

## **06. Minuta de Lei do Sistema Viário**

## ÍNDICE

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DEFINIÇÕES .....	2
TÍTULO II DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES E REQUISITOS .....	5
CAPÍTULO I DA CLASSIFICAÇÃO .....	5
CAPÍTULO II DAS DIMENSÕES E REQUISITOS OBRIGATÓRIOS DAS VIAS .....	6
CAPÍTULO III DOS PASSEIOS E CALÇADAS.....	9
TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS.....	9
ANEXO I MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA .....	10
ANEXO II MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL.....	11
ANEXO III ILUSTRAÇÃO DA COMPOSIÇÃO BÁSICA DE UMA VIA PARA OS TERMOS DESTA LEI	12
ANEXO IV PERFIS VIÁRIOS DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL.....	13

**EPÍGRAFE: LEI N.º XXXX, DE 20XX, QUE DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE PATO BRANCO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**

**(Autoria da Regulação: Nome Do Autor Ou Da Autora)**

“EMENTA: DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE PATO BRANCO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

**EU, PREFEITO DE PATO BRANCO,**

faço saber que a Câmara Municipal de PATO BRANCO decreta e que eu a sanciono e promulgo para que todos os cidadãos cumpram e a façam valer. A seguir estão dispostos os artigos da lei:

**TÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DEFINIÇÕES**

**Art. 1º.** Esta Lei estabelece a hierarquização e definição do Sistema Viário Básico do Município do de Pato Branco, obedecidas as demais normas federais e estaduais relativas à matéria, especialmente o Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001, a Lei Federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, Lei Municipal do Plano Diretor de Pato Branco – Lei Municipal nº<<xxx>><sup>1</sup> de nº correspondente tendo como objetivos:

- I - ordenamento do trânsito;
- II - equilibrar a repartição de fluxos na rede viária;
- III - diminuir conflitos e proporcionar fluidez na circulação;
- IV - facilitar a circulação entre as centralidades do município;
- V - definir os eixos de desenvolvimento com atividades de uso misto prioritário para atendimento local ou regional;
- VI - acomodar os diversos modais de deslocamento, tanto os existentes como os planejados.

**Art. 2º.** São partes integrantes desta Lei, os seguintes anexos:

- I - Anexo I — Mapa da Hierarquia Viária Urbana;
- II - Anexo II — Mapa da Hierarquia Viária Municipal;
- III - Anexo III – Ilustração da composição básica de uma via para os termos desta Lei;
- IV - Anexo IV — Perfis Viários da Hierarquia Viária Municipal.

**Art. 3º.** É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, parcelamentos, loteamentos, desmembramentos, remembramentos, arruamentos ou

---

<sup>1</sup> Inserir o número da Lei do PDM após aprovação na Câmara Municipal de Pato Branco

condomínios que vierem a ser executados, devendo seguir as disposições das diretrizes viárias estabelecidas no Anexo I, e perfis viários conforme hierarquia estabelecidos no Anexo II desta Lei Complementar.

§ 1º A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano poderá lançar novas diretrizes de arreamento, cujas áreas deverão ser transferidas ao Município e implantadas pelo empreendedor, se assim exigir o interesse público.

§ 2º Cabendo ao Departamento Municipal de Trânsito de Pato Branco (DEPATRAN) a fiscalização cumprimento da execução das diretrizes estabelecidas nesta Lei Complementar.

**Art. 4º.** Para efeito da presente Lei, ficam definidos os seguintes termos:

**I - acesso:** interligação física que possibilita o trânsito de veículos, e/ou de pedestres, entre a via pública e o lote, ou, ainda, entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;

**II - alinhamento:** linha legal limitando os lotes ou chácaras com relação à via pública;

**III - aproximação:** linha de chegada no cruzamento ou na interseção;

**IV - caixa da via:** distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição, considerando o somatório da caixa de rolamento mais as calçadas;

