



REVISÃO DO

PLANO DIRETOR

Revisão das Leis Específicas

LONDRINA 2018/2028

RELATÓRIO 3

MINUTAS DOS PROJETOS DE LEI

Sistema Viário



APRESENTAÇÃO

APRESENTAÇÃO

O processo de revisão das Leis Específicas do PDML foi iniciado formalmente em fevereiro de 2020, quando ocorreu a 1ª Audiência Pública para apresentação da proposta metodológica e definição dos grupos de trabalho: Equipe Técnica Municipal (ETM), Equipe de Cooperação Técnica (GCT) e Grupo de Acompanhamento (GA) com representações e responsabilidades formalizadas por Decreto Municipal. Esta primeira fase do trabalho resultou no **RELATÓRIO 1**.

Conforme a metodologia, a sequência dos trabalhos é resumida da seguinte forma:



A segunda fase do trabalho “Diagnósticos e ‘Proposições” se desenvolveu com o objetivo de analisar criticamente as leis específicas vigentes e propor parâmetros e cenários futuros para sua revisão, somando leitura técnica e leitura comunitária.

Para tanto, em 2020 foram realizadas 7 Oficinas de Qualificação multitemáticas com a participação de representantes da comunidade e do poder público, fato que foi prejudicado pela pandemia da Covid-19. Durante o ano de 2021, o IPPUL aprofundou o trabalho de levantamento e análise de dados, reunidos em Cadernos Técnicos para cada lei específica.

Em 2022, a Lei Geral do Plano Diretor foi aprovada pela Câmara Municipal (Lei nº 13.339/2022) e estabeleceu prazos para a revisão das leis urbanísticas:

"Art. 154. As leis municipais mencionadas nos parágrafos a seguir, bem como as regulamentações dessas, ficam recepcionadas até sua integral revisão pelo município, tendo prevalência sobre as regras desta Lei Geral no que lhes for contrária.

§ 1º A revisão e o protocolo das Leis Municipais nºs [11.661/2012](#), [11.672/2012](#), [12.236/2015](#), [12.237/2015](#) e [12.267/2015](#) deverão ser realizadas no prazo máximo de 12 meses a contar da vigência desta lei.

§ 2º A revisão e o protocolo das Leis Municipais nºs [11.188/2011](#), [11.381/2011](#), [11.468/2011](#) e [11.471/2012](#) deverão ser realizadas no prazo máximo de 18 meses a contar da vigência desta lei.

Em vista dos prazos, o IPPUL moveu todos os recursos disponíveis para desenvolver as atividades necessárias, envolvendo as seguintes leis específicas:

- Perímetros Urbanos;
- Parcelamento do Solo urbano;
- Sistema Viário;
- Uso e Ocupação do Solo e Outorga Onerosa do Direito de Construir.

Assim, em 2022 as Oficinas foram retomadas em formato semipresencial, completando o trabalho da leitura comunitária sobre diferentes aspectos da legislação. Ao todo, foram realizadas 12 oficinas de Qualificação entre IPPUL, ETM, GCT e GA do processo de revisão das Leis Específicas do PDML, sendo a 12ª referente à Lei do Sistema Viário.

Neste contexto, este documento compõe o **RELATÓRIO 2 – DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES** sobre a **LEI DO SISTEMA VIÁRIO**, com a compilação da leitura técnica e comunitária, organizado da seguinte forma:

- Relatório da 12ª Oficina de Qualificação – Lei do Sistema Viário;
- Caderno Técnico 6 – Lei do Sistema Viário.

Já a terceira fase do processo de revisão das leis específicas correspondeu a “Minutas dos Projetos de Lei”. Para tanto foram realizadas 5 Audiências Públicas com objetivo de apresentar propostas



para a revisão dessas leis conforme levantamentos e análises realizados na fase de diagnóstico e em conformidade com as diretrizes e estratégias de ordenamento territorial previstas na Lei Geral do Plano Diretor (Lei Municipal nº 13.339/2022). Esta fase do trabalho de revisão das leis específicas será apresentada no **RELATÓRIO 3**.

Até novembro de 2022, as atividades coordenadas pelo IPPUL resultaram nos seguintes materiais e eventos (disponível em <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028/revisao-das-leis-especificas-documentos-consolidados.html>):

- 05 Oficinas de Qualificação com 452 participantes, entre 12 eventos realizados com o mesmo objetivo de analisar criticamente as leis vigentes, coletar dados e proposições, cruzando leituras técnica e comunitária;
- 05 Audiências Públicas com 918 participantes para apresentação de propostas e recepção de contribuições, com foco na leitura comunitária;
- 09 Cadernos Técnicos de diagnóstico e proposições;
- 04 minutas de projeto de lei com justificativas, encaminhados à Secretaria Municipal de Governo - Lei da Divisão Territorial do Município de Londrina (SEI 84.005532/2022-74), Lei Parcelamento do Solo (SEI 84.005533/2022-19), Lei do Sistema Viário (SEI 84.005535/2022-16) e Lei de Uso e Ocupação do Solo + Outorga Onerosa do Direito de Construir (SEI 84.005534/2022-63).



O processo de revisão das Leis Específicas do PDML foi iniciado formalmente em fevereiro de 2020, quando ocorreu a 1ª Audiência Pública para apresentação da proposta metodológica e definição dos grupos de trabalho: Equipe Técnica Municipal (ETM), Equipe de Cooperação Técnica (GCT) e Grupo de Acompanhamento (GA) com representações e responsabilidades formalizadas por Decreto Municipal. Esta primeira fase do trabalho resultou no **RELATÓRIO 1**.

Conforme a metodologia, a sequência dos trabalhos é resumida da seguinte forma:



A segunda fase do trabalho “Diagnósticos e ‘Proposições” se desenvolveu com o objetivo de analisar criticamente as leis específicas vigentes e propor parâmetros e cenários futuros para sua revisão, somando leitura técnica e leitura comunitária. Para tanto, em 2020 foram realizadas 7 Oficinas de Qualificação multitemáticas com a participação de representantes da comunidade e do poder público, fato que foi prejudicado pela pandemia da Covid-19. Durante o ano de 2021, o IPPUL aprofundou o trabalho de levantamento e análise de dados, reunidos em Cadernos Técnicos.

Em 2022, as Oficinas foram retomadas em formato semipresencial, completando o trabalho da leitura comunitária sobre diferentes aspectos da legislação, totalizando 12 oficinas de Qualificação entre IPPUL, ETM, GCT e GA do processo de revisão das Leis Específicas do PDML. Esta fase do trabalho tem como resultado o **RELATÓRIO 2**.

A terceira fase do processo de revisão das leis específicas correspondeu a “Minutas dos Projetos de Lei”. Para tanto foram realizadas 5 Audiências Públicas com objetivo é apresentar propostas para a revisão dessas leis conforme levantamentos e análises realizados na fase de diagnóstico e em conformidade com as diretrizes e estratégias de ordenamento territorial previstas na Lei Geral do Plano Diretor (Lei Municipal nº 13.339/2022). Esta fase do trabalho de revisão das leis específicas está apresentada no **RELATÓRIO 3**, que reúne os seguintes documentos:

- Relatório da 4ª Audiência Pública – Lei do Sistema Viário
- Minuta do Projeto de Lei do Sistema Viário

A Lei Geral do Plano Diretor (Lei nº 13.339/2022) estabeleceu prazos para a revisão das leis urbanísticas:

“Art. 154. As leis municipais mencionadas nos parágrafos a seguir, bem como as regulamentações dessas, ficam recepcionadas até sua integral revisão pelo município, tendo prevalência sobre as regras desta Lei Geral no que lhes for contrária.

§ 1º A revisão e o protocolo das Leis Municipais nºs [11.661/2012](#), [11.672/2012](#), [12.236/2015](#), [12.237/2015](#) e [12.267/2015](#) deverão ser realizadas no prazo máximo de 12 meses a contar da vigência desta lei.

§ 2º A revisão e o protocolo das Leis Municipais nºs [11.188/2011](#), [11.381/2011](#), [11.468/2011](#) e [11.471/2012](#) deverão ser realizadas no prazo máximo de 18 meses a contar da vigência desta lei.

Em vista dos prazos, o IPPUL moveu todos os recursos disponíveis para desenvolver as atividades necessárias, envolvendo as seguintes leis específicas:

- Perímetros Urbanos;
- Parcelamento do Solo urbano;
- Sistema Viário;
- Uso e Ocupação do Solo e Outorga Onerosa do Direito de Construir.



Até novembro de 2022, as atividades coordenadas pelo IPPUL resultaram nos seguintes materiais e eventos (disponível em <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028/revisao-das-leis-especificas-documentos-consolidados.html>):

- 05 Oficinas de Qualificação com 452 participantes, entre 12 eventos realizados com o mesmo objetivo de analisar criticamente as leis vigentes, coletar dados e proposições, cruzando leituras técnica e comunitária;
- 05 Audiências Públicas com 918 participantes para apresentação de propostas e recepção de contribuições, com foco na leitura comunitária;
- 09 Cadernos Técnicos de diagnóstico e proposições;
- 04 minutas de projeto de lei com justificativas, encaminhados à Secretaria Municipal de Governo - Lei da Divisão Territorial do Município de Londrina (SEI 84.005532/2022-74), Lei Parcelamento do Solo (SEI 84.005533/2022-19), Lei do Sistema Viário (SEI 84.005535/2022-16) e Lei de Uso e Ocupação do Solo + Outorga Onerosa do Direito de Construir (SEI 84.005534/2022-63).

SUMÁRIO

1. 4ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – SISTEMA VIÁRIO	2
1.1. Preparação da 4ª Audiência Pública	3
1.2. Atividades e Materiais da 4ª Audiência Pública	19
1.3. Material Preparatório publicado em 30/09/2022: Minuta da Lei de Sistema Viário	38
1.4. Considerações às Proposições Recebidas na 4ª Audiência	67
1.5. Anexos da 4ª Audiência Pública	68
1.5.1. Ofícios Encaminhados aos Diversos Órgãos – Convite para as Audiências Públicas	68
1.5.2. Proposta de Ricardo Moritz Depaz	69
1.5.3. Proposta de Ivan Cleber Bunhak	70
2. MINUTA CONSOLIDADA DO PROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO	76

Lista de Figuras

Figura 1 – Convite das Audiências Públicas do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML	2
Figura 2 – Banner da 4ª Audiência Pública da Revisão da Lei de Sistema Viário	4
Figura 3 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública na Intranet da PML	4
Figura 4 – Divulgação da 4ª Audiência Pública no Jornal Oficial do Município	5
Figura 5 – Divulgação da 4ª Audiência Pública em Jornal de Grande Circulação no Município	5
Figura 6 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública no Blog da PML	6
Figura 7 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública no Site do IPPUL	6
Figura 8 – Divulgação da 4ª Audiência Pública no Site da PML	7
Figura 9 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública no Site da Rádio Paiquerê ..	8
Figura 10 – Reportagem sobre o Tema da 4ª Audiência Pública em TV Aberta - Tarobá	8
Figura 11 – Divulgação da 4ª Audiência Pública Realizada no Facebook do IPPUL	9
Figura 12 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos	9
Figura 13 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos	10
Figura 14 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos	10
Figura 15 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos	11



Figura 16 – Gráfico dos Participantes da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – Revisão da Lei de Sistema Viário	20
Figura 17 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através do Canal no YouTube	20
Figura 18 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet	21
Figura 19 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet	21
Figura 20 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet	22
Figura 21 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet	22
Figura 22 - Lista de Presença da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – População em Geral	23
Figura 23 - Lista de Presença da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – População em Geral	23
Figura 24 - Lista de Presença da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – Servidores do IPPUL	24
Figura 25 - Programação da 4ª Audiência Pública	26
Figura 26 - Fotos da 4ª Audiência Pública da Revisão do PDML – Lei de Sistema Viário	27
Figura 27 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública	27
Figura 28 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública	28
Figura 29 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública	29
Figura 30 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública	30
Figura 31 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública	31
Figura 32 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública	32
Figura 33 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública	33
Figura 34 – Ordem das Manifestações dos Participantes da 4ª Audiência Pública	35
Figura 35 – Ordem das Manifestações dos Participantes da 4ª Audiência Pública	36
Figura 36 – Imagens do Momento de Discussão dos Conteúdos da 4ª Audiência Pública.....	37

Audiência de revisão da Lei do Sistema Viário



Prefeitura Municipal de Londrina

Plano Diretor Municipal de Londrina

PDML 2018-2028
Revisão das Leis Específicas

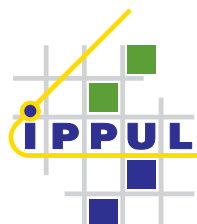
Relatório da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do
PDML – Revisão da Lei de Sistema Viário

Volume: único
Emissão: 04/11/2022
Consolidação: 29/11/2022





MUNICÍPIO DE LONDRINA – PR
PREFEITO MUNICIPAL MARCELO BELINATI



JOSÉ ANTONIO TADEU FELISMINO

Diretor Presidente do IPPUL

GILMAR DOMINGUES PEREIRA

Diretor de Trânsito e Sistema Viário
Coordenador da Revisão da Lei de Sistema Viário

CRISTIANE BIAZZONO DUTRA

Gerente de Projetos de Sinalização Viária e Controle de Tráfego

ROSALY TIKAKO NISHIMURA

Gerente de Engenharia de Campo

LEVANTAMENTO, ANÁLISE DE DADOS E REDAÇÃO

Alexander Marchiori – Engenheiro Civil
Carolina Nunes França Acosta – Geógrafa
Carlos Eduardo Cardamoni – Engenheiro Civil
Cristiane Biazzono Dutra – Engenheira Civil
Gilmar Domingues Pereira – Arquiteto e Urbanista
João Lucas Móvio – Engenheiro Civil
Reinaldo Antonio Fanti Filho – Engenheiro Civil
Rosaly Tikako Nishimura – Arquiteta e Urbanista

ESTAGIÁRIA DE ARQUITETURA E URBANISMO

Gabriely Poiato Gonzaga

Novembro de 2022

1. 4ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – SISTEMA VIÁRIO

Conforme já contextualizado nos relatórios anteriores à esta Audiência Pública, foi programada uma quinta e última Audiência, sendo a mesma para tratar do tema da Lei de Uso e Ocupação do Solo, conforme o convite divulgado pelo IPPUL desde o início do mês de agosto do ano de 2022 (**Figura 1**).

Figura 1 – Convite das Audiências Públicas do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML

CONVITE

O Prefeito de Londrina, Marcelo Belinati Martins e o Diretor Presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), José Antônio Tadeu Felismino, convidam a população para as Audiências Públicas referentes a revisão das Leis Específicas do Plano Diretor do Município de Londrina.

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA <i>Perímetro Urbano</i>	17/09/2022 Das 8h às 12h
3ª AUDIÊNCIA PÚBLICA <i>Parcelamento do Solo</i>	08/10/2022 Das 8h às 12h
4ª AUDIÊNCIA PÚBLICA <i>Sistema Viário</i>	15/10/2022 Das 8h às 12h
5ª AUDIÊNCIA PÚBLICA <i>Uso e Ocupação do Solo</i>	22/10/2022 Das 8h às 12h

Local: Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina
Avenida Duque de Caxias, 635 - Centro Cívico,
Londrina - PR, 86015-901

Fonte: IPPUL, 2022

Vale ressaltar que, o processo de divulgação de todas as Audiências Públicas citadas anteriormente foi dado de forma conjunta, tendo tido ampla divulgação nos meios de comunicação locais, assim como por meio das mídias digitais, além do modo formal, por meio de ofícios aos órgãos, setores públicos e representantes de grupos da sociedade civil organizada, como já demonstrado no relatório da 3ª Audiência.

Outrossim, para a realização da 4ª Audiência Pública foi realizada veiculação de convite específico, ratificando o evento programado, conforme apontará o próximo quesito deste relatório.

Em se tratando do tema abordado na 4ª Audiência Pública, realizada no dia 15/10/2022, das 8:00h às 12:00h, no espaço do Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina, foram discutidos os assuntos referentes à Revisão da Lei 12.237/2015, que dispõe atualmente sobre o Sistema Viário do Município. Entre os temas tratados, vale destacar, em resumo, os assuntos correspondentes:



- **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – OBJETIVOS:**
 - Promover a mobilidade urbana sustentável, permitindo aos cidadãos londrinenses o direito de acesso aos espaços urbanos, de maneira segura e eficiente;
 - Servir como suporte para organizar o crescimento do município de forma integrada;
 - Desenvolver o mais abrangente levantamento de dados de mobilidade realizado até hoje em Londrina;
 - Criar um plano dinâmico com capacitação de técnicos da Prefeitura de Londrina para revisar ações com eficiência;
 - Atender a legislação federal nº 12.587/2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, e viabilizar a tomada de recursos por parte do município.

- **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – PRODUTOS:**
 - Etapa 1: Pesquisas e Levantamentos;
 - Etapa 2: Diagnóstico e Prognóstico;
 - Etapa 3: Plano de Mobilidade;
 - Etapa 4: Projetos Específicos;
 - Etapa 5: Discussão com Sociedade.

- **Plano de Obras Viárias:**
 - Obras no Horizonte de 5 anos;
 - Obras no Horizonte de 10 anos;
 - Obras no Horizonte de 15 anos;
 - Obras no Horizonte de 20 anos.

- **Definição dos Traçados da Macroestruturação Viária:**
 - Perfil das Vias – ESTRUTURAL;
 - Perfil das Vias – ARTERIAL;
 - Perfil das Vias – ANEL DE INTEGRAÇÃO;
 - Alteração artigo 21 da Lei nº 12.237/2015;
 - Definição dos Dispositivos de Controle;
 - Definição dos Perfis do Sistema Viário;
 - Definição da Estrutura Macroviária Rural;
 - Circuito Verde;
 - Expansão do Sistema Viário Existente.

Isto posto, a seguir serão apresentados os procedimentos relacionados à 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – Revisão da Lei de Sistema Viário.

1.1. Preparação da 4ª Audiência Pública

Partindo da premissa de que as audiências são eventos abertos à participação de toda a população, com o objetivo de apresentar as informações elaboradas durante as Oficinas e coletar contribuições diversas, foram realizadas inúmeras formas de promover a divulgação do evento à sociedade londrinense.

Seguindo a metodologia já adotada anteriormente, quando da revisão da Lei Geral do PDML, foi elaborado material gráfico para identificar a atividade em desenvolvimento no processo de revisão, dando definição da identidade visual dos produtos técnicos. Considerando uma sequência de quatro audiências públicas em um curto intervalo de tempo, mais especificamente entre os meses de setembro e outubro, com o propósito de expor a população

os temas referentes à revisão das leis municipais, que define, respectivamente: os perímetros urbanos, o parcelamento do solo, o sistema viário e o uso e a ocupação do solo.

Preliminarmente à realização da 4ª Audiência Pública foi efetivado amplo processo de mobilização e divulgação, com o intuito de tornar o referido evento ao conhecimento e alcance da população, visando a apresentação das propostas relacionadas à Lei de Sistema Viário. Com isso, foi republicado o convite deste evento nos sites da PML, IPPUL, rede de *Intranet* dos Servidores Municipais (INTERAÇÃO), canal de TV Aberta, entre outros, conforme apresenta as imagens a seguir.

Figura 2 – Banner da 4ª Audiência Pública da Revisão da Lei de Sistema Viário



Fonte: IPPUL, 2022

Figura 3 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública na Intranet da PML

The screenshot shows the Intranet interface with the following elements:

- Navigation menu: INICIAL, RECURSOS HUMANOS, PORTAL DO SERVIDOR, SERVIÇOS ONLINE, PUBLICAÇÕES (selected), CONTATOS, ATIVIDADES RH.
- Search bar: Pesquisas...
- Left sidebar: MENU PRINCIPAL with links for Inicial, Recursos Humanos, Boletim DSO, Formulários, Permuta, Rede de Descontos, RH Online, Legislação, CAAPSML, Centrofarma, Guia de Ramais, Guia de Ramais por Servidor, Logomarcas, and Manuais e Tutoriais.
- Main content area: News article titled 'CONVITE: 4ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO SISTEMA VIÁRIO' published on October 10, 2022. It features the banner from Figure 2 and includes social media sharing options (Twitter, LinkedIn, Facebook, Email) and a 'Lido 43' counter.
- Right sidebar: COMUNICADOS section with a list of categories: Avisos de TI, Avisos Guarda Municipal, Educação, Geral, Notas, Notícias de TI, and Saúde.



Fonte: <http://interacao.londrina.pr.gov.br/index.php/publicacoes/comunicados/geral/item/3247-convite-4-audiencia-publica-do-sistema-viario>

Figura 4 – Divulgação da 4ª Audiência Pública no Jornal Oficial do Município

IPPUL – INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANA DE LONDRINA CONVITE

O PREFEITO DE LONDRINA, MARCELO BELINATI MARTINS E O DIRETOR PRESIDENTE DO INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA-IPPUL, José Antonio Tadeu Felismino, convidam a população e as entidades representativas dos diversos segmentos da comunidade para participar das AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DA REVISÃO DAS LEIS ESPECÍFICAS DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE LONDRINA, conforme agenda:

Data	Evento	Conteúdo
17/09/2022	2ª Audiência Pública	Perímetro Urbano
08/10/2022	3ª Audiência Pública	Parcelamento do Solo
15/10/2022	4ª Audiência Pública	Sistema Viário
22/10/2022	5ª Audiência Pública	Uso e Ocupação do Solo

Os eventos serão realizados nos dias indicados das 08:00 as 12:00 no Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina, sito à Av. Duque de Caxias, 635/Centro Cívico.

Sua participação é muito importante! Com sua ajuda, estamos construindo a Londrina que todos desejamos.

O convite está disponível no website do IPPUL <http://ippul.londrina.pr.gov.br>

Londrina, 25 de agosto de 2022. Marcelo Belinati Martins, Prefeito de Londrina, José Antonio Tadeu Felismino, Diretor-Presidente do IPPUL

Fonte: Jornal Oficial do Município de Londrina nº 4714, página 38, em 25/08/2022

Figura 5 – Divulgação da 4ª Audiência Pública em Jornal de Grande Circulação no Município

<p>O Prefeito de Londrina, Sr. Marcelo Belinati e o Diretor Presidente do IPPUL, Sr. José Antônio Tadeu Felismino, convidam a população para a Audiência Pública referente a revisão das Leis Específicas do Plano Diretor do Município de Londrina.</p> <p>4ª Audiência Pública: - Sistema Viário 15/10/2022</p> <p>Local: Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina Av. Duque de Caxias, nº 635 – Centro Cívico Horário: Das 08h às 12h</p>	<p style="text-align: center;">PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LONDRINA AVISO DE LICITAÇÃO</p> <p>Comunicamos aos interessados que se encontram disponibilizadas as licitações a seguir: PREGÃO ELETRÔNICO Nº PGE/SMGP-0297/2022, objeto: Registro de preços para eventual aquisição de Gêneros Alimentícios e dietas especiais e a CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº CP/SMGP-0019/2022, objeto: Construção Pró-infância Santo André, situado na Rua São Cristóvão X São Sebastião X São Benedito, no Município de Londrina/PR, de acordo com as planilhas e especificações técnicas fornecidas. Os editais poderão ser obtidos através do site www.londrina.pr.gov.br. Quaisquer informações necessárias pelos telefones (43) 3372-4412 e o 3372-4284 ou ainda pelo e-mail: licita@londrina.pr.gov.br.</p> <p style="text-align: right;">Londrina, 29 de setembro de 2022. Fábio Cavazotti e Silva – SECRETÁRIO MUNICIPAL DE GESTÃO PÚBLICA.</p>
<p style="text-align: center;"> Prefeitura do Município de Arapongas Estado do Paraná</p> <p style="text-align: center;">DECRETO Nº 722/22, DE 29 DE SETEMBRO DE 2022</p> <p>Incluir ao Decreto nº 682/21, de 09 de novembro de 2021, os segmentos abaixo relacionados, para compor o CONSELHO MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL, após resultado da Eleição realizada pelo CMAS.</p> <p>O referidos ato, na íntegra, encontra-se à disposição no Diário Oficial do Município, no endereço www.arapongas.pr.gov.br.</p>	<p style="text-align: center;">MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA - PARANÁ FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE SAÚDE DE PONTA GROSSA AVISO DE LICITAÇÃO - TOMADA DE PREÇOS Nº 4/2022 - FMSPG</p> <p>A Fundação Municipal de Saúde de Ponta Grossa, Estado do Paraná, realizará na Sala de Licitações da Secretaria de Infraestrutura e Planejamento, à Av. Visconde de Taunay, n.º 950, 2º andar, em 18 de Outubro de 2022, às 14h, licitação para Construção de uma Unidade de Saúde da Família - Porte 3 - Paraná Edificações, localizada à Rua Quinze de Setembro, 260, Vila Ana Rita, Bairro Uvaranas [S 25° 5' 16" W 50° 8' 33"]. Valor Máximo: R\$ 2.152.422,14. Informações serão fornecidas das 12h às 18h na sede da prefeitura, ou pelo fone 42-3220-1304. Link para retirada do edital e anexos: http://servicos.pontagrossa.pr.gov.br/portalt/ansparencia/?entidade=15.</p> <p style="text-align: right;">Juliane Dorosxi Stefanczak - Presidente</p>

Fonte: Jornal Folha de Londrina, em 30/09/2022

Figura 6 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública no Blog da PML



Fonte: <https://blog.londrina.pr.gov.br/?p=141414>

Figura 7 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública no Site do IPPUL



IPPUL
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA

Buscar no portal

f t y

Página Inicial | Institucional | Carta de Serviços | Contato | Últimas Notícias | Área de imprensa

PÁGINA INICIAL > ÚLTIMAS NOTÍCIAS > IPPUL PREPARA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A LEI DO SISTEMA VIÁRIO



ÚLTIMAS NOTÍCIAS

Ippul prepara audiência pública sobre a Lei do Sistema Viário

Encontro será neste sábado (15), no auditório da Prefeitura, com transmissão ao vivo pelo Youtube e Google Meet

Escrito por Juliana Gonçalves

Publicado: Terça, 11 de Outubro de 2022, 12h07

Tweetar

ACESSO RÁPIDO

- O Instituto (Legislação e Competência)
- Plano Diretor 2018-2028
- Plano Diretor Participativo 2008
- Legislação Urbanística
- Zoneamento Fácil
- Abertura de Processos
- Instrumentos Urbanísticos
- Audiências



Fonte: <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/ult-noticias/345-ippul-prepara-audiencia-publica-sobre-a-lei-do-sistema-viario.html>

Figura 8 – Divulgação da 4ª Audiência Pública no Site da PML

The grid contains the following banners:

- TOPIC LONDRINA** - Prefeitura de Londrina
- PROFIS 2022** - Programa de Regularização Fiscal
- Mapa de Obras Públicas** - Prefeitura de Londrina, Secretaria Municipal de Obras e Pavimentação
- CADASTRO e AGENDAMENTO VACINAÇÃO CONTRA A COVID-19** - Londrina preparada para VACINAÇÃO
- LONDRINA COMORBIDADES CADASTRO PRÉVIO** - VACINAÇÃO CONTRA COVID-19 PESSOAS COM COMORBIDADES
- NOTA FISCAL PRODUTOR RURAL**
- Processo de Escolha de Diretores e Coordenadores da Rede Municipal**
- CONCURSO EDUCAÇÃO** - PROFESSORES DE EDUCAÇÃO BÁSICA DO SISTEMA VIÁRIO - CLIQUE AQUI E ACESSE
- DENÚNCIA ONLINE DE MAUS TRATOS DE ANIMAIS** - Lei Municipal 12992/2019
- CONVITE** - 4ª Audiência Pública PLANO DIRETOR SISTEMA VIÁRIO - Data: 15/10/2022 Horário: 8hs as 12hs - Local: Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina (com transmissão ao vivo)
- Conselho de Transparência e Controle Social** - Processo de escolha do novo Controlador Geral 2023-2026 - Edital 001/2022
- Semana Municipal da Alimentação** - 14 a 22 de Outubro - Acesse aqui a programação e participe!

Fonte: <https://www.londrina.pr.gov.br/>

Figura 9 – Notícia de Divulgação da 4ª Audiência Pública no Site da Rádio Paiquerê



Fonte: <https://www.paiquere.com.br/audiencia-publica-debate-mudancas-no-sistema-viario-de-londrina/>

Figura 10 – Reportagem sobre o Tema da 4ª Audiência Pública em TV Aberta - Tarobá



**14-10-22 Audiência pública apresenta
revisão de sistema viário de Londrina**



Fonte: <https://youtu.be/ZU56KHkxrd0>

Figura 11 – Divulgação da 4ª Audiência Pública Realizada no Facebook do IPPUL



Fonte: <https://www.facebook.com/ippul.londrina>

Para mobilizar os moradores dos Distritos de Londrina, novamente foi realizado contato com as lideranças locais, em especial com os administradores dos Distritos, para os quais foram dirigidas mensagens de *WhatsApp*, conforme demonstrado nas imagens a seguir.

