



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12/2025

DATA: 05/08/2025

EMENTA: Dispõe sobre o Sistema Viário Municipal e estabelece as diretrizes para o desenvolvimento do Município de Cornélio Procópio, Estado do Paraná, revoga a Lei nº 91/2008 e dá outras providências.

Raphael Dias Sampaio, Prefeito Municipal de Cornélio Procópio, Estado do Paraná, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

FAZ SABER a todos que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte

LEI COMPLEMENTAR:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES E OBJETIVOS

- Art.1º.** Esta lei, parte integrante do Plano Diretor Municipal, define as diretrizes, hierarquia, características geométricas e requisitos do Sistema Viário Básico do município, com vistas a garantir conformidade com as normas aplicáveis e promover o pleno desenvolvimento do Município.
- Art.2º.** Esta Lei visa zelar pelos interesses do município, disciplinando e hierarquizando a implantação do sistema viário, conforme a legislação federal e estadual, estabelecendo critérios para sua definição e organização.
- Art.3º.** As disposições desta Lei têm como objetivo:
- I.** Classificar o sistema viário básico do município;
 - II.** Definir as características geométricas do sistema viário municipal;
 - III.** Estabelecer as diretrizes do traçado do sistema viário básico;
 - IV.** Garantir a continuidade da malha urbana, inclusive nas áreas periféricas ao perímetro urbano, de modo a ordenar qualquer tipo de uso, ocupação ou subdivisão de glebas rurais na área de interesse urbano;
 - V.** Proporcionar um fluxo eficiente e seguro do tráfego na área urbana;





- VI. Otimizar os investimentos públicos na infraestrutura viária;
 - VII. Contribuir com a redução das causas de acidentes;
 - VIII. Contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano.
- Art.4º.** Por força desta Lei, é obrigatório a adoção das diretrizes e implantação do sistema viário a todo empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado dentro do perímetro urbano do município.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

- Art.5º.** Para a aplicação dos requisitos e disposições desta lei, são adotadas as seguintes definições:
- I. Áreas de Preservação Permanente: Área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas;
 - II. Bicletário: Local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas;
 - III. 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;
 - IV. Canteiro Central: Obstáculo físico construído como separador de duas faixas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);
 - V. Ciclofaixa: Parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
 - VI. Ciclovia: Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
 - VII. CONCIDADE: Conselho da Cidade de Cornélio Procopio;
 - VIII. DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito;
 - IX. DER: Departamento de Estradas de Rodagem;
 - X. DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes;
 - XI. Estacionamento: Imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;



- XII.** Estrada: Via rural não pavimentada;
- XIII.** Espaço Compartilhado: Calçada, canteiro, ilha, passarela, passagem subterrânea, via de pedestres, faixa ou pista, sinalizadas, em que a circulação de bicicletas é compartilhada com pedestres ou veículos criando condições favoráveis para sua circulação;
- XIV.** Faixa de Domínio: Superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;
- XV.** Faixa de rolamento: Superfície ou faixa construída para facilitar a locomoção em estruturas e vias com um fluxo intenso e contínuo de tráfego de veículos;
- XVI.** Faixas de Trânsito: Qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;
- XVII.** Comissão Permanente: Grupo de profissionais do Poder Executivo municipal constituído pela Lei do Plano Diretor em obediência a Lei;
- XVIII.** Guia: Aresta contínua superior do meio-fio, que define a dimensão do passeio público, as cotas de nível dos pavimentos, redes e sistemas;
- XIX.** Ilhas Centrais: Obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;
- XX.** Infraestrutura: Sistema técnico de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo ser as vias de circulação de pedestres, veículos e bicicletas, pavimentação, guia, sarjeta, passeio público, calçada e rampas de acessibilidade, sistema de drenagem de águas pluviais, mureta no alinhamento predial, sistema de abastecimento de água, sistema de coleta e tratamento de esgoto sanitário, sistema de distribuição de energia elétrica e iluminação pública, arborização e ajardinamento de vias e logradouros públicos, pontes e passarelas;
- XXI.** Logradouro Público: Espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;
- XXII.** Macrozona Rural: Conforme estabelecido na Lei do Plano Diretor, são aquelas áreas do território municipal localizadas fora do perímetro de expansão urbana, definido pela Lei de Perímetro Urbano;
- XXIII.** Paraciclo: Mobiliário urbano utilizado para fixação de bicicletas que pode ser instalado em via pública ou no interior dos estabelecimentos, dispostos individualmente ou em grupo em posição vertical ou horizontal;
- XXIV.** Passeio Público: Parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;





- XXV. Perímetro Urbano: Limite entre área urbana e área rural;
- XXVI. Rotatória: Intersecção destinada à distribuição do tráfego, na qual os veículos circulam em um único sentido ao redor de uma ilha central de forma predominantemente circular;
- XXVII. Sarjeta: Calha exposta da pista que conduz águas pluviais às bocas de lobo;
- XXVIII. Tráfego: Fluxo de veículos que percorrem uma via em determinado período;
- XXIX. Via Rural: Estradas pavimentadas ou não localizadas fora do perímetro urbano;
- XXX. Via Urbana: Ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão;
- XXXI. Via: Superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a faixa de rolamento, o passeio público, o estacionamento, ilha e canteiro central.

CAPÍTULO III DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO

- Art.6º.** O Sistema Viário Básico do Município de Cornélio Procópio subdivide-se em:
- I. Sistema Viário Urbano: compreendido pelas vias existentes no perímetro urbano;
 - II. Sistema Viário Rural: compreendido pelas vias e estradas existentes, fora do perímetro urbano, exceto as rodovias federais e estaduais.
- Art.7º.** O Sistema Viário Urbano é classificado em:
- I. Via Arterial: Caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
 - II. Via Coletora: Destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais ou locais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;
 - III. Via Local: Caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;
 - IV. Via Marginal: Via paralela à rodovia, destinada a permitir o acesso e a distribuição do tráfego aos imóveis adjacentes ou localizados ao longo de sua extensão;





- V. Via Expressa Regional: Compreende as rodovias intermunicipais dentro ou próximas ao perímetro urbano.

