

---

**LEI COMPLEMENTAR Nº 065/2016**

*Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Guarapuava e revoga o Anexo I da Lei nº 2.074, de 23 de novembro de 2012.*

**O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE GUARAPUAVA** Faço saber que a Câmara Municipal de Guarapuava aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

**CAPÍTULO I**

**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º A presente Lei dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Guarapuava, e tem por objeto:

I - Classificar as vias municipais, em observância à Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro;

II - Definir os dimensionamentos mínimos das seções transversais das vias municipais;

III - Estabelecer diretrizes para a expansão do sistema viário.

Art. 2º Ficará sujeita ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulamentada, a aprovação e implantação de:

I - Novas vias e loteamentos;

II - Intervenção no sistema viário municipal.

Art. 3º Os termos técnicos e definições estabelecidas para os efeitos desta Lei são os constantes do Anexo V - Dos Termos Técnicos, parte integrante e complementar desta Lei.

**CAPÍTULO II**

**DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS**

**Seção I**

**Das Vias Urbanas**

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as Vias Urbanas são classificadas, segundo a funcionalidade que exercem na malha viária, de acordo com o disposto a seguir:

I - Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem intersecções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

---

II - Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, formando a principal estrutura viária da cidade, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as suas regiões e está subdividida em:

a) via arterial I ou principal: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo ou rotatória, sem restrição de acessibilidade aos lotes lindeiros e acesso preferencial a via de trânsito rápido, vias arteriais secundárias e/ou demais vias;

b) via arterial II ou secundária: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo ou rotatórias, com acessibilidade aos lotes lindeiros e preferencialmente às vias arteriais principais e demais vias, interligando diferentes regiões da cidade;

III - Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade e subdivide-se em:

a) via coletora I ou principal: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que permita acessibilidades às vias coletoras secundárias de diferentes regiões e/ou dentro de uma mesma região da cidade para as vias arteriais principais ou secundárias;

b) via coletora II ou secundária: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias locais, possibilitando o trânsito dentro de uma mesma região da cidade;

IV - Via local: aquela caracterizada por interseções em nível, destinada preferencialmente ao acesso local ou a áreas restritas;

V- Travessa: via com características locais, sendo admitida quando não comprometer a continuidade da malha viária, com comprimento máximo, correspondente, de até três quadras;

VI- Acesso viário: consiste na via pública, não caracterizado como de acesso restrito ou privado, sem saída, com dispositivo de retorno admitido para um comprimento máximo de 120 metros;

VII - Via de pedestre: compreendida por escadarias com rampas, rampas, passarelas elevadas e caminhos destinada à circulação de pedestres, que permitem, eventualmente, a circulação de pequenos veículos prestadores de serviços de utilidade pública, podendo ser exclusiva ou inserida nas outras categorias de vias;

VIII - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

IX - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação de ciclos, delimitada por sinalização específica;

X - Canaleta: via de acesso aos lotes lindeiros ou específica para deslocamento do transporte coletivo, podendo ser exclusiva ou inserida nas outras categorias de vias.

Art. 5º A identificação da classificação das vias urbanas e diretrizes de expansão estão descritas e representadas no Anexo I - Mapa de Classificação Funcional das Vias

Urbanas, Diretrizes de Expansão do Sistema Viário e Quadro de Classificação das Vias, partes integrantes e complementares desta Lei.

## **Seção II**

### **Das Vias Rurais**

Art. 6º Para os efeitos desta Lei, as Vias Rurais serão classificadas em:

I - Rodovia: via rural pavimentada;

II - Estrada: via rural não pavimentada.

a) estrada principal - permite o deslocamento entre a malha viária urbana e rodovia até outros municípios, distritos e localidades;

b) estrada secundária - estabelece ligações entre localidades e distritos, permitindo a articulação entre a malha vicinal e as estradas principais;

c) estrada vicinal - caracteriza-se por baixo volume de tráfego e permite a ligação entre localidades próximas e propriedades rurais.

