

4.2.2. Lei do Sistema Viário Básico

LEI N.º ____, DE 20__, QUE DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE COLOMBO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

“Dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Colombo e dá outras providências.”

Eu, PREFEITO DE COLOMBO, faço saber que a Câmara Municipal de COLOMBO 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:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DEFINIÇÕES

Art. 1º. Esta Lei estabelece a hierarquização e definição do Sistema Viário Básico do Município de Colombo, 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 Colombo – Lei Municipal nº 1.705 de 26 de dezembro de 2022 e da Lei Municipal que instituiu o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Colombo – Lei Municipal 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 não residenciais 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 Municipal;
- II - Anexo II — Mapa das Diretrizes Viárias Municipais;
- III - Anexo III — Descrição da Hierarquia Viária Municipal;
- IV - Anexo IV — Perfis Viários da Hierarquia Viária Municipal;
- V - Anexo V – Setorização e dimensões das Calçadas.

Art. 3º. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, parcelamentos, loteamentos, subdivisões, unificações, arruamentos ou condomínios que vierem a ser executados.

Parágrafo único. A Prefeitura do Município de Colombo por meio da Secretaria Municipal¹ de Desenvolvimento Urbano e Habitação definirá as diretrizes viárias do

Município de Colombo e suas hierarquias funcionais, cabendo ao Órgão Municipal de Trânsito¹ a sua fiscalização.

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;

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

VI - canaleta: parte da via, segregada do tráfego comum, exclusiva para a circulação dos veículos destinados ao transporte público coletivo;

VII - canteiro: divisor físico construído entre duas pistas de rolamento 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 destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

X - ciclovia: 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 - corredor: sequência de vias que permite continuidade de tráfego;

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

XIV - 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;

XV - faixa de estacionamento: área entre o passeio (ou eventualmente canteiro) e a pista de rolamento destinada ao estacionamento de veículos;

XVI - 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, incluindo áreas de estacionamento;

XVII - faixa total: é a caixa da via atual;

XVIII - 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;

XIX - ilha: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

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

XXI - passagem subterrânea: obra de arte em desnível subterrâneo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres ou veículos;

XXII - passarela: obra de arte em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de modos não motorizados;

XXIII - passeio: parte da calçada, com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, desde que identificada, de ciclistas;

XXIV - 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;

XXV - sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;

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

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

XXVIII - 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;

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

XXX - via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro; e

XXXI - viela: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

CAPÍTULO II - DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES E REQUISITOS

Seção I - Classificação

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

I - via expressa: é a via que abriga as características de corredor de transporte, busca estruturar o município, abrigar os principais itinerários de transporte coletivo, promover a integração de diferentes modais de transporte e propiciar a ocupação e adensamento urbanos e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP,, 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 ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade, proporcionar ligações transversais e longitudinais em complementação a estruturação dos eixos

com o objetivo de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância e proporcionar ligações entre bairros;

III - 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;

IV - via parque: função similar à coletora, porém com a atribuição extra de proteção e valorização das áreas protegidas por lei, limite de perímetro urbano ou parques lineares, e consequente aproveitamento como espaço público. Permitem ocupação fundiária apenas de um dos lados da via;

V - via de ligação metropolitana: atuação compatível à via coletora, porém com abrangência metropolitana, considerando o fenômeno da conurbação;

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

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

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

IX - via pedonal: é aquela destinada ao acesso compartilhado entre veículos e pedestres na área central, com a priorização do deslocamento de pedestres;

X - estrada municipal principal: é a via rural com função similar às vias coletoras, que tem por objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

XI - 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 - vias projetadas: 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 Colombo, indicado no **Anexo I – Mapa da Hierarquia Viária Municipal** e **Anexo II – Mapa das Diretrizes Viárias Municipais** – parte integrante desta lei é formada por vias expressas vias arteriais, vias coletoras, vias parque, vias de ligação metropolitana, vias locais, via pedonal, estradas municipais principais e estradas municipais secundárias.

§ 1º A relação das vias com a sua respectiva classificação, de acordo com a hierarquia viária, encontra-se no **Anexo III – Descrição da Hierarquia Viária Municipal** – da presente Lei.

§ 2º. As vias projetadas, que constituem prolongamento de trechos existentes, deverão seguir a mesma hierarquização.

Art. 8º. A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação é o órgão responsável pela definição, classificação, emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.

Parágrafo único. Fica a cargo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação a avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas.

Seção II - Das Dimensões E Requisitos Obrigatórios Das Vias

Art. 9º. São considerados, para o dimensionamento das vias, os elementos abaixo, cujos parâmetros estão estabelecidos nos **Anexos III e IV**:

- I - caixa da via;
- II - faixa de rolamento;
- III - faixa de estacionamento;
- IV - calçada;
- V - canteiro central.

Art. 10. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

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

Parágrafo único. Existindo necessidade de interligação viária entre bairros, cujo dimensionamento da via seja inferior ao disposto no art. 8º, este poderá ser feito, ajustando ao perfil existente, para o seu prolongamento.

Art. 11. As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características:

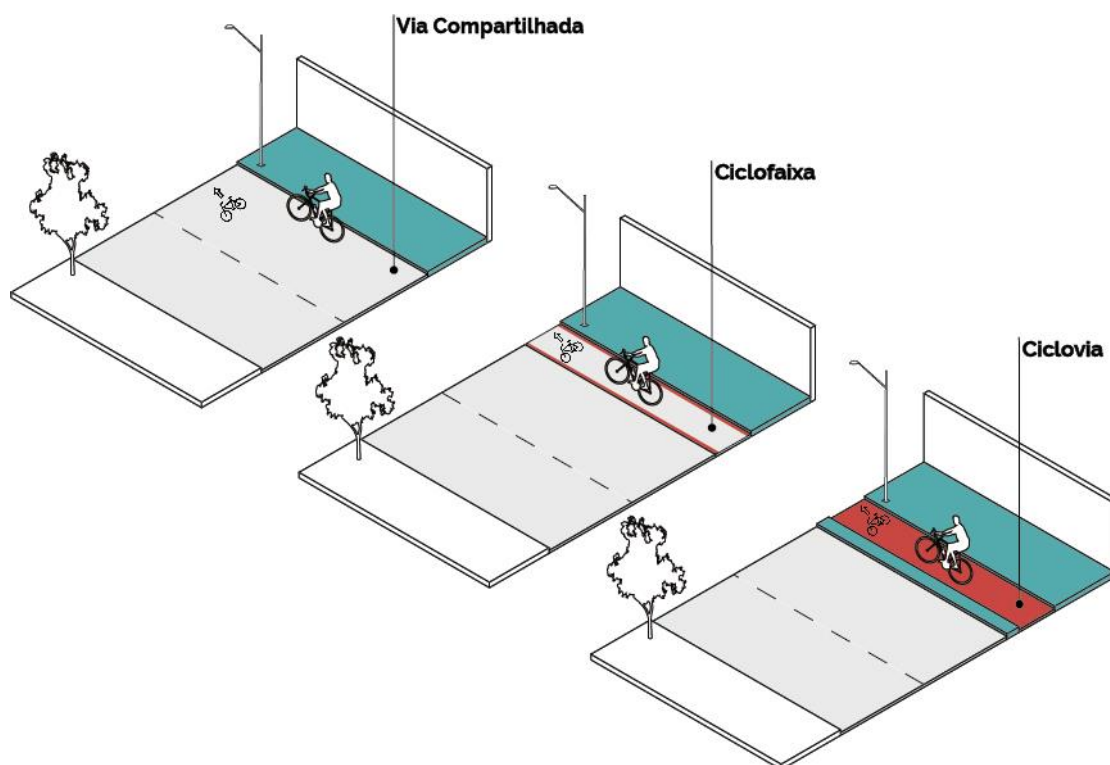
- I - vias expressas: caixa da via a ser definida pela concessionária responsável, sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas à via, preferencialmente duas faixas de rolamento de tráfego, ciclovias ou ciclofaixas, preferencialmente com canteiro central;
- II - vias arteriais de mão dupla, com ciclofaixa: caixa da via de 24m (vinte e quatro metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, quatro faixas de rolamento (duas para cada sentido), ciclofaixa;
- III - vias arteriais de mão dupla, sem ciclofaixa: caixa da via de 24m (vinte e quatro metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas à via, quatro faixas de rolamento (duas para cada sentido);
- IV - vias arteriais de mão única, com ciclofaixa: caixa da via de 21m (vinte e um metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, três faixas de rolamento, ciclofaixa;
- V - vias arteriais de mão única, sem ciclofaixa: caixa da via de 21m (vinte e um metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas à via, três faixas de rolamento;
- VI - vias coletoras de mão dupla, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclofaixa bidirecional;

