

# LEI DO SISTEMA VIÁRIO



---

*Justificativa revogação da Lei:*

*Alteração dos Anexos*

*Alteração dos dimensionamentos das vias com nova hierarquia viária*

*Alteração dos perfis das vias (desenhos)*

*Substituição do termo Prefeitura Municipal por Poder Executivo Municipal*

*Regulamenta sobre as rotas acessíveis*



## 1. MINUTA DE ANTEPROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO

### PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º. 30, de 18 de outubro de 2023.

**SÚMULA:** Dispõe sobre a Mobilidade Municipal e Urbana e Hierarquiza o Sistema Viário do Município de Nova Esperança do Sudoeste, revoga a Lei Complementar Municipal nº 017, de 02 de maio de 2013, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE NOVA ESPERANÇA DO SUDOESTE, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais aprovou e eu, JAIME DA SILVA STANG, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte Lei:

#### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

##### Seção Única Dos Objetivos

**Art. 1º** Esta Lei Complementar dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Nova Esperança do Sudoeste, visando sua hierarquização e dimensionamento.

**Art. 2º** Esta Lei Complementar tem por objetivos:

- I - complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município;
- II - fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- III - assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;
- IV - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- V - implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;
- VI - proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas;
- VII - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às Pessoas com Deficiência – PCD, e Pessoas com Mobilidade Reduzida – PMR;
- VIII - implantar o Plano de Rotas Acessíveis, para que toda a população possa usufruir do espaço público, por meio de projetos integradores que qualifiquem os espaços públicos.

**Art. 3º** Toda e qualquer abertura de via no Município deverá ser previamente aprovada pelo Poder Público Municipal, nos termos previstos nesta Lei Complementar e na legislação do parcelamento do solo urbano.

**Parágrafo único.** Esta Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município.



**Art. 4º** O Sistema de Transporte Público do Município deverá ser objeto de estudo e de um plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, bem como com o estabelecido por esta Lei.

**Art. 5º** Para os fins desta Lei, entende-se por:

- I - **acesso**: dispositivo que permite o ingresso de veículos e pedestres a logradouros e propriedades;
- II - **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;
- III - **alinhamento**: a linha divisória entre o terreno e o espaço público;
- IV - **calçada**: parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, segregada e em nível acima da pista de rolamento, subdividida em:
  - a) **faixa de acesso**: espaço de passagem da área pública para o lote, nesta área se localiza a faixa tátil, afastada 80cm (oitenta centímetros) afastada do alinhamento predial.
  - b) **faixa de serviço**: faixa com função para acomodar o mobiliário urbano, canteiros, árvores e os postes de iluminação ou sinalização, infraestruturas de saneamento, medindo, no mínimo, 1,00 m (um metro);
  - c) **faixa livre ou passeio**: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, sendo livre de qualquer obstáculo, sendo contínua e de no mínimo 1,20m (um metro e vinte) de largura;
- V - **estacionamento**: espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- VI - **faixa de manutenção de vias**: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados;
- VII - **faixa de Domínio**: superfície não edificável, 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;
- VIII - **logradouro público**: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
- IX - **malha urbana**: o conjunto de vias do Município;
- X - **meio-fio**: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XI - **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, e normas técnicas brasileiras de acessibilidade;
- XII - **pista de rolamento**: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
- XIII - **rodovia Municipal**: via pavimentada na área rural, sob jurisdição/responsabilidade do governo municipal, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro;



- XIV - **seção normal da via:** a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;
- XV - **sistema viário:** o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XVI - **via de circulação:** o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros quando houver;
- XVII - **via municipal:** o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional; e
- XVIII - **via urbana:** o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

**Art. 6º** O Poder Executivo Municipal será responsável pelo 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;
- II - à estruturação através de um plano de vias de contorno permitindo rotas alternativas para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
- III - à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede urbana e do incentivo ao turismo rural;
- IV - ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
- V - ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;
- VI - à colocação de placas indicativas direcionais ao longo das principais vias da área urbana;
- VII - ao procedimento de rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos.

**Art. 7º** 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 aos portadores de necessidades especiais e idosos;
- II - utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade do pavimento;
- III - realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;
- IV - seguir o projeto padrão de calçadas estabelecido no Código de Obras do Município de Nova Esperança do Sudoeste.

**§1º** Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras será mediante autorização do Poder Executivo Municipal de Nova Esperança do



Sudoeste, e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 19 horas e sábados, domingos e feriados a partir das 14 horas.