Art. 7º São consideradas Vias Rurais:

I - Rodovia Federal: a exemplo da BR-277, exceto trecho dentro da área urbana;

II - Rodovias Estaduais: a exemplo das PR-466 e PR 170 e ainda outras identificadas nos demais distritos, exceto trecho dentro da área urbana;

III - Rodovia Municipal: A exemplo da Estrada ao Distrito do Guairacá;

IV - Estrada: todas as demais vias rurais.

## **Seção III**

### **Da Alteração Da Classificação Das Vias Municipais**

Art. 8º A classificação das vias do Sistema Viário Municipal poderá ser alterada, mediante análise técnica a ser efetuada pelo Município através de suas secretarias municipais competentes, ouvido e informado o COMUTRA - Conselho Municipal de Trânsito, Transporte e Sinalização viária, desde que mantida a classificação funcional estabelecida no artigo 4º desta Lei.

Parágrafo único. Caberá à Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo, através dos Projetos de Loteamento e de possíveis aberturas de novas vias, estabelecer as diretrizes de continuidade e classificação funcional, consultados os órgãos afins, conforme a necessidade.

## **CAPÍTULO III**

### **DOS PASSEIOS, MEIOS-FIOS, CALÇADAS, ACESSOS PARA VEÍCULOS E CHANFROS**

Art. 9º As calçadas das vias urbanas deverão ser delimitadas por meios-fios, devendo obedecer aos padrões estabelecidos em legislação específica vigente.

Art. 10. Em nenhuma hipótese será admitido o estacionamento de veículos sobre o passeio e/ou sobre a extensão da calçada, sendo que o acesso de veículos às edificações

segue o estabelecido no Código de Obras e demais parâmetros estabelecidos em legislações pertinentes.

Art. 11. Poderão ser admitidos em determinados horários e em determinadas extensões o uso de parte da calçada para *decks*, mesas e serviços de restaurantes, lanchonetes e afins, mediante projeto a ser aprovado pela Secretaria de Habitação e Urbanismo e desde que a faixa de passeio de no mínimo 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) não seja prejudicada.

§ 1º. Em nenhuma hipótese poderá ser admitido o uso da calçada ou passeio para a execução de serviços que não os previstos no Art. 11, e ainda o uso de luminosos, outdoors, marketing e placas, que não as de sinalização viária.

§ 2º Uso de Bancos e/ou outros equipamentos para convivência de moradores e vizinhança e ainda paisagismo, deverá ser orientado pelo Deapro, que poderá liberar e/ou restringir sua utilização.

Art. 12. Deverá ser previsto chanfro de esquina nos muros, nos gradis e nas edificações conforme o Anexo III.

#### CAPÍTULO IV DAS VIAS PÚBLICAS

Art. 13. O número de pistas e de faixas de tráfego assim como implantação de canteiros centrais, ilhas, rótulas, estacionamentos, larguras especiais para polos geradores de tráfego, sentidos de tráfego, localização de semáforos entre outras questões relativas à engenharia de tráfego, serão definidas pelo pela Secretaria de Trânsito Municipal - SETRAM ou órgão afim, podendo ser ouvido o COMUTRA.

Art.14. É facultado ao Município a aceitação ou não de pavimentação articulada, utilizando pedras irregulares ou paralelepípedos, podendo vir a ser admitida em apenas em travessas e acessos viários.

Art. 15. O uso da via pública para a instalação de *trailer*, *container*, *foodtruck* e similares, deverá ter uma permissão prévia da SETRAM.

#### CAPÍTULO V DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS MUNICIPAIS

##### Seção I

##### **Do Dimensionamento Geométrico Das Vias Urbanas**

Art. 16. O dimensionamento da seção transversal das vias urbanas, deverá obedecer ao contido no Anexo II, parte integrante e complementar desta Lei.

Art. 17. Para o sistema viário urbano, as declividades longitudinais máximas e mínimas serão respectivamente 15% (quinze por cento) e 1% (um por cento).

Parágrafo único. Situações específicas em que não haja a possibilidade do cumprimento da declividade exigida no caput deste artigo, poderá ser permitida declividade superior mediante aprovação do órgão competente do Município e para tanto, poderão ser exigidas obras suplementares.

