

LEI Nº 1 6 1 6

SÚMULA: “Estabelece critérios para concepção do Sistema Viário da Sede do Município de Telêmaco Borba- PR”.

Capítulo I - Disposições Gerais	2
Capítulo II - Dos Objetivos	3
Capítulo III - Recomendações Específicas	3
Capítulo IV - Do Sistema Viário e sua Estruturação.....	4
CAPÍTULO V - Das Dimensões das Vias	5
CAPÍTULO VI - Das Medidas de Adequação do Sistema Viário	8
CAPÍTULO VII - Das Calçadas e Passeios	8
CAPÍTULO VII - Da Sinalização de Trânsito e instalação de mobiliário urbano	13
CAPÍTULO VIII - Das intervenções nas vias públicas.....	14
CAPÍTULO IX - Disposições finais.....	15
Anexo 01 - QUADRO DE HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS EXISTENTES E PROJETADAS	16
Vias caracterizadas como Vias Estruturais Projetadas – 3ª CATEGORIA:.....	17

LEI Nº 1 6 1 6

SÚMULA: “Estabelece critérios para concepção do Sistema Viário da Sede do Município de Telêmaco Borba- PR”.

“O POVO DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, ATRAVÉS DE SEUS REPRESENTANTES NA CÂMARA LEGISLATIVA, APROVOU, E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO, SANCIONO A SEGUINTE LEI”.

Capítulo I - Disposições Gerais

Art. 1º. Fica instituído a Lei do Sistema Viário do Município de Telêmaco Borba que se caracteriza como instrumento de planejamento de caráter dinâmico, vinculado à realidade urbana e a serviço do desenvolvimento da comunidade local, buscando o bem estar de sua população e da ação governamental nos seus múltiplos aspectos organicamente integrado e harmônico com o que dispõe a Lei 1.569 de 22.11.2006 – Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Telêmaco Borba - PDDU/TB, Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, Lei do Parcelamento do Solo Urbano e demais legislações estaduais e federais pertinentes a espécie.

Parágrafo único. A expressão Sistema Viário tratado nesta lei é expressão sinônima ao Subsistema Viário tratado na Lei do PDDU/TB.

Art. 2º. As disposições desta Lei deverão ser observadas, na aprovação de projetos viários e execução de qualquer obra particular, bem como em todas as iniciativas do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, no âmbito do Município de Telêmaco Borba.

Parágrafo único. Todos os projetos de Parcelamento do solo, construção, reconstrução, reforma e ampliação de edificações localizadas na Sede do Município, dependerão de diretrizes viárias e urbanísticas a serem emitidas pelo órgão público municipal competente, segundo as presentes disposições legais.

Art. 3º. As vias de circulação pública, que vierem a ser implantadas somente serão liberadas ao uso, após vistoria e aprovação do órgão da Prefeitura responsável pela execução e recebimento de obras públicas, devendo ser incluídas no mapa viário municipal na categoria de vias existentes.

Parágrafo único: É vedada a execução privada de vias de circulação sem que tenham seu projeto aprovado pelo poder público.

Art. 4º. O Poder Público Municipal por meio de seus órgãos poderá estabelecer convênios com o Estado e/ou União e/ou parceria com terceiros visando à execução do Plano Viário Urbano e Municipal.

Art. 5º. Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do sistema viário básico da cidade e em conformidade com a presente Lei e Plano Viário urbano.

Parágrafo único. É vedada a execução de qualquer via de circulação sem a prévia aprovação de seu projeto pelo Poder Público Municipal;

Art. 6º. O dimensionamento das vias públicas deverá obedecer, no mínimo, aos padrões definidos no anexo 003 integrante à presente Lei.

Parágrafo Único. 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 nesta Lei.

Capítulo II - Dos Objetivos

Art. 7º. Esta Lei tem por Objetivos:

- I - assegurar o desenvolvimento harmônico da estrutura urbana e sua integração com as vias de estruturação rural do município, bem como as vias de ligação regional;
- II - propiciar uma estruturação urbana capaz de atender as funções de habitar, trabalhar, recrear, locomover e outras destinadas à realização humana em sua plenitude;
- III - buscar a promoção da circulação viária segura de pedestres e veículos, promovendo qualidade de mobilidade e acessibilidade a todos os cidadãos;
- IV - incentivar a utilização dos meios de transporte não poluentes;
- V - utilizar o planejamento viário como um dos meios de induzir a ocupação urbana ordenada e planejada do solo urbano, sobretudo buscando-a de forma sustentável;

Capítulo III - Recomendações Específicas

Art. 8º. Para atender à sua finalidade de informação à população, a Lei do Sistema Viário bem como o Plano Viário municipal deverá ser constantemente atualizada, no intuito de caracterizar-se como fonte segura de informação da situação real do estágio do desenvolvimento do sistema viário do município.

Art. 9º. Conforme definido na Lei do PDDU/TB, exceto as vias locais situadas em ZEIS-RF, Nenhuma via pública de circulação de veículos no município poderá ter largura inferior a 13,00m (treze metros) de largura, sendo no mínimo 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros) para Pista de Rolamento, 3,80m (três metros e oitenta) para faixa de estacionamento, dividindo-se em 1,90m (um metro e noventa centímetros) para cada lado da via e 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros) para passeio ou calçada tendo este 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para cada lado da via conforme ilustrado no anexo 003.

Parágrafo Único. As vias localizadas em áreas rurais do município deverão respeitar a largura mínima de 13,00m (treze metros) expressa *no caput* deste artigo.

Art. 10. A via que se constitua em prolongamento de outra já existente ou constante do sistema viário proposto, deverá respeitar as características da via de maior dimensão, ainda que pela sua função e posição possa ser considerada de categoria funcional inferior.

Art. 11. De ambos os lados, ao longo das faixas de segurança das linhas de transmissão de energia elétrica, deverão ser construídas vias com características do sistema coletor, desde que constatada a viabilidade técnica da construção, respeitando-se a faixa de segurança determinada pelas concessionárias de energia elétrica.

Art. 12. Nas vias de circulação cujo leito não esteja no mesmo nível dos terrenos marginais, a altura máxima dos taludes não deverá exceder a 3,00m (três metros) de altura, devendo ainda tais taludes receber tratamento adequado, preferentemente revestidos com grama.

Art. 13. É permitida a execução de vias locais de penetração em “cul-de-sac”, não podendo estas apresentar uma extensão superior a 150,00m (cento e cinquenta metros) medida

a partir da via de acesso mais próxima, tendo o bolsão de retorno um diâmetro mínimo de 13,00m (treze metros) e área de retorno com diâmetro maior ou igual a 30,00m (trinta metros).

Art. 14. Fica expressamente proibida a utilização das vias públicas para outros fins que não a locomoção de pessoas, veículos e mercadorias, sendo vedado a utilização da via para:

- I - Estacionamento e/ou permanência indefinida de veículos de carga acima de 3,5 t. a não ser durante período necessário para carga e descarga;
- II - Permanência, por qualquer período, de carretas, bi-trem, Romeu e Julieta, semi-reboque, ou assemelhados desacoplados do veículo de tração;
- III - Permanência indefinida de veículos de passageiros com capacidade igual ou superior a 20 pessoas;
- IV - Exposição de mercadorias de qualquer natureza;
- V - Realização de reparos ou instalação de equipamentos em veículos;
- VI - Deposição de materiais de construção ou terra exceto para transposição imediata para dentro do alinhamento predial;
- VII - Qualquer utilização que impeça ou dificulte o trânsito de pessoas e veículos;
- VIII - Interdição para fins de reuniões públicas para fins pacíficos salvo o assegurado pela Constituição Federal, devendo o Poder Público ser comunicado previamente para que tome as medidas viárias de segurança necessárias, não cabendo a este impedir, negar ou frustrar por qualquer meio a realização de reunião previamente comunicada.

