

MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL DE UNIÃO DA VITÓRIA

LEI Nº , DE DE DE 2024.

Institui o Sistema Viário do Município de União da Vitória e dá Outras Providências.

Câmara Municipal de União da Vitória, Estado do Paraná, APROVOU, e eu, Prefeito Municipal, no uso das atribuições legais que me são conferidas, SANCIONO a seguinte LEI:

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1. Esta Lei dispõe sobre o Sistema Viário Municipal com a finalidade de disciplinar e instituir normas gerais e padrões sobre o dimensionamento e hierarquização do Sistema Viário do Município de União da Vitória conforme diretrizes da Lei do Plano Diretor.

Art. 2. É obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do Sistema Viário não somente no âmbito das vias já incorporadas ao patrimônio público, mas também a todas as novas vias a serem implantadas, bem como em todo empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado no município, por ente privado ou público.

Art. 3. As estradas rurais e vias urbanas do Município de União da Vitória serão hierarquizadas e dimensionadas de acordo com o disposto na presente Lei, decorrente das diretrizes gerais explicitadas na Lei do Plano Diretor Municipal.

Parágrafo Único. No caso das vias já incorporadas ao patrimônio público, os dispositivos da presente lei serão implantados na medida do possível, cabendo ao Conselho de Desenvolvimento Urbano da cidade a emissão das regras gerais para adaptação e ao Conselho de Desenvolvimento Rural a verificação da aplicação das regras na esfera municipal.

Art. 4. As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 5. O Poder Executivo Municipal supervisionará e fiscalizará a implantação e manutenção do Sistema Viário Básico, embasando-se nos dispositivos da presente Lei.

Parágrafo Único. Serão aplicados, no que couber, o Código de Trânsito Brasileiro, as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Estado do Paraná e da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística (SEIL) do Estado do Paraná e do Instituto Água e Terra (IAT).

Art. 6. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

- I - Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores,

entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular as pessoas com deficiência e idosos;

- II - Garantir as dimensões das calçadas estabelecidas pelo Poder Público;
- III - Utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade e manutenção do pavimento;
- IV - Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;
- V - A urbanização dos passeios, obedecidas as dimensões, tipo de materiais, características geométricas e proibições de que trata a Lei do Sistema Viário, é obrigação dos proprietários dos lotes fronteiros, os quais serão também responsáveis pela sua manutenção e limpeza;
- VI - Para as obras de realização e manutenção de calçadas, deixa-las em condições acessíveis, atendendo a NBR 9050 e NBR 16537.

§ 1º Para estabelecimentos comerciais e de serviços destinados a hotéis, restaurantes, bares e similares na sede urbana, a permissão para a colocação de mesas e cadeiras nas calçadas será mediante a autorização da Prefeitura Municipal, respeitando-se a legislação federal pertinente e demais legislações municipais.

§ 2º A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada de modo a deixar livre no mínimo uma faixa de 1,50 m (um metro e meio) de largura correspondente a uma cadeira de rodas e uma pessoa de cada lado.

§ 3º A construção das calçadas e das entradas de veículos serão de responsabilidade dos proprietários, com as diretrizes estabelecidas pela administração pública, conforme modelo anexo, na exata extensão de sua(s) testada(s), mesmo que o terreno não tenha recebido nenhuma edificação, devendo estar concluída dentro dos prazos seguintes:

- a) no caso de ruas já existentes e já pavimentadas, 90 dias após a entrada em vigor da presente Lei, independente de notificação pelo Poder Público;
- b) no caso de pavimentação nova, 90 dias após a colocação dos meios-fios pelo Poder Público, independentemente de notificação.

§ 4º O não cumprimento do dispositivo dos § 1, § 2 e § 3 incorre em infração.

Art. 7. Constituem parte integrante desta Lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário Municipal;
- II. Anexo II – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário do Urbano;
- III. Anexo III – Mapa da Malha Ciclovitária;
- IV. Anexo IV – Tabela das vias componentes do Sistema Viário Principal;
- V. Anexo V – Tabela das Dimensões Mínimas das Vias;
- VI. Anexo VI – Croquis dos Perfis das Vias com as características mínimas;
- VII. Anexo VII – Tabela das dimensões mínimas das Estradas Municipais;
- VIII. Anexo VIII - Croquis dos Perfis das Estradas Municipais.

CAPÍTULO I DOS OBJETIVOS

Art. 8. Constituem objetivos da presente Lei:

- I. Induzir o crescimento e desenvolvimento urbano de forma equilibrada, compatibilizando o ordenamento do sistema viário com o zoneamento e uso e ocupação do solo;

- II. Definir parâmetros para a abertura de novas vias, garantindo a continuidade do Sistema Viário principal;
- III. Otimizar a rede viária existente, proporcionando melhorias das condições de circulação e um fluxo eficiente e seguro;
- IV. Hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções, visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;
- V. Eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- VI. Disciplinar o tráfego de veículos de carga e do transporte coletivo;
- VII. Adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas com deficiência.
- VIII. Promover a implantação de rede cicloviária.

Parágrafo Único. O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico, atendendo ao que preconiza a Lei Federal nº 12.587/2012 e demais legislações pertinentes.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 9. Adotam-se, para efeitos da presente lei, as seguintes definições e considerações:

- I. **Acesso** - o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade pública ou privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio, logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;
- II. **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 estacionar fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;
- III. **Alinhamento predial** - a linha divisória entre o terreno e o espaço público;
- IV. **Arborização viária de pequeno porte** - fileira de árvores pivotantes implantadas ao longo de uma via, na qual 75% ou mais dos indivíduos plantados não chegam a atingir a altura de 5,00m;
- V. **Arborização viária de porte médio** - fileira de árvores pivotantes implantadas ao longo de uma via, na qual 75% ou mais dos indivíduos plantados atingem altura superior a 5,00m, mas não chegam a atingir a altura de 8,00m;
- VI. **Baia de estacionamento** - faixa de estacionamento fracionada, parcialmente ocupada para uso de parada e estacionamento mais ou menos prolongado de veículos, sendo o restante da faixa ocupada por ajardinamento e/ou mobiliário urbano;
- VII. **Bicicletário** - equipamento público ou privado para o estacionamento e fixação de bicicletas, podendo estar localizado nos logradouros públicos ou em pontos estratégicos (prédios comerciais para clientes, órgãos públicos de prestação de serviço etc.), sendo em geral em espaço fechado e controlado, para uso de média ou longa duração, com possibilidade de pagamento para uso.
- VIII. **Caixa de via** - distância entre os alinhamentos dos imóveis urbanos a ambos os lados da via pública; corresponde, na zona rural, à faixa de domínio;
- IX. **Caixa de rolamento** - largura livre da via, destinada ao rolamento de veículos, medida entre guias, meios fios ou sarjetas;
- X. **Calçada** - faixa entre o alinhamento predial e o início da caixa de rolamento destinada à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, sendo subdividida em três faixas o passeio ou faixa livre, a faixa de serviços e a faixa de acesso;

- XI. **Ciclofaixa** - espaço da caixa de rolamento destinado ao trânsito de ciclos, separado das pistas veiculares por sinalização específica; nas ciclofaixas é vedado o seu uso por motocicletas ou qualquer outro tipo de veículo motorizado;
- XII. **Ciclovia** - via especialmente projetada e construída para tráfego de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, sendo vedado explicitamente seu uso para motocicletas e outras formas de tráfego motorizado;
- XIII. **Faixa de acesso** - porção da calçada, destinada à passagem da área pública exclusiva nas calçadas com mais de 2,00m (dois metros) de largura, podendo acomodar área permeável, vegetação, mobiliários temporários e rampa de acesso aos lotes lindeiros (com declividade máxima de 8,33%), sob autorização do município para edificações aprovadas;
- XIV. **Faixa de domínio** - compreende área delimitada por lei específica, sobre a qual se assenta uma rodovia, englobando a distância entre os alinhamentos das propriedades rurais lindeiras à via, constituída pela faixa de rolamento, canteiro central, obras de arte, acostamento, sinalização e faixas laterais que pertencem ao respectivo ente governamental (patrimônio público municipal, estadual ou federal), sendo de sua responsabilidade exclusiva;
- XV. **Faixa não edificável ou non-aedificandi** - compreende uma área de reserva obrigatória para cada lado além da faixa de domínio, na qual não se pode construir;
- XVI. **Faixa de estacionamento** - parte da caixa de rolamento destinada à parada e estacionamento mais ou menos prolongado de veículos;
- XVII. **Faixa de rolamento** - parte da via destinada ao rolamento de veículos em cada sentido de tráfego, sendo a soma das larguras das faixas de rolamento configura a caixa de rolamento;
- XVIII. **Faixa de Serviço** - porção da calçada, destinada a acomodar o mobiliário urbano, a vegetação e os postes de iluminação ou sinalização;
- XIX. **Logradouro público** - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
- XX. **Malha viária** - o conjunto de vias do município;
- XXI. **Meio-fio ou meio-fio normal** - cordão de pedra ou concreto, simples ou armado destinado a separar os espaços veiculares da calçada, promovendo entre eles diferença de cotas;
- XXII. **Meio-fio rebaixado** - idem ao meio-fio normal, porém com altura reduzida de forma a permitir o acesso de veículos, de pessoas com deficiência ou com necessidades especiais de locomoção à calçada;
- XXIII. **Nivelamento** - a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
- XXIV. **Paraciclo** - mobiliário urbano utilizado para o estacionamento e fixação de bicicletas, podendo estar localizado nos logradouros públicos ou em pontos estratégicos (prédios comerciais para clientes, órgãos públicos de prestação de serviço etc.), sendo em geral ao ar livre e para uso rápido ou de média duração.
- XXV. **Passeio** - porção da calçada, livre de obstáculos, destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas, com inclinação transversal de 3%, contínua entre lotes e ter no mínimo 1,50m de largura e 2,50m de altura livre;
- XXVI. **Rampa de acessibilidade** - dispositivo implantado ao longo do trajeto das calçadas, para servir de transição à diferença de cota entre o pavimento da via e o pavimento da calçada, com requisitos definidos pela norma NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas;
- XXVII. **Seção normal da via** - largura total ideal da via, incluindo caixa de rolamento, calçadas, passeios, ciclovias e canteiro central. Popularmente conhecido como “muro a muro”;
- XXVIII. **Sede urbana** - loteamentos e áreas do município inseridas dentro do seu perímetro urbano;
- XXIX. **Sistema viário** - conjunto de vias públicas, incluindo calçadas, ciclovias e áreas de estacionamento, interligadas e destinadas à circulação de pessoas e bens, com a finalidade de garantir a mobilidade urbana;

- XXX. **Via de circulação** - espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, calçadas, passeios, acostamentos e canteiros centrais;
- XXXI. **Via marginal** - via lateral à rodovia;
- XXXII. **Via municipal** - o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- XXXIII. **Via exclusiva de pedestre** - via especialmente projetada e construída para tráfego de pessoas a pé, sendo explicitamente vedado o seu uso para bicicletas, motocicletas e outras formas de tráfego motorizado;
- XXXIV. **Via urbana** - o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

TÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10. O sistema viário do Município de União da Vitória classifica-se em:

- I. Sistema Viário Municipal: rede de vias que atendem às principais localidades do Município;
- II. Sistema Viário Urbano: conjunto de vias inseridas no perímetro urbano.

CAPÍTULO III DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 11. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de União da Vitória compreende as seguintes categorias de estradas rurais, conforme **ANEXO I**:

- I. Estradas Municipais Principais - são as estradas que promovem a circulação de veículos no interior do município através de conexões importantes entre as localidades rurais, conectando os principais pontos do território municipal, e, por esse motivo são as vias que suportam maior tráfego, advindo do escoamento da produção agrícola e também por onde trafegam os veículos de transporte escolar;
- II. Estradas Municipais Secundárias - suportam o tráfego local, percursos mais curtos e baixa velocidade. Suas faixas de domínio e seção normal de via são inferiores as das estradas principais e possuem acostamento. Enquadram-se nesta categoria as demais vias vicinais; e
- III. Estradas Locais - são as vias acesso as propriedades rurais, também caracterizada pelo do tráfego local, com percursos mais curtos e, portanto, baixa velocidade. As faixas de domínio são menores e não possuem acostamento.

§1º. São denominadas Estradas Municipais Rurais as vias existentes no território do Município situadas fora do perímetro urbano e que servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes do sistema rodoviário federal e estadual;

§2º. Ficam inclusos, na categoria de estradas locais, os caminhos situados em propriedade particular, desde que estejam servindo ao escoamento da produção e/ou a comunicação de pessoas, sem interrupção por barreiras de qualquer espécie, sendo permitido ao Poder Público intervir nos mesmos, sob licença do respectivo proprietário, expressa na forma de servidão de passagem.

