CÂMARA MUNICIPAL DE SARANDI
ESTADO DO PARANÁ
AVENIDA MARINGÁ, 660 – CENTRO
CNPJ 78.844.834/0001-70

LEI COMPLEMENTAR Nº 224/2009.

SUMÁRIO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS / **1**

CAPÍTULO II
DOS OBJETIVOS/ **2**

CAPÍTULO III
DO SISTEMA VIÁRIO E SUA ESTRUTURAÇÃO / **3**

CAPÍTULO IV
DAS FUNÇÕES E DAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS / **4**

CAPÍTULO V
DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS / **5**

CAPÍTULO VI
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO / **5**

CAPÍTULO VII
DAS ESTRADAS RURAIS / **6**

CAPITULO VIII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS / **7**

ANEXO I - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO - HIERARQUIA FUNCIONAL

ANEXO II - RELAÇÃO DAS VIAS DA HIERARQUIA FUNCIONAL

ANEXO III - CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO - TABELA III-A - CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DAS VIAS; TABELA III-B - PADRÕES DE PROJETO; TABELA III-C - DIMENSÕES E COMPATIBILIZAÇÃO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO AO SISTEMA VIÁRIO.

LEI COMPLEMENTAR Nº 224/2009.

DISPÕE SOBRE O PLANO VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SARANDI EM CONFORMIDADE COM A LEI COMPLEMENTAR DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

AUTOR:- PODER EXECUTIVO MUNICIPAL.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Fica instituído o Plano Viário do Município de Sarandi, instrumento de planejamento, de caráter dinâmico, vinculado à realidade urbana e rural, e a serviço do desenvolvimento da comunidade local, do bem estar de sua população e da ação governamental nos seus múltiplos aspectos, organicamente integrado e harmônico nos seus elementos componentes e com o que dispõe a Lei do Plano Diretor Municipal e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município.

Parágrafo Único - A Plano Viário decorre do planejamento físico e funcional do território e sua obtenção se processará com observância das normas técnicas indicadas na presente Lei.

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 Sarandi.

§1º - É de observância obrigatória a Certidão de Diretrizes Viárias expedida pelo órgão competente da Prefeitura do Município de Sarandi.

§2º - Todos os projetos de construção, reconstrução, reforma e ampliação de edificações localizadas em áreas abrangidas pelo presente Plano Viário dependerão de diretrizes viárias a serem emitidas pelo órgão competente.

§3º - Ficam também sujeitos a emissão de diretrizes viárias os empreendimentos na Área Rural do Município.

§4º - Toda e qualquer obra viária somente poderá ter início após a escritura de propriedade da área, a ser ocupada, estiver em nome da Prefeitura do Município de Sarandi por doação, permuta,

desapropriação ou qualquer outro instrumento jurídico.

§5º - Os empreendimentos de impacto ao Sistema Viário Urbano representado pelo tráfego de veículos deverão ter sua aprovação condicionada à apresentação de Memorial Justificativo, nos termos da Lei Municipal de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

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 e serão incluídas no mapa viário, na categoria de vias existentes.

Art. 4º - Serão consignadas, no Orçamento Municipal, dotações específicas para a execução do Plano Viário Urbano, de acordo com a priorização das obras a serem indicadas no Plano de Ação Qüinqüenal de Obras Viárias do Município.

§1º - O primeiro Plano de Ação Qüinqüenal de Obras Viárias deverá ser elaborado dentro dos primeiros doze meses, contados a partir da promulgação desta Lei.

§2º - A atualização do Plano de Ação Qüinqüenal de Obras Viárias deverá ser efetuada durante os últimos doze meses de sua vigência.

Art. 5º - A Prefeitura poderá estabelecer convênios com o Estado e/ou União e/ou parceria com terceiros visando à execução do Plano Viário.

CAPÍTULO II
DOS OBJETIVOS

Art. 6º - O Plano Viário tem como finalidades:

I. Assegurar o desenvolvimento harmônico da estrutura urbana e sua integração com as vias de estruturação rural do Município e vias de ligação regional;

II. Propiciar uma estruturação urbana capaz de atender às funções de habitar, trabalhar, recrear e outras, destinadas à realização humana, em sua plenitude e;

III. Melhorar a qualidade de vida, especialmente pelo acesso aos serviços básicos, à infra-estrutura urbana e aos equipamentos sociais, preservando e ou melhorando a qualidade do meio ambiente.