- VII** - vias coletoras de mão dupla, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);
- VIII** - vias coletoras de mão única, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento, ciclofaixa;
- IX** - vias coletoras de mão única, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas à via, duas faixas de rolamento;
- X** - vias de ligação metropolitana, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclofaixa bidirecional, salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XI** - vias de ligação metropolitana, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido) salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XII** - vias de ligação metropolitana de mão única, com ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento, ciclofaixa, salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XIII** - vias de ligação metropolitana de mão única, sem ciclofaixa: caixa da via de 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento paralelas à via, duas faixas de rolamento, salvo especificidade apontada pela AMEP, e em comum acordo com o Município;
- XIV** - vias parques, com área frágil em um dos lados da via: caixa da via de 13,8m (treze metros e oitenta centímetros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclovia à esquerda;
- XV** - vias parques, com área frágil em ambos os lados da via: caixa da via de 13,8m (treze metros e oitenta centímetros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido), ciclovia à direita;
- XVI** - vias locais: caixa da via de 12m (doze metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);
- XVII** - estradas municipais principais: caixa da via a ser definida pela secretaria responsável, sendo seu perfil formado por pistas de acostamento, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);
- XVIII** - estradas municipais secundárias: caixa da via a ser definida pela secretaria responsável, sendo seu perfil formado por pistas de acostamento, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido);

XIX - ciclovias: com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), unidirecionais, nas vias expressas e largura mínima de 2,50m (dois metros e meio), bidirecionais, nas vias expressas e vias parque ou de acordo com análise de Secretaria Municipal correspondente.

XX - ciclofaixas: com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), unidirecionais, nas vias locais, coletoras, vias de ligação metropolitana e vias arteriais e largura mínima de 2,50m (dois metros e meio), bidirecionais, nas vias locais, vias coletoras, vias de ligação metropolitana e vias arteriais ou de acordo com análise da Secretaria Municipal¹ correspondente.

XXI - via compartilhada: com largura mínima correspondente a caixa da via;



Fonte: URBTEC™ (2023).

§ 1º A declividade das novas vias deverá obedecer aos parâmetros estabelecidos na Lei municipal que dispõe sobre o uso e ocupação e lei que dispõem sobre o parcelamento do solo para fins urbanos de Colombo.

§ 2º O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às especificações citadas neste artigo de acordo com análise das Secretarias Municipais correspondentes.

Seção III – Dos Passeios E Calçadas

Art. 12. Para assegurar o trânsito seguro e acessível a todos os pedestres, as calçadas deverão ser executadas ou reparadas conforme determinado na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e na classificação estabelecida na hierarquia do sistema viário municipal e padrão estabelecido nesta lei complementar **Anexo V – Setorização e Dimensões das Calçadas**, e a critério do Município de Colombo, será dada a continuidade dos padrões das calçadas adjacentes.

Parágrafo único. Na construção de calçadas ou espaços públicos é necessária a

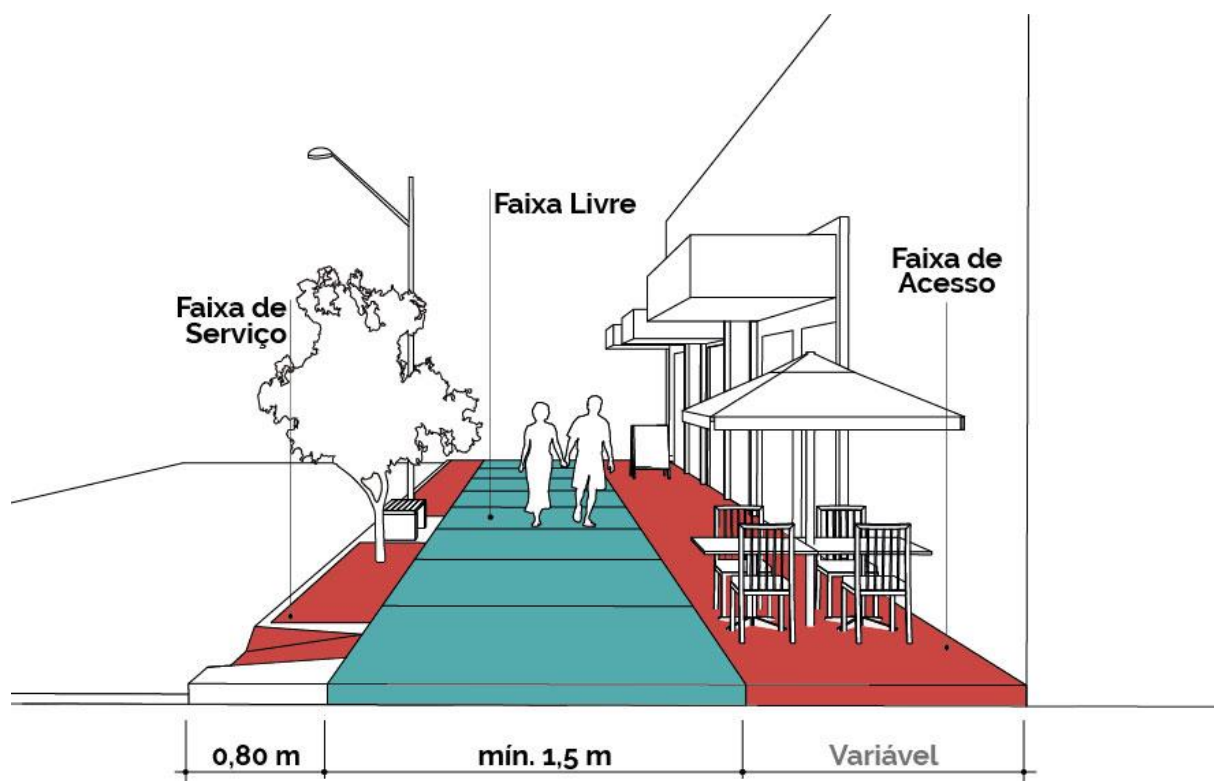
implantação de elementos de acessibilidade conforme as especificações presentes na NBR 9050 ou norma técnica oficial que a substitua.

Art. 13. A calçada pública poderá ser setorizada em até 3 (três) faixas, e deve seguir os padrões especificados no **Anexo V**, obedecendo as seguintes definições e ordem de prioridade:

I - Faixa livre ou passeio: destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo físico permanente ou temporário; deve possuir largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) e a superfície do piso deve ser regular, estável, firme, antiderrapante e não trepidante com inclinação transversal constante de no mínimo 1% (um por cento) e no máximo 3% (três por cento).

II - Faixa de serviço: situada entre a pista de rolamento e a faixa livre, é destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, postes de iluminação, sinalização de trânsito, tampas de caixas de inspeção, instalações subterrâneas e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones e lixeiras; deve possuir largura mínima de 0,80m (oitenta centímetros), a superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre;

III - Faixa de acesso: situada em frente ao imóvel, entre a faixa livre e a testada do lote, destinando-se ao acesso e apoio à propriedade, onde pode estar vegetação, rampas, toldos/marquises, e mobiliário móvel como floreiras e mesas de bar, desde que não dificultem o acesso à edificação ou criem obstáculo para os usuários da faixa livre; sua existência ou não, bem como seu dimensionamento, inicia-se a partir da garantia da faixa livre e de serviço. Segundo a NBR 9050, esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m., Sua superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre.