Parágrafo único. A Hierarquia do Sistema Viário Urbano está representada no Anexo IX que integra a presente Lei.

Art.8º. O Sistema Viário Rural é classificado em:

- I. Vias principais: destinam-se a transportar grandes volumes de tráfego nas principais ligações do município, dando acesso às localidades;
- II. Vias secundárias: são as vias de acesso das propriedades às vias principais e que permitem o acesso opcional entre as localidades.

Parágrafo único. A Hierarquia do Sistema Viário Rural está representada no Anexo X que integra a presente Lei.

CAPÍTULO IV

DO DIMENSIONAMENTO E DAS CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS

Seção I

Do Sistema Viário Urbano

Art.9º. O dimensionamento e as características geométricas das vias urbanas deverão obedecer, no mínimo, aos padrões definidos no Anexo I, integrante à presente Lei salvo excepcionalidades previstas nas Zonas Especiais de Interesse Social ou em empreendimentos de Interesse Social assim definidos pelo CONCI DADE.

Art.10º. As dimensões mínimas adotadas para cada tipo de via do sistema viário urbano são:

- I. Para Via arterial, conforme Anexos I e III:
- a. Caixa da via total: 25,50 m (vinte e cinco metros e cinquenta centímetros);
 - b. Faixa de rolamento total: 12,00 m (doze metros);
 - c. Calçada: 3,00 m (três metros) de cada lado;
 - d. Estacionamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
 - e. Canteiro central: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).
- II. Para via coletora, conforme Anexos I e IV:
- a. Caixa da via total: 18,00 m (dezoito metros);





- b. Faixa de rolamento total: 7,20 m (sete metros e vinte centímetros);
 - c. Calçada: 3,00 m (três metros) de cada lado;
 - d. Estacionamento: 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) de cada lado.
- III. Para via local, conforme Anexos I e V:
- a. Caixa da via total: 14,00 m (quatorze metros);
 - b. Faixa de rolamento total: 8,00 m (oito metros);
 - c. Calçada: 3,00 m (três metros) de cada lado.
- IV. Para via marginal, conforme Anexos I e VI:
- a. Caixa da via total: 16,50 m (dezesesseis metros e cinquenta centímetros);
 - b. Faixa de rolamento total: 8,00 m (oito metros);
 - c. Calçada: 3,00 m (três metros) de cada lado;
 - d. Estacionamento: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) em um lado da via.

Parágrafo Único. As dimensões das Vias Expressas Regionais são de responsabilidade dos órgãos competentes do Estado e da União.

Art.11º. As vias urbanas subdividem-se em:

- I. Vias Existentes: vias já implantadas e em uso;
- II. Vias Previstas: ainda não implantadas, mas aprovadas em diretrizes e/ou parcelamentos, com prazos ainda vigentes;
- III. Vias Projetadas: ainda não implantadas, mas definidas na presente Lei, como prolongamentos ou alargamento de vias existentes, em glebas do perímetro urbano ainda não parceladas com a função de ordenar a ocupação de atividades dentro do Município.

§ 1º. As vias urbanas projetadas se constituem em diretrizes e estarão sujeitas a ajuste no traçado proposto e no arranjo interno, desde que devidamente justificado por levantamento planialtimétrico e ou estudo hidrológico, pela necessidade de adequações às vias existentes e/ou ainda por característica físico-naturais relevantes.

§ 2º. Ajustes nos traçados propostos e no arranjo interno das vias, de que trata o parágrafo anterior, deverão ser obrigatoriamente aprovados pela Comissão Permanente e pelo CONCIDADE.

§ 3º. Para as vias urbanas previstas em diretrizes oficiais e/ou em parcelamentos aprovados, com prazos vigentes e não implantadas, em caso de caducidade de autorização concedida, nova autorização somente será expedida com base na presente Lei.



§ 4º. Nos locais em que não estejam estabelecidas diretrizes específicas para o prolongamento ou alargamento de vias, o responsável pela implantação deverá consultar os órgãos competentes para obter informações sobre as características geométricas adequadas.

Art.12º.As vias projetadas, que constituem prolongamento de vias existentes, deverão possuir a mesma hierarquização.

Art.13º.A largura da via que se constitua em prolongamento de outra já existente ou constante do sistema viário projetado, não poderá ser inferior a largura desta, ainda que, pela sua classificação possa ser considerada de categoria funcional inferior, salvo se parecer da Comissão Permanente demonstre que largura inferior possa ser considerada solução técnica e/ou urbanística mais apropriada.

Art.14º.As diretrizes de traçado do sistema viário básico do município e as características geométricas das vias urbanas que deverão ser obedecidas, em quaisquer parcelamentos do solo (loteamentos, condomínios, desmembramentos, arruamentos e subdivisão de glebas), são aquelas estabelecidas no mapa Anexo IX do Sistema Viário Urbano e no Anexo I, parte integrante desta Lei.

Art.15º. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário Urbano:

- I. Restauração da pavimentação asfáltica das vias urbanas;
- II. Implantação gradativa da sinalização urbana e de trânsito até o atendimento de 100% (cem por cento) das vias e restauração das placas já existentes;
- III. Fiscalização efetiva para a recuperação e implantação de calçamento para pedestres na área urbana;
- IV. Implantação gradativa de mobiliário urbano;
- V. Readequação dos passeios com rebaixamento de guias para facilitar o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida;
- VI. Articulação e continuidade das vias existentes com as vias projetadas;
- VII. Harmonização com as rodovias estaduais e federais existentes;
- VIII. Harmonização com o leito da linha férrea;
- IX. Harmonização com linhas de transmissão de energia de alta tensão.

§ 1º. A descontinuidade de vias somente poderá ocorrer mediante parecer da Comissão Permanente, que demonstre tratar-se de solução técnica e/ou urbanística apropriada.

§ 2º. O Poder Executivo municipal regulamentará, por meio de decreto no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da vigência desta Lei, as vias que deverão ser alargadas e a exigência de recuos frontais para esses casos quando não previstos em lei específica e complementar de Uso e Ocupação do solo.



Seção II

Do Sistema Viário Rural

Art.16º. O Sistema Viário Rural é denominado como sendo as vias e estradas existentes no território do município situadas fora do perímetro urbano e que servem de trânsito público na área rural.