**V - caixa de rolamento:** compreende o somatório da área das faixas/pista de rolamento e das faixas de estacionamento;

**VI - calçada:** parte da via reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

**VII - canteiro:** divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;

**VIII - classe de rodovia:** é a classificação que se dá a uma rodovia, um conjunto de condições e diretrizes que devem ser seguidas tanto por quem constrói a rodovia como também por aqueles que dela se utilizam;

**IX - ciclofaixa:** parte da pista de rolamento ou do passeio destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

**X - ciclovía:** pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

**XI - ciclorrota:** trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado à circuitos turísticos ou esportivos;

**XII - eixo da via:** linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;

**XIII - faixa de domínio:** área ao longo das rodovias e ferrovias destinada a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme o estabelecido nas normas técnicas pertinentes, sendo definida no âmbito da respectiva licença urbanística;

**XIV - faixa de estacionamento:** área entre o passeio (ou eventualmente canteiro) destinada ao estacionamento de veículos;

**XV - faixa ou pista de rolamento:** área longitudinal da pista destinada à circulação de uma

corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento, excluindo-se a faixa de estacionamento;

**XVI - hierarquia funcional:** define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;

**XVII - interseção:** encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;

**XVIII - passarela:** estrutura em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres;

**XIX - passeio:** parte da calçada, com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, nos termos previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

**XX - pista:** parte da via destinada à circulação e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;

**XXI - sentido de tráfego:** mão de direção na circulação de veículos;

**XXII - sistema estrutural viário:** conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;

**XXIII - tráfego (trânsito):** movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias;

**XXIV - via binária:** superfície por onde transitam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;

**XXV - via de circulação:** avenidas, ruas, alamedas, travessas, estradas e caminhos de uso público

**XXVI - via:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro.

**Parágrafo único.** O Anexo III apresenta a ilustração básica de uma via para os termos desta Lei, onde são ilustradas as faixas que compõem a via, sendo elas:

I - faixa de acesso;

II - passeio;

III - faixa de serviço da calçada;

IV - calçada;

V - faixa/pista de rolamento;

VI - faixa de estacionamento;

VII - caixa de rolamento;

VIII - caixa da via.

## TÍTULO II DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES E REQUISITOS

### CAPÍTULO I DA CLASSIFICAÇÃO

**Art. 5º.** As vias componentes do sistema viário básico são assim classificadas:

**I - via expressa ou rodovia:** corresponde às rodovias estaduais, PR 280 e PR 493, e a rodovia federal BR 158, que cruzam o território municipal, constitui os principais fluxos de escoamento da produção e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pelo Estado do Paraná, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga.

**II - via arterial:** é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a estruturação da malha viária e conduzir o trânsito nos percursos de maior distância, proporcionando a ligação entre as diferentes regiões da cidade;

**III - via perimetral:** de função similar à da via arterial, tem por objetivo promover a conexão entre os bairros, porém, de forma a contornar a área central, oferecendo alternativas ao tráfego;

**IV - via coletora:** é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras;

**V - via parque:** possui função similar a via coletora, e foi planejada para áreas que possuam certa fragilidade ambiental; incorporando área de parque linear, a fim de servir como uma área de amortecimento para zonas ambientalmente frágeis ou áreas de preservação permanente;

**VI - via local:** é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

**VII - estrada municipal principal:** é a via rural com função similar às vias coletoras, que conecta a sede urbana às principais comunidades rurais e às rodovias, correspondendo a classificação viária rural prioritária ao direcionamento de obras de manutenção e cascalhamento, em decorrência de sua função de garantir o acesso a equipamentos e serviços à população rural;

**VIII - estrada municipal secundária:** é a via rural com função similar às vias locais, que tem por função objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais.

**Art. 6º.** As vias classificam-se, quanto à sua implementação, em:

**I - vias existentes:** as vias implantadas e denominadas;

**II - diretrizes viárias:** as vias definidas nesta lei complementar, não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos de vias existentes.

**Art. 7º.** O sistema viário básico do Município de Pato Branco quanto a sua classificação e diretrizes viárias se encontra indicado nos Anexo I e II desta Lei Complementar.