Fonte: URBTEC™ (2023).

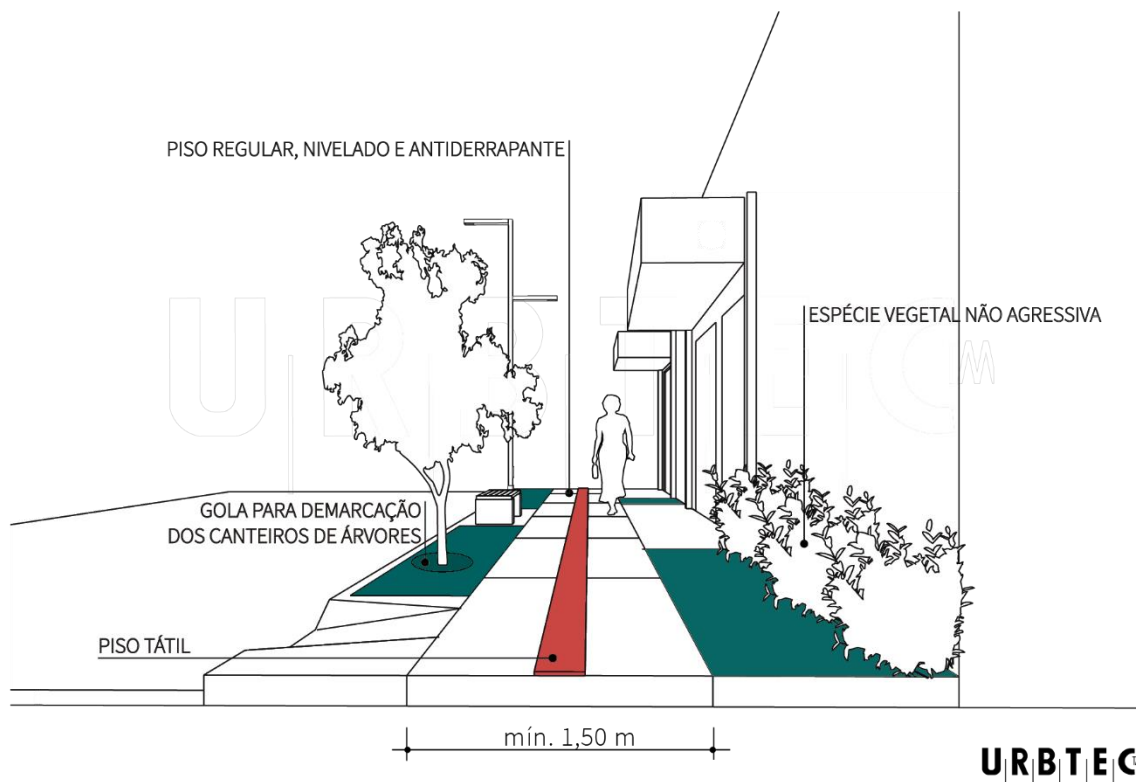
§ 1º As faixas de acesso e de serviço poderão receber o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre quando os imóveis estiverem inseridos em vias integrantes de centralidades urbanas ou conforme disposição estabelecida na Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo.

§ 2º A utilização da faixa de acesso poderá ser regulamentada por Decreto Municipal.

Art. 14. Na faixa livre ou passeio deve ser executado piso com largura paralela ao meio-fio, conforme especificado nas figuras **do Anexo V**, salvo em casos de existência de vegetação de grande porte ou outras interferências de difícil remoção, quando poderá ser executado de forma a desviá-los.

Art. 15. A construção ou reforma dos passeios deverá atender aos padrões estabelecidos na Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050 – e aos seguintes padrões básicos:

- I** - Piso regular, estável, nivelado e contínuo, de material resistente e antiderrapante, sob qualquer condição climática;
- II** - Faixa para circulação de pedestres em linha reta e livre de obstáculos, com a largura igual ou superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);



Fonte: URBTECTM (2023).

III - Desníveis devidamente sinalizados e, sempre que possível, superados por intermédio de rampas;

IV - Elementos dispostos sobre o passeio devidamente sinalizados e contornados com piso tátil de alerta, bem como instaladas golas ou contornos para demarcação dos canteiros de árvores e áreas ajardinadas no nível do piso;

V - Inclinação transversal máxima de 3% (três por cento).

§ 1º Em passeios já consolidados, no caso de comprovada inviabilidade da adoção da largura mínima estabelecida para a faixa de circulação de pedestres, será admitida largura menor, desde que esta resulte na maior largura possível livre de obstáculos para o trânsito de pedestres.

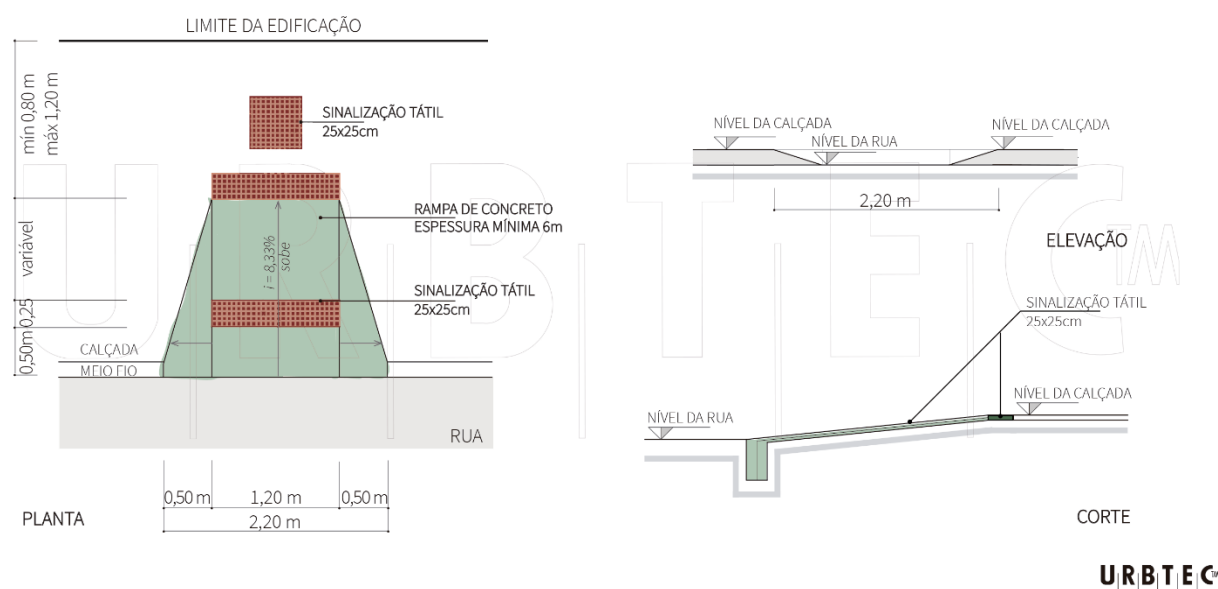
§ 2º É obrigatória a construção de rampa de acesso ao passeio junto à faixa de travessia de pedestres dotada com todos os elementos e padrões da NBR 9050.

Art. 16. Para as construções em lotes de esquina ou junto às faixas de travessia de pedestres, deverão ser previstos e executados rebaixamentos de calçada com rampas conforme o Anexo IV e o disposto na NBR 9050, ou outra norma técnica oficial que a substitua, e considerações a seguir:

I - não deve haver desnível entre o término da calçada e a pista de rolamento.