Art. 12. Para efeitos de classificação segundo o Código de Trânsito Brasileiro, as Estradas Municipais Principais serão, após concluída sua pavimentação, consideradas com a categoria de rodovias, enquanto as demais classes são consideradas com a categoria de estradas.

Art. 13. Ficam definidas para as Estradas Municipais Principais as faixas de domínio de 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros) para cada lado da estrada a contar do seu eixo, para as Estradas Municipais Secundárias as faixas de domínio de 6,25m (seis metros e vinte e cinco centímetros) para cada lado da estrada a contar do seu eixo e para as Estradas Locais as faixas de domínio de 5,00m (cinco metros) para cada lado da estrada a contar do seu eixo.

§1º. Nesta faixa é proibida a edificação, construção de muros, obra de qualquer natureza e desenvolvimento de culturas permanentes, silvicultura e arborização de grande porte;

§2º. São permitidas apenas culturas temporárias e instalação de estruturas de fácil remoção, como cercas, sempre respeitando os limites da via.

§3º. Sempre que necessário as cercas deverão ser afastadas da margem da estrada, sendo de responsabilidade do proprietário, através de notificação por escrito da Prefeitura.

Art. 14. Ao longo das Estradas Municipais são previstas faixas não edificantes de 5m (cinco metros) a partir do fim das faixas de domínio das Estradas Municipais, nas quais os proprietários não poderão edificar ou construir obra de qualquer natureza.

§1º. Nesta faixa é proibida a edificação, construção de muros, obra de qualquer natureza e desenvolvimento de culturas permanentes, silvicultura e arborização de grande porte;

§2º. São permitidas apenas culturas temporárias e instalação de estruturas de fácil remoção, como cercas, sempre respeitando os limites da via.

§3º. As construções ou benfeitorias existentes na data desta lei sobre estas faixas não poderão sofrer qualquer tipo de reforma ou ampliação que vise sua permanência no local.

§4º. Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes na faixa marginal, quando da execução de serviços de recuperação e manutenção das estradas municipais.

§5º. Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes na faixa marginal, quando a estrada é utilizada para o transporte especial de máquinas ou de outros bens cuja largura seja superior à da estrada.

Art. 15. Deverá ser mantida roçada e limpa uma faixa de 4,00 (quatro) metros (2,00 (dois) metros de vegetação rasteira e 2,00 (dois) metros de mata alta) as margens da estrada, sendo de responsabilidade do proprietário.

§1º. Deverão ser observados no mínimo uma época para a realização dos serviços no mês de março.

§2º. Os serviços não executados até o dia 30 do respectivo mês de março serão feitos pela Prefeitura ou contratada, sendo cobrado do proprietário o custo normal desta, acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 16. Fica proibido o tráfego, por estradas municipais, em dias chuvosos ou com o seu leito úmido que possam vir a acarretar danos, dos seguintes de veículos:

- I. de carga;
- II. que utilizem de correntes;
- III. puxados por tratores ou guinchos;

§1º. A inobservância do disposto neste artigo acarretará na imposição de multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), sendo que tal valor será dobrado em caso de reincidência, acrescido dos custos relativos à manutenção da estrada danificada, devidamente corrigidos pelo INPC/IBGE.

§2º. A fiscalização caberá à Prefeitura Municipal, sendo autorizado, inclusive, o uso de barreiras quando necessário.

§3º. Fica autorizada a Secretaria Municipal de Transportes e Serviços e Públicos a expedir ato regulamentando o tráfego dos veículos nas vias indicadas por esta Lei em determinados períodos, com o objetivo de garantir a segurança dos usuários das vias e evitar a ocorrência de danos."

Art. 17. As áreas a montante das estradas municipais deverão ser conservadas, conforme lei do uso do solo do Estado do Paraná, sendo de responsabilidade do proprietário.

Parágrafo Único. Fica proibido o desvio ou fechamento de canais coletores de água, sendo que o proprietário deverá adequá-lo em sua propriedade.

Art. 18. A Prefeitura deverá manter em condições de tráfego as estradas municipais durante todos os períodos do ano, através de manutenções periódicas, melhorias ou ações emergências.

Parágrafo Único. Os serviços de melhoria e manutenção periódica deverão ser precedidos de plano ou projeto técnico, elaborado por profissional habilitado do corpo de funcionários da Prefeitura ou órgão conveniado, constando os serviços a serem realizados com respectivos quantitativos e previsão de equipamentos e horas máquinas necessárias.

Art. 19. O sistema viário rural, será composto de Estradas Municipais Principais, secundárias e locais, conforme o **Anexo I**, parte integrante desta Lei.

Art. 20. Serão Estradas Municipais Principais no Município de União da Vitória:

- I. as rodovias federais e estaduais implantadas em território municipal, a saber: a BR-153, BR-476 e a PR-447;
- II. a estrada UV-10, que parte da BR-153 na Área Industrial Invernadinha, seguindo para norte bordeando o Rio Vermelho a leste passando pela localidade Rio Vermelho-São José, e em retorno para o sul, passa pela localidade Rio Vermelho voltando à BR-153 pelo loteamento Nossa Senhora das Graças;
- III. a estrada UV-20, que parte da PR-447 na Sede do Distrito de São Domingos sentido norte em direção à localidade de Guaira;
- IV. a estrada UV-30, que parte da PR-447 passando a estrada de acesso a localidade de Colônia do meio, sentido norte em direção à localidade de Palmital de Cima, passando pela localidade de Pinhalão;
- V. a estrada UV-40, que parte da PR-447 sentido norte em direção à localidade de Palmital do Meio;
- VI. a estrada UV-50, que parte da PR-447, na altura do Córrego Arrozal, seguindo em direção noroeste passando pelo Rio dos Banhados em direção à localidade de Barra do Palmital, sendo este o principal acesso do Eixo Turístico da Rota das Cachoeiras;
- VII. a estrada UV-60, que parte da UV-50 sentido sul passando pela localidade de Porto Almeida, passando seguindo em direção ao Rio Iguaçu;
- VIII. a estrada UV-70, parte da continuação da Rua Laurindo Furlan, no bairro São Gabriel, sentido sudoeste em direção à BR-153;
- IX. a estrada UV-80, parte do Bairro Bela Vista, bordeando o limite municipal de União da Vitória com Porto União a sudoeste, seguindo em direção à BR-153;

Art. 21. Serão Estradas Municipais Secundárias:

- I. a Estrada UV-01, continuação da Av. Paula Freitas no bairro São Sebastião em direção à Paula Freitas;
- II. a estrada UV-11, de Rio Vermelho ao Arroio da Pedra Branca;
- III. a estrada UV-12, que conecta os dois lados da UV-10 na altura do Rio Vermelho;
- IV. a estrada UV-13, de Rio Vermelho ao Faxinal dos Marianos;
- V. a estrada UV-14, do entroncamento com a UV-13 até Palmital de Cima passando pela localidade Fatura;
- VI. a estrada UV-15, parte da UV-13 na localidade de Palmital de Cima seguindo em direção a Mallet e passando pela localidade Linha Fortaleza;
- VII. a estrada UV-16, parte da UV-10 passando Rio Vermelho seguindo para Vila Zulmira / Correntes;

- VIII. a estrada UV-21, parte da sede do Distrito de São Domingos até a UV-16;
- IX. a estrada UV-22, parte da sede do Distrito de São Domingos até a localidade de Barreado;
- X. a estrada UV-23, conecta a UV-20 até a UV-30 na localidade de Pinhalão;
- XI. a estrada UV-31, conecta a UV-30 até a UV-40 pelas localidades de Pinhalão e Palmital do Meio;
- XII. a estrada UV-32, conecta a UV-30 até a UV-15 partindo de Palmital de Cima;
- XIII. a estrada UV-51, conecta a PR-447 com a UV-50 na altura de Papuã;
- XIV. a estrada UV-52, conecta a PR-447 com a UV-50 na altura de Papuã, sendo bifurcação da UV-51, passando pela localidade Rio dos Banhados;
- XV. a estrada UV-71, conecta a UV-70 e a UV-80 passando pela localidade de Barreiros.

Art. 22. As demais vias rurais implantadas ou a implantar terão a categoria de Estradas Municipais Locais.

Parágrafo Único. Poderão ser elevadas à categoria de secundárias as Estradas Municipais Locais, mediante decisão tomada em audiência pública convocada pelo Conselho de desenvolvimento Urbano da cidade e revestida das formalidades previstas na Lei da Gestão Democrática, instruída por parecer do Conselho de Desenvolvimento Rural.

CAPÍTULO IV DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 23. Para os propósitos da presente Lei, a Hierarquia das vias urbanas existentes e a serem projetadas classificam-se em:

- I. **Rodovia** - compreende as vias pavimentadas para a circulação do tráfego rodoviário de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos, com velocidade alta, com usos variados, constituindo-se no elemento estruturante do Eixo Industrial e de Serviços do município em seu trecho urbano;
- II. **Via expressa (de Trânsito Rápido / Contorno Rodoviário)** - promove as ligações das rodovias federais (BR- 476 e BR – 280, em Santa Catarina), com função de desviar o tráfego de origem e destino intermunicipal e interestadual para fora do sistema urbano, sendo destinadas ao tráfego rápido e ao tráfego pesado;
- III. **Via Estrutural** - conforma o Eixo de Estruturação Urbana proposto no qual converge o tráfego prioritário, ordenando os deslocamentos urbanos da cidade.
- IV. **Via Arterial** - formam o arcabouço principal do sistema viário urbano, sendo destinadas ao tráfego intenso de passagem;
- V. **Via Coletora** - complementam a esquematização do sistema viário urbano, servindo como interligação entre as zonas residenciais e o sistema de vias arteriais;
- VI. **Via Conectora** - tem como função interligar os fluxos intermunicipais, sendo caracterizada por vias com média e longa extensão, que concentram o tráfego de passagem, sendo destinada a conectar vias de trânsito rápido, vias arteriais e vias estruturais, sem a necessidade de passar por vias secundárias;
- VII. **Via Local** - são as vias de acesso às residências, ao comércio e aos serviços, destinadas ao tráfego leve e pouco intenso, desaguando nas vias coletoras ou arteriais;
- VIII. **Via Parque** - é uma variação da via local destinada à definição das áreas de parque, permitindo o acesso aos lotes das áreas residenciais;

- IX. **Ciclovias;**
- X. **Ciclofaixa;** e
- XI. **Via Exclusiva de Pedestres.**

Art. 24. As vias urbanas classificam-se, quanto a sua implantação, em:

- I. vias existentes - as vias já implantadas e denominadas;
- II. vias projetadas - vias definidas nesta Lei, ainda não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos das vias existentes.

Parágrafo Único. Novas vias poderão ser projetadas, definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 25. O sistema viário básico para tráfego motorizado da sede municipal comportará a parte norte de um sistema de contorno rodoviário que circunda, além de União da Vitória, o quadro urbano de Porto União, um sistema de vias arteriais, adiante descrito, complementados por vias coletoras destinadas a distribuir o tráfego nos diversos bairros, conforme o mapa **ANEXO II** e integrante da presente Lei.

Art. 26. Para efeitos de classificação segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o contorno rodoviário, em seus ramos atual e futuro, terá a categoria de via expressa, com velocidade permitida de até 80 km/h, as vias urbanas arteriais serão consideradas como de categoria, com velocidade permitida de até 60 km/h; as vias urbanas coletoras, como de categoria coletora, com velocidade permitida de até 40 km/h e as demais vias, como de categoria local.

Art. 27. Compõem o Sistema Viário Principal as vias listadas e classificadas no **ANEXO IV** segundo sua hierarquia viária.

Art. 28. O sistema de vias urbanas para tráfego não-motorizado será constituído por uma rede cicloviária destinada a promover tanto a ligação emprego/moradia quanto o desfrute de caminhos agradáveis na várzea do Rio Iguazu, e, ainda, de vias exclusivas de pedestre, preferivelmente formando áreas contínuas abarcando ruas e praças, na zona comercial central, a serem implantadas ao longo do tempo.

Art. 29. As ciclovias serão implantadas sobre as faixas laterais de vias públicas existentes ou em trechos especialmente reservados ao longo dos parques a serem criados na várzea do Rio Iguazu, ou ainda, na faixa desocupada pela ferrovia, constituindo uma rede cicloviária conforme apresentado no **ANEXO III**.

Parágrafo Único. A malha cicloviária urbana existente e projetada deverá ser considerada quando realizadas intervenções urbanas e projetos de revitalização na área urbana do município.

Art. 30. As vias exclusivas de pedestre serão decretadas, ao longo do tempo, em ruas de categoria local, na região de comércio central, mediante decisão tomada em audiência pública convocada pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal e revestida das formalidades previstas na Lei da Gestão Democrática, instruída por parecer do Conselho de Desenvolvimento Urbano da cidade.

Parágrafo Único. Por ocasião da transformação de ruas centrais de categoria local em vias exclusivas de pedestre, serão estabelecidas de antemão suas características técnicas, sendo obrigatório incluir nas mesmas a proibição de uso de pisos que sejam ou que possam tornar-se escorregadios sob chuva.

