PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº
De 15 de agosto de 2024

Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário do Município de Campo Mourão, Estado do Paraná, e dá outras providências.

O **PODER LEGISLATIVO DE CAMPO MOURÃO**, Estado do Paraná, aprova e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte

L E I C O M P L E M E N T A R:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar, parte integrante do Plano Diretor, tem por finalidade disciplinar e instituir normas gerais e padrões sobre o dimensionamento, a definição e a hierarquização do Sistema Viário do Município de Campo Mourão, conforme diretrizes da Lei do Plano Diretor.

Art. 2º A função do sistema viário consiste em priorizar a locomoção dos modos de transporte não motorizados, como o transporte pedonal e ciclomobilidade, e do transporte público coletivo, bem como garantir locomoção com segurança e fluidez dos modos motorizados e não motorizados.

Art. 3º As vias desempenham um papel crucial na organização da ocupação urbana, configurando-se como eixos fundamentais para o desenvolvimento da malha urbana, elas apresentam usos e atividades distintas, exigindo, consequentemente, dimensões variadas dos elementos que as compõem.

Art. 4º O Poder Público Municipal supervisionará e fiscalizará a implantação e manutenção do Sistema Viário Básico de acordo com o disposto na presente Lei.

Parágrafo único. Deverão ser aplicadas as disposições do Código de Trânsito Brasileiro, bem como as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER) e da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística (SEIL) do Estado do Paraná, ou órgão estadual competente.

Art. 5º Constituem objetivos da presente Lei:

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

I - Induzir o crescimento e desenvolvimento urbano de forma equilibrada, compatibilizando o ordenamento do sistema viário com o zoneamento e uso e ocupação do solo;

II - Definir parâmetros para a abertura de novas vias, garantindo a continuidade do sistema viário principal;

III - Estabelecer e classificar o sistema hierárquico das vias, de forma a garantir a efetividade e a segurança do deslocamento de veículos, pedestres e ciclistas, atendendo às necessidades da população, do adensamento habitacional, das atividades comerciais e de serviços e do sistema de transporte público coletivo;

IV - Definir as características geométricas e operacionais da malha viária, compatibilizando-as com o itinerário das linhas do transporte público coletivo, com a mobilidade de pedestres e ciclistas e com as melhorias das condições de circulação e, em situações em que a geometria viária existente tiver caixa menor do que a definida nesta Lei, o seu prolongamento deverá ser realizado com a dimensão mínima prevista;

V - Eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;

VI - Disciplinar o tráfego de veículos de carga e do transporte público coletivo;

VII - Regulamentar a faixa de domínio das estradas rurais.

Art. 6º Integram esta Lei os seguintes Anexos:

I - Anexo I – Mapa do Sistema Viário Urbano da Sede Urbana do Município de Campo Mourão;

II - Anexo II – Mapa do Sistema Viário Rural do Município de Campo Mourão;

III - Anexo III – Mapa do Sistema Viário Urbano do Distrito de Piquirivaí;

IV - Anexo IV – Mapa do Sistema Viário da Zona de Ocupação da Usina Mourão;

V - Anexo V – Tabela de Características das Vias;

VI - Anexo VI – Figuras Esquemáticas com Alternativas das Vias de Diretriz segundo Hierarquia Viária.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

Art. 7º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei não somente no âmbito das vias já incorporadas ao patrimônio público, mas também a todas as vias a serem implantadas, bem como a todo empreendimento imobiliário, loteamento, condomínio urbanístico, desmembramento, remembramento ou arruamento que vier a se executar dentro do perímetro urbano do Município.

§ 1º Os projetos que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, estudos de impacto de vizinhança e estudos de tráfego e estarão sujeitos a análise do CONCIDADE e de órgãos estaduais competentes.

§ 2º O Município fará vistoria final por meio da Secretaria Municipal de Planejamento - SEPLA.

Art. 8º Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de Decreto.

CAPÍTULO II
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 9º Para os fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

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

II - ACOSTAMENTO: parte da via adjacente à pista de rolamento que tem como objetivos: permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo um local seguro para estacionar fora da trajetória dos demais veículos; permitir a circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim; e permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;

III - ALINHAMENTO PREDIAL: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV - CAIXA DE ROLAMENTO: é a distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rolamento, ou sejam a distância entre os meios-fios e/ou sarjeta da via;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

V - CALÇADA: parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação ou permanência de veículos e, quando possível, disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação e outros, sendo dividida em faixa de acesso, faixa livre (passeio) e faixa de serviço;

VI - CANTEIRO CENTRAL: obstáculo físico construído como separador de duas caixas de rolamento, geralmente no meio das vias e com uma área gramada entre os meios-fios, sendo eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

VII - CALÇADÃO: a parte do logradouro público destinada exclusivamente ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos, exceto quando dotada de infraestrutura cicloviária, tendo por propósito oferecer condições adequadas à circulação e lazer da coletividade;

VIII - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, inserido na caixa de rolamento de veículos, sendo separado das faixas de rolamento por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

IX - CICLORROTA: caminho ou rota identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

X - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

XI - FAIXA DE ACESSO: porção da calçada destinada à passagem da área pública para os lotes, podendo acomodar área permeável, vegetação, mobiliários temporários, paraciclos, lixeiras de residências unifamiliares e rampa de acesso aos lotes lindeiros, com declividade máxima de 8,33%, e, inclinação de até 30% para residências unifamiliares, sob autorização do município para edificações aprovadas;

XII - FAIXA DE DOMÍNIO: compreende área delimitada por Lei específica sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pela faixa de rolamento, canteiro central, obras de arte, acostamento, sinalização e faixas laterais, sendo pertencente ao respectivo ente governamental (patrimônio público municipal, estadual ou federal), sendo de sua responsabilidade exclusiva;

XIII - FAIXA DE ESTACIONAMENTO: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, isto é, a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros, sendo constituído pelas áreas de vagas e de circulação;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

XIV - FAIXA LIVRE (PASSEIO): porção da calçada destinada à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo, com inclinação transversal de até 3% (três por cento) contínua entre lotes e com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura e 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de altura livre;

XV - FAIXA DE ROLAMENTO: é a faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento, compondo a caixa de rolamento;

XVI - FAIXA DE SERVIÇO: espaço da calçada para acomodação do mobiliário urbano, canteiros, árvores, postes de iluminação ou sinalização;

XVII - FAIXA NÃO-EDIFICÁVEL OU *NON-AEDIFICANDI*: compreende uma área de reserva obrigatória para cada lado além da faixa de domínio, na qual não se pode construir obra de qualquer natureza;

XVIII - INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA: espaços destinados à circulação de bicicletas, seja exclusivo ou de maneira compartilhada, também conhecidos como vias cicláveis;

XIX - LARGURA DE UMA VIA: a distância entre os alinhamentos prediais da via;

XX - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, calçadões, parques, etc.);

XXI - LOTE LINDEIRO: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XXII - MALHA VIÁRIA: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

XXIII - MEIO-FIO: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento ou do acostamento;

XXIV - NIVELAMENTO: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

XXV - PASSEIO COMPARTILHADO: especificidade de um passeio que se define pelo compartilhamento do seu espaço entre o trânsito de pedestres e ciclistas, na impossibilidade de haver outra infraestrutura cicloviária disponível para a bicicleta;

XXVI - PERÍMETRO URBANO: área do município delimitada com urbanização consolidada ou propensa, conforme Lei específica;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

XXVII - PESSOA COM MOBILIDADE REDUZIDA: qualquer pessoa que, por circunstâncias diversas, apresente dificuldades de deslocamento, permanentes ou temporárias, resultando em efetiva diminuição da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora ou percepção, abrangendo categorias como idosos, gestantes, lactantes, indivíduos acompanhados de criança de colo e pessoas com obesidade;

XXVIII - SARJETA: escoadouro superficial de águas pluviais nos logradouros públicos;

XXIX - SEÇÃO DA VIA: a largura total ideal da via, entre dois alinhamentos prediais situados em lados opostos da via;

XXX - SEDE URBANA: porção do perímetro urbano que engloba a área central de Campo Mourão e os loteamentos próximos da Vila Rural Pedro Kloster Júnior e da Vila Guarujá;

XXXI - SISTEMA VIÁRIO: organização da malha viária em classificação e hierarquização, segundo critério funcional, viabilizando a circulação eficiente de pessoas, veículos e cargas;

XXXII - SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL: conjunto das vias urbanas classificadas diferentemente de Vias Locais e Vias de Fundo de Vale;

XXXIII - TRÁFEGO: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

XXXIV - VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo faixa de rolamento, calçada, acostamento e canteiro central;

XXXV - VIA RURAL: via de circulação fora do perímetro urbano;

XXXVI - VIA URBANA: via de circulação inserida no perímetro urbano.