Figura 12 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos



Fonte: IPPUL, 2022

Figura 13 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 14 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 15 – Divulgação Realizada por meio de WhatsApp para os Distritos

Fonte: IPPUL, 2022

Ademais, outra iniciativa realizada pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), por meio do seu Diretor Presidente, José Antonio Tadeu Felismino, se deu em publicar uma sequência de textos sobre o tema da 4ª Audiência Pública em vários meios de comunicação na cidade de Londrina. Com o objetivo de tornar ao conhecimento público os assuntos que seriam discutidos na referida Audiência Pública, se faz conhecer as propostas e argumentos do IPPUL no processo de revisão da Lei de Sistema Viário, possibilitando maior fundamentação aos debates.

A sequência de reportagens mencionada anteriormente pode ser observada a seguir.

10/10/2022 – Entrevista Blog PML

<https://blog.londrina.pr.gov.br/?p=141119>





A Prefeitura de Londrina recebeu, no último sábado (8), audiência pública para debater a revisão da Lei de Parcelamento do Solo para Fins Urbanos. Participaram em torno de cem pessoas, incluindo a transmissão virtual e a apresentação presencial no auditório da Prefeitura. Agora, até o dia 21 de outubro fica aberto o prazo para envio de sugestões e propostas, mediante o preenchimento de **formulário** e envio para o e-mail **plano.diretor@londrina.pr.gov.br**.



Foto: Divulgação/IPPUL

A revisão das Leis Específicas do Plano Diretor é conduzida pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina (Ippul). Na audiência pública de sábado, as apresentações foram feitas pelo presidente do Ippul, Tadeu Felismino, a diretora de Planejamento Urbano, Ana Flávia Galinari, a gerente de Planejamento Físico-Territorial, Carina Ferreira Barros Nogueira, e a gestora de Engenharia e Arquitetura do Ippul, Larissa Blanski.

Nos próximos dias, a apresentação dessa audiência será publicada no site do Ippul. E permanecem disponíveis o caderno técnico nº 5 e a minuta da revisão da Lei de Parcelamento do Solo. Todos esses documentos podem ser conferidos **aqui**.

Para o próximo sábado (15), já estão abertas as inscrições para a audiência pública referente à Lei do Sistema Viário. Os interessados em participar do debate podem preencher o **formulário eletrônico**, mas toda a comunidade está convidada a acompanhar a audiência. O encontro novamente será realizado no auditório da Prefeitura, das 8h às 12h, com transmissão pelo **Google Meet** e pela página **TV IPPUL, no Youtube**.

O presidente do Ippul, Tadeu Felismino, explicou que o Sistema Viário do Município incorpora o Plano de Mobilidade (PlanMob) como um plano diretor, e este traz programa para as áreas de pedestres, ciclovia, transporte coletivo público e, também, transporte motorizado individual. “As diretrizes do PlanMob serão recepcionadas nessa lei. Fora isso, a Lei do Sistema Viário define basicamente o perfil das vias públicas na cidade, com toda uma hierarquia. Essa lei não parte do zero, é um processo acumulativo de melhoria contínua, e essa revisão procura flexibilizar a aplicação desses critérios em uma perspectiva”, citou.



Foto: Emerson Dias/Ncom

São classificadas como vias locais, internas aos bairros, com menos movimento e baixa velocidade, e por isso mais estreitas, incluindo calçadas de 3m. Na sequência, estão as vias coletoras, que fazem a ligação entre bairros e têm perfis de 18,0m e 20,0m, acrescentando 2,5m de ciclovia junto a uma das calçadas.

Para interligar bairros e regiões com maior fluxo e velocidade, a Lei do Sistema Viário prevê as vias arteriais, também com dois perfis, o de 30m (com duas pistas de 9m) e o de 34m (duas pistas de 11m), ambas com ciclovias.

Finalmente, para os principais corredores de transporte da cidade a lei prevê as vias estruturais: a de 40m com duas pistas de 14,0m mais faixa exclusiva para transporte coletivo. E a estrutural de 50m, que reserva 15m do canteiro central para terminal e canaletas exclusivas para ônibus, deslocando as ciclovias para as calçadas.

Felismino informou que, nos estudos técnicos e pesquisas feitas para revisão da Lei do Sistema Viário, considerou-se a perspectiva, cada vez mais difundida, de que haverá uma redução no uso do transporte individual e aumento do transporte alternativo. “Isso foi obtido em muitas fontes de dados, inclusive a indústria automobilística, que prevê uma redução dos carros em circulação. Sabemos que ainda não é a realidade local, mas a tendência é que isso se aplique cada vez mais”, acrescentou.



Foto: Emerson Dias/Ncom

Dentre as propostas do Ippul para a mudança na legislação municipal, inclui-se uma reserva maior de espaços da cidade para atividades de moradia e convivência. “Em todas essas definições, a nova lei busca corrigir exageros no espaço concedido aos carros, privilegiando o transporte público coletivo, o ativo e os passeios para pedestres. A mesma diretriz norteou a revisão dos espaços destinados a trevos e rotatórias previstos para os cruzamentos entre vias arteriais e estruturais, assim como a nova Lei de Uso e Ocupação do Solo deverá reduzir as exigências de vagas para estacionamentos”, comentou o presidente do órgão.

Dentre os destaques propostas para a nova lei, Felismino também indicou a transformação do antigo Contorno Norte, eixo rodoviário com perfil de 100m, em via estrutural 9 com perfil de 50m, o que deve liberar toda a região ao norte da Avenida Saul Elkind para novos empreendimentos. “E a extinção da exigência de duplicação da Avenida Duque de Caxias, no trecho entre as avenidas Leste Oeste e JK, liberando também essa avenida para um novo ciclo de desenvolvimento, vinculado à preservação de seu patrimônio histórico”, concluiu.

No site do Ippul, está publicado o **Caderno Técnico nº 6 – Diagnóstico e Proposições sobre Sistema Viário** e a **minuta da lei**. Esses documentos são de acesso público, para que a comunidade avalie o resultado das pesquisas e estudos, bem como as sugestões apresentadas pela equipe técnica do Ippul.



11/10/2022 – Entrevista Tarobá News

<https://tarobanews.com/noticias/cidade/audiencia-publica-vai-debater-novas-diretrizes-para-o-sistema-viario-do-municipio>

Audiência pública vai debater novas diretrizes para o Sistema Viário do município

11/10/22 às 07:10 - Escrito por Redação Tarobá News

Compartilhe



- CMTU/Divulgação

Estão abertas as inscrições para a audiência pública sobre a Lei do Sistema Viário que vai acontecer no próximo sábado (15). Os interessados em participar do debate podem preencher o [formulário eletrônico](#), mas toda a comunidade está convidada a acompanhar a audiência. O encontro novamente será realizado no auditório da Prefeitura, das 8h às 12h, com transmissão pelo [Google Meet](#) e pela página [TV IPPUL, no Youtube](#).

O presidente do Ippul, Tadeu Felismino, explicou que o Sistema Viário do Município incorpora o Plano de Mobilidade (PlanMob) como um plano diretor, e este traz programa para as áreas de pedestres, ciclovia, transporte coletivo público e, também, transporte motorizado individual.

“As diretrizes do PlanMob serão recepcionadas nessa lei. Fora isso, a Lei do Sistema Viário define basicamente o perfil das vias públicas na cidade, com toda uma hierarquia. Essa lei não parte do zero, é um processo acumulativo de melhoria contínua, e essa revisão procura flexibilizar a aplicação desses critérios em uma perspectiva”, citou.

São classificadas como vias locais, internas aos bairros, com menos movimento e baixa velocidade, e por isso mais estreitas, incluindo calçadas de 3m. Na sequência, estão as vias coletoras, que fazem a ligação entre bairros e têm perfis de 18,0m e 20,0m, acrescentando 2,5m de ciclovia junto a uma das calçadas.

Para interligar bairros e regiões com maior fluxo e velocidade, a Lei do Sistema Viário prevê as vias arteriais, também com dois perfis, o de 30m (com duas pistas de 9m) e o de 34m (duas pistas de 11m), ambas com ciclovias.

Finalmente, para os principais corredores de transporte da cidade a lei prevê as vias estruturais: a de 40m com duas pistas de 14,0m mais faixa exclusiva para transporte coletivo. E a estrutural de 50m, que reserva 15m do canteiro central para terminal e canaletas exclusivas para ônibus, deslocando as ciclovias para as calçadas.



Felismino informou que, nos estudos técnicos e pesquisas feitas para revisão da Lei do Sistema Viário, considerou-se a perspectiva, cada vez mais difundida, de que haverá uma redução no uso do transporte individual e aumento do transporte alternativo. “Isso foi obtido em muitas fontes de dados, inclusive a indústria automobilística, que prevê uma redução dos carros em circulação. Sabemos que ainda não é a realidade local, mas a tendência é que isso se aplique cada vez mais”, acrescentou.

Dentre as propostas do Ippul para a mudança na legislação municipal, inclui-se uma reserva maior de espaços da cidade para atividades de moradia e convivência.

“Em todas essas definições, a nova lei busca corrigir exageros no espaço concedido aos carros, privilegiando o transporte público coletivo, o ativo e os passeios para pedestres. A mesma diretriz norteou a revisão dos espaços destinados a trevos e rotatórias previstos para os cruzamentos entre vias arteriais e estruturais, assim como a nova Lei de Uso e Ocupação do Solo deverá reduzir as exigências de vagas para estacionamentos”, comentou o presidente do órgão.

Dentre os destaques propostas para a nova lei, também está a transformação do antigo Contorno Norte, eixo rodoviário com perfil de 100m, em via estrutural 9 com perfil de 50m, o que deve liberar toda a região ao norte da Avenida Saul Elkind para novos empreendimentos.

“E a extinção da exigência de duplicação da Avenida Duque de Caxias, no trecho entre as avenidas Leste Oeste e JK, liberando também essa avenida para um novo ciclo de desenvolvimento, vinculado à preservação de seu patrimônio histórico”, concluiu.

No site do Ippul, está publicado o [Caderno Técnico nº 6 – Diagnóstico e Proposições sobre Sistema Viário](#) e a [minuta da lei](#). Esses documentos são de acesso público, para que a comunidade avalie o resultado das pesquisas e estudos, bem como as sugestões apresentadas pela equipe técnica do Ippul.

LEI DO PARCELAMENTO DO SOLO

A Prefeitura de Londrina realizou, no sábado (8), uma audiência pública para debater a revisão da Lei de Parcelamento do Solo para Fins Urbanos. A audiência contou com a participação de cerca de cem pessoas e foi transmitida ao vivo do auditório da Prefeitura.

Agora, até o dia 21 de outubro fica aberto o prazo para envio de sugestões e propostas, mediante o preenchimento de [formulário](#) e envio para o e-mail plano.diretor@londrina.pr.gov.br.

A revisão das Leis Específicas do Plano Diretor é conduzida pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina (Ippul). Na audiência pública, as apresentações foram feitas pelo presidente do Ippul, Tadeu Felismino, a diretora de Planejamento Urbano, Ana Flávia Galinari, a gerente de Planejamento Físico-Territorial, Carina Ferreira Barros Nogueira, e a gestora de Engenharia e Arquitetura do Ippul, Larissa Blanski.

Nos próximos dias, a apresentação da audiência será publicada no site do Ippul onde também ficarão disponíveis o caderno técnico nº 5 e a minuta da revisão da Lei de Parcelamento do Solo. Todos esses documentos podem ser conferidos [aqui](#).



14/10/2022 – Entrevista Rádio Paquerê

<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/londrina-tem-prejuizo-de-r-30-mi-por-ano-com-expansao-desorganizada-3223577e.html>



Audiência pública debate mudanças no Sistema Viário de Londrina

PUBLICADO EM 14 DE OUTUBRO DE 2022 09:30



A Prefeitura de Londrina fará, neste sábado (15), audiência pública para apresentar a proposta de revisão da Lei do Sistema Viário. O debate com a comunidade será realizado das 8h às 12h, no auditório da Prefeitura, que fica na Avenida Duque de Caxias, 635, 2º andar. Quem não puder acompanhar presencialmente, poderá assistir a transmissão on-line no **Google Meet** ou pela página do Youtube **TV IPPUL**.



Foto: Reprodução

Essa será a quarta audiência pública, dentro do processo de revisão das Leis Específicas do Plano Diretor 2018-2028. Integrando esses trabalhos, a equipe técnica do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Londrina (Ippul) desenvolveu pesquisas e diagnósticos sobre o sistema viário da cidade, reunindo esse material em um Caderno Técnico. Esse documento está com acesso liberado [no site do Ippul](#), assim como a [minuta do projeto de lei](#).

A nova Lei do Sistema Viário pretende incorporar o Plano de Mobilidade Urbana de Londrina (PlanMob), que já foi concluído e traz um mapeamento de diversos pontos e modais da cidade. As pesquisas do PlanMob identificaram, por exemplo, que somente 18% das viagens motorizadas são realizadas em ônibus. Isso represente 24% das viagens motorizadas; por outro lado, cresce a cada ano o uso dos veículos particulares. A cidade também registra um alto número de acidentes de trânsito, cerca de 15 por dia, com uma fatalidade a cada cinco dias.



Foto: Vivian Honorato/Arquivo NCom

O presidente do Ippul, Tadeu Felismino, participará da audiência pública deste sábado (15) e citou que a mobilidade urbana define como os habitantes se movimentam no território da cidade e é aspecto determinante da qualidade de vida. “Quanto mais perto e mais rápido as pessoas conseguirem acessar os seus destinos, ou quanto menos tempo gastarem em deslocamentos, melhor é a cidade”, afirmou, em artigo publicado no jornal Folha de Londrina.

No PlanMob de Londrina, que entrevistou mais de 22 mil pessoas, foram elaborados programas detalhados de melhoria dos modais de transporte da cidade, começando pelo Transporte Público, Transporte Ativo (cicloviário), Caminhabilidade (pedestres) e Transporte Motorizado individual. “A ideia do PlanMob, no longo prazo, é o desestímulo ao transporte motorizado individual, que responde hoje por 55% dos deslocamentos, em favor dos demais, em busca de uma cidade com menos carros, menos poluição sonora e do ar e, ao mesmo tempo, melhor mobilidade e mais qualidade de vida, a exemplo das grandes e médias cidades do mundo. E todos esses aspectos estão sendo considerados no processo de revisão da Lei do Sistema Viário”, frisou o presidente do Ippul.

Com o objetivo de sanar essas e outras questões, a proposta do Ippul para revisão da Lei do Sistema Viário será exibida a toda comunidade neste sábado (15). E qualquer cidadão também pode enviar sua sugestão ou contribuição, basta preencher o [formulário específico](#) e, na sequência, enviar o documento completo para o e-mail plano.diretor@londrina.pr.gov.br.

Após a análise e aprovação da minuta do projeto de Lei pelo prefeito Marcelo Belinati, a proposta passará para avaliação e votação da Câmara Municipal. A expectativa do Ippul é concluir a minuta e enviá-la ao legislativo em novembro, dentro do prazo estabelecido na Lei do Plano Diretor, que encerra em 7 de janeiro de 2023.

Além da divulgação por meio das mídias, foram encaminhados ofícios a diversos setores administrativos, tanto municipais, como estaduais, além das entidades vinculadas aos diversos segmentos da sociedade civil organizada e a outros setores afetos ao tema, conforme indicado a seguir, além de cópia dos documentos expressos nos **Anexos** que constam do relatório da 2ª Audiência Pública:

- 20ª e 24ª Promotorias de Justiça;
- Companhia de Habitação do Paraná – COHAPAR;
- Companhia de Saneamento do Paraná – SANEPAR;
- Conselho de Pastores Evangélicos de Londrina;
- Conselho Municipal de Gestão Territorial de Londrina;



- Conselhos Municipais de Londrina;
- Departamento de Trânsito / Circunscrição Regional de Trânsito – DETRAN;
- Departamento Estadual de Estradas e Rodagem - 2ª Região – DER;
- Departamento Nacional Infraestruturas de Transportes – 9º Distrito 7ª UL – DNIT;
- Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA;
- Entidades Profissionais, Acadêmicas e de Pesquisa;
- Entidades Sindicais de Empresários;
- Entidades Sindicais de Trabalhadores;
- Escritório Regional do Paranacidade;
- Gabinetes dos vereadores municipais de Londrina;
- Instituto Água e Terra do Paraná – IAT – Regional Londrina;
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE;
- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA;
- Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná – IDR;
- Mitra arquidiocesana de Londrina;
- Movimentos Populares;
- Núcleo Regional de Educação de Londrina;
- Ordem dos Advogados de Londrina;
- Organizações Não Governamentais;
- Procuradoria Geral do Município de Londrina;
- Secretarias Municipais de Governo, Saúde, Educação, Assistência Social, Companhia de Trânsito e Urbanização da PML.

1.2. Atividades e Materiais da 4ª Audiência Pública

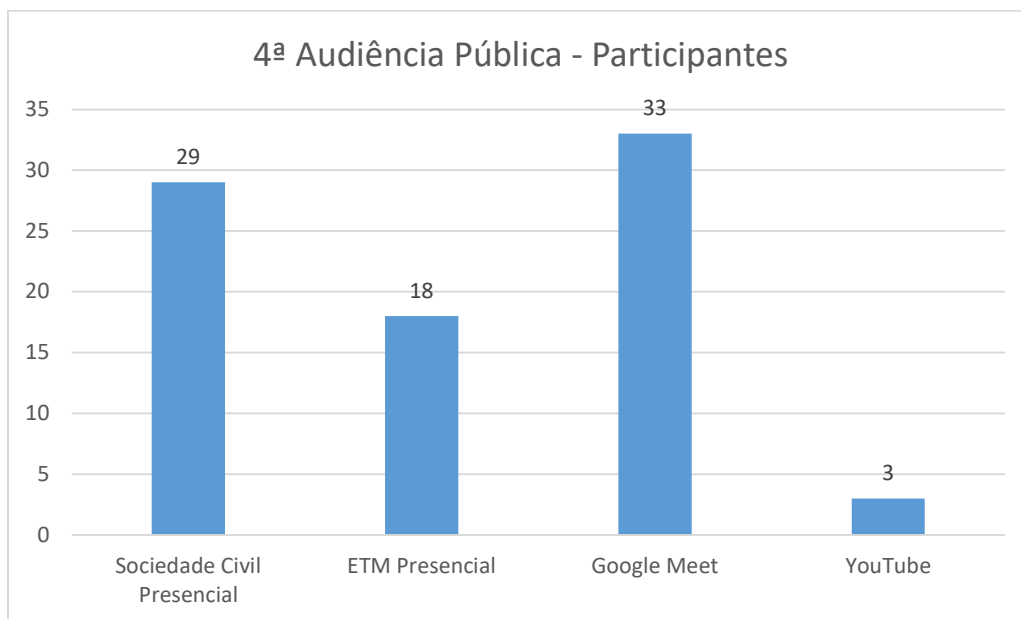
A 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão da Lei de Sistema Viário ocorreu em 15 de outubro de 2022, no auditório da Prefeitura Municipal de Londrina, localizada na Av. Duque de Caxias, 635 - Centro Cívico, no horário das 08:00h às 12:00h. Em tempo, cabe ressaltar que esta reunião ocorreu de forma híbrida (participação presencial e virtual).

Estiveram presentes 36 participantes pelo modo remoto, sendo 33 pela plataforma do *Google Meet* e 3 que acessaram a página do canal do *YouTube*.

No formato presencial (Auditório da PML) estiveram 47 pessoas. Destas, 29 eram representantes da Sociedade Civil em Geral e 18 Servidores do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL).

Deste modo, o número de participantes na 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – Revisão da Lei de Sistema Viário atingiu um total de 83 pessoas, conforme expresso no gráfico a seguir (**Figura 16**).

Figura 16 – Gráfico dos Participantes da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – Revisão da Lei de Sistema Viário



Fonte: IPPUL, 2022

Os participantes que acompanharam a 4ª Audiência pela plataforma do *Google Meet* puderam interagir e realizar falas para apresentar suas contribuições. Já os participantes que a optaram pelo canal do *YouTube* apenas assistiram o evento em caráter de ouvintes.

Figura 17 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através do Canal no YouTube



Descrição

4a. AUDIÊNCIA PÚBLICA- LEI DO SISTEMA VIÁRIO DE LONDRINA



Fonte: <https://youtu.be/0QkcKptetdA>

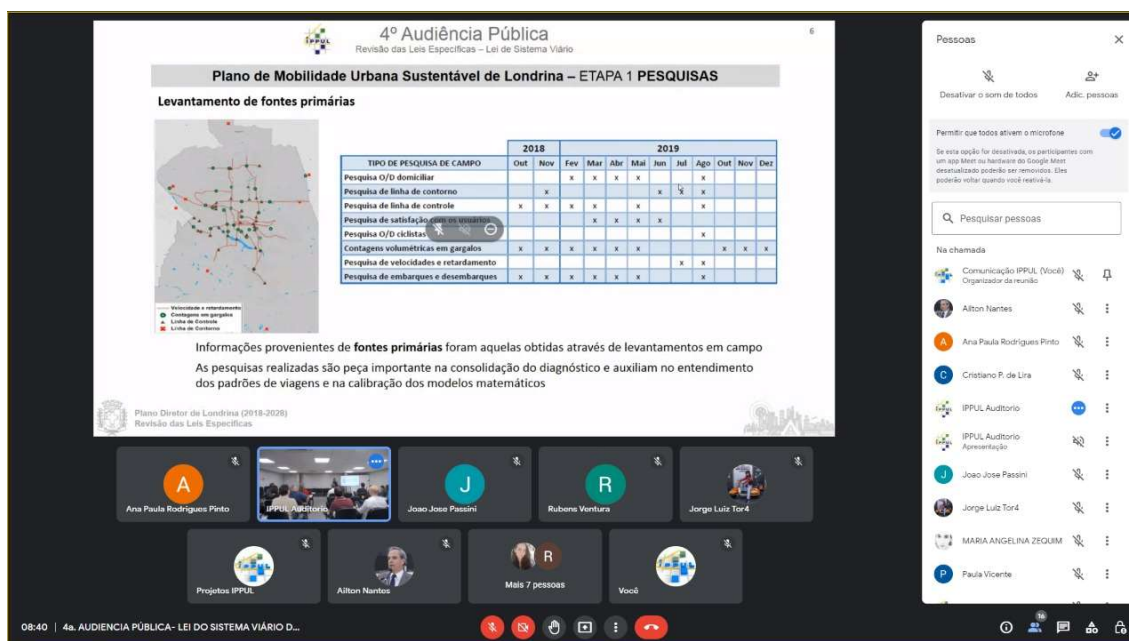


Figura 18 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet



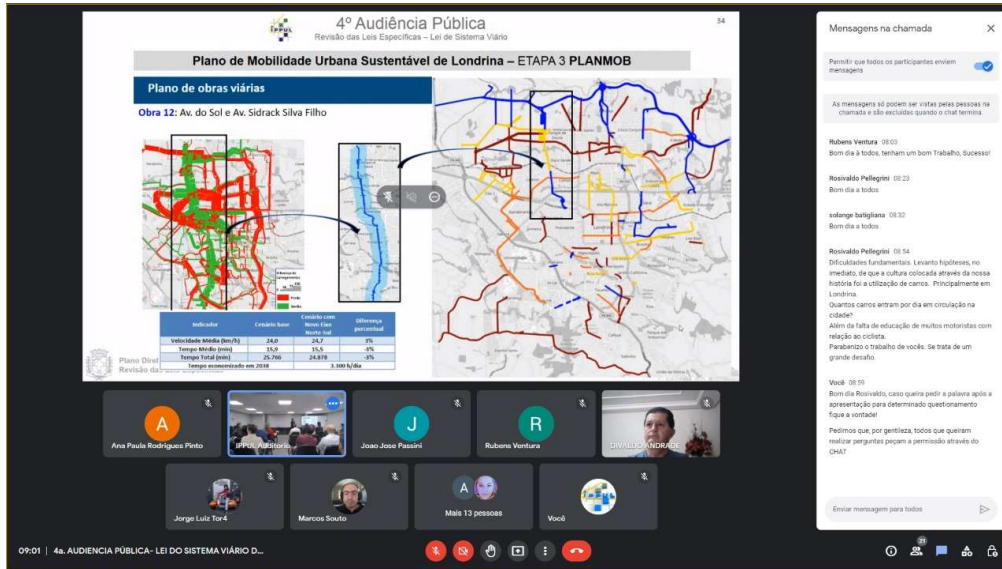
Fonte: IPPUL, 2022

Figura 19 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet



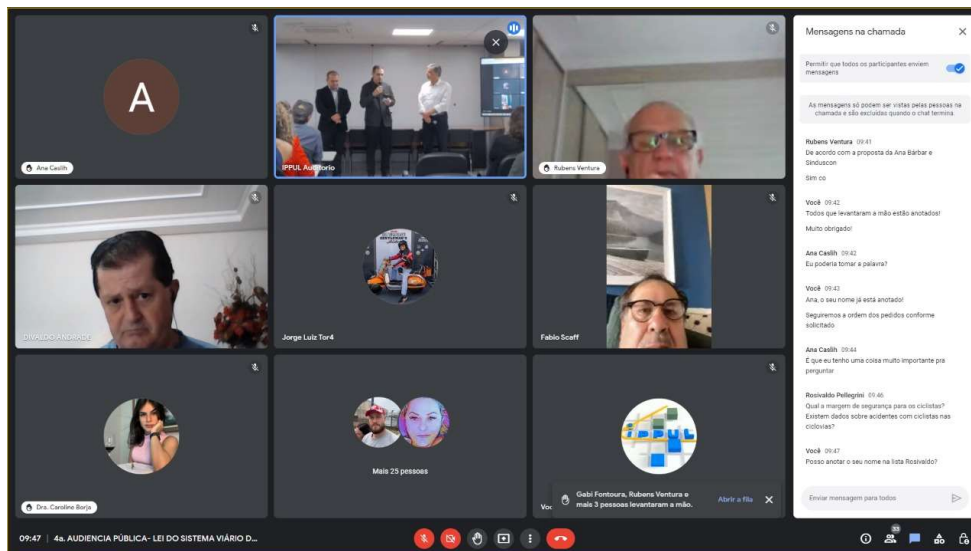
Fonte: IPPUL, 2022

Figura 20 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet



Fonte: IPPUL, 2022

Figura 21 – Imagem da Participação na 4ª Audiência Pública através da Plataforma Google Meet



Fonte: IPPUL, 2022

Os participantes que estiveram no Auditório da PML assinaram lista de presença para registrar sua estada no evento. Importante mencionar que participaram do evento pessoas vinculadas a entidades da Sociedade Civil Organizada, ao poder público e da comunidade em geral. A seguir podem ser visualizados registros de presença.



Figura 22 - Lista de Presença da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – População em Geral

PROCESSO DE REVISÃO DAS LEIS ESPECÍFICAS DO PDML
AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

LISTA DE PRESENÇA

4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas - Lei do Sistema Viário
Data: 15/10/2022 - Horário: das 08 às 12 horas - Local: Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina

NOME	CONTATO (E-MAIL/TELEFONE) OPCIONAL	ENTIDADE	ASSINATURA
Charles Daher	C	CONSULTORIA DAHER	[Assinatura]
FERNANDO DAHER	F	CONSULTORIA DAHER	[Assinatura]
David Dequech Neto	D	Sociedade Real Parana	[Assinatura]
CAMILA A. HIGASHIBARA	C	SAB. EDUARDO TOMIYAGA-COM	[Assinatura]
Luiz Afonso Giglio	L	ASSOC. MOBILIDADE ATIVA	[Assinatura]
Matheus MARTINS	M	BAZAR WASCOTE e vizinhos	[Assinatura]
Hemerson Pacheco	H	Associação Veículos	[Assinatura]
Vinicius de Almeida Membriz	V	discente do E.S. - Vitória	[Assinatura]
MARCO ANTONIO PACCUMBO	M	COLEGIADO DONATOSCARLETO	[Assinatura]
Michelle Andreza de Souza	M	pr.gov.br SMF	[Assinatura]
Carolina S de Oliveira	C	mobilidade ativa	[Assinatura]
LAERCIO VOLCAN	L	CMTC	[Assinatura]
ALURCIO SILVA SR	A	MOBILIDADE ATIVA	[Assinatura]
Silvia T. Figueira	S	SMF	[Assinatura]
Ana Barbara	A	step (com.br) Incluscom	[Assinatura]
Fernanda Pires	F	pr.gov.br	[Assinatura]
Charles Daher Filho	C	Const. Daher	[Assinatura]

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 23 - Lista de Presença da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – População em Geral



PROCESSO DE REVISÃO DAS LEIS ESPECÍFICAS DO PDML
AUDIÊNCIAS PÚBLICAS



LISTA DE PRESENÇA

4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas - Lei do Sistema Viário
Data: 15/10/2022 - Horário: das 08 às 12 horas - Local: Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina

NOME	CONTATO (E-MAIL/TELEFONE) OPCIONAL	ENTIDADE	ASSINATURA
JOÃO JOSÉ PASSINI	C	Assoc. Tucanos	[Handwritten Signature]
MARCELA DIAS LOPES		MES. THERA SUIÇA	MARCEL
OCTAVIANO B. DUARTE		Octaviano N. Indalino	[Handwritten Signature]
SARGENTO ROCHA	C	FAMEP	ROCHA
LILIAN AZEVEDO MIENA	P	CONECTE PLANTAS	[Handwritten Signature]
Edna Ricci	C	Botânica U3/Assoc	[Handwritten Signature]
Aíme L.B. Castilho	C	ASSOMAR	Aíme L. B. Castilho
ESTHER E. AUDIBERT		BR. CIDADES/CONSEMMA	Esther Audibert
Flávia Cláudia Garutti	C	J. Sgape Jermontes	Flávia telma f. garutti
DIGRES L.C. MACEDO		IAB	Digres L.C.