§ 1º. Para efeitos desta lei considera-se como permanência indefinida quando o veículo ou carreta e/ou assemelhados permanecem estacionados na via pública por período de tempo igual ou superior a 24 horas, ou quando contumazmente é estacionado no mesmo trecho da via pública permanecendo no local por pelo menos 08 horas seguidas.

§ 2º. Para fins do disposto no inciso VIII do *caput* deste artigo excluem-se as reuniões de caráter festivo, artístico ou assemelhado, as quais para sua realização e interdição da via pública deverão receber autorização do Poder Público Municipal, que somente serão exaradas demonstrada a viabilidade da fluidez do tráfego por caminho alternativo, a segurança dos cidadãos e condutores de veículos, sem prejuízo do cumprimento das demais exigências legais.

§ 3º. Caberá ao Poder Público Municipal, determinar através de Plano Viário Municipal, regras e trajetos especiais para a carga e descarga, bem como o tráfego de veículos pesados na área urbana.

Art. 15. Além do determinado aos artigos anteriores as vias não poderão ser executadas:

- I - Sem saída, a não ser que seja executada em "cul-de-sac", segundo Artigo 13 desta Lei, ou ainda que seja trecho de via projetada cuja continuidade se dará quando da expansão urbana conforme o previsto pelo Plano Viário Geral de Telêmaco Borba;
- II - Com dimensões inferiores ao definido nesta lei;
- III - Em Áreas de Proteção Permanente, salvo as necessárias a transposição de fundo de vale ou curso d'água, devendo o projeto de transposição ser previamente examinado e aprovado pelo órgão competente;
- IV - Com inclinação transversal superior a 2% (cinco por cento);
- V - Com declividade superior a 14% (quatorze por cento), admitindo-se, exclusivamente em vias locais, em trechos inferiores a 100,00m (cem metros) a declividade de até 16% (dezesseis por cento), e em trechos de até 50,00m (cinquenta metros) declividade máxima de 18% (dezoito por cento);

Parágrafo Único. Entre o alinhamento predial e a via o Poder Público poderá ainda instituir faixas de domínio de largura variável conforme o dimensionamento da via e seu uso proposto ou previsto.

Capítulo IV - Do Sistema Viário e sua Estruturação

Art. 16. O Sistema Viário Urbano compreende a rede de infra-estrutura de vias existentes e projetadas, que recebem uma hierarquização física com base em critérios funcionais e urbanísticos, sendo classificadas em 04 (quatro) sistemas:

- a) Sistema Estrutural;
- b) Sistema Coletor;
- c) Sistema Local;
- d) Sistema Especial.

Parágrafo Único. Os critérios utilizados para classificação destas vias, referem-se características de tráfego recebido pelas vias existentes e sua função no sistema viário urbano consolidado.

Art. 17. O sistema Estrutural é composto pelos seguintes tipos de via:

- a) **Arterial ou Rodovia:** vias de tráfego intenso e de passagem que permitem ligações regionais e entre a área urbana e vias rurais. .
- b) **Via Marginal:** vias que correm imediatamente paralelas às Rodovias principalmente no Perímetro Urbano Municipal, sendo uma estrutura viária de transição entre rodovia e sistema viário urbano, promovendo a separação entre o tráfego de destino regional e o tráfego de circulação urbano.
- c) **Via Estrutural e Avenidas:** vias que estruturam o sistema viário urbano promovendo a ligação entre diferentes bairros ou setores da cidade, permitindo um fluxo contínuo de tráfego proporcionando mobilidade e acesso aos setores habitacionais, comerciais, serviços e de lazer.

Art. 18. O sistema Coletor é composto pelos seguintes tipos de via:

- a) **Vias Coletoras:** vias que se destinam a coletar o tráfego de veículos das vias locais e distribuí-los às estruturais. Formam um sistema de vias que interligam a malha viária.
- b) **Vias Parque:** são as vias que devem ser implantadas paralelamente as Áreas de Preservação Permanente- APPs, devendo estar integradas ao Sistema Viário conforme o Plano Viário Municipal. Objetivam principalmente incentivar a preservação das APPs inseridas na Área Urbana, propiciando também a utilização destes locais como áreas de lazer e preservação, bem como criar corredores alternativos de circulação urbana.

Art. 19. O sistema Local é composto das vias do sistema Viário Urbano formado por ruas de circulação local, ruas de acesso e demais vias que não estejam relacionadas nos dois sistemas anteriores, sendo Via Local aquela de distribuição do tráfego internamente ao bairro e se liga quase sempre a uma via coletora.

Art. 20. O Sistema Especial:

- I - **Vias para Pedestres:** são aquelas de passagem e uso exclusivo de pedestres.
- II - **Ciclovia:** é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas.
- III - **Vias Centrais:** são as vias que apresentam um fluxo viário diferenciado devido à concentração das principais atividades comerciais do município, bem como as vias que sofrem influência direta e indireta da área comercial do município. Receberão tratamento especial, buscando incentivar uma melhor distribuição das atividades comerciais, bem como deverão ser re-adequadas e adaptadas para absorver e possibilitar um fluxo viário adequado.

CAPÍTULO V - Das Dimensões das Vias

Art. 21. Os componentes do sistema viário têm as seguintes características e dimensões mínimas, conforme caracterização básica aprovada na Lei Complementar 1.569 de 22 de novembro de 2006. Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Telêmaco Borba - PDDU/TB, a seguir relacionados:

Art. 22. O dimensionamento do Sistema Estrutural assim se apresenta:

- I - Vias Arteriais e/ou Rodovias quando executadas por outros órgãos que não municipais: faixa de domínio mínimo 50,00m (cinquenta metros) a conta do eixo da rodovia, sendo seu perfil formado por via marginal, canteiro, rodovias com faixas de rolamento e canteiro com ciclovia central em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 6% (seis por cento);
- II - Vias arteriais e/ou rodovias quando executadas sob responsabilidade do poder público municipal - serão de 39,00m (trinta e nove metros) de largura, dos quais:
 - a) passeios de 10,00m (dez metros) sendo 5,00m (cinco metros) de cada lado da rua;
 - b) canteiro central de 8,00m (oito metros) não destinado à circulação de pessoas;
 - c) pista de rolamento 1 – de 7,00m (sete metros) dividida em duas pistas de 3,75m (três metros e setenta e cinco centímetros);
 - d) faixa de estacionamento, permitida somente ao lado direito da via de direção, com 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) e onde houver parada de ônibus;
 - e) pista de rolamento 2 – do outro lado do canteiro central na outra mão de direção, de 7,00m (sete metros) dividida em duas pistas de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
 - f) faixa de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
 - g) declividade longitudinal máxima de 12% (doze por cento) e transversal de 2% (dois por cento);
- III - Via Marginal assim configurada:
 - a) caixa da via: 29,50m (vinte e nove metros e cinquenta centímetros);
 - b) pista de rolamento: 7,00m (sete metros), divididos em quatro pistas com 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
 - c) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
 - d) passeio ou calçada: 7,00m (sete metros), sendo 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
 - e) canteiro de separação ente marginal e rodovia: 5,00 (cinco metros) à contar dos limites do acostamento da rodovia;
 - f) ciclovia: 3,00m (três metros);
 - g) inclinação longitudinal máxima da via: 12% (doze por cento);
 - h) inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento);
- IV - Vias Estruturais:
 - a) Via Estrutural de 1ª Categoria: são as vias classificadas conforme Artigo 17, III desta Lei, que se encontravam construídas quando da aprovação da desta Lei, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal.
 - b) Via Estrutural de 2ª Categoria:
 - 1) caixa da via: 29,50m (vinte e nove metros e cinquenta centímetros);
 - 2) pista de rolamento: 14,00m (quatorze metros), divididos em quatro pistas com 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
 - 3) faixa de separação da vias: 0,50m (cinquenta centímetros);
 - 4) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
 - 5) passeio ou calçada: 8,00m (oito metros), sendo 4,00m (quatro metros) de cada lado da via;
 - 6) ciclovia: 2,00m (dois metros);
 - 7) inclinação longitudinal máxima da via: 12% (doze por cento);
 - 8) inclinação transversal máxima de 2,00% (dois por cento).
 - c) Via Estrutural de 3ª Categoria (dotada de canteiro central):
 - 1) caixa da via: 34,00m (trinta e quatro metros)
 - 2) pista de rolamento: 14,00m (quatorze metros), divididos em quatro pistas com 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
 - 3) faixa de estacionamento: 5,00 m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;