CAPÍTULO III
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 10. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Campo Mourão é apresentada nos Anexos I, II e III desta Lei, e compreende as seguintes categorias de vias:

I - Arterial Principal (rodovia): Trecho ou continuação de rodovia ou estrada em área urbana;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

II - Arterial Secundária: atendem uma função de conexão entre diferentes setores da cidade, priorizando um fluxo constante de veículos;

III - Coletora Principal: tem a função de coletar o tráfego das vias locais dos bairros e das Coletoras Secundárias para as vias de maior posição na hierarquia viária;

IV - Coletora Secundária: tem a função de interligar Vias Coletoras Principais e dar acesso a vias locais nos interiores de bairros;

V - Via local: tratam-se de vias caracterizadas por interseções em nível, não semaforizadas, destinadas para o tráfego local, evitando receber fluxo de passagem, utilizada apenas ao acesso local;

VI - Via Fundo de Vale: Tratam de vias que margeiam áreas de preservação permanente e fundos de vale, de modo a separar os diferentes usos entre ambos os lados da via;

VII - Estrada Principal: Vias rurais de maior tráfego que promovem o acesso às localidades e comunidades rurais, conectando-as às rodovias e vias urbanas;

VIII - Estrada Secundária: Demais vias rurais não classificadas, que promovem o acesso às propriedades dentro das comunidades, com trânsito lento e local.

CAPÍTULO IV
DAS VIAS

Art. 11. As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do Município serão classificadas como vias locais, desde que não pertencentes ao sistema viário principal.

Art. 12. As vias urbanas classificam-se, quanto a sua implantação, em:

I - Vias existentes: as vias já implantadas e denominadas;

II - Vias de diretriz: vias definidas nesta Lei, ainda não implantadas, traçadas como projetadas e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como de prolongamentos das vias existentes.

Art. 13. A manutenção das estradas principais e secundárias é atribuição do Poder Municipal.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

Art. 14. Ficam definidas as faixas de domínio de 19,00 m (dezenove metros) para as Estradas Principais e 13,00 m (treze metros) para as Estradas Secundárias.

Art. 15. Ao longo das vias rurais são previstas faixas não edificáveis de 10,00 m (dez metros), a partir do fim das faixas de domínio especificadas no artigo desta Lei.

§ 1º Nestas faixas é proibida a edificação, construção de muros, obra de qualquer natureza e o desenvolvimento de culturas permanentes, silvicultura e arborização de grande porte.

§ 2º Nestas faixas são permitidas apenas culturas temporárias e instalação de estruturas de fácil remoção, como cercas, sempre respeitando os limites da via.

§ 3º As construções ou benfeitorias existentes na data desta Lei sobre estas faixas não poderão sofrer qualquer tipo de reforma ou ampliação que vise sua permanência no local.

§ 4º Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes nestas faixas, quando da execução de serviços de recuperação e manutenção das vias rurais.

§ 5º Não geram direito à indenização as eventuais avarias às culturas existentes nestas faixas, quando a via é utilizada para o transporte especial de máquinas ou de outros bens cuja largura seja superior à da via.

Art. 16. As vias preferenciais, o sentido dos fluxos e as limitações de tráfego, serão definidas pelo Poder Público Municipal, através de projetos de diretrizes viárias e readequações geométricas e devem respeitar obrigatoriamente as ações propostas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 17. Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

I - Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

II - Estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

III - A adequação dos passeios para pedestres às normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pela legislação federal e pelas normas da ABNT.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

CAPÍTULO V
DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 18. As dimensões mínimas das vias urbanas ficam definidas de acordo com a hierarquização estabelecida na presente Lei.

Art. 19. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

I - Representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;

II - Constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas a expansão;

III - O Plano de Mobilidade Urbana direcionar alterações específicas.

Art. 20. Todas as vias a serem implantadas, pavimentadas, revitalizadas ou que sofrerem obras substanciais em sua infraestrutura deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I - Arterial Principal (Rodovia):

a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) Faixa livre (passeio) de 3,00 m (três metros);

c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);

d) Quatro faixas de tráfego, duas para cada sentido, cada uma com 3,60 m (três metros e sessenta centímetros);

e) Ciclofaixa bidirecional de, no mínimo, 3,60 m (três metros e sessenta centímetros) em um lado da via, com divisão de um canteiro de 1,00 (um metro);

f) Canteiro central de largura variável;

g) Totaliza-se a seção da via com 32,00 m (trinta e dois metros);

II - Arterial Secundária:

a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) Faixa livre (passeio) de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);

d) Quatro faixas de tráfego, duas para cada sentido, duas delas com 3,30 m (três metros e trinta centímetros) e outras duas com 3,00 (três metros);

e) Estacionamento paralelo de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros) em ambos lados da via;

f) Ciclofaixa bidirecional de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) em um lado da via;

g) Canteiro central de largura variável;

h) Totaliza-se a seção da via com 31,00 m (trinta e um metros);

III - Coletora Principal:

a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) Faixa livre (passeio) de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);

c) Faixa de serviço de 1,00 m (metro);

d) Quatro faixas de tráfego, duas para cada sentido, duas delas com 3,30 m (três metros e trinta centímetros) e outras duas com 3,00 (três metros);

e) Estacionamento paralelo de 2,50 metros (dois metros e cinquenta centímetros) em um lado da via;

f) Ciclofaixa bidirecional de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) em um dos lados da via;

g) Canteiro central de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

h) Totaliza-se a seção da via com 27,50 m (vinte e sete metros e cinquenta centímetros);

IV - Coletora Secundária, com ciclofaixa:

a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) Faixa livre (passeio) de no mínimo 2,00 m (dois metros);

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

c) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);

d) Duas faixas de tráfego, uma para cada sentido, cada uma com 3,15 m (três metros e quinze centímetros);

e) Estacionamento paralelo de 2,20 metros (dois metros e vinte centímetros) em um lado da via;

f) Ciclofaixa bidirecional de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em um lado da via;

g) Totaliza-se a seção da via com 18,00 m (dezoito metros);

V - Coletora Secundária, sem ciclofaixa:

a) Faixa de acesso de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) Faixa livre (passeio) de 2,00 m (dois metros);

c) Faixa de serviço de 1,00m (um metro);

d) Duas faixas de tráfego, uma para cada sentido, cada uma com 3,30 m (três metros e trinta centímetros);

e) Estacionamento paralelo de 2,20 metros (dois metros e vinte centímetros) nos dois lados da via;

f) Totaliza-se a seção da via com 18,00 m (dezoito metros);

VI - Via local, com ciclofaixa:

a) Faixa livre (passeio) de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);

b) Faixa de serviço de 1,00m (um metro);

c) Duas faixas de tráfego, uma para cada sentido, cada uma com 3,25 m (três metros e vinte e cinco centímetros);

d) Ciclofaixa bidirecional de, no mínimo 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) em um lado da via;

e) Totaliza-se a seção da via com 14,00 m (catorze metros)

VII - Via local, sem ciclofaixa:

I - Faixa livre (passeio) de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

II - Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);

III - Duas faixas de tráfego, uma para cada sentido, cada uma com 3,30 m (três metros e trinta centímetros);

IV - Estacionamento paralelo de 2,40 (dois metros e quarenta centímetros) em um lado da via;

V - Totaliza-se a seção da via com 14,00 m (catorze metros);

VIII - Via Fundo de Vale:

a) Faixa livre (passeio) de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);

b) Faixa de serviço de 1,00 m (um metro);

c) Duas faixas de tráfego, uma para cada sentido, cada uma com 3,15 m (três metros e quinze centímetros);

d) Estacionamento paralelo de 2,20 (dois metros e vinte centímetros) em um lado da via;

e) Ciclofaixa bidirecional de, no mínimo 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) em um lado da via;

f) Totaliza-se a seção da via com 16,00 m (dezesseis metros);

IX - Estrada Principal:

a) Faixa gramada de 2,00 m (dois metros), em ambos os lados, as quais contemplam os elementos da faixa de serviço e podem contemplar passeio;

b) Duas faixas de tráfego de 3,00 m (três metros);

c) Totaliza-se a seção da caixa da via com o mínimo de 10,00 m (dez metros);

X - Estrada Secundária:

a) Faixa gramada de 2,00 m (dois metros), em ambos os lados, as quais contemplam os elementos da faixa de serviço e podem contemplar passeio;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

b) Duas faixas de tráfego de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

c) Totaliza-se a seção da caixa da via com o mínimo de 9,00 m (nove metros).

Art. 21. As dimensões estabelecidas no artigo 19 desta Lei são ilustradas no Anexo IV, em figuras esquemáticas de alternativas, no caso de vias de diretriz, ou seja, ainda não implantadas.

Art. 22. No caso de caixa de via maior do que a definida por esta Lei, a hierarquização de elementos a receberem tal alargamento é a seguinte:

I - Faixa livre de circulação (passeio);

II - Faixa de acesso;

III - Faixa de serviço;

IV - Ciclofaixa ou outra infraestrutura cicloviária cabível;

V - Faixas de tráfego;

VI - Canteiro central;

VII - Faixas de estacionamento.

CAPÍTULO VI
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 23. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 24. O gabarito aprovado de uma nova via, independentemente de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá obedecer às larguras mínimas definidas pelas diretrizes da presente Lei.

Art. 25. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT.

Art. 26. Todas as vias de circulação a serem projetadas e construídas devem, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou corpos d'água, atendendo obrigatoriamente aos seguintes requisitos:

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

I – A declividade longitudinal máxima recomendada será de 20% (vinte por cento) e a mínima não poderá ser inferior a 1% (um por cento), sendo aceitáveis rampas verticais de até 30% (trinta por cento); e

II – A declividade transversal máxima permitida será de 4% (quatro por cento) e a mínima de 2% (dois por cento) e esta poderá ser do centro da caixa da rua para as extremidades, ou de uma extremidade da caixa para outra.

Art. 27. Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente de ser fluxo de caráter permanente ou não.

Art. 28. Para as vias integrantes do Sistema Viário Principal e as componentes da abertura de novos loteamentos, a secretaria competente analisará e fiscalizará os projetos de parcelamento, com base no mapa de arruamento e nas disposições desta Lei.