Art. 31. As dimensões mínimas das vias urbanas ficam definidas de acordo com o **ANEXO V** desta Lei.

§1º. As vias projetadas indicadas no mapa de hierarquia viária, conforme **ANEXO II** e listadas no **ANEXO IV**, poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do **ANEXO V**, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

§2º. A municipalidade poderá definir gabaritos/parâmetros diferenciados, considerando a situação do entorno, as vias existentes na continuidade e o fluxo de veículos.

CAPÍTULO V

DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 32. O Poder Executivo Municipal deverá promover a abertura para dar continuidade do Sistema Viário Principal, especialmente das vias ainda não abertas demarcadas no mapa do **ANEXO II**.

Art. 33. Complementar a pavimentação e manter em bom estado as vias da cidade de União da Vitória, prioritariamente nos trechos das vias componentes do Sistema Viário Principal, conforme **ANEXO IV** parte integrante desta Lei.

Art. 34. Organizar o sistema de Trânsito Urbano da Sede do Município, principalmente nas vias componentes do Sistema Viário Principal, adequando a sinalização.

Art. 35. Disciplinar o trânsito de caminhões de carga, limitando os horários de carga e descarga para o trânsito de caminhões pesados em vias locais no centro da cidade, sem justificativa prévia.

§1º. O horário de carga e descarga na Zona Azul é definido pela Lei Ordinária nº 4553/2015.

§2º. O horário de carga e descarga nas demais zonas urbanas do município será definido pelo Plano de Mobilidade Urbana - PMU.

Art. 36. Ordenar o tráfego do transporte coletivo na Cidade de União da Vitória, devendo este acontecer preferencialmente nas vias do Sistema Viário Principal, objetivando atender toda a área urbana ocupada, prioritariamente os locais de maior demanda.

Art. 37. Promover a implantação do contorno rodoviário para desvio do fluxo pesado das rodovias pelo centro da cidade, conforme diretriz de traçado apresentada no **ANEXO II**, devendo ser realizado o estudo para implantação e o projeto geométrico.

Art. 38. Agilizar a execução do calçamento acessível do passeio nas vias pavimentadas e formação de arborização na calçada prioritariamente nas vias do Sistema Viário Principal, onde o tráfego de veículos é maior, bom como nas vias definidas no Plano de Rotas Acessíveis.

§3º. Nas vias onde não se encontram pavimentadas, incentivar o plantio de grama e árvores na área destinada as faixas de serviço e de acesso das calçadas.

§4º. Em vias secundárias - locais - destinar maior parte das faixas de serviço e de acesso das calçadas para o plantio de faixas gramadas e de vegetação adequada, mantendo sempre a largura mínima de passeio.

Art. 39. Readequar o sistema de localização de vias e edificações, facilitando a identificação por meio de melhorias na sinalização vertical.

CAPÍTULO VI

DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 40. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e os parâmetros dispostos nos **ANEXOS V e VI** desta Lei.

Art. 41. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 42. O gabarito aprovado de uma nova via, independentemente de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá ter largura igual a esta última.

Art. 43. As vias deverão seguir o arruamento existente, buscando, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo permitidas vias com declividade de até 20% (vinte por cento).

Parágrafo Único. Nos casos em que por motivos maiores haja a necessidade de se prever uma avenida mais a frente, poderá ser alterado o traçado mediante a aprovação da Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 44. Para as vias integrantes do Sistema Viário Principal e as componentes da abertura de novos loteamentos considerados de interesse específico pelo Poder Público, a Prefeitura Municipal, através da Secretaria Municipal de Planejamento, analisará e fiscalizará os projetos planialtimétricos, com base nos levantamentos topográficos e nas disposições desta Lei para a locação de todas as vias que deverá observar ao dimensionar a pavimentação em função do tráfego da via.

Parágrafo Único. Os elementos que constarão do Projeto Planialtimétrico são:

- I. largura da faixa de rolamento;
- II. largura do canteiro central (se houver);
- III. largura da calçada;
- IV. largura do passeio;
- V. raio mínimo de curva horizontal;
- VI. rampa máxima e rampa mínima;
- VII. iluminação pública;
- VIII. arborização;
- IX. equipamentos complementares (se houver);
- X. infraestrutura;
- XI. sinalização viária;
- XII. tipo da pavimentação;
- XIII. projeto do pavimento a ser utilizado.

Art. 45. Os projetos de aberturas de vias deverão conter:

- I. o greide da referida via;
- II. as secções transversais com indicações da faixa de rolamento, meio-fio, calçada e passeio de cada via.

Parágrafo Único. A faixa de rolamento das vias deverá prever declives transversais de ambos os lados do eixo de até 3% (três por cento) e nas calçadas o declive para a rua de aproximadamente 2% (dois por cento).

Art. 46. Os ângulos das calçadas nas esquinas deverão ter o raio igual à largura das calçadas em todas as vias que formam um ângulo de 90°.

Parágrafo Único. Nos encontros de vias o ângulo que for diferente ficará a cargo da Prefeitura definir o mesmo.

Art. 47. Em todos os cruzamentos de via devem ser implantadas rampas de acessibilidade, conforme norma NBR-9050 da ABNT;

Art. 48. Todas as vias a serem pavimentadas deverão ter sistema de galerias pluviais implantado nos pontos que se fizer necessário, baseado nos respectivos cálculos técnicos.

Art. 49. Para toda a construção que não esteja no mesmo nível da via, cabe ao proprietário do lote com testada de frente para a via de circulação, executar talude de proteção ou muro de arrimo de modo a promover o acesso ao lote e proteger o terreno.

Art. 50. Ao longo das rodovias, ferrovias, adutoras, oleodutos, gasodutos e linhas de transmissão de energia elétrica, será obrigatória a reserva de faixas não edificáveis, além da faixa de domínio, dimensionadas por legislação específica.

Art. 51. A implantação de todas as vias, em novos parcelamentos, inclusive componentes do Sistema Viário Principal, são de inteira responsabilidade do empreendedor sem custos para a Municipalidade.

Parágrafo Único. Os novos loteamentos deverão atender às diretrizes de arruamento e os projetos viários previstos neste capítulo. As vias a serem projetadas, em sua implantação, deverá ser realizado estudo técnico de topografia para ajustes necessários, com estabelecimento de sua hierarquia, devendo seguir a harmonia viária estabelecida nesta legislação.

Art. 52. As ruas sem saída, não poderão ultrapassar 60,00 m (sessenta metros) de comprimento, devendo obrigatoriamente conter no seu final, bolsão para retorno, com diâmetro inscrito mínimo de 12,00 m (doze metros), conforme consta no **ANEXO VI**.

Parágrafo Único. Nas vias onde for comprovada a continuidade futura, com a implantação de novos loteamentos, não haverá necessidade de projetar e nem executar bolsão de retorno, podendo a via acabar na divisa do terreno.

Art. 53. As ruas que possuírem meio-fio e pavimentação deverão ter a calçada executada e o passeio devidamente pavimentado com os custos exclusivos para o proprietário do lote que possui testada para esta via.

Art. 54. As vias urbanas componentes dos contornos rodoviários serão vias expressas, na classificação instituída pelo Código de Trânsito Brasileiro, com as dimensões de seção transversal adaptadas para aquelas constantes no **ANEXO VI** desta lei.

Parágrafo Único. Alternativamente às características geométricas apresentadas no **ANEXO VI** desta Lei, poderá ser negociado com o Departamento Nacional de Infraestrutura em Transporte (DNIT) e/ou com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) outra forma de seção transversal em que a rodovia ocupe o local do canteiro central, transformando-se as duas pistas em vias marginais, cujas interligações com a rodovia fiquem afastadas no mínimo 1.000 metros umas das outras, e preferencialmente ocorram em desnível.

CAPÍTULO VII CARACTERÍSTICAS DAS VIAS URBANAS

Art. 55. As vias urbanas estruturais da Av. Marechal Deodoro, Av. Manoel Ribas, Rua Cruz Machado e Rua Pedro II, onde já existentes, deverão ser adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada no **ANEXO VI** desta lei, as dimensões mínimas apresentadas no **ANEXO V**, os artigos dispostos na presente Lei, bem como os requisitos seguintes:

- I. distância mínima entre cruzamentos de 100m;
- II. rampa máxima admissível de 10%;
- III. seção normal de via mínima de 17,00m;
- IV. uma caixa de rolamento mínima de 6,50m comportando duas faixas de rolamento de 3,25m cada;
- V. estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual a 2/3 do total da quadra, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;
- VI. calçadas laterais de 2,00m no mínimo, quando houver ciclofaixa implantada na via, e de 3,00 quando não houver ciclofaixa, sendo destinados aos passeios para pedestres no mínimo 1,50, reservando-se no mínimo 0,50m, próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

- VII. pavimentação asfáltica com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);
- VIII. iluminação viária unilateral, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de LED;
- IX. arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Art. 56. As vias urbanas estruturais da Av. Paula de Freitas e Av. Abilon de Souza Naves, onde já existentes, deverão ser adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada no **ANEXO VI** desta lei, as dimensões mínimas apresentadas no **ANEXO V**, os artigos dispostos na presente Lei, bem como os requisitos seguintes:

- X. distância mínima entre cruzamentos de 100m;
- XI. rampa máxima admissível de 10%;
- XII. seção normal de via mínima variável devido ao canteiro central;
- XIII. uma caixa de rolamento mínima de 6,00m comportando duas faixas de rolamento de 3,00m cada;
- XIV. estacionamento, sob a forma de baias, apenas do lado direito, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual a 2/3 do total da quadra, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;
- XV. calçadas laterais de 3,00m no mínimo, sendo destinados aos passeios para pedestres no mínimo 1,50, reservando-se no mínimo 0,50m, próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;
- XVI. pavimentação asfáltica com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);
- XVII. iluminação viária unilateral, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de LED;
- XVIII. arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Art. 57. As vias urbanas arteriais serão projetadas e implantadas ou, onde já existentes, adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada no **ANEXO VI** desta lei, as dimensões mínimas apresentadas no **ANEXO V**, os artigos dispostos na presente Lei, bem como os requisitos seguintes:

- XIX. distância mínima entre cruzamentos de 100m;
- XX. rampa máxima admissível de 10%;
- XXI. seção normal de via mínima de 25,00m;
- XXII. duas caixas de rolamento mínima de 6,50m comportando, cada uma, duas faixas de rolamento de 3,25m cada uma separadas por um canteiro central com dimensão mínima de 2,00m;
- XXIII. estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual ao total das quadras urbanizadas, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;
- XXIV. calçadas laterais de 3,00m no mínimo, sendo destinados ao passeio para pedestres no mínimo 1,50, reservando-se no mínimo 0,50m, próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

- XXV. pavimentação asfáltica com estrutura dimensionada para 106 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);
- XXVI. iluminação viária central, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de LED;
- XXVII. arborização bilateral de grande porte, com árvores colocadas nos avanços da calçada sobre as baias de estacionamento, a intervalos máximos de 20,00m entre árvores.

Art. 58. As vias urbanas coletoras serão projetadas e implantadas ou, onde já existentes, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada no **ANEXO VI** desta lei, as dimensões mínimas apresentadas no **ANEXO V**, os artigos dispostos na presente Lei, bem como os requisitos seguintes:

- I. distância mínima entre cruzamentos de 50m;
- II. rampa máxima admissível de 15%;
- III. caixa de via mínima de 18,00m;
- IV. caixa de rolamento mínima de 7,00m, comportando duas faixas de rolamento, de 3,50m cada;
- V. estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual a 2/3 do total da quadra, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;
- VI. calçadas laterais de 3,50m no mínimo, sendo destinados aos passeios para pedestres no mínimo 1,50, reservando-se no mínimo 0,50m, próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;
- VII. pavimentação asfáltica com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);
- VIII. iluminação viária unilateral, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de LED;
- IX. arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Art. 59. As vias urbanas conectoras serão projetadas e implantadas ou, onde já existentes, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada no **ANEXO VI** desta lei, as dimensões mínimas apresentadas no **ANEXO V**, os artigos dispostos na presente Lei, bem como os requisitos seguintes:

- X. distância mínima entre cruzamentos de 100m;
- XI. rampa máxima admissível de 15%;
- XII. caixa de via mínima de 15,00m;
- XIII. caixa de rolamento mínima de 7,00m, comportando duas faixas de rolamento, de 3,50m cada;
- XIV. estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual a 2/3 do total da quadra, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;
- XV. calçadas laterais de 2,00m no mínimo, sendo destinados aos passeios para pedestres no mínimo 1,50, reservando-se no mínimo 0,50m, próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

- XVI. pavimentação asfáltica com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);
- XVII. iluminação viária unilateral, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de LED;
- XVIII. arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Art. 60. As vias urbanas locais e vias parques deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada no **ANEXO VI** desta lei, as dimensões mínimas apresentadas no **ANEXO V**, os artigos dispostos na presente Lei, bem como os requisitos seguintes:

- I. distância mínima entre cruzamentos de 30,00m;
- II. rampa máxima admissível de 20%;
- III. caixa de via mínima de 14,00m para as vias locais, e variável para as vias parque em função das áreas verdes, gramadas e parque linear possuem larguras variadas;
- IV. caixa de rolamento mínima de 6,00m, comportando duas faixas de rolamento de 3,00m cada uma;
- V. estacionamento, sob a forma de baias, sendo permitido apenas uma faixa, podendo variar o lado da via com estacionamento, devendo ter largura mínima de 2,00m e comprimento de 1/3 do total da quadra, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;
- VI. calçadas laterais de 2,50m, sendo destinados aos passeios para pedestres no mínimo 1,50, reservando-se no mínimo 0,50m, mais próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;
- VII. pavimentação asfáltica, em pedra regular ou irregular ou em blocos articulados de concreto, com estrutura dimensionada para 104 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);
- VIII. iluminação viária unilateral com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de LED;
- IX. arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Parágrafo Único. Para as vias locais que bordejarem áreas onde for vedada a edificação, poderão ser dispensadas as baias de estacionamento referentes a esse lado, sendo possível a redução da caixa de via em 2,00m, mantidas as demais características.