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 24 - Lista de Presença da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML – Servidores do IPPUL



PROCESSO DE REVISÃO DAS LEIS ESPECÍFICAS DO PDML
AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

LISTA DE PRESENÇA



4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas - Lei do Sistema Viário

Data: 15/10/2022 - Local: Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina

SERVIDOR / SERVIDORA	MATRÍCULA	UNIDADE IPPUL	ASSINATURA
Alexander Marchiori	10.034-0	Diretoria de Trânsito e Sistema Viário	
Ana Flávia Galinari	22.082-5	Diretoria de Planejamento Urbano	
Ana Luiza Muller Moreira	10.045-5	Assessoria Técnica	
Carlos Eduardo Cardamoni	10.019-6	Diretoria de Trânsito e Sistema Viário	Carlos Eduardo Cardamoni
Cristiane Biazzone Dutra	10.007-2	Diretoria de Trânsito e Sistema Viário	
Débora Patrícia Antonio	22.077-9	Diretoria Administrativo Financeira	
Gilmar Domingues Pereira	22.080-9	Diretoria de Trânsito e Sistema Viário	
Gustavo de Lima Barbosa	10.015-3	Diretoria Administrativo Financeira	Gustavo de Lima Barbosa
Ideraldo Rosa Nascimento	10.030-7	Diretoria de Projetos	Ideraldo Rosa Nascimento
Janaina de Almeida Carneiro	10.031-5	Diretoria Administrativo Financeira	Janaina A. Carneiro
João Lucas Mório	10.033-1	Diretoria de Trânsito e Sistema Viário	
José Antonio Tadeu Felismino	22.076-0	Diretor Presidente	
Luciana de Paiva Luquez	10.081-1	Diretoria de Projetos	
Maykon Henrique Sato	10.046-3	Diretoria de Planejamento Urbano	Maykon Sato
Reinaldo Antonio Fanti Filho	10.039-0	Diretoria de Trânsito e Sistema Viário	Reinaldo Fanti
Robson Naoto Shimizu	22.081-7	Diretoria de Projetos	
Rosaly Tikako Nishimura	15.256-0	Diretoria de Trânsito e Sistema Viário	
Vinícius Biazotto Gomes	10.074-9	Assessoria Técnica	Vinícius B. Gomes

Fonte: IPPUL, 2022



Para a realização da 4ª Audiência, foi prevista uma programação visando estabelecer a sequência das atividades, conforme ilustra a **Figura 25**.

Figura 25 - Programação da 4ª Audiência Pública

Horário	Atividades
08h00 – 8h30	<i>Assinatura da lista de presença</i>
08h30 – 8h45	<i>Abertura</i>
08h45 – 10h15	<i>Exposição de diagnóstico e proposições pelo IPPUL</i>
10h15 – 11h45	<i>Questionamentos, esclarecimentos e propostas comunitárias</i>
11h45 – 12h00	<i>Encerramento</i>

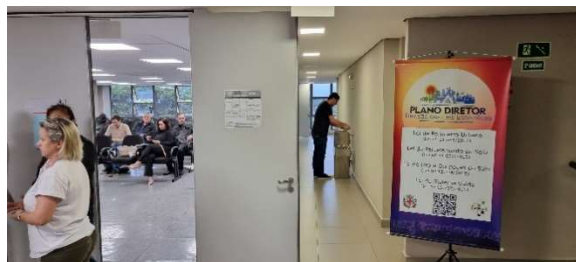
Fonte: IPPUL, 2022

Neste sentido houve um momento para a assinatura das listas de presença, apresentação dos conteúdos e discussão dos temas pelos participantes.

No início da Audiência foi realizada uma fala de Abertura pela Diretora de Trânsito e Sistema Viário do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), o Sr. Gilmar Domingues Pereira, apresentando a dinâmica prevista para as próximas fases do trabalho de revisão, síntese da Proposta Metodológica. Em seguida houve a explanação do conteúdo geral da Audiência pelo Sr. José Antonio Tadeu Felismimo, Diretor Presidente do IPPUL.

A seguir podem ser observadas algumas imagens da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas – Revisão da Lei de Sistema Viário (**Figura 26**), bem como as imagens dos *slides* usados durante a apresentação.

Figura 26 - Fotos da 4ª Audiência Pública da Revisão do PDML – Lei de Sistema Viário



Organização 4ª Audiência



Abertura da Audiência



Abertura da Audiência



Apresentação do Conteúdo



Contribuições da Sociedade Civil



Contribuições da Sociedade Civil



Contribuições da Sociedade Civil



Encerramento

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 27 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública



Fonte: IPPUL, 2022



Figura 28 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública

4ª Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – OBJETIVOS

- Promover a mobilidade urbana sustentável, permitindo aos cidadãos londrinenses o direito de acesso aos espaços urbanos, de maneira segura e eficiente
- Servir como suporte para organizar o crescimento do município de forma integrada
 - Melhorando a qualidade de vida da população
 - Preparando Londrina para o futuro
- Desenvolver o mais abrangente levantamento de dados de mobilidade realizado até hoje em Londrina
 - Pesquisas de campo
 - Coleta de dados secundários
- Criar um plano dinâmico com capacitação de técnicos da Prefeitura de Londrina para revisar ações com eficiência
- Atender a legislação federal nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana - e viabilizar a tomada de recursos por parte do município

CONTRATADA: LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA LTDA
CONCORRÊNCIA PÚBLICA SISP-0091/2018
CONTRATO SISP-0274/2018

Principais Objetivos

I - estabelecer e classificar um sistema hierárquico das vias oficiais de circulação, para o adequado escoamento do tráfego de veículos e para a ágil e segura locomoção dos usuários

II - definir as características geométricas das vias oficiais de circulação, para possibilitar o funcionamento das atividades compatíveis, estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo

III - aumentar as alternativas viárias para o tráfego em geral, priorizando o transporte público coletivo

Lei Federal nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana

DIRETRIZES

- Plano de circulação de pedestres
- Plano de circulação de bicicletas
- Adequação da hierarquia viária
- Plano de moderação de tráfego
- Plano de obras viárias
- Priorização do transporte público

4ª Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – PRODUTOS

Etapa 1: Pesquisas e Levantamentos

Ativ. 1.1: Levantamento das informações existentes
Ativ. 1.2: Preparação inventário físico
Ativ. 1.3: Análise e processamento informações disponíveis
Ativ. 1.4: Consolidação e estruturação da base de dados
Ativ. 1.5: Planejamento pesquisas de campo
Ativ. 1.6: Execução pesquisas de campo
Ativ. 1.7: Processamento dos dados
Ativ. 1.8: Montagem da base de dados
Ativ. 1.9: Seminário Técnico 1

Etapa 2: Diagnóstico e Prognóstico

Ativ. 2.1: Mensuração dos modos de transporte
Ativ. 2.2: Indicadores de desempenho para a A-Base
Ativ. 2.3: Avaliação qualitativa do desempenho
Ativ. 2.4: Monitoramento de demanda
Ativ. 2.5: Cenário tendencial para a demanda
Ativ. 2.6: Monitoramento futuro
Ativ. 2.7: Indicadores de desempenho para ano de horizonte futuro
Ativ. 2.8: Prognóstico
Ativ. 2.9: Seminário Técnico 2
Ativ. 2.10: Audiência Pública 1
Ativ. 2.11: Capacitação Equipe Londrina

Etapa 3: Plano de Mobilidade

Ativ. 3.1: Objetivos e Diretrizes
Ativ. 3.2: Matrizes Individuais
Ativ. 3.3: Concepção das Propostas
Ativ. 3.4 a 3.9: Análise e priorização das propostas
Ativ. 3.10: Plano Operacional Demanda e Oferta
Ativ. 3.11: Plano Ação e Monitoramento
Ativ. 3.12: Seminário Técnico 3
Ativ. 3.13: Audiência Pública 2

Etapa 4: Projetos Específicos

Ativ. 4.1: Projeto área central
Ativ. 4.2: Alargamento Superfície
Ativ. 4.3: Modais de grande público

Etapa 5: Discussão com Sociedade

Ativ. 5.1: Canal de participação social
Ativ. 5.2: Planejamento de eventos
Ativ. 5.3: Material didático
Ativ. 5.4: Logística de eventos
Ativ. 5.5: Realização de eventos

4ª Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 1 PESQUISAS

Levantamento de fontes primárias

TIPO DE PESQUISA DE CAMPO

TIPO DE PESQUISA DE CAMPO	2018												2019														
	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Pesquisa O/D domiciliar																											
Pesquisa de linha de contorno																											
Pesquisa de linha de contorno																											
Pesquisa de satisfação com os usuários																											
Pesquisa O/D bicicletas																											
Contagens individualizadas em paradas																											
Pesquisa de solididades e retardamento																											
Pesquisa de embarques e desembarques																											

Informações provenientes de fontes primárias foram aquelas obtidas através de levantamentos em campo. As pesquisas realizadas são peça importante na consolidação do diagnóstico e auxiliam no entendimento dos padrões de viagens e na calibração dos modelos matemáticos

4ª Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 1 PESQUISAS

Levantamento de fontes primárias

146 linhas do sistema de ônibus nos picos manhã e tarde

Pesquisa de embarque e desembarque nas linhas de transporte coletivo

Linha 303 (R. Santa Fé) – pico tarde

4ª Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 1 PESQUISAS

Pesquisa de Avaliação dos Serviços de Transporte Coletivo

1500 usuários foram entrevistados

O sistema municipal de transporte coletivo de Londrina possui **146 rotas e frota de 378 veículos**

O município possui **9 terminais de integração**, incluindo o Terminal Rodoviário, sendo 7 deles no distrito sede

Grande parte das linhas tem perfil **radial**, com mais de 80 acessando o centro e 75% faz parada no Terminal Central

Tarifa de R\$ 4,25 com período de **integração lógico-tarifária de 1h** - Sistema de Bilihetagem Eletrônica

Integração físico-tarifária nos terminais, sem restrição temporal

4ª Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

Pesquisa Origem-Destino Domiciliar: MATRIZ MODAL

Cerca de 57% das viagens são por transporte motorizado individual e 19% por transporte público

823 mil viagens/dia

Viagens não motorizadas: 196 mil viagens/dia (24%)

Viagens motorizadas: 627 mil viagens/dia (76%)

9 mil viagens/dia (1,1%) - Bicicleta

187 mil viagens/dia (23%) - Caminhada

19% - Transporte coletivo (181 mil viagens/dia)

13 mil viagens/dia (1,2%) - Ônibus

131 mil viagens/dia (18%) - Fônibus

57% - Transporte individual (466 mil viagens/dia)

47% - Carro próprio (8%)

55% - Táxi

1,4% - Motocicleta

0,2% - Moto

1,6% - Outros

4ª Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

Há desconcentração nas áreas de embarque e uma concentração de desembarques na região central

Produção diária de viagens

Atração diária de viagens

Concentração de embarques na hora pico manhã

Concentração de desembarques na hora pico manhã

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 29 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

A rede de simulação de Londrina abrange o modelo de oferta que inclui componentes físicos (rede viária, operativos (rotas de transporte) e demanda para realização da alocação multimodal)

Rotas de transporte público na rede de simulação

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

Sistema adotado para transporte urbano de Londrina denominado SuperBus é baseado no modelo BHLS - Bus with High Level of Service, que busca aumento de eficiência operacional por meio da troncalização e racionalização do sistema de ônibus convencional

Rede BHLS SuperBus com faixas exclusivas

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

Os ciclistas entrevistados são majoritariamente jovens, homens e com renda de 1 a 3 salários mínimos

Distribuição por gênero e faixa etária

Tempo de viagem

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

O relevo é adverso ao convívio do ciclista com o tráfego geral e a malha cicloviária ainda é descontínua

Para conectar ciclovia no sentido norte-sul é necessário cruzar fundos de vale, enfrentando desníveis e declividades desafiantes.

Oportunidade para ciclovia ao longo dos divisores de água ou fundos de vale (talwegues)

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

Populações de renda mais baixa, que não possuem acesso ao transporte privado individual ou restrições de acesso ao transporte público coletivo, dependam mais do transporte ativo

Cerca de 20% dos deslocamentos a pé superam 1km e quase 10% superam 2km

Distribuição dos tempos de viagem a pé

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 DIAGNÓSTICO

Apesar de um bom programa de calçadas desde 2004, com elevada penetração no centro, muitas regiões ainda são desprovidas de infraestrutura básica para caminhada

Calçada para Todos

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Transporte ativo (não motorizado)
Plano de circulação de pedestres

O Plano de Rotas Acessíveis passa a ser obrigatório com a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência nº 13.146/2015. Dever ser implantado com recursos públicos municipais, contrapartidas estaduais e federais, de fundos, instrumentos urbanísticos, parcerias público-privadas ou até mesmo através de outros mecanismos. Este estudo e definição é uma das ações estabelecidas pelo PlanMob.

Já existe histórico de implantação de calçadas pelo poder público: Saul Elind (Rua Sérgio)

A proposta é uma priorização de rotas a serem implementadas, considerando:

- Rotas de transporte público
- equipamento de uso público: administrativos, saúde, educação, assistência social
- esporte, cultura entre outros
- centrais dos bairros
- próximas grandes de vagas

Centro: objeto de plano específico

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Transporte ativo (não motorizado)
Plano de circulação de bicicletas

Implantar rede cicloviária consistente e contínua, que proporcione segurança nos deslocamentos por bicicleta (~346 km)

A rede cicloviária deve estar conectada entre si e integrada com outros projetos urbanísticos de infraestrutura e com projetos culturais e de lazer na cidade

Existentes

- 53 km de vias cicloviárias existentes

Vias em implantação

- 6 km de vias em implantação
- Detraques: conexão da Av. Saul Elind com região central via Av. Winston Churchill e conexão do Laço Espaço com Av. Farfa Lima

Prioridade 1 (2025): 42km de ciclovia, 8 bicicletários e 66 paraciclos;
 Prioridade 2 (2030): 66km de ciclovia, 4 bicicletários e 66 paraciclos;
 Prioridade 3 (2035): 74km de ciclovia, 4 bicicletários e 48 paraciclos;
 Prioridade 4 (2040): 118km de ciclovia, 4 bicicletários e 31 paraciclos;
 Sem horizonte definido: 30km de ciclovia.

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Transporte ativo (não motorizado)
Plano de circulação de bicicletas

Regra Cicloviária de Londrina

Evolução da Rede Cicloviária de Londrina em metros

Marcos Legais aplicados

- 2003 - PREAP Londrina - Definição de perfil de ciclovia
- 2002 - Lei Federal 13.087/2002 - Política Nacional de Mobilidade Urbana
- 2015 - Lei Municipal 1286/2015 obriga ciclovia nos novos empreendimentos
- 2020 - PLANMOB - Decreto Municipal 065/2022

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Moderação de Tráfego

Manual Via Completa

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

Fonte: IPPUL, 2022



Figura 30 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Moderação de Tráfego

Os lotes ou áreas de esquinas, em cruzamentos formados por via arterial com coletora ou coletora com coletora, deverão ter corte retilíneo chanfrado com afastamento mínimo de 5,00m no alinhamento predial, sempre que a largura das calçadas for inferior a 5,50m.

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Moderação de Tráfego

Na oportunidade das diretrizes urbanísticas, o IPPUL poderá estabelecer ampliação destes cortes no alinhamento e/ou avanço da largura de calçada sobre a área de estacionamento, visando garantir maior permeabilidade visual e menor distância de travessia nos cruzamentos.

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Plano de moderação de tráfego

Exemplo de proposta preliminar com o conceito de via completa

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Plano de moderação de tráfego

Exemplo de proposta preliminar com o conceito de via completa

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Plano de obras viárias

Para o modelo de simulação foram incorporadas as obras viárias previstas na legislação municipal, além de novas soluções viárias propostas pelo IPPUL.

FASEAMENTO DE OBRAS

Análise de 66 intervenções (obras) relativas à mobilidade projetadas pelo IPPUL, conforme mostra a distribuição espacial com respectivo número de identificação.

Os volumes veiculares avaliados são referentes ao pico da manhã, conforme metodologia de modelagem de transportes.

A priorização das obras leva em conta o impacto que sua implantação pode ocasionar no sistema como um todo e os custos de execução.

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina

Macroestrutura do Sistema Viário

Baseado no prognóstico do Plano de Mobilidade, a macroestrutura contida na Lei Municipal nº 12.237/15 – Sistema Viário foi analisada, validada e todo seu traçado revisado segundo critérios de segurança e fluidez.

A estruturação é definida por alguns tipos de perfis de vias, utilizados em Londrina nas diretrizes viárias.

A diferença entre estes perfis define a CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA do Município de Londrina, relacionada à capacidade volumétrica de circulação - contemplando pedestres, ciclistas e motoristas.

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 2 PROGNÓSTICO

MODELAGEM: permite calcular o impacto que a implantação de obras viárias previstas podem ocasionar no sistema como um todo.

Volumes de tráfego atraídos com a implantação do Anel de Integração

Indicador	Atualização	Atualização	Atualização
Diferença de Congestionamento	30	25	15
Tempo médio (min)	12,0	11,4	4%
Tempo médio (min)	26,146	25,893	1%
Tempo acumulado em 200h	1.042,146		

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Plano de obras viárias

Obras no horizonte de 5 anos

- Obra 12: Av. da Sol e Av. Sidnei Silva Filho
- Obra 13: Av. Maringá e Av. Ayrton Senna da Silva
- Obra 14: Av. das Palmeiras
- Obra 15: Contorno Norte
- Obra 16: Rua Rúbica e Rua Santa Teresinha
- Obra 17: Rod. Carlos João Vitor e Av. Milton Mendes
- Obra 18: Av. Espírito Santo de Alencar
- Obra 19: Rua dos Funcionários
- Obra 20: Av. Otiliano Costa
- Obra 21: Rua Portuguesa
- Obra 22: Anel de Integração - Noroeste - Avenida Saúl Elind e Estrada da Pousadia

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Plano de obras viárias

Obras no horizonte de 10 anos

- Obra 23: Rua do Castelo
- Obra 24: Av. das Américas
- Obra 25: Ponte Velha e Lagoa Iguatê
- Obra 26: Rua Colômbio Antônio Ribas Rumeo
- Obra 27: Rua Carlos João Vitor e Av. Frei Milton Ribeiro de Moraes
- Obra 28: Av. Duque de Caxias - Imbuí Norte
- Obra 29: Rua Batista / Av. São João
- Obra 30: Rua Ingal
- Obra 31: Rua Batista / Rua Augusto Soares
- Obra 32: Prolongamento Rua Balsa
- Obra 33: Rua Despatul Vilhote Ribeiro Avenida Teófilo de Chaves
- Obra 34: Av. das Marujucas
- Obra 35: Anel de Integração - Rua Orlando Valentini

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina – ETAPA 3 PLANMOB

Plano de obras viárias

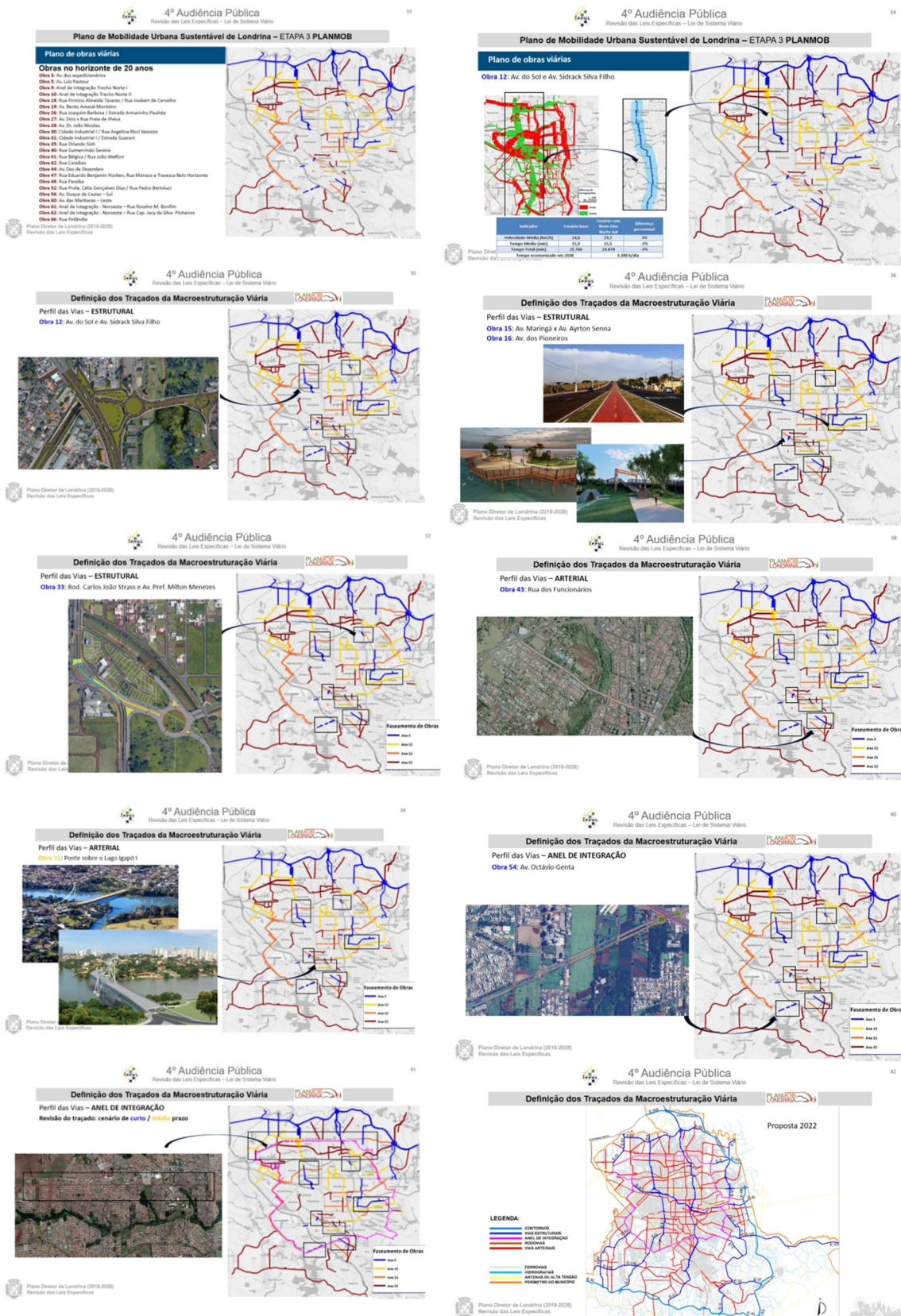
Obras no horizonte de 15 anos

- Obra 36: Av. Joazeiro Perceira
- Obra 37: Av. Jockey Club
- Obra 38: Av. Nova Londrina
- Obra 39: Av. Agrícola Senna e Av. Mãe Leônia Milho
- Obra 40: Av. Luigi Amosani
- Obra 41: Rua Amadeu Sardo
- Obra 42: Rua Eugênia Sofia do Rosário
- Obra 43: Rua Cidade
- Obra 44: Rua Montemário
- Obra 45: Rua Joaquim de Mattos Barreto
- Obra 46: Av. Santa Monica
- Obra 47: Av. Diego Casati / R. Portuguesa
- Obra 48: Av. Anália Franco
- Obra 49: Rua Baden
- Obra 50: Rua João Hoffrão e Rua Manoel Antônio Nuzzi

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 31 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública



Fonte: IPPUL, 2022



Figura 32 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Alteração artigo 21 da Lei 12.237/2015

As rotatórias nas confluências de vias estruturais, arteriais e estruturais com arteriais deverão ser construídas atendendo, os raios das ilhas centrais a seguir descritos:

I. estrutural com estrutural: o raio de ilha circular será de 40m e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de 25m;

II. estrutural com arterial: o raio de ilha circular será de 32m e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de 20m. o.

III. arterial com arterial: o raio de ilha circular será de 25m e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de 15m.

O Poder Público definirá, de acordo com o caso específico, as dimensões aplicadas às vias já existentes.

CLASSIFICAÇÃO VIÁRIO	LEI Nº 12.237/2015	PROPOSTA LEI 306
ROTÁRIA	TRILHO	OBRA DE ARTE ESPECIAL
ESTRUTURAL		
RODOVIA + ARTERIAL		
ESTRUTURAL + ESTRUTURAL	RAIO MÍNIMO = 40m OVAL, RAIO MENOR = 25m	RAIO MÍNIMO = 40m OVAL, RAIO MENOR = 25m (para 4.0x4.0-5.0 + 15m)
ESTRUTURAL + ARTERIAL	RAIO MÍNIMO = 40m OVAL, RAIO MENOR = 25m	RAIO MÍNIMO = 32m OVAL, RAIO MENOR = 20m (para 4.0x4.0-5.0 + 15.0m)
ARTERIAL + ARTERIAL	RAIO MÍNIMO = 25m OVAL, RAIO MENOR = 15m	RAIO MÍNIMO = 25m OVAL, RAIO MENOR = 15m (para 4.0x4.0-5.0 + 14m)

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Dispositivos de Controle

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Perfis do Sistema Viário

VIA LOCAL
PERFIL 15,50m

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Perfis do Sistema Viário

VIAS COLETORAS
PERFIL 16m

VIAS COLETORAS
PERFIL 20m

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Perfis do Sistema Viário

VIAS ARTERIAIS
PERFIL 20m

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Perfis do Sistema Viário

VIAS ARTERIAIS
PERFIL 30m

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Perfis do Sistema Viário

VIAS ESTRUTURADAS

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Perfis do Sistema Viário

CONTORNOS RODOVIÁRIOS
PERFIL 6,00m

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição dos Perfis do Sistema Viário

CIRCULO VERDE
PERFIL 4,00m

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

4º Audiência Pública
Revisão das Leis Específicas – Lei de Sistema Viário

Definição da Estrutura Macroviária Rural

Rodovias e Estradas Municipais Rurais classificam-se nas seguintes categorias:

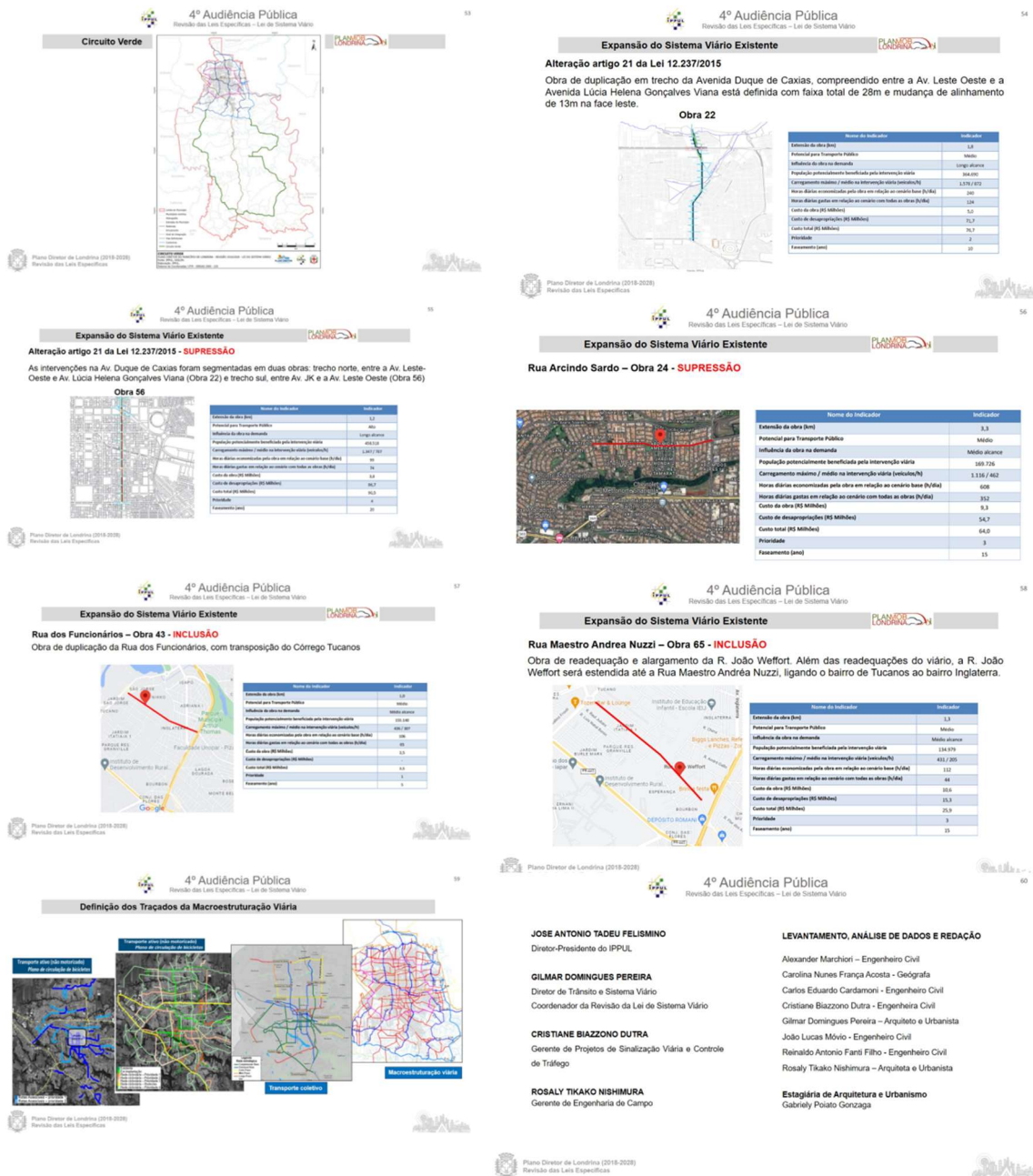
I - Principais: faixa de domínio com largura de 40,00m - considerados aqueles eixos rurais que comunicam a sede do município a outros municípios, distritos, vilas e/ou que comportam maior fluxo rodoviário.
Perf. formado por calçadas com ciclovia, pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro central.