- 4) passeio ou calçada: 8,00 m (oito metros), sendo 4,00m (quatro metros) de cada lado da via;
- 5) canteiro central: 5,00m (cinco metros);
- 6) ciclovia: 2,00m (dois metros);
- 7) inclinação máxima da via : 12% (doze por cento);
- 8) inclinação transversal máxima de 2,00% (dois por cento);

Art. 23. O dimensionamento do Sistema Coletor assim se apresenta:

I - Via Coletora de 1ª Categoria: As vias coletoras de 1ª (primeira) categoria são as vias classificadas conforme Artigo 18 desta Lei, que se encontram construídas quando da aprovação da desta Lei, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal.

II - Via Coletora de 2ª Categoria:

- a) caixa da via: 19,00m (dezenove metros);
- b) pista de rolamento: 6,00m (seis metros) dividida em duas pistas de 3,00m (três metros);
- c) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
- d) passeio ou calçada: 8,00m (oito metros), sendo 4,00m (quatro metros) de cada lado da via;
- e) inclinação longitudinal máxima da via: 14% (quatorze por cento);
- f) inclinação transversal máxima da via: 2% (dois por cento).

III - Via Coletora de 3ª Categoria:

- a) caixa da via: 24,00m (vinte e quatro metros);
- b) pista de rolamento: 12,00m (doze metros), composto por 04 (quatro) vias de 3,00 m (três metros) para cada mão de direção;
- c) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
- d) passeio ou calçada: 7,00m (sete metros), sendo 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.
- e) inclinação longitudinal máxima da via: 14% (quatorze por cento);
- f) inclinação transversal máxima da via: 2% (dois por cento).

IV - Vias Parque:

- a) Via Parque de 1ª Categoria: São as vias caracterizadas como Vias parque que apresentam um trecho já construído, bem como devido às características de parcelamento já consolidadas limitam a construção de Via Parque de 2ª Categoria, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal, devendo ser adaptadas com no mínimo as seguintes dimensões:
 - 1) caixa da via: 17,00m (dezenove metros);
 - 2) pista de rolamento: 6,00m (seis metros);
 - 3) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via ;
 - 4) passeio ou calçada: 6,00m (oito metros), sendo 3,00m (quatro metros) de cada lado da via;
 - 5) inclinação longitudinal máxima: 14% (quatorze por cento);
 - 6) inclinação transversal máxima: 2% (dois por cento).
- b) Via Parque de 2ª Categoria:
 - 1) caixa da via: 20,00m (vinte metros);
 - 2) pista de rolamento: 6,00m (seis metros);
 - 3) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m de cada lado da via;

- 4) passeio ou calçada: 6,00m (seis metros), sendo 3,00m (três metros), de cada lado da via.
- 5) ciclovia ou ciclofaixa: 3,00m (três metros), implantada em continuidade ao passeio situado à margem da área de preservação;
- 6) distanciamento mínimo do córrego: 45,00 m (quarenta e cinco metros);
- 7) inclinação máxima: 14% (quatorze por cento);
- 8) inclinação transversal máxima: 2% (dois por cento).

Parágrafo Único. As Vias Parque poderão ter dimensões especificadas para as vias estruturais, bem como quando possuírem sentido único de trânsito o seu dimensionamento não sofrerá alterações, sendo assim possível a utilização de uma faixa para estacionamento e o fracionamento da faixa de rolagem restante em três pistas, ou a subtração da área de estacionamento não utilizada.

Art. 24. O dimensionamento do sistema local assim se apresenta:

- I - **Vias locais:**
 - a) Via local de 1ª Categoria: As vias locais de 1ª (primeira) categoria são as vias classificadas conforme Artigo 19 desta Lei, que se encontram construídas quando da aprovação da desta Lei, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal;
 - b) Via Local de 2ª Categoria:
 - 1) caixa da via: 13,00m (treze metros);
 - 2) pista de rolamento: 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros);
 - 3) faixa de estacionamento: 3,80m (três metros e oitenta), sendo 1,90m (um metro e noventa centímetros) de cada lado da via;
 - 4) passeio ou calçada: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros), sendo 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de cada lado da via;
 - 5) inclinação longitudinal máxima da via: 14% (quatorze por cento), admitindo-se, em trechos inferiores a 100,00m (cem metros), a declividade de até 16% (dezesesseis por cento), e em trechos de até 50,00m (cinquenta metros) declividade máxima de 18% (dezoito por cento);
 - 6) inclinação transversal máxima: 2% (dois por cento).

Art. 25. O dimensionamento do Sistema Especial assim se apresenta:

- I - vias para pedestres: classificadas como passeios, com largura mínima de 3,00m (três metros);
- II - ciclovias: faixas de rolamento com 1,40m (um metro e quarenta centímetros) por sentido de tráfego para uso exclusivo de ciclistas;
- III - vias centrais: as vias caracterizadas do sistema de vias centrais deverão apresentar no mínimo as dimensões e mobilidade previstas para as vias coletoras conforme Artigo 20.

CAPÍTULO VI - Das Medidas de Adequação do Sistema Viário

Art. 26. As vias hierarquizadas que se apresentem consolidadas, devem ser readequadas por meio da implementação do Plano Viário Municipal às dimensões mínimas exigidas nesta Lei, e onde não for possível devem receber tratamento para a garantir mobilidade adequada, cabendo para isso medidas, como:

- I - mudança no sentido de vias;
- II - tornar as vias de mão dupla em vias de sentido único;
- III - limitar as áreas de estacionamento para apenas um dos lados da via;
- IV - alargamento e readequação de ângulos de intersecção;
- V - criação de rotatórias conforme a necessidade e características das intersecções;
- VI - implantação de semáforos e dispositivos de desaceleração.
- VII - tratamento especial voltado à segurança de pedestres e motoristas defronte a equipamentos públicos, em especial de saúde e educação.

CAPÍTULO VII - Das Calçadas e Passeios

Art. 27. Passeio, também denominado de calçada, é a parte integrante da via pública destinada à circulação de pedestres, normalmente segregada e em nível diferente ao da via, não destinada à circulação de veículos, onde pode haver a instalação de equipamentos urbanos de sinalização, vegetação e outros devidamente autorizados e regulamentados pelo Poder Público.