CAPÍTULO VIII DAS CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E VIAS URBANAS PARA TRÁFEGO NÃO- MOTORIZADO

Art. 61. Considera-se a implantação de ciclovias na sede urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalho e para o lazer da população.

Art. 62. A Sede Urbana de União da Vitória deverá ser dotada de rede cicloviária como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalho e para o lazer da população.

Art. 63. No âmbito municipal deverá ser incentivada a implementação de ciclorrota turística, conectando os principais atrativos rurais e turísticos do município.

Art. 64. A implantação das ciclovias e ciclofaixas deverá ocorrer mediante a execução de projeto executivo específico, interligando áreas que demandarem este tipo de transporte, conforme diretrizes cicloviárias apresentadas no **ANEXO III**, bem como as diretrizes definidas no Plano de Mobilidade Urbana - PMU, considerando inicialmente:

- I. Av. Bento Munhoz da Rocha Neto - Rua Coronel Amazonas
- II. Rua dos Expedicionários – Padre Saporiti
- III. Rua Marechal Deodoro – Rua Prudente de Moraes
- IV. Rua Siqueira Campos – Rua Visconde de Guarapuava
- V. Av. Interventor Manoel Ribas – Rua Joaquim César de Oliveira – Rua Castro Alves – Rua Clotário Portugal – Rua Ipiranga – Rua Nipton Curi – Rua Marechal Floriano Peixoto
- VI. Rua Quintino Bocaiúva – Praça Coronel Amazonas - Rua Barão do Cerro Azul – Rua do Parque
- VII. Rua Salgado Filho
- VIII. Rua Coronel João Gualberto
- IX. Rua Frei Policarpo
- X. Rua Balduino Bohrer
- XI. Rua Paraná
- XII. Rua Industrial Joaquim Fernandes Luís
- XIII. Av. Abilon de Souza Naves - Av. Paula Freitas
- XIV. Rua São Cristóvão
- XV. Rua Princesa Isabel
- XVI. Avenida Wilkys Amazonas Correia
- XVII. Rua Wilson Alves
- XVIII. Rua José Rudnick
- XIX. Rua Alcebíades Tavares
- XX. Rua João Antônio de Farias
- XXI. Rodovia João Paulo Reolon (PR-280)
- XXII. Rodovia Prefeito Affonso Nadolny – PR-466
- XXIII. Rua Paralela – PR-476
- XXIV. Rodovia do Xisto – PR-476

§1º. Respeitar a dimensão mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem bidirecionais e, dimensão mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem unidirecionais.

§2º. conformar um circuito cicloviário de atendimento amplo à cidade, uma vez que a topografia urbana é bastante favorável a esse modal.

§3º. Caso seja necessário, o Poder Municipal poderá incluir novas Diretrizes Cicloviárias a serem implantadas, em especial conectando as porções norte e sul ao centro, além das novas vias ainda não abertas por meio de decreto, bem como novas diretrizes cicloviárias definidas no Plano de Mobilidade Urbana - PMU.

Art. 65. As ciclovias e ciclofaixas em geral deverão ser projetadas e implantadas para atender à seção transversal ilustrada no **ANEXO VI** desta lei, as dimensões mínimas apresentadas no **ANEXO V**, os artigos dispostos na presente Lei, bem como os requisitos seguintes:

- I. distância mínima entre cruzamentos de 30,00m;
- II. rampa máxima admissível de 5%;
- III. ser implantadas em vias com caixa de via mínima de 14,00m;
- IV. pavimentação em material betuminoso do tipo concreto betuminoso usinado a quente, pré-misturado a frio ou tratamento superficial ou em material hidráulico do tipo concreto de cimento portland em lençol ou em placas articuladas, sendo vedado o uso de material que seja ou que possa se tornar, sob chuva, escorregadio;
- V. iluminação viária unilateral com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de LED, podendo ser aproveitada a iluminação viária de rua de tráfego motorizado que se encontre a menos de 30,00m de distância da ciclovia ou da ciclofaixa;

CAPÍTULO IX DOS CALÇADAS, PASSEIOS, MEIOS-FIOS, ACESSO A GARAGENS E ACESSIBILIDADE

Art. 66. Os espaços externos e o ambiente urbano deverão ser adaptados à acessibilidade de pessoas com deficiência no que se refere:

- I. a calçada;
- II. os passeios;
- III. os calçadões;
- IV. as rampas e escadarias;
- V. os estacionamentos;
- VI. os mobiliários urbanos;
- VII. A sinalização de circulação e de travessia de vias públicas.

Parágrafo Único. As referências deste Artigo devem atender as Normas Técnicas da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, as Normas Técnicas Oficiais - NTOs e os atos normativos municipais referentes aos respectivos materiais e técnicas construtivas, em especial a NBR 9050 da ABNT.

Art. 67. O meio-fio das calçadas deverá:

- I. ser construído em concreto simples, concreto armado ou em pedra com alta resistência;
- II. ter altura livre de 0,12 cm (doze centímetros) em relação à sarjeta quando normal e 0,02 (dois centímetros) quando forem rebaixados;
- III. ter largura mínima de 10,00 cm (dez centímetros) no topo;
- IV. não possuir arestas e elementos cortantes;
- V. deve obrigatoriamente ter continuidade com as calçadas confrontantes.

Art. 68. A faixa livre é a área destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso

de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características:

- I. ter largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), sendo admitido 1,20m (um metro e vinte centímetros) apenas em vias com calçadas de dimensões inferiores a 2,00m (dois metros), respeitadas as Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, bem como as calçadas já existentes com menos de 2,00m;
- II. possuir superfície regular, firme, contínua, antiderrapante e que não cause trepidação em dispositivos com rodas sob qualquer condição;
- III. ter inclinação longitudinal acompanhando a topografia da rua;
- IV. ter inclinação transversal constante, superior a 0,50% (meio por cento) e inferior a 3,00% (três por cento);
- V. ter altura livre de interferências construtivas de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) do nível da calçada e de interferências de instalações públicas, tais como placas de sinalização, abas ou coberturas de mobiliário urbano e toldos retráteis, de, no mínimo, 2,10m (dois metros e dez centímetros) do nível da calçada;

Art. 69. As faixas de serviço e de acesso devem ser gramadas na maior parte da testada dos imóveis, sendo admitidos outros calçamentos drenantes, como paver, para os acessos de garagens, salas comerciais e alocação de mobiliários urbanos.

§1º. Defronte as portas dos estabelecimentos comerciais serão dispensadas a faixa de ajardinamento junto à testada das edificações, de que trata o caput do presente artigo.

Art. 70. O mobiliário urbano, bem como os postes de iluminação pública, postes de sinalização viária, dispositivos controladores de trânsito, entre outros, deverão atender as seguintes disposições:

- I. não poderão ser instalados na faixa livre;
- II. deverão ser instalados, preferencialmente, na faixa de serviço;
- III. não poderão interferir nos rebaixamentos de calçadas e guias para travessia de pedestres;
- IV. deverão ser instalados de forma a preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres.

Art. 71. Dentro da faixa de serviço das calçadas poderão ser construídas entradas para garagens, que farão face com a via pública através de meios-fios rebaixados e formarão rampa com a calçada, devendo respeitar a NBR 9050 e sendo proibido degraus e interrupções da calçada e sarjeta.

§1º. As entradas de veículos serão pavimentadas com o mesmo material das calçadas circunvizinhas, com base reforçada, exceto nos estabelecimentos situados nas zonas industriais (Zona Industrial e Serviços) onde base e revestimento serão de material mais resistente.

§2º. A largura mínima assegurada para a entrada de garagens será de 2,80m e a máxima, de 35% da testada do lote, limitada a 7,00m, podendo ser executada outra entrada semelhante somente se guardada a distância livre de 7,00m entre elas.

§3º. As restrições de largura máxima a que se refere o § 2º deste artigo aplicam-se também às entradas de veículos para acesso aos pátios dos postos de combustíveis, oficinas mecânicas e assemelhadas.

Art. 72. Toda a área da calçada que não estiver ocupada por passeio, mobiliário urbano ou por entradas de veículos, receberá ajardinamento, projetado de modo a se compor com a arborização viária, empregando espécies de gramíneas rasteiras, sendo expressamente vedadas as espécies vegetais que possam desenvolver espinhos ou de segregar substâncias nocivas à saúde humana e animal.

Art. 73. Em condições excepcionais, em que não é possível a adoção dos parâmetros determinados nesta Lei, normas técnicas e legislação específica, o responsável deverá, antes da execução da calçada, consultar Secretaria Municipal de Planejamento, instruído com croqui e fotografias do local, para a obtenção das orientações e autorizações pertinentes.

CAPÍTULO X DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 74. A determinação das vias preferenciais, sentido dos fluxos e limitações de tráfego, serão definidas pelo Poder Público Municipal, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Art. 75. Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I. ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos, devendo seguir a regulamentação dada pela Lei Ordinária nº 4553/2015;
- II. ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;
- III. a adequação dos passeios para pedestres às normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pela legislação federal e as normas de ABNT.

Art. 76. Nas vias componentes do sistema viário do Município de União da Vitória, caberá ao poder público municipal projetar, implantar e manter a sinalização viária vertical e horizontal exigida pelo Código de Trânsito Brasileiro, segundo sua hierarquização, ouvidas as ponderações do Conselho Municipal de Trânsito.

Art. 77. Nas esquinas das vias urbanas serão instalados postes para suporte de placas com dimensões de 0,25x0,40m, indicando o nome das ruas, seus códigos de endereçamento postal e o nome do bairro oficial onde situadas, sendo permitido conceder à iniciativa privada, mediante ônus, o direito de utilizar para publicidade, no mesmo poste, e em placa devidamente individualizada, área de até 0,10m².

Art. 78. Nos cruzamentos das vias rurais, serão instaladas placas indicativas das localidades mais próximas, bem como suas distâncias, em quilômetros, conforme modelo e dimensões padronizadas no Código de Trânsito Brasileiro, sendo permitido ao Poder Público conceder à iniciativa privada, mediante ônus, o direito de utilizar para publicidade, no mesmo poste, e em placa devidamente individualizada, área de até 0,20m².

CAPÍTULO XI DA ARBORIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 79. A arborização de vias públicas, deverá obedecer ao Plano Municipal de Arborização, e na sua falta, a orientação da Secretaria de Meio Ambiente, a qual só poderá ser feita:

- I. Nos canteiros centrais das avenidas, conciliando a altura da árvore adulta com a presença da fiação elétrica, se existir;
- II. Quando as ruas e calçadas tiverem largura compatível com a expansão da copa da espécie a ser utilizada, observando-se o devido afastamento das construções.

Art. 80. Compete ao proprietário do terreno a responsabilidade pelo zelo da arborização e ajardinamento existente na via pública em toda a extensão da testada.

Art. 81. A reconstrução e conserto de muros, cercas, calçadas e passeios afetados pela arborização das vias públicas ficará a cargo do proprietário fronteiro, salvo, quando for comprovada a responsabilidade do poder público.

Art. 82. Compete ao proprietário do terreno, edificado ou não, a construção de sarjetas ou drenos para o escoamento ou infiltração das águas pluviais que possam prejudicar a arborização pública existente ou projetada.

Art. 83. Na aprovação de projetos para construções residenciais, comerciais e industriais, deverá a Prefeitura, através da Secretaria Municipal de Administração e Planejamento, exigir a locação das árvores existentes nas calçadas públicas na localização da edificação no terreno, sendo proibido o corte da árvore para entrada de veículos, desde que haja impossibilidade ou espaço para tal.