II - Secundárias: faixa de domínio com largura de 25,00m - considerados aqueles trechos viários rurais que conectam as estradas principais e/ou que comportam menor fluxo rodoviário.
Perf. formado por calçadas, pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro divisor central.

Plano Diretor de Londrina (2018-2028)
Revisão das Leis Específicas

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 33 – Slides Utilizados na Apresentação da 4ª Audiência Pública



Fonte: IPPUL, 2022

Ao término da apresentação dos conteúdos, foi aberto espaço para aqueles que tiveram interesse em se manifestar. As falas foram organizadas seguindo uma ordem de inscrição (**Figura 34**). Ao todo foram 25 participantes credenciados que, após suas colocações, tiveram os esclarecimentos realizados pelos IPPUL.

A exemplo foram realizadas colocações como:

- *Rua dos Funcionários: praça lateral será utilizada?;*
- *Rua Maestro Andrea Nuzzi: dificuldade de transposição no fundo de vale?;*
- *Jardim Paris até Rodovia Carlos João Strass: via arterial;*




- *Via Parque: proposta de traçado (imagens compartilhadas no Chat do Google Meet);*
- *Refletir sobre a estrutura modal atual do município: proporcionar aumento de ciclovias;*
- *Rua Paranaguá: proporcionar a conexão da ciclofaixa com a Av. Aminthas de Barros;*
- *Rede cicloviária 2024 (população beneficiada): uso recreativo? – declividade?;*
- *Rua Arcindo Sardo: favorável a supressão no artigo 21, em razão da Av. Lucílio de Held já cumprir função de arterial na região;*
- *Av. Duque de Caxias (obra 22): será executado ainda que se retire o trecho Centro?;*
- *Av. Aminthas de Barros: ausência de árvores e paraciclos ao longo da ciclofaixa existente;*
- *Av. Duque de Caxias: crítica à retirada de faixa exclusiva para ônibus;*
- *Mobilidade: há fiscalização das calçadas inadequadas?;*
- *Sistema Viário apoia a densidade proposta pelo Uso e Ocupação do Solo?;*
- *Av. Waldemar Spranger x Av. Harry Prochet: há solução para o cruzamento?;*
- *Cultura do carro: qual a margem de segurança para: ciclistas, sinalização, educação, acidentes – como prevenir?;*
- *Setor Produtivo: eliminar estacionamento para incluir ciclovias/ciclofaixas – principalmente na região central da cidade;*
- *Sistema Viário impacta na Lei de Zoneamento: vias amplas devem existir; não promover o estrangulamento da cidade;*
- *Ponte Lago Igapó: custo elevado; existe dúvida sobre os impactos ambientais; ligação deve ser reavaliada; alterar status de prioridade da obra para “recomendável”;*
- *Anel de Integração: há impactos ambientais?; revisar o traçado nas “áreas sensíveis”;*
- *Ausência de vias coletoras nas marginais de fundo de vale;*
- *Terminal Zona Leste: tem previsão de projeto?;*
- *Av. Leste Oeste: possibilidade de canaleta de ônibus; por que não levou projeto antigo que contemplava canaleta adiante?;*
- *Topografia do Município: desfavorável para ciclovias, vide Av. Ayrton Senna da Silva;*
- *Barcelona/ESP: exemplo de objetividade da participação da mobilidade para moradores e visitantes;*
- *Incluir nos estudos estacionamentos sob as praças públicas;*
- *Via Arterial e seu potencial de verticalização: como o IPPUL entende a obra de duplicação e execução da ponte no Jardim Bela Suiça, em conjunto?;*
- *Conjunto Semíramis: vias de “mão dupla” são estreitas e prejudicam a circulação do transporte público coletivo (ônibus);*
- *Como está prevista a ocupação às margens das estradas rurais?;*
- *Estruturas monofuncionais: lazer, ciclovias, vias, serviços ecossistêmicos para*




regular fauna e flora; Sugere transposição com estruturas metálicas, como executado na Rua Astorga;

- Retirar estacionamento da Av. Ernani Lacerda;
- Ampliar estacionamento rotativo pago – “Zona Azul”.

Figura 34 – Ordem das Manifestações dos Participantes da 4ª Audiência Pública



PROCESSO DE REVISÃO DAS LEIS ESPECÍFICAS DO PDML
4ª Audiência Pública



CRENCIAMENTO DE FALAS

REVISÃO DA LEI ESPECÍFICA – “LEI DO SISTEMA VIÁRIO”
15/10/2022 – 08 Horas – Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina

ORDEM	NOME	INSTITUIÇÃO
01 ^{sc}	RUBENS VITWER	CHAT
02 ^{OK}	RICHARDO MONTI 2	CHAT
03 ^{OK}	LUIS AFONSO	ASS MOB ATIVA
04 ^{OK}	ANA BARBARA	SINDUSCON
05 ^{OK}	DAILTON MARTINS	RUA XXXXXXXXXX ARQUIMAS JACQUES
06 ^{OK}	SERGE ROCHA	TRANSP
07 ^{OK}	CAMILLA	XXXXXXXXXX ASS MOB AT.
08 ^{OK}	AUGUSTO	ASS MOB ATIVA
* 09 ^X	MIGUEL BOCHY	CHAT
10 ^{OK}	GABI FONTANA	CHAT
* 11 ^{sc}	CAROLINE BOERAS	CHAT
* 12 ^{sc}	ANA CASLID	CHAT
13 ^{OK}	RUBENS VITWER	CHAT
14 ^{OK}	ROSEVALDO PELGIANI	CHAT
15 ^{OK}	MARCO PALUMBO	INCORP.
16 ^{OK}	CARLOS COSTA BEANIO	CHAT
17 ^{OK}	ESTER	CONSEMA
18 ^{OK}	DE CARLOS MONTEI	CEAL (CHAT)
19 ^{OK}	OCTAVIANO DUARTE	Octaviano Notícias Imobiliárias
20 ^{OK}	MARCELA DIAS	Associação Boca Suíça

Fonte: IPPUL, 2022



Figura 35 – Ordem das Manifestações dos Participantes da 4ª Audiência Pública



PROCESSO DE REVISÃO DAS LEIS ESPECÍFICAS DO PDML
4ª Audiência Pública



CRENCIAMENTO DE FALAS

REVISÃO DA LEI ESPECÍFICA – “LEI DO SISTEMA VIÁRIO”
15/10/2022 – 08 Horas – Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina

ORDEM	NOME	INSTITUIÇÃO
21 OK	MARCOS SOUTO	CMTU / CHAT
22 X	GABI FONTOURA	CHAT
23 OK	Deise Lima	CMPGT
24 OK	Camila	ASS MOBILIDADE ATIVA
25 OK	Aluisio	ASS. " " "
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		

Fonte: IPPUL, 2022

Figura 36 – Imagens do Momento de Discussão dos Conteúdos da 4ª Audiência Pública



Momento das Falas dos Participantes



Momento das Falas dos Participantes



Momento das Falas dos Participantes



Momento das Falas dos Participantes

Fonte: IPPUL, 2022



1.3. Material Preparatório publicado em 30/09/2022: Minuta da Lei de Sistema Viário



4º Audiência – Minuta da Lei de Sistema Viário Documento preparatório

Prezados Londrinenses.

Apresentamos a minuta de revisão à Lei Municipal nº 12.237/2015 que trata do Sistema Viário Básico do Município de Londrina.

O material representa uma versão preliminar da nova lei, com as definições sobre os elementos da infraestrutura viária urbana e rural.

A minuta é material preparatório à Audiência Pública a ser realizada em 15/10/2022 com mesmo tema, fundamentada em Cadernos Técnicos produzidos pelo IPPUL, com contribuições da Equipe Técnica Municipal (ETM) e do Grupo de Acompanhamento (GA).

Os Cadernos Técnicos, que reúnem os levantamentos e análises, estão disponíveis em <http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028.html>

Esperamos que o material seja útil para debates e sugestões sobre as soluções indicadas. Lembramos que o texto ainda não foi objeto de análise jurídica.

Após a Audiência, a Prefeitura Municipal tem o prazo de 07 de janeiro de 2023 para consolidar as propostas e encaminhar o Projeto de Lei à Câmara Municipal de Londrina, conforme o Plano Diretor recém aprovado (Lei Municipal nº 13.339/2022).

Contamos com a dedicação de todos para o sucesso do trabalho.

Obrigado.

Equipe do IPPUL

- INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA





LEI Nº XXX, DE XXXXXXXX DE 2022

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Londrina e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO I

Da Finalidade

Art. 1º A presente Lei estabelece os critérios para a definição e classificação do Sistema Viário Básico do Município de Londrina.

Art. 2º Esta Lei, nos termos do artigo 2º da Lei nº 13.339/2022, é parte integrante do Plano Diretor Municipal de Londrina - PDML e será regida pelas diretrizes das Leis Federais nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade e nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Em atendimento às disposições contidas nas legislações de que tratam o caput deste artigo, a presente Lei está fundamentada no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina - *PlanMob Londrina*, estabelecido através do Decreto nº 865 de 01 de Agosto de 2022.

§ 2º Como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o *PlanMob Londrina* define os seguintes princípios que devem ser incorporados e contemplados na presente Lei:

- I - garantir equidade das atividades no território e fortalecimento das centralidades, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos;
- II - dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano para contenção da expansão horizontal;
- III - alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modos coletivos e/ou não motorizados;
- IV - tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;
- V - fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com os modos não motorizados;
- VI - ampliar e consolidar o transporte não-motorizado;
- VII - garantir a política de estacionamentos de automóveis, motocicletas e bicicletas em via pública e em estacionamentos privados, minimizando impactos à capacidade viária;





- VIII - buscar soluções para definir as condições de função urbana das rodovias;
- IX - dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;
- X - garantir o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos;
- XI - oferecer um sistema de transporte público coletivo mais democrático, acessível e eficiente;
- XII - promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes;
- XIII - garantir a eficiência do transporte de cargas e mercadorias;
- XIV - promover o desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental; e
- XV - mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas, cargas e mercadorias.

Art. 3º Fica recepcionado nesta Lei, o conteúdo do *PlanMob Londrina* estabelecido pelo Decreto nº 865 de 01 de agosto de 2022, com ênfase nos tópicos estruturantes a seguir e seus respectivos mapas de representação:

- a. **Anexo I - Rede Estratégica de Transporte Público Coletivo**
Contempla obras viárias e intervenções na infraestrutura que permitem priorizar a circulação dos veículos de transporte público coletivo, composta por corredores estruturais e complementares. Os corredores selecionados concentram os maiores fluxos, têm previsão de transporte por bicicletas e, em sua maioria, coincidem com corredores previstos no Plano de Obras Viárias;
- b. **Anexo II - Rede Cicloviária Estrutural**
Prevê infraestrutura adequada para a eficiente circulação e o estacionamento de bicicletas. A rede definida para o transporte por bicicletas considera as demandas dos ciclistas identificadas nas pesquisas conduzidas no município, com prioridade de conectar às vias cicláveis existentes, eliminar discontinuidades e expandir a malha cicloviária para todas as regiões e nos fundos de vale;
- c. **Anexo III - Plano de Rotas Acessíveis**
Promove uma rede de passeios públicos que atenda aos requisitos de acessibilidade universal, principalmente para acesso aos principais equipamentos e conexão em centralidades. O planejamento tem por objetivo garantir inclusão no acesso às principais áreas de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social e nos locais com maior fluxo de pedestres; e
- d. **Anexo IV - Plano de Obras Viárias**
As obras de intervenção viária consideram todos os modos de transporte da cidade, como transporte ativo a pé, de carga, ciclovias e, principalmente, transporte coletivo. A definição das metas de faseamento das obras visa aprimorar os níveis de serviço das redes, eliminar pontos de gargalos de tráfego que formam filas e congestionamento, priorizar a implementação dos corredores de coletivo e propiciar melhor desempenho deste modo de transporte.





SEÇÃO II

Dos Objetivos

Art. 4º Constituem objetivos da presente Lei do Sistema Viário Básico do Município de Londrina:

- I. promover a integração do *PlanMob Londrina* à política de desenvolvimento urbano, por meio da racionalização e otimização da infraestrutura viária;
- II. definir as características geométricas da infraestrutura viária para os diversos modais de deslocamento, a fim de possibilitar o funcionamento das atividades compatíveis estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo;
- III. equilibrar a distribuição dos fluxos e aumentar as alternativas viárias para o tráfego em geral, priorizando o transporte público coletivo e os transportes não motorizados; e
- IV. estabelecer e classificar um sistema hierárquico das vias oficiais de circulação, para o adequado escoamento do tráfego de veículos e para a ágil e segura locomoção dos usuários.

Art. 5º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, subdivisões, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados.

Parágrafo único. A Prefeitura do Município de Londrina, por meio do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina – IPPUL definirá as diretrizes viárias do Município e suas hierarquias funcionais, cabendo aos órgãos competentes sua fiscalização.

SEÇÃO III

Das Definições

Art. 6º Para efeito da presente Lei ficam definidos os seguintes termos e expressões:

- I. acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública, o lote ou data, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;
- II. alinhamento: linha de divisa entre o lote e logradouro público, existente ou projetado;
- III. aproximação: linha de chegada ao cruzamento ou na interseção;
- IV. caixa da via: distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição;
- V. calçada: parte da via reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- VI. canaleta: parte da via, segregada do tráfego comum, exclusiva para a circulação dos veículos destinados ao transporte público coletivo;
- VII. canteiro: divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;
- VIII. ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- IX. corredor: sequência de vias que permite continuidade de tráfego;
- X. eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;





- XI. faixa de domínio: área ao longo das estradas, rodovias e ferrovias destinada a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme o estabelecido nas normas técnicas pertinentes;
- XII. faixa de estacionamento: área entre o passeio (ou eventualmente canteiro) e a faixa de rolamento, destinada ao estacionamento de veículos;
- XIII. faixa de rolamento: área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento;
- XIV. faixa total: a somatória da caixa da via atual mais a faixa de ampliação;
- XV. hierarquia funcional (categoria viária): define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;
- XVI. ilha: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;
- XVII. interseção: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;
- XVIII. passagem subterrânea: obra de arte em desnível subterrâneo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres ou veículos;
- XIX. passarela: obra de arte em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres;
- XX. passeio: parte da calçada, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XXI. pista (leito carroçável): parte da via destinada à circulação e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;
- XXII. sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;
- XXIII. sistema estrutural viário: conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;
- XXIV. tráfego (trânsito): movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias;
- XXV. via binária: via por onde transitam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;
- XXVI. via compartilhada ou via mista: via de circulação preferencial de pedestres e ciclistas e acesso permitido a veículos automotores;
- XXVII. via de circulação: logradouro público que possibilita acesso aos lotes, integrante do sistema viário, destinado ao deslocamento de veículos e pessoas;
- XXVIII. via marginal: via geralmente paralela ao longo dos fundos de vale ou via auxiliar de uma via principal, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de pontos de acesso à via principal;
- XXIX. via parque: via pública de circulação destinada tanto a veículos como pedestres, delimitam fundos de vale, parques, espaços livres e outras áreas ambientalmente protegidas, também nominadas como via marginal de fundo de vale;



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

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

CAPÍTULO II

DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES

Art. 7º As vias componentes do sistema viário básico são assim classificadas:

- I - **Via Estrutural**: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a interligação viária entre diferentes quadrantes da cidade;
- II - **Anel de Integração**: é a sequência de vias com elevada capacidade de tráfego, que tem como objetivo promover ligações perimetrais entre diferentes quadrantes da cidade;
- III - **Via Arterial**: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade;
- IV - **Via Coletora**: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e estruturais;
- V - **Via Local**: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;
- VI - **Via para Pedestres**: é aquela destinada à circulação prioritária de transeuntes;
- VII - **Ciclovias**: é a via destinada ao uso exclusivo de ciclos;
- VIII - **Via de Trânsito Rápido**: é a via de elevada capacidade de tráfego caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;
- IX - **Rodovia**: é a via rural, de elevada capacidade de tráfego e de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente o tráfego de passagem ou regional;
- X - **Contorno Rodoviário**: é a via, de elevada capacidade de tráfego e de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre diferentes pontos de rodovias, com o objetivo de desviar o tráfego de passagem ou regional das áreas densamente urbanizadas, passando parcial ou integralmente pelo município; e
- XI - **Circuito Verde**: é a sequência de vias rurais que tem como objetivo promover a conexão entre distritos e patrimônios da área rural, e destes, com o distrito sede.
- XII - **Estrada**: é a via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.





CAPÍTULO III

DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

- Art. 8º** O sistema viário do Município de Londrina é formado por rodovias, estradas, vias estruturais, anel de integração, vias arteriais, vias coletoras, vias locais, vias para pedestres e ciclovias.
- § 1º** A definição da estrutura macroviária e sua respectiva classificação em categorias, de acordo com a hierarquia funcional, encontram-se indicadas no **Anexo V - Mapa do Sistema Viário Básico Urbano** e **Anexo VI - Mapa do Sistema Viário Básico Rural**, partes integrantes da presente Lei.
- § 2º** As vias projetadas, que constituem prolongamento de trechos existentes, deverão seguir a mesma hierarquização funcional.
- Art. 9º** O IPPUL é o órgão responsável pela definição, classificação, emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.

CAPÍTULO IV

DAS DIMENSÕES DAS VIAS

- Art. 10.** São considerados, para o dimensionamento das vias urbanas, os seguintes elementos:
- I. Caixa da via: mínimo de 15m (quinze metros);
 - II. Calçada: mínimo de 3m (três metros);
 - III. Canteiro central: mínimo de 6m (seis metros); e
 - IV. Pista (leito carroçável): mínimo de 9m (nove metros).
- § 1º** Para loteamentos de interesse social, o IPPUL poderá autorizar trechos de vias locais com pista de, no mínimo, 7m (sete metros).
- § 2º** Nas vias com diretriz de itinerário do transporte público coletivo, o IPPUL estabelecerá a ampliação de largura da calçada para, no mínimo, 3,60m (três metros e sessenta centímetros), de acordo com a hierarquia funcional da via.
- Art. 11º** As vias oficiais de circulação deverão ter as seguintes condicionantes:
- I. Garantir a continuidade do traçado das vias existentes nas adjacências do lote, conforme hierarquia funcional definida em lei específica e diretrizes urbanísticas expedidas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL;
 - II. As vias arteriais devem apresentar entre si, preferencialmente, uma distância de até 700,00m (setecentos metros);
 - III. As vias coletoras devem apresentar entre si, preferencialmente, distância de até 350,00m (trezentos e cinquenta metros); e
 - IV. As vias locais serão definidas pelo IPPUL, seguindo os critérios de continuidade viária e maior acessibilidade espacial.

Art. 12. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

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

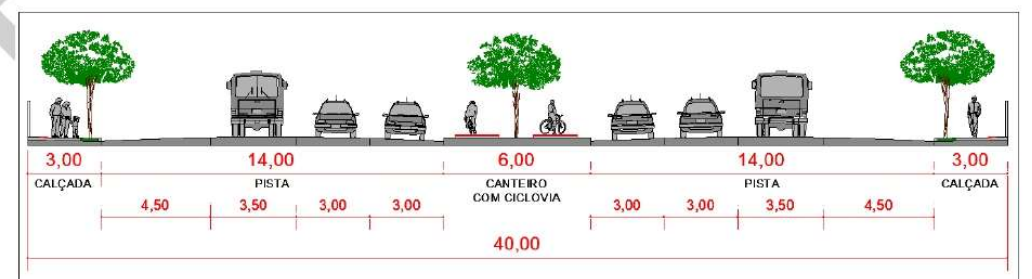
Parágrafo único. Existindo necessidade de interligação viária entre bairros, cujo dimensionamento da via seja inferior ao disposto no artigo 10, este poderá ser feito, ajustando ao perfil existente, para o seu prolongamento.

Art. 13. As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características mínimas:

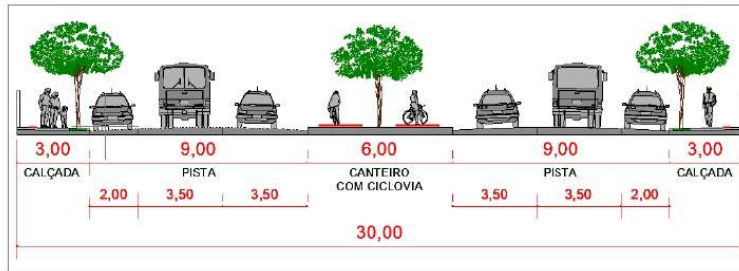
- I. **contornos rodoviários:** caixa da via de 60m (sessenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, vias marginais com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego, canteiros laterais com ciclovia; pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro divisor central;



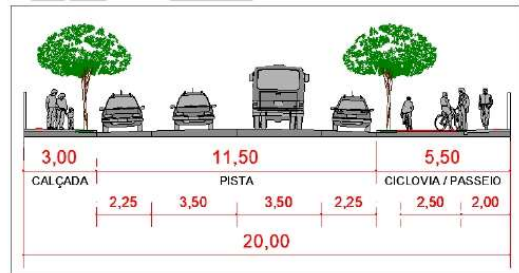
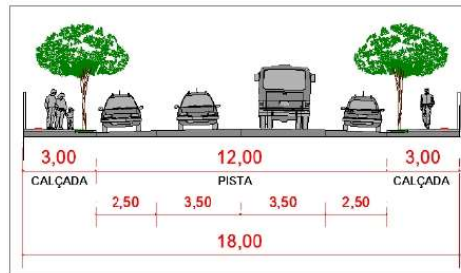
- II. **vias estruturais e anel de integração:** caixa da via de 40m (quarenta metros) a 50m (cinquenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas (podendo ser dotadas de ciclovia), pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central (podendo ser dotado de ciclovia ou com canaletas exclusivas e estação de transbordo para o transporte público coletivo);



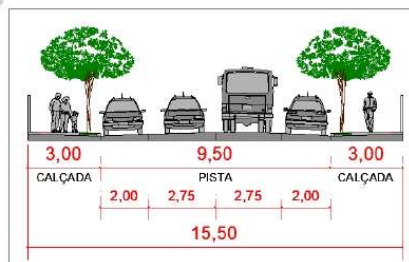
III. **vias arteriais:** caixa da via de 30m (trinta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com ciclovia;



IV. **vias coletoras:** caixa da via de 18m (dezoito metros) a 20m (vinte metros), sendo seu perfil formado por calçadas (podendo uma delas ser dotada de ciclovia), pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego;



V. **vias locais:** caixa da via de 15,50m (quinze metros e cinquenta centímetros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego;



VI. **vias para pedestres:** com largura mínima de 3m (três metros);

VII. **vias:** com largura mínima de 5m (cinco metros);

VIII. **ciclovias:** com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) por sentido de tráfego, sendo admitido 1,00m (um metro) por sentido de tráfego para pequenos trechos em casos de transposição de obstáculos físicos (postes, árvores).



- § 1º As declividades das vias descritas nos incisos II a V deste artigo deverão obedecer aos parâmetros estabelecidos na lei que dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos no município de Londrina.
- § 2º Não será permitida diferença de nível superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) no canteiro central entre pistas de vias classificadas em arteriais, estruturais ou anel de integração.
- Art. 14.** A critério do IPPUL, em área de interesse especial, poderá ser adotada a via pública de circulação compartilhada ou via mista, sem prejuízo à largura mínima dos seguintes elementos do perfil: calçadas e ciclovias.
- Art. 15.** As rotatórias nas confluências de vias estruturais, arteriais e estruturais com arteriais deverão ser construídas atendendo, no mínimo, os raios das ilhas centrais a seguir descritos:
- I. estrutural com estrutural: o raio da ilha circular mínimo será de **40m (quarenta metros)** e o raio menor da ilha elíptica será de 25m (vinte e cinco metros), com **pista de 13m (treze metros)**;
 - II. estrutural com arterial: o raio da ilha circular mínimo será de **32m (trinta e dois metros)** e o raio menor da ilha elíptica será de **20m (vinte metros)**, com **pista de 13,50m (treze metros e cinquenta centímetros)**; e,
 - III. arterial com arterial: o raio da ilha circular mínimo será de **25m (vinte e cinco metros)** e o raio menor da ilha elíptica será de **15m (quinze metros)**, com **pista de 14m (quatorze metros)**.
- § 1º O Poder Público definirá, de acordo com o caso específico, as dimensões dos raios aplicadas às vias já existentes.
- § 2º Os raios das rotatórias dos cruzamentos, previstos neste artigo, deverão ser adequados à época da ampliação da caixa da via.
- Art. 16.** Os projetos das rotatórias deverão ser concebidos de acordo com manuais e legislação pertinente ao assunto, e baseados nas diretrizes previamente definidas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL.
- Parágrafo único.** No caso de interseções entre rodovias e vias estruturais, deverá ser reservada área, necessária para possibilitar a implantação de Obra de Arte Especial (dispositivo em desnível), definida pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL, visando o atendimento da demanda futura de tráfego.
- Art. 17.** Os bolsões de retorno (cul-de-sac), quando permitidos nas diretrizes urbanísticas do IPPUL, deverão ter diâmetro mínimo de 22,00m (vinte e dois metros) na área carroçável, em vias com largura nunca inferior a 15,50m (quinze metros e cinquenta centímetros).
- Art. 18.** Os lotes ou datas de esquinas, em cruzamentos formados por via arterial com coletora ou coletora com coletora, deverão ter corte retilíneo chanfrado com afastamento mínimo



de 5,00m (cinco metros) no alinhamento predial, sempre que a largura da calçada for inferior a 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros).

§ 1º Na oportunidade das diretrizes urbanísticas, O IPPUL poderá estabelecer ampliação destes cortes no alinhamento e/ou avanço da largura de calçada sobre a área de estacionamento, visando garantir maior permeabilidade visual e menor distância de travessia nos cruzamentos.

§ 2º No trecho de passeio correspondente aos chanfros não serão permitidos árvores e postes.

CAPÍTULO V

DA DEFINIÇÃO DA ESTRUTURA MACROVIÁRIA URBANA

Art. 19. Fica estabelecida a estrutura macroviária urbana em malha modulada nas Vias Estruturais, no Anel de Integração e nos Contornos Rodoviários.

