes viárias, bem como desafetação de logradouros públicos, serão atualizados no Sistema Único de Informações - SUI, por meio do sistema de geoprocessamento do Município.

CAPÍTULO II DAS RESPONSABILIDADES E PENALIDADES

Art. 52. Constitui infração toda ação ou omissão contrária às disposições desta Lei, ou de outros atos baixados pelo Governo Municipal no uso do seu poder de polícia e respectivos regulamentos.

Art. 50. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa que será aplicada conforme a gravidade da infração a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Poder Executivo Municipal a ser definida em legislação específica.

§1.º O infrator deverá custear, com recurso próprio, obras de reparo e demolições por atos praticados contrário ao disposto nesta Lei.

§ 2.º As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas na legislação de outras esferas federadas.

§ 3.º Em obras de manutenção, execução ou sinalização de via sem a anuência do Município, será realizada a interdição da via e aplicação de multa ao infrator até o cumprimento do §1.º do caput.

§ 4.º A interdição mencionada no parágrafo anterior poderá ser dispensada caso representado dano à coletividade.

TÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 51. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

I – ANEXO I - QUADRO DE ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DO SISTEMA VIÁRIO;

II – ANEXO II - PERFIS DAS DIRETRIZES VIÁRIAS;

III – ANEXO III - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL;

IV - ANEXO IV - GLOSSÁRIO.

Art. 52. Os casos omissos e conflitantes na presente Lei, serão deliberados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial, ouvidos o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá - IPPLAM e demais órgãos pertinentes.

Art. 53. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 54. Revogam-se as disposições a seguir:

I - a Lei Complementar n.º 333, de 23 de dezembro de 1999, que dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Maringá e suas alterações;

II - a Lei Complementar n.º 886, de 18 de julho de 2011, que altera o Anexo I da Lei Complementar n.º 333, de 23 de dezembro de 1999, e suas alterações;

III - o art. 2.º da Lei n.º 9.388, de 05 de dezembro de 2012, que institui o Sistema de Recuperação e Conservação de Estradas Rurais de Maringá.

Paço Municipal, 26 de junho de 2024.



Documento assinado eletronicamente por **Bruna Barbosa Barroca, Diretor (a)-Presidente do IPPLAM**, em 26/06/2024, às 10:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hercules Maia Kotsifas, Secretário (a) de Governo**, em 26/06/2024, às 13:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ulisses de Jesus Maia Kotsifas, Prefeito Municipal**, em 26/06/2024, às 17:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento na [Medida Provisória nº 2200-2, de 24 de agosto de 2001](#) e [Decreto Municipal nº 871, de 7 de julho de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.maringa.pr.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4072929** e o código CRC **33D218E2**.

ANEXOS

ANEXO I - QUADRO DE ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DO SISTEMA VIÁRIO O

Sistema Viário	Tipo de via	Caixa Total (m)	Calçada (m)	Calçada (margem de fundo de vale) (m)	Canteiro Central (m)	Pista de Rolamento (m)	Faixa de Estac. (m)	Faixa Exclusiva de Ônibus (m)	Ciclovia ou Ciclofaixa (un.) / (m)
URBANO	VIA LOCAL (uso residencial)	16,00	4,00	-	-	2,90	2,20	-	-
	VIA LOCAL (uso não-residencial)	16,00	4,00	-	-	2,90	2,20	-	-
	VIA LOCAL (uso industrial)	20,00	4,00	-	-	3,70	2,30	-	-
	VIA PAISAGÍSTICA	20,00	4,00	8,00	-	2,90	2,20	-	1x2,80
	VIA ARTERIAL (em avenida já implantada)	35,00	5,00	-	7,00	3,35	2,30	-	1x3,00
	VIA ARTERIAL (em avenida há ser implantada)	40,00	5,00	-	9,00	3,35	2,30	⁽³⁾	2x1,50
	AVENIDA (com torre de alta tensão)	-	5,00	-	definida pela concessionária	3,25	2,30	⁽³⁾	-
RURAL	VIA PRIMÁRIA	20,00	-	-	-	-	-	-	-
	VIA SECUNDÁRIA	12,00	-	-	-	-	-	-	-
ROTATÓRIA (1)		50,00	9,00	-	28,00	⁽²⁾	-	-	1x3,00
BOLSÃO DE RETORNO/ "CUL-DE-SAC" (1)		⁽²⁾	⁽²⁾	⁽²⁾	-	⁽²⁾	-	-	⁽²⁾