**Parágrafo único.** As vias projetadas, ou diretrizes viárias, que constituem prolongamento de trechos existentes, deverão seguir a mesma hierarquização, conforme os mapas anexos.

**Art. 8º.** A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano é o órgão responsável pela emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.

**Parágrafo único.** Fica a cargo de Secretaria Municipal de Planejamento Urbano a avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas e definição de novas diretrizes.

## CAPÍTULO II DAS DIMENSÕES E REQUISITOS OBRIGATÓRIOS DAS VIAS

**Art. 9º.** São considerados, para o dimensionamento das vias, os elementos abaixo:

I - caixa da via;

II - caixa de rolamento;

III - calçada.

**Art. 10.** A caixa da via compreende o somatório das larguras da caixa de rolamento e das calçadas, as quais variam em dimensão, conforme classe viária:

I - para a **classe de via perimetral** a largura mínima exigida para a caixa da via é de 30 m (trinta metros), a qual é setorizada em:

a) caixa de rolamento, com largura mínima de 21 m (vinte e um metros);

b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 4,5 m (quatro metros e cinquenta centímetros);

c) canteiro central, com 2 m (dois metros) de largura

II - para a **classe de via arterial** a largura mínima exigida para a caixa da via é de 23 m (vinte e três metros), a qual é setorizada em:

a) caixa de rolamento, com largura mínima de 15 m (quinze metros);

b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 4 m (quatro metros);

III - para a **classe de via coletora** a largura mínima exigida para a caixa da via é de 20 m (vinte metros), a qual é setorizada em:

a) caixa de rolamento, com largura mínima de 13 m (treze metros);

b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 3,5 m (três metros e cinquenta centímetros);

IV - para a **classe de via parque** a largura mínima exigida para a caixa da via é de 20 m (vinte metros), a qual é setorizada em:

a) caixa de rolamento, com largura mínima de 13 (trezes metros);

b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 3,5 m (três metros e cinquenta centímetros);

V - para a **classe de via local** a largura mínima exigida para a caixa da via é de 16 m (dezesesseis metros), a qual é setorizada em:

- a) caixa de rolamento, com largura mínima de 9 m (nove metros);
- b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 3,5 m (três metros e cinquenta centímetros).

**Parágrafo único.** A padronização das calçadas e requisitos de acessibilidade deve seguir o disposto da Lei Municipal Complementar das Calçadas.

**Art. 11.** A caixa de rolamento compreende a somatória das faixas/pistas de rolamento e as faixas de estacionamento, as quais variam em quantidade e dimensão conforme classificação da hierarquia viária:

**I - classes de via perimetral e via arterial:**

- a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 3,20 m (três metros e vinte centímetros);
- b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 2,5 m (dois metros e cinquenta centímetros);

**II - para as classes de via coletora e via parque:**

- a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 3 m (três metros);
- b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 2,2 m (dois metros e vinte centímetros);

**III - para a classe de via local a largura mínima da caixa de rolamento deve ser de 9 m (nove metros), a qual é formada por pista com faixa de estacionamento paralela a via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido).**

**Parágrafo único.** As faixas de rolamento das vias que acomodam linhas de transporte coletivo devem ter no mínimo 3,50 m (três metros e meio) de largura.

**Art. 12.** Fica a critério do(s) órgão(s) municipal(is) responsável(is) pela mobilidade urbana definir a composição da caixa de rolamento em quantidade de pistas de rolamento e faixas de estacionamento; ficando ao encargo do parcelador prover as larguras mínimas exigidas para a caixa de rolamento e calçadas.

**Art. 13.** As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

- I - representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;
- II - constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão.

**§ 1º** Em todos os casos a largura de uma via que constituir prolongamento de outra já existente, não poderá ser inferior à largura desta, ainda que, pela sua função e características, possa ser considerada de categoria inferior.

