
ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE GENERAL CARNEIRO

GABINETE DO PREFEITO
LEI N° 2.143 DE 02 DE DEZEMBRO DE 2025.

SÚMULA: Dispõe sobre o sistema viário do Município de General Carneiro, revoga a Lei nº 1.300, de 05 de dezembro de 2013 e suas alterações, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de General Carneiro, Estado do Paraná aprovou por unanimidade de votos o Projeto de Lei Nº. **089/2025** do Executivo Municipal, e Eu, **Joel Ricardo Martins Ferreira, Prefeito Municipal**, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art.1º Esta Lei é parte integrante da Revisão do Plano Diretor do Município de General Carneiro, e dispõe sobre o Sistema Viário do Município, visando sua hierarquização e dimensionamento.

§1º A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

§2º Aplica-se ao sistema viário a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Art.2º Toda e qualquer abertura de via no Município deverá ser previamente aprovada pelo Poder Executivo Municipal, nos termos previstos nesta Lei e na Legislação de Parcelamento do Solo Urbano.

§1º Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana ou rural, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade e órgãos estaduais competentes.

§2º Esta Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano e a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano do Município de General Carneiro.

Art.3º Ficarão sujeitos ao cumprimento das disposições nesta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulamentada, a aprovação e implantação de:

projetos de loteamentos;

projetos de calçadas em vias urbanas;

intervenção no sistema viário municipal e urbano;

polo gerador de tráfego.

Art.4º Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, quando não forem observadas as normas desta Lei.

Art.5º Para efeito de aplicação, as definições estabelecidas constam no Anexo I, parte integrante desta Lei.

Art.6º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

Anexo I – Lista de Definições;

Anexo II – Mapa do Sistema viário municipal;

Anexo III – Mapa do Sistema viário da Sede municipal;

Anexo IV – Mapa do Sistema viário de Jangada do Sul;

Anexo V – Mapa das Rotas Acessíveis ao Pedestre;

Anexo VI – Mapa do Sistema ciclovíario;

Anexo VII – Perfis das vias municipais e urbanas.

SEÇÃO I

DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art.7º Esta Lei estabelece os critérios para a definição e hierarquização do sistema viário básico de General Carneiro, e tem por objetivos:

complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município;

fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;

assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;

disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;

implantar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;

proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art.8º São diretrizes que orientam o ordenamento e a disciplina do sistema viário do Município de General Carneiro:

- planejar adequadamente o Sistema Viário urbano e municipal;
- melhorar a circulação urbana e facilitar a acessibilidade;
- incentivar do uso e modais de transportes não motorizados;
- recuperar e ampliar a malha pavimentada urbana;
- melhorar a manutenção da malha rodoviária das áreas rurais;
- fomentar a utilização do sistema de transporte público.

CAPÍTULO II DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art.9º Considera-se Sistema Viário do Município de General Carneiro o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, conforme apresentado nos Anexos II, III e IV desta Lei.

Parágrafo Único - O planejamento e a implementação do Sistema Viário devem ser realizados de maneira a atender às suas funções específicas, visando conferir-lhe uma configuração característica de malha devidamente integrada, bem como ao Sistema Rodoviário Estadual e ao Sistema Rodoviário Federal.

Art.10º As vias de circulação rural e urbana do Município de General Carneiro são classificadas, segundo suas funções e características na hierarquia do sistema viário, em:

RODOVIAS: aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;

ESTRADAS DE LIGAÇÃO: são as que, localizadas em áreas rurais no interior do Município, destinam-se a interligação das diversas partes do território, conforme sua importância no acesso a outros municípios, distrito e comunidades rurais;

ESTRADAS DE ACESSO: são as quem, localizadas em áreas rurais no interior do Município, destinam-se a dar acesso aos locais de produção e moradias nas áreas rurais, interligando-se com as estradas de ligação;

VIAS ARTERIAIS: inseridas em área urbana, e que têm a finalidade de estruturar a organização funcional do sistema viário e acumular os maiores fluxos de tráfego, constituindo o acesso à sede urbana e direcionando os principais eixos comerciais da cidade;

VIAS COLETORAS: inseridas em área urbana, e que são destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais, possibilitando o deslocamento dentro das regiões da cidade;

VIAS LOCAIS: inseridas em área urbana, e que são destinadas preferencialmente ao acesso local, circulação dentro de bairros e áreas residenciais ou áreas restritas, não semaforizada.