Art.17º. As dimensões mínimas adotadas para cada tipo de via que compõe o Sistema Viário Rural são:

- I. Para Vias Principais, conforme Anexos II e VII:
 - a. Caixa da via total: 33,00 m (trinta e três metros);
 - b. Faixa de rolamento total: 8,00 m (oito metros);
 - c. Faixa de domínio: 12,5 m (doze metros e cinquenta centímetros) cada lado.
- II. Para Vias Secundárias, conforme Anexo II e VIII:
 - a. Caixa da via total: 31,00 m (trinta e um metros);
 - b. Faixa de rolamento total: 6,00 m (seis metros);
 - c. Faixa de domínio: 12,5 m (doze metros e cinquenta centímetros) cada lado.

Art.18º. Para abertura de estradas de uso público no território municipal, constituindo frente de glebas ou terrenos, é obrigatória prévia autorização do Município.

§ 1º. Na abertura de estradas municipais, é fundamental observar as regulamentações estabelecidas pelo DNIT, DER bem como as disposições do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

§ 2º. Fica assegurado ao Município o direito de fiscalizar os serviços e as obras relacionadas à construção de estradas projetadas, devidamente aprovada e oficializada.

Art.19º. Para mudança, dentro dos limites do seu terreno, de qualquer estrada ou caminho público, deverá o respectivo proprietário requerer a necessária permissão à Prefeitura, juntando ao pedido, projeto do trecho a modificar-se e memorial justificativo da necessidade e vantagens.

Parágrafo Único. Concedida a permissão, o requerente fará a modificação à sua custa, sem interromper o trânsito, não lhe assistindo direito a qualquer indenização.

Art.20º. São partes integrantes das estradas quaisquer obras nelas executadas pelo Poder Público ou por particulares devidamente autorizados.



CAPÍTULO V DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art.21º. A abertura de qualquer via ou logradouro público dependerá de aprovação prévia do órgão competente do Município.

Art.22º. O poder executivo municipal poderá exigir a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas no Anexo I.

Art.23º. Nos cruzamentos de vias públicas, os alinhamentos prediais deverão ser concordados com arco de circunferência de raio mínimo de 6 (seis) metros, salvo em casos especiais para os quais outras especificações poderão ser adotadas pelo órgão municipal competente.

Art.24º. Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do sistema viário básico da cidade.

§ 1º. Vias oficiais interrompidas ou incompletas devem ser complementadas, por meio de prolongamentos ou alargamentos, respeitando as dimensões mínimas de projeto e garantindo a interligação com outras vias, existentes ou planejadas, de forma a promover a continuidade da malha viária e o fluxo contínuo de veículos. A distância máxima entre os pontos de interligação não poderá exceder a 180,00 m (cento e oitenta metros).

§ 2º. Prolongamentos ou alargamentos de vias existentes terão prioridade sobre intervenções privadas, incluindo edificações. A interligação será considerada inviável apenas quando houver comprovado impedimento público ou social, caso em que poderão ser implantados bolsões ou praças de retorno como alternativa.

Art.25º. Fica vedada a construção de vias sem saída, salvo quando:

- I.** Inexistir solução técnica apropriada, segundo parecer da Comissão Permanente;
- II.** Atendidas as exigências específicas da Comissão Permanente, ouvido o CONCIDADE

Parágrafo Único. Quando aprovadas, nos termos dos incisos anteriores, as vias sem saída não poderão ultrapassar a 100,00 m (cem metros) de comprimento, devendo obrigatoriamente conter em seu final, um bolsão de retorno, ou praça de retorno, cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 25,00 m (vinte e cinco metros), sendo de 3,00 m (três metros), a largura máxima permitida para os seus passeios.

Art.26º. Nas vias de circulação, cujo leito não esteja no mesmo nível dos terrenos marginais, o perfil e os taludes laterais deverão ser previamente aprovados pelo órgão municipal competente.



- § 1º. Os taludes deverão manter a razão de inclinação mínima de 1:2 (um por dois) (vertical: horizontal) em aterro e 1:1 (um por um) (vertical: horizontal) em corte.
- § 2º. Deverá ser providenciada a imediata proteção contra erosão por meio do plantio de grama adequada a situação.
- § 3º. Para situações não previstas na presente Lei a Secretaria Municipal de Planejamento deverá ser consultada.

Art.27º. Todas as modalidades de Parcelamento de Solo previstas na Lei Específica em imóveis com testada para rodovias, seja por ocupação transversal ou paralela ao eixo da mesma, deverá solicitar a prévia autorização do DER ou DNIT, conforme o caso.

Parágrafo Único. No caso de imóveis localizados em área urbana ou rural, com testada para rodovias estaduais ou federais, deve ser garantido o atendimento das normas do DER ou do DNIT, e da legislação estadual e federal correlata, em especial o Decreto Estadual nº 140 de 2015, evitando ocupações indevidas da faixa de domínio, bem como garantindo a preservação da faixa não edificável, conforme a Lei Federal nº 6.766, 19 de dezembro de 1979.

CAPÍTULO VI DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art.28º. Constituem o Sistema Ciclovitário:

- I. A malha básica de ciclovias;
- II. A malha básica de ciclofaixas;
- III. Os espaços compartilhados;
- IV. A sinalização específica para ciclistas;
- V. Os bicicletários, paraciclos e estacionamentos necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art.29º. A largura mínima de cada espaço ciclovitário deverá ser de:

- I. 1,00 m (um metro) para pistas de sentido único de circulação;
- II. 2,00 m (dois metros) para pistas de sentido duplo de circulação.

Parágrafo Único. A largura das ciclofaixas destinadas a circulação de bicicletas, contíguas à pista de rolamento de veículos, deverá ser de no mínimo 1,5 m (um metro e cinquenta centímetros) para ciclofaixas de sentido único de circulação e 2,5 (dois vírgula cinco) metros para ciclofaixas com sentido duplo de circulação.



CAPÍTULO VII DAS ROTATÓRIAS

Art.30º. Preferencialmente, na interseção de vias arteriais, podendo também ser exigidas na interseção de outras categorias de vias, deverá ser implantada rotatória de tráfego, cujas características permitam facilitar o fluxo de veículos em conformidade com as normas e disposições expressas pelo DENATRAN.