Parágrafo Único. Para os fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições relativas aos passeios:

- I - **Acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia a edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos;
- II - **Arborização:** relativo às árvores e arbustos localizados nos logradouros e vias públicas;
- III - **Área de intervisibilidade:** área delimitada pelas linhas que interligam os eixos das vias confluentes, tangenciando o alinhamento dos imóveis perpendicularmente à bissetriz do ângulo formado por elas;
- IV - **Área de permanência e lazer:** área distinta da faixa livre do passeio, destinada ao lazer, ócio e repouso, onde não é permitido o trânsito de veículos;
- V - **Barreira arquitetônica:** qualquer elemento natural, instalado, ou edificado, que impeça a plena acessibilidade e continuidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano;
- VI - **Calçadas verdes:** faixas dentro do passeio que podem ser ajardinadas ou arborizadas;
- VII - **Canteiro central:** obstáculo físico construído como separador das pistas de rolamento, eventualmente substituído por linhas horizontais de demarcação viária;
- VIII - **Drenagem pluvial:** sistema de coleta e destinação de água de chuva através de sarjetas, bocas-de-lobo e grelhas, e tubulação desde as superfícies pavimentadas até as galerias, córregos e rios;
- IX - **Empachamento:** obstrução total ou parcial da via ou do passeio por colocação, mesmo que temporária, de qualquer elemento que interrompa ou restrinja o livre trânsito de pedestres pelo passeio;
- X - **Equipamento urbano:** todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública e destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos ou privados;
- XI - **Escadaria, escada ou escadão:** passeios implantados em colinas, ladeiras ou outras declividades, onde se executam escadas ou patamares destinados ao tráfego de pedestres a fim de vencer acentuados ângulos de inclinação;
- XII - **Guia de balizamento:** elemento edificado ou instalado junto dos limites laterais das superfícies de piso, destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, de modo a serem perceptíveis por pessoas com deficiência visual;
- XIII - **Passeio público:** 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, sendo o mesmo que calçada ou passeio, conforme definição adotada pela legislação federal;
- XIV - **Pedestre:** pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada;
- XV - **Piso tátil:** piso caracterizado pela diferenciação de cor e textura, destinado a constituir aviso ou guia perceptível por pessoas com deficiência visual;
- XVI - **Ponto de ônibus:** trecho ao longo da via reservado ao embarque e desembarque de usuários do transporte coletivo;
- XVII - **Poste:** estruturas utilizadas para suportar cabos de infra-estrutura, tais como de eletricidade, telefonia, ônibus eletrificados, bem como para fixação de elementos de iluminação e sinalização;
- XVIII - **Rampa:** inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do fluxo de pedestres, com declividade igual entre a rua e uma área específica ou não trafegável;
- XIX - **Rampa de veículos:** parte da rua ou passagem provida de rebaixamento de calçada e guia para acesso de veículos entre a rua e uma área específica ou não trafegável;
- XX - **Rebaixamento de calçada e guia:** rampa construída ou instalada no passeio, destinada a promover a concordância de nível entre o passeio e a pista de rolamento;

- XXI - **Rota acessível:** trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os elementos e espaços internos ou externos de um local e pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida, sendo que a rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores entre outros e a rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas e guias rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, entre outros;
- XXII - **Sarjeta:** escoadouro para as águas das chuvas que, nas ruas e praças situa-se à margem do meio-fio dos passeios;
- XXIII - **Sinalização:** conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e assegurar a utilização adequada da via pública por motoristas, pedestres e ciclistas, podendo ser vertical quando consistida de placas e vertical quando consistida de faixas e outros elementos táteis pintados ou fixados no piso da via ou passeio.
- XXIV - **Uso público:** espaços, salas ou elementos internos ou externos, disponibilizados para o público em geral, podendo situar-se em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada.

Art. 28. Todo terreno situado na área urbana que possua confrontações para logradouro público, deverá ser dotado de meio-fio e passeio pavimentado conforme as características indicadas por esta lei, cabendo a execução do meio fio ao proprietário ou loteador e a execução do passeio construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade sob responsabilidade e ônus daquele, sendo esta consideração válida para as áreas parceladas até a aprovação da presente lei;

Parágrafo Único. A exigência de execução do passeio pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno pode ser dispensada segundo o disposto no Artigo 131, parágrafo único da Lei Complementar do PDDU/TB;

Art. 29. A execução, manutenção e conservação dos passeios, bem como a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por Lei, deverão seguir os seguintes princípios:

- I - acessibilidade: locomoção por rotas contínuas, seguras, livres de interferência e integrada ao sistema viário proporcionando acesso às atividades residenciais, comerciais de serviços, etc. a todos os usuários, independentemente de sua capacidade motora, especialmente idosos e portadores de necessidades especiais de locomoção;
- II - segurança: os passeios deverão ser projetados e implantados de forma a proporcionar mobilidade segura e adequada dos pedestres, através da minimização das interferências decorrentes da instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, publicidade, auxiliando na transporem como tráfego de veículos e edificações;
- III - projeto adequado: o espaço dos passeios deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação e manutenção, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e da NBR 9050:2004 ABNT ou norma técnica oficial superveniente, assegurando desenho adequado da via que privilegie o trânsito de pedestres e observando os aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno; deverá, também, caracterizar o entorno e o conjunto de vias com identidade e qualidade no espaço, contribuindo na qualificação do ambiente urbano e na adequada geometria do sistema viário;

Art. 30. São responsáveis pela conservação e restauração dos passeios:

- I - o proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno,
- II - o concessionário e/ou permissionário que, ao prestar serviço público cause danos ao passeio;
- III - a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, alinhamento ou nivelamento dos logradouros;
- IV - empreendedor quando do parcelamento e execução de infra-estrutura do loteamento;

- V - as empresas de transporte de entulho de construção civil quando em razão de seus serviços causarem danos aos passeios.

Art. 31. Nas confluências de vias é obrigatória a execução de rampa para pessoas portadoras de necessidades especiais de locomoção, com largura de 1,20m (um metro e vinte centímetros), a contar do ponto de concordância do desenvolvimento de curva.

Art. 32. Os passeios para efeito desta Lei se subdividem em três partes ou faixas distintas:

- I - Faixa de acesso: assim compreendida a área localizada entre a linha que delimita o alinhamento predial e a faixa livre do passeio;
- II - Faixa livre: assim compreendida a área do passeio, destinada à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou quaisquer outras interferências;
- III - Faixa de serviço: assim compreendida a área do passeio localizada entre a guia e a faixa livre destinada à colocação de objetos, elementos do mobiliário urbano, arborização e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não e implantados mediante autorização, permissão ou concessão do Poder Público.
- IV - Meios-fios ou Guia: são elementos utilizados entre o passeio e o leito carroçável, dispostos paralelamente ao eixo da rua, construídos geralmente de pedra ou concreto pré-moldado e que formam um conjunto com as sarjetas. É recomendável que possuam uma altura aproximada de 0,15m (quinze centímetros) em relação ao nível superior da sarjeta.
- V - Esquinas (Área de intervisibilidade): área delimitada pelas linhas que interligam os eixos das vias confluentes, tangenciando o alinhamento dos imóveis perpendicularmente à bissetriz do ângulo formado por elas;
- VI - Áreas de permanência e lazer: área distinta da faixa livre do passeio, destinada ao lazer, ócio e repouso, onde não é permitido o trânsito de veículos;

Art. 33. A faixa de acesso é a área do passeio localizada entre a o alinhamento predial ou faixa de domínio e a faixa livre do passeio, também destinada à implantação de equipamentos e mobiliários urbanos, quando autorizados pelo órgão competente de forma a não interferir na faixa livre, sendo recomendável somente para passeios com mais de 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de largura, incluindo a guia.