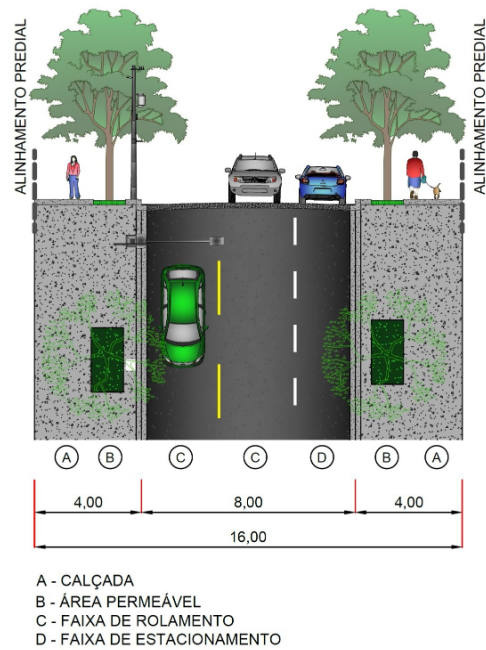
⁽¹⁾ Elementos Estruturadores do Sistema Viário Urbano e Rural.

⁽²⁾ Variável consoante a via e a definição do órgão municipal competente.

⁽³⁾ Definição do órgão municipal competente.

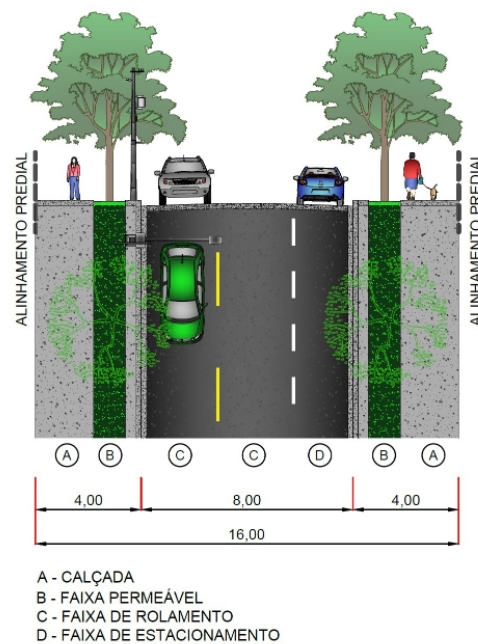
ANEXO II - PERFIS DAS DIRETRIZES VIÁRIAS

Figura I - Via Local com faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.



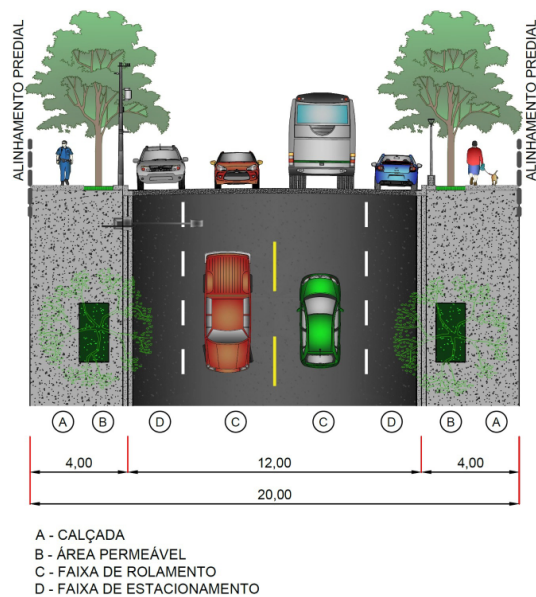
Desenho sem Escala

Figura II - Via Local com faixa permeável linear de 1,20m (um metro e vinte centímetros).