Parágrafo único. Ao término da implantação do projeto de parcelamento, a Secretaria de Obras e Serviços Públicos realizará o laudo de vistoria final.

Art. 29. Os elementos que constarão no Projeto de Sistema Viário são:

I - Greide da referida via;

II - Planta de localização;

III - Planta de pavimentação;

IV - Planta de sinalização viária;

V - Seções transversais com indicações da faixa de rolamento, meio-fio, calçadas e canteiros, se houver;

VI - Detalhes esquemáticos de sinalização horizontal e vertical;

VII - Detalhes das placas de sinalização e de nomenclatura de ruas;

VIII - Detalhe e especificações do meio-fio adotado;

IX - Memorial descritivo compatibilizado com os projetos;

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

X - Ensaios, laudos, dimensionamentos e demais documentos complementares que se fizerem necessários.

Art. 30. Os ângulos das calçadas nas esquinas devem ser configurados de modo que o raio seja igual à largura das calçadas em todas as vias que formam um ângulo de 90°, assim, a configuração deve respeitar um máximo de 3,50 metros (três metros e cinquenta centímetros).

Parágrafo único. Nos locais onde ocorrem encontros de vias com angulação diversa, a responsabilidade de definir o ângulo das calçadas ficará a cargo do Município, devendo, nesse processo, ser observado um limite máximo de 3,50 metros (três metros e cinquenta centímetros).

Art. 31. Todas as vias que passarão pelo processo de pavimentação devem contar com a instalação de um sistema de galerias pluviais nos locais em que seja necessário, sendo essa decisão embasada em cálculos técnicos específicos.

Art. 32. Para qualquer construção que não esteja no mesmo nível da via, a responsabilidade pela execução do talude de proteção ou muro de arrimo, a fim de proporcionar o acesso ao lote e proteger o terreno, recai sobre o proprietário do lote com testada de frente para a via de circulação.

Art. 33. Ao longo das rodovias, ferrovias, adutoras, oleodutos, gasodutos e linhas de transmissão de energia elétrica, torna-se obrigatória a reserva de faixas não edificáveis, além da faixa de domínio, e devem ser dimensionadas de acordo com a legislação específica aplicável.

Art. 34. A responsabilidade pela construção, reconstrução e conservação das calçadas dos logradouros, bem como das vedações em toda a extensão das testadas do terreno, quer estejam edificados ou não, recai sobre os proprietários ou possuidores, devendo serem realizadas de acordo com as especificações definidas nesta Lei.

Art. 35. Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias oficiais adjacentes, assegurando a continuidade do sistema viário básico existente e projetado, observando-se:

I - O parcelamento do solo urbano e abertura de novos loteamentos deverão obedecer às diretrizes do traçado do Sistema Viário Básico em anexo;

II - O acesso a novos loteamentos deverá ser efetuado por, no mínimo 02 (duas) vias coletoras de acesso, cujo traçado deverá obedecer às diretrizes do Sistema Viário Básico em anexo, com exceção dos empreendimentos que necessitam da elaboração de EIV e/ou RIT, pois para esses os respectivos estudos deverão determinar a quantidade mínima de vias de acesso, sendo no mínimo 02 (duas);

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

III - Havendo necessidade de transposição de rios ou córregos, fica o loteador responsável pela construção de pontes nas vias de acesso com a largura da caixa da via, sempre a maior;

IV - Nenhuma via após conclusão da pavimentação ou após realização de obras ou serviços de manutenção poderá ser entregue a sua implantação ou reaberta, enquanto não estiver devidamente sinalizada, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação, nos termos do Código do Trânsito Brasileiro –CTB;

V - Na abertura de novos loteamentos, a implantação de sinalização de trânsito - vertical e horizontal - bem como, a sinalização identificadora dos nomes das vias, será de responsabilidade do proprietário do loteamento.

Art. 36. As ruas sem saída não poderão ultrapassar 110,00 m (cento e dez metros) de comprimento, devendo obrigatoriamente conter no seu final um bolsão para retorno, com diâmetro inscrito mínimo de 20,00 m (vinte metros).

Parágrafo único. Nas vias onde for comprovada a continuidade futura, com a implantação de novos loteamentos, não haverá necessidade de projetar e nem executar bolsão de retorno, podendo a via acabar na divisa do terreno.

Art. 37. Objetivando interligar e complementar a malha viária local, promovendo com isso o fluxo contínuo dos veículos, todas as vias oficiais interrompidas ou incompletas, devem ser obrigatoriamente complementadas, através de prolongamentos e/ou alargamentos, mantidas suas dimensões mínimas de projeto, de tal forma a interligá-las a outras vias, longitudinais, transversais, oblíquas ou diagonais, existentes ou projetadas.

Art. 38. As dimensões das calçadas, incluindo as especificações de acessibilidade universal, devem seguir as dimensões estabelecidas nesta Lei, as diretrizes estabelecidas pelas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e também aquelas da Norma de Padronização de Calçadas, de acordo com a legislação específica.

Art. 39. O loteador está incumbido de readequar o sistema de localização e identificação das vias de circulação e das edificações, implementando o emplacamento dos nomes das vias, o qual deverá solicitar a câmara a nomenclatura das ruas, conforme as ações estipuladas na Lei do Plano de Mobilidade Urbana.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

CAPÍTULO VII
DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 40. O Poder Público Municipal tem a responsabilidade de realizar a complementação da pavimentação e da sinalização horizontal e vertical, além de manter esses elementos em bom estado nas vias de circulação, priorizando especialmente os trechos das vias que compõem o Sistema Viário Principal.

Art. 41. O Poder Público Municipal tem a incumbência de regulamentar o uso das vias de circulação, especialmente no que diz respeito à definição de locais e horários apropriados e exclusivos para carga e descarga, assim como para o estacionamento de veículos, incluindo a delimitação da área azul de estacionamento rotativo, conforme as ações delineadas na Lei do Plano de Mobilidade Urbana e de acordo com a Regulamentação de Estacionamentos estabelecida em legislação específica.

Art. 42. O Poder Público Municipal deverá providenciar a sinalização horizontal e vertical em todas as vias de circulação de competência municipal, segundo sua hierarquização e conforme ações propostas na Lei do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 43. O Poder Público Municipal deverá executar o calçamento acessível do passeio nas vias pavimentadas e a consolidação de arborização na calçada, prioritariamente nas vias do Sistema Viário Principal, onde o tráfego de veículos é maior.

Parágrafo único. O calçamento e a arborização devem respeitar as dimensões das três faixas de calçada dispostas nesta Lei, conforme a hierarquização das vias.

CAPÍTULO VIII
DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

Art. 44. Considera-se a implantação de infraestrutura cicloviária no perímetro urbano do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para as atividades diárias dos munícipes, como estudo, trabalho, comércio e lazer.

Art. 45. O perímetro urbano do Município deverá ser dotado de rede cicloviária como uma alternativa prioritária de meio de transporte para as atividades diárias dos munícipes, mediante a execução de projeto específico e conforme as ações propostas na Lei do Plano de Mobilidade Urbana.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

§ 1º A rede cicloviária será composta por ciclofaixas, de mão dupla ou única, por ciclorrotas, por ciclovias e por passeios compartilhados, conforme as ações propostas no Plano de Mobilidade Urbana.

§ 2º As ciclofaixas devem ser implantadas preferencialmente no bordo da via, inseridas na caixa de rolamento.

§ 3º Deve-se evitar a implantação de infraestrutura cicloviária em canteiros centrais, por questões de segurança e de eficiência.

§ 4º A infraestrutura cicloviária deve respeitar a dimensão mínima de largura de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), para vias cicláveis bidirecionais, e de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), para vias cicláveis unidirecionais.

Art. 46. No âmbito municipal, deverá ser implantada a Rota de Cicloturismo Rural, conectando os principais atrativos rurais do município de acordo com as ações propostas na Lei do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 47. Caso seja necessário, o Poder Público Municipal poderá incluir novas diretrizes de infraestrutura cicloviária a serem implantadas, respeitando as propostas e ações da Lei do Plano de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO IX
DA ARBORIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 48. A arborização de vias públicas deverá obedecer ao Plano Municipal de Arborização, e na sua falta, à orientação do órgão técnico competente no Município, de modo que só pode ser implantada:

I - Nos canteiros centrais das vias que os possuem, conciliando a altura da árvore adulta com a presença da fiação elétrica, se existir; e

II - Nas faixas de serviço das vias, quando as ruas e calçadas tiverem largura compatível com a expansão da copa da espécie a ser utilizada, observando-se o devido afastamento das construções.

Art. 49. Compete ao proprietário do terreno com testada para a via a responsabilidade pelo zelo da arborização e ajardinamento existente na calçada da testada.

Art. 50. A reconstrução e conserto de muros, cercas, calçadas e passeios afetados pela arborização das vias públicas ficará a cargo do proprietário fronteiriço, salvo quando for comprovada a responsabilidade do poder público.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

Art. 51. As calçadas deverão ampliar a permeabilidade da área urbana pública, destinando parte de sua largura para o plantio de vegetação de porte adequado e para grama, conforme as dimensões estabelecidas nesta Lei.

CAPÍTULO X
DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 52. Constitui infração toda ação ou omissão contrária às disposições desta Lei ou de outros atos baixados pelo Governo Municipal no uso do seu poder de polícia e respectivos regulamentos.