Parágrafo Único. A execução de rotatórias poderá ser dispensada, a critério da Comissão Permanente, em casos excepcionais, onde não seja possível a execução das mesmas, dada a existência de vias já consolidadas que inviabilizam tal benfeitoria.

Art.31º. As rotatórias deverão possuir diâmetro inscrito mínimo de 30 (trinta) metros para as ilhas centrais.

Parágrafo Único. O diâmetro inscrito mínimo de que trata o artigo poderá ser alterado mediante comprovação técnica que ateste a perfeita funcionalidade da rotatória.

Art.32º. Nas rotatórias deverão ser implantados os seguintes serviços:

- I. Pavimentação asfáltica com características similares aos das vias arteriais que a ela convergem;
- II. Ajardinamento do interior das ilhas centrais;
- III. Iluminação das ilhas centrais.

Art.33º. Fica vedado o rebaixamento de guias e a entrada e saída de veículos em rotatórias.

CAPÍTULO VIII DOS PASSEIOS PÚBLICOS

Art.34º. Os passeios públicos das vias (calçadas) obedecidas as dimensões estabelecidas no Anexo I serão construídos em conformidade com a NBR 9050:2020 - Norma de Acessibilidade, e nos padrões estabelecidos por decreto do Poder Executivo municipal, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da vigência desta Lei.

Art.35º. As rampas para pessoas com deficiência, localizadas nas esquinas das quadras das vias, devem ser implantadas em conformidade com a NBR 9050:2020.

Parágrafo único. Em atendimento a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a



torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art.36º.A rampa máxima permitida nas vias de circulação é de até 12% (doze por cento) e a declividade transversal mínima de 0,5% (meio por cento).

Parágrafo Único. Serão permitidas rampas de até 15% (quinze por cento), a critério do Município, desde que:

- I. Sejam dotadas de pavimentação e rede de drenagem de águas pluviais.
- II. A categoria funcional da via não seja estrutural
- III. Seja comprovada a impossibilidade de outra solução técnica.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

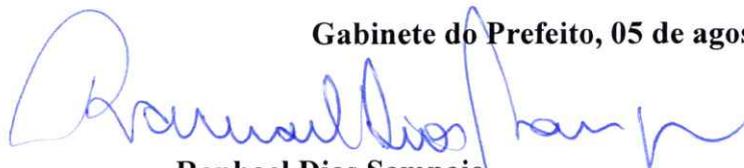
Art.37º.Os casos omissos ou as dúvidas suscitadas serão resolvidos pela Comissão Permanente, ouvido o CONCIDADES

Art.38º.Fazem parte desta Lei Complementar:

- I. ANEXO I: Quadro de Dimensionamento das Vias Urbanas;
- II. ANEXO II: Quadro de Dimensionamento das Vias Rurais;
- III. ANEXO III: Vias Arteriais;
- IV. ANEXO IV: Vias Coletoras;
- V. ANEXO V: Vias Locais;
- VI. ANEXO VI: Vias Marginais;
- VII. ANEXO VII: Vias Rurais - Principais;
- VIII. ANEXO VIII: Vias Rurais - Secundárias;
- IX. ANEXO IX: Mapa da Hierarquização do Sistema Viário Urbano;
- X. ANEXO X: Mapa da Hierarquização do Sistema Viário Rural;

Art.39º.Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei nº 91/2008.

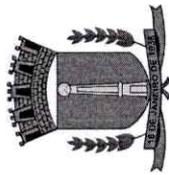
Gabinete do Prefeito, 05 de agosto de 2025.


Raphael Dias Sampaio
Prefeito Municipal



ANEXO I
QUADRO DE DIMENSIONAMENTO DAS VIAS URBANAS

CATEGORIA DA VIA URBANA	CANTEIRO CENTRAL (m)	ESTACIONAMENTO FAIXA DE ROLAMENTO (m)				CALÇADA (m)				TOTAL (m)	
		Lado 1		Lado 2		Lado 1		Lado 2			
		Lado 1	Lado 2	Total	Total	Total	Total	Total	Total		
Arterial	2,50	2,50	2,50	5,00	6,00	6,00	12,00	3,00	3,00	6,00	25,50
Coletora	-	2,40	2,40	4,80	3,60	3,60	7,20	3,00	3,00	6,00	18,00
Local	-	-	-	-	4,00	4,00	8,00	3,00	3,00	6,00	14,00
Marginal	-	2,50	-	2,50	4,00	4,00	8,00	3,00	3,00	6,00	16,50