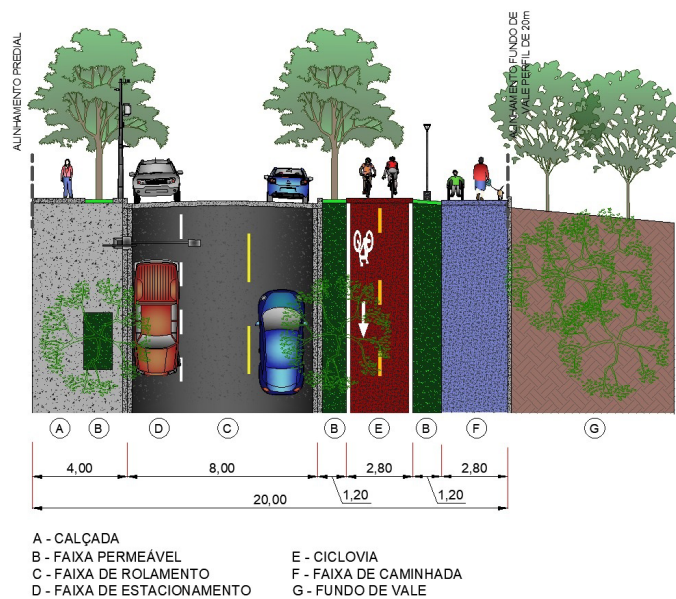
Desenho sem Escala

Figura III - Via Local e Industrial com faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.



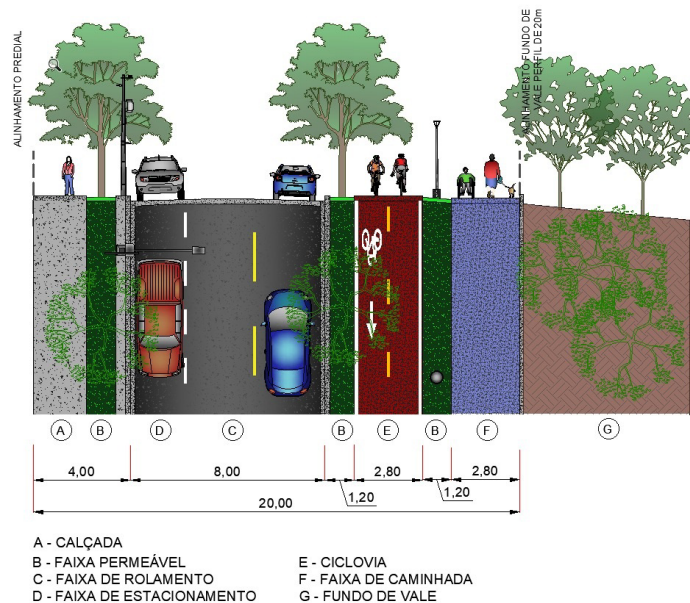
Desenho sem Escala

Figura IV - Via Paisagística com faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.