Art. 7º - Os mapas viários referentes ao Plano Viário Urbano serão permanentemente atualizados, constituindo-se, desta forma, em segura fonte de informação da situação real do estágio do desenvolvimento físico do Município.

Art. 8º - Para atender às suas finalidades, o Plano Viário, deverá conter todos os elementos que permitam definir as funções a serem desempenhadas pelas vias públicas de acordo com sua categoria.

CAPÍTULO III
DO SISTEMA VIÁRIO E SUA ESTRUTURAÇÃO

Art. 9º - O Sistema Viário Urbano compreende a rede de infra-estrutura de vias existentes e projetadas, conforme a hierarquização física definidas no artigo 45, da Lei do Plano Diretor Municipal, quer sejam municipais, estaduais ou federais conforme consta no mapa viário atualizado, de acordo com ilustração no mapa do Anexo I e relação de vias públicas do Anexo II.

Art. 10 - A partir da hierarquização ou classe de vias públicas definidas no artigo 45 da Lei do Plano Diretor Municipal, ficam estabelecidos, através de critérios funcionais e urbanísticos, três sistemas viários, de acordo com ilustração no mapa do Anexo I e relação de vias públicas do Anexo II.

Art. 11 - O Sistema Viário constitui-se de uma malha viária definida e hierarquizada da seguinte forma:

I. VIAS ARTERIAIS - São vias destinadas à interligação dos diversos subsetores que compõem a cidade, permitindo o rápido deslocamento entre os mesmos e junto às quais deverão estar localizados futuros sistemas de transporte coletivo;

II. VIAS PRINCIPAIS - São as vias que delimitam os subcentros fazendo a interligação entre os mesmos. São destinados à circulação geral para velocidade média;

III. VIAS SECUNDÁRIAS - Destinadas à circulação local, subdividindo-se em:

a) RUAS DE DISTRIBUIÇÃO OU COLETORAS: São aquelas que distribuem ou coletam o fluxo de trânsito, a partir de ou até as vias principais, para as vias de acesso, internamente aos subcentros;
b) RUAS DE CIRCULAÇÃO LOCAL: São as que dão acesso aos lotes, definidas de acordo com o loteamento, respeitando-se sempre a malha viária lindeira, dando-lhe continuidade;
c) RUA DE ACESSO: Destinadas ao acesso aos lotes, terminando em uma praça de retorno,

denominada *cul-de-sac*, só podendo localizar-se em loteamentos residenciais.

§1º - Os critérios funcionais, de que trata este artigo, referem-se ao tipo de tráfego e de veículos preferenciais para determinado sistema viário e a facilidade por este oferecida com relação à acessibilidade.

§2º - Os critérios urbanísticos, de que trata este artigo, referem-se aos aspectos de estruturação física da área urbana, no que diz respeito à localização dos usos e atividades urbanas, de acordo com a Lei Municipal de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

CAPÍTULO IV
DAS FUNÇÕES E DAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS

Art. 12 - A cada classe de vias serão atribuídas funções operacionais, conforme descritas a seguir.

I. Avenida: largura mínima de 33,00 m (trinta e três metros);

a) Destinada preferencialmente ao tráfego de média distância para ligações entre subcentros, com pequena participação de tráfego local;
b) Comprimento mínimo de viagem de 500,00 m (quinhentos metros);
c) A conexão entre duas avenidas principais será através de praças ou dispositivo compatível;
d) Destinada para tráfego geral e com restrições ao de carga;
e) O espaçamento entre duas vias desta classe é de 800 m (oitocentos metros) a 1.500 m (um mil e quinhentos metros).

II. Ruas coletoras e distribuidoras: largura mínima de 18 m (dezoito metros);

a) Destinada preferencialmente ao tráfego gerado nas áreas internas das Unidades de Ocupação Planejada, com participação significativa do tráfego local;
b) Comprimento mínimo de viagem de 300 m (trezentos metros);
c) Conexão com avenidas principais e entre duas vias coletoras será através de praças, rotatórias ou dispositivo compatível;
d) Destinada para tráfego leve e com grandes restrições ao transporte de carga, apenas para abastecimento local;
e) O espaçamento entre duas vias desta classe é de 300 m (trezentos metros) a 800 m (oitocentos metros).