Art.11º Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à:

definição das faixas de domínio das rodovias e estradas municipais;

definição das dimensões das caixas das vias;

definição das dimensões das pistas de rolamento;

definição das dimensões das calçadas.

SEÇÃO I

DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS RURAIS

Art.12º O dimensionamento mínimo das vias rurais deverá respeitar as seguintes dimensões, de acordo com a sua

classificação, estabelecidas da seguinte forma:

Estradas de Ligação:

Caixa da via: 17,00m (dezessete metros);

Faixa de domínio: 5,00m (cinco metros), de cada lado.

2 (duas) Faixas de rolamento: 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), cada faixa.

Estradas de Acesso:

Caixa da via: 15,00m (quinze metros);

Faixa de domínio: 5,00m (cinco metros), de cada lado.

2 (duas) Faixas de rolamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa.

§1º As Rodovias Federais e Estaduais terão as suas dimensões estipuladas de acordo com a legislação do órgão competente.

§2º As Faixas de Domínio das estradas rurais não poderão ser utilizadas para edificações, instalação de cercas, porteiras e postes ou qualquer espécie de exploração.

§3º Para a mudança dentro dos limites do seu terreno de qualquer estrada pública, deverá o respectivo proprietário requerer a necessária alteração ao Poder Executivo Municipal, justificando a necessidade e vantagens.

Art.13º Ficam previstas em todo trecho urbano, vias marginais de ambos os lados da rodovia BR - 153, localizadas dentro da faixa de domínio do DNIT.

Parágrafo Único - As vias marginais deverão ter no mínimo 9,00m de largura, canteiro de 3,00m de separação com a pista de rolamento da rodovia, e calçada de 3,00m do lado interno da via.

SEÇÃO II

DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS URBANAS

Art.14º O dimensionamento mínimo das vias urbanas deverá respeitar as seguintes dimensões, conforme o Anexo VII, parte integrante desta Lei, de acordo com a sua classificação, estabelecidas da seguinte forma:

Vias Arteriais:

Caixa da via: 23,00m (vinte e três metros);

Calçada: 3,00m (três metros), de cada lado;

2 (duas) Faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

4 (quatro) Faixas de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa.

Vias Arteriais com canteiro central:

Caixa da via: 25,00m (vinte e cinco metros);

Calçada: 3,00m (três metros), de cada lado;

2 (duas) Faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

4 (quatro) Faixas de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa;

Canteiro central: 2,00m (dois metros).

Vias Coletoras:

Caixa da via: 17,00m (dezessete metros);

Calçada: 3,00m (três metros), de cada lado.

2 (duas) Faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), cada faixa;

2 (duas) Faixa de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa.

Vias Locais:

Caixa da via: 13,50 (treze metros e cinquenta centímetros);

Calçada: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), de cada lado.

1 (uma) Faixas de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

2 (duas) Faixas de rolamento: 3,00m (três metros), cada faixa.

§1º Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e calçadas definitivas já implantadas, permanecem com as dimensões existentes, exceto quando houver projeto específico de urbanização que defina nova configuração geométrica ou nova pavimentação.

§2º As vias a serem criadas através de parcelamento do solo ou oficializadas em processo de urbanização do Executivo Municipal deverão seguir o dimensionamento determinado no *caput* deste artigo.

CAPÍTULO III

DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art.15º A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, urbanas ou rurais, deverão obedecer às

diretrizes impostas nesta Lei e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

Art.16º O loteador deverá solicitar previamente das diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

Art.17º O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, bem como o Anexo VII, parte integrante desta Lei.

Art.18º 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 à abertura das vias e, quando for o caso, implantação de edificações.

§1º As vias deverão acompanhar, quando possível, as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais e córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos inferiores a 150m (cento e cinquenta metros).

§2º Deve-se evitar a remoção de vegetação e a execução de obras de terraplanagem junto aos córregos ou linhas de drenagem natural.

Art.19º As vias existentes deverão sofrer ampliações em suas dimensões quando:

representarem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez de tráfego;

estiverem incompatíveis com o adensamento demográfico.

§1º O órgão responsável pelo planejamento urbano, elaborará estudo específico, incluindo contagem volumétrica de tráfego e projeto geométrico, para definir o dimensionamento do perfil da via, podendo ser o estabelecido conforme sua hierarquia viária ou superior.