Parágrafo único. Estrutura macroviária urbana, para efeitos desta Lei, constitui-se nos eixos estruturais E-I a E-X, no E-XI Contorno Rodoviário Sul, no E-XII Contorno Rodoviário Leste, no E-XIII Contorno Rodoviário Norte e no AI - Anel de Integração.

Art. 20. O memorial do traçado do sistema de vias encontra-se descrito a seguir:

- I. **Estrutural I (E-I):** inicia-se na face sul do Ribeirão Jacutinga, na divisa dos lotes 269A e 269 da Gleba Jacutinga; segue ao sul por esta divisa até encontrar com a Estrutural IX; deste ponto segue pela **Rua Antônio Marcelino de Oliveira** no Jardim São Jorge em direção sul até cruzar a Avenida Saul Elkind e continua, na mesma direção, pela **Rua Coletor Federal Anísio Ribas Bueno**; transpõe o Ribeirão Lindóia e segue ao sul pela **Avenida Clarice de Lima Castro** até cruzar a linha férrea; daí segue pela **Avenida José de Lima Castro**, na mesma direção, até a **Rua Sidrack Silva Filho**; por esta via, transpõe o Ribeirão Quati e a Avenida Brasília (Rodovia BR-369); segue pela **Avenida do Sol**, cruzando a Avenida Leste Oeste e na sequência segue pela **Avenida José de Alencar** até a Avenida Tiradentes; segue nesta avenida na direção leste até o encontro com **Avenida Maringá** e continua nesta avenida na direção sul, transpondo o Lago Igapó 2; deste ponto, segue ao sul, pela **Avenida Ayrton Senna da Silva** até encontrar a Rodovia PR-445 e, desta rodovia segue na direção sudoeste pela **Rodovia Mábio Gonçalves Palhano** até a Estrada do Saltinho (Estrutural XI - Contorno Rodoviário Sul).
- II. **Estrutural II (E-II):** inicia-se no cruzamento da Rodovia Carlos João Strass com a Avenida Saul Elkind; deste ponto segue ao sul pela **Rodovia Carlos João Strass** até encontrar com a Rodovia BR-369; deste ponto ao sul, segue pela **Avenida Dez de Dezembro** até encontrar com a Rodovia PR-445; na sequência, em direção ao sul, pela **Avenida Presidente Eurico Gaspar Dutra** até encontrar com a **Avenida Presidente Abraham Lincoln**; segue por esta em direção sudeste até encontrar o lote 35 da Gleba Cafezal; segue a sudoeste cruzando o Córrego Água Clara; segue pela divisa noroeste





do lote 56; segue a sudoeste cruzando o Ribeirão Cafezal; deste ponto, segue a sudoeste pelo lote 435G e 435F da Gleba Cafezal até encontrar a divisa dos lotes 435B e 435D; segue a sudoeste pela divisa dos lotes 435B e 435C com lote 435D; na sequência, segue a sudoeste sobre o lote 432 e em curva até encontrar a divisa oeste deste lote com o lote 443; segue ao sul até encontrar a Estrada da Cegonha (Estrutural XI - Contorno Rodoviário Sul).

- III. **Estrutural III (E-III):** inicia-se no cruzamento do Anel de Integração com a Avenida Luigi Amorese; segue a sudeste pela **Avenida Luigi Amorese**, passando pela Avenida Brasília; deste ponto, segue pela **Avenida Leste-Oeste (Rua Jacob Bartolomeu Minatti, Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes, Rua Abélio Benatti)** até encontrar com a Avenida Dez de Dezembro (Estrutural II); segue pela **Avenida Attilio Octavio Bisatto** até cruzar a Rua Santa Terezinha; na sequência, segue ao longo do antigo leito ferroviário pela **Rua Carmela Dutra, Rua dos Coqueiros e Avenida dos Pioneiros (Estrada dos Pioneiros)**; segue por esta avenida, cruzando a Estrutural XII (Contorno Rodoviário Leste), até o limite com o Município de Ibiporã.
- IV. **Estrutural IV (E-IV):** inicia-se na face sul do Ribeirão Jacutinga, na divisa dos lotes 285/289-B e 285/289-A da Gleba Jacutinga; segue ao sul pelo limite leste do lote 285/289-A até o extremo nordeste do lote 290 da mesma gleba; segue ao sul até encontrar com a Avenida Saul Elkind; deste ponto, segue pela **Estrada Perobinha** até o Anel de Integração; do Anel de Integração, segue a sudoeste pela **Estrada Armarinho Paulista**, cruzando o Ribeirão São Domingos; deste ponto, segue pela **Avenida Rubens Cambimbo Furlanetto** até cruzar o Córrego Uberaba e depois pela estrada existente nos lotes 418B e 418A da Gleba Cafezal; passando em curva pelo centro do lote 418 da mesma gleba até cruzar o Ribeirão Cafezal; deste ponto, segue ao sul pela face oeste do lote 231 até cruzar a Córrego Água do Saltinho; e deste ponto, seguindo ao sul pelo lote 232 até a Estrada do Saltinho (Estrutural XI - Contorno Rodoviário Sul).
- V. **Estrutural V (E-V):** inicia-se na interseção da divisa do Município de Ibiporã com a estrada existente na divisa com o lote 44B da Gleba Primavera, deste ponto segue em direção sudoeste até encontrar a divisa dos lotes 44 e 45; segue na direção sul pela estrada existente na divisa com os lotes 10D e 10E, cruzando o Arroio Primavera; segue em direção sul pela divisa dos lotes 10 e 10A até o encontro do prolongamento da Avenida Saul Elkind (antiga estrada para Ibiporã); segue na direção sudoeste pelo lote 9 em direção ao Ribeirão Lindóia, cruzando-o até encontrar a **Avenida Pedro Boratin**, seguindo por esta até a Avenida das Maritacas; continua pela **Rua Ebio Ferraz de Carvalho**, até encontrar com a Rodovia BR-369, deste ponto, em direção ao sul, pela **Avenida Cirillo Curtti** até cruzar com o Anel de Integração; a partir do Anel de Integração, segue na direção sudeste sobre o lote 21, passando pelos lotes 23, 33, 33A, 35B e 55 da Gleba Cambé; segue a sudoeste sobre o lote 55 até cruzar o Ribeirão Cambé, passando pelo lote 77E e cruzando o Córrego São Lourenço; segue a sudoeste





pelo lote 128 até encontrar a divisa com o lote 127; segue ao sul pela divisa dos lotes 127 e 128; deste ponto, segue a sudeste sobre os lotes 128 e 129 da Gleba Cambé até encontrar com a Rodovia João Alves da Rocha Loures; segue a sudoeste passando pelos lotes 131 e 94 da Gleba Três Bocas; segue a sudoeste sobre os lotes 92A, 92, 90 e 91 da mesma gleba; segue a sudeste pela **Rua Monte Carmelo**; e na sequência, segue a sudoeste sobre o lote 212 da Gleba Três Bocas até encontrar a divisa do lote 212A; segue ao sul pela divisa dos lotes 212 e 212A, até encontrar a Estrutural XI (Contorno Rodoviário Sul).

- VI. **Estrutural VI (E-VI)**: inicia-se no cruzamento da Rodovia João Alves da Rocha Loures com a Estrada do Pau d'Alho; segue a leste pela **Rodovia João Alves da Rocha Loures** até encontrar com a Estrutural E-XII (Contorno Rodoviário Leste).
- VII. **Estrutural VII (E-VII)**: inicia-se no ponto de encontro da Estrada do Limoeiro com o Anel de Integração; segue em direção leste pela **Estrada do Limoeiro** até encontrar como Rio Tibagi.
- VIII. **Estrutural VIII (E-VIII)**: inicia-se na **Estrada Alcides Turini (Estrada do Caramuru)** com a divisa do Município de Cambé; segue na direção leste pela mesma estrada até encontrar com a Rodovia Mábio Gonçalves Palhano (Estrutural I).
- IX. **Estrutural IX (E-IX)**: inicia-se na face oeste do lote 285 da Gleba Jacutinga, no encontro com a Estrutural IV; segue a leste pelos lotes 285, 284 e 284A até encontrar com a **Rua Alviza Cavalhieri** do Parque Agroindustrial Maria Estela; por esta via, segue até atravessar o Córrego Itaúna; deste ponto, segue a sudeste pela estrada existente na face sul dos lotes 274, 273, 272 e 271; a leste, segue passando pelos lotes 270B, 270A, 270, 269B, 269A e 269 até encontrar com a Estrutural I; na sequência, segue a nordeste passando pela **Rua Maria Inês Leonel Oliveira** até atingir a estrada existente no lote 262A da Gleba Jacutinga; deste ponto, segue a leste cruzando o lote 262B e os Córregos Poço Fundo e Pirapozinho; a nordeste, segue cruzando os lotes 55, 55A, 55B e 56 até a Estrutural II; a partir deste ponto, segue a leste pelo lote 57A e pela **Avenida Manoel Honorato Sobrinho**, atravessando o Córrego Mosel; segue a nordeste pelos lotes 68, 69 e 70, até encontrar o prolongamento da Avenida Bento Amaral Monteiro; deste ponto, segue a sudeste pelos lotes 70A, 71, 71A, 72B e 73A da Gleba Jacutinga, atravessando o Córrego Sem Dúvida até encontrar a Estrutural E-XIII (Contorno Rodoviário Norte).
- X. **Estrutural X (E-X)**: inicia-se no encontro do Anel de Integração com a Avenida 1 dos lotes 3 e 7 da Gleba Primavera; segue a nordeste sobre os lotes 8A e 9 da Gleba Primavera até encontrar com a Estrutural E-XIII (Contorno Rodoviário Norte).
- XI. **Estrutural XI Contorno Rodoviário Sul (E-XI)**: inicia-se na **Estrada Antônio Pieroli (Estrada do Saltinho)** com a divisa do Município de Cambé; segue a leste por esta



estrada, cruzando a Rodovia Mábio Gonçalves Palhano; deste ponto, segue a leste pela **Rodovia Luis Beraldi (Estrada da Cegonha)** até encontrar a Rodovia PR-445, passando em binário nos lotes 425, 424, 423 e 422 da Gleba Cafezal; deste ponto, segue a leste passando na porção sul dos lotes 89 e 88 da Gleba Três Bocas; na sequência, segue ao sul na divisa dos lotes 83 e 84 da mesma gleba, e depois a leste pelo lote 85 até encontrar a Estrutural V; deste ponto, cruzando o Ribeirão Três Bocas, segue a leste pelo lote 208 até encontrar a **Estrada Maravilha**; segue a leste por esta estrada até o cruzamento com a Rodovia João Alves da Rocha Loures (E-XII Contorno Rodoviário Leste).

- XII. **Estrutural XII Contorno Rodoviário Leste (E-XII)**: inicia-se na face sul do trevo da Rodovia BR-369 com o Contorno Norte de Ibiporã; deste ponto, segue a sudoeste pela Fazenda São Manoel cruzando a linha férrea e a sudeste pela Fazenda Invernada até atravessar o Ribeirão do Limoeiro; na sequência, ao sul, cruza a Estrada do Limoeiro até encontrar a face leste do lote 154 da Gleba Cambé; segue em direção sudeste, cruzando os lotes 154A, 165A, 156A, 156B e 156C da mesma gleba; deste ponto, segue a sudeste pela divisa dos lotes 134 e 135D até encontrar a **Estrada dos Periquitos**; segue por esta estrada até cruzar o lote 166 da Gleba Três Bocas; deste ponto, segue ao sul pela **Rodovia João Alves da Rocha Loures** até encontrar com a Estrutural E-XI (Contorno Rodoviário Sul).
- XIII. **Estrutural XIII Contorno Rodoviário Norte (E-XIII)**: inicia-se na divisa do Município de Cambé (Córrego Água da Saúde), entre os lotes 110 e 109 da Gleba Jacutinga; segue na direção nordeste, passando pelos lotes 105, 104 e 103 até encontrar a Rodovia Carlos João Strass; deste ponto, segue a leste pelos lotes 96, 84, 83, 82, 81, 78, 77 e 76 da mesma gleba; na sequência, em curva segue a sudeste pelos lotes 75, 74A e 74, cruzando o Ribeirão Jacutinga; deste ponto, segue a sudeste pelos lotes 56A, 55A, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 8 e 8A da Gleba Primavera, cruzando o Arroio Primavera; segue pelo prolongamento da Avenida Saul Elkind (Estrada Velha para Cambé) até encontrar o Contorno Norte de Ibiporã.
- XIV. **Anel de Integração (AI)**: inicia-se na Rodovia PR-445, na confluência com a Avenida Waldemar Spranger, e segue na direção sudoeste pela **Avenida Octávio Genta** e pela **Avenida Maria Alves Bérnago**, cruzando a Rodovia Mábio Gonçalves Palhano; segue deste ponto, na direção noroeste pela **Avenida Ruy Ferraz de Carvalho** e cruza os Córregos Gabiroba e Cebolão até encontrar com a Avenida Vinicius de Moraes; segue pela **Avenida Juvenal Pietraroia** até encontrar com a Rodovia PR-445; segue a nordeste pela **Avenida Arthur Thomas** até a Rua Júlio de Castilho; deste ponto, divide-se em duas pistas, sendo no sentido horário pela **Rua Serra da Tormenta** e no sentido anti-horário pela **Rua Júlio de Castilho**, até encontrar a Avenida Waldomiro Ferreira da Silva; deste ponto, segue pela margem norte do Ribeirão Cambé, na direção noroeste, até o prolongamento da **Avenida Jóquei Club**; segue por esta, na direção nordeste, até a Avenida Tiradentes (Rodovia BR-369), cruzando-a; deste ponto, segue





na direção norte, pelo antigo eixo da ferrovia, até encontrar a **Avenida Dr. Francisco Xavier Toda**; segue por esta até a Avenida Jules Verne; deste ponto, divide-se em duas pistas: uma no sentido horário, pelo prolongamento da Avenida Jules Verne na direção oeste, até encontrar a face norte da faixa de domínio da linha férrea; deste ponto, segue paralelamente à faixa de domínio da linha férrea na direção oeste até a **Rua Primo Campana**, e por esta na direção norte até a Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro; a outra pista, no sentido anti-horário, continua pela Avenida Dr. Francisco Xavier Toda na direção norte, até encontrar a **Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro**; segue por esta na direção oeste até o cruzamento com a Rua Primo Campana; deste ponto, transpõe a ferrovia na direção nordeste; segue na direção noroeste margeando o lote 315 até encontrar a **Estrada Perobinha**; segue ao norte por esta estrada até a Linha de Transmissão de Alta Tensão; deste ponto, segue pelo eixo desta linha a nordeste, cruzando os lotes 315, 315B, 314A, 314C, 313C, 313B, 313A, 313, 312D, 312C, 312B e 312A, até encontrar com a Avenida Rosalvo Marques Bonfim; segue pela **Avenida Rosalvo Marques Bonfim, Avenida Café Rubiácea, Avenida Alexandre Santoro e Rua Octávio Clivati**, até o cruzamento com a Rodovia Carlos João Strass; na sequência, segue pela **Rua Euclides Figueiredo** e pelas **Ruas Severino Santini e Pedro Pescador**; segue a sudeste na diagonal pelos lotes 31B, 31A e 31 da Gleba Jacutinga, cruzando o Córrego João Paz até encontrar a Avenida Angelina Ricci Vezozzo; deste ponto, segue a leste até encontrar a Estrutural X; a partir deste ponto, segue ao sul até o cruzamento com a **Avenida Nova Londrina**, e por esta avenida segue em direção sudeste até encontrar com a Rodovia BR-369 (Avenida Brasília); deste ponto, segue na direção sudeste na divisa dos lotes 43 e 44 da Gleba Lindóia até encontrar com a Avenida Mateus Guerreiro Filho (Jardim Marissol); segue pela **Avenida Mateus Guerreiro Filho** em direção sudeste cruzando o Córrego Água das Pedras pela divisa dos lotes 17 e 42 até encontrar com a **Avenida Cirillo Curtti**; segue por esta avenida na direção sul até encontrar com a Avenida dos Pioneiros; segue pela **Avenida dos Pioneiros** na direção oeste até encontrar com a **Avenida Jamil Scaff**; deste ponto, segue na direção sudeste pela mesma avenida até encontrar com a **Avenida Máximo Perez Garcia**; segue pela mesma em direção ao sudoeste, transpondo o Córrego Barreiro até encontrar com a Avenida Nereu Mendes, e prosseguindo pela **Avenida Nereu Mendes** até encontrar com a Avenida Robert Koch; deste ponto, segue na direção sul na divisa dos lotes 23A e 23B, até encontrar o Ribeirão do Limoeiro; deste ponto, segue na direção sudeste até a área de proteção do aeroporto, passando pelos lotes 14-REM, 14/1-REM, 14/2-REM, 16-REM, 18C-REM, 18B-REM, 18A-REM, 18A e 20-REM da Gleba Cambé, onde muda de direção e cruza a sudoeste o lote 21 da mesma gleba até encontrar com a **Estrada Major Achilles Pimpão Ferreira**; a seguir, por esta estrada, na direção noroeste, cruza os lotes 19, 17A, 17 da Gleba Cambé; deste ponto, corta os lotes 15B, 13 e 10 desta mesma gleba até a **Avenida José Ventura Pinto**; segue por esta avenida, na direção sudoeste, até a **Avenida das Américas**, transpondo o Ribeirão Cambé até a **Avenida Portugal**; segue por esta até encontrar a Avenida Inglaterra; deste ponto, segue pela **Rua Albânia** até a Rua Bélgica; deste ponto, passando pelo Córrego dos Tucanos no

prolongamento da **Avenida Waldemar Spranger**, segue até encontrar com a Rodovia PR-445 no ponto inicial.

CAPÍTULO VI

DA DEFINIÇÃO DA ESTRUTURA MACROVIÁRIA RURAL

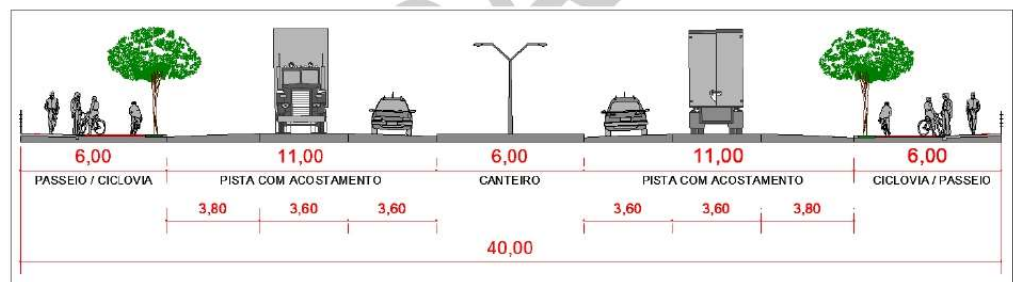
Art. 21. São denominadas Rodovias e Estradas Municipais Rurais aquelas existentes no território do Município, situadas fora do perímetro urbano e que servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes dos sistemas rodoviários federal e estadual.

Parágrafo único. A largura das Rodovias e Estradas, Estaduais ou Federais, serão definidas pelo respectivo órgão competente.

Art. 22. As Rodovias e Estradas Municipais Rurais de que trata esta Lei classificam-se nas seguintes categorias:

I - **Principais:** faixa de domínio com largura de **40,00m (quarenta metros)** - considerados aqueles eixos rurais que comunicam a sede do município a outros municípios, distritos, vilas e/ou que comportam maior fluxo rodoviário.

Perfil formado por calçadas com ciclovia, pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro central.



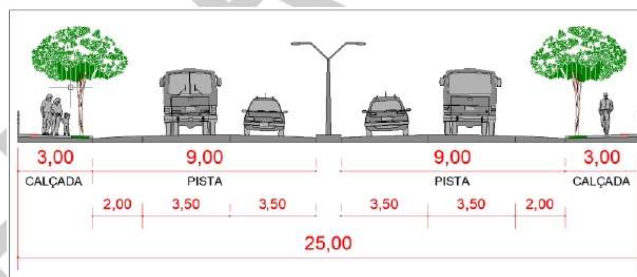
a) **Circuito Verde**, composto pelo seguinte traçado: inicia-se no cruzamento da Rodovia João Alves da Rocha Loures (Estrutural XII Contorno Rodoviário Leste) com a Estrada Maravilha (Estrutural XI Contorno Rodoviário Sul) - sentido horário, segue na direção sudeste pela **Rodovia João Alves da Rocha Loures**, passando pelo Distrito de Maravilha até encontrar com a **Estrada Paiquerê**, segue por esta estrada na direção sudoeste até encontrar com a Estrada Mortari, segue pela **Estrada Mortari** ao sul até encontrar com a **Rodovia Gustavo Avelino Correia**, segue por esta rodovia, passando pelo Patrimônio de Guairacá até o cruzamento com a Estrada Ivo Leão, segue pela **Estrada Ivo Leão** na direção sul até encontrar com a Estrada Pininga; segue pela **Estrada Pininga** até encontrar com a **Estrada da Usina Apucaraninha**, segue por esta estrada na direção oeste, passando pelo Distrito de Lerroville até encontrar com a **Rodovia Antônio Gonçalves Fernandes Sobrinho**, segue por esta rodovia na direção oeste até encontrar a Rodovia PR-445, segue por esta ao norte até encontrar com a **Estrada do Capitólio**; segue por esta estrada até a **Estrada do Km 58**, segue por esta estrada na direção noroeste, passando pelo Distrito de Guaravera até encontrar com a **Rodovia Álvaro Lázaro de Godoy**, segue por esta rodovia ao norte, passando pelo

Distrito de São Luiz até chegar ao Patrimônio Regina onde muda de nome para **Rodovia Mábio Gonçalves Palhano**, segue por esta rodovia na direção norte até encontrar o cruzamento da Rodovia Luís Beraldi (Estrutural XI Contorno Rodoviário Sul).

- b) Estrada Serra Azul (sentido Rolândia);
- c) Estrada Santa Maria (sentido Araongas);
- d) Estrada do Saltinho (Estrada Antônio Pieroli);
- e) Estrada da Cegonha (Rodovia Luís Beraldi);
- f) Estrada do Caramuru (Estrada Alcides Turini);
- g) Estrada Coroados;
- h) Estrada da Usina, trecho compreendido entre a Estrada Pininga e o Rio Apucarantina;
- i) Rodovia Américo Ugolini;
- j) Estrada Eldorado; e
- k) Estrada Bulle.

II - **Secundárias**: faixa de domínio com largura de **25,00m (vinte e cinco metros)** - considerados aqueles trechos viários rurais que conectam as estradas principais e/ou que comportam menor fluxo rodoviário.

Perfil formado por calçadas, pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro divisor central.



Parágrafo único. Qualquer empreendimento, a ser instalado ao longo das Rodovias e Estradas Municipais Rurais definidas nos incisos I e II deste artigo, deverá obedecer às diretrizes previstas, assim como a execução da infraestrutura.

Art. 23. É recomendável que, enquanto não se execute o perfil total das Rodovias e Estradas Municipais Rurais, que o Poder Público promova sua adequação geométrica segundo os seguintes parâmetros:

- I - **Principais**: pista de rolamento com largura mínima de 10,00m (dez metros) e faixas de segurança (acostamento) com largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em cada lado;



II - Secundárias: pista de rolamento com largura mínima de 7,00m (sete metros) e faixas de segurança (acostamento) com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) em cada lado.

Art. 24. Ao longo das faixas de domínio de todas as Rodovias e Estradas, sejam Municipais, Estaduais ou Federais, será reservada faixa não edificável que trata a Lei Federal nº 6.766/1979, de no mínimo 15,00m (quinze metros) de largura em ambos os lados.

CAPÍTULO VI

DAS DIRETRIZES DE EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO EXISTENTE

SEÇÃO I

Das Características das Vias Estruturais e do Anel de Integração

Art. 25. Ficam determinados os seguintes parâmetros para adequação dos trechos existentes das vias, quando estes se tornarem vias estruturais e anel de integração:

- I. Nas vias existentes com largura entre 30m (trinta metros) até 40m (quarenta metros), a caixa da via será de 40m (quarenta metros);
- II. Nas vias existentes com largura entre 25m (vinte e cinco metros) e menor que 30 (trinta metros), a caixa da via será de 35m (trinta e cinco metros);
- III. Nas vias existentes com menos de 25m (vinte e cinco metros), a caixa da via será de 30m (trinta metros); e
- IV. Nos casos de binários em vias existentes, a caixa da via será de, no mínimo, 20m (vinte metros).

Art. 26. Os perfis das vias estruturais e do anel de integração, decorrentes de trechos de vias existentes, deverão apresentar as seguintes características:

- I. na caixa da via de 40m (quarenta metros): calçadas de 3m (três metros), estacionamentos de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros), 2 (duas) faixas de rolamento em cada sentido de 3m (três metros), 1 (uma) faixa de rolamento em cada sentido de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) e canteiro central de 6m (seis metros) com ciclovia;
- II. na caixa da via de 35m (trinta e cinco metros): calçadas de 3m (três metros), estacionamentos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), 3 (três) faixas de rolamento em cada sentido de 3m (três metros) e canteiro central de 6m (seis metros) com ciclovia;
- III. na caixa da via de 30m (trinta metros): calçadas de 3m (três metros), estacionamentos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), 3 (três) faixas de rolamento em cada sentido de 3m (três metros) e canteiro central de 1m (um metro); e
- IV. na caixa da via de 20m (vinte metros) das vias binárias: calçadas de 3m (três) metros, estacionamento de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) e 3 (três) faixas de rolamento, sendo 2 (duas) faixas de rolamento de 3m (três metros) e 1 (uma) faixa de rolamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).





Art. 27. O poder público poderá alterar as características do perfil das vias estruturais e do anel de integração, com a finalidade de priorizar ou melhorar as condições de desempenho do sistema de transporte público coletivo e do transporte não motorizado.

Parágrafo único. Caso o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL verifique que não é necessária a faixa de estacionamento em determinados trechos existentes das vias estruturais e do anel de integração, a caixa da via estabelecida no artigo 20 desta lei poderá ser reduzida, sem prejuízo aos demais elementos do perfil (calçadas, faixas de rolamento e canteiros).

Art. 28. Nas datas, chácaras e lotes situados ao longo das vias arteriais, estruturais e do anel de integração com caixa da via menor ou igual a 40m (quarenta metros), somente serão permitidas construções no recuo, como guaritas, coberturas, rampas e escadas de acesso às edificações e outros, com a condição de estas não serem indenizadas no caso de utilização do recuo para suas respectivas adequações.

SEÇÃO II

Das Características das Vias Arteriais e Coletoras

Art. 29. Ficam as vias públicas abaixo relacionadas sujeitas às seguintes alterações nos traçados ou alinhamento, para seu enquadramento dentro da hierarquização funcional:

- I. **Avenida Anália Franco:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sudeste, no trecho compreendido entre a Avenida Paul Harris e a Avenida São João;
- II. **Avenida Celso Garcia Cid:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre o viaduto Parigot de Souza e a Rua Débora;
- III. **Avenida Cruzeiro do Sul:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 12m (doze metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Rua Geraldo Rodrigues e a Rua Sul;
- IV. **Avenida Duque de Caxias:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Leste Oeste e a Rodovia BR-369;
- V. **Avenida Jorge Casoni:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Santos Dumont e a Rua Caraíbas;
- VI. **Avenida José Garcia Villar:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento variável, sendo 10m (dez metros) na face sul no trecho compreendido entre a Rua Rezek Andery e a Rua Euzébio Barbosa de Menezes, e 5m (cinco metros) em ambas as faces no trecho compreendido entre a Rua Euzébio Barbosa de Menezes e a Rua Cupiúba;
- VII. **Avenida Santa Mônica:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 4m (quatro metros) na face norte e 5m (cinco metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Dez de Dezembro e o córrego Água das Pedras.