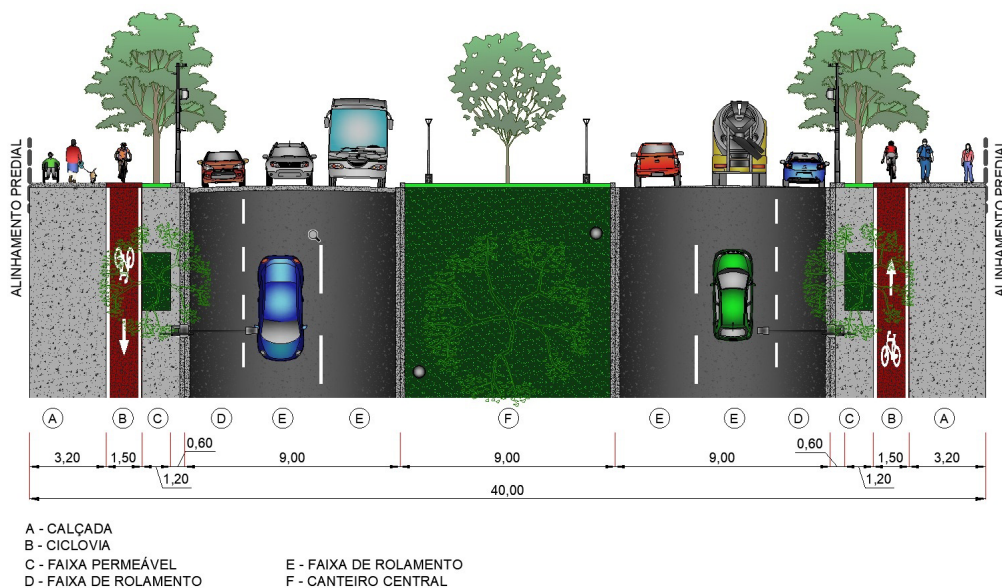
Desenho sem Escala

Figura V - Via Paisagística com faixa permeável linear de 1,20m (um metro e vinte centímetros).



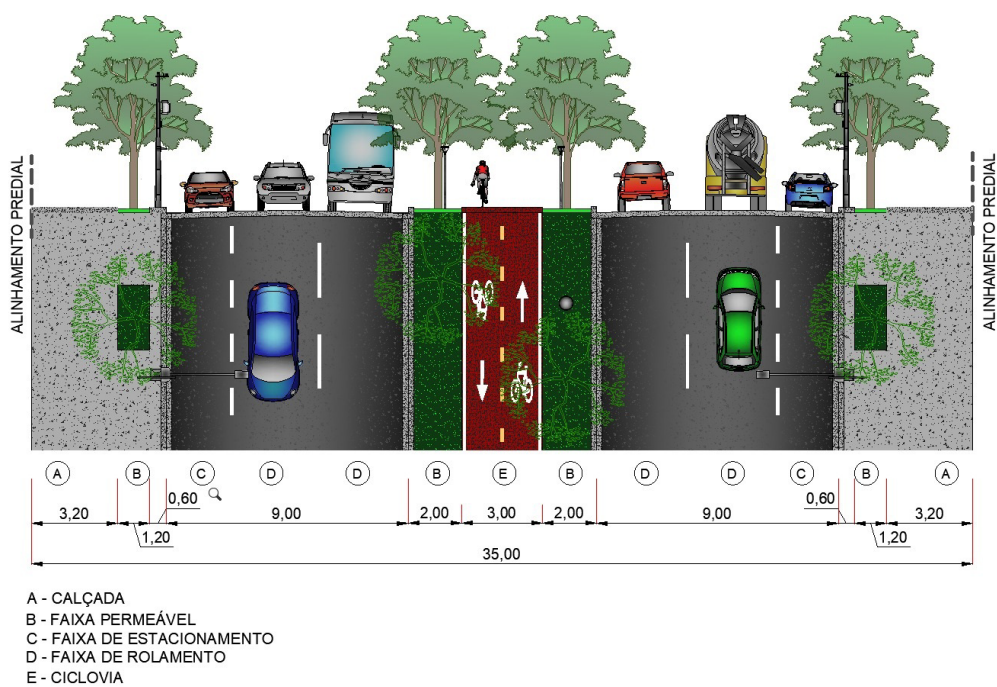
Desenho sem Escala

Figura VI - Novas avenidas com faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.



Desenho sem Escala

Figura VII - Prolongamento das avenidas existentes com faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.