III. Ruas de circulação: largura mínima de 15 m (quinze metros);

a) Destinada preferencialmente ao tráfego local gerado nas Unidades de Ocupação Planejada;
b) Comprimento mínimo de viagem de 100 m (cem metros);
c) O espaçamento entre duas vias desta classe é de 40 m (quarenta metros) a 200 m (duzentos metros).

IV. Ruas locais de acesso: largura mínima de 12 m (doze metros);

a) Destinada exclusivamente ao acesso aos lotes;
b) Comprimento máximo da via igual a 200 m (duzentos metros);
c) Vias sem continuidade, com retornos operacionais de 10 m (dez metros) de raio, em uma das extremidades;
d) O espaçamento desejável entre duas vias desta classe é de 40 m (quarenta metros) a 100 m (cem metros).

CAPÍTULO V
DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Art. 13 - A cada classe de vias serão definidos elementos de seção transversal e padrões de projeto, de acordo com as especificações apresentadas nas tabelas III-A e III-B do Anexo III.

CAPÍTULO VI
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 14 - O Sistema Cicloviário integra o Sistema Viário Urbano de Sarandi.

Art. 15 - O Sistema Cicloviário de Sarandi é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infra-estrutura segura para circulação de bicicletas, conforme ilustra o mapa do Anexo I (Mapa do Sistema Viário - Hierarquia Funcional) e a Tabela III-C do Anexo III, a qual mostra sua compatibilização com o Sistema Viário.

Art. 16 - São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Cicloviário:

I. Ciclovia - via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:

a) Largura mínima: 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros) para pista bidirecional;
b) Largura mínima: 1,20 (um metro e vinte centímetros) para pista unidirecional;
c) Declividade transversal máxima: 2% (dois por cento) e mínima: 1% (um por cento);
d) Raio mínimo de curvatura: 1,00 m (um metro).

II. Ciclofaixa - via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:

a) Largura mínima: 2,00 m (dois metros) para pista unidirecional;
b) As características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;
c) Raio mínimo de curvatura: 1,00 m (um metro).

III. Estacionamento - dispositivos com capacidade para estacionar até 10 (dez) bicicletas, por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas;

IV. Bicicletários - estacionamentos com alta capacidade de vagas, cercados, localizados junto a grandes pólos geradores de tráfego, como universidades, shopping centers, indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo urbano e etc.;

V. O sistema cicloviário, na sua componente física, completa-se com tratamento específico das interseções existentes ao longo da ciclovia e ciclofaixa, bem como com sinalização específica.

Parágrafo Único - Todos estes componentes deverão atender as disposições da Lei Municipal do Mobiliário Urbano.

Art. 17 - A implantação de uma ciclovia, por seu efeito estruturador, cria uma área de abrangência para circulação de bicicletas, que apresenta seus limites na distância, declividade e barreiras físicas e naturais. A essa área se dá a denominação de Setor de Ambientação Cicloviária - SAC. Todo esse setor deverá receber um tratamento específico quanto à sinalização, interseções e estacionamentos.

Parágrafo Único - O SAC será determinado a partir de critérios técnicos quando da implantação de uma ciclovia.

Art. 18 - O sistema de circulação compreende as funções de apoio aos diversos tipos de vias, ou seja, seus equipamentos e sua sinalização, a saber:

I. GRÁFICA:

a) Horizontal;
b) Vertical.

II. SEMAFÓRICA.

Art. 19 - As obras e atividades constantes do Sistema Cicloviário serão viabilizadas a partir de dotação orçamentária e parcerias com a iniciativa privada e sua gestão se fará através da Secretaria Municipal de Urbanismo.

CAPÍTULO VII
DAS ESTRADAS RURAIS

Art. 20 - Todas as pistas de rodagem das estradas rurais do Município deverão ter no mínimo 8,00 m (oito metros) de largura.

Art. 21 - Todos os proprietários de terra que possuírem divisa com estradas rurais, e/ou que estradas cortarem suas propriedades, deverão deixar desocupada de qualquer tipo de construção, excluindo as cercas, faixa de terra até o limite mínimo de 19 m (dezenove metros) a partir do eixo das mesmas.

Parágrafo Único - O disposto neste artigo destina-se: 5,00 m (cinco metros) para alargamento das estradas e 10 m (dez metros) para possíveis construções de valetas superficiais para escoamento das águas pluviais.