Deste ponto, segue paralelo ao córrego em sua face norte, com faixa total de 30m (trinta metros) até o Anel de Integração (Jardim Marissol);

- VIII. **Rua Almeida Garrett:** faixa total de 22,00m (vinte e dois metros), com mudança de alinhamento de 10,00m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Bélgica e a Rua Camilo Castelo Branco;
- IX. **Rua Américo Vespúcio:** faixa total de 30m (trinta metros), sendo 15m (quinze metros) para cada face a partir do eixo da estrada existente, no trecho compreendido entre a Avenida São João e Estrada dos Pioneiros;
- X. **Rua Antônio de Moraes Barros:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 16m (dezesesseis metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Professor Júlio Estrella Moreira e a Rua Senador Souza Naves;
- XI. **Rua Arcindo Sardo:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Winston Churchill e a Rua Aníbal Domingos Pires;
- XII. **Rua Augusto Severo:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Avenida Salgado Filho e a Avenida Paul Harris;
- XIII. **Rua Belém:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Avenida Leste-Oeste e a Avenida Jorge Casoni;
- XIV. **Rua Bélgica:** faixa total de 20m (vinte metros), com mudança de alinhamento variável, sendo 5m (cinco metros) na face oeste no trecho compreendido entre a Rua Albânia e a Rua China, e 5m (cinco metros) na face leste no trecho compreendido entre a Rua China e a Avenida Dez de Dezembro;
- XV. **Rua Bolívia:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Duque de Caxias e a Rua Enzo Rufino e desta até a rótula da Avenida Comandante João Ribeiro de Barros;
- XVI. **Rua Caraíbas:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Jorge Casoni e a Avenida Dez de Dezembro;
- XVII. **Rua Clara Nunes:** faixa total de 19m (dezenove metros), com mudança de alinhamento de 2,5m (dois metros e cinquenta centímetros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rodovia BR-369 e a Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro;
- XVIII. **Rua dos Funcionários:** faixa total de 28,30m (vinte e oito metros e trinta centímetros), com mudança de alinhamento variável de 13,30m (treze metros e trinta centímetros), no trecho compreendido entre a Avenida Waldemar Spranger e a Rua Samuel Wainer;
- XIX. **Rua Eduardo Benjamin Hosken:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) em ambos os lados no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitschek e a Rua Paranaguá, e faixa variável incidindo na área do antigo Colégio Filadélfia até a Rua Quintino Bocaiúva;



- XX. **Rua Finlândia:** faixa total de 25,50m (vinte e cinco metros e cinquenta centímetros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Bélgica e a Avenida Dez de Dezembro;
- XXI. **Rua Firmino Almeida Tavares:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 14,50m (quatorze metros e cinquenta centímetros) na face nordeste, no trecho compreendido entre a Avenida Saul Elkind e a Rua Manoel Cordeiro;
- XXII. **Rua Flor de Jesus:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Rua Rosa Branca e a Rua Santa Terezinha;
- XXIII. **Rua Geraldo Rodrigues:** faixa total de 17m (dezessete metros), com mudança de alinhamento de 2,5m (dois metros e cinquenta centímetros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Cruzeiro do Sul e a Avenida Luigi Amorese;
- XXIV. **Rua Goiás:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Avenida Santos Dumont;
- XXV. **Rua Gumercindo Saraiva:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Higienópolis e a Rua Sena Martins;
- XXVI. **Rua Humaitá:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Higienópolis e a Rua Monte Castelo, e mudança variável à face norte até a Avenida Maringá;
- XXVII. **Rua Itajaí:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Avenida Leste-Oeste e a Rua Tietê;
- XXVIII. **Rua João Weffort:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Rua José Gonçalves da Silva e a Rua Bélgica;
- XXIX. **Rua Maestro Andrea Nuzzi:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Avenida Harry Prochet e o prolongamento da Rua Samuel Wainer;
- XXX. **Rua Manaus:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Quintino Bocaiúva e a Rua Belo Horizonte;
- XXXI. **Rua Maria de Jesus Araújo:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Aníbal Domingos Pires e a Rua Sidrack Silva Filho, e com mudança de alinhamento de 18m (dezoito metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Sidrack Silva Filho e a Rua Rezek Andery;
- XXXII. **Rua Montevidéu:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Chácara 1-A/Quadra 16 do Jardim Bela Suíça e a Rua Manágua;



- XXXIII. **Rua Orlando Sisti:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Avenida Jamil Scaff e a Rua Severino Mendes de Almeida;
- XXXIV. **Rua Paraíba:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Rua Sergipe e a Travessa Belo Horizonte;
- XXXV. **Rua Potiguares:** faixa total de 19m (dezenove metros), com mudança de alinhamento de 4m (quatro metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Jorge Casoni e a Avenida Dez de Dezembro;
- XXXVI. **Rua Presidente Costa e Silva:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Rua Senador Souza Naves e a Rua Heródoto;
- XXXVII. **Rua Professor Joaquim de Matos Barreto:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Monte Castelo e a Rua Prefeito Faria Lima;
- XXXVIII. **Rua Professor Júlio Estrella Moreira:** faixa total de 23m (vinte e três metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Rua Amintas de Barros e a Rua Antônio de Moraes Barros;
- XXXIX. **Rua Rosa Branca:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Avenida Santa Mônica e a Rua Flor de Jesus;
- XL. **Rua Rutilo:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Rodovia BR-369 e a Avenida Santa Mônica;
- XLI. **Rua Ruy Virmond Carnascialli:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Cupiúba e a Avenida Luigi Amorese;
- XLII. **Rua Santa Terezinha:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Rua Flor de Jesus e a Avenida Theodoro Victorelli; e faixa total de 20m (vinte metros), com mudança de alinhamento de 6m (seis metros) na face oeste no trecho compreendido entre a Avenida Attilio Octavio Bisatto e a Avenida Celso Garcia Cid;
- XLIII. **Rua São Pedro:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Santos Dumont e a Avenida Celso Garcia Cid;
- XLIV. **Rua Sargento Maurício Agostinho Pereira:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 12m (doze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Rodovia BR-369 e a Rua Edmur Elias Neves;
- XLV. **Rua Sena Martins:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Rua Gumercindo Saraiva e a Rua Gomes Carneiro, até a rótula (Moringão);
- XLVI. **Rua Senador Souza Naves:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Bandeirantes até a Rua Fernandes Camacho e 10m (dez metros) na



face oeste, no trecho compreendido entre a Rua Fernandes Camacho e a **Rua Antônio Moraes de Barros**;

- XLVII. **Travessa Belo Horizonte**: faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Rua Belo Horizonte e a Avenida Leste-Oeste.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 30. Para novas edificações ou reformas em que o lote ou data é atingido por diretriz de alteração no traçado ou no alinhamento, fica dispensado o recuo frontal obrigatório para os casos em que a mudança de alinhamento é igual ou maior que 5,00m (cinco metros).

Parágrafo único. Para os casos em que a mudança de alinhamento é menor do que 5,00m (cinco metros), o recuo frontal obrigatório para estes lotes ou datas passa a ser a diferença entre o recuo obrigatório original e a largura de diretriz incidente no local.

Art. 31. Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do Município.

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

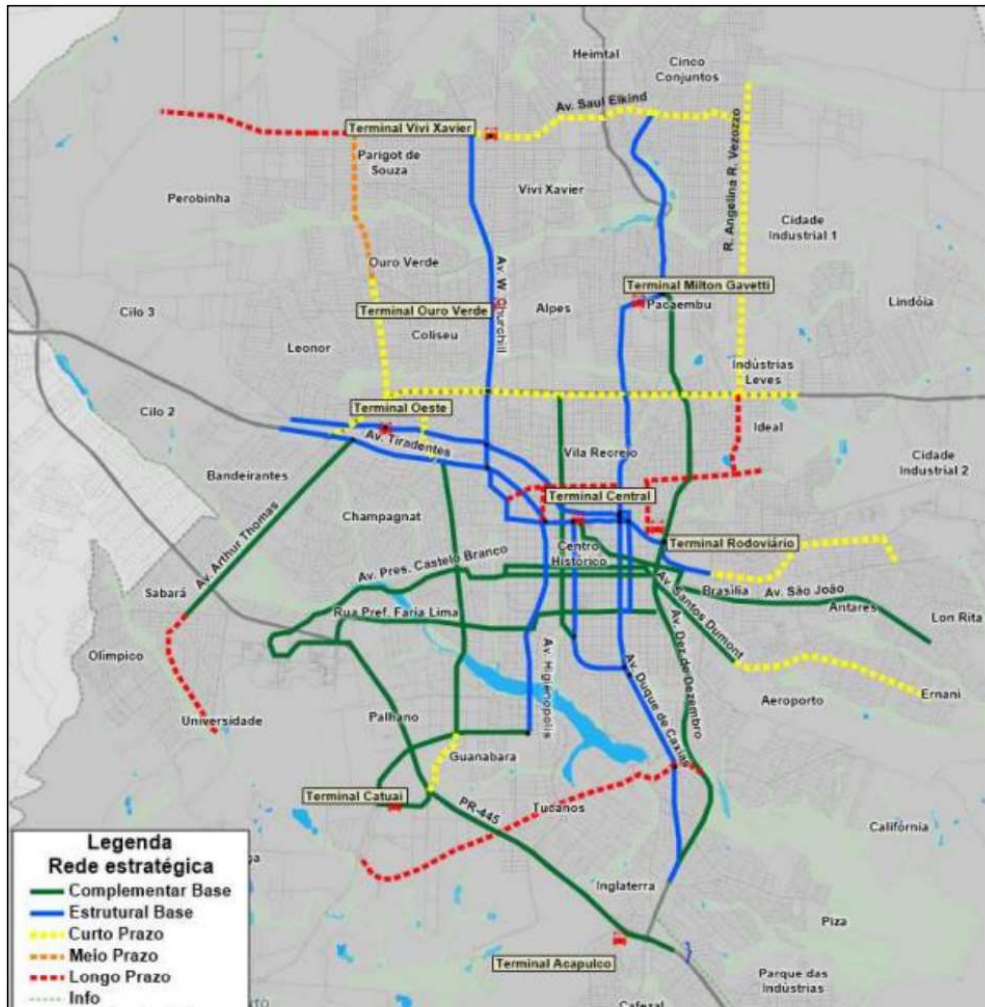
Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Londrina, xx de xxxxxxxx de 2022.





Anexo I - Rede Estratégica de Transporte Público Coletivo



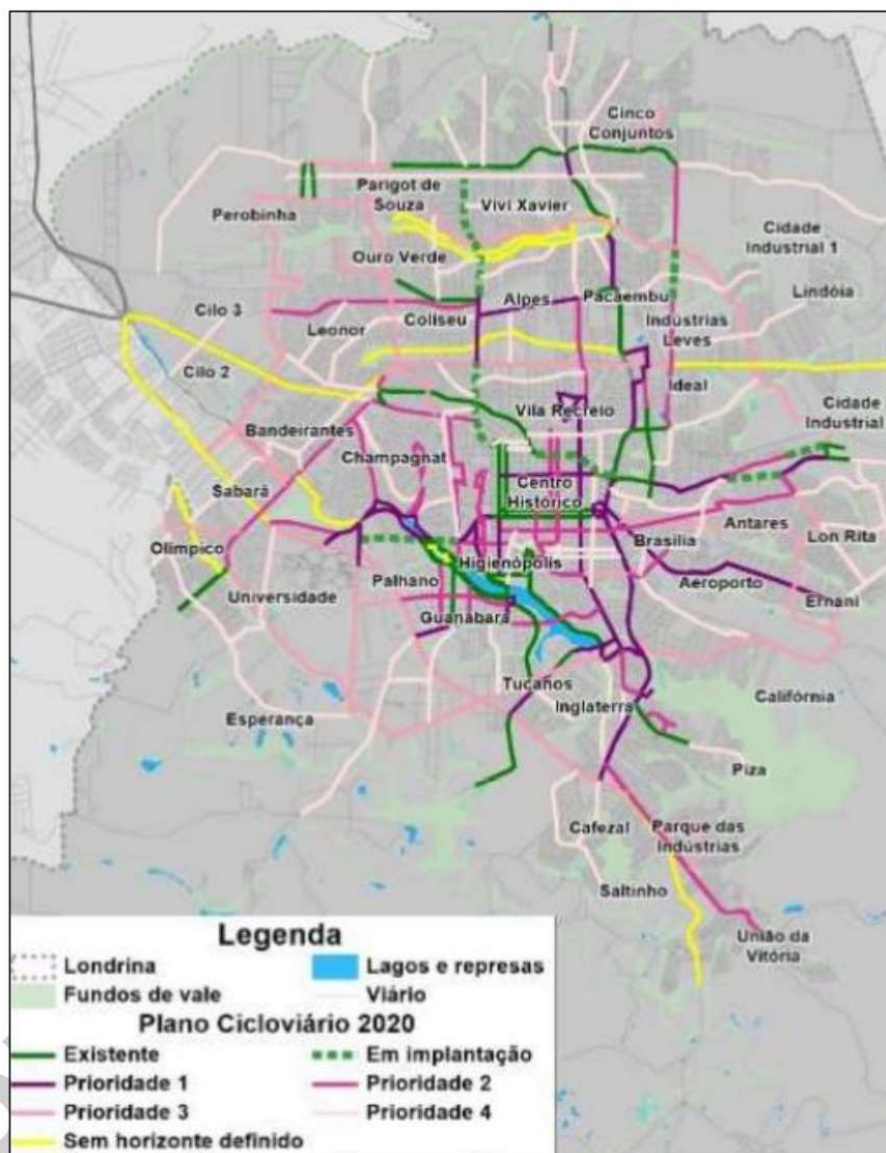
Fonte: PlanMob Londrina

Curto Prazo: 15km de corredores de transporte
Médio Prazo: 13km de corredores de transporte
Longo Prazo: 19km de corredores de transporte





Anexo II - Rede Cicloviária Estrutural



Fonte: PlanMob Londrina

Prioridade 1: 45km de vias cicláveis

Prioridade 2: 57km de vias cicláveis

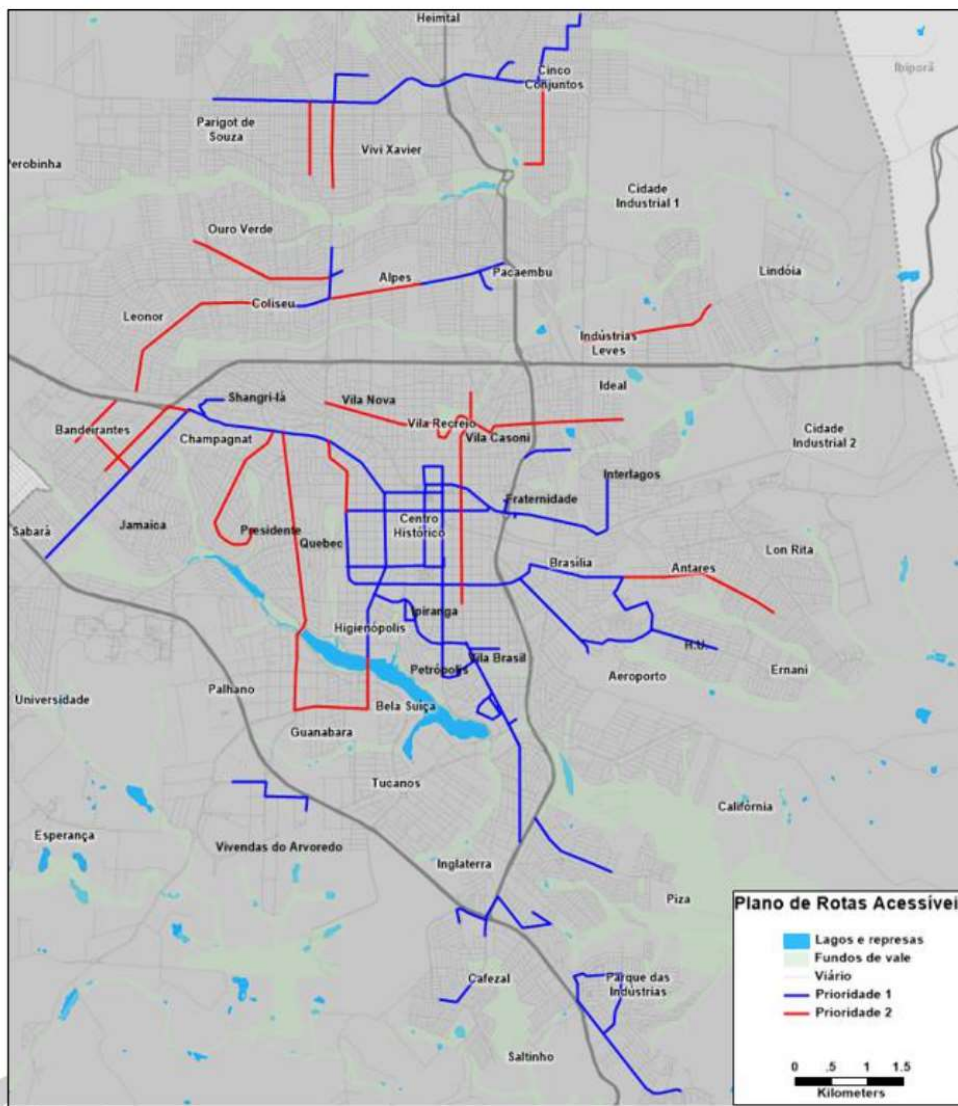
Prioridade 3: 74km de vias cicláveis

Prioridade 4: 114km de vias cicláveis





Anexo III - Plano de Rotas Acessíveis



Fonte: PlanMob Londrina

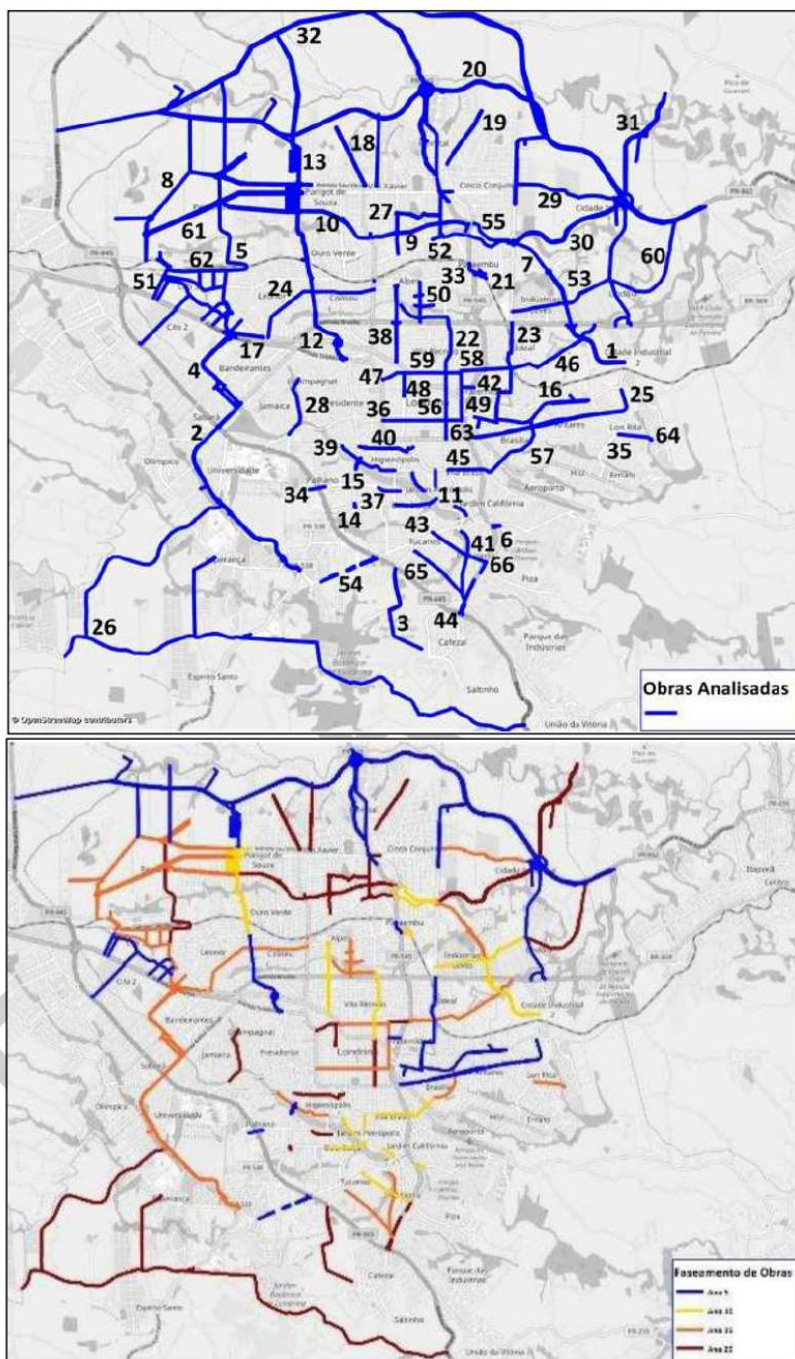
Prioridade 1: 58km de calçadas

Prioridade 2: 33km de calçadas





Anexo IV - Plano de Obras Viárias

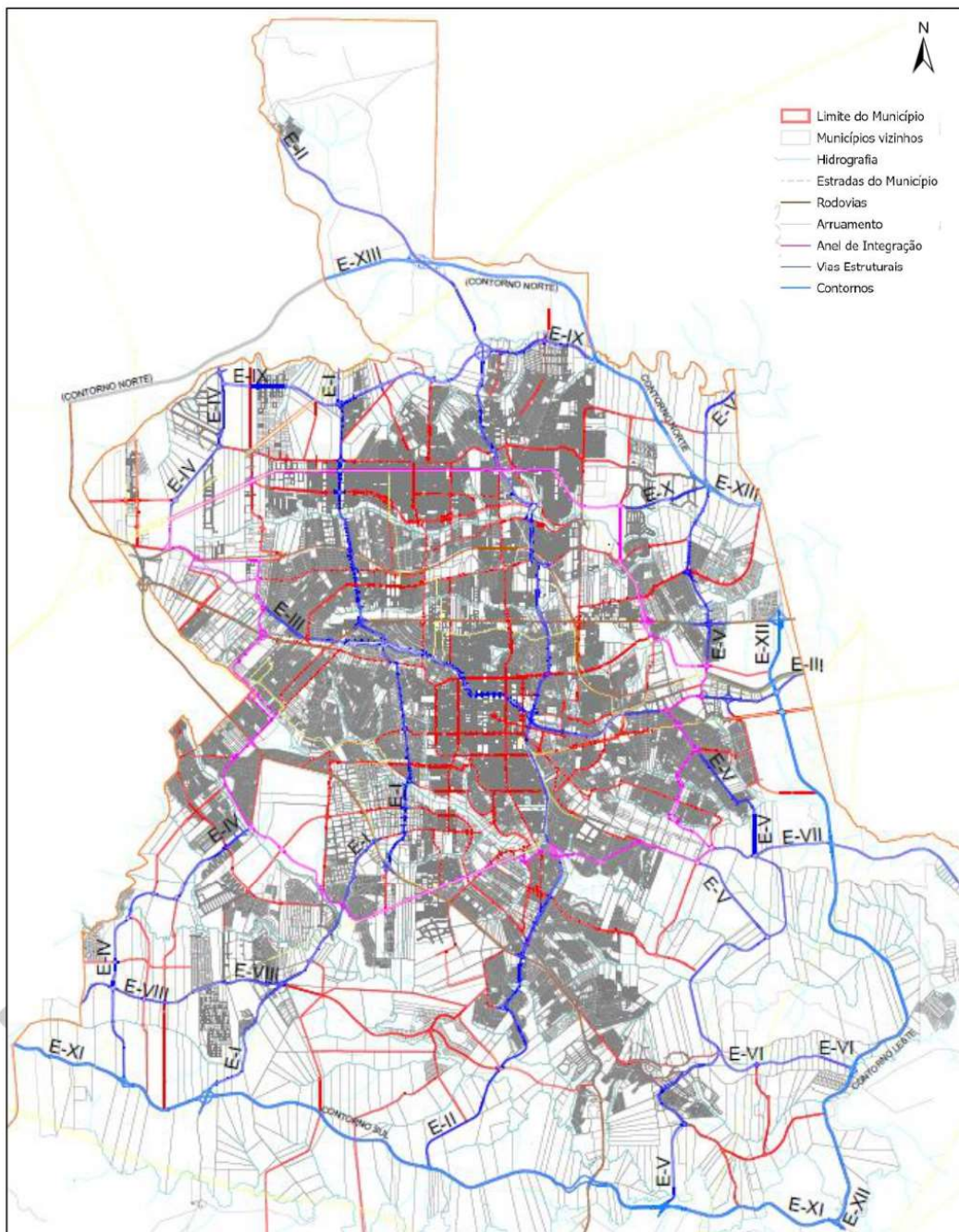


Fonte: PlanMob Londrina



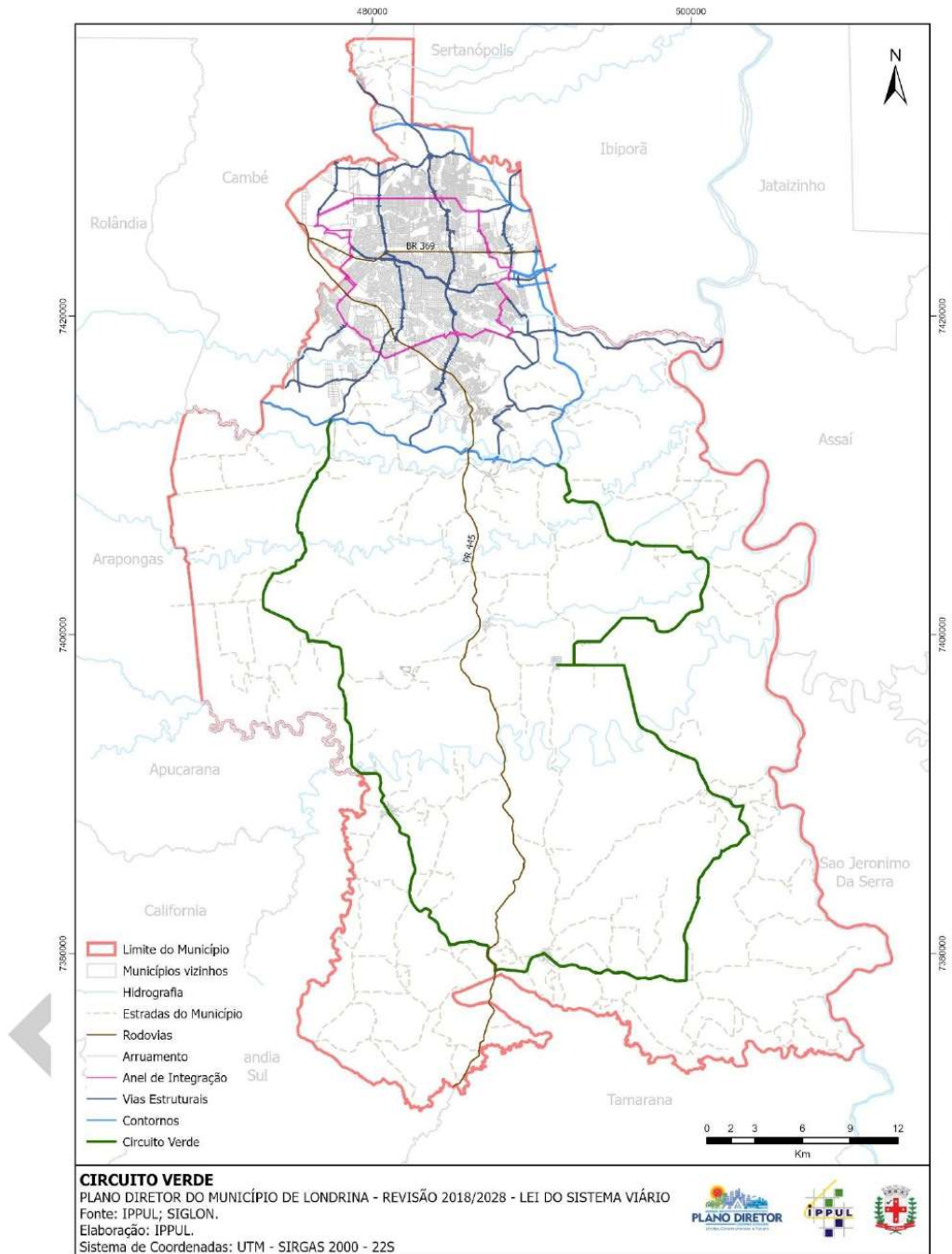


Anexo V - Mapa do Sistema Viário Básico Urbano





Anexo VI - Mapa do Sistema Viário Básico Rural





1.4. Considerações às Proposições Recebidas na 4ª Audiência

Seguindo a metodologia de trabalho definida para a revisão das Leis Específicas do PDML, foi realizada a fase de Diagnóstico e Proposições, antecedendo a elaboração das Minutas de Projetos de Lei. Estes materiais foram resultantes dos estudos, levantamentos e análises técnicas realizados pela Equipe Técnica Municipal (ETM), assim como das contribuições oriundas da Sociedade Civil Organizada por meio do Grupo de Acompanhamento (GA).

Tendo em vista estar sendo realizada a revisão de quatro leis específicas do PDML – Lei do Perímetro Urbano, Lei do Parcelamento do Solo, Lei de Sistema Viário e Lei de Uso e Ocupação do Solo¹ foi prevista a realização da 2ª, 3ª, 4ª e 5ª Audiência Pública do processo de revisão das Leis Específicas do PDML². As Audiências Públicas, conforme definido na proposta metodológica:

são eventos abertos à participação de toda a população, com o objetivo de apresentar as informações elaboradas durante as Oficinas e coletar outras contribuições.