§2º A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada a deixar livre no mínimo uma faixa de largura correspondente a uma cadeira de rodas, e de modo a não obstruir passagem dos transeuntes.

**Art. 8º** É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no Município de Nova Esperança do Sudoeste.

**Parágrafo único.** O Poder Executivo Municipal de Nova Esperança do Sudoeste fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

**Art. 9º** Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

## CAPÍTULO II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

**Art. 10.** Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Nova Esperança do Sudoeste compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo I – Tabelas de Características Geométricas das Vias Municipais, Anexo III – Perfil das Vias e Anexo V - Mapa de Hierarquização do Sistema Viário Municipal:

- I - Rodovia Estadual: compreende a PR 471, rodovia que transpõe o perímetro urbano da sede do município;
- II - Vias Municipais Principais: compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais, e onde trafega o transporte escolar, com a finalidade de promover a circulação no interior do Município;
- III - Vias Municipais Secundárias: compreende as demais vias rurais do Município, caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

## CAPÍTULO III DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS

**Art. 11.** Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana do Município de Nova Esperança do Sudoeste compreende as seguintes categorias de vias:

- I - Via Arterial: são vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro da área urbana, ligando dois ou mais bairros, constituindo-se como vias estruturantes da área urbana, alimentando e coletando o tráfego das vias Coletoras e Locais. Compreende a Avenida Iguaçu;
- II - Via Coletora: são que partem das vias arteriais e coletam o tráfego, distribuindo-o nas Vias Locais dos bairros;
- III - Via Local: são vias caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso às propriedades;
- IV - Via Paisagística: via que delimita as faixas de preservação ambiental em torno das nascentes e ao longo dos cursos d'água, podendo conter ciclovias ou ciclofaixas.

## CAPÍTULO IV DAS VIAS



**Art. 12.** As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico do Poder Executivo Municipal deverão conectar o sistema viário proposto com as vias dos loteamentos adjacentes.

§1º Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos Anexos I, II, III, IV.

§2º Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

§3º Nas vias existentes, principalmente nas vias Principais e Comerciais, deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas com necessidades especiais, de acordo com a norma brasileira de acessibilidade vigente.

§4º Os cruzamentos entre Via Arterial e Via Coletora, quando houver e entre uma Via Coletora e um trevo deverão ser submetidos a estudo de trânsito, visando à segurança do munícipe.

**Art. 13.** Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

**Parágrafo único.** As Vias Arteriais não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

**Art. 14.** Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER).

**Art. 15.** As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

**Art. 16.** As vias urbanas poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo II, conforme determinação técnica do Poder Executivo Municipal.

**Art. 17.** Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

**Art. 18.** As vias deverão ter sinalizações horizontais e verticais, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

## Capítulo V DAS CICLOVIAS

**Art. 19.** O Poder Público Municipal deverá implantar infraestrutura cicloviária no Sistema Viário Urbano, principalmente ao longo da Avenida Iguaçu e nas Vias Paisagísticas de acordo com o Anexo VIII – Sistema Cicloviário Proposto.

**Parágrafo único.** A infraestrutura cicloviária deverá ser implantada em vias com potenciais para a circulação dos ciclistas, preferencialmente nas Vias Paisagísticas, Vias Coletoras e Vias Arteriais, considerando vias com largura satisfatória e inclinação adequada.

## CAPÍTULO VI DAS DIMENSÕES DAS VIAS



## Seção I Das Vias Urbanas

**Art. 20.** Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexos I, II, III e IV da presente Lei para o dimensionamento das Vias Urbanas.

**Art. 21.** Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual, enquanto para as vias que não se enquadram nesta situação, é previsto um recuo frontal obrigatório, com a finalidade de adequação no projeto da via, quando for julgado necessário, para os parâmetros desta Lei, quais sejam:

- I - Via Arterial: deverá conter caixa da via (H) com largura mínima de 20,00m (vinte metros), contendo:
  - a) 2 (duas) faixas de rolamento (C) com largura mínima de 4,00m (quatro metros);
  - b) 1 (uma) faixa de estacionamento (B) com largura mínima de 3,00m (três metros e cinquenta centímetros);
  - c) 1 (uma) ciclovia bidirecional com largura de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), com separador de 0,50m (cinquenta centímetros);
  - d) 2 (duas) calçadas com largura de 3,00m (três metros).
- II - Via Coletora: deverá conter caixa da via (H) com largura mínima de 17,00m metros (dezessete metros), contendo:
  - a) 2 (duas) faixas de rolamento (C) com largura de 3,00m (três metros) cada;
  - b) 2 (duas) faixas de estacionamento (B) com largura de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
  - c) 2 (duas) calçadas com 3,00m (três metros), em cada lado da via.
- III - Via Local: deverá conter caixa da via (H) com largura mínima de 13,00m (treze metros), contendo:
  - a) 2 (duas) faixas de rolamento (C) com largura de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
  - b) 2 (duas) faixas de estacionamento (B) com largura de 2,00m (dois metros);
  - c) 2 (duas) calçadas com 2,00m (dois metros), em cada lado da via.
- IV - Vias Paisagísticas: deverá conter caixa da via (H) com largura de 17,00m (dezessete metros), contendo:
  - a) 2 (duas) faixas de rolamento (C), com largura de 3,00m (três metros);
  - b) 1 (uma) faixa de estacionamento (B), com largura de 2,00m (dois metros);
  - c) 1 (uma) ciclovia bidirecional com largura de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), com uma calçada ao lado de 3,00m (três metros);
  - d) 1 (uma) calçada com 3,00m (três metros).





## Seção II Das Vias Rurais

**Art. 22.** As dimensões mínimas adotadas para cada tipo de via rural são:

I - Vias Municipais Primárias: deverão conter caixa da via com largura mínima de 12,00m (doze metros), contendo:

- a) 2 (duas) faixas de rolamento de 3,00m (três metros);
- b) 2 (duas) faixas de segurança de 1,00m (um metro), de cada lado da faixa de rolamento;
- c) 2 (duas) faixas de acostamento de 2,00m (dois metros);
- d) 2 (duas) faixas de domínio de 15,00m (quinze metros) a partir do eixo da faixa de rolamento.

II - Vias Municipais Secundárias: deverão conter caixa da via com largura mínima de 10,00m (dez metros), contendo:

- a) 2 (duas) faixas de rolamento de 3,00m (três metros);
- b) 2 (duas) faixas de segurança de 1,00m (um metro), de cada lado da faixa de rolamento;
- c) 2 (duas) faixas de acostamento de 1,00m (um metro);
- d) 2 (duas) faixas de domínio de 15,00m (quinze metros) a partir do eixo da faixa de rolamento.

§1º Nas caixas das vias das estradas rurais não poderão ser utilizadas para edificações ou qualquer espécie de exploração.

§2º Nos trechos em que as estradas secundárias estiverem em desacordo com as dimensões especificadas neste artigo, os proprietários dos terrenos marginais deverão recuar suas cercas e limites dentro do prazo de 5 (cinco) anos a contar da data de aprovação desta Lei.

§3º Os perfis das vias rurais estão representados no Anexo III – Perfil das Vias Municipais, parte integrante e complementar desta Lei.

**Art. 23.** O Poder Executivo de Nova Esperança do Sudoeste através do departamento municipal competente poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

**Parágrafo único.** É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais principais e secundárias, a partir da faixa de domínio.

## CAPÍTULO VII DAS NORMAS DE IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

**Art. 24.** 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 para a abertura das vias e implantação de edificações.

§1º As vias urbanas serão implantadas com base nas diretrizes de arruamento constantes do Mapa do Sistema Viário, obedecendo às dimensões mínimas para as vias projetadas estabelecidas no Art. 20 desta Lei.



§2º Nas áreas onde houver parcelamentos consolidados, cabe ao Poder Executivo Municipal garantir a adequação do Sistema Viário, através dos instrumentos legais previstos.

**Art. 25.** O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como os Anexos I, II, III e IV, desta Lei.

**Art. 26.** As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00m (cento e cinquenta metros).

**Art. 27.** Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

**Parágrafo único.** Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente de o fluxo possuir caráter permanente ou não.

**Art. 28.** A implantação de vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos (como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

## **CAPÍTULO VIII DA ACESSIBILIDADE E DAS ROTAS ACESSÍVEIS**

**Art. 29.** Visando garantir acessibilidade universal, deverão ser obedecidas ações no sentido de eliminar as barreiras arquitetônicas, desníveis ou ausências de calçadas, implementação de vagas prioritárias para estacionamento, mobiliário urbano adequado e outras medidas visando a remoção de barreiras urbanísticas tais como:

- I - execução de calçadas niveladas e com revestimentos lisos, porém não escorregadias;
- II - rampas nos meios-fios a fim de permitir a travessia de ruas;
- III - instalação de sinais sonoros para a travessia de Pessoas com Deficiência;
- IV - utilização de vagas especiais de estacionamento;
- V - instalação de Mobiliário urbano em altura adequada, com volume maior na parte superior do que na base demarcados com piso tátil de alerta, com textura e cor diferenciadas, contornando o volume em 60cm (sessenta centímetros) além da projeção;
- VI - implantação de Sinalização do mobiliário urbano ou quaisquer outros possíveis obstáculos a um portador de deficiência visual nas calçadas através de uma diferenciação de piso.