II - os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo de pedestres e quando localizados em lados opostos da via devem estar alinhados entre si.

III - todo rebaixamento de calçadas para travessia de pedestres deve ser sinalizado com piso tátil de alerta.



Fonte: URBTEC™ (2023).

Art. 17. A inclinação longitudinal das calçadas deverá acompanhar a inclinação da via em que se encontra.

§ 1º Quando existirem áreas com declividade acentuada, maior que 15% (quinze por cento), poderão ser executados degraus somente nas faixas de serviço e de acesso.

§ 2º A faixa livre deverá permanecer sem obstáculos.

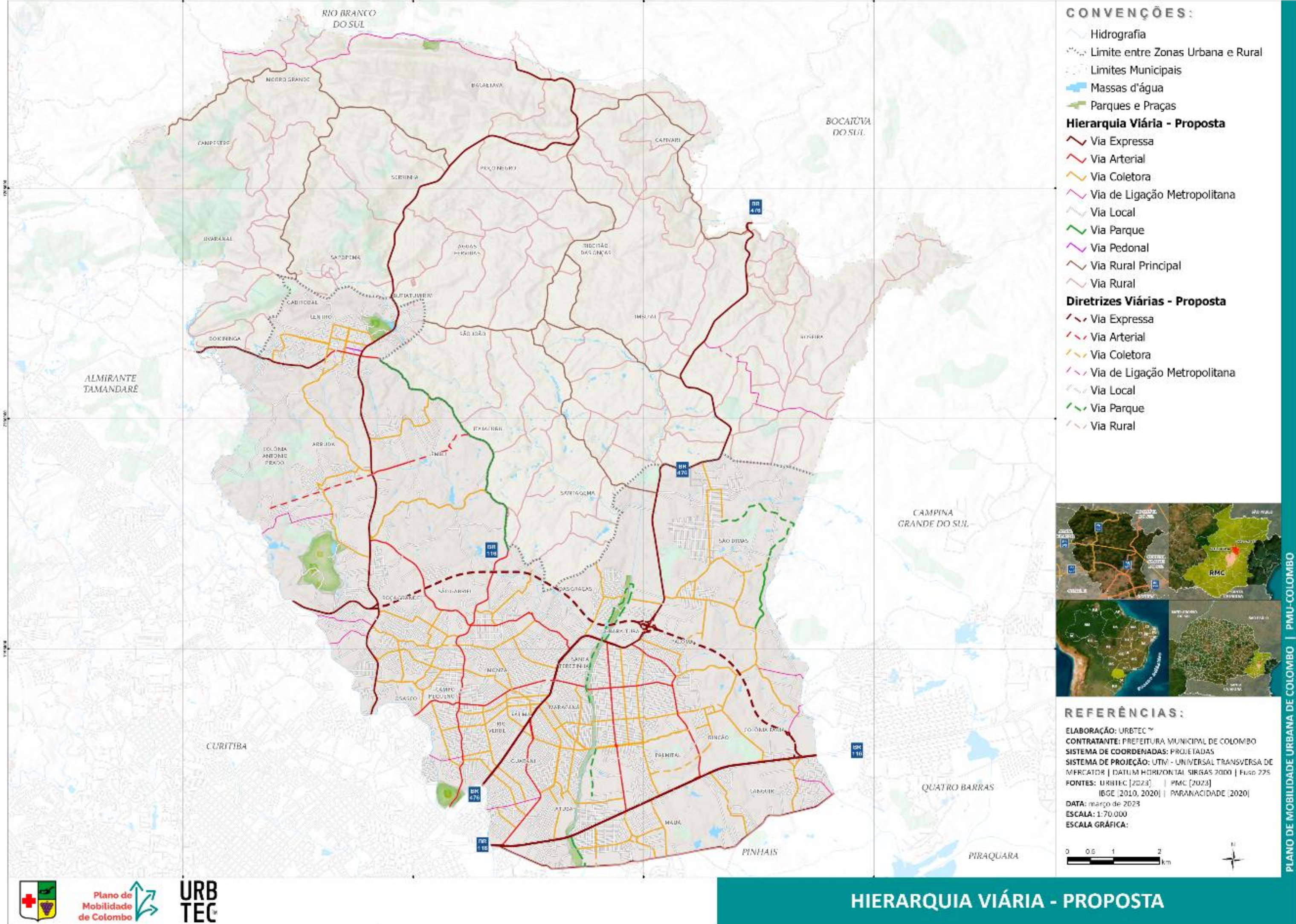
CAPÍTULO IV - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 18. 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.

Art. 19. Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do município.

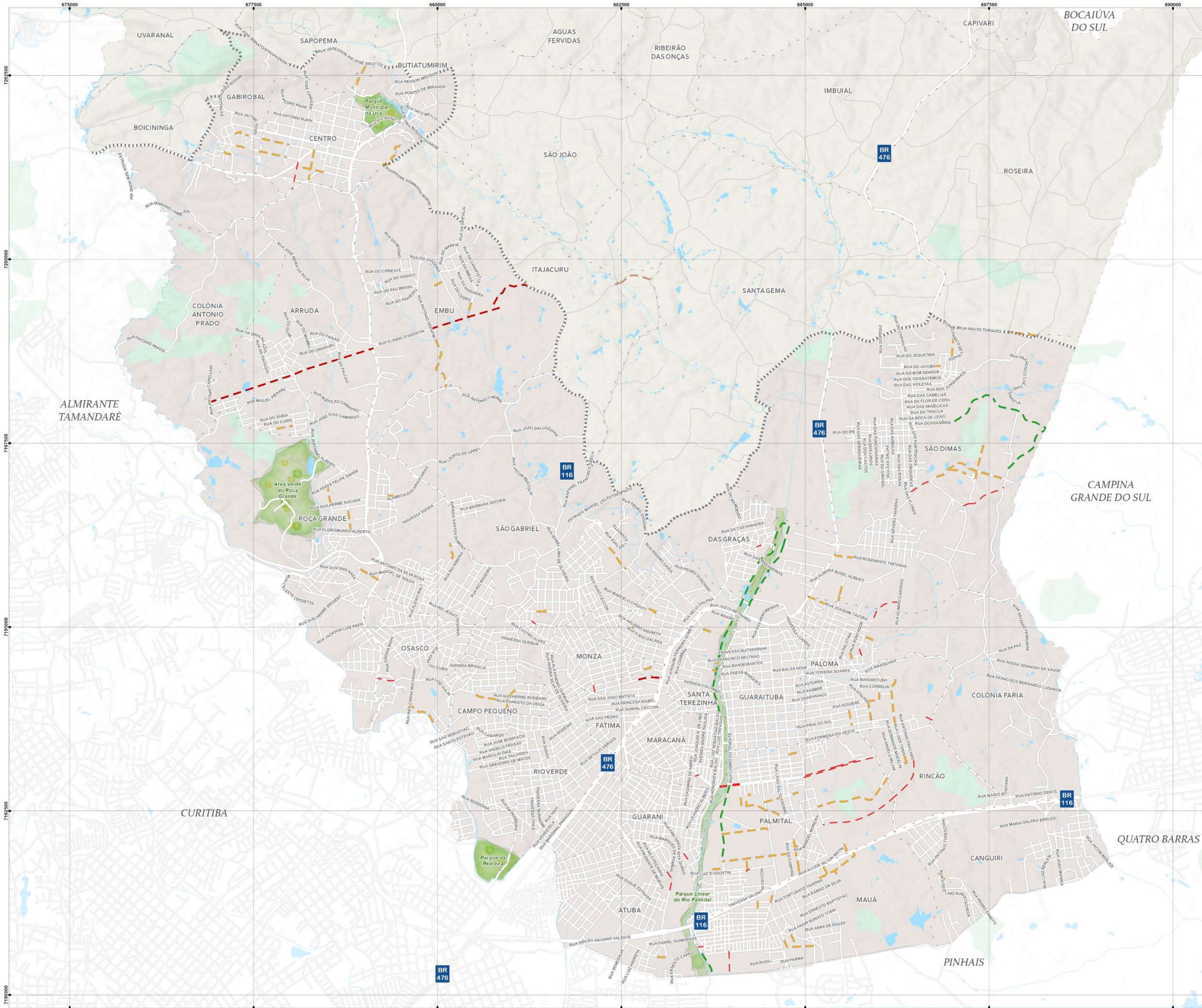
Parágrafo único. O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às normas citadas no caput deste artigo.