Parágrafo único: A faixa de acesso ao lote, quando existir será de no mínimo 0,20m (vinte centímetros) e no máximo 0,80m (oitenta centímetros) e poderá conter:

- I - áreas de permeabilidade e vegetação, desde que não haja o plantio de espécimes espinhosas, venenosas que possam causar riscos à saúde da população ou que possam avançar sobre a faixa livre;
- II - elementos de mobiliário temporário ou permanente e exposição de mercadorias desde que obedecidas às disposições desta lei, lei do PDDU/TB, código de posturas municipais, sempre expressamente autorizadas pelo poder público;
- III - instalação de anúncios e placas publicitárias, desde que previamente autorizadas pelo poder público e assegurada a não interferência na faixa de livre;
- IV - rampa de acesso de veículo ao imóvel, somente quando o imóvel lindeiro apresentar inclinação transversal em relação à rua igual ou superior a 15% (quinze por cento).

Art. 34. A faixa de serviço localizada em posição adjacente à guia deverá ter uma dimensão mínima de 0,80m (oitenta centímetros), sendo esta faixa parte integrante do passeio apropriada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, vegetação e a outras interferências existentes nos passeios, como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infra-estrutura, lixeiras, postes de sinalização, eletricidade e iluminação pública, telefones públicos e outros elementos de mobiliário, bancas, quiosques e sinalização publicitária quando devidamente autorizados.

§ 1º. Salvo a inclinação das rampas de acesso de veículos a faixa de serviço não poderá ter inclinação transversal superior a 8% (oito por cento), exceto quando a topografia da área adjeta for em inclinação superior a 15% (quinze por cento) em sentido transversal ao da rua, caso em que a inclinação da faixa de serviço poderá ser de até 12% (doze por cento).

§ 2º. A faixa de serviço poderá conter:

- I - dependendo do zoneamento da área onde se situa a via, áreas de permeabilidade e vegetação, desde que não haja o plantio de espécimes espinhosas, venenosas que possam causar riscos à saúde da população ou que possam avançar sobre a faixa livre;
- II - elementos de mobiliário temporário ou permanente, obedecidas às disposições desta lei, lei do PDDU/TB, código de posturas municipais, sempre expressamente autorizadas pelo poder público;
- III - instalação de anúncios e placas publicitárias, desde que previamente autorizadas pelo poder público e assegurada a não interferência na faixa de livre;
- IV - Rampa de acesso de veículo ao imóvel.

Art. 35. A faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infra-estrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, placas e/ou totens publicitários, rebaixamento ou elevação para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência que cause sua obstrução total ou parcial, permanente ou temporária, devendo possuir as seguintes características:

- I - superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- II - ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da via, não superior a 14% (quatorze por cento);
- III - ter inclinação transversal constante não superior a 8% (oito por cento), exceto em situações especiais definidas na Lei do PDDU/TB, sendo terminantemente vedada à execução de rampa de acesso a veículos na faixa livre;
- IV - possuir largura mínima de 1,20m;
- V - ser livre de toda e qualquer interferência ou barreira arquitetônica;
- VI - ser contínua, sem mudança abrupta de nível (degraus) ou inclinações que dificultem a circulação segura de pedestres e cadeiristas, observados os níveis imediatos dos passeios vizinhos;
- VII - havendo interferências (placas de sinalização ou publicitárias ou assemelhados) que se projetem por sobre a faixa livre estas deverão permitir vão livre de altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros) entre seu bordo inferior e o solo.

§ 1º. Para os efeitos do disposto neste artigo, os pisos utilizados nos passeios devem apresentar as seguintes características:

- I - resistência mecânica ;
- II - continuidade e nivelamento, evitando sobressaltos que possam provocar acidentes;
- III - respeitar os padrões de materiais construtivos predominantes na via;
- IV - possuir superfície antiderrapante;

§ 2º. A Administração Municipal definirá através de Lei Municipal e ou através do Plano Viário as padronizações e materiais confecção dos passeios.

Art. 36. Nas vias que possuam inclinação longitudinal acentuada, assim considerada inclinação superior a 14% (quatorze por cento), a construção dos passeios poderá se dar:

- I - nas situações em que as vias, e por conseqüência os passeios, apresentem declividade longitudinal superior a 14% (quatorze por cento) poderão eles apresentar, no sentido transversal, desníveis, a serem executadas em rampas com comprimento máximo de 0,25m (vinte e cinco centímetros) e inclinação máxima de 30% (trinta por cento) de modo que o passeio seja subdividido longitudinalmente em trechos com declividade máxima de 14% (quatorze por cento);
- II - eventuais desníveis no piso de até 20mm (vinte milímetros) não demandam tratamento especial e quando superiores a essa medida até 50mm (cinquenta milímetros) deverão

ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 1:2 (um por dois) ou 50% (cinquenta por cento).

Art. 37. Para as demais situações em que se caracterize a impossibilidade de cumprimento das exigências desta lei, deverá o munícipe ou o responsável pela execução do passeio solicitar ao Poder Público Municipal, que apresente solução técnica satisfatória dando autorização especial para execução do passeio.

§ 1º. O processo administrativo de solicitação de solução técnica deverá ser acompanhado de croqui ou memorial descritivo da área;

§ 2º. A proposta de solução técnica a que se refere este artigo será emitida no prazo máximo de 30 dias e será ofertada gratuitamente ao munícipe pelo Poder Público Municipal

Art. 38. A execução de rampas com a finalidade de dar acesso de veículos ao logradouro serão executadas contendo abas de acomodação lateral e localizadas na faixa de serviço junto à guia e/ou na faixa de acesso, não interferindo de maneira alguma na inclinação transversal da faixa livre do passeio.

Parágrafo Único. Nos passeios com inclinação longitudinal superior a 12% (doze por cento) as rampas de acesso de veículos poderão ser executadas de modo a intervirem na inclinação longitudinal da faixa livre do passeio, ocasião em que deverão conter abas de acomodação lateral executadas em rampas com comprimento transversal máximo de 0,25m (vinte e cinco centímetros) e inclinação máxima de 30% (trinta por cento), devendo a sua inclinação transversal em relação à via e passeio ter no mínimo 5% (cinco por cento).

Art. 39. Salvo a hipótese do parágrafo primeiro deste artigo, sem a devida autorização prévia do Poder Público, é expressamente vedado o rebaixamento de guia (meio-fio) por particulares sob pena de multa segundo o previsto no Código de Obras e Edificações do Município de Telêmaco Borba;

§ 1º. Salvo situações especiais é permitida a execução de 01 (um) rebaixamento de guia para acesso de veículos para cada lote ou lote subdividido, sendo permitido o rebaixamento da guia em uma extensão máxima de 3,00m (três metros) por rampa.

§ 2º. Tratando-se de lote urbano ocupado por edificação de uso coletivo poderá ser permitida a execução de 02 (duas) rampas de acesso de veículos, sendo uma destinada a entrada e outra destinada a saída de veículos.

§ 3º. Os acessos a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas e sinalizadas, não sendo permitidas em caso de lotes de esquina, as mesmas estarem localizadas nas áreas de segurança.