**Art. 30.** É obrigatória a instalação de rampas para pedestres quando houver desnível entre edificações de acesso público e o passeio, preferencialmente paralela ao fluxo de pedestres.

**Parágrafo único.** As rampas para pedestres de acesso a prédios e estabelecimentos deverão ser executadas conforme as normas técnicas brasileiras de acessibilidade em vigor.

**Art. 31.** Cabe ao Município garantir a acessibilidade das calçadas e passeios dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como rotas acessíveis, conforme Anexo VIII – Mapa de Rotas Acessíveis, parte integrante desta Lei.



**Art. 32.** O Plano de Rotas Acessíveis, estabelecido pelo Anexo VIII desta Lei, define quais calçadas têm prioridade de implantação ou reforma, a ser executada pelo Município, com vistas a garantir acessibilidade universal aos equipamentos urbanos.

§1º Cabe ao Município elaborar o cronograma físico financeiro para a execução do Plano de Rotas Acessíveis.

§2º As ações mitigadoras exigidas em Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) poderão incluir a execução de trechos das rotas acessíveis.

**Art. 33.** Todos os passeios devem ser acessíveis, de acordo com as normas técnicas brasileiras de acessibilidade e suas complementações.

### CAPÍTULO VIX DAS SANÇÕES E PENALIDADES

**Art. 34.** O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 20 à 50 UFM – Unidade Fiscal Municipal.

§1º A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§2º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§3º As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

### CAPÍTULO VX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 35.** 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.

**Parágrafo único.** O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas de arreamento onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, de acordo com esta Lei.

**Art. 36.** É parte integrante da presente Lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I – Tabelas de características geométricas das vias municipais;
- II - Anexo II – Tabelas de características geométricas das vias urbanas;
- III - Anexo III – Perfis das vias municipais;
- IV - Anexo IV – Perfis das vias urbanas;
- V - Anexo V – Mapa de hierarquização do sistema viário municipal;
- VI - Anexo VI – Mapa de hierarquização do sistema viário urbano;
- VII - Anexo VII – Mapa do Sistema Ciclovitário Proposto;
- VIII - Anexo VIII – Mapa de Rotas Acessíveis.

**Art. 37.** Ficam revogadas as Leis Complementares: nº 017, de 02 de maio de 2013, e 019, de 27 de dezembro de 2013.

**Art. 38.** Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua Publicação Oficial.



Prefeitura Municipal de Nova Esperança do Sudoeste, em 18 de outubro de 2023.

---

**JAIME DA SILVA STANG**  
Prefeito Municipal



## ANEXO I - TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS MUNICIPAIS

Categoria das Vias	Seção Normal da Via (m)	Pista de Rolamento (m)	Faixa de Manutenção / Domínio (m)	Inclinação Mínima (%)	Rampa Máxima (%)
	Primária	12,00	7,00	15,00	0,5
Secundária	10,00	6,00	15,00	0,5	20

## ANEXO II – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS

Categoria das Vias	Seção Normal da Via (m)	Faixa de Rolamento (m)	Faixa de Estacionamento (m)	Faixa de Acostamento (m)	Calçada	Canteiro	Inclinação Mínima (%)	Rampa Máxima (%)
	Arterial	20,00	4,00	3,00	-	3,00	-	0,5
Coletora	17,00	3,00	2,50	-	3,00	-	0,5	20
Local	13,00	2,50	2,00	-	2,00	-	0,5	20
Paisagística	17,00	3,00	2,50	-	3,00	-	0,5	20

Nota:

- (1) Quando necessário implementar canteiro central a largura mínima é de 1,50m. Se a implementação for com ciclovia unidirecional, o canteiro terá dimensão de 3,00m.
- (2) Serão exigidas a construções de calçadas de 3,00m quando as vias urbanas transversais às marginais que já dispõem de calçadas implementadas.