Sendo que:

As proposições comunitárias deverão ser registradas em formulário próprio, preferencialmente acompanhado de fundamentação ou justificativa. A ETM deverá analisar e divulgar as sugestões advindas das Audiências a fim de adequar conteúdos, justificando indeferimentos com base em critérios técnicos, jurídicos e institucionais.

Conforme os registros apresentados neste relatório da 4ª Audiência Pública, todos os participantes deste evento puderam se manifestar diante das propostas apresentadas. Foi disponibilizado formulário próprio para o encaminhamento de propostas a serem analisadas pela equipe do IPPUL / ETM. Tais documentos poderiam ser entregues em mãos no IPPUL, ou então encaminhados por e-mail até a data de 30/10/2022. Findado o prazo estabelecido, o IPPUL recebeu 02 (dois) documentos de contribuições da comunidade em relação a Revisão da Lei de Sistema Viário (estes documentos estão disponíveis nos **Anexos** deste relatório).

¹ Conforme definido no Artigo nº 154 § 1º A revisão e o protocolo das Leis Municipais nº 11.661/2012, 11.672/2012, 12.236/2015, 12.237/2015 e 12.267/2015 deverão ser realizadas no prazo máximo de 12 meses a contar da vigência desta Lei.

² A 1ª Audiência Pública do processo de revisão das Leis Específicas do PDM foi realizada em 07/02/2020, para a provação da Proposta Metodológica e definição dos Grupos de Trabalho.



1.5. Anexos da 4ª Audiência Pública

1.5.1. Ofícios Encaminhados aos Diversos Órgãos – Convite para as Audiências Públicas



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE LONDRINA
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA



Ofício Circular nº 0059/2022

Londrina, 31 de agosto de 2022.

AOS

CONSELHOS MUNICIPAIS DE LONDRINA

Assunto: Audiências Públicas referentes à revisão das Leis Específicas do Plano Diretor de Londrina

Prezados,

Em continuidade ao processo de revisão das Leis Específicas do Plano Diretor Municipal de Londrina (PMDL 2018-2028), informamos que serão realizadas as próximas Audiências Públicas com os seguintes temas

- o 17/09/2022 2ª Audiência Pública Perímetro Urbano
- o 08/10/2022 3ª Audiência Pública Parcelamento do Solo
- o 15/10/2022 4ª Audiência Pública Sistema Viário
- o 22/10/2022 5ª Audiência Pública Uso e Ocupação do Solo

As Audiências são abertas à participação de toda a população e irão ocorrer no Auditório da Prefeitura, na Avenida Duque de Caxias, 635, a partir das 8 horas.

Os eventos fazem parte das atividades previstas na metodologia aprovada na 1ª Audiência Pública realizada em fevereiro de 2020.

O objetivo é apresentar os resultados dos levantamentos técnicos realizados pelo IPPUL e pela Equipe Técnica Municipal (ETM), além de proposições para novos parâmetros urbanísticos que conformarão os Projetos de Lei a serem encaminhados à Câmara Municipal de Londrina.

Salientamos que os resultados contemplam as contribuições obtidas por meio de 12 Oficinas de Qualificação realizadas com os grupos de trabalho envolvidos no processo de revisão, a ETM e o Grupo de Acompanhamento formado por representantes da sociedade civil.

Os Cadernos Técnicos, que apresentam os estudos elaborados e que são materiais preparatórios para as Audiências, podem ser consultados no website do IPPUL pelo link:

<http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/plano-diretor-2018-2028.html>

Diante do exposto, sirvo-me do presente para convidar a todos para participar no evento, conforme convite em anexo.

Contamos com a participação de todos e aproveitamos o ensejo para externar nossos cumprimentos. Colocamo-nos a disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,


José Antônio Tadeu Felismino
Diretor Presidente - IPPUL



1.5.2. Proposta de Ricardo Moritz Depaz



PROCESSO DE REVISÃO DAS LEIS ESPECÍFICAS DO PDML
4ª Audiência Pública



FORMULÁRIO PARA APRESENTAR CONTRIBUIÇÕES E PROPOSTAS
REVISÃO DA LEI ESPECÍFICA – “SISTEMA VIÁRIO”
15/10/2022 – 08 Horas – Auditório da Prefeitura Municipal de Londrina

PROPONENTE: RICARDO MORITZ DEPAZ

ENTIDADE / SEGMENTO: PARTICULAR

Síntese da Proposta ou Contribuição: Proposição de nova via arterial ou estrutural entre o Jardim Paris e a Estrada Patrimônio Londrina

Texto de Fundamentação (justificativa):

A região localizada entre o terminal Vivi Xavier, e a estrada Patrimônio Londrina, necessita ser planejada imediatamente, de modo que não haja ocupação desordenada da região, inclusive com a previsão de futuros empreendimentos a serem propostos até a abrangência do contorno norte de Londrina. A exemplo, no lote 102-A da Gleba Jacutinga, onde será proposto loteamento residencial nos próximos anos, com aproximadamente 242.000m² de área do empreendimento, com possivelmente 580 lotes residenciais. A ligação desse empreendimento junto a malha urbana deve ser planejada com antecedência, e que viabilizará nova rota entre a Av. Saul Elkind até o contorno norte e a rodovia Carlos João Strass (PR-545). Não se pode permitir apenas uma ligação planejada entre a avenida Saul Elkind e a Região da Warta, É necessário o planejamento de uma via direta, como em continuação da Av. Winston Churchill, ou da Rua Lindalva Basseto, até as proximidades do Sintrol, utilizando traçado da estrada patrimônio Londrina. Também sugere-se o estabelecimento de vias-parques nos fundos de toda ou boa parte do Ribeirão Jacutinga, de modo que a futura ocupação da área tenha a previsibilidade de contar com a devida proteção ambiental dos fundos de vale e possível parque linear junto ao córrego Willer, córrego água dos cachorros e córrego da saúde, todas nascentes a montante do Ribeirão Jacutinga.

Assinatura: Ricardo Moritz Depaz

Londrina, 15/10/ 2022



1.5.3. Proposta de Ivan Cleber Bunhak

SUGESTÕES PARA A LSV - contribuição Ivan Cleber Bunhak (cidadão)

À Coordenação Geral do Plano Diretor /Equipe Técnica responsável pela Lei de Sistema Viário

Sou servidor do Município, na função de fiscal, e atualmente trabalho na SMAA. Já trabalhei na PGM, e, de 2013 a junho de 2020, trabalhei na Gerência de Bens Imóveis, da SMGP.

Embora faça parte da Equipe Técnica da SMAA para a revisão das leis do Plano Diretor, e também seja conselheiro pela Secretaria no CMPGT, todavia, encaminho estas sugestões como cidadão, de forma a colaborar com ideias para o planejamento e desenvolvimento da nossa cidade.

Não possuo conhecimento técnico sobre trânsito, urbanismo, etc, mas creio que as sugestões que encaminho possam auxiliar no desenvolvimento dos projetos.

Encaminho duas sugestões, uma para a Av. 10 de Dezembro (e suas sequências) e outra para o Lago Igapó:

AV. 10 DE DEZEMBRO:

Como apontou o trabalho da LOGIT, apenas a Av. 10 de Dezembro possui função de Via de Trânsito Rápido (pág. 22 do documento P3A - Desenvolvimento do Plano de Mobilidade (Parcial).

Na verdade, percebe-se que esta via se prolonga, de fato, desde a PR-445, até a Av. Saul Elkind, com previsão de contorno do Patrimônio Heimtal, para conexão com a PR-545 (Rodovia Carlos João Strass), a qual, por sua vez, continua até encontrar, novamente, a PR-445.

Conforme o trabalho da LOGIT, acima mencionado *"no trecho entre as Ruas Amarelo Romeu Ramalho (sic) e Tapuiás deixa de possuir essa função, com diversos acessos a vias locais, estacionamento na via e acessos à lotes. Para melhorar seu desempenho, é recomendável fechar estes acessos e proibir o estacionamento na via, subindo o nível deste trecho para arterial 1 para compatibilizá-lo com o restante da via"* (pág. 29).

Verifica-se que a Av. 10 de dezembro está, exatamente no trecho entre o viaduto da Av. Leste Oeste e a Av. Brasília, com largura menor que nos demais trechos, os quais, em sua maioria, já estão com marginais implantadas.

É perceptível que a Av. 10 de Dezembro forma um triângulo de trânsito rápido juntamente com a Av. Brasília e a PR-445, sendo importante via de trânsito a Região Metropolitana.



SUGESTÕES PARA A LSV - contribuição Ivan Cleber Bunhak (cidadão)

Ora, se a Av. 10 de Dezembro foi projetada para ser uma via de trânsito rápido, **sendo boa parte já executada**, as diretrizes originais deveriam ser seguidas, **priorizando-se esta obra**, inclusive para alargamento no trecho em questão (Leste Oeste e Av. Brasília), eliminando-se todos os cruzamentos, através de viadutos, túneis, passarelas para pedestres, etc, possibilitando melhor fluidez no trânsito, e também implantação de sistema de transporte público mais rápido.

Deveria possuir marginais para acesso ao comércio na sua extensão, retirando-se os estacionamentos ora existentes entre as avenidas Leste Oeste e Brasília, e colocando-se faixas para aceleração e desaceleração nos acessos às vias marginais.

Não possuindo cruzamentos, crê-se que haverá menor incidência de acidentes de trânsito e fatalidades.

Além das necessidades acima mencionadas, verifica-se a presença, exatamente no trecho acima mencionado (Leste Oeste e Av. Brasília), a presença de diversos ferros-velhos, os quais foram, inclusive, objeto de matéria na Folha de Londrina de 06/04/2022, onde consta que a própria Prefeitura teria interesse na remoção desses estabelecimentos para outro local (<https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/prefeitura-de-londrina-quer-levar-ferros-velhos-para-area-publica-3183560e.html>).

Em que pese o custo de obras para adequação da Av. 10 de Dezembro e suas seqüências (Carlos João Strass, etc), principalmente em razão da necessidade de amplas desapropriações, poderia ser estudada a possibilidade de ser realizada **desapropriação por zona**, prevista na Lei das Desapropriações (Decreto-Lei nº 3.365/1941):

- art. 4º do Decreto-Lei nº 3.365/1941 "A desapropriação poderá abranger a área contígua necessária ao desenvolvimento da obra a que se destina, e as zonas que se valorizarem extraordinariamente, em consequência da realização do serviço. Em qualquer caso, a declaração de utilidade pública deverá compreendê-las, mencionando-se quais as indispensáveis à continuação da obra e as que se destinam à revenda."

Uma vez que o Município necessita adequar a Av. 10 de Dezembro, principalmente no trecho entre as avenidas Leste Oeste e Brasília, poderia ser aproveitada a oportunidade de se realizar intervenção urbanística neste local, exatamente com a remoção dos ferros-velhos destes locais, desapropriando-se área maior que a necessária, no cumprimento do Decreto-Lei nº 3.365/1941, as quais poderiam ser futuramente vendidas no futuro, após processo de urbanização, atendendo-se à finalidade pretendida na LUOS. Poderia ser aproveitada a oportunidade, inclusive, para implementação de projetos de moradia, em zonas de uso misto, caso se verificassem viáveis.

No início da Av. 10 de Dezembro, logo após a PR-445, poderia ser feita alça de acesso da rua marginal da PR-445, em direção ao Centro, desviando-se do sinaleiro, uma vez que o Município já possui escritura (verificar com a SMGP) daquela parte (recuo oriundo da subdivisão dos Lotes 3/4 da Gleba Cafezal); da mesma forma, poderia ser desapropriado parte do lado contrário (caso o Município ainda não tenha domínio da área), para acesso a



SUGESTÕES PARA A LSV - contribuição Ivan Cleber Bunhak (cidadão)

partir da marginal (a ser pavimentada) da Av. 10 de Dezembro para a PR-445, em direção a Cambé.

LIGAÇÃO ENTRE OS LAGOS IGAPÓ

Percebe-se que não há ligação entre os lagos Igapó I e II, que possibilite aos pedestres e ciclistas acessarem diretamente um ao outro.

No acesso existente, tem que se andar quase um quilômetro, da barragem do Lago Igapó II até o espelho d'água do Lago Igapó 1, subindo pela Av. Higienópolis, e descendo pela Av. Aminthas de Barros, Rua Júlio Estrela Moreira e ciclovia do Lago Igapó 1.

Poderia ser feito estudo sobre uma passarela sobre o Lago Igapó I, para pedestres e ciclistas, começando no final do Córrego do Leme, no Lago Igapó I desapropriando-se pequenas porções do late Clube ("ilhota" e "península" ao sul), atravessando-se a Av. Higienópolis, e terminando na Rua Prof. Joaquim de Matos Barreto.

Tal obra poderia significar importante ponto turístico, e ao mesmo tempo, melhorar significativamente a mobilidade para os pedestres e ciclistas.

Minuta do Projeto de Lei do Sistema Viário



Plano Diretor Municipal de Londrina

PDML 2018-2028
Revisão das Leis Específicas

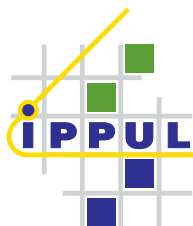
Relatório da 4ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do
PDML – Revisão da Lei de Sistema Viário

Volume: único
Emissão: 04/11/2022
Consolidação: 29/11/2022





MUNICÍPIO DE LONDRINA – PR
PREFEITO MUNICIPAL MARCELO BELINATI



JOSÉ ANTONIO TADEU FELISMINO

Diretor Presidente do IPPUL

GILMAR DOMINGUES PEREIRA

Diretor de Trânsito e Sistema Viário

Coordenador da Revisão da Lei de Sistema Viário

CRISTIANE BIAZZONO DUTRA

Gerente de Projetos de Sinalização Viária e Controle de Tráfego

ROSALY TIKAKO NISHIMURA

Gerente de Engenharia de Campo

LEVANTAMENTO, ANÁLISE DE DADOS E REDAÇÃO

Alexander Marchiori – Engenheiro Civil

Carolina Nunes França Acosta – Geógrafa

Carlos Eduardo Cardamoni – Engenheiro Civil

Cristiane Biazzono Dutra – Engenheira Civil

Gilmar Domingues Pereira – Arquiteto e Urbanista

João Lucas Móvio – Engenheiro Civil

Reinaldo Antonio Fanti Filho – Engenheiro Civil

Rosaly Tikako Nishimura – Arquiteta e Urbanista

ESTAGIÁRIA DE ARQUITETURA E URBANISMO

Gabriely Poiato Gonzaga

Novembro de 2022



2. MINUTA CONSOLIDADA DO PROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal (1988) instituiu o Plano Diretor como instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de expansão urbana. Por sua vez, o Estatuto das Cidades (2001), regulamentou o capítulo da Política Urbana da Constituição estabelecendo o Plano Diretor como instrumento de planejamento municipal. O município de Londrina aprovou a Lei nº 13.339/2022 - Lei Geral do Plano Diretor em 7 de janeiro de 2022, onde aponta como integrantes da lei geral, o corpo de leis destinadas a institucionalizar o processo de planejamento e entre elas a lei de Parcelamento do Solo. O plano diretor também instituiu que a revisão e o protocolo das Leis Municipais nºs 11.661/2012, 11.672/2012, 12.236/2015, 12.237/2015 e 12.267/2015 tivesse o prazo máximo de 12 meses a contar da vigência desta lei. Além disso, essa revisão buscou alinhamento as com diretrizes e estratégias, tais como:

“Ordenar e controlar o uso do solo, assegurando a equilibrada distribuição de usos e intensidades de ocupação, para evitar ociosidade ou sobrecarga em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, e para melhor alocar os investimentos públicos e privados” (Art. 18).

“Estimular novas centralidades e a racionalização dos transportes, priorizando a mobilidade ativa e o transporte coletivo” (Art. 26).

“Implantar serviços públicos de maior abrangência em áreas com deficiência de atendimento, concentrando espacialmente os equipamentos para fortalecer as centralidades existentes e reduzir necessidades de deslocamentos” (Art. 54).

“Adotar medidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo que evitem os deslocamentos desnecessariamente extensos e dispendiosos e a segregação, principalmente da população de baixa renda” (Art. 57) e “Ampliar a oferta de habitação de interesse social, inclusive na sede dos distritos, priorizando a proximidade ao local de origem das famílias a serem atendidas, a facilidade de acesso aos serviços urbanos e à oferta de trabalho, à redução da necessidade de deslocamentos” (Art. 55).

“Incentivar a diversificação e mescla de usos compatíveis, de modo a equilibrar a distribuição da oferta de trabalho e emprego, descentralizando atividades produtivas e reduzindo os deslocamentos” (Art. 61).

O presente Projeto de Lei, atendendo aos requisitos da Lei geral do Plano Diretor, visa atualizar a lei nº 12.237, de 29 de janeiro de 2015 que trata do Sistema Viário Básico do Município de Londrina. Como objetivos, esta revisão busca: Garantir equidade das atividades no território e fortalecimento das centralidades, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos; Dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano para contenção da expansão horizontal; Alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modos coletivos e/ou não motorizados; Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado; Fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com os modos não motorizados; Ampliar e consolidar o transporte não-motorizado; Garantir a política de estacionamentos de automóveis, motocicletas e bicicletas em via pública e em estacionamentos privados, minimizando impactos à capacidade viária; Buscar soluções para definir as condições de função urbana das rodovias; Dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e

irrestrito à cidade; Garantir o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos; Oferecer um sistema de transporte público coletivo mais democrático, acessível e eficiente; Promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes; Garantir a eficiência do transporte de cargas e mercadorias; Promover o desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental; e Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas, cargas e mercadorias.

Este PL faz parte do processo revisão das Leis Específicas do PDML que foi iniciado formalmente em fevereiro de 2020, quando da realização da primeira audiência pública voltada a apresentação da proposta metodológica e definição dos grupos de trabalho – Equipe Técnica Municipal (ETM), Equipe de Cooperação Técnica (GCT) e Grupo de Acompanhamento (GA). Nesta ocasião também foi explicitada as fases previstas para a revisão a ser realizada, conforme os relatórios disponibilizados no website do IPPUL. A Audiência Pública consolidou a primeira fase do processo de revisão das Leis Específicas.

Conforme o esquema mostrado na Figura 1, o processo de revisão das Leis Específicas foi definido para ter outras duas fases, sendo, além da Metodologia (Fase 1), contida no Relatório 1 anexo, a do Diagnóstico e Proposições (Fase 2), contida no Relatório 2 anexo, e da produção textual das Minutas dos Projetos de Lei (fase 3), contida no Relatório 3 anexo.

Figura 1 - Fases do trabalho de Revisão das Leis Específicas do PDML



Fonte: IPPUL

Na segunda fase dos trabalhos, o cronograma inicial de atividades para o ano de 2020 previu a realização de Oficinas de Qualificação multitemáticas com a participação de representantes da comunidade e do poder público. No entanto muitas atividades previstas foram prejudicadas naquele ano pela situação de calamidade pública instalada no país (pandemia de COVID-19). Os trabalhos relacionados a Leitura Comunitária foram interrompidos, permanecendo, no entanto, continuidade das análises técnicas desenvolvidos pela equipe do IPPUL e pelos técnicos das Secretarias e órgãos municipais, formalmente indicados.

Somente em 2022 foi possível retomar as atividades com a sociedade civil organizada por meio das Oficinas de junto ao GA e ETM, eventos estes que possibilitaram a participação popular nas discussões e contribuições para a consolidação das propostas. Neste escopo foram realizadas 12 oficinas, sendo oito eventos com participação híbrida (presencial e semipresencial) e quatro apenas pelo modo remoto.

Findada esta fase de diagnóstico e proposições, o terceiro momento do processo de revisão das leis específicas se deu em realizar Audiências Públicas, possibilitando o debate com toda sociedade sobre as propostas construídas pela ETM e GA ao longo do processo de revisão. A Audiência Pública sobre o tema da Lei do Sistema Viário ocorreu em 22 de outubro de 2022 e sua continuidade deu-se no dia 15 de novembro de 2022 conforme consta no Relatório da 4ª Audiência Pública (Sistema Viário).



Para o processo de revisão da Lei nº 12.237, buscou-se analisar na legislação vigente relacionada as definições vinculadas a estas. Os levantamentos e estudos realizados para o diagnóstico desta lei culminaram no Caderno Técnico 6 – Diagnóstico e Proposições sobre Sistema Viário.

A partir da realidade verificada pelas leituras técnica e comunitária, houve o aprofundamento do diagnóstico técnico realizado por ocasião da revisão da Lei Geral do Plano Diretor e das Diretrizes e Estratégias aprovadas nas conferências municipais.

Considerando a necessidade de revisão das Leis Específicas do Plano Diretor Municipal de Londrina (PMDL 2018-2028), seguindo as definições dadas na proposta metodológica aprovada na 1ª Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do PDML, o IPPUL programou a realização de outras quatro audiências públicas visando expor os conteúdos e receber as contribuições da comunidade em geral acerca dos temas que tratam da revisão das leis municipais de perímetro urbano, parcelamento do solo, uso e ocupação do solo e sistema viário.

Na ocasião da quarta Audiência Pública, foram apresentadas as propostas para a revisão da LEI DE SISTEMA VIÁRIO, conforme os levantamentos e as análises realizados na fase de diagnóstico, seguindo as definições das diretrizes e estratégias de ordenamento territorial previstas na Lei Geral do Plano Diretor (Lei Municipal nº 13.339/2022).

Neste contexto, elencamos os resultados obtidos na quarta Audiência Pública do Processo de Revisão das Leis Específicas do Plano Diretor do Município de Londrina, cujo tema tratou especificamente da revisão da Lei nº 12.237/2015, que dispõe atualmente sobre o Sistema Viário do Município.

Elencamos a Minuta da Lei de Sistema Viário e o Caderno Técnico que refere-se à revisão da Lei nº 12.237/2015. Tais instrumentos correspondem ao aprofundamento do diagnóstico técnico realizado por ocasião da revisão da Lei Geral do Plano Diretor e das Diretrizes e Estratégias aprovadas nas conferências municipais, e em conformidade com o Plano de Mobilidade, instituído através do Decreto Municipal nº 865 de 01 de agosto de 2022.

Por fim, é importante reforçar que o extenso processo participativo de elaboração desta revisão garantiu a todos a exposição de percepções, ideias e pensamentos, que foram compilados pela Equipe Técnica Municipal, com o apoio do Grupo de Acompanhamento. Salientamos que os relatórios 2 e 3 anexos a este processo apresentam as informações e os conteúdos completos referentes ao processo de revisão das Leis Específicas do PDML fundamentais a complementação da presente justificativa.

Esperamos, assim, diante das razões aduzidas, que o projeto encontre favorável acolhimento dos integrantes desse Egrégio Colegiado Municipal.

Londrina, 23 de novembro de 2022.



MINUTA DE PROJETO DE LEI Nº XXX, DE XXXXXXXXX DE 2022

SÚMULA: DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE LONDRINA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO I

Da Finalidade

Art. 1º A presente Lei estabelece os critérios para a definição e classificação do Sistema Viário Básico do Município de Londrina.

Art. 2º Esta Lei, nos termos do artigo 2º da Lei nº 13.339/2022, é parte integrante do Plano Diretor Municipal de Londrina - PDML e será regida pelas diretrizes das Leis Federais nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade e nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana.

§ 1º Em atendimento às disposições contidas nas legislações de que tratam o caput deste artigo, a presente Lei está fundamentada no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina - *PlanMob Londrina*, estabelecido através do Decreto nº 865 de 01 de Agosto de 2022.

§ 2º Como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o *PlanMob Londrina* define os seguintes princípios que devem ser incorporados e contemplados na presente Lei:

- I. garantir equidade das atividades no território e fortalecimento das centralidades, de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas e os longos deslocamentos;
- II. dar suporte às demais ferramentas de planejamento urbano para contenção da expansão horizontal;
- III. alterar a matriz de divisão modal da cidade, de modo a aumentar a participação de viagens em modos coletivos e/ou não motorizados;
- IV. tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual motorizado;
- V. fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com os modos não motorizados;
- VI. ampliar e consolidar o transporte não-motorizado;
- VII. garantir a política de estacionamentos de automóveis, motocicletas e bicicletas em via pública e em estacionamentos privados, minimizando impactos à capacidade viária;
- VIII. buscar soluções para definir as condições de função urbana das rodovias;



- IX. dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade;
- X. garantir o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos;
- XI. oferecer um sistema de transporte público coletivo mais democrático, acessível e eficiente;
- XII. promover a segurança no trânsito e reduzir o número de acidentes;
- XIII. garantir a eficiência do transporte de cargas e mercadorias;
- XIV. promover o desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômica e ambiental; e
- XV. mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas, cargas e mercadorias.

Art. 3º Fica recepcionado nesta Lei, o conteúdo do *PlanMob Londrina* estabelecido pelo Decreto nº 865 de 01 de agosto de 2022, com ênfase nos tópicos estruturantes a seguir e seus respectivos mapas de representação:

a) **Anexo I - Rede Estratégica de Transporte Público Coletivo**

Contempla obras viárias e intervenções na infraestrutura que permitem priorizar a circulação dos veículos de transporte público coletivo, composta por corredores estruturais e complementares. Os corredores selecionados concentram os maiores fluxos, têm previsão de transporte por bicicletas e, em sua maioria, coincidem com corredores previstos no Plano de Obras Viárias;

b) **Anexo II - Rede Ciclovária Estrutural**

Prevê infraestrutura adequada para a eficiente circulação e o estacionamento de bicicletas. A rede definida para o transporte por bicicletas considera as demandas dos ciclistas identificadas nas pesquisas conduzidas no município, com prioridade de conectar às vias cicláveis existentes, eliminar discontinuidades e expandir a malha ciclovária para todas as regiões e nos fundos de vale;

c) **Anexo III - Plano de Rotas Acessíveis**

Promove uma rede de passeios públicos que atenda aos requisitos de acessibilidade universal, principalmente para acesso aos principais equipamentos e conexão em centralidades. O planejamento tem por objetivo garantir inclusão no acesso às principais áreas de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social e nos locais com maior fluxo de pedestres; e

d) **Anexo IV - Plano de Obras Viárias**

As obras de intervenção viária consideram todos os modos de transporte da cidade, como transporte ativo a pé, de carga, ciclovias e, principalmente, transporte coletivo. A definição das metas de faseamento das obras visa aprimorar os níveis de serviço das redes, eliminar pontos de gargalos de tráfego que formam filas e congestionamento, priorizar a implementação dos corredores de coletivo e propiciar melhor desempenho deste modo de transporte.



SEÇÃO II

Dos Objetivos

Art. 4º Constituem objetivos da presente Lei do Sistema Viário Básico do Município de Londrina:

- I. promover a integração do *PlanMob Londrina* à política de desenvolvimento urbano, por meio da racionalização e otimização da infraestrutura viária;
- II. definir as características geométricas da infraestrutura viária para os diversos modais de deslocamento, a fim de possibilitar o funcionamento das atividades compatíveis estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo;
- III. equilibrar a distribuição dos fluxos e aumentar as alternativas viárias para o tráfego em geral, priorizando o transporte público coletivo e os transportes não motorizados; e
- IV. estabelecer e classificar um sistema hierárquico das vias oficiais de circulação, para o adequado escoamento do tráfego de veículos e para a ágil e segura locomoção dos usuários.

Art. 5º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, subdivisões, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados.

Parágrafo único. A Prefeitura do Município de Londrina, por meio do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina – IPPUL definirá as diretrizes viárias do Município e suas hierarquias funcionais, cabendo aos órgãos competentes sua fiscalização.