§ 4º. O poder público, mediante solicitação do interessado, poderá autorizar o rebaixamento da guia defronte ao imóvel em extensões superiores ao definido no parágrafo primeiro deste artigo, para tanto observará:

- I- o uso proposto para o imóvel;
- II- a demanda da área (raio de 50 metros) em razão dos demais usos do entorno por de vagas públicas de estacionamento.

Art. 40. De acordo com a zona urbana em que está inserido o imóvel e através das diretrizes do sistema viário poderá ser permitido o rebaixamento integral da guia, devendo o setor público competente ser informado e apresentar documento de autorização de rebaixamento de guia para fins de estacionamento privativo.

CAPÍTULO VII - Da Sinalização de Trânsito e instalação de mobiliário urbano

Art. 41. 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.

Art. 42. Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

Art. 43. A sinalização horizontal e vertical das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do será executada às expensas dos loteadores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão responsável no município.

Art. 44. Nos cruzamentos entre vias de categorias diferentes, deve ser priorizado o tráfego das vias de maior fluxo de veículos, e/ou categoria e dimensões superiores.

Art. 45. Segundo o disposto no Artigo 119 da Lei do PDDU/TB, as esquinas deverão ser concebidas de modo a:

- I - facilitar passagem de pessoas com mobilidade reduzida;
- II - permitir melhor acomodação de pedestres;
- III - permitir visibilidade adequada e livre passagem das faixas de travessia de pedestres nos cruzamentos, bem como a intervisibilidade dos veículos.

Art. 46. Para segurança do pedestre nas travessias e do condutor do automóvel nas conversões, as esquinas deverão estar livres de interferências visuais ou físicas, excetuando-se a existência de sinalização viária, indicativas de logradouros e eventual publicidade autorizada pelo poder público, hidrantes, posteamento de fiação elétrica, telefônica e, afins, devendo os equipamentos e mobiliários urbanos ser instalados da seguinte forma:

- I - os equipamentos de pequeno porte, como telefones públicos, caixas de correio e lixeiras, deverão ser instalados à distância mínima de 5,00m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal;
- II - os equipamentos de grande porte, tais como abrigos em parada de ônibus, bancas de jornal e quiosques, guaritas de segurança, deverão, quando permitidos pelo poder público, ser implantados a no mínimo 15,00m (quinze metros) de distância do bordo do alinhamento da via transversal, sendo vedada a sua instalação em:
 - a) Rotatórias;
 - b) Sob ou sobre pontes, viadutos, trincheira e cabos de alta voltagem;
 - c) Em trechos curvos da vias.

§ 1º. A regra contida no inciso II deste artigo também se aplica às paradas de ônibus, mesmo que não cobertas.

§ 2º. Somente poderão ser instalados equipamentos ou mobiliários distintos dos mencionados no *caput* deste artigo, desde que sua dimensão não cause obstrução e influência negativa na visibilidade ou mobilidade.

CAPÍTULO VIII - Das intervenções nas vias públicas

Art. 47. Sem a expressa autorização do Poder Público é vedado ao particular à execução de qualquer obra, ou instalação de qualquer equipamento nas vias públicas.

Art. 48. Quando for determinado ao empreendedor, em razão de EIV (Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança) ou ao Loteador em razão da implantação de empreendimento habitacional a execução de qualquer obra ou intervenção em vias públicas, caberá ao poder público a aprovação prévia do projeto e a supervisão das obras.

CAPÍTULO IX - Disposições finais

Art. 49. Os casos omissos, dúvidas e situações atípicas atinentes ao sistema viário e suas implicações serão apreciados pela Comissão Municipal de Transito, órgão municipal responsável pelo planejamento urbano e conforme a complexidade ou impacto gerado na cidade a apreciação do Conselho da Cidade, para que este opine a respeito.

Art. 50. Fazem parte integrante desta lei os seguintes anexos:

- I - Anexo 001 – Quadro de hierarquização das vias existentes e projetadas;
- II - Anexo 002 – Mapa do Sistema Viário;
- III - Anexo 003 – Planta e Perfil da Configuração Padrão das Vias.

Art. 51. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, TELÊMACO
BORBA, ESTADO DO PARANÁ, 14 de agosto
de 2007.**

**EROS DANILO ARAUJO
Prefeito Municipal**

**ARNALDO JOSÉ ROMÃO
Procurador Geral do Município**

Anexo 01 - QUADRO DE HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS EXISTENTES E PROJETADAS

Hierarquização de vias existentes e projetadas de acordo com o Anexo 002- Mapa Básico do Sistema Viário.

Via caracterizada como Via Arterial:

- Rodovia PR 160- Rodovia do Papel.

Via caracterizada como Via Marginal:

- Rodovia dos Trabalhadores.

Vias caracterizadas como Vias Estruturais Existentes – 1ª CATEGORIA:

- Avenida Presidente Kennedy;
- Avenida Paraná;
- Avenida Chanceler Horácio Laffer;
- Avenida Ozório de Almeida Taques;
- Avenida Desembargador Edmundo Mercer Junior;
- Avenida Samuel Klabin;
- Avenida Eliomar Meira Xavier;
- Avenida Nações Unidas (Pista Leste);
- Avenida Nações Unidas (Pista Oeste);
- Avenida Prefeito Cacildo Batista Aperlau;
- Avenida XV de Novembro;
- Avenida Guataçara Borba Carneiro;
- Avenida Euclides Bonifácio Londres;
- Rua Manoel Mendes de Oliveira;
- Rua dos Apaches;
- Rua dos Incas;
- Rua Arapotí;
- Rua Cantilho entre a Rua dos Incas e a Travessa Paris;
- Avenida Marechal Deodoro da Fonseca;
- Alameda Washington Luiz;
- Avenida Marechal Floriano Peixoto no trecho entre o trevo com a Marginal Sul da Rodovia do Papel e Início da Av. Horácio Klabin;
- Avenida Horácio Klabin entre Avenida Marechal Floriano Peixoto e a Avenida Nações Unidas (Pista Leste);
- Travessa Anjico;
- Rua Eucalipto entre o cruzamento com a Rua Cerejeira e Travessa Erva-Mate até o entroncamento com a Travessa Anjico;
- Rua Eucalipto, ligando-se a Rua Araucária terminando em confluência com a Rua Palmeiras;
- Rua Jacarandá;
- Rua Imbuía entre Rua Jacarandá até cruzamento com a Rua Anjico;

- Rua Araucária entre o cruzamento com a Rua Cerejeira e Travessa Erva-Mate até cruzamento entre a Rua Palmeiras e Rua Caviúna;
- Rua Guiana;
- Rua Pastor Bráulio José Matheus entre a Rua Jacarandá e Rua Seixas;
- Avenida das Flores;
- Rua das Laranjeiras;
- Travessa Rio Grande entre a Avenida das Flores até o cruzamento com a Rua Rio Branco;
- Rua Charqueada (área VII), seguindo sentido ao Norte pela Rua Rio Branco até a intersecção com a Rua Rio Pitangui;
- Rua Rio Branco entre a Rua Charqueada até o entroncamento com a Rua Maracujá;
- Rua Rio Bagagem;
- Rua Acácias;
- Rua Rio Iguaçu;
- Rua Rio Pitangui entre o entroncamento da Rua Galileu até o entroncamento com Rua dos Pintassilgos;
- Rua Galileu;
- Rua Projetada entre a Rua Galileu e a Rua Isaac Newton;
- Rua Isaac Newton;
- Rua Maracujá;
- Rua Rio Jaguaribe seguindo pela Rua Acácias ligando-se com a Rua Flor de Laranjeiras terminando em confluência com a Rua Palmeiras.
- Rua Palmeiras;
- Rua Caviúna;
- Rua Odilon Borba até a intersecção com a Marginal Norte e Rodovia do Papel.