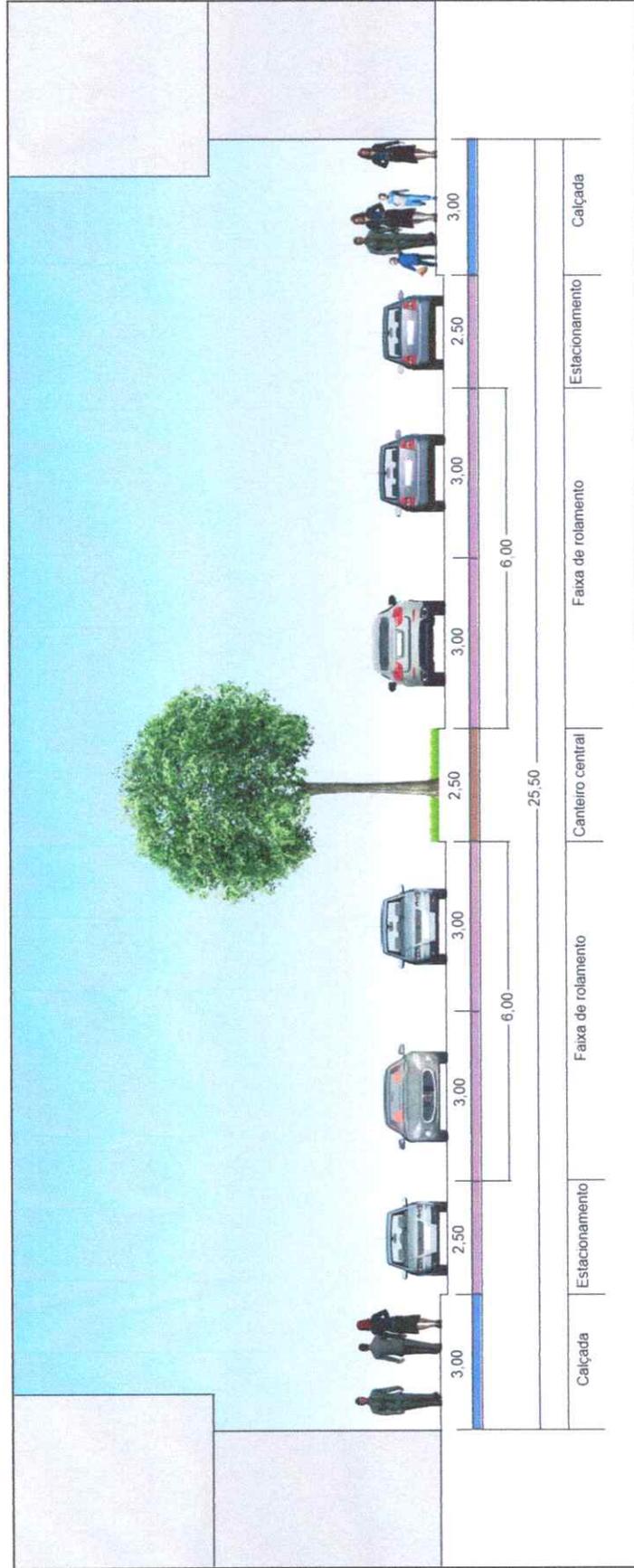


ANEXO II
QUADRO DE DIMENSIONAMENTO DAS VIAS RURAIS

CATEGORIA DA VIA RURAL	FAIXA DE ROLAMENTO (m)			FAIXA DE DOMÍNIO (m)			TOTAL (m)
	Lado 1	Lado 2	Total	Lado 1	Lado 2	Total	
Principais	4,00	4,00	8,00	12,5	12,5	25,00	33,00
Secundárias	3,00	3,00	6,00	12,5	12,5	25,00	31,00