Art. 53. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 50 (cinquenta) a 100.000 (cem mil) Unidades Fiscais de Campo Mourão, vigentes à época da infração, devendo o grau da penalidade ser estabelecido em Lei Municipal específica, num prazo de até 01 (um) ano, a partir da data de publicação desta Lei.

§ 1º Da constatação de irregularidade, será lavrada pela autoridade municipal competente um auto de infração com prazo máximo de 10 (dez) dias úteis para defesa administrativa, dirigida ao órgão municipal competente para apreciação e julgamento.

§ 2º Em caso de indeferimento da defesa, o infrator deverá cumprir a penalidade em um prazo a ser estabelecido em Lei Municipal específica a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 54. A multa será diretamente aplicada em caso de revelia ou no caso de improcedência da defesa apresentada.

Art. 55. O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

Art. 56. As sanções previstas neste Capítulo não excluem demais penalidades previstas em legislações pertinentes.

CAPÍTULO XI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 57. O Sistema Viário do Município de Campo Mourão obedecerá aos parâmetros e padrões técnicos definidos nesta Lei, na Lei de Parcelamento do Solo Urbano e na Lei do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 58. As árvores existentes nas vias do perímetro urbano do Município são bens de interesse comum a todos os munícipes.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

Art. 59. Fica facultado ao Poder Público Municipal executar melhorias nas áreas do Sistema Viário não previstas nesta Lei, desde que não contrariem as disposições desta Lei.

Art. 60. Os casos omissos ou as dúvidas suscitadas serão resolvidos pelo Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Controle Urbano e Fiscalização.

Art. 61. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário, em especial a Lei nº 1.099, de 23 de novembro de 2022.

PAÇO MUNICIPAL "10 DE OUTUBRO"
Campo Mourão, 15 de agosto de 2024

Tauillo Tezelli
Prefeito Municipal

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

MENSAGEM JUSTIFICATIVA
AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores:

Encaminho para apreciação de Vossas Senhorias o Projeto de Lei Complementar que "Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário do Município de Campo Mourão, Estado do Paraná, e dá outras providências."

Diariamente são veiculadas notícias e comentários a respeito dos problemas enfrentados no trânsito municipal, como a ocorrência de cruzamentos congestionados em horários de pico, sinistros de trânsito cada vez em números maiores, entre outros. Durante a etapa de diagnósticos da elaboração do Plano de Mobilidade, foi realizada análise de vários dados que influenciam no sistema viário do Município de Campo Mourão.

Com os dados analisados, foram identificadas as principais demandas entendidas como os problemas que exigem atuação no Município. Entre essas, incluem-se a necessidade de revisão da hierarquia viária, a organização do fluxo viário, readequação de geometrias de cruzamentos, especialmente das rotatórias com a delimitação física destas.

A hierarquia viária disposta na Lei nº 035/2015 não se adequa mais a realidade do trânsito neste Município, uma vez que houve o crescimento da cidade acarretando um aumento das viagens cotidianas, gerando um aumento dos congestionamentos nos horários de pico. Além disso, o volume da frota veicular de Campo Mourão teve um crescimento considerável no ano de 2022, principalmente no que se refere ao número de veículos particulares que, somados ao surgimento de novos loteamentos nos últimos anos, com consequência em novos padrões de fluxos, tanto na área central com em outras áreas do Município, além da geometria das vias com largura das caixas destas cada vez mais reduzidas, reforçam a necessidade da atualização da hierarquia viária urbana.

Assim, elaborou-se este Projeto de Lei de Hierarquização Viária, que contempla uma nova classificação das vias urbanas e em suas dimensões, além de apresentar novas seções transversais a fim de incluir novos mecanismos de mobilidade como ciclovias, ruas completas entre outros.

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

Vale ressaltar que o tema objeto desta proposição está diretamente atrelado ao Plano de Mobilidade Urbano e, por isso, está sendo encaminhado a essa Casa de Leis juntamente com os Projetos de Lei que: i) institui o Plano de Ações e Investimentos do Plano de Mobilidade Urbana; ii) aprova o Plano de Mobilidade Urbana; e iii) institui Política Municipal de Mobilidade Urbana. Entretanto, por ser parte integrante do Plano Diretor, trata-se de Projeto de Lei Complementar.

Desta forma, venho mui respeitosamente submeter o presente Projeto de Lei Complementar a essa Egrégia Casa Legislativa para votação e aprovação.

Reitero aos Nobres Edis os meus votos de profundo respeito e admiração.

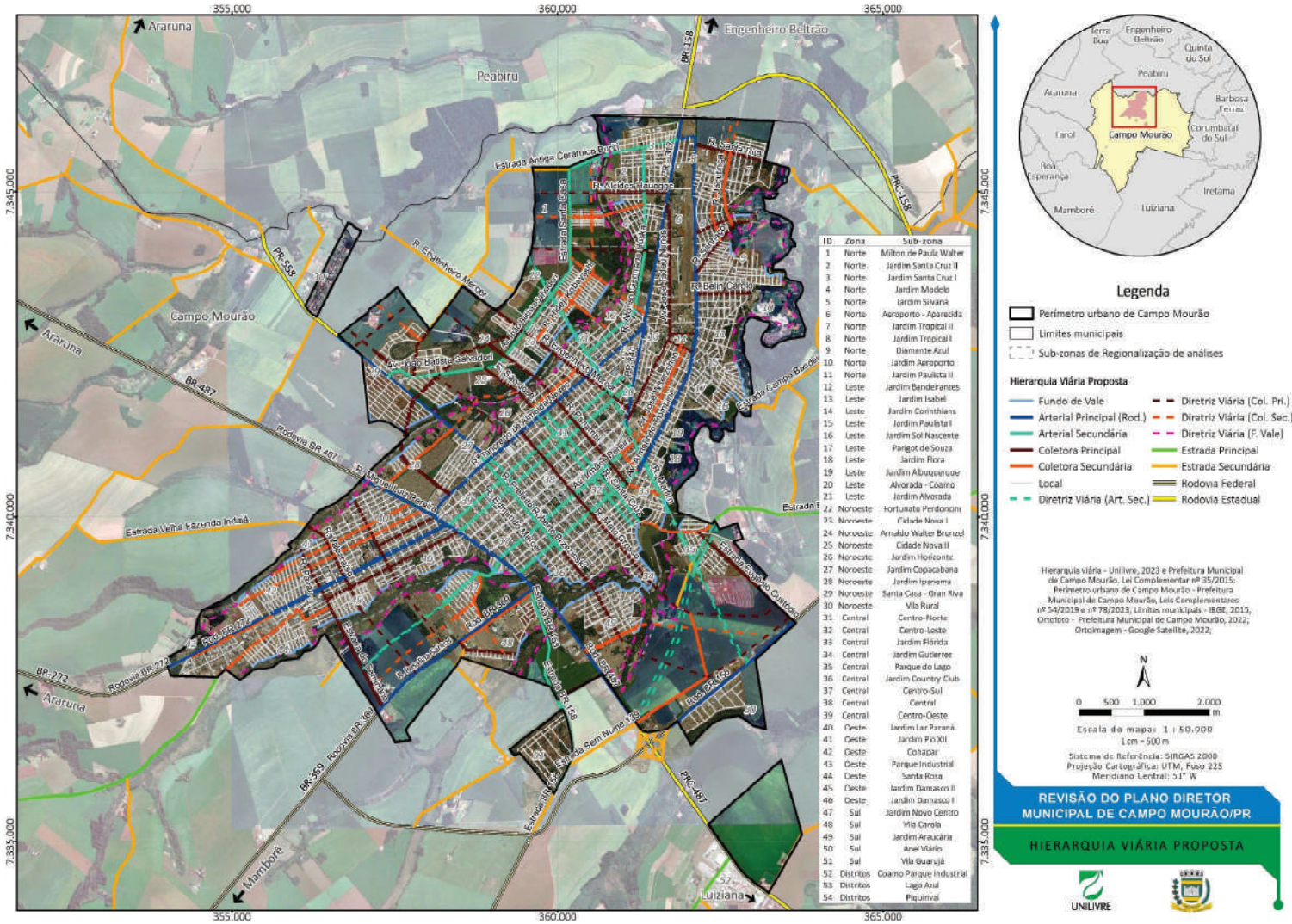
PAÇO MUNICIPAL "10 DE OUTUBRO"
Campo Mourão, 15 de agosto de 2024

Assinado digitalmente por:
TAUILLO TEZELLI
234.841.109-10
assinado digitalmente 15/08/2024 09:15:41

Tauillo Tezelli
Prefeito Municipal

ESTE DOCUMENTO FOI ASSINADO EM: 15/08/2024 09:15 -03:00 -03
PARA CONFERÊNCIA DO SEU CONTEÚDO ACESSE https://c.atende.net/p66bdf172c21a3.