Art. 20. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



Plano de
Mobilidade
de Colombo

URB
TEC



CONVENÇÕES:

- Hidrografia
- Limite entre Zonas Urbana e Rural
- Limite de Bairros
- Malha Viária
- Limites Municipais
- Massas d'água
- Parques e Praças

Diretrizes Viárias - Proposta ¹

- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Local
- Via Parque
- Via Rural

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTECTM
CONTRATANTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE COLOMBO
SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
SISTEMA DE PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | Fuso 22S
FONTES: URBTEC [2023] ¹ | PMC [2022]
IBGE [2010, 2020] | PARANACIDADE [2020]
DATA: março de 2023
ESCALA: 1:50.000
ESCALA GRÁFICA:

00.512

km

N

Plano de Mobilidade de Colombo

URBTECTM

DIRETRIZES VIÁRIAS - PROPOSTA URBTEC

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE COLOMBO | PMU-COLOMBO

ANEXO III – DESCRIÇÃO DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Arterial de mão dupla, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Ciclofaixa	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	3 m	3 m	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	24 m
Via Arterial de mão dupla, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	3 m	3 m	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	24 m

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Arterial de mão única, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Ciclofaixa	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	-	3 m	3 m	3 m	2,5 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	21 m
Via Arterial de mão única, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	3 m	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	21 m
Via Coletora de mão dupla, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Ciclofaixa	-	-	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA							CALÇADA	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via Coletora de mão dupla, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via Coletora de mão única, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	-	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Ciclofaixa	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Coletora de mão única, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Ciclofaixa	-	-	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento ↓	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA							CALÇADA	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via de Ligação Metropolitana de mão única, com ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	-	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Ciclofaixa	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m
Via de Ligação Metropolitana de mão única, sem ciclofaixa	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Rolamento ↑	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	2,7 m	0,8 m	2,5 m	-	-	3 m	3 m	2,5 m	0,8 m	2,7 m	18 m

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Parque, com área frágil à esquerda	Faixa Livre	Ciclovía	Faixa de Serviço	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Estacionamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	1,5 m	1,8 m	0,8 m	-	-	2,5 m	2,5 m	2,4 m	0,8 m	1,5 m	13,8 m
Via Parque, com área frágil à direita	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Serviço	Ciclovía	Faixa Livre	
	1,5 m	0,8 m	2,4 m	-	-	2,5 m	2,5 m	0,8 m	1,8 m	1,5 m	13,8 m

VIA	COMPOSIÇÃO DA VIA										LARGURA TOTAL
	CALÇADA		CAIXA DA VIA						CALÇADA		
Via Local	Faixa Livre	Faixa de Serviço	Faixa de Estacionamento	-	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Serviço	Faixa Livre	
	1,5 m	0,8 m	2,4 m	-	-	-	2,5 m	2,5 m	0,8 m	1,5 m	12 m
Estrada Municipal Principal e Secundária	-	-	Faixa de Acostamento	-	-	Faixa de Rolamento	Faixa de Rolamento	Faixa de Acostamento	-	-	
	-	-	(1)	-	-	(1)	(1)	(1)	-	-	(1)

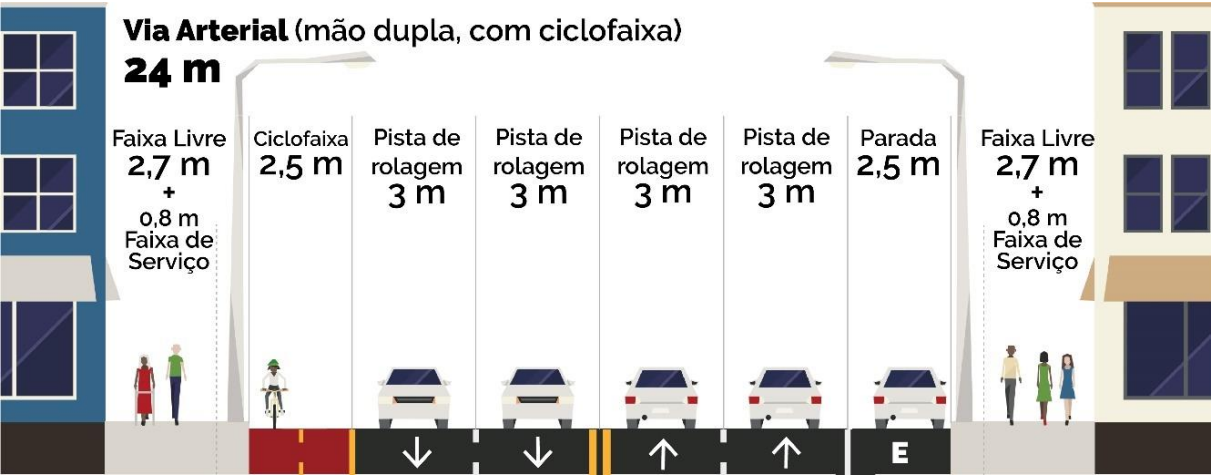
Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações:

(1) Caixa da via a ser definida pela Secretaria responsável em caso de adequações.

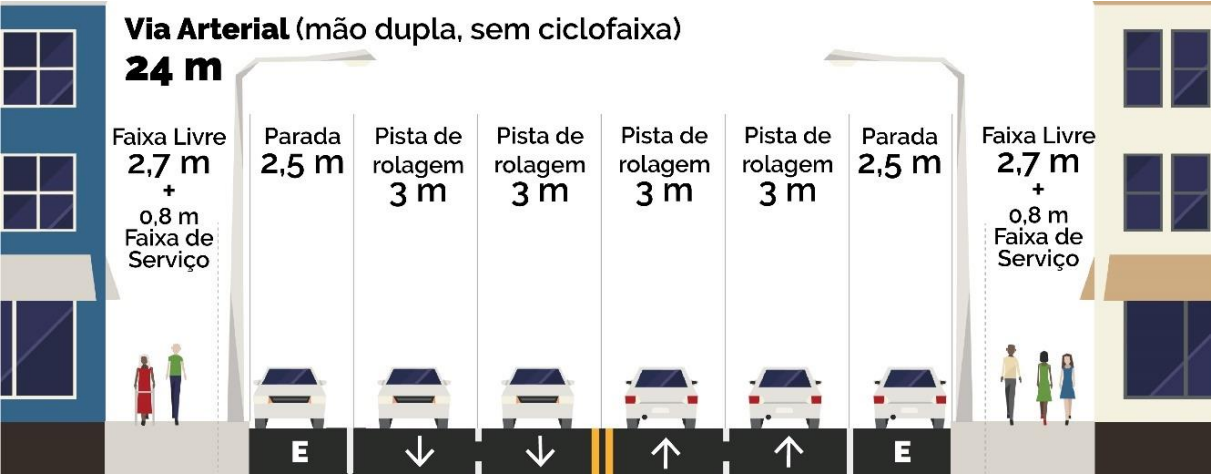
ANEXO IV – PERFIS VIÁRIOS DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL