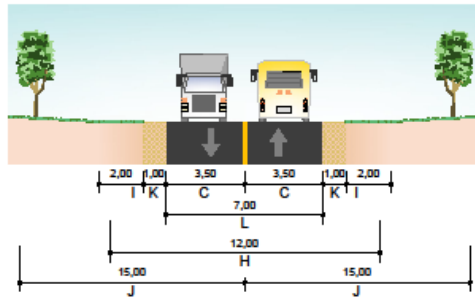


---

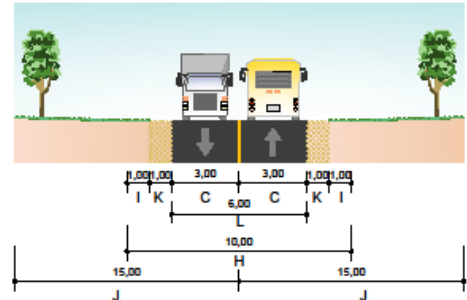
**ANEXO III - PERFIL DAS VIAS MUNICIPAIS**



ESTRADAS MUNICIPAIS PRIMÁRIAS



ESTRADAS MUNICIPAIS SECUNDÁRIAS

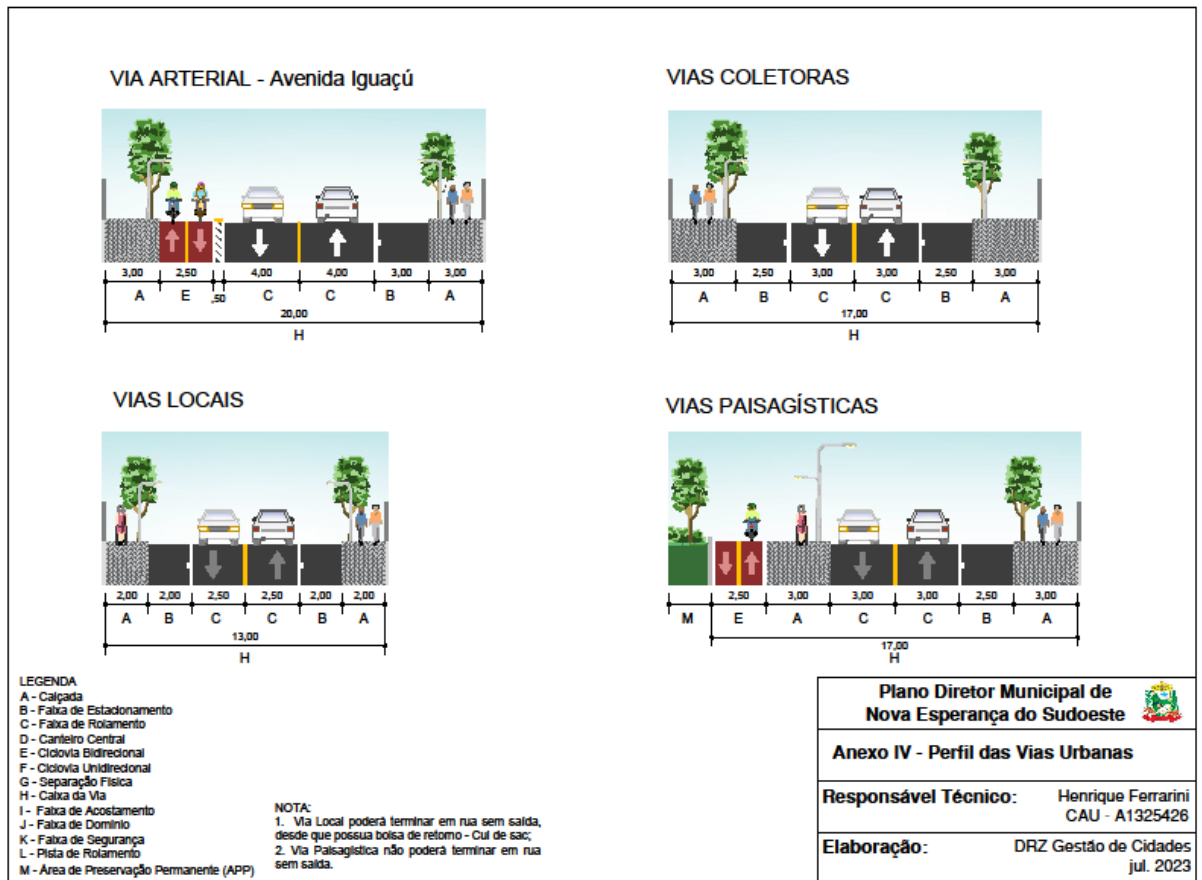


- LEGENDA
- A - Calçada
  - B - Faixa de Estacionamento
  - C - Faixa de Rolamento
  - D - Canteiro Central
  - E - Ciclovia Bidirecional
  - F - Ciclovia Unidirecional
  - G - Separação Física
  - H - Calça da Via
  - I - Faixa de Acostamento
  - J - Faixa de Domínio
  - K - Faixa de Segurança
  - L - Pista de Rolamento
  - M - Área de Preservação Permanente (APP)