**§ 2º** Para o prolongamento de vias urbanas locais com largura menor de 15 (quinze) metros, a largura total do prolongamento deve ser mantida inalterada, desde que seja de no mínimo 14 (quatorze) metros.

**§ 3º** Nos casos do §2º a largura mínima da calçada não poderá ser inferior a 3,0 (três) metros, e da pista de rolamento não poderá ser inferior a 8,0 (oito) metros.

**§ 4º** A largura mínima total das vias urbanas locais a implantar que não constituam

prolongamento, a ser obedecida em projetos de loteamento é de 16 dezesseis metros sendo a largura mínima da faixa de calçada de 3,50 (três metros e cinquenta centímetros) e a largura mínima da faixa de pista 9,0 (nove) metros.

**§ 5º** Para o prolongamento de vias coletoras deve ser mantida no mínimo a largura existente, porém nunca inferior a 17 (dezessete) metros, com largura mínima da calçada de 3,50 (três metros e cinquenta centímetros) e, da pista de rolamento, de 10,00m (dez metros).

**§ 6º** Para a extensão de vias existentes poderá ser mantida a largura da via quando esta for maior ou igual a 16 (dezesseis metros), podendo o Executivo Municipal exigir largura maior, quando considerar que a via tem característica de via coletora, arterial ou estrutural.

**§ 7º** Considera-se largura da pista de rolamento a distância perpendicular entre os meio-fios, distância esta, tomada da aresta do meio-fio formada pela intercessão da face vertical e face superior aparente do mesmo.

**§ 8º** Independentemente das larguras mínimas estabelecidas, o Executivo Municipal poderá exigir larguras maiores, dependendo do tipo de tráfego e dos geradores de tráfego que existam ou possam existir no local.

**Art. 14.** As diretrizes do sistema viário básico deverão respeitar aos parâmetros de declividade estabelecidos na Lei de Zoneamento, Uso, Ocupação, Parcelamento do solo e Condomínios de Pato Branco – LUPA.

**§ 1º** Para determinação das áreas com declividade superior a 30% (trinta por cento) será considerada a base cartográfica do Poder Executivo Municipal, dos anos de 1996 e 1997, e não serão aceitos levantamentos efetuados após a execução de terraplenagem, que descaracterize a declividade natural do terreno.

**§ 2º** Em casos especiais e a critério do Executivo Municipal, faixas destinadas ao sistema viário poderão ser implantadas sobre terrenos com declividade superior a 30% (trinta por cento) e inferior a 35% (trinta e cinco por cento).

**§ 3º** Terrenos com declividade superior a 35% (trinta e cinco por cento) não poderão ser arruados.

**Art. 15.** O aumento da capacidade de escoamento das vias poderá ser dado pela supressão de áreas de estacionamento, sendo que esta interferência será previamente divulgada.

**Art. 16.** Nas vias perimetral, arterial e coletora devem ser coibidos a implantação de estacionamento em diagonal, bem como nas vias em que haja fluxo intermitente de veículos.

**Art. 17.** Faz parte integrante das estradas municipais, além da pista de rolamento, a faixa de domínio com as seguintes larguras:

- I - Rodovias Federais: 40,00m (quarenta metros);
- II - Rodovias Estaduais: 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros);
- III - Estradas Municipais Principais: 15,00m (quinze metros);
- IV - Estradas Municipais Secundárias: 10,00m (dez metros);
- V - Vias Locais Rurais: 7,5m (sete metros e cinquenta centímetros).

§ 1º A medida da largura da faixa de domínio público deve ser tomada em nível, partindo do eixo da via, por uma linha perpendicular à tangente deste mesmo eixo.

§ 2º As faixas de domínio, cabe ao município, a qualquer tempo, utilizar ou realizar obras de conservação do solo e melhoria das estradas e, se necessário, a instalação das redes de serviços públicos.

**Art. 18.** Constitui como faixa não edificante localizadas na propriedade particular:

- I - para as rodovias federais: 5,00m (cinco metros);
- II - para as rodovias estaduais: 5,00m (cinco metros);
- III - para as Estradas Municipais Principais: 5,00m (cinco metros);
- IV - para as Estradas Municipais Secundárias: 5,00m (cinco metros);
- V - para as Vias Locais: 5,0m (cinco metros).