Art. 18. As vias locais, travessas e acessos viários sem saída deverão apresentar retornos tipo *cul de sac* com diâmetro mínimo de 20,00 (vinte) metros ou tipo "T" de 24,00 (vinte e quatro) metros por 10,00 (dez) metros em relação aos alinhamentos prediais.

Parágrafo único. Nos casos em que não se possa observar o definido no caput deste artigo, sua implantação somente poderá ser aprovada mediante deliberação prévia do órgão competente do Município.

## **Seção II**

### **Do Dimensionamento Geométrico Das Vias Rurais**

Art. 19. O dimensionamento mínimo da seção transversal das vias rurais segundo sua classificação, exceto as rodovias federais e estaduais, deverá obedecer ao contido no Anexo IV - Seção Transversal das Vias Rurais.

Art. 20. Para o sistema viário rural, as declividades longitudinais máximas e mínimas serão respectivamente 15% (quinze por cento) e 1% (um por cento).

Parágrafo único. Situações específicas em que não haja a possibilidade do cumprimento da declividade exigida no caput deste artigo, poderá ser permitida declividade superior mediante aprovação do órgão competente do Município. Para tanto, poderão ser exigidas obras suplementares.

Art. 21. O Município deverá através das secretarias municipais a exemplo da Secretaria de Habitação e Urbanismo, Secretaria de Agricultura, Secretaria de Meio Ambiente e Secretaria de Trânsito, juntamente com os conselhos afins, providenciar o mapeamento das vias rurais, com a sua devida classificação e denominações.

## **CAPÍTULO VI**

### **DAS DIRETRIZES PARA A EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO URBANO E RURAL**

Art. 22. As diretrizes para expansão do sistema viário urbano constam no Anexo I - Mapa de Classificação Funcional das Vias Urbanas, Diretrizes de Expansão do Sistema Viário Básico e Quadro de Classificação das Vias e terão que ser observadas quando da aprovação e implantação de novos loteamentos.

§ 1º Para as vias existentes, o dimensionamento estabelecido conforme a funcionalidade, nem sempre poderá ser atendido, sendo que a municipalidade, através de seus órgãos técnicos deverá estabelecer as possibilidades de adequações e alargamentos, considerando recuos frontais obrigatórios, edificações existentes, desapropriações necessárias, dentre outros.

§ 2º As diretrizes têm o objetivo de demonstrar as continuidades previstas, sendo que as continuidades definitivas dependerão dos levantamentos topográficos pertinentes, bem como das condições ambientais e de solo, mediante os projetos municipais a serem

aprovados, bem como os de loteamentos, onde deverão ser definidos as vias, sua classificação e seus dimensionamentos nas fases de consulta prévia e anteprojeto de loteamento.

§ 3º Os trâmites, os critérios, a forma de apresentação e as peças técnicas a serem apresentadas nos projetos de aberturas de vias, projetos de pavimentação, projetos de galerias de águas pluviais serão definidos pela Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo.

§ 4º As vias urbanas a serem implantadas deverão preferencialmente garantir a continuidade das existentes e serão determinadas a partir de projetos do Município de Guarapuava e ainda de projetos de Loteamentos submetidos à aprovação na Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo.

Art. 23. Na apresentação dos projetos de pavimentação serão determinados os dimensionamentos específicos das vias como: calçadas, estacionamentos, faixa de rolamento, entre outros, conforme o disposto no Anexo II, parte integrante desta Lei.

Parágrafo único. Os projetos de pavimentação deverão ser submetidos à aprovação do Município, à Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo, através do Departamento de Aprovação de Projetos - DEAPRO, que a qualquer tempo poderá se reportar às demais secretarias e SURG, para subsídio à análise, devido à disponibilidade de quadro técnico competente para análise dos projetos.