§2º As obras de ampliações viárias e melhorias das vias existentes poderão ser objetivo de medidas mitigatórias estabelecidas em Estudos de Impactos de Vizinhança (EIV).

CAPÍTULO IV

DA PAVIMENTAÇÃO, DAS CALÇADAS E DA ARBORIZAÇÃO

Art.20º Deve ser dada preferência pela utilização de revestimentos semipermeáveis para pavimentação de ruas, como paralelepípedos, pedras irregulares (poliédricas) ou blocos de concreto, assentados sem rejantes de argamassa, aumentando a absorção das águas pluviais e reduzindo a impermeabilidade do solo.

Art.21º As calçadas deverão ser executadas com a dimensão mínima estabelecida conforme o Código de Obras e Edificações.

§1º A manutenção das calçadas será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras e Edificações.

§2º Caso o proprietário não atenda à notificação deverá ser penalizado com aplicação de multa no valor de 150 (cento e cinquenta) UFM's (Unidade Fiscal Municipal).

Art.22º A arborização urbana terá uma distância média entre si e das esquinas de 10m, estando locada sobre a faixa de serviço.

§1º Quando uma árvore necessitar ser removida, uma outra deverá ser plantada, substituindo-a, no local mais próximo possível da árvore anterior.

§2º Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às removidas, cabendo à Administração Municipal a fiscalização o replantio, de acordo com o Plano de Arborização Urbana, a ser implantado e executado.

§3º As calçadas já existentes e desarborizados receberão mudas de espécies nativas, adequadas à função de arborização urbana, produzidas e doadas pelo Poder Executivo, de acordo com o Plano de Arborização Urbana, a ser implantado e executado.

CAPÍTULO V

DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art.23º As calçadas deverão ser acessíveis, de acordo com a NBR-9050 da ABNT vigente e suas respectivas complementações.

§1º Fica proibida a construção de qualquer elemento sobre as calçadas, tais como degraus, rampas ou variações bruscas, abaixo ou acima do nível destas, para darem acesso às

edificações ou às áreas de estacionamento de veículos no interior dos lotes.

§2º É obrigatória a implantação de calçada acessível, com ônus para o proprietário do lote, nos seguintes casos:
em casos de reforma;

novas construções;
em caso de notificação/autorização fiscalizatória constatando bloqueios que afetem a circulação de pedestres.

§3º As calçadas deverão ser acessadas através de rampa alinhada frontalmente com a faixa de pedestre, ou, nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura.

§4º As rampas citadas no *caput* deste artigo terão inclinação máxima longitudinal de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) e transversal de 2% (dois por cento).

§5º Mediante ao esgotamento de soluções projetuais para adoção da inclinação citada no parágrafo anterior deste artigo, poderá ser adotada a inclinação longitudinal máxima de 12,5% (doze vírgula cinco por cento).

Art.24º É obrigatória a instalação de rampas para pedestres quando houver desnível entre edificações de acesso público e a calçada, preferencialmente paralela ao fluxo de pedestres.

Parágrafo Único - As rampas deverão ser executadas interno ao alinhamento predial.

Art.25º As rampas para pedestres de acessos a prédios e estabelecimentos deverão ser executadas conforme as normas técnicas brasileiras de acessibilidade em vigor.

Art.26º Cabe ao Município garantir a acessibilidade das calçadas dentro do perímetro urbano, no mínimo, nas vias demarcadas como Rota Acessível ao Pedestre, conforme o Anexo V, parte integrante desta Lei.

SEÇÃO UNICA

DAS ROTAS ACESSEIVEL AOS PEDESTRES

Art.27º O Plano de Rotas Acessíveis aos Pedestres, estabelecido pelo Anexo V, parte integrante desta Lei, define quais calçadas têm prioridade de implantação ou reforma, a ser executada pelo Município, com o objetivo de garantir a acessibilidade universal aos equipamentos urbanos.

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

§2º As ações mitigadoras em Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) poderão incluir a execução de trechos das Rotas Acessíveis aos Pedestres.