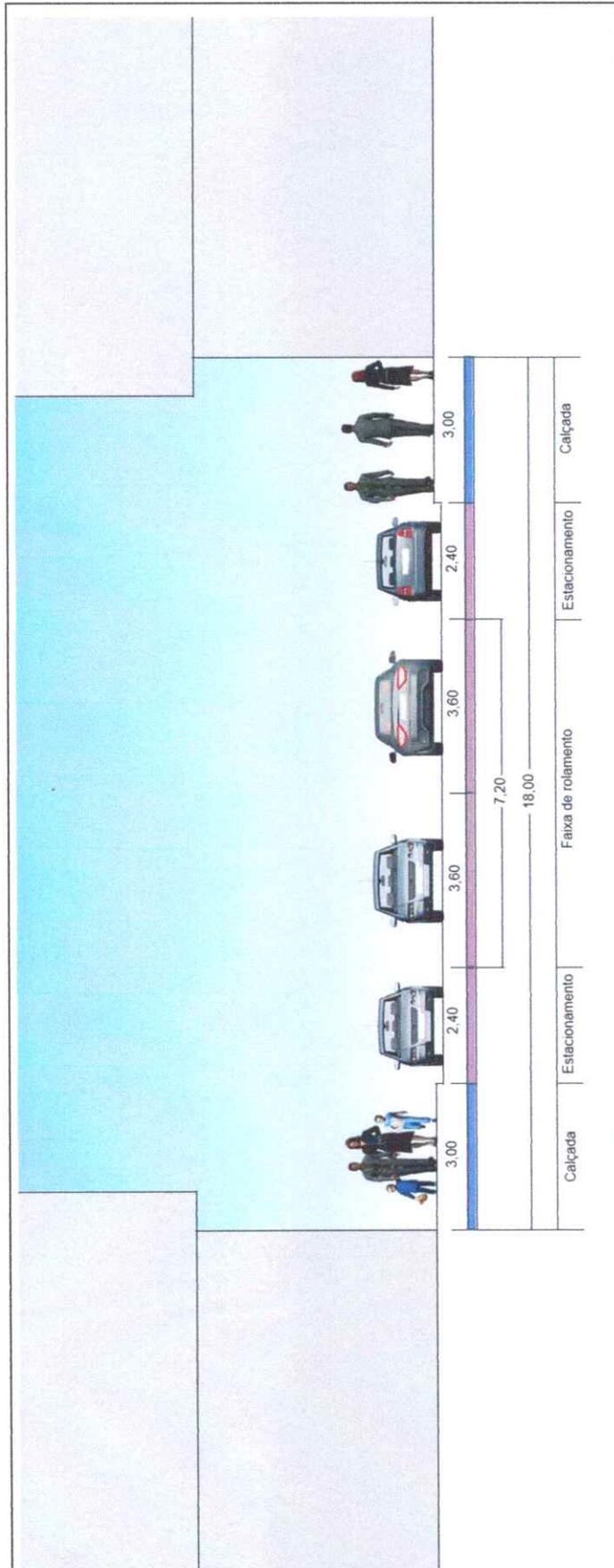


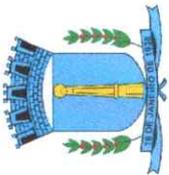
ANEXO III VIAS ARTERIAIS



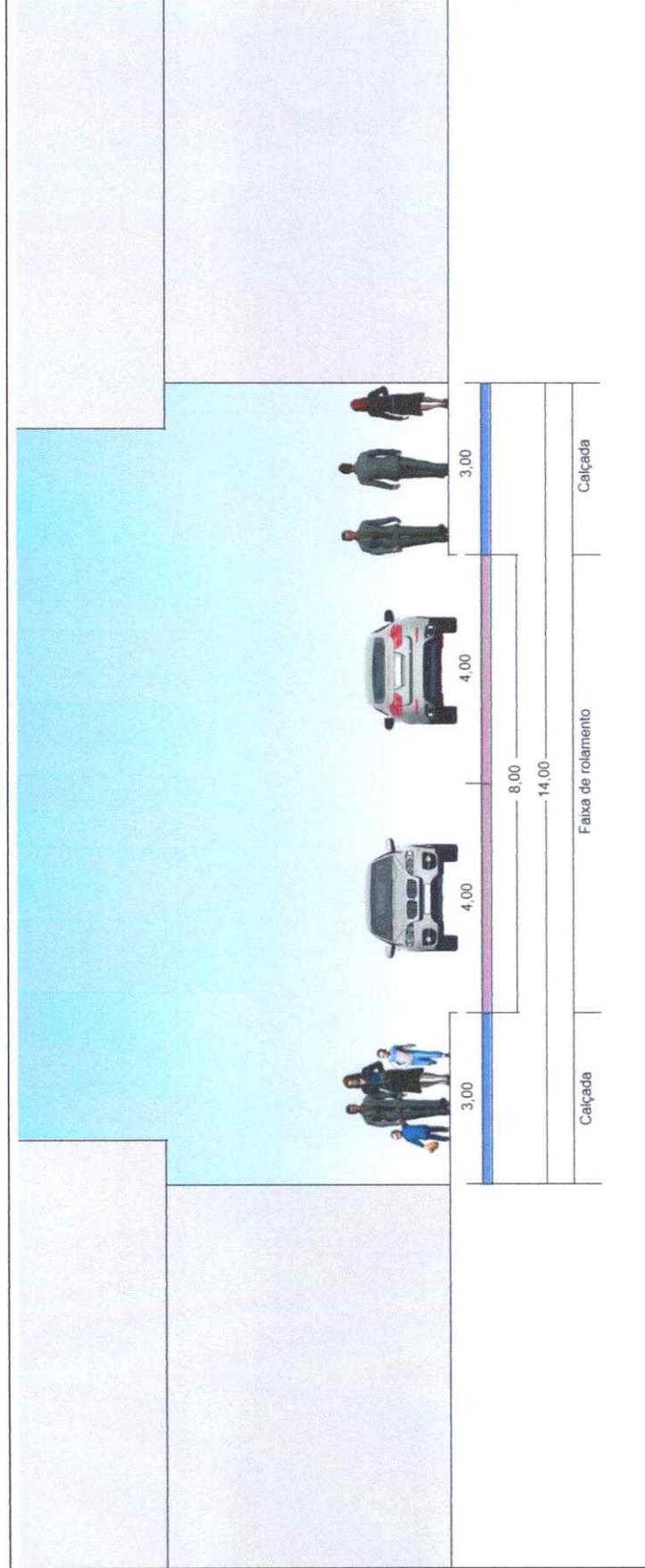


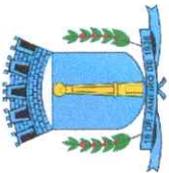
ANEXO IV VIAS COLETORAS



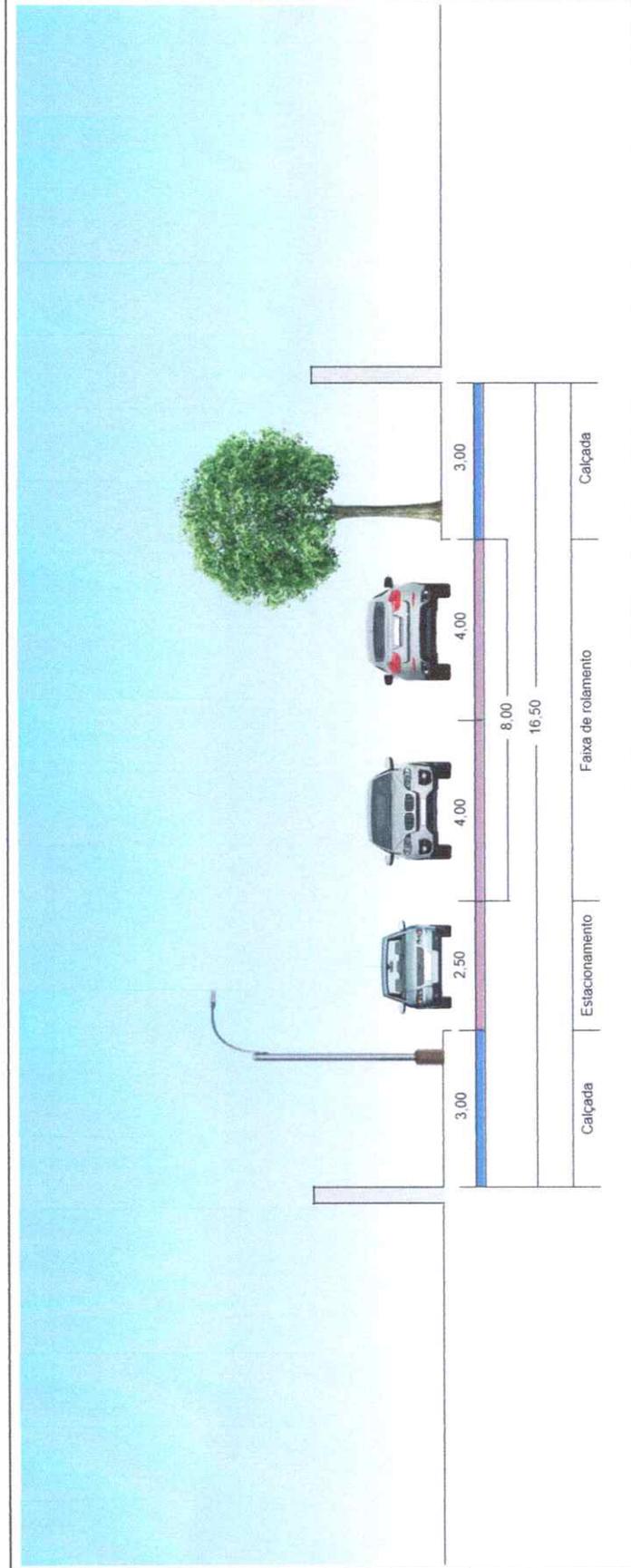


ANEXO V VIAS LOCAIS



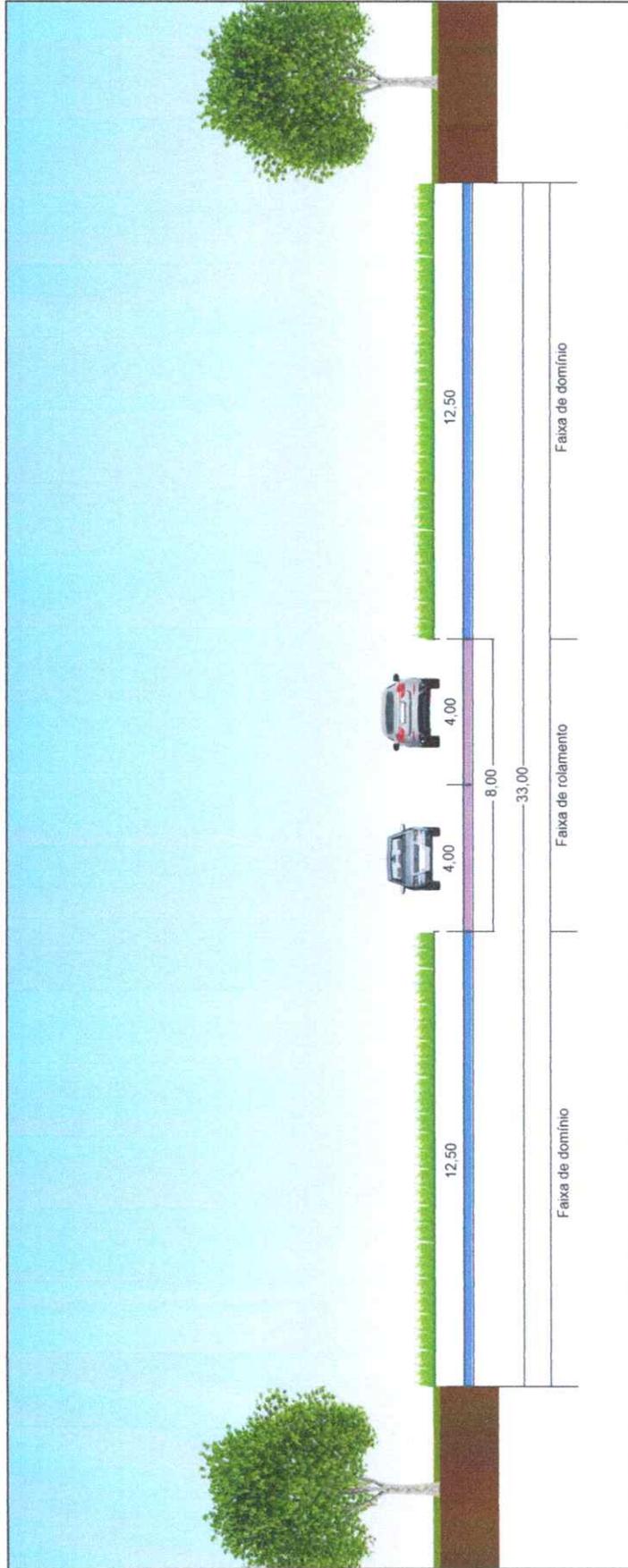


ANEXO VI VIAS MARGINAIS



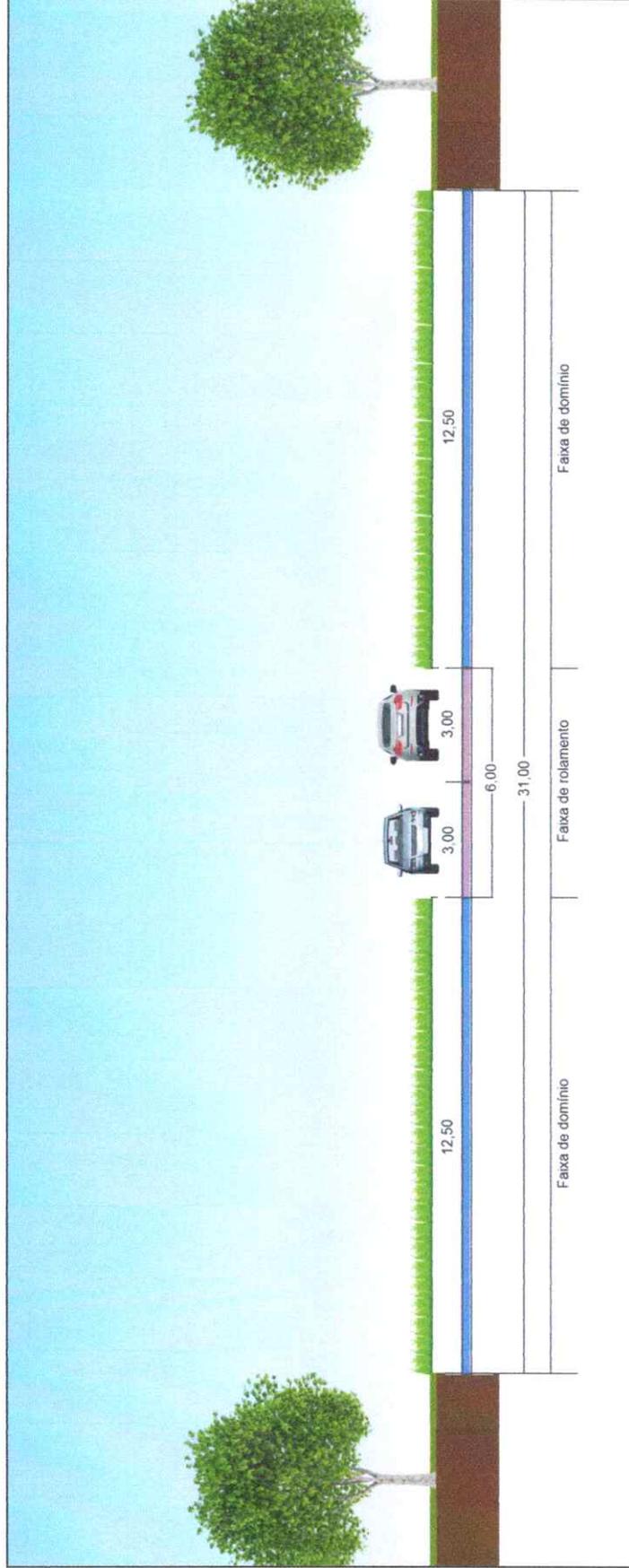


ANEXO VII
VIAS RURAIS - PRINCIPAIS



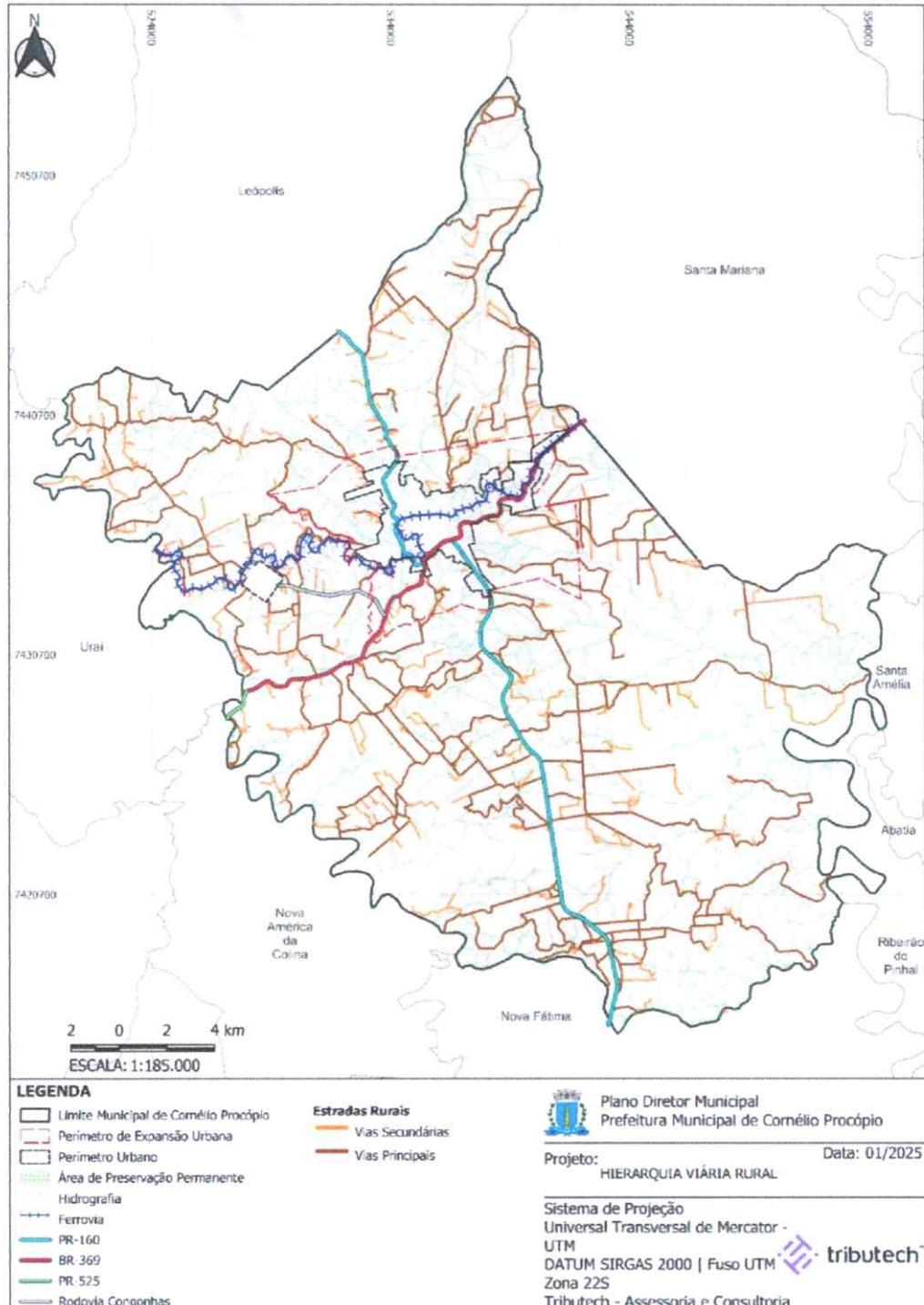


ANEXO VIII VIAS RURAIS – SECUNDÁRIAS





ANEXO X MAPA DA HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO RURAL





PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12/2025