Art. 24. Deverá ser determinado junto aos órgãos técnicos competentes da municipalidade e ainda das concessionárias dos serviços urbanos as faixas nas calçadas e vias correspondentes a cada um dos serviços a exemplo do posteamento, rede de água, rede de esgoto dentre outros.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 25. O Mapa de Classificação Funcional das Vias Urbanas, Diretrizes de Expansão do Sistema Viário Básico e Quadro de Classificação das Vias - Anexo I poderá ser alterado pelo Poder Executivo através de Decreto, para fins de inclusão de novos parcelamentos do solo, alteração da classificação funcional da via ou intervenções no sistema viário desde que fundamentados nos critérios técnicos contidos na presente lei.

Parágrafo único. Para as áreas urbanas dos demais distritos do Município de Guarapuava, deverão ser elaboradas as classificações funcionais, os dimensionamentos, as previsões de alargamento, as previsões de continuidade e as diretrizes para as novas vias pelas secretarias competentes atendido o que couber previsto nesta legislação, até a elaboração das legislações específicas de cada uma das áreas urbanas.

Art. 26. Constituem parte integrante desta Lei os seguintes anexos:

I - Anexo I - Mapa 01 de Classificação Funcional das Vias Urbanas e Diretrizes de Expansão do Sistema Viário Básico e Mapa 02 Das Vias de Adensamento e Passíveis de Alargamento.

---

II - Anexo II: Do Dimensionamento Geométrico das Vias Urbanas e Quadros de Classificação das Vias Urbanas segundo Classificação Funcional;

III - Anexo III: Tabela de Chanfros nas Esquinas;

IV - Anexo IV: Do Dimensionamento Geométrico das Vias Rurais;

V - Anexo V: Dos Termos Técnicos e Definições.

Art. 27. Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, previstas em lei, quando não forem observadas as normas desta Lei.

Art. 28. Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Guarapuava, 21 de dezembro de 2016.

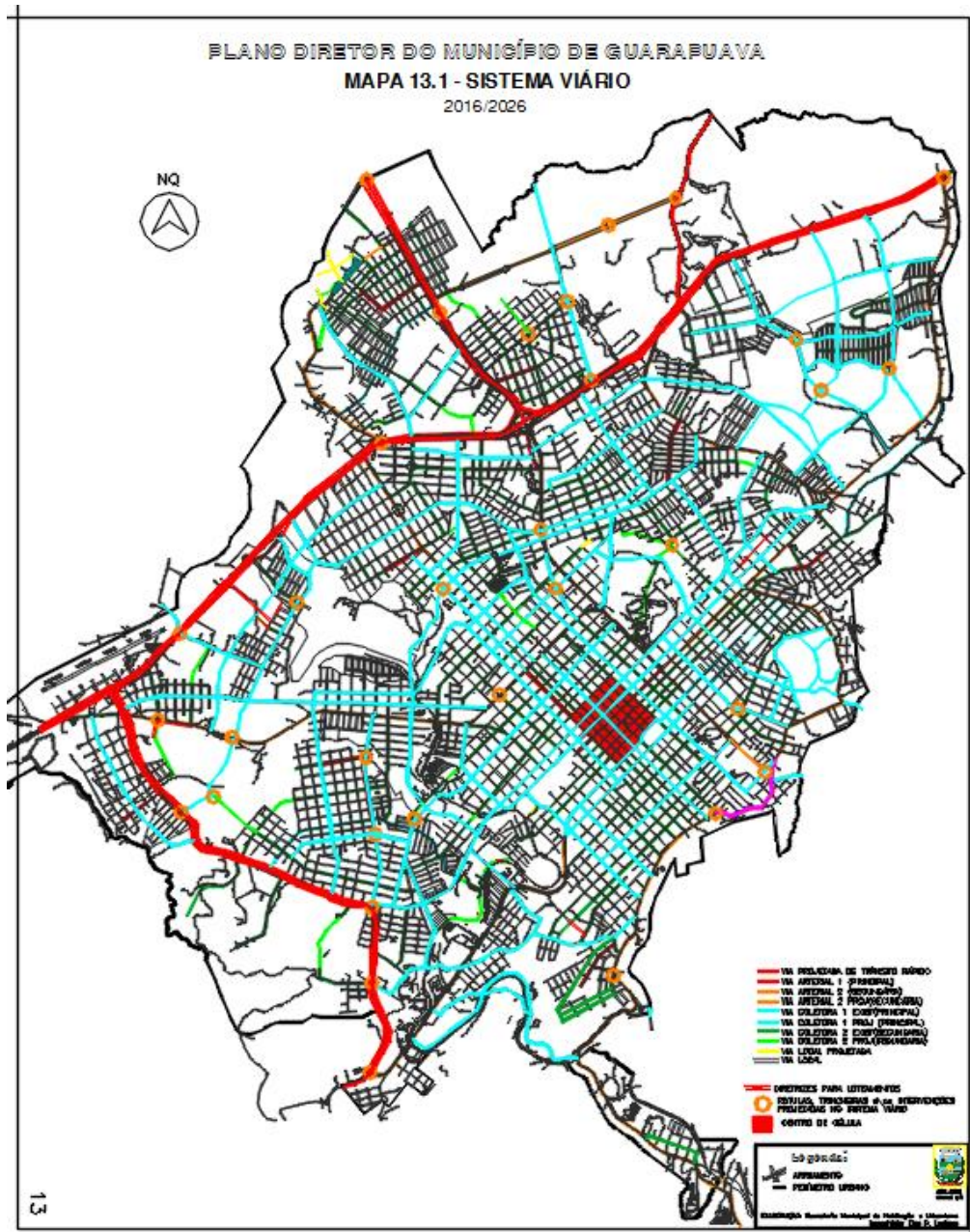
Cesar Augusto Carollo Silvestri Filho  
Prefeito Municipal