Art.28º São definidos trechos de Rotas Acessíveis aos Pedestres nas seguintes vias: Avenida Presidente Getúlio Vargas, no trecho entre a Rua Presidente Kennedy e Rua Doutor João Augusto Barbosa; Rua Presidente Castelo Branco, no trecho entre a Avenida Presidente Getúlio Vargas e Rua Francisco Costa; Rua Esteliano Pizzato, no trecho entre a Avenida Presidente Getúlio Vargas e Rua Elias Pacheco; Rua José Guarino Espíndola, no trecho entre a Avenida Presidente Getúlio Vargas e a Praça Municipal Quindrade Gaiovicz; Vias no entorno da Praça Municipal Quindrade Gaiovicz; Rua Doutor Francisco Fernandes Luiz, no trecho entre a Praça Municipal Quindrade Gaiovicz e Rua Francisco Costa; Rua Francisco Costa, no trecho entre a Rua Presidente Castelo Branco e Rua Doutor Francisco Fernandes Luiz; Rua Elias Pacheco, no trecho entre a Rua Presidente Castelo Branco e Rua Doutor Francisco Fernandes Luiz.

Art.29º Visando garantir acessibilidade universal, deverão ser obedecidas ações no sentido de eliminar as barreiras arquitetônicas, desníveis ou ausência de calçadas, implementação de vagas prioritárias para estacionamento, mobiliário urbano adequado e outras medidas visando a remoção de barreiras urbanísticas, pelo menos nas vias pertencentes às Rotas Acessíveis aos Pedestres, tais como:

execução de calçadas niveladas e com revestimentos antiderrapantes;

rampas nos meios-fios a fim de permitir a travessia de ruas; instalação de sinais sonoros para a travessia de Pessoas com Deficiência;

utilização de vagas especiais de estacionamento;

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.

CAPÍTULO VI DAS ROTAS CICLÁVEIS

Art.30º O transporte cicloviário de General Carneiro tem por finalidade incentivar o uso do modal não motorizado, criando uma rede de vias de circulação segura e sustentável, composta por infraestrutura específica, para tal atividade.

Parágrafo Único - O sistema cicloviário proposto para General Carneiro é apresentado conforme o Anexo VI, parte integrante desta Lei.

Art.31º Para os efeitos desta Lei, os tipos de Rotas Cicláveis que compõem o Sistema Cicloviário de General Carneiro categorizam-se da seguinte forma:

CICLOVIA: aquelas que se caracterizam por serem implantadas em vias com velocidade de 60 (sessenta) km/h e/ou acima. Em vias de maior fluxo e/ou velocidade, por motivos de segurança, é necessária uma separação física entre automóveis e bicicletas. Estas podem ser muretas, canteiros ou mesmo faixas de estacionamento, desde que com área de proteção contra abertura de portas;

CICLOFAIXA: caracterizam-se por serem implantadas em vias de velocidade máxima de até 60 (sessenta) km/h. Quando o fluxo e/ou velocidade dos automóveis oferecem riscos moderados ou limitações a circulação do ciclista, as faixas podem ser separadas somente por sinalização horizontal, sem barreiras físicas;

CICLORROTA: caracterizam-se por serem compartilhadas e implantadas em vias de até 30 (trinta) km/h. Nas vias com baixo fluxo e velocidade, bicicletas e automóveis podem compartilhar o espaço da via. Interligam pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas indicando o compartilhamento do espaço entre veículos motorizados e bicicletas, melhorando as condições de segurança na circulação.

Art.32º São definidos os trechos das vias que compõem as Rotas Cicláveis, que compõem o Sistema Cicloviário de General Carneiro: Avenida Presidente Getúlio Vargas, no trecho entre a Rua Presidente Kennedy e Rua Mário Mendes; Rua João Dissenha; Rua Esteliano Pizzatto; Rua José Guarino Espíndola; Rua Stefano Mikelita; Rua Dr. Francisco Fernandes Luís; Rua Adelina Marachin Botegga, no trecho entre a Rua Esteliano Pizzatto e Rua Dr. Francisco Fernandes Luiz.

Art.33º Na ocasião de implantação de Ciclovias ou Ciclofaixas, deverão ser respeitadas as seguintes dimensões mínimas:

largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) quando bidirecional;

largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) quando unidirecional.

Parágrafo Único - Nas Ciclovias, é obrigatória a presença de um separador de pista com largura de 0,50m (cinquenta centímetros).