ANEXO I – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DO MUNICÍPIO DE CAMPO MOURÃO – SEDE URBANA



ID	Zona	Sub-zona
1	Norte	Milton de Paula Walter
2	Norte	Jardim Santa Cruz II
3	Norte	Jardim Santa Cruz I
4	Norte	Jardim Modelo
5	Norte	Jardim Silvana
6	Norte	Aeroporto - Aparecida
7	Norte	Jardim Tropical II
8	Norte	Jardim Tropical I
9	Norte	Diamante Azul
10	Norte	Jardim Aeroporto
11	Norte	Jardim Paulista II
12	Leste	Jardim Bandeirantes
13	Leste	Jardim Isabel
14	Leste	Jardim Corinthians
15	Leste	Jardim Paulista I
16	Leste	Jardim Sol Nascente
17	Leste	Parigot de Souza
18	Leste	Jardim Flora
19	Leste	Jardim Albuquerque
20	Leste	Alvorada - Coamo
21	Leste	Jardim Alvorada
22	Noroeste	Fortunato Perdoncini
23	Noroeste	Piquiri Nova I
24	Noroeste	Arnaldo Walter Brunzel
25	Noroeste	Cidade Nova II
26	Noroeste	Jardim Horizonte
27	Noroeste	Jardim Copacabana
28	Noroeste	Jardim Ipanema
29	Noroeste	Santa Casa - Gran Riva
30	Noroeste	Vila Rural
31	Central	Centro-Norte
32	Central	Centro-Leste
33	Central	Jardim Flórida
34	Central	Jardim Gutierrez
35	Central	Parque do Lago
36	Central	Jardim Country Club
37	Central	Centro-Sul
38	Central	Central
39	Central	Centro-Oeste
40	Oeste	Jardim Lar Paraná
41	Oeste	Jardim Pio XII
42	Oeste	Cohapar
43	Oeste	Parque Industrial
44	Oeste	Santa Rosa
45	Oeste	Jardim Damasco II
46	Oeste	Jardim Damasco I
47	Sul	Jardim Novo Centro
48	Sul	Vila Carola
49	Sul	Jardim Araucária
50	Sul	Ariel Maria
51	Sul	Vila Guarujá
52	Distritos	Coamo Parque Industrial
53	Distritos	Lago Azul
54	Distritos	Piquirivaí

Legenda

- Perímetro urbano de Campo Mourão
- Limites municipais
- Sub-zonas de Regionalização de análises

Hierarquia Viária Proposta

- Fundo de Vale
- Arterial Principal (Rod.)
- Arterial Secundária
- Coletora Principal
- Coletora Secundária
- Local
- Diretriz Viária (Art. Sec.)
- Diretriz Viária (Col. Pri.)
- Diretriz Viária (Col. Sec.)
- Diretriz Viária (F. Vale)
- Estrada Principal
- Estrada Secundária
- Rodovia Federal
- Rodovia Estadual

Hierarquia viária - Unilivre, 2023 e Prefeitura Municipal de Campo Mourão. Lei Complementar nº 35/2015. Perímetro urbano de Campo Mourão - Prefeitura Municipal de Campo Mourão, Leis Complementares nº 54/2019 e nº 78/2023, Limites municipais - IBGE, 2015, Ortofoto - Prefeitura Municipal de Campo Mourão, 2022; Ortoimagem - Google Satellite, 2022;

N

0 500 1.000 2.000 m

Escala do mapa: 1 : 50.000
1 cm = 500 m

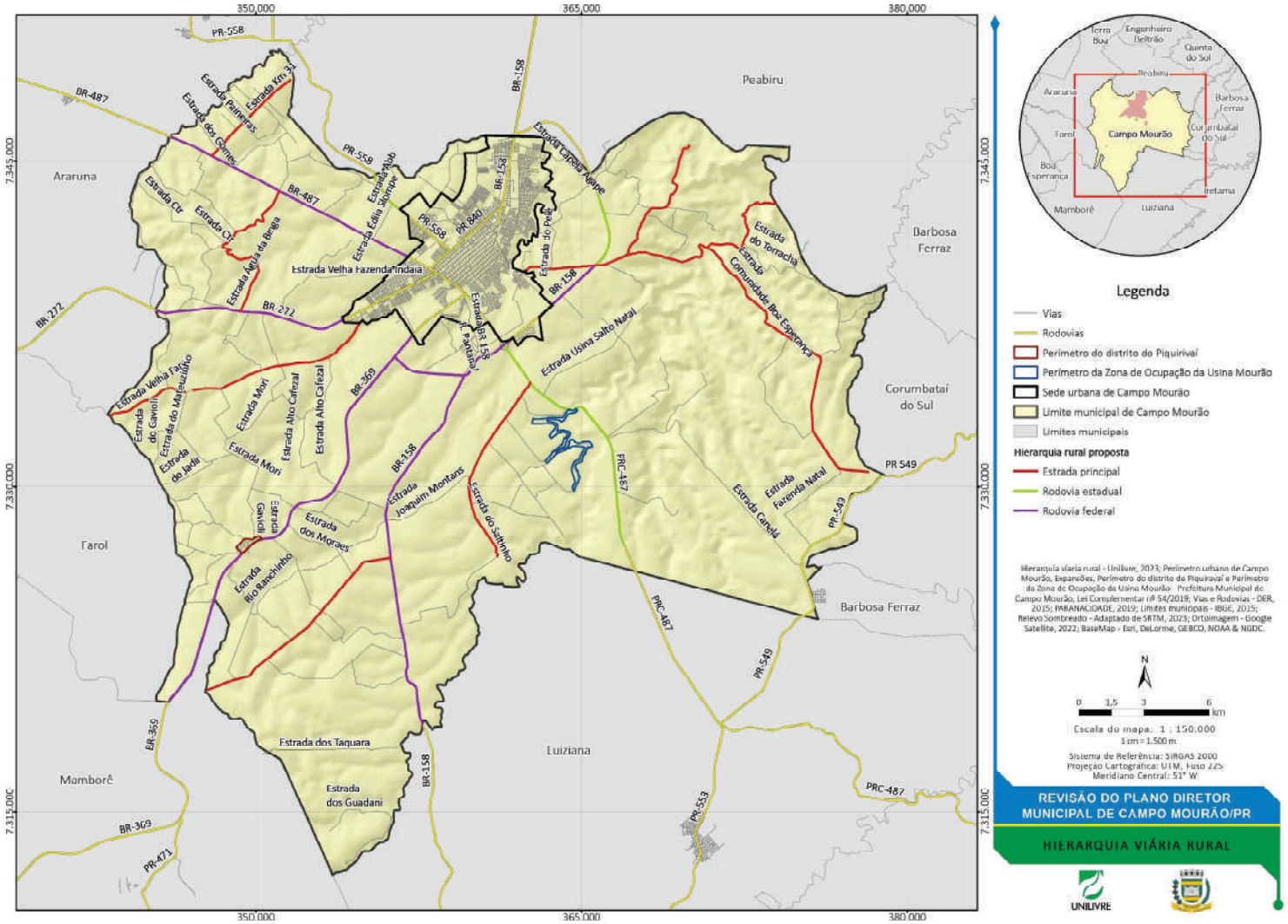
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S
Meridiano Central: 51° W

REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE CAMPO MOURÃO/PR

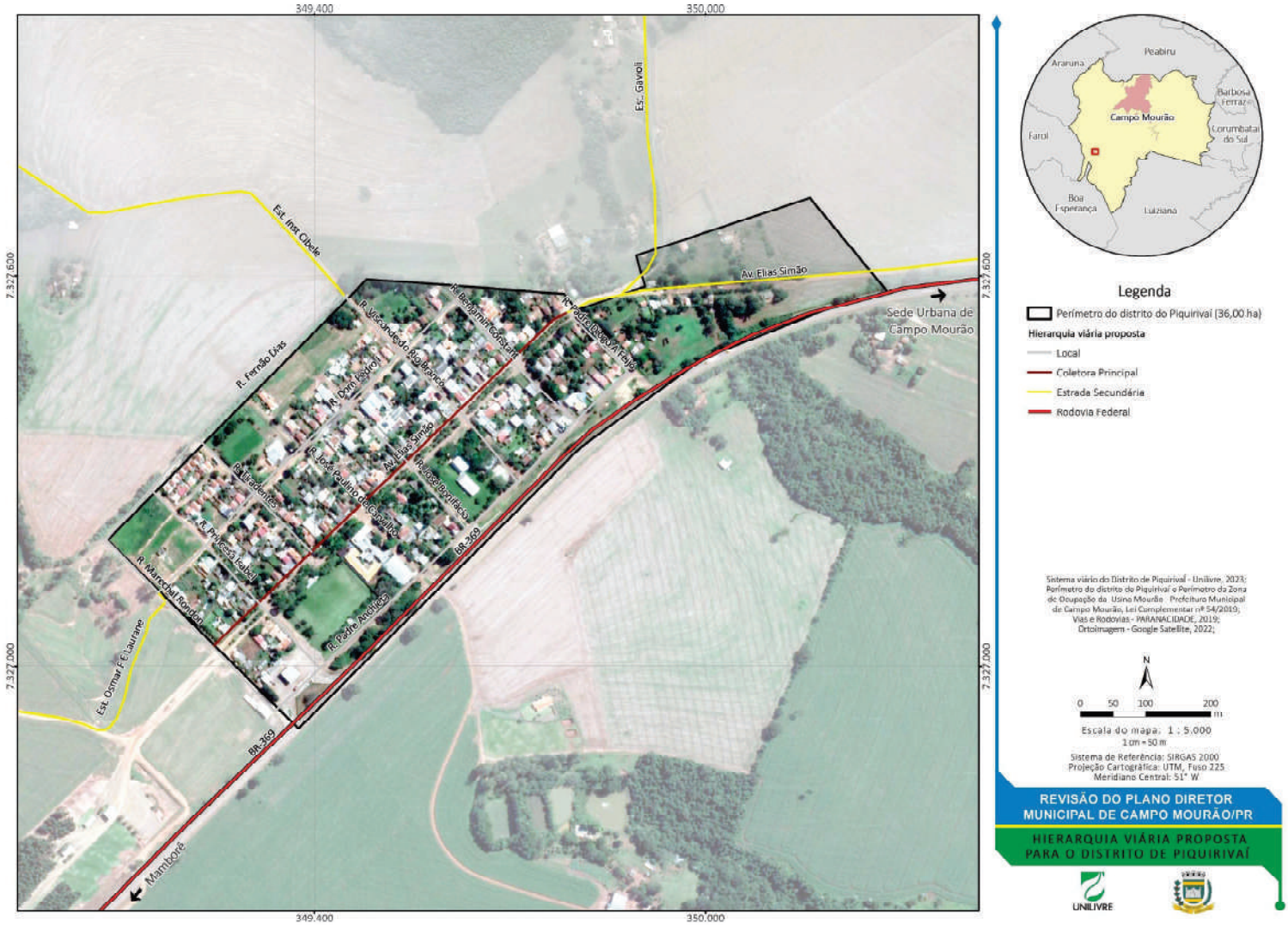
HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA