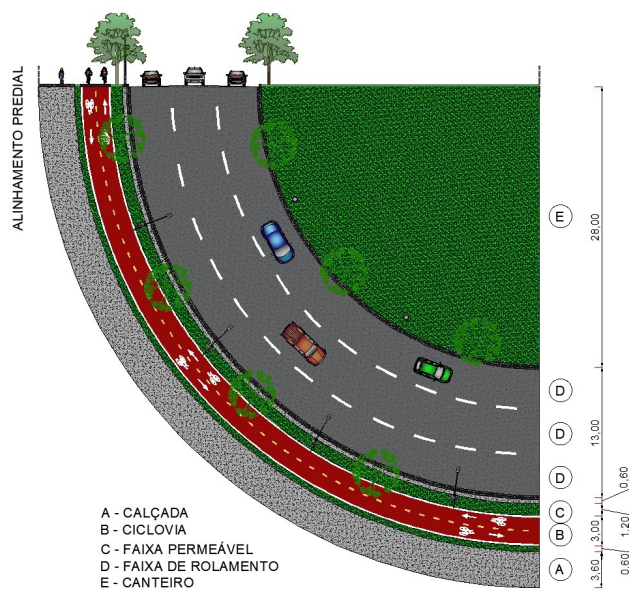
Desenho sem Escala

Figura VIII - Avenida com torre de alta tensão e faixas permeáveis de 1,20m x 2,40m (um metro e vinte centímetros por dois metros e quarenta centímetros) no entorno da arborização urbana.



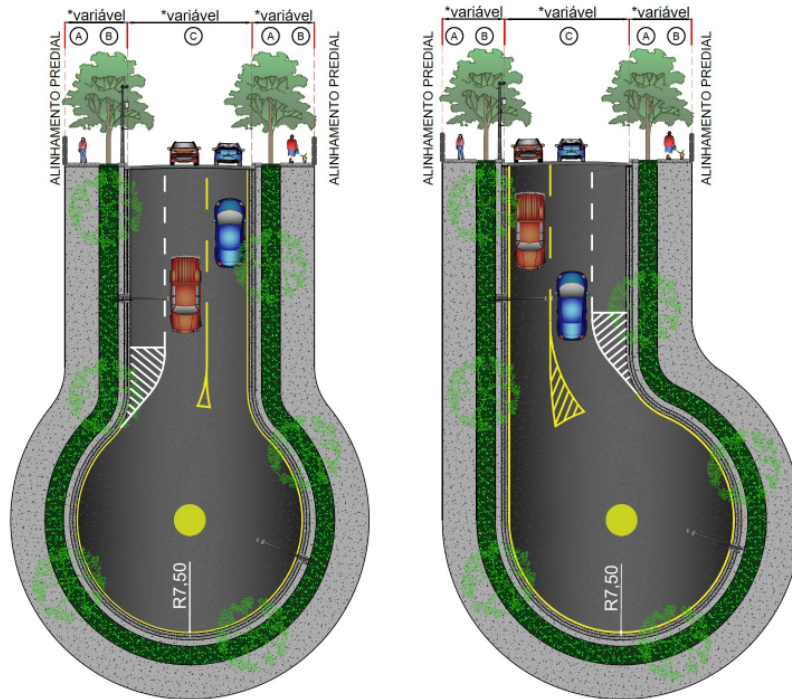
Desenho sem Escala

Figura IX - Rotatória com faixa permeável linear de 1,20m (um metro e vinte centímetros)



Desenho sem Escala

Figura X - Bolsão de Retorno/"Cul-de-Sac" com faixa permeável linear de 1,20m (um metro e vinte centímetros)