§1º. Somente com a anuência da Secretaria Municipal de Meio Ambiente poderá ser concedido licença especial para a retirada de árvores na impossibilidade comprovada de locação de entrada de veículos da construção a ser edificada.

§2º. O proprietário fica responsável pela proteção das árvores durante a construção, de forma a evitar qualquer danificação ficando a cargo da Prefeitura a fiscalização.

Art. 84. As calçadas deverão ampliar a permeabilidade da área urbana pública destinando parte de sua largura para o plantio de vegetação de porte adequado e grama, no mínimo:

- I. 1/4 da largura da calçada de vias estruturais e as marginais;
- II. 1/3 da largura da calçada de vias coletoras, radial e de ligação;
- III. 1/3 da largura da calçada de vias locais.

Parágrafo Único. As calçadas das vias locais poderão utilizar até o máximo de 2/3 da largura total da calçada para o plantio de vegetação e nas demais vias não poderão utilizar mais do que 1/2 (metade) da largura da calçada, respeitando sempre o mínimo de 1,5 m (um metro e meio) de largura para o passeio, o qual deverá ser uma faixa livre com pavimento acessível.

CAPÍTULO XII DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 85. 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. 86. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa a partir de 100 (cem) UFIME – Unidade Fiscal do Município de União da Vitória, vigentes à época da infração, devendo o grau da penalidade ser estabelecido em Lei Municipal específica, num prazo de até 01 (um) ano, a partir da data de publicação desta lei.

§ 1º Da constatação de irregularidade, será lavrada pela autoridade municipal competente, um auto de infração com prazo máximo de 10 (dez) dias para defesa administrativa, dirigida ao órgão municipal competente que será o órgão competente para apreciação e julgamento.

§ 2º Caso o ato infracionário permaneça após a defesa, o infrator deverá executar a medida que o soluciona em um prazo a ser estabelecido em Lei Municipal específica a partir da data de publicação desta lei.

Art. 87. A multa será diretamente aplicada em caso de revelia ou no caso de improcedência da defesa apresentada.

Art. 88. O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

Art. 89. A sansão prevista no caput deste artigo não exclui demais penalidades prevista em legislações pertinentes.

CAPÍTULO XIII DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 90. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Art. 91. O Sistema Viário da Cidade de União da Vitória e da sede do Distrito de São Domingos obedecem aos parâmetros e padrões técnicos definidos nesta Lei e na Lei de Parcelamento do Solo.

Art. 92. O escoamento das águas pluviais, nas vias urbanas, será feito pelas sarjetas, bocas de lobo e galerias de águas pluviais e, nas vias rurais, por sarjetas, revestidas ou não, aliviadas por saídas laterais espaçadas de maneira a não proporcionar erosão no terreno para o qual contribuirão.

Parágrafo Único. A nenhum proprietário de terreno vizinho à via pública, urbana ou rural, será dado furtar-se a permitir o livre escoamento das águas providas da via, conforme o Código Civil da República, podendo, entretanto, o proprietário exigir a implantação de bacia de contenção de vazões, desde que disponibilize espaço suficiente para essa função.

Art. 93. O gabarito mínimo para passagens superiores e inferiores (pontes, túneis, bueiros e viadutos) das vias urbanas e rurais integrantes do sistema viário municipal será constituído de um retângulo com base de 6,00m e altura de 4,50m, excetuadas as passagens das vias expressas, que obedecerão ao gabarito constituído de retângulo com base de 8,00m e altura de 5,50m.

Art. 94. As árvores existentes nas vias do perímetro urbano do Município são bens de interesse comum a todos os munícipes. Todas as ações que interferem nestes bens ficam limitadas aos dispositivos da Lei de Proteção Ambiental e pelas demais normas pertinentes.

Art. 95. Fica facultado ao Poder Público Municipal executar melhoria nas áreas do Sistema Viário não previstas nesta Lei, desde que não contrariem as disposições desta Lei.

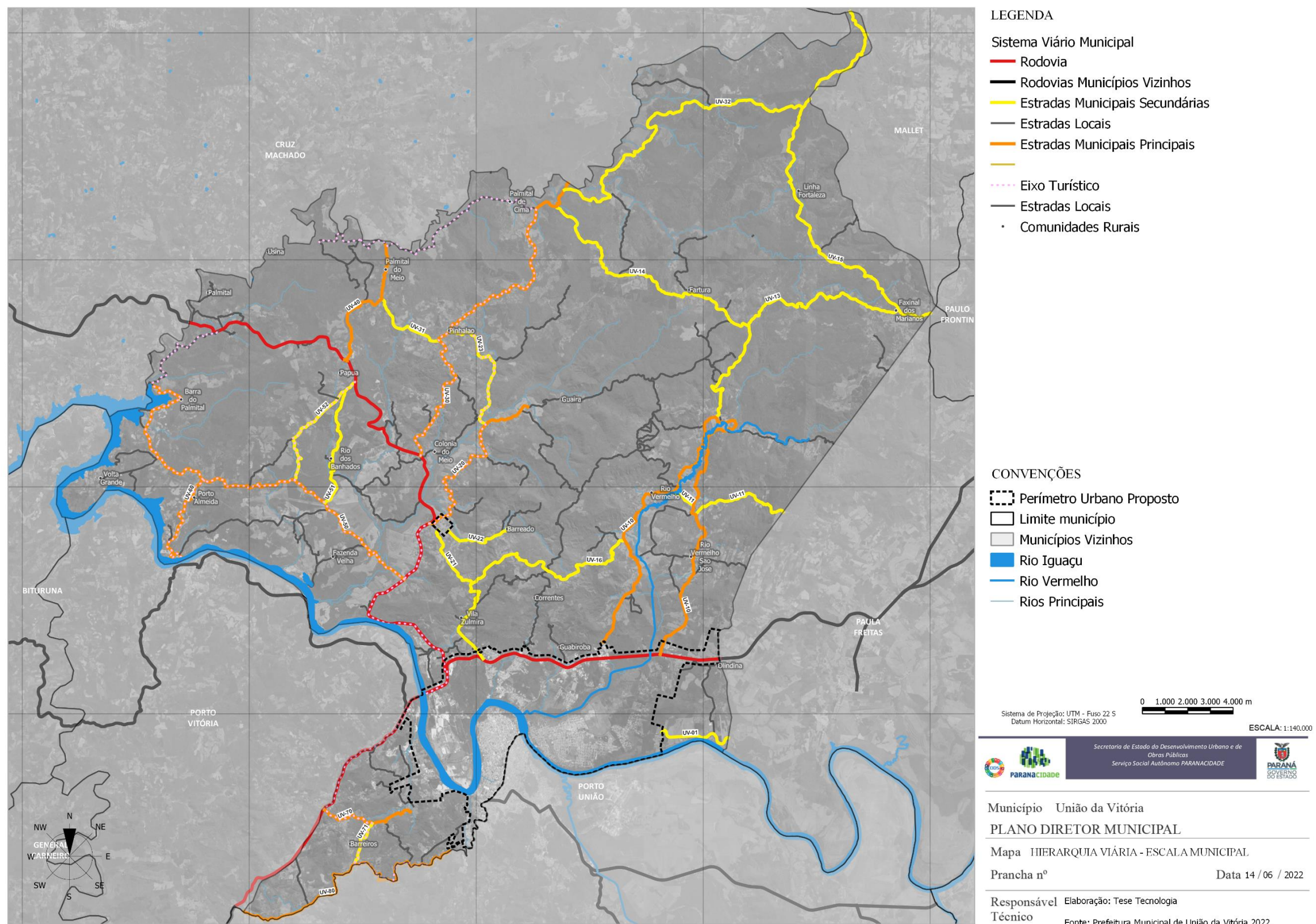
Art. 96. Nos casos omissos e na impossibilidade de cumprimento integral dos requisitos da presente Lei por parte de vias já existentes, será o assunto submetido ao Conselho de Desenvolvimento Urbano, que poderá delegar o tema ao Conselho de Desenvolvimento Rural, conforme a localização da via, sendo emitido, em cada caso, um parecer que será levado a conhecimento da Câmara Municipal como contribuição ao aperfeiçoamento do corpo legislativo.

Art. 97. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário em especial a Lei Complementar nº 07/2012 de 16 de janeiro de 2012 e a Lei Ordinária nº 2522/1997 de 18 de dezembro de 1997.

UNIÃO DA VITÓRIA, DE _____ DE 2024

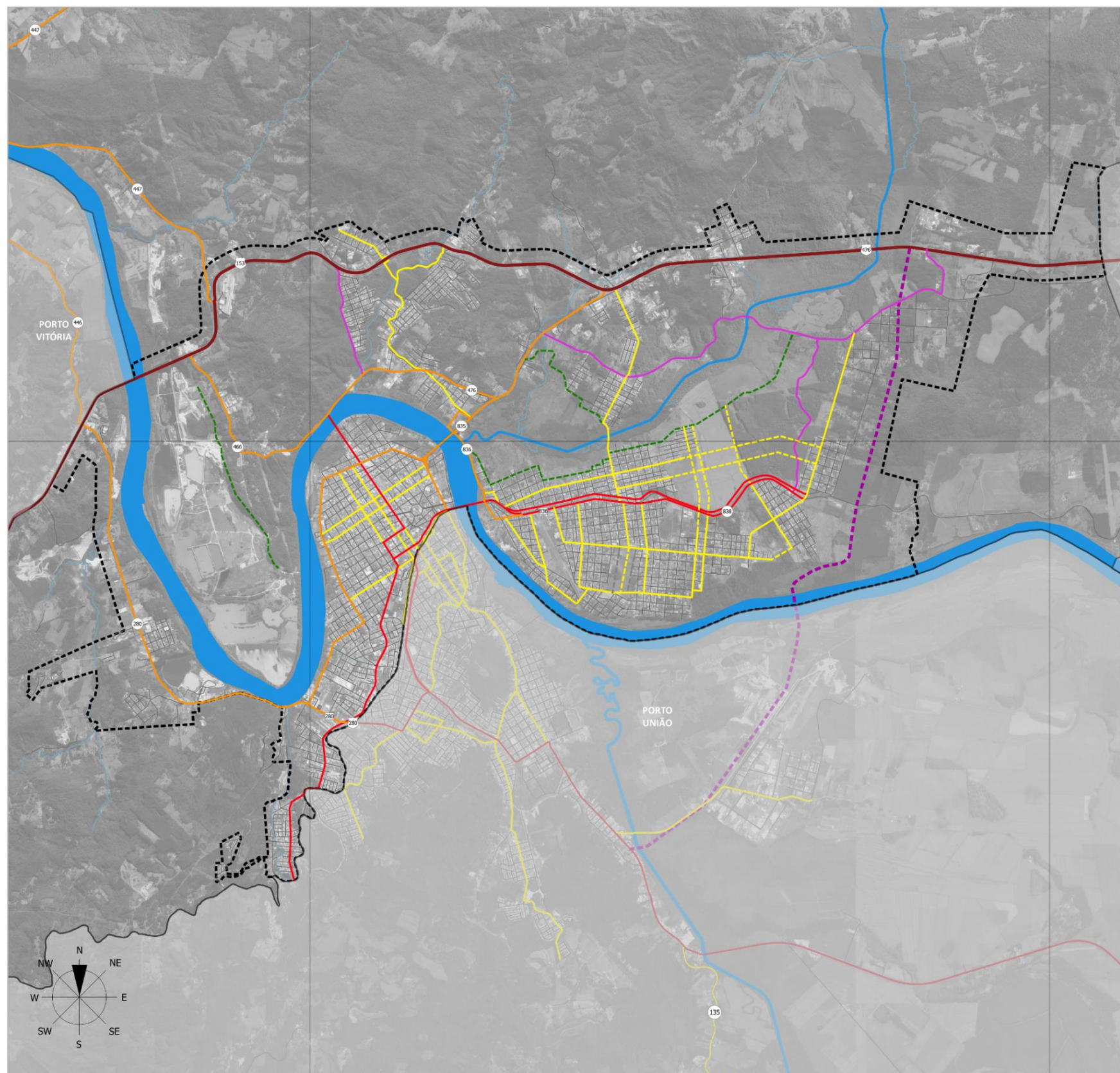
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO I – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário Municipal



Fonte: União da Vitória, 2022; Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO II – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário do Urbano



LEGENDA

Hierarquia Viária Proposta

- Rodovias
- - - Espressa Projetada (mediante estudo técnico de traçado)
- Arterial
- Estrutural
- Coletora
- - - Coletora Projetada
- Conectora
- Vias Locais
- - - Via Parque Projetada
- - - Local Projetada

CONVENÇÕES

- - - Perímetro Urbano Proposto
 - Limite município
 - Municípios Vizinhos
 - Rio Iguaçu
 - Rio Vermelho
 - Rios Principais
 - Estradas
- Sistema Viário PU
- Coletora
 - Estrutural
 - Vias Locais