UNILIVRE

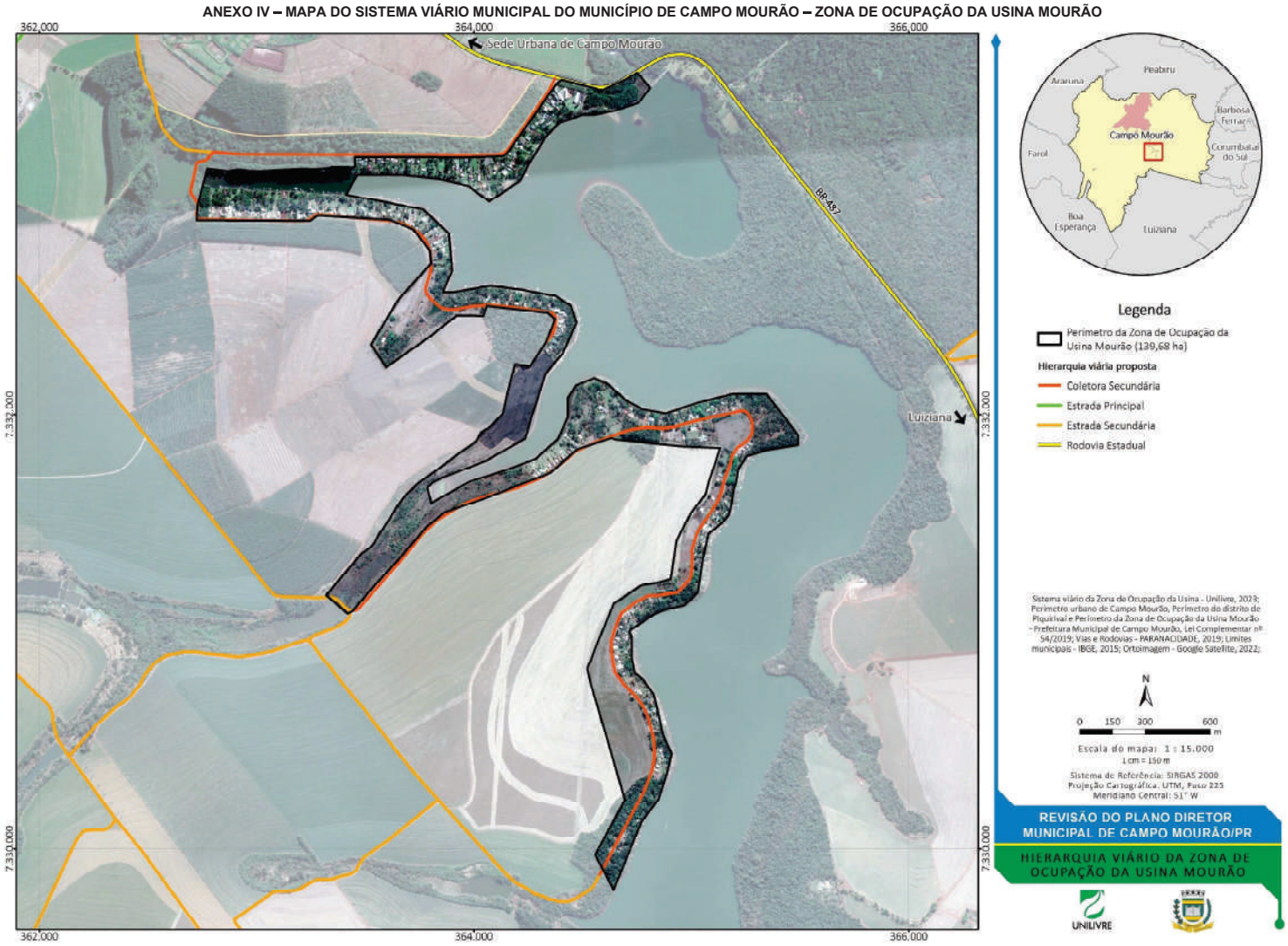
ANEXO II – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO RURAL DO MUNICÍPIO DE CAMPO MOURÃO



ANEXO III – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE CAMPO MOURÃO – PIQUIRIVAÍ



ANEXO IV – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE CAMPO MOURÃO – ZONA DE OCUPAÇÃO DA USINA MOURÃO



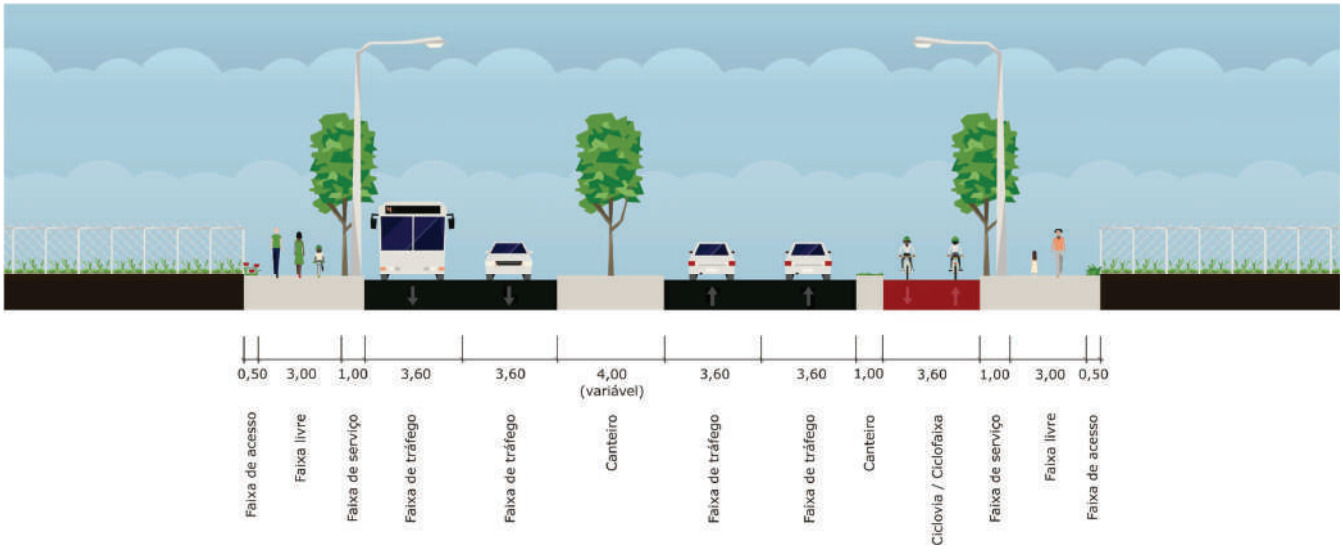
ANEXO V – TABELA DE CARACTERÍSTICAS DAS VIAS

CATEGORIA	FUNÇÃO	PRINCIPAIS VIAS
Via Arterial Principal (Rodovia)	Trecho ou continuação de rodovia ou estrada em área urbana.	
Via Arterial Secundária	Vias que atendem uma função de conexão entre diferentes setores da cidade, priorizando um fluxo constante de veículos.	Av. João Bento, Av. José Custódio de Oliveira, Av. Com. Norberto Marcondes, Av. Guilherme de Paula Xavier, Rua Pref. Roberto Brzezinski, Rua Araruna, Rua São José, Rua Santa Cruz, Av. das Torres, R. Marfim, Av. Armelindo Trombini, Av. Pref. Pedro Viriato de Souza Filho, Av. João Batista Salvadori, R. João Mendes Pereira, Rua Afonso Germano Huska, e a Av. Irmãos Pereira, após o cruzamento com a Rua Miguel Pereira.
Via Coletora Principal	Vias que tem a função de coletar o tráfego das vias locais e das Coletoras Secundárias dos bairros para as vias de maior posição na hierarquia viária.	Rua Mato Grosso, Rua Panambi, Rua 27 de Dezembro, Rua Javali, Rua Tarumã, Av. Manoel Nogueira, Rua Belin Carolo, Rua Engenheiro Mercer, Rua Sanhaço e Rua Duque de Caxias.
Via Coletora Secundária	Tem a função de interligar Vias Coletoras Principais e dar acesso a vias locais nos interiores de bairros	Rua Curitiba, Rua Nelson Bitencourt Prado, Rua Guarani, Rua João Haenisch, Rua José Antônio dos Santos, Rua Hideji Kobayashi, Rua Jacutinga e Rua Ponta Grossa.
Via Local	Vias caracterizadas por interseções em nível, não semaforizadas, destinadas para o tráfego local, evitando receber fluxo de passagem, utilizada apenas ao acesso local	Todas as demais vias do perímetro da sede urbana não classificadas.
Via Fundo de Vale	Tratam de vias que margeiam áreas de preservação permanente e fundos de vale, de modo a separar os diferentes usos entre ambos os lados da via	São trechos das ruas: Alameda José Gurgel, R. Edmundo Mercer, Rua Afonso Keller, Rua Ágata, Rua Alecrim, Rua Aleluia, Rua Alemanha, Rua Ana Albuquerque de Oliveira, Rua André Slomp Azevedo, Rua Armando Russo, Rua Aruba, Rua Boulevard Haussman, Rua Caçanjure, Rua Célia Simão Broza,Rua Cinquenta E Cinco, Rua Clarinha Wencel Casimiro, Rua Curió, Rua das Andorinhas, Rua das Araucárias, Rua das Erveiras, Rua das Garças, Rua das Laranjeiras, Rua das Tilápias, Rua Diógenes Alves Cabral, Rua dos Ipês Roxos, Rua Egydio Cardoso de Lima, Rua Érica Labes, Rua Flávio de Paula Emer, Rua Florindo Modesto, Rua Formosa, Rua Fortunato Perdoncini, Rua Francisco Alves Sobrinho, Rua Grécia, Rua Higienópolis, Rua Ignácio Trombini, Rua Inhambaú, Rua João Agulhão, Rua José de