VIA ARTERIAL DE MÃO DUPLA, COM CICLOFAIXA



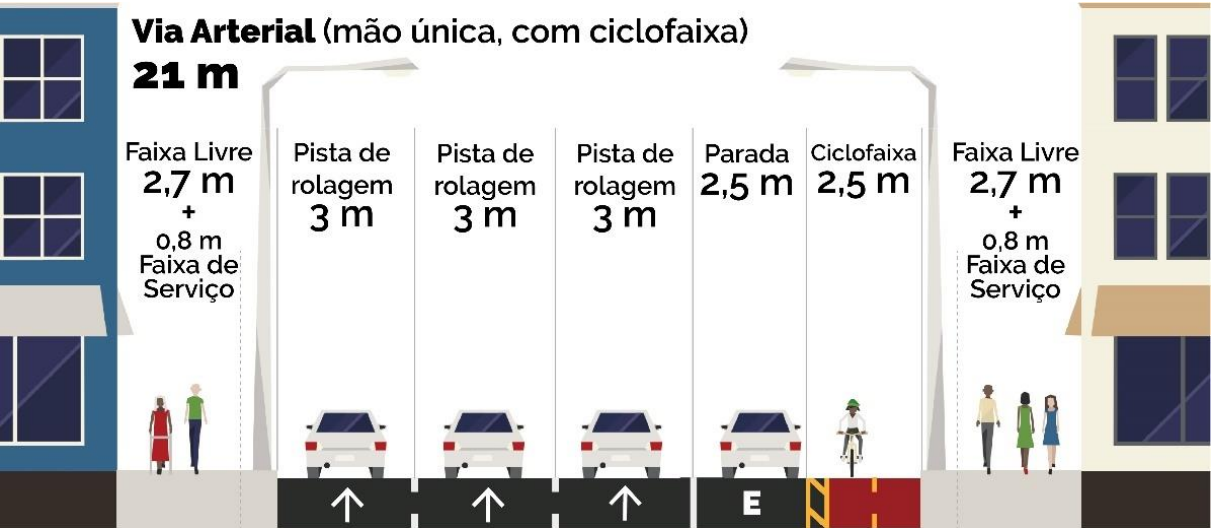
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA ARTERIAL DE MÃO DUPLA, SEM CICLOFAIXA



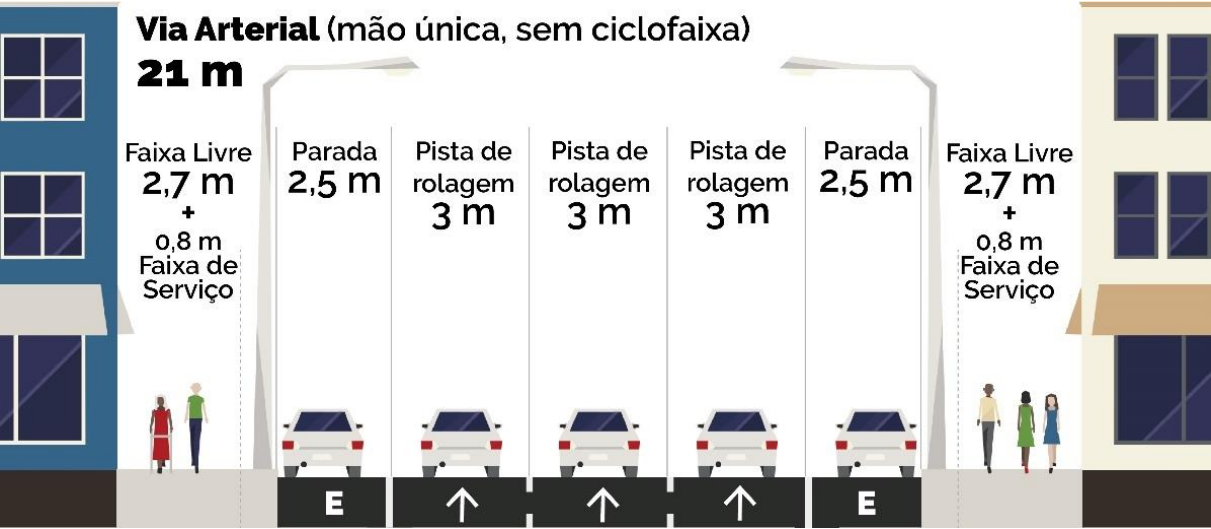
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA ARTERIAL DE MÃO ÚNICA, COM CICLOFAIXA



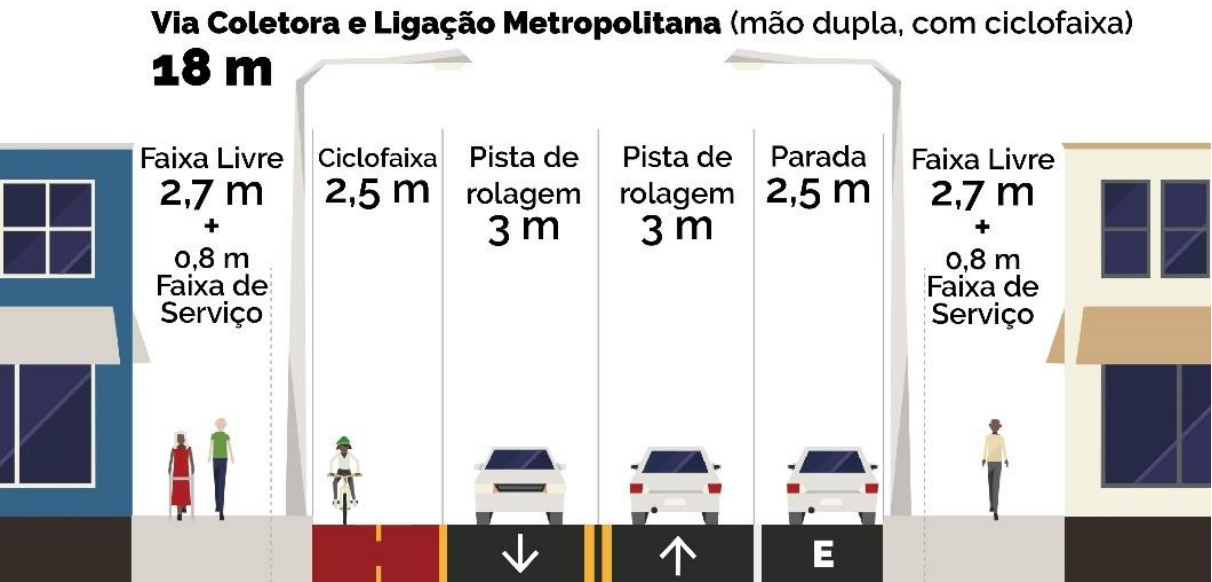
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA ARTERIAL DE MÃO ÚNICA, SEM CICLOFAIXA



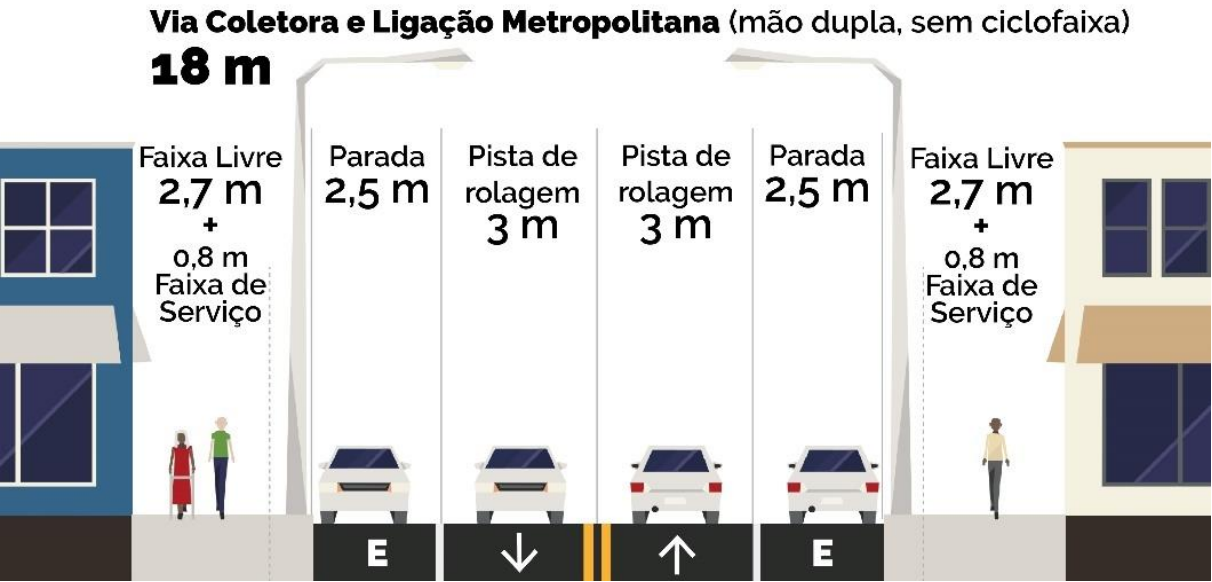
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO DUPLA, COM CICLOFAIXA