Art. 22 - Nas propriedades que já existem cercas, ficará a cargo do executivo Municipal baixar decreto limitando o prazo para removê-las conforme o artigo 20.

Art. 23 - É expressamente proibido locação de curvas de nível e ou terraços que deságüem nas estradas rurais, bem como o tráfego de implementos de arrasto.

CAPÍTULO VIII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

LEI COMPLEMENTAR Nº 224/2009.

Art. 24 - O Plano Viário Urbano de Sarandi é constituído pelas vias públicas existentes e as projetadas.

Parágrafo Único - As vias projetadas, de que trata o presente artigo, referem-se às vias em fase de projeto, vias em fase de execução e as vias existentes, porém incompletas, de acordo com sua classificação física e funcional da presente Lei.

Art. 25 - O Sistema Viário das áreas externas ao Anel Viário, dentro dos limites do Solo urbano (SU), será definido e dimensionado, de acordo com: a densidade futura prevista para estas áreas, condicionantes do Meio Ambiente e integração com o Sistema Viário das áreas internas ao Anel Viário.

Parágrafo Único - O mapa do Anexo I ilustra a distribuição destas vias, sendo que as mesmas poderão ser alteradas em função do disposto no *caput* deste artigo.

Art. 26 - As avenidas ou trechos de avenidas, classificadas no sistema estrutural, que não tenham características físicas de avenida e que dependam de alargamento de ruas existentes serão consideradas pertencentes ao sistema coletor e distribuidor para efeito da Lei Municipal de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Após a execução do seu alargamento serão integradas ao sistema estrutural.

Art. 27 - Fica autorizada a Prefeitura do Município de Sarandi a instituir servidão de recuo em áreas especificas para implantação e complementação do sistema viário principal mediante projetos viários específicos.

Art. 28 - Fica instituído o Direito de Preempção em áreas especificas para implantação e complementação do sistema viário principal mediante projetos viários específicos.

Art. 29 - Os novos projetos viários na área do Município deverão atender as especificações técnicas da presente Lei, do Código Nacional de Trânsito, bem como as disposições específicas da Lei Municipal do Mobiliário Urbano.

Art. 30 - Para o fiel cumprimento da presente Lei, no que couber, o chefe do Poder Executivo expedirá decreto regulamentador.

Art. 31 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

LEI COMPLEMENTAR Nº 224/2009.

Sala das Sessões da Câmara Municipal, ao 01 dia do Mês de outubro do ano de 2009.

Cilas Souza Morais,
Presidente

João de Lara Vieira,
1º Secretário

- Avenida Belo Horizonte;
- Avenida Conceição Aparecida Magalhães;
- Avenida Mário Antonio Farkas;
- Avenida João Gomes Redondo;
- Avenida Júlio Limonta;
- Avenida Montreal;
- Avenida Barcelona;
- Avenida Rio de Janeiro;
- Avenida Brasil;
- Avenida Dom Pedro I;
- Avenida Deputado Borsari Netto no trecho entre avenida João Marangoni e BR 376;
- Avenida Rui Barbosa;
- Avenida Major Afonso D. de Oliveira;
- Avenida Rio Branco;
- Rua Francisco de Almeida;
- Rua Castro Alves;
- Rua Vereador José Fernandes;
- Rua Pedro Galindo Garcia;
- Rua José Emiliano de Gusmão;
- Rua Primavera;
- Rua David Pavão;
- Rua das Nações;
- Rua Salvador Jordano no trecho entre rua das Nações e linha férrea;
- Rua das Rosas;
- Avenida das Palmeiras;
- Avenida das Samambaias;
- Avenida das Orquídeas;
- Avenida dos Girassóis;
- Rua José Galindo Garcia;
- Rua 14 de Outubro;
- Rua 1º de maio;
- Avenida Amazonas;
- Rua Caetano Senhorini;
- Rua Cuiabá;
- Rua Pontaporã;
- Rua Pioneiro Francisco Brogio;
- Rua Imperial;
- Rua Curitiba;
- Rua Cezário Mancine;
- Rua Santarém;
- Avenida Bela Vista;
- Rua Nova Londrina;

- Rua Projetada 02;
- Avenida Higienópolis;
- Avenida Ipanema;
- Rua Mario Consentido;
- Rua Luiz Amaral de Souza no trecho entre rua Cuiabá e Pontaporã;
- Avenida Amambai;
- Avenida das Andorinhas;]
- Avenida Beija-Flor;
- Avenida Ângelo Perini no trecho entre avenida Henrique A. da Silva e Ribeiro Pingüim;
- Rua João Fragal;
- Avenida Califórnia;
- Rua José Munhoz no trecho entre rua Cuiabá e rua Emílio Ângelo Panasol;

b) Ruas de Circulação Local

- Demais vias existentes (excluindo as Ruas de Acesso).