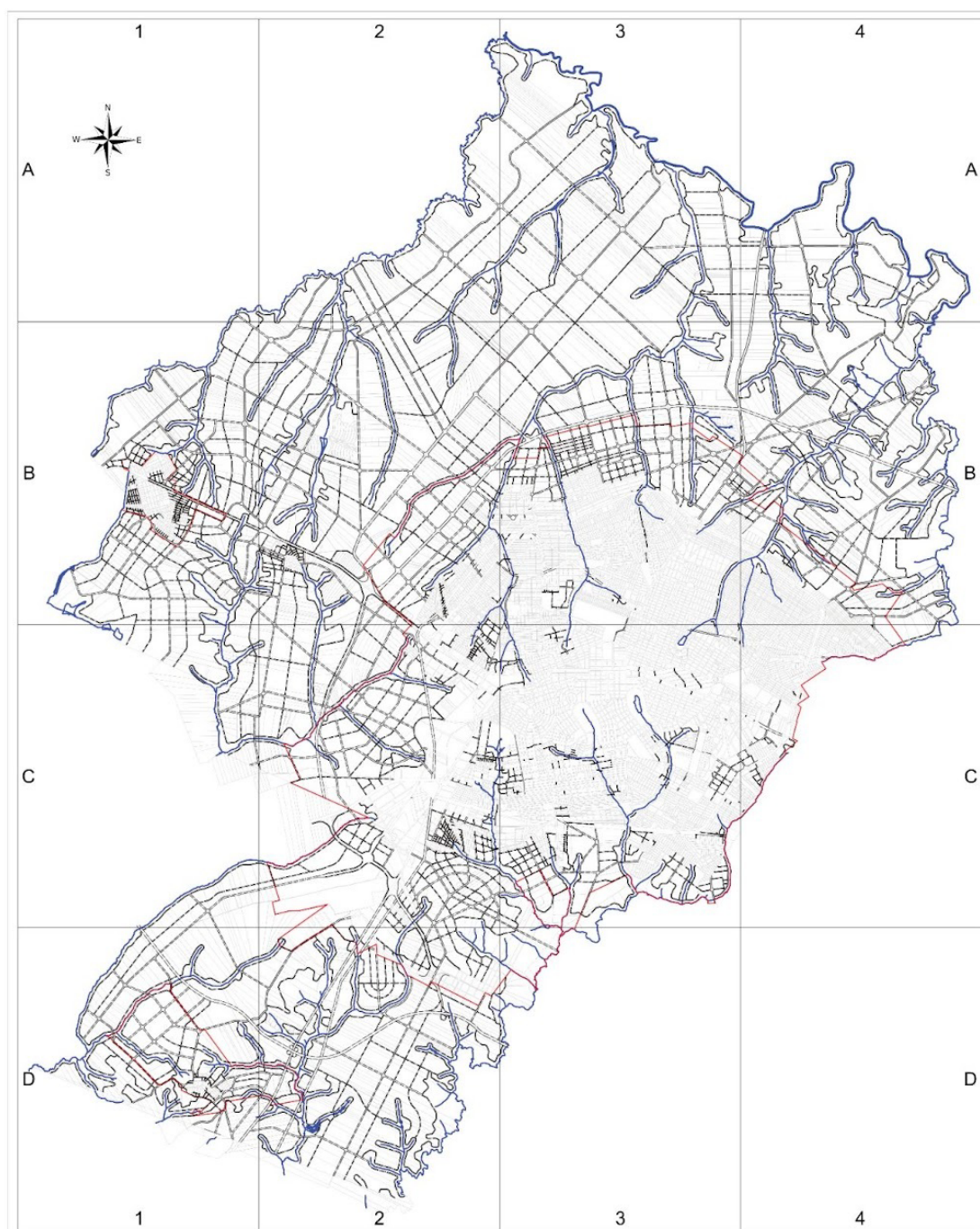


A - CALÇADA
B - ÁREA PERMEÁVEL
C - FAIXA DE ROLAMENTO

*Dimensão variável conforme dimensionamento do trecho imediatamente anterior.