**ANEXO I**

Mapa 01 - Classificação Funcional das Vias Urbanas, Diretrizes de Expansão do Sistema Viário







## ANEXO II

### Da Classificação das Vias

#### Do Dimensionamento Geométrico Das Vias Urbanas

I - Via de trânsito rápido: as geometrias longitudinais e seção transversal das pistas da Via de Trânsito Rápido devem seguir as normas e recomendações de projetos do DNIT, DER/PR.

II - Caixa da Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

Hierarquia da Via	Largura Mínima da Via (m)
Arterial I	15,00
Arterial II	25,00
Coletora I	20,00
Coletora II	16,00
Local	15,00
Travessa	13,00
Acesso Viário	13,00

#### Observações:

- A critério do órgão competente do Município poderão ser exigidas ou mantidas larguras de caixas de vias maiores para possibilitar a continuidade e a integridade do traçado da malha viária urbana.
- Prevaecem as larguras existentes, no caso de larguras maiores que as mínimas.
- A largura de uma nova via que constituir prolongamento de outra já existente ou projetada não poderá ser inferior à largura desta última.

III - 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, ilhas ou aos canteiros centrais.

Hierarquia da Via	Largura Mínima da Pista de Rolamento (m)
Arterial I	7,00



**GUARAPUAVA**  
Prefeitura Municipal

Arterial II	7,00
Coletora I	7,00
Coletora II	7,00
Local	7,00
Travessa	6,00
Acesso Viário	6,00

Observações:

- As larguras mínimas das pistas de rolamento correspondem às apresentadas quando do projeto de pavimentação ao Município. A critério do Município poderá ser exigida a execução pelo empreendedor do loteamento maiores larguras conforme a hierarquia da via.
- Poderá ser exigida a projeção de canteiro central, conforme critério do Órgão Competente do Município.

IV - Faixa de Rolamento: subdivisão da pista de rolamento visando disciplinar a circulação de veículos.

Tipos de Faixa	Largura da Faixa	
	Mínima(m)	Desejável (m)
Adjacente ao meio-fio	3,00	3,50
Não adjacente ao meio-fio	2,70	3,50
Em rodovias e vias de trânsito rápido	3,00	3,50

Observação:

- Em condições especiais, admite-se larguras variando entre 2,50m e 4,00m.

V - Faixa de Estacionamento: parte da caixa de rolamento, devidamente sinalizada, destinada à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

	Largura da faixa	
	Mínima (m)	Máxima (m)
Largura de estacionamento	2,20	2,50

VI - Raio de bordo: raio a ser utilizado nas interseções, ou seja, local onde deverá ser implantado os meios-fios de bordo da pista no cruzamento.