Art.34º A implantação de Ciclovias, Ciclofaixas ou Ciclorrotas deverá ser feita de modo compatível com a hierarquia viária.

§1º No caso de implantação em Vias Arteriais e Vias Coletoras, deverá ser reduzida uma faixa de estacionamento, podendo resultar em:

calçada, ciclovia unidirecional, faixa de estacionamento, duas faixas de rolamento, faixa de estacionamento, ciclofaixa/ciclovia unidirecional e calçada;

calçada, faixa de estacionamento, duas faixas de rolamento, ciclovia bidirecional e calçada.

§2º No caso de implantação em Vias Locais, se dará a preferência ao modelo de Ciclorrota.

CAPÍTULO VII DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO

Art.35º A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº 9.503/97 e suas alterações.

§1º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§2º A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às custas dos loteadores,

a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão responsável do Município.

§3º O sentido de tráfego das vias será definido pelo Poder Executivo, em função da hierarquia do sistema viário e de seu funcionamento.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art.36º O Poder Executivo Municipal é responsável pelo disciplinamento do uso das vias no que concerne:

ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

ao estabelecimento de rotas para o transporte coletivo e de fretamento;

o estudo sobre a necessidade de intervenções na malha viária, incluindo alterações na geometria, sinalização e implantação de dispositivos redutores de velocidade ou de controle de tráfego;

ao estabelecimento de normas para a implantação de locais de parada de ônibus ao longo das vias;

à definição de faixas de estacionamento proibido, visando a garantia da fluidez de tráfego.

Art.37º É obrigatoriedade a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, condomínios urbanísticos, loteamentos, desmembramentos, unificações e arruamentos que vierem a ser executados nas áreas urbanas de General Carneiro.

Art.38º Os casos omissos e as dúvidas de interpretação decorrentes desta Lei serão apreciados pelo órgão competente da Administração Municipal de General Carneiro e pelo Conselho Municipal da Cidade a ser instituído pelo Prefeito Municipal.

Art.39º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de General Carneiro, Estado do Paraná, 02 de dezembro de 2025.

JOEL RICARDO MARTINS FERREIRA

Prefeito Municipal

ANEXO I – LISTA DE DEFINIÇÕES

ACESSO: dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouro público e propriedade privada, entre a propriedade privada e as áreas de uso comum em condomínio e, entre logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;

ARRUAMENTO: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

CALÇADA: parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, incluindo ciclistas não montados, com piso firme, estável e antiderrapante que garanta contraste com a sinalização tátil;

CANTEIRO CENTRAL: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;

CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de bicicletas e outros ciclos, delimitada por sinalização específica;

CICLORROTA: pista de uso de bicicletas e outros ciclos de forma compartilhada com o tráfego comum, não havendo segregação física, delimitada por sinalização específica;

CICLOVIA: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego comum;

FAIXA DE DOMÍNIO: base física sobre a qual assenta uma rodovia ou estrada municipal, podendo ser constituída, por exemplo, por faixa de rolamento, canteiro, acostamento, sinalização e faixa de segurança até o alinhamento dos imóveis marginais ou da faixa de recuo; corresponde, na área urbana, à largura da via;

FAIXA DE ESTACIONAMENTO: espaço público ou privado da via, destinado a parada, a guarda ou estacionamento de veículos por tempo prolongado, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

FAIXA DE ROLAMENTO: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego ou o estacionamento de veículos;

HIERARQUIA VIÁRIA: definição de funções predominantes em diferentes vias, visando a compatibilidade do tráfego e uso e ocupação do solo;

RAMPA DE ACESSIBILIDADE: dispositivo implantado ao longo do trajeto das calçadas, para servir de transição à diferença de nível entre o pavimento da via e o pavimento da calçada, com requisitos definidos pela ABNT NBR-9050, vigente;

SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários, podendo ser horizontal quando se dá pela aplicação de elementos no pavimento das vias, ou vertical quando representada por painéis e placas;

TRÁFEGO: fluxo de veículos que percorre uma via em um determinado período;

TRÂNSITO: ato de circular por uma via;

VIA ou LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito ou tráfego de veículos motorizados ou não, pedestres e animais, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros).

Publicado por:
Suzana de Oliveira Machado
Código Identificador:3946F77B

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 04/12/2025. Edição 3420

A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
<https://www.diariomunicipal.com.br/amp/>