Desenho sem Escala

ANEXO III - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL



LEGENDA:

- DIRETRIZES VIÁRIAS
- PERÍMETRO URBANO (PLC 2299/2024)
- CÔRREGOS
- QUADROS/ARRUAMENTO EXISTENTE E LOTES RURAIS



24/06/2024
Minuta do
Projeto de Lei

ANEXO III – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO MUNICIPAL

PLAN  DIRETOR DE MARINGÁ, PR

ANEXO IV - GLOSSÁRIO

A

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Acessível: espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa.

Acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública, o lote ou data, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos.

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

Arruamento: conjunto de logradouros públicos e vias destinados à circulação viária e acesso aos lotes.

C

Caixa da via: largura da via, medida de forma ortogonal aos alinhamentos prediais opostos.

Calçada: também denominada de passeio público, é parte da via, segregada ou em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, dividida em três faixas: faixa de serviço, faixa livre ou passeio, e faixa de acesso.

Canteiro central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por sinalizações viárias e dispositivos auxiliares.

Ciclo: veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores.

Ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres.

Circulação: movimentação de pessoas, animais e veículos em deslocamento, conduzidos ou não, em vias públicas ou privadas abertas ao público e de uso coletivo.

Cruzamento: interseção de duas ou mais vias em nível

Cul-de-sac: espaço ampliado que terminam as ruas sem saída, adequada para automóveis retornarem ao sentido oposto à sua direção, com área suficiente que permita a manobra de um veículo, bem como a circulação de pessoas em ambas as margens dos passeios públicos.

D

Diretriz viária: projeção do sistema viário a ser implementado no Município, podendo referir-se a novo arruamento ou prolongamento, alargamento ou duplicação de via já existente;

E

Extensões das calçadas: são um recurso utilizado normalmente em cruzamentos para estreitar visual e fisicamente a faixa de tráfego e encurtar as distâncias de travessia. Podendo, desta forma, acomodar mobiliário urbano, assentos, vendedores, paradas de transporte coletivo, vasos de plantas e árvores.

Estrada rural: via rural não pavimentada.

F

Faixa de domínio: superfície lindeira as vias rurais e ferrovias, delimitada por regra específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

Faixa de estacionamento: área da pista de rolamento destinada ao estacionamento de veículos, adjacente à calçada ou canteiro central

Faixa non aedificandi: área a ser preservada e não edificada, consoante a legislação vigente e critérios urbanísticos e ambientais

Faixa de rolamento: área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento.

Faixas elevadas: é uma tipologia de travessia de pedestre, onde esta é elevada na altura da calçada e demarcada por meio de pintura na faixa de rolamento e elevando-a de maneira a dar maior destaque e visibilidade da travessia aos condutores de veículos.

H

Hierarquia viária: estabelecimento de requisitos que refletem no projeto geométrico das vias, com base nas funções previstas em cada categoria viária, objetivando definir função, preferências de fluxo e velocidade regulamentar.

I

Infraestrutura urbana: conjunto de obras e serviços que constituem os suportes do funcionamento das áreas

urbanizadas ou cidades

L

Logradouro público: são os espaços de propriedade pública e de uso comum e/ou especial da população destinados a vias de circulação e espaços livres.

Lote lindeiro: são lotes localizados ao longo das vias urbanas ou rurais, estabelecendo uma fronteira direta com a via pública ou com outros terrenos adjacentes.

M

Meio-fio: os meios-fios servem para criar um limite estrutural entre a calçada e as faixas adjacentes de bicicletas ou veículos, desencorajando os veículos a invadir ou bloquear áreas de pedestres. É essencial, também, os meios-fios estejam integrados corretamente com a sarjeta, para facilitar o escoamento de água

Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

P

Passeio público: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

Piso tátil: sinalização tátil e visual no piso, contrastante em relação ao piso adjacente, utilizado para informar à pessoa com deficiência visual sobre a existência de desníveis ou situações de risco permanente, pode ser do tipo alerta e direcional.

Pista de rolamento: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, às rotatórias ou aos canteiros centrais.