Hierarquia da Via	Interseção Raios Mínimos de Bordos (m)
Arterial I	7,00



**GUARAPUAVA**  
Prefeitura Municipal

Arterial II	7,00
Coletora I	7,00
Coletora II	7,00
Local	7,00
Travessa	4,50
Acesso Viário	4,50

VII - Calçada: área existente entre o meio-fio e o alinhamento predial, normalmente, segregadas e em nível diferente da superfície destinadas à circulação de veículos.

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

Hierarquia da Via	Largura Mínima do Passeio (m)
Arterial I	1,50
Arterial II	1,50
Coletora I	1,50
Coletora II	1,50
Local	1,50
Travessa	1,50
Acesso Viário	1,50

**Observações:**

- Prevalcem os alinhamentos existentes, no caso de larguras maiores que as mínimas.
- Para cada tipo de via, o passeio deverá seguir o modelo padrão estabelecido em legislação específica.
- Deverá ser acrescentado, uma largura mínima de 0,60m (sessenta centímetros), para a previsão de área de serviços, exceto para calçadas com largura superior a 3,00m (três metros) que deverá possuir faixa de no mínimo 0,80m (oitenta centímetros).
- Na faixa de calçadas será exigido a execução de passeios com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) após faixa de serviço de 65 (sessenta e cinco) centímetros do meio-fio, de acordo com padrão estabelecido no Código de Obras, devendo fazer parte do projeto de pavimentação de vias quando tratar-se de projetos de loteamentos.



**GUARAPUAVA**  
Prefeitura Municipal

IX - Faixa de Domínio: superfície lindeira às vias urbanas e rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

X - Faixa não edificável: superfície lindeira, em ambos os lados da faixa de domínio, não edificável, podendo ser utilizada para a implantação da via arterial I ou principal, mediante análise do órgão competente.

Rodovia	Trecho	Faixa De Domínio (m)	Faixa Não Edificável (m)
Rodovia Federal: BR-277	Perímetro Urbano do Distrito Sede	70,00	15,00
	Demais casos	80,00	15,00
Rodovia Estadual: PR-466	Perímetro Urbano do Distrito Sede	60,00	15,00
	Demais casos	60,00	15,00
Rodovia Estadual: PR 170	Perímetro Urbano do Distrito Sede	40,00	15,00
	Demais casos	40,00	15,00

**QUADRO DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA VIAS ESPECIAS**

Tipo de Via	Largura (m) (1) (2)	Largura mínima	Interseçõoraio mínimosde bordos (m) (4)
		Pistade rolamento (m) (3)	
De pedestre	6,00	1,20	3,00
Ciclovía monodirecional	2,00	1,20	3,00
Ciclofaixamonodirecional	1,80	1,20	3,00
Ciclovía bidirecional	3,50	2,50	3,00
Ciclofaixa bidirecional	3,10	2,50	3,00

(1) Prevaecem os alinhamentos existentes no caso destes definirem larguras maiores que as mínimas.

Demais especificações, como o traçado; a drenagem; a pavimentação; a sinalização e obras complementares das vias deverão atender às especificações técnicas atualizadas da ABNT, DNIT, DENATRAN e CONTRAN, assim como as leis e regulamentações atualizadas municipais.

---

(2) Distância entre os alinhamentos prediais, ou, no caso das ciclovias e ciclofaixas a largura total das mesmas, incluindo faixas de proteção e sinalização horizontal.

(3) Distância entre os espelhos de meios fios dos bordos da pista de rolamento, ou, no caso das vias de pedestres e ciclos, a largura livre de meios fios e linhas de sinalização de bordos.

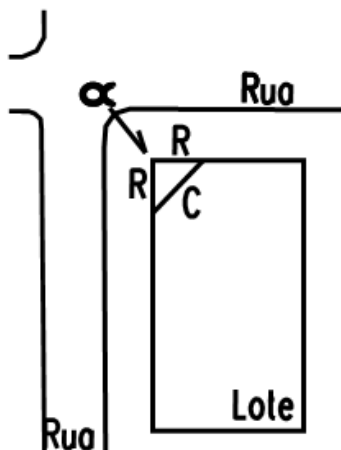
(4) Bordos com ou sem meios fios.