Sistema de Projeção: UTM - Fuso 22 S
Datum Horizontal: SIRGAS 2000

0 600 1.200 1.800 2.400 m

ESCALA: 1:50.000



Município União da Vitória

PLANO DIRETOR MUNICIPAL

Mapa HIERARQUIA VIÁRIA - ESCALA URBANA

Prancha nº

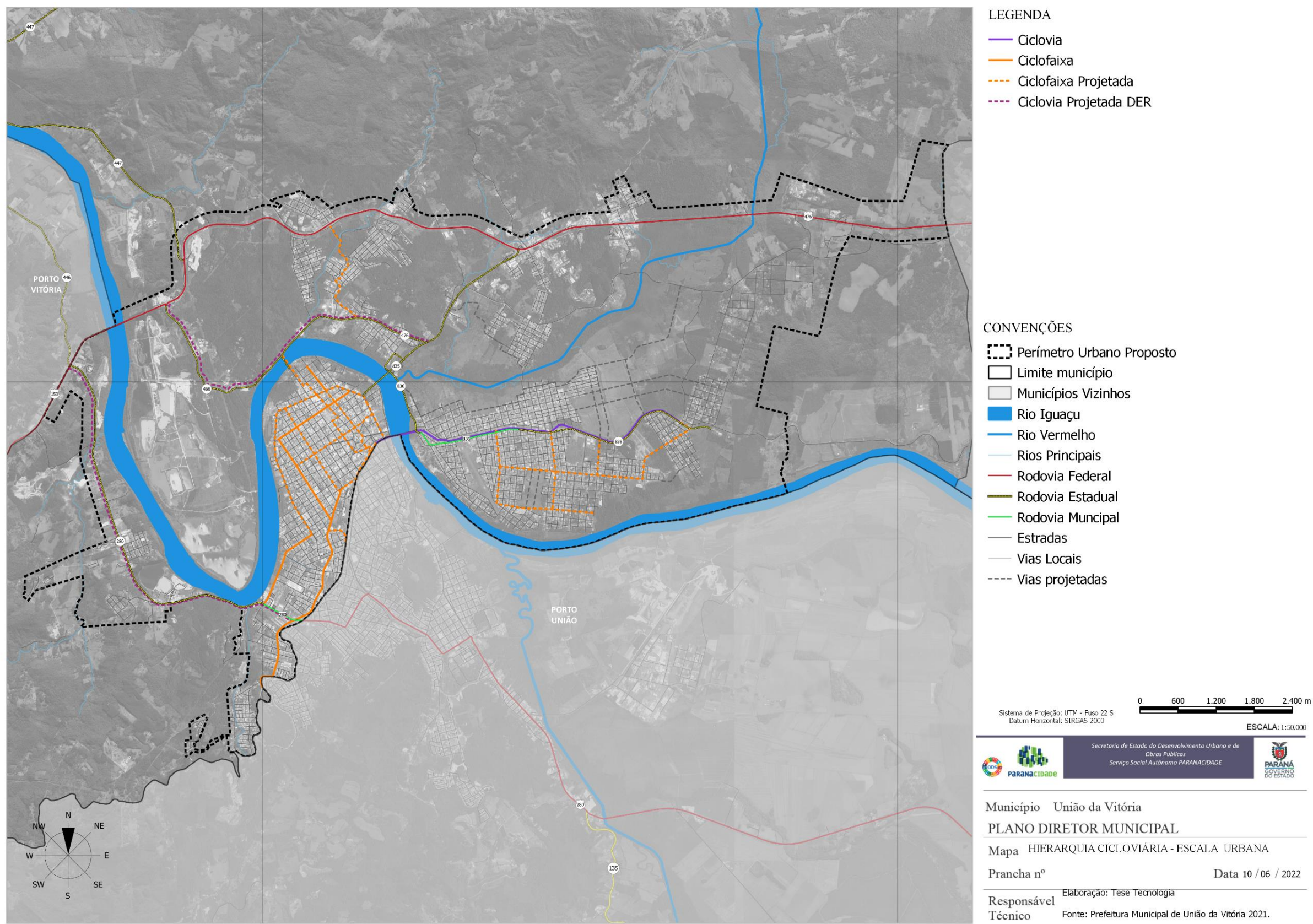
Data 10 / 06 / 2022

Responsável Elaboração: Tese Tecnologia

Técnico Fonte: Prefeitura Municipal de União da Vitória 2021.

Fonte: União da Vitória, 2021; Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO III – Mapa da Hierarquia Cicloviária



Fonte: União da Vitória, 2021; Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO IV - Tabela das vias componentes do Sistema Viário Principal

HIERARQUIA VIÁRIA	NOME DA VIA
Rodovia	BR – 476
	BR-153
Via Expressa	Contorno Rodoviário Projetado – Conexão BR-476 e Porto União SC-280
Via Estrutural	Av. Abilon de Souza Naves
	Av. Paula Freitas
	Rua Marechal Deodoro
	Av. Interventor Manoel Ribas
	Rua Cruz Machado (trecho)
	Rua Dom Pedro II (trecho)
	Rua Marechal Floriano (trecho)
	Rua Carlos Cavalcante (trecho)
Via Arterial	Av. Bento Munhoz da Rocha Neto
	Rua dos Expedicionários
	Rua Padre Saporiti
	Rodovia João Paulo Reolon (PR-280)
	Rodovia Prefeito Affonso Nadolny – PR-466
	Rua Paralela – PR-476
	Rodovia do Xisto – PR-476
	Rua Coronel Amazonas
	Rua Francisco Luís
Via Coletora	Rua Professora Amazília
	Rua Costa Carvalho
	Rua Clotário Portugal
	Rua Prudente de Moraes
	Av. Getúlio Vargas
	Rua Dom Pedro II
	Av. Interventor Manoel Ribas (trecho)
	Rua Industrial Joaquim Fernandes Luís
	Rua Ivan Benghi
	Rua Eróclito Tesserole
	Rua Pedro Stelmachuk
	Rua Ivaldo Thomazi
	Rua Irineu de Araújo
	Av. José Pioli
	Rua Antônio Gonzaga – Av. Abilon de Souza naves (trecho)
	Avenida Juúlia Amazonas
	Rua São Cristóvão
	Rua José M Santos Carvalho
	Rua Campolin Ramos
	Rua Princesa Isabel
Rua Coronel Amazonas 1	
Avenida Wilkys Amazonas Correia	

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL
UNIÃO DA VITÓRIA - PR

	Rua Jose Serafine
	Rua Wilson Alves
	Rua José Rudnick
	Rua Fernando Moecke
	Rua Albano Drumond dos Réis
	Rua Alcebiades Tavares
	Rua João Antônio de Farias
	Rua Expedicionário Ivo Strozzi
	Rua Francisco Caus
Via Conectora	Avenida Leandro Muzzolon
	Estrada Brulina Pigato
	Estrada Municipal S/N – Bairro São Sebastião
Via Parque	Rua a ser aberta – Norte do Rio Vermelho - Bairro Bom Jesus
	Rua a ser aberta – Sul do Rio Vermelho - Bairro Cidade Jardim-Bento Munhoz da Rocha
	Rua a ser aberta – Bairro Dona Mercedes

Fonte: União da Vitória, 2022; Elaborado por Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO V - Tabela das Dimensões Mínimas das Vias

Categorias das vias (1)	Seção normal da via (m)	Caixa de Rolamento (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro central
Via Expressa (2)	25,00	7,00	3,50	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 6,50 (D) 6,50 Faixa de gramado	-
Via Estrutural (Av. Marechal Deodoro, Av. Manoel Ribas, Rua Cruz Machado e Rua Pedro II)	17,00 (3)	6,50	3,25	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	-
Via Estrutural (Av. Paula de Freitas e Av. Abilon de Souza Naves)	variável (4)	6,00	3,00	2,00	3,00	variável
Via Arterial	25,00	(E) 6,50 (D) 6,50	3,25	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 3,00 (D) 3,00	2,00
Via Coletora	18,00	7,00	3,50	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 3,50 (D) 3,50	-
Via Conectora	15,00	7,00	3,50	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	-
Via Parque	variável (4)	6,00	3,00	2,00 (5)	(E) 2,50 (D) 2,50	2,00
Vias Locais	14,00	6,00	3,00	2,00 (5)	(E) 3,00 (D) 3,00	-

* As dimensões expressas no quadro acima são mínimas, sendo admitida a implantação de faixas com larguras superiores e instalação de infraestruturas como ciclovias, canteiros e estacionamentos quando não previstas, desde que a seção da via comporte.

(1) Características geométricas mínimas, considerando situações atuais. O projeto de intervenção e implantação de novas vias deverá buscar o atendimento das normas técnicas pertinentes e legislações de acessibilidade.

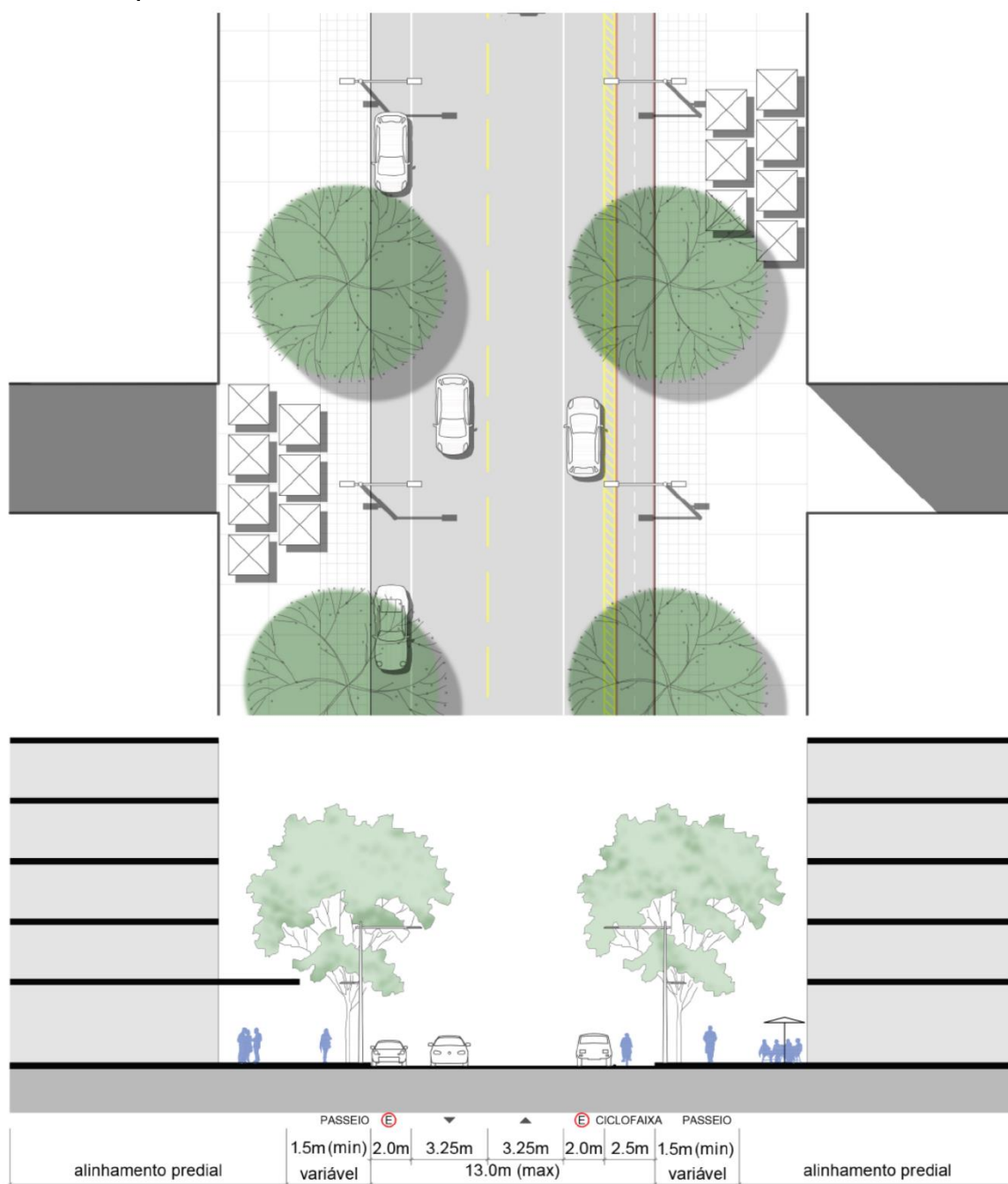
(2) Por ser destinada ao trânsito de passagem, tem conotação de rodovia, com pista de rolamento, acostamentos e faixa de gramado. No entanto, dependerá de projeto executivo específico para definição de suas características geométricas.

(3) Nesta seção normal de via, está computada também a ciclovia de 2,50 metros. Contudo, para as situações existentes, em que a seção normal seja inferior ao estabelecido, prioriza-se a retirada de uma das faixas de estacionamento.