<b>Plano Diretor Municipal de Nova Esperança do Sudoeste</b>	
<b>Anexo III - Perfil das Vias Municipais</b>	
<b>Responsável Técnico:</b>	Henrique Ferrarini CAU - A1325426
<b>Elaboração:</b>	DRZ Gestão de Cidades jun. 2023



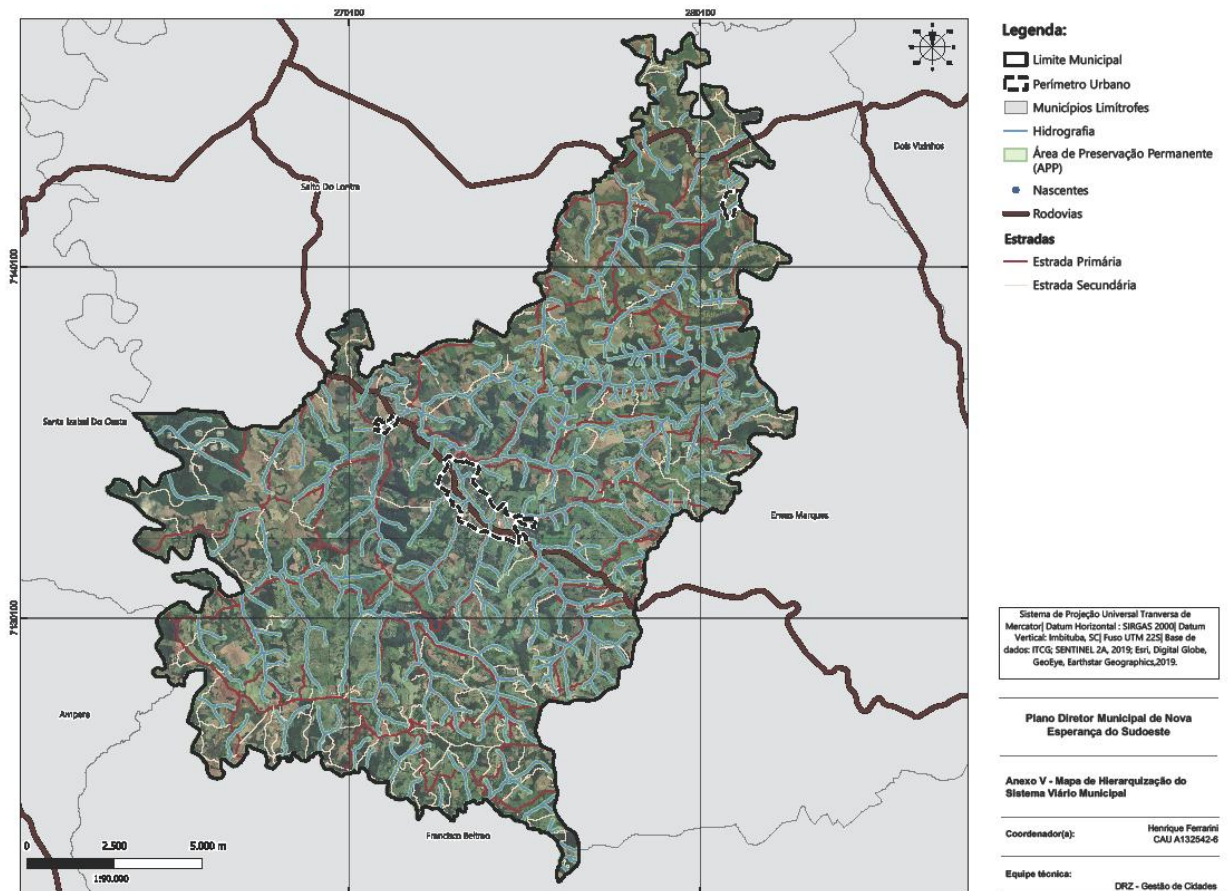
ANEXO IV – PERFIL DAS VIAS URBANAS





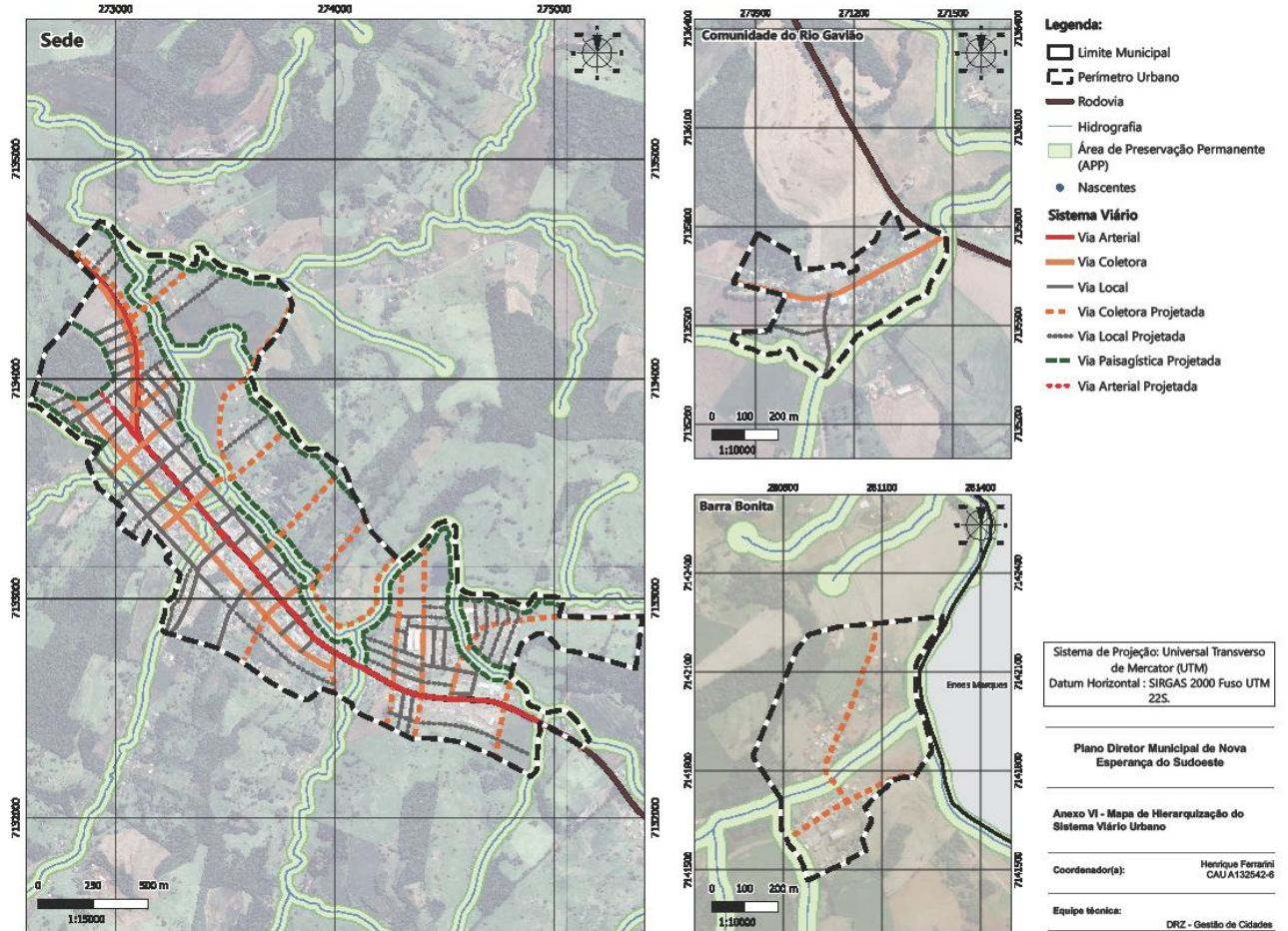


## ANEXO V – MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL





## ANEXO VI – MAPA DE HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO URBANO





ANEXO VII – MAPA DO SISTEMA CICLOVIÁRIO PROPOSTO



**Legenda:**

Perímetro Urbano

Rodovia

Hidrografia

APP

**Implantação de Ciclovias**

Curto Prazo

Médio Prazo

Longo Prazo

Sistema de Projeção  
Universal Transversa  
de Mercator| Datum  
Horizontal : SIRGAS  
2000| Datum  
Vertical: Imbituba,  
SC| Fuso UTM 22S|  
Base de dados: ITCG;  
SENTINEL 2A, 2019;  
Esri, Digital Globe,  
GeoEye, Earthstar  
Geographics,2019.