XI - Canaleta: deverá ter a largura mínima conforme sua utilização, sendo que a faixa de rolamento exclusivo para transporte coletivo terá dimensões entre 3,25m (três metros e vinte e cinco centímetros) a 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).



### ANEXO III

#### Tabela de Chanfros nas Esquinas



#### SIGLAS:

R=comprimento da redução das testadas

$\alpha$ = ângulo do vértice da esquina

C=chanfro

$\alpha$ = Ângulo das esquinas	R = Redução das testadas a partir do
$\alpha > 130^\circ$	2,35
$\alpha$ 101 a $129^\circ$	2,50
$\alpha$ 86 a $100^\circ$	3,00
$\alpha$ 81 a $85^\circ$	3,20
$\alpha$ 71 a $80^\circ$	3,45
$\alpha$ 61 a $70^\circ$	3,90
$\alpha$ 56 a $60^\circ$	4,40
$\alpha$ 51 a $55^\circ$	4,70
$\alpha$ 46 a $50^\circ$	5,20
$\alpha$ 41 a $45^\circ$	5,65
$\alpha$ 36 a $40^\circ$	6,50

---

## ANEXO IV

### Do Dimensionamento Geométrico Das Vias Rurais

Estradas	Faixa De Domínio (m)	Faixa Não Edificável (m)
Principais	30,00	20,00
Secundárias	20,00	7,50
Vicinais	16,00	2,00

Rodovias	Faixa De Domínio (m)	Faixa Não Edificável (m)
Municipal	40,00	20,00

#### Observações:

- Prevalece a faixa de domínio existente, no caso de larguras maiores que as mínimas.
- Faixa de domínio: Superfície lindeira às vias rurais (estradas e rodovias), delimitadas por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
- Faixa não edificável: Superfície lindeira, em ambos os lados da faixa de domínio, não edificável, porém passível de utilização agropecuária.

## **ANEXO V**

### **Dos Termos Técnicos e Definições**

Para efeitos desta Lei adotam-se os seguintes termos técnicos, respectivas definições e representação ilustrativa dos elementos da seção transversal de via urbana:

**ACESSO:** dispositivo que permite o ingresso de veículos e pedestres a logradouros e propriedades;

**ACESSO VIÁRIO:** via pública de acesso sem saída com dispositivo de retorno;

**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;

**ÁREA URBANA:** área demarcada por perímetro urbano, aprovado por lei municipal;

**BAIRRO:** cada uma das partes em que se pode dividir a área urbana municipal - cidade - preferentemente com fins administrativos, de planejamento e de prestação de serviços locais e para melhor orientação das pessoas;

**CAIXA DA VIA:** distância entre os lotes lindeiros situados em lados opostos da via;

**CAIXA DE ROLAMENTO:** distância entre os meios-fios e/ou sarjetas da via;

**CALÇADA:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

**CANTEIRO CENTRAL:** obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

**CLASSIFICAÇÃO DE VIAS:** identificação e agrupamento de vias que apresentam características similares, segundo determinado critério;

**CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL DE VIAS:** identificação e agrupamento de vias segundo as funções principais que exercem na malha viária, que envolve a circulação (mobilidade) e a acessibilidade de veículos, ciclistas e pedestres;

**CONTORNO URBANO:** trecho de rodovia federal, estadual ou municipal, principalmente em área de expansão urbana ou em área rural, com função de desviar o trânsito de áreas urbanas;

**ESTACIONAMENTO:** espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

**ESTRADA:** via rural não pavimentada, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;

**FAIXA DE DOMÍNIO:** superfície lindeira às vias urbanas e rurais, delimitada por lei específica e sobresponsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

**FAIXA DE ESTACIONAMENTO:** parte da caixa de rolamento, devidamente sinalizada, destinada à imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;