Vias caracterizadas como Vias Estruturais Projetadas – 2ª CATEGORIA:

- **Via Projetada 2AE** - entre Rua Galileu e entroncamento entre a Rua Maracujá;
- **Via Projetada 2BE** - entre a Rua Charqueada e a Rua Iguaçu;
- **Via Projetada 2CE** - entre a Rua Charqueada e entroncamento com a Rua Projetada 2B;
- **Via Projetada 2DE** - entre a Rua dos Apaches e a Rua Arapoti;
- **Via Projetada 2EE**- entre a Rua Cambé e Rua Pepita;
- **Via Projetada 2FE**- continuação da Via Projetada 3AE até a Avenida São Sebastião;
- **Via Projetada 2GE**- entre Via Projetada 2FE e Via Projetada 3DE;
- **Via Projetada 2HE**- entre Via Projetada 2GE até Rodovia do Papel;
- **Via Projetada 2IE** - continuação da Via Projetada 2BC até intersecção da 3DE;
- **Via Projetada 2JE**- intersecção com a Via Projetada 2HE e Via Projetada 3EE;
- **Via Projetada 2KE**- intersecção com a Via Projetada 2HE e Via Projetada até intersecção com a Via Projetada 2LE;
- **Via Projetada 2LE**- intersecção com a Via Projetada 2KE até a Rodovia do Papel;
- **Via Projetada 2ME**- intersecção com a Via Projetada 2FE até a Via Projetada 3EE.

Vias caracterizadas como Vias Estruturais Projetadas – 3ª CATEGORIA:

- **Via Projetada 3AE**- partindo da Avenida Marechal Deodoro da Fonseca, no sentido da Avenida Presidente Kennedy finalizando com um entroncamento com a Via Projetada 3CE, continuação da Avenida São Sebastião.
- **Via Projetada 3BE**- continuação da Avenida Chancellor Horácio Laffer até intersecção com a Via Projetada 3CE;
- **Via Projetada 3CE**- continuação da Avenida São Sebastião;
- **Via Projetada 3DE** - intersecção com a Via Projetada 2FE até intersecção com a Via Projetada 2CE;
- **Via Projetada 3EE**- intersecção com a Via Projetada 3BE até a intersecção com a Rodovia do Papel;
- **Via Projetada 3FE**- continuação com a Rua Campina dos Pupos até intersecção com as Vias Projetadas 3JE e 3KE;
- **Via Projetada 3GE**- intersecção com a Via Projetada 3KE e Via Projetada 3LE;

- **Via Projetada 3HE**-intersecção com a Via projetada 3LE até a intersecção com a Rodovia do Papel;
- **Via Projetada 3IE**- intersecção com o término da Via projetada 3LE até a intersecção com a Rodovia do Papel;
- **Via Projetada 3JE**- intersecção com a Via Projetada 3FE até a intersecção com as Vias Projetadas 3KE e 3ME;
- **Via Projetada 3KE**- intersecção com a Via Projetada 3FE até a intersecção com as Vias Projetadas 3JE e 3ME;
- **Via Projetada 3LE**- intersecção com a Via Projetada 3GE até a intersecção com a Via Projetada 3IE;
- **Via Projetada 3ME**- intersecção com a Via projetada 3LE até a intersecção com a Rodovia do Papel.

Vias caracterizadas como Vias Coletoras Existentes – 1ª CATEGORIA:

- Rua Mar Vermelho;
- Rua Rio Eufrates;
- Rua Rio Jordão;

- *Rua Mar de Quinerot;*
- Rua João Martins de Oliveira;
- Rua Guarapuava;
- Rua Estrada da Fazenda;

- *Rua Irlanda;*

- *Rua José Martins;*

- *Rua Bandeirantes;*
- Rua Parati;
- Rua Oliveira;
- Rua Brilhante;
- Rua Xibiu;
- Rua Maceió;
- Avenida Nossa Senhora Aparecida entre Rua Maceió e 150 metros no sentido leste.
- Rua Minas Gerais entre Rua Bahia e Avenida Nossa Senhora Aparecida;
- Rua Bahia;
- Rua Lions Club;
- Rua Independência;
- Rua Saturno;
- Rua Netuno;
- Rua São Paulo- Bairro Cem Casas;
- Rua Papa João XXIII;
- Rua Pernambuco;
- Travessa Vera Cruz;
- Rua Vasco da Gama;
- Rua Colombo;
- Rua Tomazina;
- Rua Men de Sá;
- Rua Nossa Senhora de Fátima;
- Rua Madre de Deus;
- Rua Amapá;
- Rua Governador Bento Munhoz da Rocha Neto;
- Rua Tibagí;
- Rua Antônio Rubens Prestes;
- Rua Corumbá;
- Avenida Nossa Senhora do Rócio entre a Rua Londrina e Avenida Presidente Kennedy;
- Rua Senador Arthur F. dos Santos;

- Avenida Eutálio de Castro Ribas;
- Rua São José entre Avenida Presidente Kennedy e Avenida Nossa Senhora de Fátima;
- Estrada Fernão Dias;
- Rua São Paulo;
- Rua Ana Nery;
- Rua Papa Pio XII;
- Avenida Augusto Tobchi;
- Rua Vila Rica;
- Rua Professora Edith Gordon;
- Rua Vidal de Negreiros;
- Avenida Tupiniquins;
- Rua Boróros;
- Rua Professora Emília Borba Larocca;
- Travessa Guarás;
- Rua dos Tapuias;
- Travessa Paris;
- Rua dos Incas;
- Rua Guarani;
- Rua Dom Pedro II;
- Rua Tomazina;
- Avenida Jair Machado Nocêra;
- Rua Manaus;
- Rua Sírío de Castro Ribas;
- Rua José Linhares;
- Rua Afonso Pena;
- Rua Chile;
- Travessa Joaquim Gonçalves;
- Rua Ibraim Campos;
- Rua Vereador Ozório de Camargo entre intersecção da Rua Ibraim Campos e Rua Olímpio Vieira de Campo;
- Rua Olímpio Vieira de Campo;
- Rua União;
- Rua Peru;
- Rua AD;
- Rua AC;
- Rua Governador Pedro Viriato Parigot de Souza;
- Travessa Ivanir M. da Silva;
- Rua Cambará;
- Travessa Cerro Azul;
- Travessa Ibaítí;
- Rua João Ferreira Prestes entre Rua Santo Antônio e Rua Cambará;
- Rua Getúlio Vargas;
- Rua Belchior Dias Moréia;
- Rua Manoel Borba Gato;
- Rua Bandeiras;
- Rua Ananguera;
- Rua Américo Vespúcio;
- Rua da Pedreira;
- Rua Olinda;
- Avenida Jurutanhi;
- Rua Itambé;
- Avenida São João Del Rei;
- Rua Rio Branco entre a intersecção da Rua Maracujá até Rua Pitangui;
- Rua Professor José Loureiro Fernandes;
- Rua Ibiqui;
- Rua Rio Juruá;

- Rua Rio Trombeta;
- Rua Professor Martins Franco;
- Rua Flor do Campo;
- Rua Lótus;
- Rua Reserva;
- Rua Pinhal Bonito;
- Rua Campina Alta;
- Rua Prata;
- Rua Uvaranal;
- Rua Salto da Conceição;
- Rua Harmonia;
- Rua Balsa Nova;
- Travessa Erva-Mate entre a Rua Eucalipto e Rua Pinus;
- Rua Pinus;
- Rua Beija-Flor;
- Rua Itabuna;
- Rua Ouro Preto;
- Rua Campinas;
- Rua Rosas de Ouro entre intersecção com a Rua Pastor Bráulio José Matheus até intersecção com a Rua Campinas;
- Rua Mangueira;
- Rua Gralha Azul;
- Rua Pastor Bráulio José Matheus entre a intersecção com a Rua Seixas até a intersecção com a Rua Rosas de Ouro;
- Rua Seixas;
- Rua Rio Moá;
- Rua Carmo da Mata;
- Rua Frei Luiz Amitille;
- Rua Padre Chagas Lima;
- Rua Concórdia;
- Rua Frei Timóteo;
- Rua Marilândia;
- Rua Brasília;
- Rua Mogno;
- Rua Ipê Roxo.