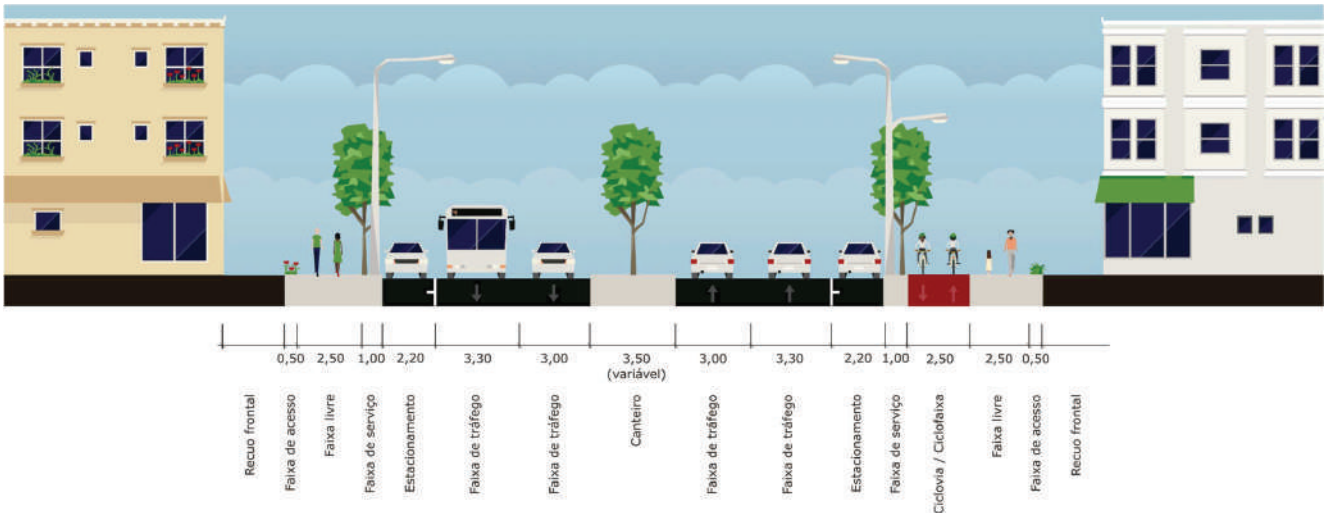
		Oliveira, Rua Lambari, Rua Maria Antonieta Gripp Frossard,Rua Nair Estevão Araújo, Rua Nelson Bitencourt Prado, Rua Neuraldo Teodoro de Oliveira, Rua Nicolau Assad, Rua Nossa Senhora Aparecida, Rua Osmar de Oliveira, Rua Papoulas, Rua Pingo de Mel, Rua Portugal, Rua Santa Catarina, Rua São Josafat,Rua Saul Ferreira Caldas, Rua Sergio Luiz Hercoli, Rua Sonia Seckcinski, Rua Tapejara, Rua Tarumã, Rua Teodoro de Oliveira, Rua Topázio, Rua União Comunitária, Rua Vani Borges de Macedo, Rua Victor Alessi, Rua Virgílio Mandolini

ANEXO VI – FIGURAS ESQUEMÁTICAS COM ALTERNATIVAS DAS VIAS DE DIRETRIZ SEGUNDO HIERARQUIA VIÁRIA

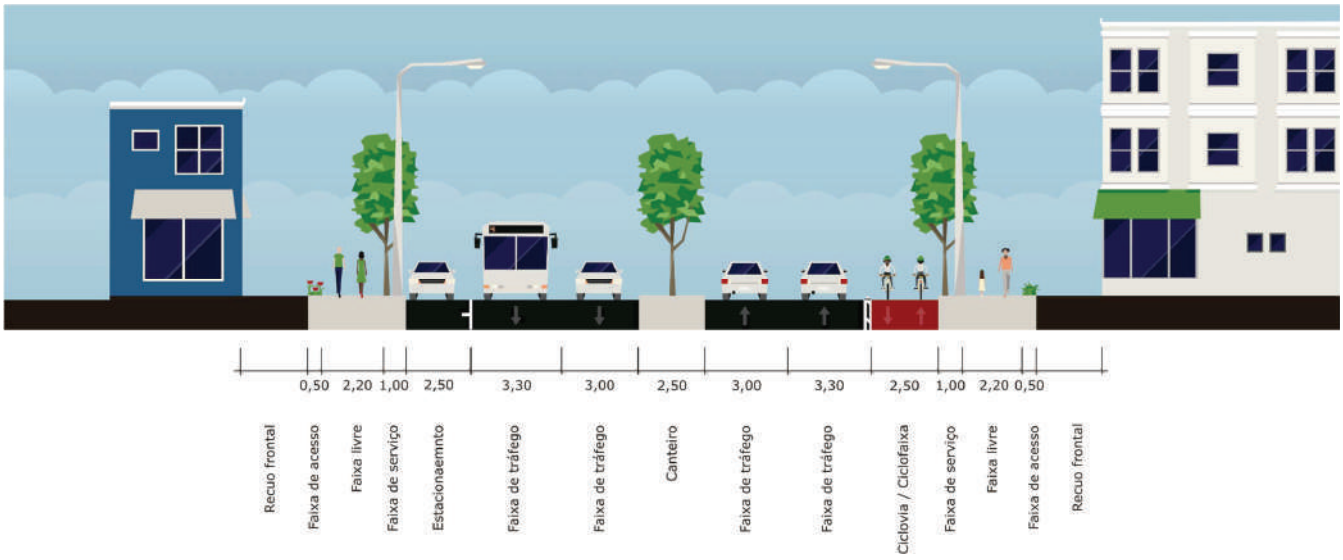
Via Arterial Principal (Rodovia)