R

Rampas de acessibilidade: As rampas deverão estar implantadas nas calçadas, perpendicular a toda faixa de pedestres e mudança de nível. Elas devem ter acabamento em materiais antiderrapantes e inclinação máxima de 8,33%

Refúgio de pedestres: reduzem as distâncias de travessias e fornecem áreas de espera para as pessoas que não conseguem atravessar a largura total da rua na fase para pedestres dos semáforos, mantendo em segurança e conforto os usuários das calçadas.

Rotatória: dispositivo de controle de tráfego, ordenador de fluxos, caracterizado pela convergência de no mínimo 3 ramos para uma ilha central circular, sendo o fluxo giratório.

Rota acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros.

Ruas compartilhadas: são vias compartilhadas por diferentes modais (pedestres, ciclistas, motociclistas e

motoristas), que utilizam o espaço de uma rua em conjunto, sendo necessário reforçar a conscientização do usuário e dos profissionais responsáveis em projetar vias com velocidade reduzida para os veículos motorizados.

Ruas exclusivas para pedestres: são espaços que dão prioridade a mobilidade ativa, como vias exclusivas para pedestres desempenham funções importantes na configuração das cidades que priorizam a caminhada, proporcionando ambientes para que cidadãos de todas as idades, sejam crianças, adultos e idosos, independente da sua condição física ou mental usufruam a cidade sem competir o espaço urbano com outros modais de transporte.

S

Sistema viário básico: conjunto de vias do município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, observada a legislação pertinente ao tema.

Sinalização viária: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública visando garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

Sinalização horizontal: subsistema da sinalização viária composta de marcas, símbolos e legendas, apostos sobre o pavimento da pista de rolamento.

Sinalização vertical: subsistema da sinalização viária, que se utiliza de sinais apostos sobre placas fixadas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente ou, eventualmente, variável, mediante símbolos e/ou legendas preestabelecidas e legalmente instituídas.

T

Tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período.

Tráfego leve: ruas de características essencialmente residenciais, para as quais não é previsto o tráfego de ônibus, podendo existir ocasionalmente passagens de caminhões e ônibus em número não superior a 20 por dia, por faixa de tráfego.

Tráfego médio: ruas ou avenidas para as quais é prevista a passagem de caminhões e ônibus em número de 21 a 100 por dia, por faixa de tráfego.

Tráfego pesado: ruas ou avenidas para as quais é prevista a passagem de caminhões ou ônibus em número 101 a 300 por dia, por faixa de tráfego.

Tráfego muito pesado: ruas ou avenidas para as quais é prevista a passagem de caminhões ou ônibus em número acima de 301 por dia, por faixa de tráfego.

Trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

V

Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e as vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Via coletora: via que promove a ligação dos bairros com as vias arteriais.

Via compartilhada: espaço de circulação destinado para uso conjunto de diferentes modos de transporte, como pedestres, ciclistas e veículos motorizados. São vias caracterizadas por, geralmente, não possuírem separações físicas entre as áreas destinadas a cada tipo de usuário, promovendo a coexistência e a interação segura entre eles. Esse conceito busca incentivar a mobilidade sustentável, a convivência pacífica e a priorização do deslocamento não motorizado em áreas urbanas.

Via de trânsito rápido: vias caracterizadas por trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Via industrial: via localizada dentro de zona industrial.

Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Via paisagística: via que se desenvolve acompanhando o leito dos cursos d'água, a uma distância mínima de 60,00m (sessenta metros) de suas margens e nascentes, que delimita as áreas de fundo de vale.

Vias públicas ou de circulação: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a rotatória e o canteiro central. Sendo classificadas como avenidas, ruas, alamedas, travessas, contornos rodoviários, estradas e caminhos de uso público.

Via rural: via situada fora do perímetro urbano, que serve ao trânsito de livre circulação na área rural, podem ser pavimentadas ou não, incluindo estradas e rodovias.