A Faixa não Edificável é contada a partir do limite da faixa de domínio público, e sua largura deve ser tomada em nível, por uma linha perpendicular à tangente da linha que limita a faixa de domínio público.

### **CAPÍTULO III DOS PASSEIOS E CALÇADAS**

**Art. 19.** Para assegurar o trânsito seguro e acessível a todos os pedestres, as calçadas deverão ser executadas ou reparadas conforme a legislação específica.

### **TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 20.** Os lotes resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam dispensados da exigência do recuo frontal quando este (recuo frontal) for utilizado para a respectiva ampliação.

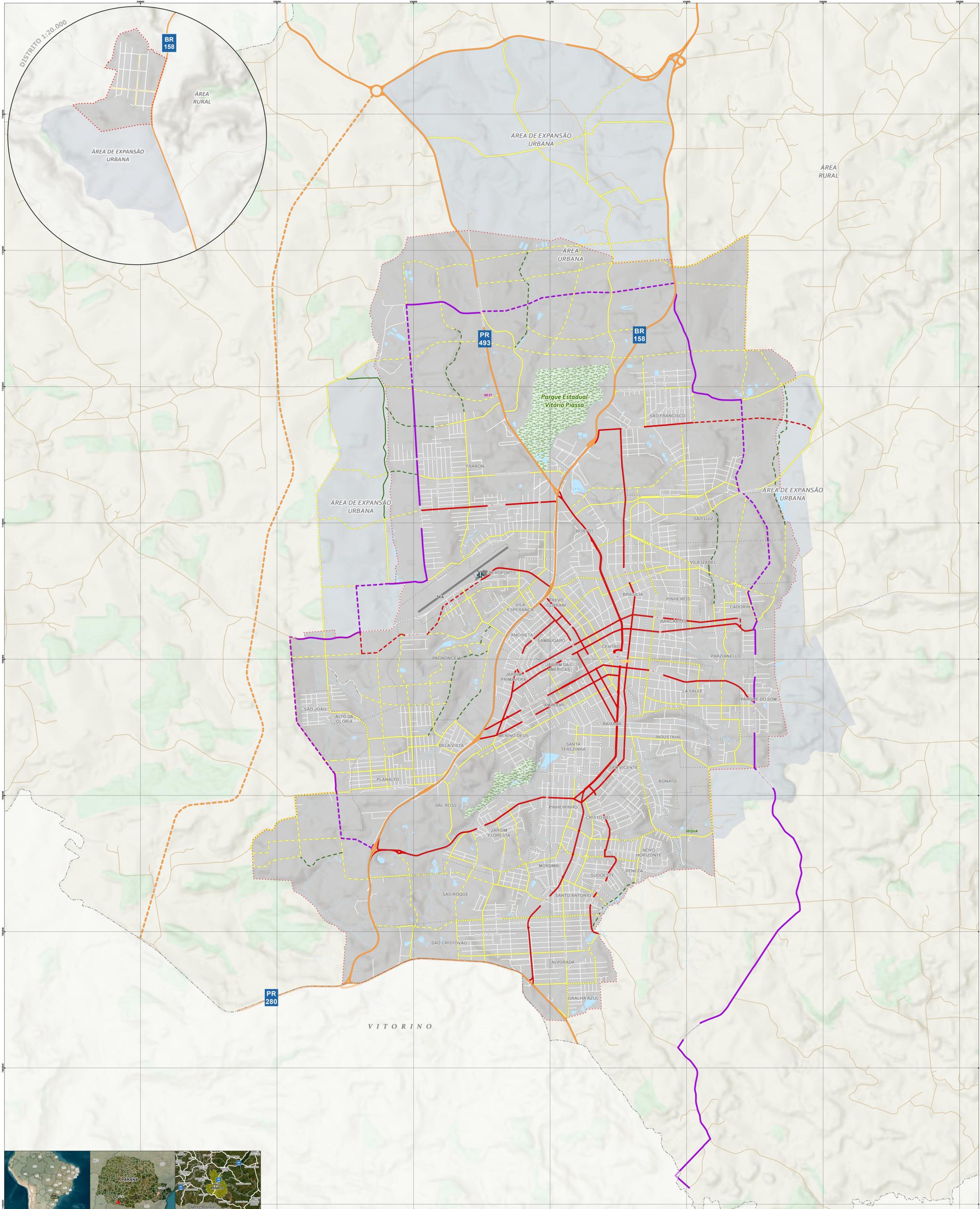
**Parágrafo único.** O disposto no caput não se aplica a lotes vazios ou com construções de área inferior ao coeficiente de aproveitamento mínimo estabelecido no zoneamento, conforme Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo (LUPA).