**FAIXA DE ROLAMENTO:** subdivisão da pista de rolamento visando disciplinar a circulação de veículos;

**FAIXA NÃO EDIFICÁVEL:** faixa lindeira à rodovia não edificável;

**FAIXA DE ROLAMENTO ADJACENTE AO MEIO-FIO:** parte da pista de rolamento que faz limite com o meio-fio;

**FAIXA DE ROLAMENTO NÃO ADJACENTE AO MEIO-FIO:** parte da pista de rolamento que não se limita com o meio-fio;

**INCLINAÇÃO TRANSVERSAL:** relação percentual entre a diferença das cotas altimétricas de dois pontos opostos na largura de caixa ou de pista de rolamento e a sua distância horizontal;

**INTERSEÇÃO:** todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

**INTERVENÇÃO:** programa, projeto ou ação visando reestruturação, requalificação ou reabilitação viária;

**LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, tais como caixas de rolamento e estacionamento em via pública ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

**LOTE LINDEIRO:** aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

**LOTEAMENTO:** subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes;

**MALHA VIÁRIA URBANA:** conjunto das vias existentes da área urbana, geralmente associadas à infraestruturas/serviços públicos (arborização pública, iluminação pública, rede de abastecimento de água, rede de coleta de esgoto, rede de drenagem, rede de energia elétrica, rede de telefonia e fibra ótica, rede de transporte coletivo, etc.);

**MEIO-FIO:** arremate entre o plano da calçada e o da caixa de rolamento de um logradouro;

**PASSEIO:** parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, incluindo ciclistas não montados, devendo observar a Norma Técnica Brasileira NBR nº 12.225, de 1990, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT;

**PARADA:** imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros;

**PERÍMETRO URBANO:** linha de demarcação da área urbana;

**PISTA DE ROLAMENTO:** parte da caixa de rolamento destinada à circulação de veículos;

**PLANO DIRETOR:** instrumento técnico-legal básico que define, a partir de diagnóstico, conjunto de diretrizes e propostas, ações e investimentos voltados à promoção do desenvolvimento municipal, com participação e controle social;

**RODOVIA:** via pavimentada na área rural;

**RODOVIA ESTADUAL:** via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo estadual, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, e também em área urbana se não houver desvio de trânsito rodoviário por via que contorna a área urbana;

**RODOVIA FEDERAL:** via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo federal, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, e também em área urbana se não houver desvio de trânsito rodoviário por via que contorna a área urbana;

**RODOVIA MUNICIPAL:** via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo municipal, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, e também em área urbana se não houver desvio de trânsito rodoviário por via que contorna a área urbana;

**SARJETA:** escoadouro superficial de águas pluviais nos logradouros públicos;

**SEÇÃO TRANSVERSAL DA VIA:** representação esquemática da largura da caixa da via, que poderá ser composta por: acostamento, caixa de rolamento, calçadas, canteiro central, faixa de rolamento, faixa de estacionamento, passeios, pista de rolamento, etc. (ver representação ilustrativa);

**SISTEMA VIÁRIO BÁSICO URBANO:** parte integrante do sistema viário municipal, localizada em área urbana, constituída de vias arteriais e vias coletoras;

**SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL:** conjunto das vias no território do município com respectiva classificação, dimensionamento e definição de diretrizes para a expansão do sistema viário básico, visando à organização do trânsito de veículos, pessoas e animais;

**TRÂNSITO:** movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

**TRECHO:** segmento de via, delimitado por demais vias, e similares, transversais ou paralelos;

**VIA:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento e canteiro central;

**VIA E ÁREA DE PEDESTRE:** via, ou conjunto de vias, praças, largos, etc., destinados à circulação prioritária de pedestres;

**VIA MUNICIPAL:** via urbana ou via rural sob a jurisdição/responsabilidade do município;

**VIA RURAL:** estrada e rodovia, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;

**VIA URBANA:** trecho de rodovia e/ou estrada, rua, avenida, viela, ou caminho e similares aberto à circulação pública, situado na área urbana, caracterizado principalmente por possuir imóveis edificados ao longo de sua extensão.