**Excelentíssimo Senhor Presidente,
Excelentíssimas Senhoras e Senhores Vereadores**

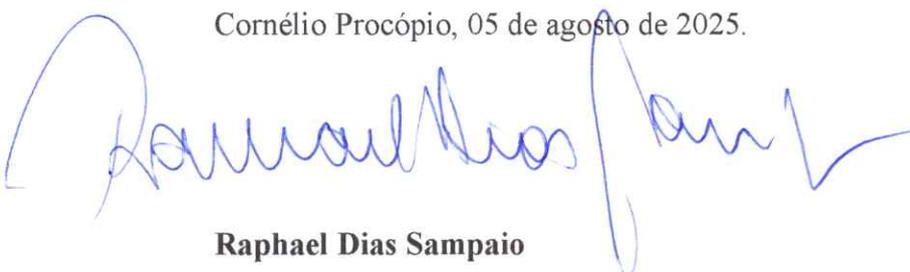
Tenho a honra de submeter à apreciação dessa Egrégia Casa de Leis o presente Projeto de Lei Complementar, que estabelece a organização e a hierarquia do Sistema Viário Municipal, definindo diretrizes para o traçado, dimensões e características geométricas das vias.

Seu objetivo é assegurar mobilidade eficiente, segura e sustentável, favorecendo a integração entre bairros, distritos e áreas de expansão urbana. A legislação atualizada é necessária para acompanhar o aumento do fluxo de veículos, bicicletas e pedestres, garantindo acessibilidade universal, redução de acidentes e otimização dos investimentos públicos em infraestrutura.

Ao disciplinar a implantação de novos empreendimentos e exigir compatibilidade com a malha viária, a lei contribui para o ordenamento territorial e para a valorização dos espaços urbanos, reforçando o papel estratégico do sistema viário na qualidade de vida da população.

Na certeza de contarmos com o apoio e a sensibilidade dos nobres Vereadores desta Casa Legislativa, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cornélio Procópio, 05 de agosto de 2025.



Raphael Dias Sampaio
Prefeito Municipal