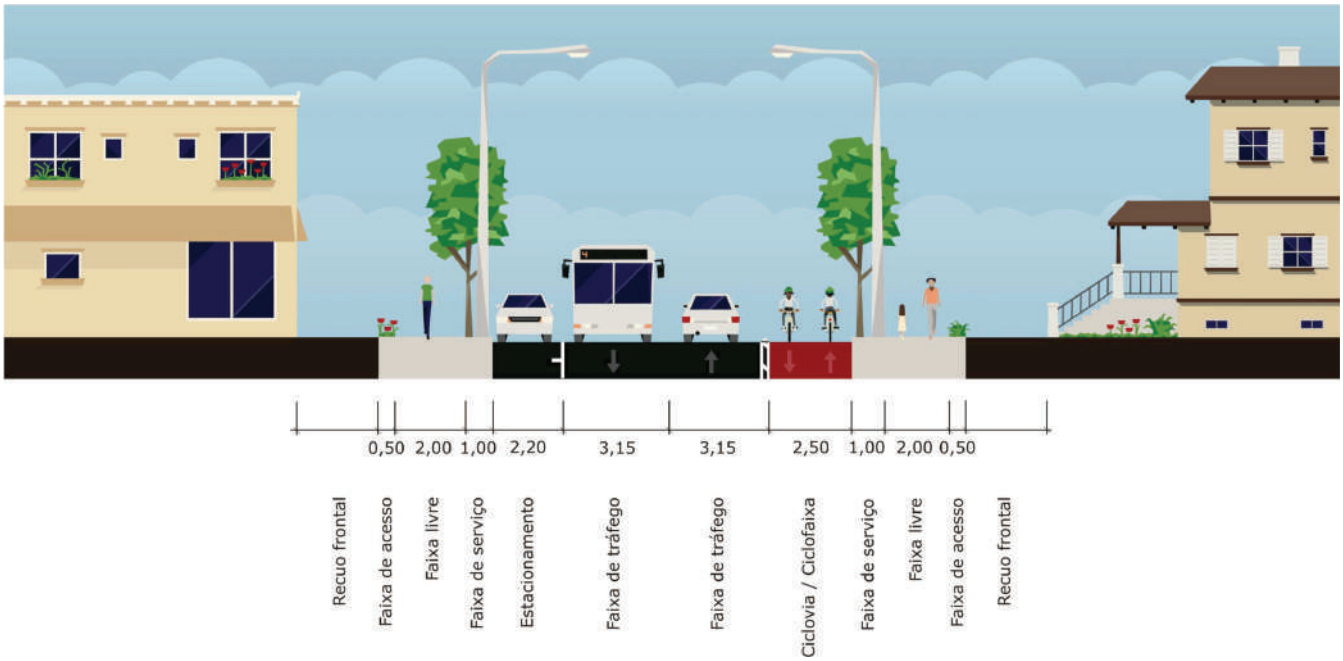
Via Arterial Secundária



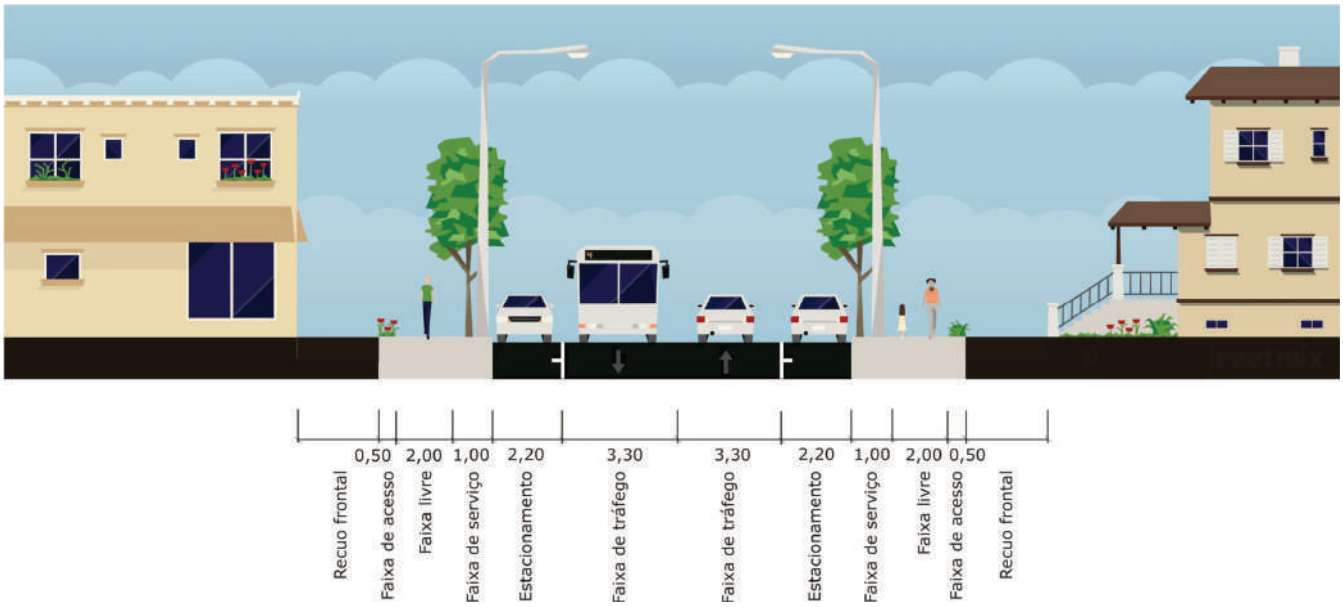
Via Coletora Principal



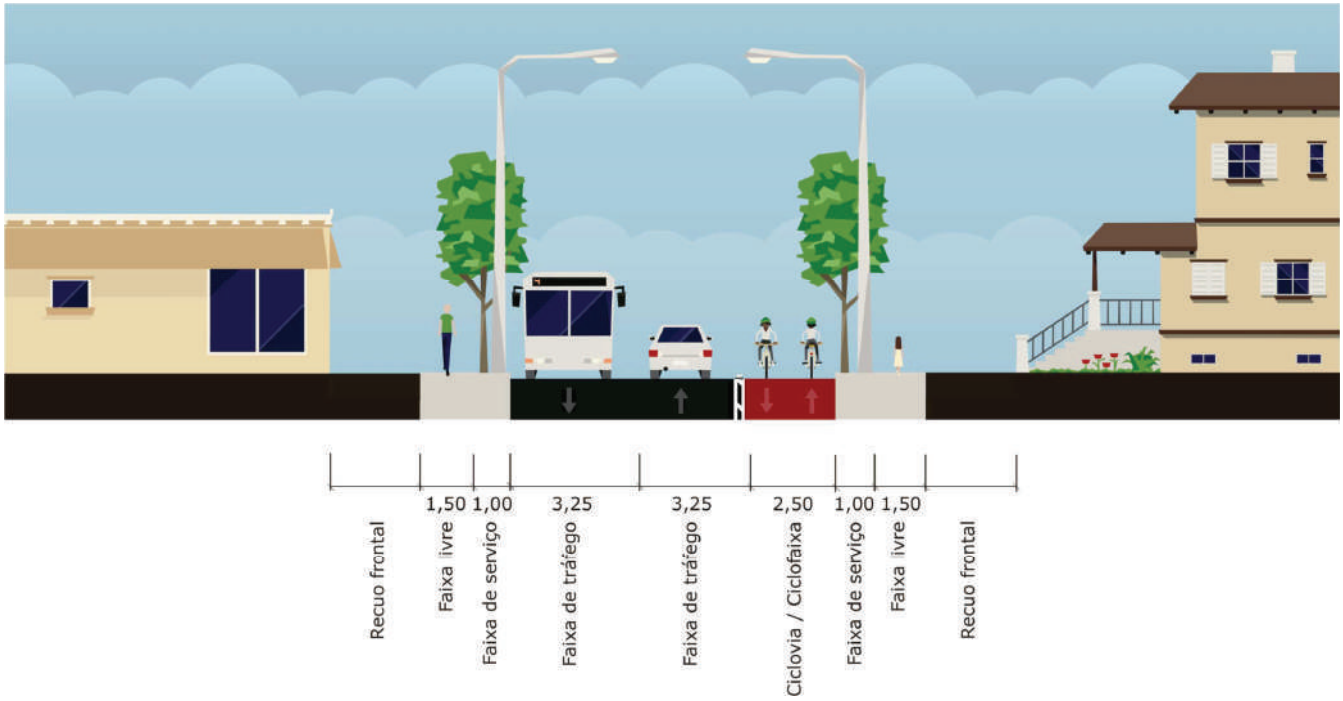
Via Coletora Secundária com Ciclofaixa



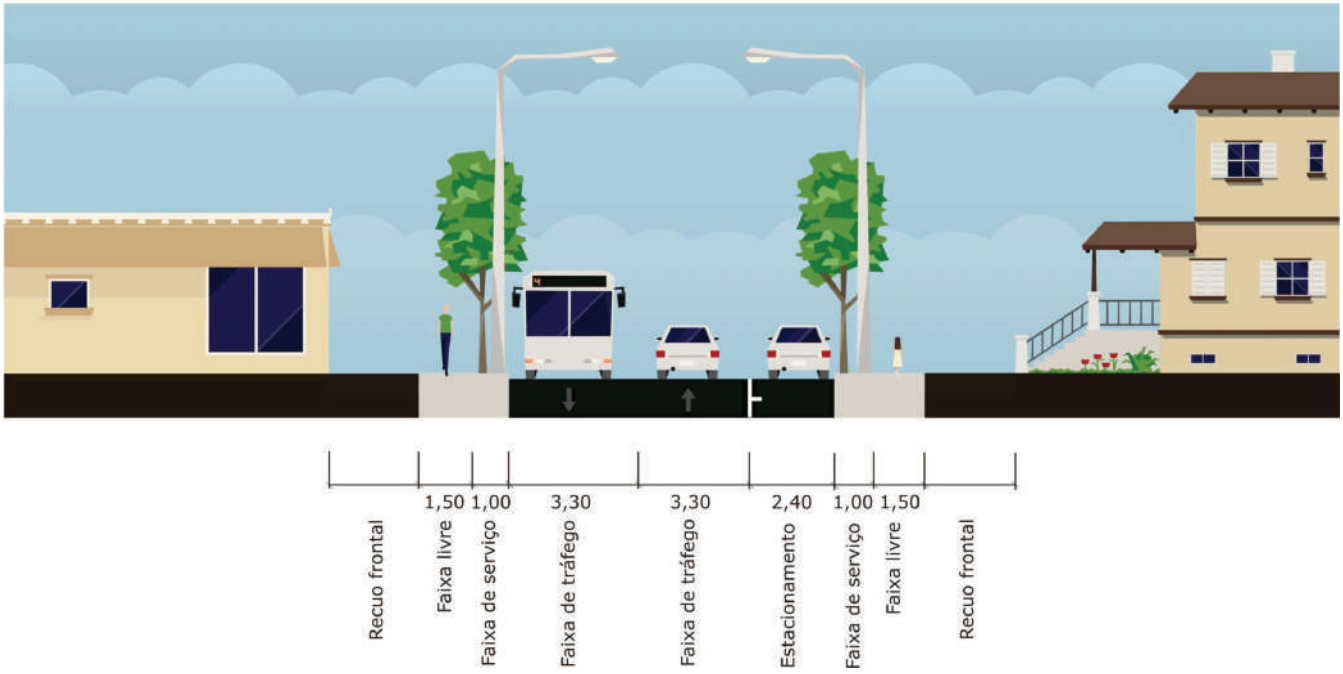
Via Coletora Secundária sem Ciclofaixa



Via Local com Ciclofaixa



Via Local sem Ciclofaixa



Via Fundo de Vale