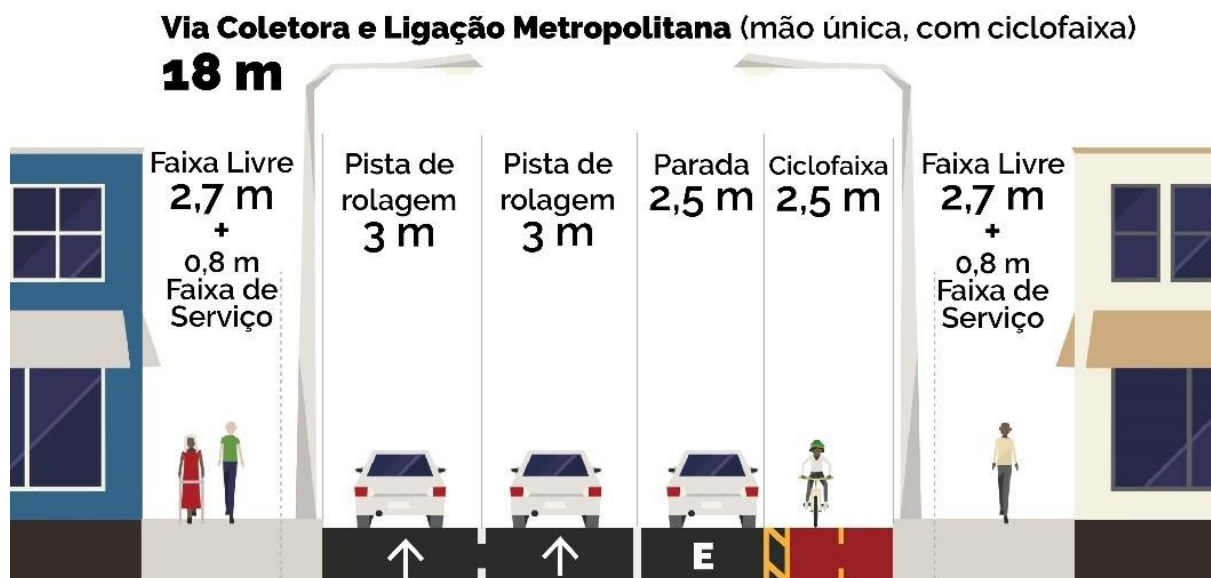
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO DUPLA, SEM CICLOFAIXA



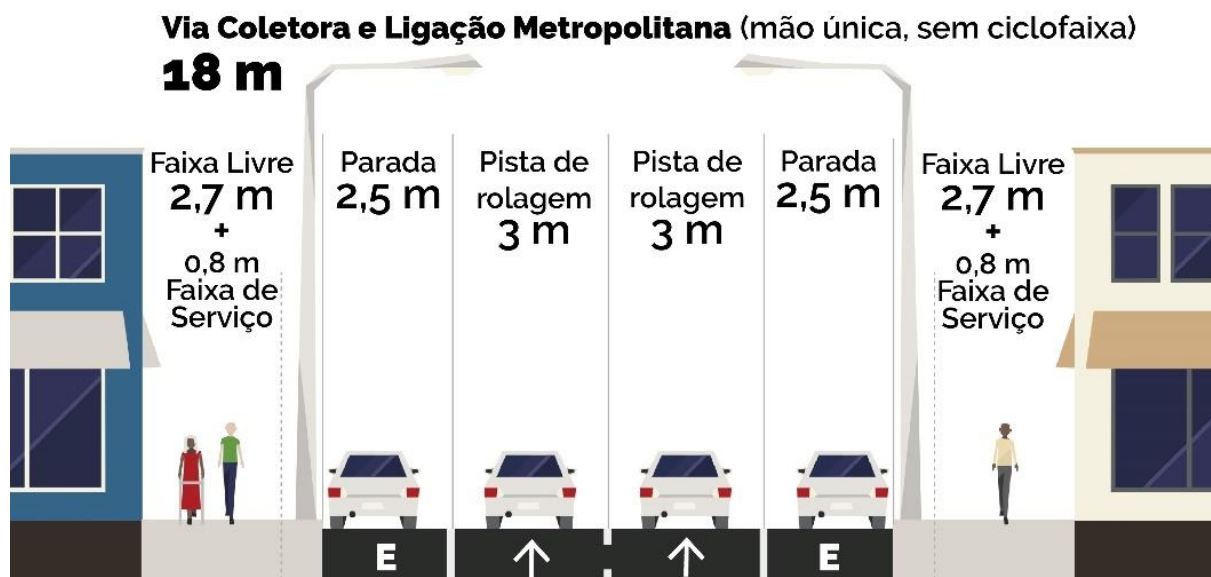
Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO ÚNICA, COM CICLOFAIXA



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA COLETORA DE MÃO ÚNICA, SEM CICLOFAIXA



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO DUPLA, COM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão dupla, com ciclofaixa) **18 m**



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO DUPLA, SEM CICLOFAIXA

Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão dupla, sem ciclofaixa) **18 m**



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO ÚNICA, COM CICLOFAIXA

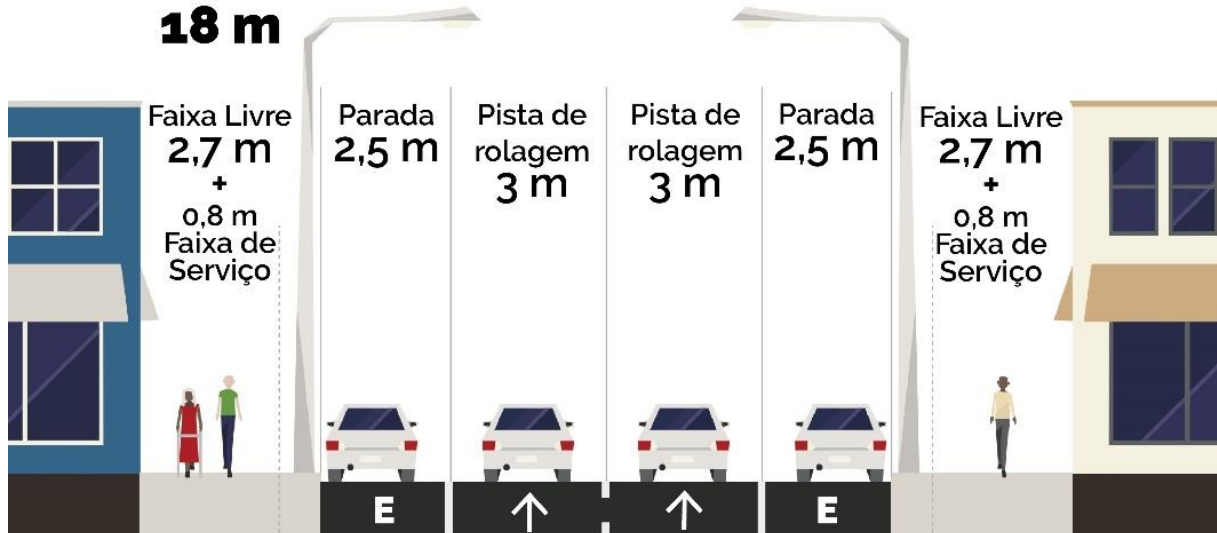
Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão única, com ciclofaixa) **18 m**