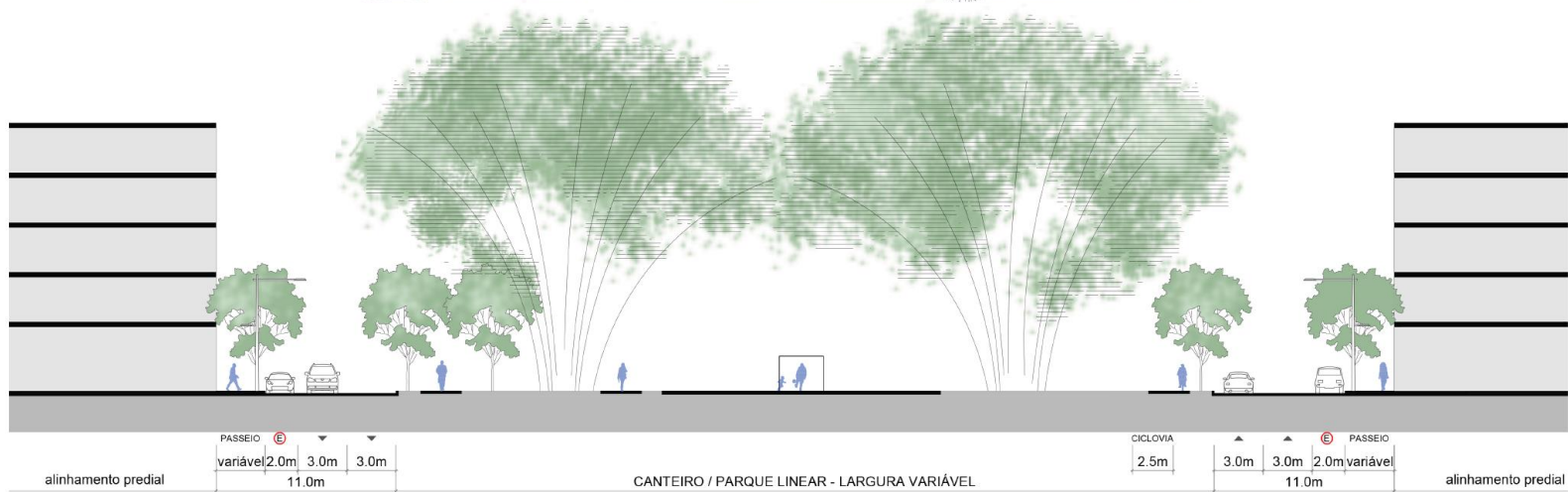
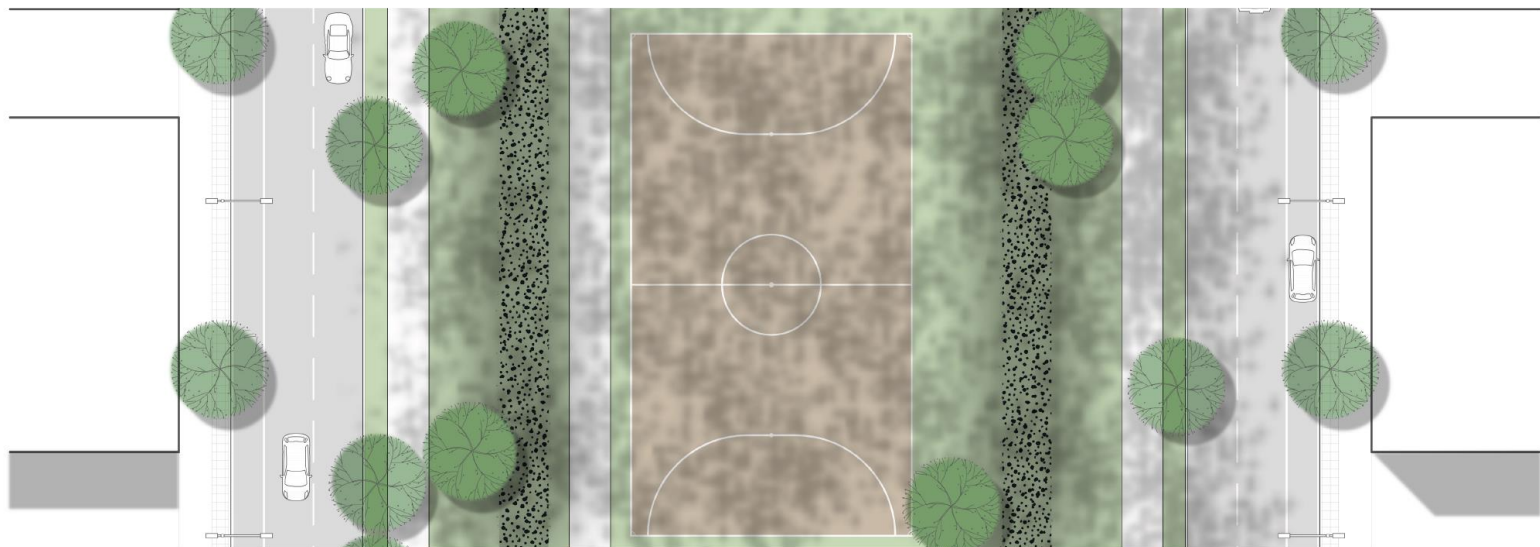
(4) Em função de possuir áreas verdes, gramadas e parque linear de larguras variadas.

(5) O lado da via com estacionamento pode variar, sendo permitido apenas uma faixa.

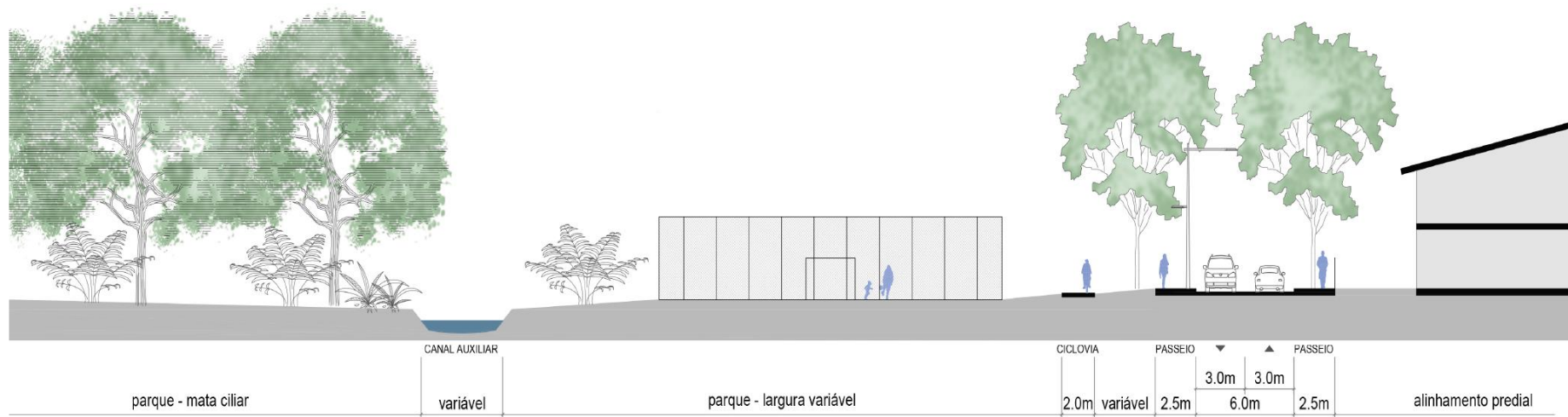
ANEXO VI - Croquis dos Perfis das Vias



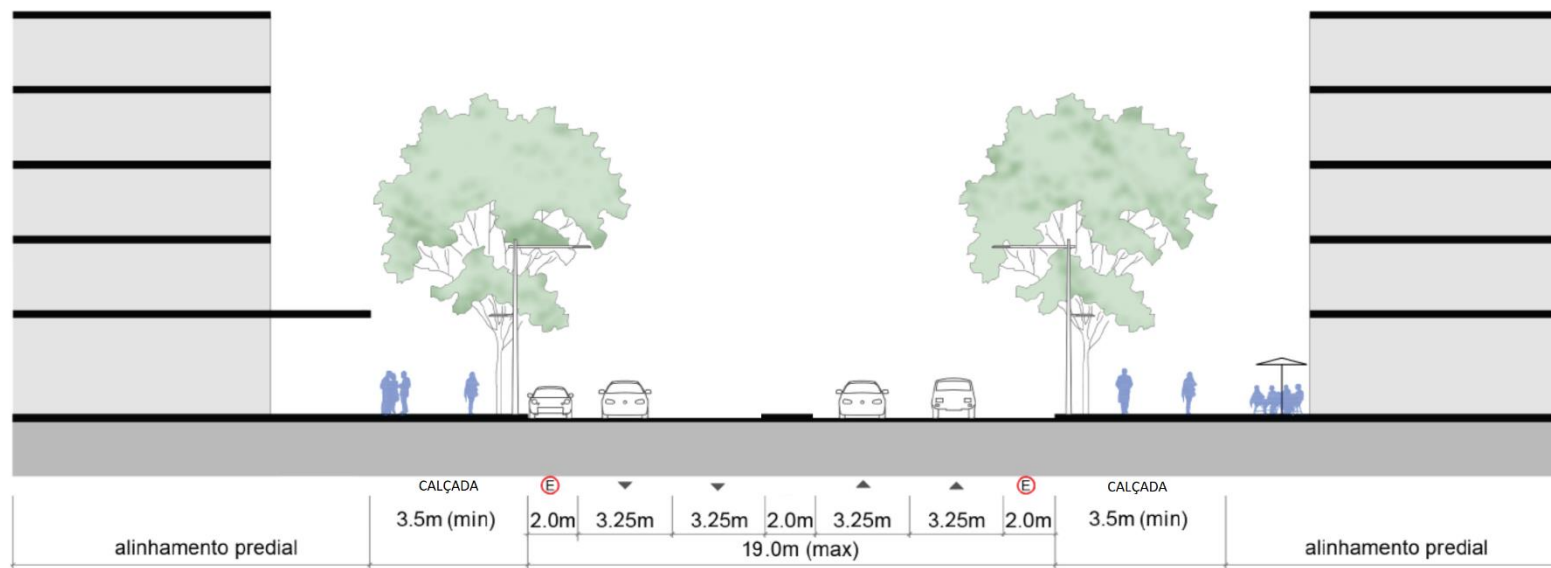
PERFIL VIA ESTRUTURAL – MARECHAL DEODORO, AV. MANOEL RIBAS, RUA CRUZ MACHADO E RUA PEDRO II
Fonte: JLA, 2019.



PERFIL VIA ESTRUTURAL – ABILON DE SOUZA NAVES E PAULA FREITAS
Fonte: JLAA, 2019.

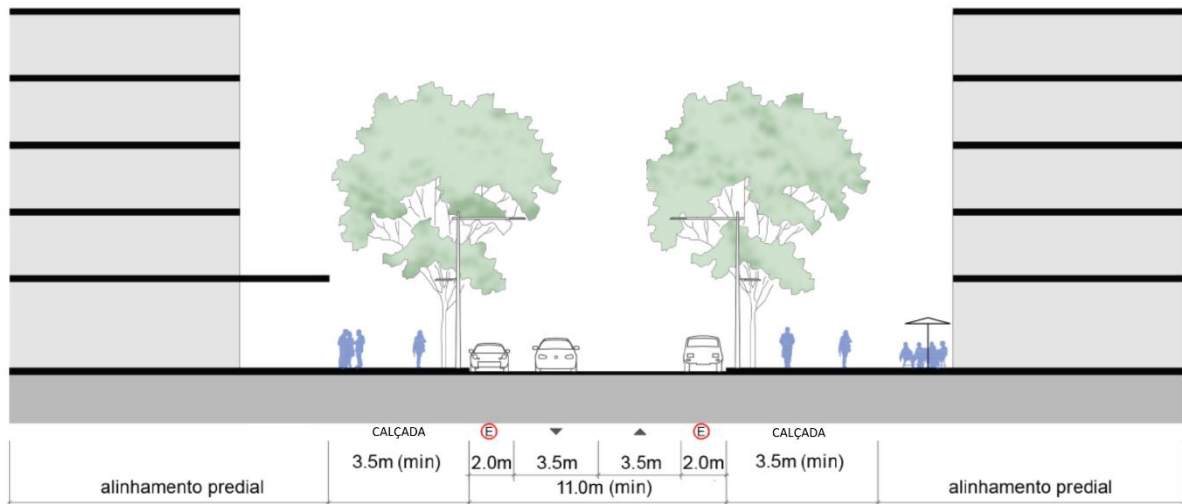


PERFIL VIA PARQUE – RIO VERMELHO
 Fonte: JLAA, 2019.