SISTEMA VIÁRIO

LEGENDA



Figura 1 - Imagem aérea da área urbana (Perímetro urbano atual)

FONTE: Imagem adaptada do Google Earth
NOTA: Elaborado pela DIMENSÃO Arquitetura e Urbanismo

Identificação

Plano Diretor Municipal

Assunto
Sistema Viário

Folha
Anexo I

Contratante
Prefeitura do Município de Sarandi

Local
Sarandi - PR

Consultoria
DIMENSÃO Arquitetura e Urbanismo

Responsável Técnico
Fábio Freire - Arquiteto e Urbanista

ANEXO III
Classificação do Sistema Viário
TABELA III - A CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DAS VIAS

ELEMENTOS DE SEÇÃO TRANSVERSAL DAS PISTAS PRINCIPAIS											LARGURA DA SEÇÃO DAS PISTAS LOCAIS				
SISTEMAS	CLASSES DE VIAS	LARGURA TOTAL DAS VIAS (M)	Nº. FAIXAS POR SENTIDO	LARGURA ACOST. (M)	LARGURA SEPARADOR CENTRAL (M)	LARGURA SEPARADOR LATERAL (M)	LARGURA ESTAC. (M)	FAIXA MUDANÇA DE VELOCIDADE (M)	ALTURA MEIO FIO (Cm)	LARGURA PASSEIOS (M)	LARGURA DE FAIXAS (M)	Nº. DE FAIXAS	LARGURA ESTAC. (M)	ALTURA MEIO FIO (Cm)	LARGURA PASSEIOS (M)
SISTEMA ARTERIAL (VIAS ARTERIAIS)	EXPRESSA	60,0 (min.) 86,0 (des.)	2,0 (min.) 3,0 (des.)	3,0 (min.)	9,0 (min.) 18,0 (des.)	6,0 (min.) 9,0 (des.)	N.S.A	3,3 (min.) 3,5 (des.)	2,5 a 7,5	N.S.A	3 5	2,0 (min.)	3,0 (min.)	15 0	3,0 (min.) 5,0 (des.)
SISTEMA PRINCIPAL (VIAS PRINCIPAIS)	AVENIDA PRINCIPAL	33,0 (min.)	2,0 (min.)	N.S.A	3,0 (min.)	N.S.A	3,0 (min.)	N.S.A	central 2,5 a 7,5 lateral 15,0	4 0	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A
SISTEMA LOCAL (VIAS SECUNDÁRIAS)	RUAS DE DISTRIBUIÇÃO OU COLETORAS	18,0 (min.) 21,0 (des.)	1,0 (min.) 2,0 (des.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	3,0 (min.)	N.S.A	15 0	3,0 (min.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A
	RUAS DE CIRCULAÇÃO LOCAL	15,0 (min.)	1,0 (min.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	2,5 (min.)	N.S.A	15 0	3,0 (min.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A
	RUAS DE ACESSO	12,0 (min.)	1,0 (min.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	2,5 (min.)	N.S.A	15 0	2,5 (min.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A

N.S.A - Não se aplica.