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA DE LIGAÇÃO METROPOLITANA DE MÃO ÚNICA, SEM CICLOFAIXA

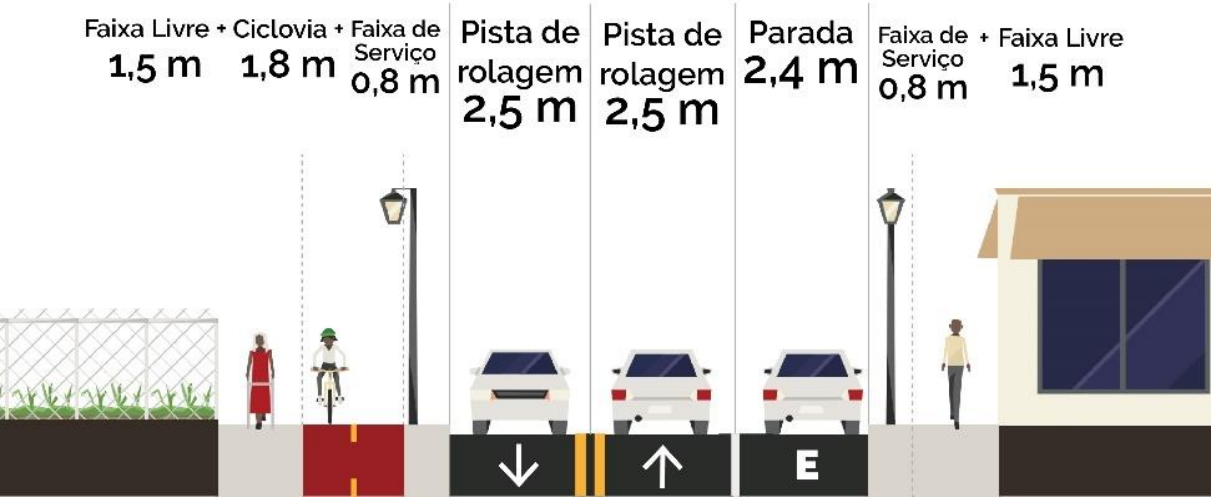
Via Coletora e Ligação Metropolitana (mão única, sem ciclofaixa) **18 m**



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA PARQUE, COM ÁREA FRÁGIL À ESQUERDA

Via Parque (com área frágil à esquerda)
13,8 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA PARQUE, COM ÁREA FRÁGIL À DIREITA

Via Parque (com área frágil à direita)
13,8 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

VIA LOCAL DE MÃO DUPLA, SEM CICLOVIA

Via Local (mão única, sem ciclovia)
12 m



Fonte: Street Mix. Adaptado por URBTEC™ (2023).

ANEXO V – SETORIZAÇÃO E DIMENSÕES DAS CALÇADAS

ANEXO V (a) – DIMENSIONAMENTO

HIERARQUIA VIÁRIA	LARGURA MÍNIMA DA FAIXA DE SERVIÇO⁽¹⁾	LARGURA MÍNIMA DA FAIXA LIVRE	LARGURA MÍNIMA TOTAL DA CALÇADA⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
Via Arterial de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão única, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Arterial de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão única, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Coletora de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, com ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão dupla, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via de Ligação Metropolitana de mão única, sem ciclofaixa	0,8 m	2,7 m	3,5 m
Via Parque, com área frágil à esquerda	0,8 m	1,5 m	2,3 m

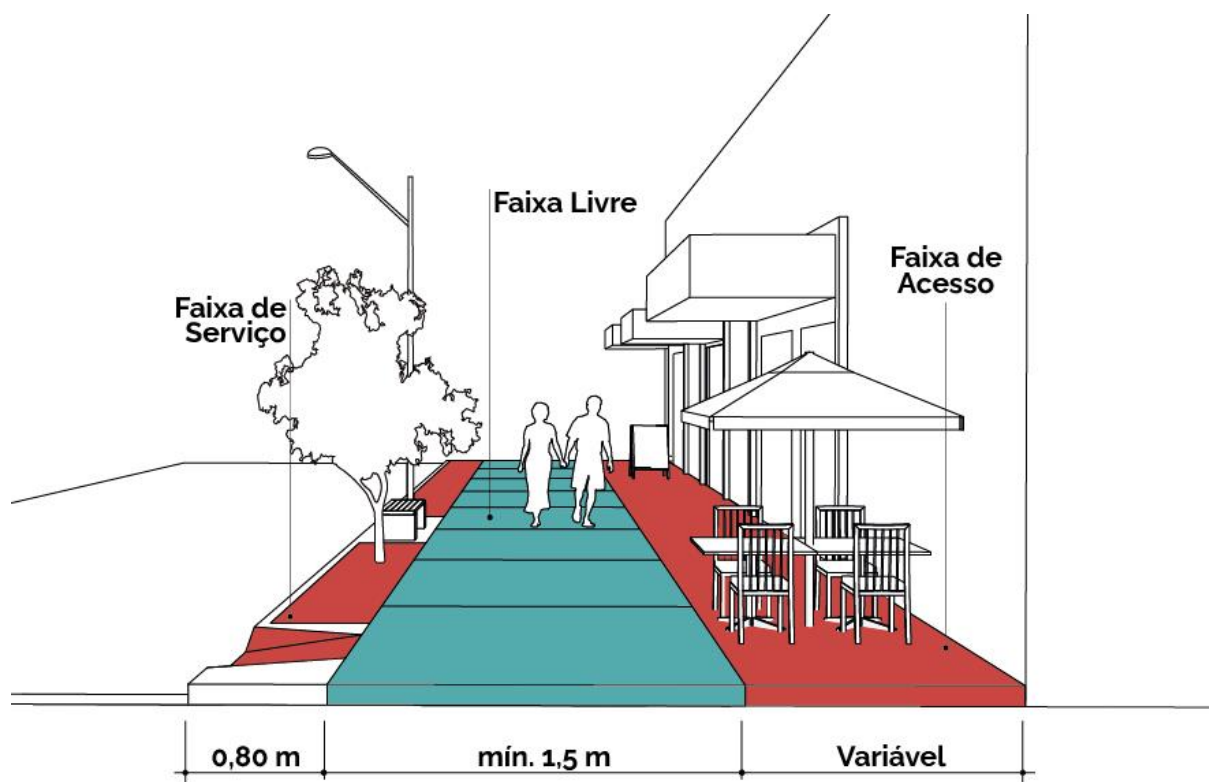
Via Parque, com área frágil à direita	0,8 m	1,5 m	2,3 m
Via Local	0,8 m	1,5 m	2,3 m

Fonte: URBTEC™ (2023).

Observações:

- (1) Todas as calçadas com mais de 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de largura poderão apresentar faixa de acesso, que terá largura livre, desde que atendidas às larguras mínimas para a faixa livre e faixa de serviço;
- (2) Quando não se optar pela faixa de acesso nas calçadas acima de 2,20m (dois metros e vinte centímetros), a sua largura poderá ser incorporada à faixa livre ou de serviço;
- (3) Quando a calçada possuir largura menor que a definida para a sua tipologia, deverá ser atendida a largura mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) para a faixa livre. Para tanto, deverão ser consultados os técnicos municipais responsáveis pela análise e parecer final do caso;
- (4) Materiais permitidos: I. Bloco intertravado de concreto; II. Revestimento asfáltico (CBUQ); III. Concreto moldado *in loco*.

ANEXO V (b) – SETORIZAÇÃO



Fonte: URBTEC™ (2023).