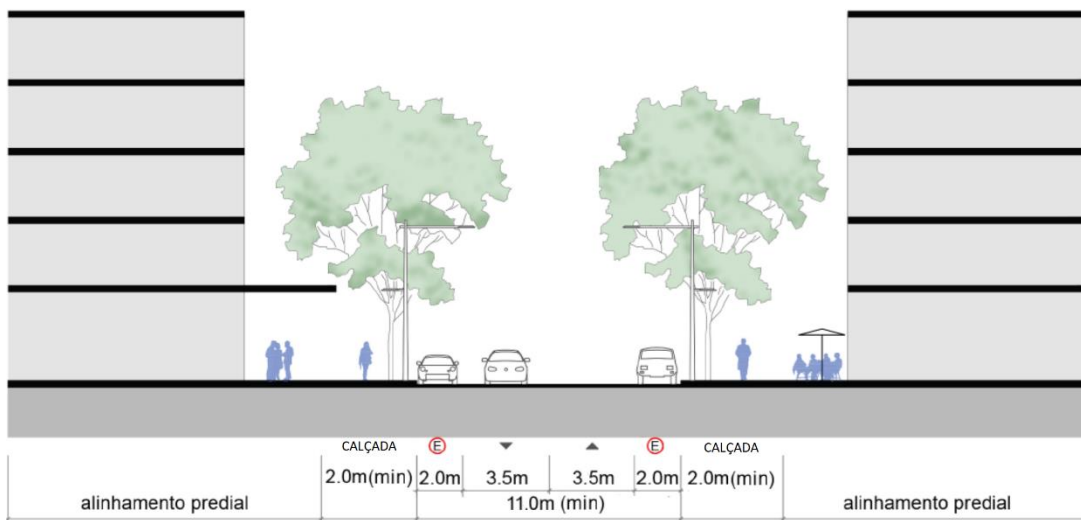
PERFIL VIA ARTERIAL

Fonte: Adaptado pela Consultoria, 2022. Com base em JLAA, 2019.



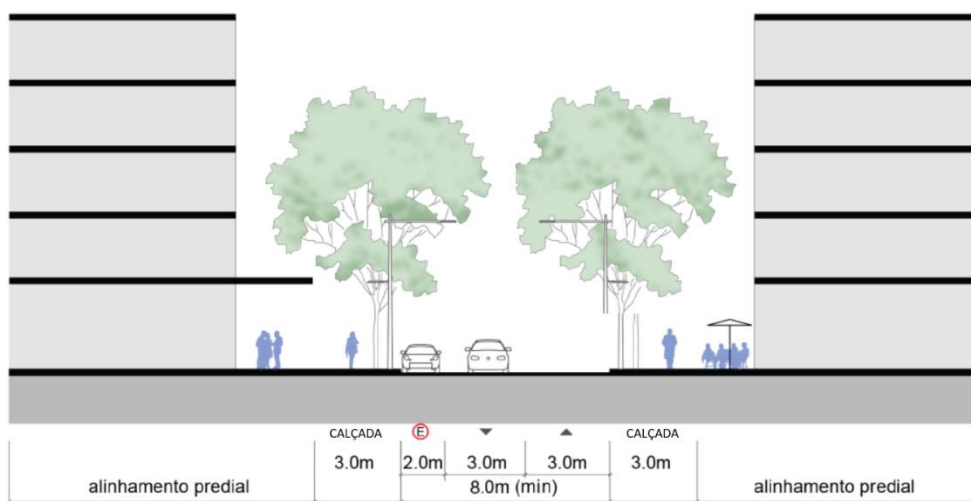
PERFIL VIA COLETORA

Fonte: Adaptado pela Consultoria, 2022. Com base em JLAA, 2019.



PERFIL DA VIA CONECTORA

Fonte: Adaptado pela Consultoria, 2022. Com base em JLAA, 2019.



PERFIL VIA LOCAL

Fonte: Adaptado pela Consultoria, 2022. Com base em JLAA, 2019.

ANEXO VII – Tabela das dimensões mínimas das Estradas Municipais

Estradas Rurais	Caixa de Rolamento mínima	Acostamento mínimo	Faixa de Domínio mínima	Revestimento	Raio mínimo de curva horizontal	Rampa máxima
Estradas Rurais Primárias	5,40m (2 faixas de 2,70m cada)	1,80m (de cada lado)	15,00m (7,50m a partir do eixo da estrada)	Pavimentação asfáltica, em pedra regular ou irregular ou em blocos articulados de concreto. ¹	100m	12,00%
Estradas Rurais Secundárias	5,40m (2 faixas de 2,70m cada)	0,85m (de cada lado)	12,50m (6,25m a partir do eixo da estrada)	Revestimento em material granular compactado. ²	50m	15,00%
Estradas Rurais Locais	5,40m (2 faixas de 2,70m cada)	Sem acostamento	10,00m (5,00m a partir do eixo da estrada)	Revestimento em material granular ligeiro. ³	25,00m	20,00%

OBS:

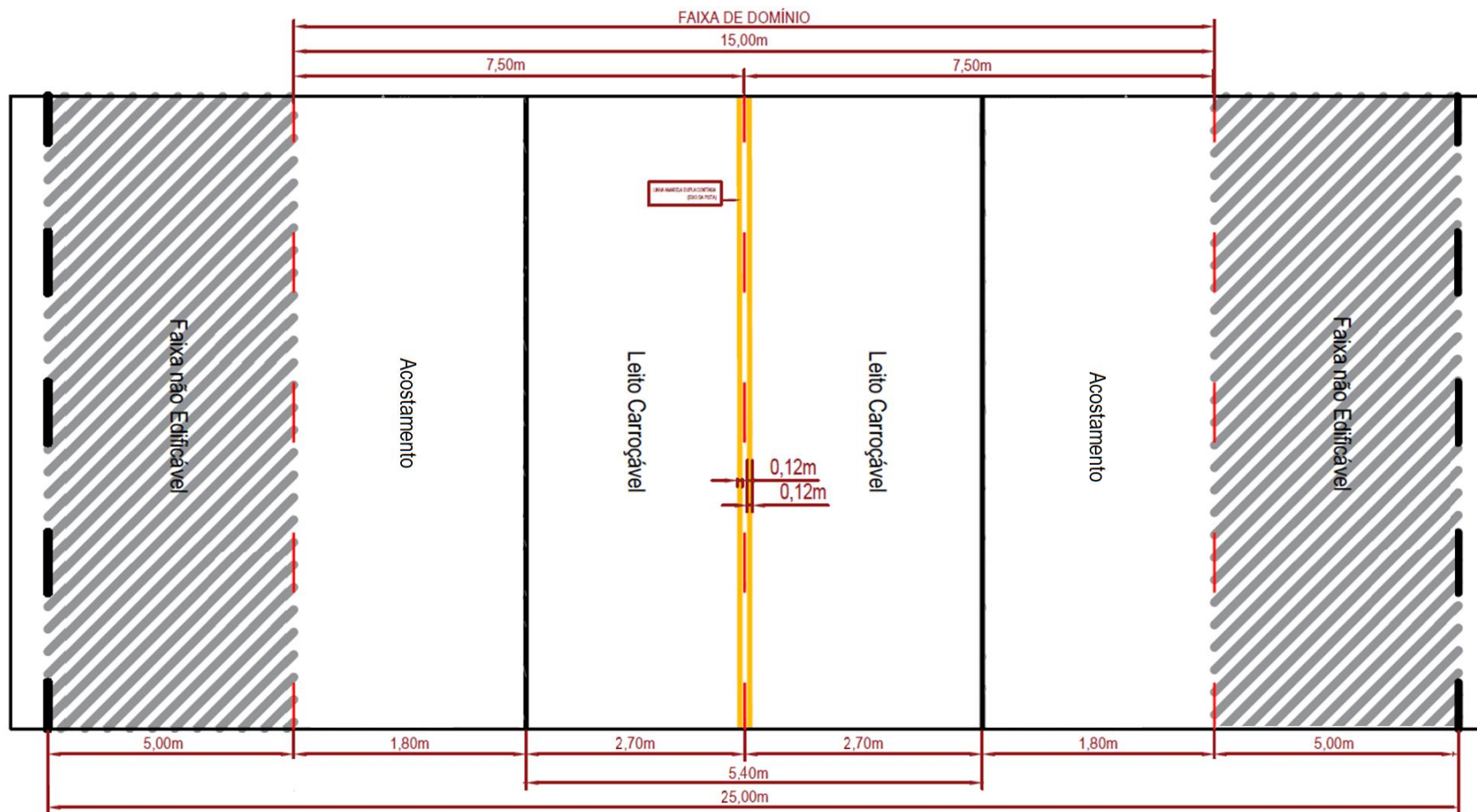
1) com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos.

2) com espessura suficiente para servir de base a uma estrutura dimensionada para 5x104 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos.

3) com espessura suficiente para servir de sub-base ou base, a uma futura estrutura dimensionada para 104 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos.

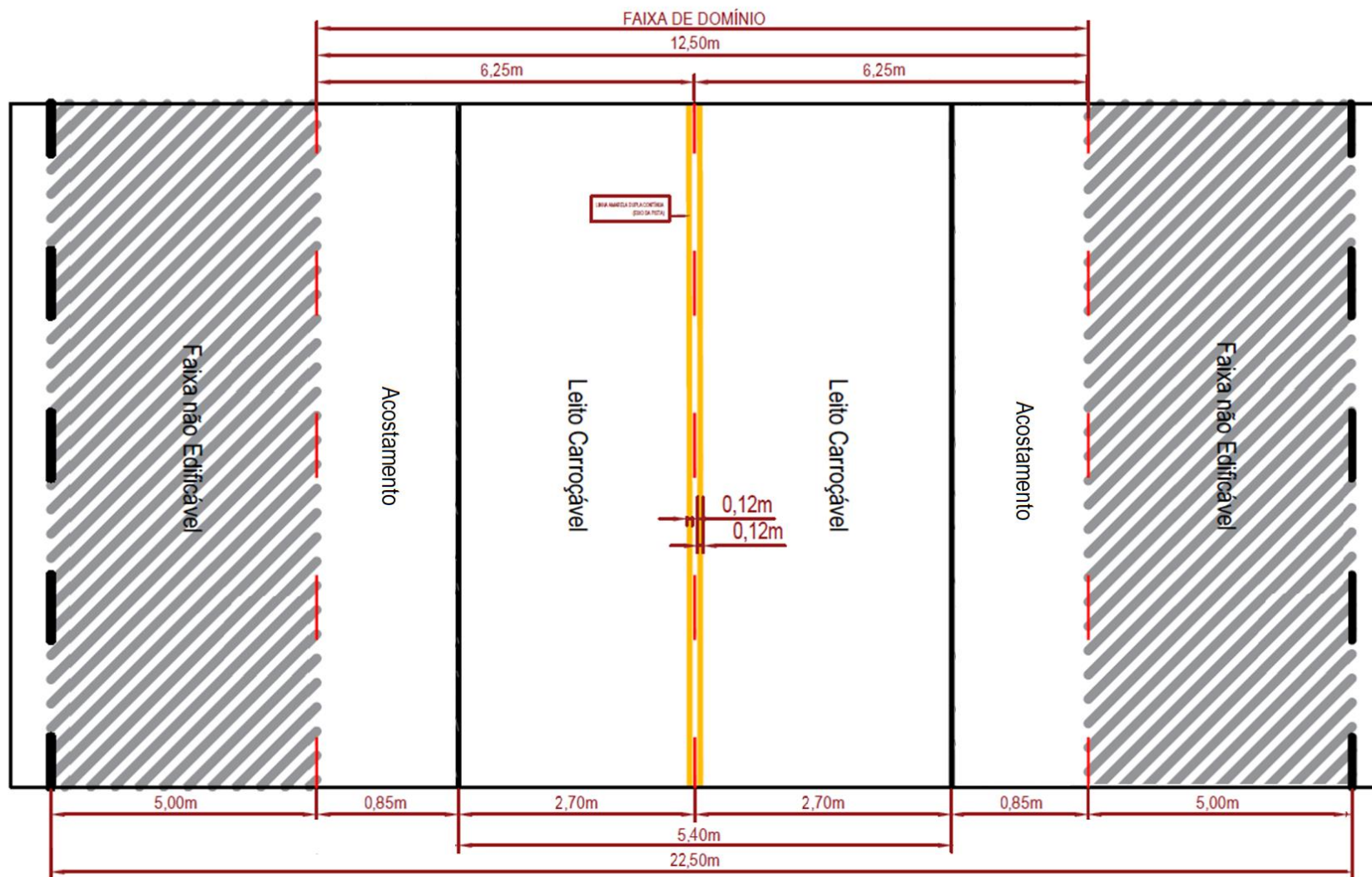
Fonte: União da Vitória, 2022; Elaborado por Tese Tecnologia, 2022.

ANEXO VIII - Croquis dos Perfis das Estradas Municipais



DETALHE - ESTRADA RURAL PRINCIPAL

S/ ESCALA



DETALHE - ESTRADA RURAL SECUNDÁRIA

S/ ESCALA