Vias caracterizadas como Vias Coletoras Projetadas – 2ª CATEGORIA e 3ª CATEGORIA:

- **Via Projetada 2AC**, continuação da Avenida Nossa Senhora Aparecida, mudando de sentido para sentido Sul até encontrar o Arroio Uvaranal até a intersecção da Rua Rio Jordão e Via Projetada 2AP;
- **Via Projetada 2BC**, continuação da Rua José Linhares, entre a Rua Sírio de Castro Ribas até a intersecção com a Via Projetada 2FE;
- **Via Projetada 2CC**, continuação da Rua União até a intersecção com a Rua Campo Bonito;
- **Via Projetada 2DC**, continuação da Rua da Pedreira até a intersecção com a Rua Rio Iguaçú;
- **Via Projetada 2EC**, continuação da Rua Ibiçuí até a intersecção com a Rua Rio Iguaçú;
- **Via Projetada 2FC**, continuação da Rua Gralha Azul entre a Rua Beija-Flor e Rua Jacarandá;
- **Via Projetada 2GC**, continuação da Rua Rio Moá entre a Rua Carmo da Mata até a Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2IC**, continuação da Rua Flor do Campo entre a Rua Carmo da Mata e Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2JC**, continuação da Rua Seixas até intersecção com a Rua dos Pinos;
- **Via Projetada 2KC**, continuação da Rua Professor Martins Franco entre a continuação da Rua Seixas (Via Projetada 2JC) e Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2LC**, continuação da Rua Carmo da Mata entre Via Projetada 2IC até intersecção com a Rua dos Pinos;
- **Via Projetada 2MC**, continuação da Rua Professor Martins Franco entre a Rua Frei Amitile e Rua dos Pinos;
- **Via Projetada 2NC**, entre Rua Trombeta e a Rua Rio do Ouro;

- **Via Projetada 2OC**, continuação da Rua Prata ligando-a a Rua Harmonia na intersecção com as ruas Uvaranal e Salto da Conceição;
- **Via Projetada 2PC**, continuação da Rua Flor de Ipê entre a continuação da Rua Seixas (Via Projetada 2JC) e Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2QC** intersecção com a Rua Sírío de Castro Ribas até a intersecção com a Via Projetada 2FE.

Vias caracterizadas como Vias Parque Existentes- 1ª CATEGORIA:

- Avenida Nossa Senhora Aparecida, intersecção da Rua Euclides Bonifácio Londres até Rua Maceió;
- Estrada dos Guararapes;
- Rua Itauba seguindo através da R. Cristal de Rocha;
- Rua Portugal;
- Rua França;
- Rua 1AP;
- Rua da Cruz entre Rua 1AP e Rua Euclides Bonifácio Londres;
- Rua do Cascalho entre a Rua Pepita e Rua Carbonato;
- Rua Pepita entre a Rua do Cascalho e Rua Manoel Mendes de Oliveira;
- Rua San Marin;
- Rua Cristal de Rocha e continuação Rua Cidade Nova;
- Rua Itauba entre Rua Marfim e Rua Cristal de Rocha;
- Rua Rio do Ouro, intersecção com a Rodovia PR 160- Rodovia do Papel até Rua Arapoti;
- Rua dos Pinos, continuação da Via Projetada 2GE seguindo paralelamente até o final do córrego.

Vias caracterizadas como Vias Parque Projetadas- 2ª CATEGORIA:

- **Via Projetada 2AP**;
- **Via Projetada 2BP**;
- **Via Projetada "I"- Via 2CP-** entre Rua Projetada 2AP e Rua Mar Vermelho;
- **Via Projetada 2DP** entre a Via Projetada 2FE até a intersecção com a Rua Pepita;
- **Via Projetada 2EP**, continuação da Rua do Cascalho até a Ponte da Avenida Euclides Bonifácio Londres;
- **Via Projetada 2FP**, continuação da Rua Rio do Ouro até a Via Projetada 2GE;
- **Via Projetada 2GP** entre a Rua dos Pinos e continuação da Rua Flor do Campo (Via Projetada 2IC).
- **Via Projetada 2HP** entre a Rua dos Pinos e continuação da Rua Flor do Campo (Via Projetada 2IC).
- **Via Projetada 2IP** continuação da Rua Juruá até o lote 22-B, mudando a direção seguindo paralelamente o córrego até a Rua Rio Bagagem;
- **Via Projetada 2JP** continuação da Rua Rio Tapajós, desde a intersecção com a Rua Rio Branco, seguindo paralelamente o córrego até a Rua Rio Bagagem;
- **Via Projetada 2KP** continuação da Rua dos Pinos (Via Parque);
- **Via Projetada 2LP** entre a Via Projetada 2KP e a Via Projetada 2IC.

Vias caracterizadas como Vias Centrais:

- Rua Prudentópolis;
- Alameda Osvaldo Gomes de Lima;
- Rua Cerafim Colombo Gomes;
- Rua O Brasil para Cristo;
- Rua Professora Edith Gordan;
- Rua Leopoldo J. M. Voigt;
- Rua Tiradentes;
- Rua Leônidas Garcias Rodrigues;
- Rua Vice Prefeito Reginaldo Guedes Nocera;
- Avenida Horácio Klabin;
- Rua 1º de Maio;
- Avenida Santos Dumont;
- Alameda Oscar Hey;

- Rua Alberto Elthert Filho;
- Rua José Augusto Nocera;
- Rua Francisco R. de Carvalho;
- Rua São Vicente de Paula;
- Rua Vereador Luiz Loiola;
- Rua Ângelo Dal Col Junior;
- Rua Salgado Filho;
- Rua Conselheiro Zacarias;
- Rua Wenceslau Braz;
- Rua Siqueira Campos;
- Rua Joaquim Távora;
- Rua José Sherlock C. Martins;
- Rua Deputado Fábio Funucchi;
- Rua Monte Alegre;
- Rua Manoel Ribas;
- Rua Vereador Antônio Dalecio;
- Rua Vereador Hugo Adamowski;
- Rua Vicente Machado;
- Rua José B. dos Santos;
- Rua São Manoel;
- Rua Santa Rita;
- Rua São Miguel;
- Rua Manoel Simeão de Souza;
- Rua José Mário Moreira;
- Rua Vereador Antônio A. Martins;
- Travessa M. Oliveira.

Vias caracterizadas como Vias Locais:

- Todas as demais vias conforme o Anexo 002- Mapa do Sistema Viário.