**Art. 21.** Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do município.

**Parágrafo único.** O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às normas citadas no caput deste artigo.

**Art. 22.** Esta Lei deverá ser revisada quando da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana em conformidade com a Lei Federal nº12.587 de 03 de janeiro de 2012 respeitando as diretrizes e objetivos da Lei do Plano Diretor Municipal.

**Art. 23.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



**CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS**

- |                              |                               |                             |                           |
|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Aeroporto                    | Pista de Pouso                | Via Coletora                | Via Arterial              |
| Hidrografia                  | Remanescentes Florestais      | Via Coletora (Via Parque)   | Via Coletora              |
| Limite de Bairros            | Unidades de Proteção Integral | Via Local                   | Via Coletora (Via Parque) |
| Limites Municipais           | <b>Hierarquia Viária 2</b>    | Estradas Municipais         | Via Local                 |
| Limite do Perímetro Urbano 1 | Rodovia                       | <b>Diretrizes Viárias 2</b> | Via Local                 |
| Limite da Expansão Urbana 2  | Via Perimetral                | Rodovia                     |                           |
| Massas d'água                | Via Arterial                  | Via Perimetral              |                           |

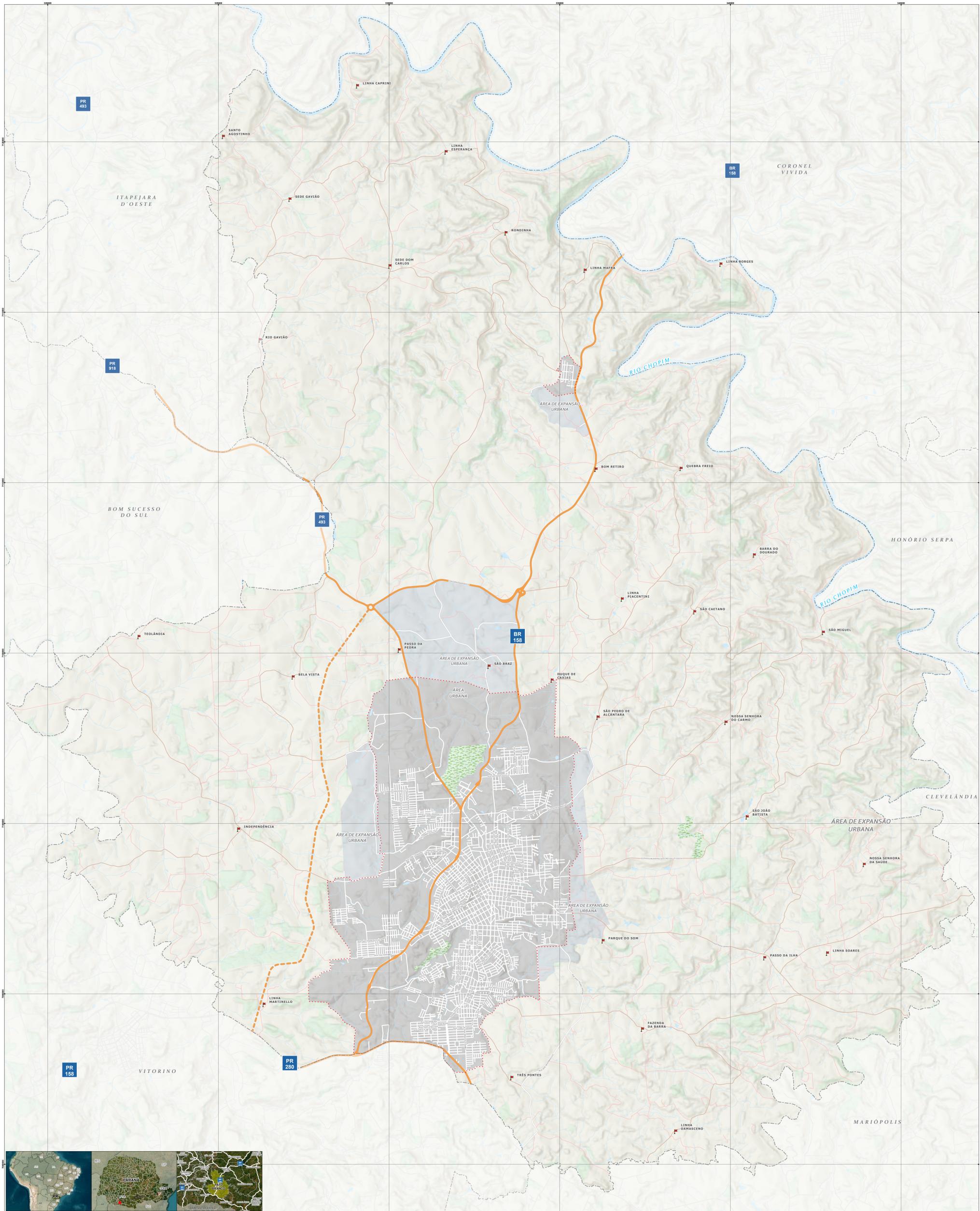
**REFERÊNCIAS:**

ELABORAÇÃO: URBTEC™  
 CONTRATANTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO  
 SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS  
 PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE  
 MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S  
 FONTES: URBTEC [2023]¹ | PMPB [2023]²  
 IBGE [2010,2020] | IAT [2020]  
 PARANACIDADE [2022]  
 DATA: junho de 2023  
 ESCALA: 1:25.000  
 ESCALA GRÁFICA:  
 0 0,3 0,6 1,2 1,8 km



**ANEXO I**

**HIERARQUIA VIÁRIA URBANA**



**CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS**

- Localidades
- Hidrografia
- Limites Municipais
- Limite da Expansão Urbana <sup>2</sup>
- Limite do Perímetro Urbano <sup>1</sup>
- Massas d'Água
- Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral
- Hierarquia Viária <sup>2</sup>**
- Rodovia
- Estradas Municipais Principais
- Estradas Municipais Secundárias
- Malha Viária Urbana
- Diretrizes Viárias <sup>2</sup>**
- Rodovia

**REFERÊNCIAS:**

ELABORAÇÃO: URBTEC™  
 CONTRATANTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO  
 SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS  
 PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE  
 MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S  
 FONTES: URBTEC [2023]¹ | PMPB [2023]²  
 IBGE [2010,2020] | IAT [2020]  
 PARANACIDADE [2022]  
 DATA: junho de 2023  
 ESCALA: 1:50.000  
 ESCALA GRÁFICA:



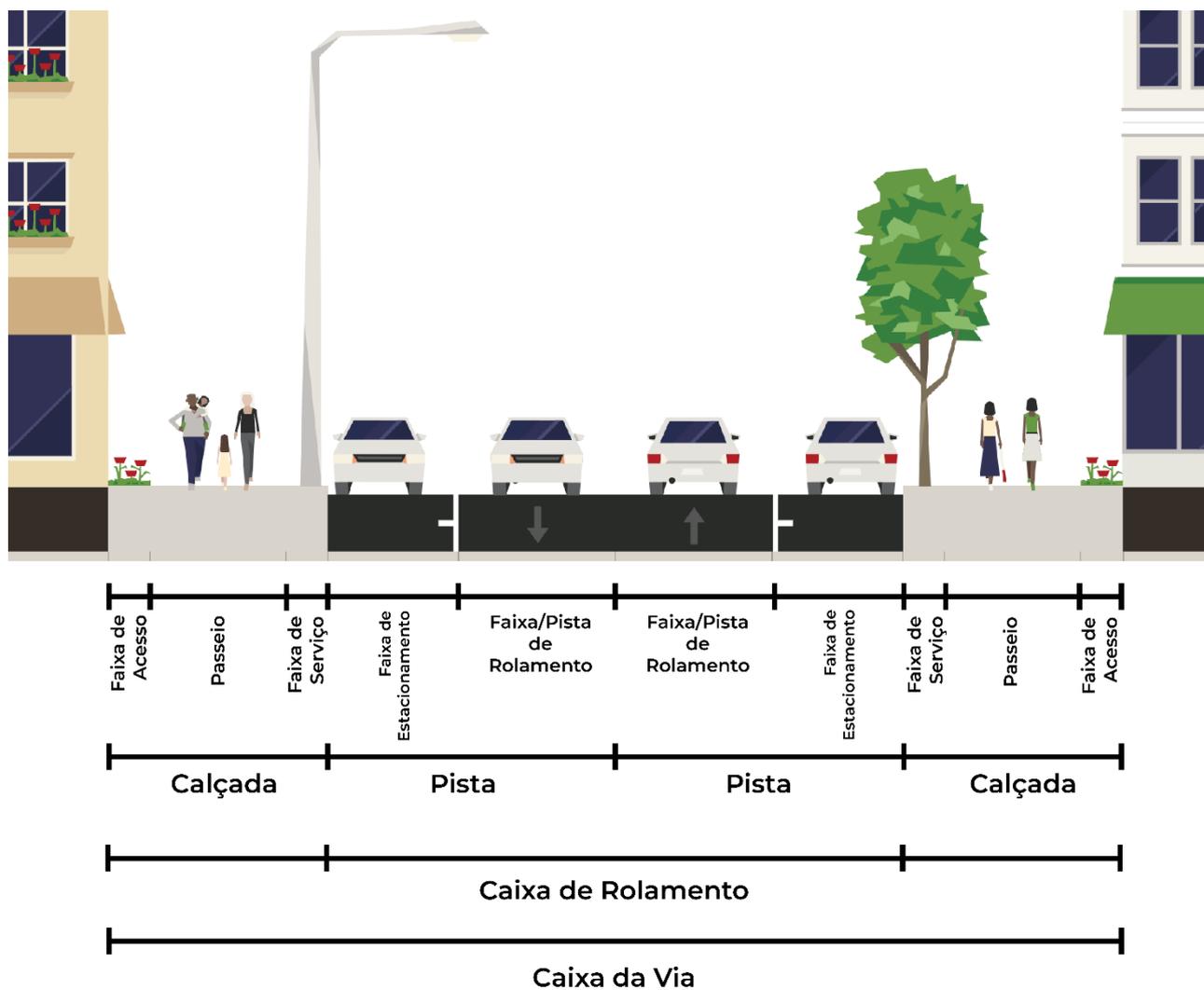
PARA MAIS INFORMAÇÕES, ACESSE:



**ANEXO II**

**HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL**

**ANEXO III**  
**ILUSTRAÇÃO DA COMPOSIÇÃO BÁSICA DE UMA VIA PARA OS TERMOS DESTA LEI**



**ANEXO IV**  
**PERFIS VIÁRIOS DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL**

**PERFIL VIÁRIO DE VIA PERIMETRAL**



**PERFIL VIÁRIO DE VIA ARTERIAL**



## PERFIL VIÁRIO DE VIA COLETORA



## PERFIL VIÁRIO DE VIA PARQUE



## PERFIL VIÁRIO DE VIA LOCAL