Plano Diretor Municipal de Nova  
Esperança do Sudoeste

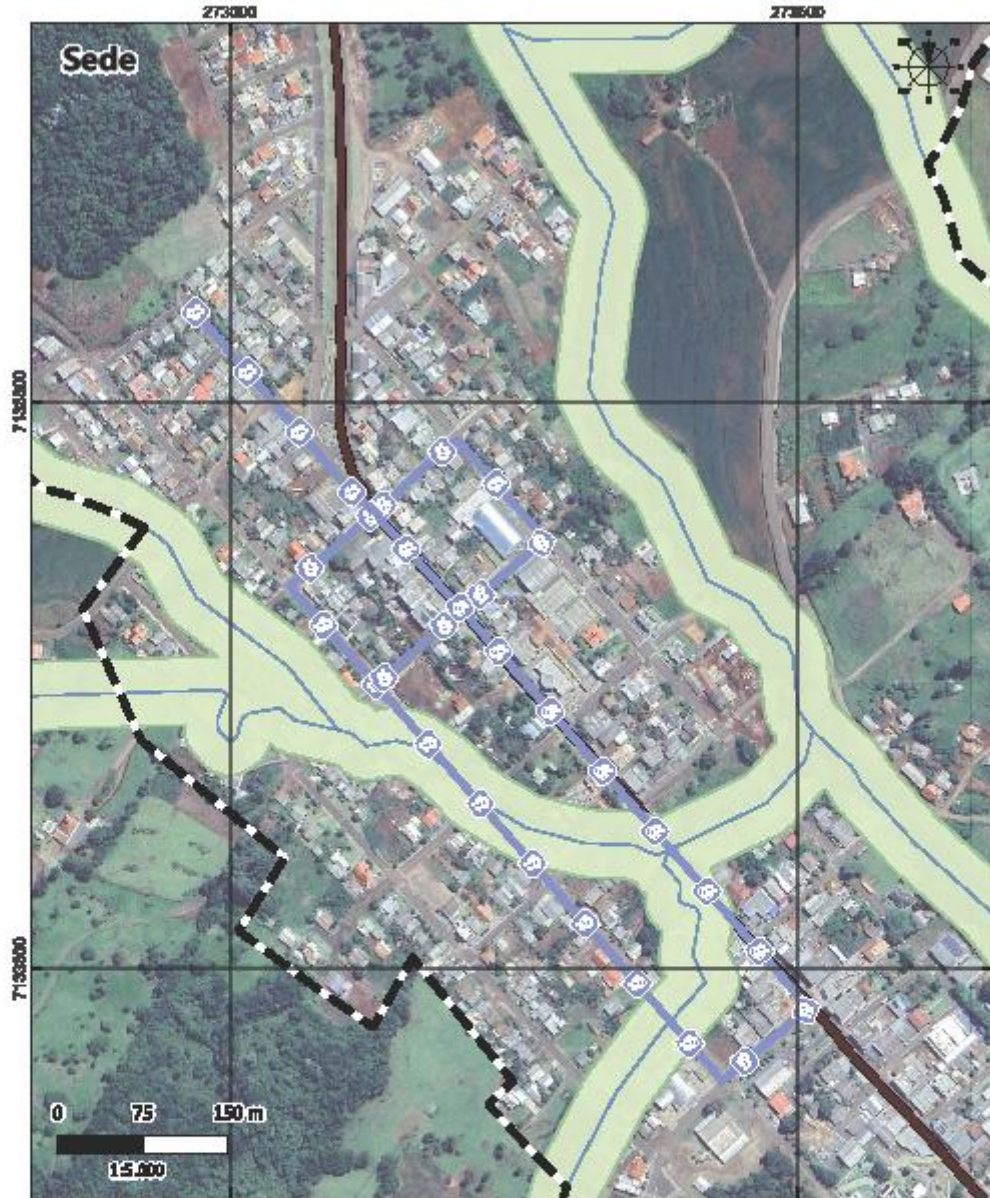
Anexo VII - Mapa do Sistema Ciclovário  
Proposto

Coordenador(a): Henrique Ferrarini  
CAU A132542-6

Equipe técnica: DRZ - Gestão de Cidades



ANEXO VIII – MAPA DE ROTAS ACESSÍVEIS



**Legenda:**

- Perímetro Urbano
- Rodovia
- Hidrografia
- APP
- Rotas Acessíveis Prioritárias**
- Rotas Acessíveis

Sistema de Projeção  
Universal Transversa  
de Mercator| Datum  
Horizontal : SIRGAS  
2000| Datum  
Vertical: Imbituba,  
SC| Fuso UTM 22S|  
Base de dados: ITCG;  
SENTINEL 2A, 2019;  
Esri, Digital Globe,  
GeoEye, Earthstar  
Geographics, 2019.

**Plano Diretor Municipal de Nova  
Esperança do Sudoeste**

**Anexo VIII - Mapa de Rotas Acessíveis**

Coordenador(a): Henrique Ferrari  
CAU A132542-6

Equipe técnica: DRZ - Gestão de Cidades