ANEXO III
Classificação do Sistema Viário
TABELA III - B PADRÕES DE PROJETO

ELEMENTOS DE PROJETO										
SISTEMAS	CLASSES DE VIAS	VELOCIDADE PROJETO (Km/h)	SUPEREL. MÁXIMA (%)	RAIO MÍNIMO (M)	MÍNIMA DECLIVIDADE E LONG. (%)	MÁXIMA DECLIVIDADE E LONG. (%)	K CURVA CONVEXA (MIN/DESEJ)	K CURVA CÔNCAVA (MIN/DESEJ)	FAIXA LIVRE FUNDO DE VALE (M)	ESPAÇAMENTO TÍPICO (Km)
SISTEMA ARTERIAL (VIAS ARTERIAIS)	EXPRESSA	80 a 100	10 a 12	200 a 400	0 5	5 a 4	85/45 255/515	75/100 145/215	N.S.A	2 a 4
SISTEMA PRINCIPAL (VIAS PRINCIPAIS)	AVENIDA PRINCIPAL	65	6	150	0 5	8	55/65	55/60	N.S.A	0,8 a 1,5
SISTEMA LOCAL (VIAS SECUNDÁRIAS)	RUAS COLETORAS	50	4	90	0 5	10	28/28	35/35	N.S.A	0,3 a 0,8
	RUAS DE CIRCULAÇÃO				0 5	10			N.S.A	0,04 a 0,2
	RUAS DE ACESSO				0 5	10			N.S.A	0,04 a 01

N.S.A - Não se aplica.

ANEXO III
Classificação do Sistema Viário

TABELA III - C DIMENSÕES E COMPATIBILIZAÇÃO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO AO SISTEMA VIÁRIO

		CICLOVIA		CICLOFAIXA		CIRCULAÇÃO PARTILHADA	INTERSEÇÃO
		BIDIREC.	UNIDIREC.	BIDIREC.	UNIDIREC.		
SISTEMA ARTERIAL (VIAS ARTERIAIS)	EXPRESSA	2,80 (min.) 3,50 (des.)	2,00 (min.) 2,80 (des.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	TRATAMENTO ESPECÍFICO
SISTEMA PRINCIPAL (VIAS PRINCIPAIS)	AVENIDA PRINCIPAL	2,80 (min.) 3,50 (des.)	2,00 (min.) 2,80 (des.)	N.S.A	N.S.A	N.S.A	TRATAMENTO ESPECÍFICO
SISTEMA LOCAL (VIAS SECUNDÁRIAS)	RUAS COLETORAS	N.S.A	N.S.A	N.S.A	1,50 (min.) 2,00 (des.)	COMPATÍVEL	TRATAMENTO ESPECÍFICO
	RUAS DE CIRCULAÇÃO	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A	COMPATÍVEL	TRATAMENTO ESPECÍFICO
	RUAS DE ACESSO	N.S.A	N.S.A	N.S.A	N.S.A	COMPATÍVEL	TRATAMENTO ESPECÍFICO

N.S.A - Não se aplica.

LEI COMPLEMENTAR Nº 224/2009.

ANEXO II

RELAÇÃO DAS VIAS DA HIERARQUIA FUNCIONAL

Vias Arteriais

- Rodovia PR-376 no trecho entre Maringá e Marialva (dentro do perímetro urbano recomendado);
- Contornos Norte e Sul (dentro do perimetro urbano recomendado).

Vias Principais

- Estrada Mauro Andrade no trecho entre avenida João Marangoni e contorno Norte (Proposto);
- Avenida João Marangoni;
- Avenida Londrina;
- Avenida Maringá;
- Contorno Praça Ipiranga;
- Rua Julio Devoranen no trecho entre avenida Maringá e linha férrea;
- Avenida Henrique A. da Silva;
- Rua Ângelo Perini no trecho entre avenida Henrique A. da Silva e José Munhoz;
- Estrada Otávio Colli;
- Rua Imperador;
- Avenida Francisco de Almeida;
- Avenida Castelo Branco.

Vias Secundárias

a) Ruas Coletoras e de Distribuição

- Rua 31;
- Avenida Bom Pastor;
- Avenida São Paulo Apóstolo;
- Avenida Universal;
- Avenida Morangueira;
- Avenida Nova Aurora;
- Avenida Giro Watanabe;
- Avenida Felício Turquino;
- Avenida Anchieta;
- Rua Antonio Afonso Agnibeni;
- Rua Professora Anna R. Barros Cunha;

LEI COMPLEMENTAR Nº 224/2009 – De Autoria do **PODER EXECUTIVO MUNICIPAL.**

Súmula:- Dispõe sobre o Plano Viário do Município de SARANDI em conformidade com a Lei Complementar do Plano Diretor Municipal e dá outras providências.

Aprovada em Segunda Discussão e Dispensa a Terceira Discussão e última votação, nesta Casa de Leis, 01/10/2009, enviada ao Poder Executivo Municipal na mesma data e Publicada no "JORNAL DO POVO", em 23 de outubro de 2009. Edição nº 5.772 – SEXTA-FEIRA.-.-.-