SEÇÃO III

Das Definições

Art. 6º Para efeito da presente Lei ficam definidos os seguintes termos e expressões:

- I. acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública, o lote ou data, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;
- II. alinhamento: linha de divisa entre o lote e logradouro público, existente ou projetado;
- III. aproximação: linha de chegada ao cruzamento ou na interseção;
- IV. caixa da via: distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição;
- V. calçada: parte da via reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- VI. canaleta: parte da via, segregada do tráfego comum, exclusiva para a circulação dos veículos destinados ao transporte público coletivo;
- VII. canteiro: divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;
- VIII. ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- IX. corredor: sequência de vias que permite continuidade de tráfego;
- X. eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;
- XI. faixa de domínio: área ao longo das estradas, rodovias e ferrovias destinada a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme o estabelecido nas normas técnicas pertinentes;



- XII. faixa de estacionamento: área entre o passeio (ou eventualmente canteiro) e a faixa de rolamento, destinada ao estacionamento de veículos;
- XIII. faixa de rolamento: área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento;
- XIV. faixa total: a somatória da caixa da via atual mais a faixa de ampliação;
- XV. hierarquia funcional (categoria viária): define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;
- XVI. ilha: obstáculo físico, colocado na pista, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;
- XVII. interseção: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;
- XVIII. passagem subterrânea: obra de arte em desnível subterrâneo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres ou veículos;
- XIX. passarela: obra de arte em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres;
- XX. passeio: parte da calçada, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- XXI. pista (leito carroçável): parte da via destinada à circulação e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;
- XXII. sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;
- XXIII. sistema estrutural viário: conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;
- XXIV. tráfego (trânsito): movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias;
- XXV. via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro central;
- XXVI. via binária: via por onde transitam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;
- XXVII. via compartilhada ou via mista: via de circulação preferencial de pedestres e ciclistas e acesso permitido a veículos automotores;
- XXVIII. via marginal: via geralmente paralela ao longo dos fundos de vale ou via auxiliar de uma via principal, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de pontos de acesso à via principal;
- XXIX. via parque: via pública de circulação destinada tanto a veículos como pedestres, delimitam fundos de vale, parques, espaços livres e outras áreas ambientalmente protegidas, também nominadas como via marginal de fundo de vale; e
- XXX. viela: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

CAPÍTULO II

DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES



Art. 7º As vias componentes do sistema viário básico são assim classificadas:

- I - **Via Estrutural:** é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a interligação viária entre diferentes quadrantes da cidade;
- II - **Anel de Integração:** é a sequência de vias com elevada capacidade de tráfego, que tem como objetivo promover ligações perimetrais entre diferentes quadrantes da cidade;
- III - **Via Arterial:** é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a ligação entre diferentes bairros ou regiões da cidade;
- IV - **Via Coletora:** é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e estruturais;
- V - **Via Local:** é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;
- VI - **Via para Pedestres e Viela:** são aquelas destinadas à circulação prioritária de transeuntes;
- VII - **Ciclovias:** é a via destinada ao uso exclusivo de ciclos;
- VIII - **Via de Trânsito Rápido:** é a via de elevada capacidade de tráfego caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;
- IX - **Rodovia:** é a via rural, de elevada capacidade de tráfego e de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente o tráfego de passagem ou regional;
- X - **Contorno Rodoviário:** é a via, de elevada capacidade de tráfego e de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre diferentes pontos de rodovias, com o objetivo de desviar o tráfego de passagem ou regional das áreas densamente urbanizadas, passando parcial ou integralmente pelo município; e
- XI - **Circuito Verde:** é a sequência de vias rurais que tem como objetivo promover a conexão entre distritos e patrimônios da área rural, e destes, com o distrito sede.
- XII - **Estrada:** é a via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais.

CAPÍTULO III

DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 8º O sistema viário do Município de Londrina é formado por rodovias, estradas, vias estruturais, anel de integração, vias arteriais, vias coletoras, vias locais, vias para pedestres, vielas e ciclovias.

§ 1º A definição da estrutura macroviária e sua respectiva classificação em categorias, de acordo com a hierarquia funcional, encontram-se indicadas no **Anexo V - Mapa do Sistema Viário Básico Urbano** e **Anexo VI - Mapa do Sistema Viário Básico Rural**, partes integrantes da presente Lei.

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



Art. 9º O IPPUL é o órgão responsável pela definição, classificação, emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.

CAPÍTULO IV

DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 10. São considerados, para o dimensionamento das vias urbanas, os seguintes elementos:

- I. Caixa da via: mínimo de 15m (quinze metros);
- II. Calçada: mínimo de 3m (três metros);
- III. Canteiro central: mínimo de 6m (seis metros); e
- IV. Pista (leito carroçável): mínimo de 9m (nove metros).

§ 1º Para loteamentos de interesse social, o IPPUL poderá autorizar trechos de vias locais com pista de, no mínimo, 7m (sete metros).

§ 2º Nas vias com diretriz de itinerário do transporte público coletivo, o IPPUL estabelecerá a ampliação de largura da calçada para, no mínimo, 3,60m (três metros e sessenta centímetros), de acordo com a hierarquia funcional da via.

Art. 11º As vias oficiais de circulação deverão ter as seguintes condicionantes:

- I. Garantir a continuidade do traçado das vias existentes nas adjacências do lote, conforme hierarquia funcional definida em lei específica e diretrizes urbanísticas expedidas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL;
- II. As vias arteriais devem apresentar entre si, preferencialmente, uma distância de até 700,00m (setecentos metros);
- III. As vias coletoras devem apresentar entre si, preferencialmente, distância de até 350,00m (trezentos e cinquenta metros); e
- IV. As vias locais serão definidas pelo IPPUL, seguindo os critérios de continuidade viária e maior acessibilidade espacial.

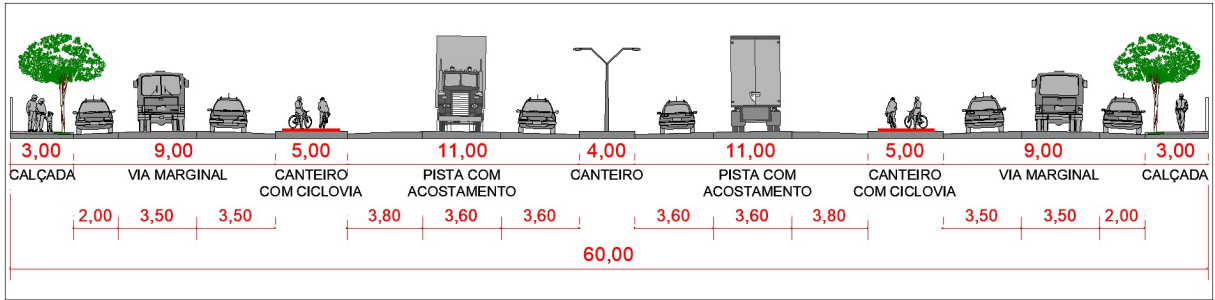
Art. 12. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

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

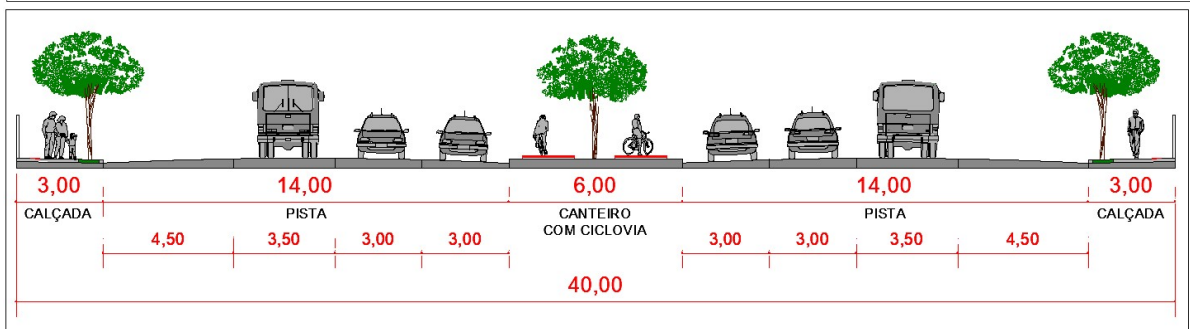
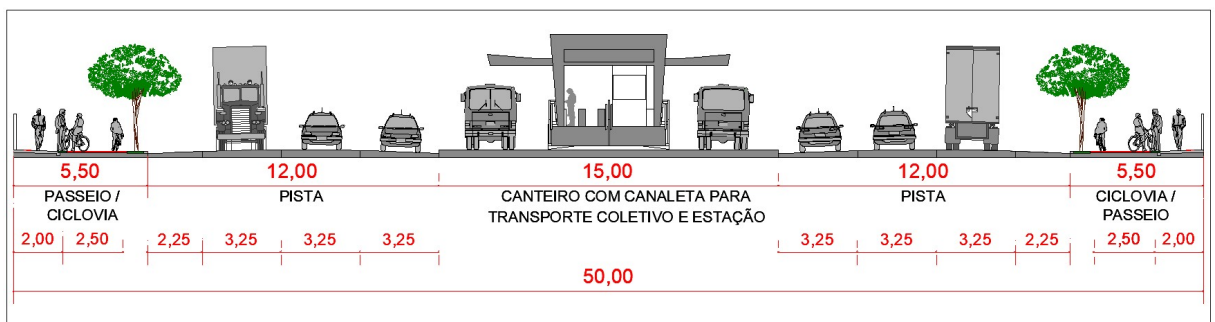
Parágrafo único. Existindo necessidade de interligação viária entre bairros, cujo dimensionamento da via seja inferior ao disposto no artigo 10, este poderá ser feito, ajustando ao perfil existente, para o seu prolongamento.

Art. 13. As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características mínimas:

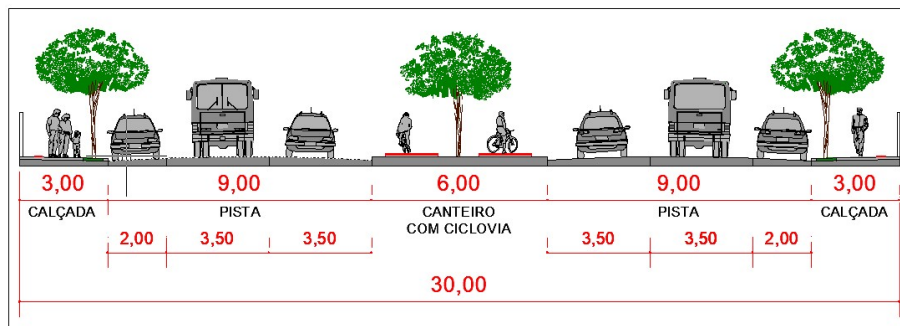
- I. **contornos rodoviários:** caixa da via de 60m (sessenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, vias marginais com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego, canteiros laterais com ciclovia; pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro divisor central;



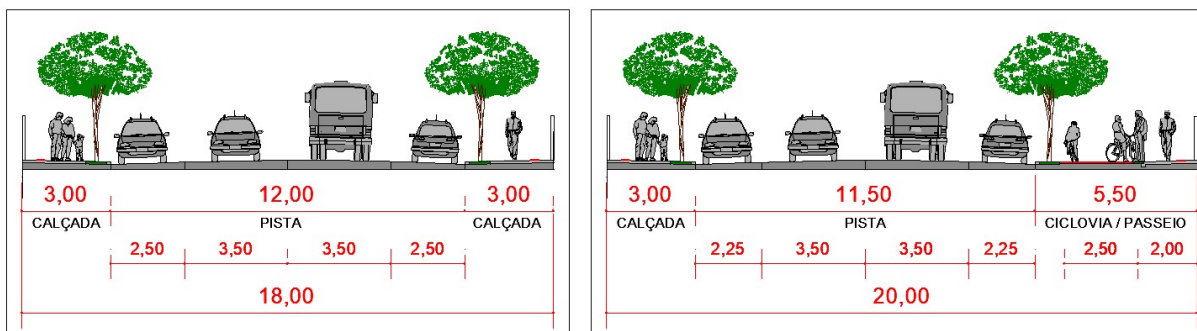
II. vias estruturais e anel de integração: caixa da via de 40m (quarenta metros) a 50m (cinquenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas (podendo ser dotadas de ciclovia), pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central (podendo ser dotado de ciclovia ou com canaletas exclusivas e estação de transbordo para o transporte público coletivo);



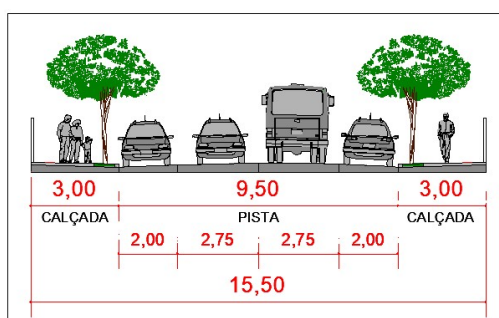
III. vias arteriais: caixa da via de 30m (trinta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com ciclovia;



IV. vias coletoras: caixa da via de 18m (dezoito metros) a 20m (vinte metros), sendo seu perfil formado por calçadas (podendo uma delas ser dotada de ciclovia), pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego;



V. **vias locais**: caixa da via de 15,50m (quinze metros e cinquenta centímetros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego;



VI. **vias para pedestres**: com largura mínima de 3m (três metros);

VII. **vielas**: com largura mínima de 5m (cinco metros);

VIII. **ciclovias**: com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) por sentido de tráfego, sendo admitido 1,00m (um metro) por sentido de tráfego para pequenos trechos em casos de transposição de obstáculos físicos (postes, árvores).

§ 1º As declividades das vias descritas nos incisos II a V deste artigo deverão obedecer aos parâmetros estabelecidos na lei que dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos no município de Londrina.

§ 2º Não será permitida diferença de nível superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) no canteiro central entre pistas de vias classificadas em arteriais, estruturais ou anel de integração.

Art. 14. A critério do IPPUL, no entorno de praças, poderá ser adotada em vias de categoria local ou coletora, a via pública de circulação compartilhada ou via mista, sem prejuízo à largura mínima dos seguintes elementos do perfil: calçadas e ciclovias.

Art. 15. As rotatórias nas confluências de vias estruturais, arteriais e estruturais com arteriais deverão ser construídas atendendo, no mínimo, os raios das ilhas centrais a seguir descritos:

I. estrutural com estrutural: o raio da ilha circular mínimo será de **40m (quarenta metros)** e o raio menor da ilha elíptica será de 25m (vinte e cinco metros), com **pista de 13m (treze metros)**;



II. estrutural com arterial: o raio da ilha circular mínimo será de **32m** (trinta e dois metros) e o raio menor da ilha elíptica será de **20m (vinte metros)**, com **pista de 13,50m (treze metros e cinquenta centímetros)**; e,

III. arterial com arterial: o raio da ilha circular mínimo será de **25m** (vinte e cinco metros) e o raio menor da ilha elíptica será de **15m (quinze metros)**, com **pista de 14m (quatorze metros)**.

§ 1º O Poder Público definirá, de acordo com o caso específico, as dimensões dos raios aplicadas às vias já existentes.

§ 2º Os raios das rotatórias dos cruzamentos, previstos neste artigo, deverão ser adequados à época da ampliação da caixa da via.

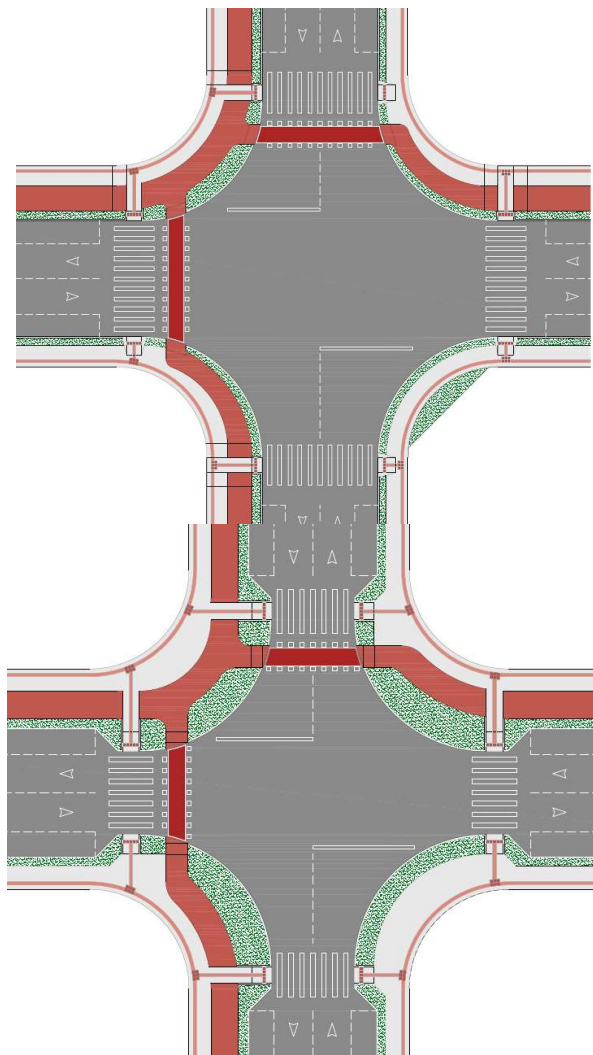
Art. 16. Os projetos das rotatórias deverão ser concebidos de acordo com manuais e legislação pertinente ao assunto, e baseados nas diretrizes previamente definidas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL.

Parágrafo único. No caso de interseções entre rodovias e vias estruturais, deverá ser reservada área, necessária para possibilitar a implantação de Obra de Arte Especial (dispositivo em desnível), definida pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL, visando o atendimento da demanda futura de tráfego.

Art. 17. Os bolsões de retorno (cul-de-sac), quando permitidos nas diretrizes urbanísticas do IPPUL, deverão ter diâmetro mínimo de 22,00m (vinte e dois metros) na área carroçável, em vias com largura nunca inferior a 15,50m (quinze metros e cinquenta centímetros).

Art. 18. Na oportunidade das diretrizes urbanísticas, o IPPUL poderá estabelecer definições geométricas visando garantir maior permeabilidade visual e menor distância de travessia, em especial nos cruzamentos formados por via arterial com coletora ou por vias coletoras.

§ 1º. Nestes lotes ou datas de esquinas, onde a largura das calçadas for inferior a 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros), poderão ser exigidos cortes retilíneos chanfrados com afastamento mínimo de 5,00m (cinco metros) no alinhamento predial e/ou avanço da largura de calçada sobre a área de estacionamento.



§ 2º No trecho de passeio correspondente aos chanfros não serão permitidos árvores e postes.

CAPÍTULO V

DA DEFINIÇÃO DA ESTRUTURA MACROVIÁRIA URBANA

Art. 19. Fica estabelecida a estrutura macroviária urbana em malha modulada nas Vias Estruturais, no Anel de Integração e nos Contornos Rodoviários.

Parágrafo único. Estrutura macroviária urbana, para efeitos desta Lei, constitui-se nos eixos estruturais E-I a E-X, no E-XI Contorno Rodoviário Sul, no E-XII Contorno Rodoviário Leste, no E-XIII Contorno Rodoviário Norte e no AI - Anel de Integração.

Art. 20. O memorial do traçado do sistema de vias encontra-se descrito a seguir:

- I. **Estrutural I (E-I):** inicia-se na face sul do Ribeirão Jacutinga, na divisa dos lotes 269A e 269 da Gleba Jacutinga; segue ao sul por esta divisa até encontrar com a Estrutural IX; deste ponto segue pela **Rua Antônio Marcelino de Oliveira** no Jardim São Jorge em direção sul até cruzar a Avenida Saul Elkind e continua, na mesma direção, pela **Rua Coletor Federal Anísio Ribas Bueno**; transpõe o Ribeirão Lindóia e segue ao sul pela **Avenida Clarice de Lima Castro** até cruzar a linha férrea; daí segue pela **Avenida**



José de Lima Castro, na mesma direção, até a **Rua Sidrack Silva Filho**; por esta via, transpõe o Ribeirão Quati e a Avenida Brasília (Rodovia BR-369); segue pela **Avenida do Sol**, cruzando a Avenida Leste-Oeste e na sequência segue pela **Avenida José de Alencar** até a Avenida Tiradentes; segue nesta avenida na direção leste até o encontro com **Avenida Maringá** e continua nesta avenida na direção sul, transpondo o Lago Igapó 2; deste ponto, segue ao sul, pela **Avenida Ayrton Senna da Silva** até encontrar a Rodovia PR-445 e, desta rodovia segue na direção sudoeste pela **Rodovia Mábio Gonçalves Palhano** até a Estrada do Saltinho (Estrutural XI - Contorno Rodoviário Sul).

- II. **Estrutural II (E-II)**: inicia-se no trevo existente das Rodovias PR-445 com PR-545 e segue a sudeste pela **Rodovia Carlos João Strass** até encontrar a Estrutural E-IX; deste ponto, contornando o Heimtal pela face oeste, passando sobre os lotes 55B, 55A, 55, 51 e interligando nas **Ruas Luiz Ferrari, Luci Neide Rodrigues Silveira e Avenida Miguel Mestre** até encontrar a Avenida Saul Elkind; segue ao sul pela **Rodovia Carlos João Strass** até encontrar com a Rodovia BR-369; deste ponto ao sul, segue pela **Avenida Dez de Dezembro** até encontrar com a Rodovia PR-445; na sequência, em direção ao sul, pela **Avenida Presidente Eurico Gaspar Dutra** até encontrar com a **Avenida Presidente Abraham Lincoln**; segue por esta em direção sudeste até encontrar o lote 35 da Gleba Cafezal; segue a sudoeste cruzando o Córrego Água Clara; segue pela divisa noroeste do lote 56; segue a sudoeste cruzando o Ribeirão Cafezal; deste ponto, segue a sudoeste pelo lote 435G e 435F da Gleba Cafezal até encontrar a divisa dos lotes 435B e 435D; segue a sudoeste pela divisa dos lotes 435B e 435C com lote 435D; na sequência, segue a sudoeste sobre o lote 432 e em curva até encontrar a divisa oeste deste lote com o lote 443; segue ao sul até encontrar a Estrada da Cegonha (Estrutural XI - Contorno Rodoviário Sul).
- III. **Estrutural III (E-III)**: inicia-se no cruzamento do Anel de Integração com a Avenida Luigi Amorese; segue a sudeste pela **Avenida Luigi Amorese**, passando pela Avenida Brasília; deste ponto, segue pela **Avenida Leste-Oeste (Rua Jacob Bartolomeu Minatti, Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes, Rua Abélio Benatti)** até encontrar com a Avenida Dez de Dezembro (Estrutural II); segue pela **Avenida Attilio Octavio Bisatto** até cruzar a Rua Santa Terezinha; na sequência, segue ao longo do antigo leito ferroviário pela **Rua Carmela Dutra, Rua dos Coqueiros e Avenida dos Pioneiros (Estrada dos Pioneiros)**; segue por esta avenida, cruzando a Estrutural XII (Contorno Rodoviário Leste), até o limite com o Município de Iporã.
- IV. **Estrutural IV (E-IV)**: inicia-se na face sul do Ribeirão Jacutinga, na divisa dos lotes 285/289-B e 285/289-A da Gleba Jacutinga; segue ao sul pelo limite leste do lote 285/289-A até o extremo nordeste do lote 290 da mesma gleba; segue ao sul até encontrar com a Avenida Saul Elkind; deste ponto, segue pela **Estrada Perobinha** até o Anel de Integração. Do Anel de Integração, segue a sudoeste pela **Estrada Armarinho Paulista**, cruzando o Ribeirão São Domingos; deste ponto, segue pela **Avenida Rubens Cambimbo Furlanetto** até cruzar o Córrego Uberaba e depois pela estrada existente nos lotes 418B e 418A da Gleba Cafezal; passando em curva pelo centro do lote 418 da mesma gleba até cruzar o Ribeirão Cafezal; deste ponto, segue ao sul pela face oeste do lote 231 até cruzar a Córrego Água do Saltinho; e deste ponto, seguindo ao sul pelo lote 232 até a Estrada do Saltinho (Estrutural XI - Contorno



Rodoviário Sul).

Estrutural V (E-V): inicia-se na interseção da divisa do Município de Ibiporã com a estrada existente na divisa com o lote 44B da Gleba Primavera, deste ponto segue em direção sudoeste até encontrar a divisa dos lotes 44 e 45; segue na direção sul pela estrada existente na divisa com os lotes 10D e 10E, cruzando o Arroio Primavera; segue em direção sul pela divisa dos lotes 10 e 10A até o encontro do prolongamento da Avenida Saul Elkind (antiga estrada para Ibiporã); segue na direção sudoeste pelo lote 9 em direção ao Ribeirão Lindóia, cruzando-o até encontrar a **Avenida Pedro Boratin**, seguindo por esta até a Avenida das Maritacas; continua pela **Rua Ebio Ferraz de Carvalho**, até encontrar com a Rodovia BR-369, deste ponto, em direção ao sul, pela **Avenida Cirillo Curtti** até cruzar com o Anel de Integração. A partir do Anel de Integração, segue na direção sudeste sobre o lote 21, passando pelos lotes 23, 33, 33A, 35B e 55 da Gleba Cambé; segue a sudoeste sobre o lote 55 até cruzar o Ribeirão Cambé, passando pelo lote 77E e cruzando o Córrego São Lourenço; segue a sudoeste pelo lote 128 até encontrar a divisa com o lote 127; segue ao sul pela divisa dos lotes 127 e 128; deste ponto, segue a sudeste sobre os lotes 128 e 129 da Gleba Cambé até encontrar com a Rodovia João Alves da Rocha Loures; segue a sudoeste passando pelos lotes 131 e 94 da Gleba Três Bocas; segue a sudoeste sobre os lotes 92A, 92, 90 e 91 da mesma gleba; segue a sudeste pela **Rua Monte Carmelo**; e na sequência, segue a sudoeste sobre o lote 212 da Gleba Três Bocas até encontrar a divisa do lote 212A; segue ao sul pela divisa dos lotes 212 e 212A, até encontrar a Estrutural XI (Contorno Rodoviário Sul).

- V. **Estrutural VI (E-VI):** inicia-se no cruzamento da Rodovia João Alves da Rocha Loures com a Estrada do Pau d'Alho; segue a leste pela **Rodovia João Alves da Rocha Loures** até encontrar com a Estrutural E-XII (Contorno Rodoviário Leste).
- VI. **Estrutural VII (E-VII):** inicia-se no ponto de encontro da Estrada do Limoeiro com o Anel de Integração; segue em direção leste pela **Estrada do Limoeiro** até encontrar como Rio Tibagi.
- VII. **Estrutural VIII (E-VIII):** inicia-se na **Estrada Alcides Turini (Estrada do Caramuru)** com a divisa do Município de Cambé; segue na direção leste pela mesma estrada até encontrar com a Rodovia Mábio Gonçalves Palhano (Estrutural I).
- VIII. **Estrutural IX (E-IX):** inicia-se na face oeste do lote 285 da Gleba Jacutinga, no encontro com a Estrutural IV; segue a leste pelos lotes 285, 284 e 284A até encontrar com a **Rua Alviza Cavallieri** do Parque Agroindustrial Maria Estela; por esta via, segue até atravessar o Córrego Itaúna; deste ponto, segue a sudeste pela estrada existente na face sul dos lotes 274, 273, 272 e 271; a leste, segue passando pelos lotes 270B, 270A, 270, 269B, 269A e 269 até encontrar com a Estrutural I; na sequência, segue a nordeste passando pela **Rua Maria Inês Leonel Oliveira** até atingir a estrada existente no lote 262A da Gleba Jacutinga; deste ponto, segue a leste cruzando o lote 262B e os Córregos Poço Fundo e Pirapozinho; a nordeste, segue cruzando os lotes 55, 55A, 55B e 56 até a Estrutural II; a partir deste ponto, segue a leste pelo lote 57A e pela **Avenida Manoel Honorato Sobrinho**, atravessando o Córrego Mosel; segue a nordeste pelos lotes 68, 69 e 70, até encontrar o prolongamento da Avenida Bento Amaral Monteiro; deste ponto, segue a sudeste pelos lotes 70A, 71, 71A, 72B e 73A da Gleba Jacutinga, atravessando o Córrego Sem Dúvida até encontrar a Estrutural E-XIII (Contorno Rodoviário Norte).



- IX. **Estrutural X (E-X):** inicia-se no encontro do Anel de Integração com a Avenida 1 dos lotes 3 e 7 da Gleba Primavera; segue a nordeste sobre os lotes 8A e 9 da Gleba Primavera até encontrar com a Estrutural E-XIII (Contorno Rodoviário Norte).
- X. **Estrutural XI Contorno Rodoviário Sul (E-XI):** inicia-se na **Estrada Antônio Pieroli (Estrada do Saltinho)** com a divisa do Município de Cambé; segue a leste por esta estrada, cruzando a Rodovia Mábio Gonçalves Palhano; deste ponto, segue a leste pela **Rodovia Luis Beraldi (Estrada da Cegonha)** até encontrar a Rodovia PR-445, passando em binário nos lotes 425, 424, 423 e 422 da Gleba Cafezal; deste ponto, segue a leste passando na porção sul dos lotes 89 e 88 da Gleba Três Bocas; na sequência, segue ao sul na divisa dos lotes 83 e 84 da mesma gleba, e depois a leste pelo lote 85 até encontrar a Estrutural V; deste ponto, cruzando o Ribeirão Três Bocas, segue a leste pelo lote 208 até encontrar a **Estrada Maravilha**; segue a leste por esta estrada até o cruzamento com a Rodovia João Alves da Rocha Loures (E-XII Contorno Rodoviário Leste).
- XI. **Estrutural XII Contorno Rodoviário Leste (E-XII):** inicia-se na face sul do trevo da Rodovia BR-369 com o Contorno Norte de Ibiporã; deste ponto, segue a sudoeste pela Fazenda São Manoel cruzando a linha férrea e a sudeste pela Fazenda Invernada até atravessar o Ribeirão do Limoeiro; na sequência, ao sul, cruza a Estrada do Limoeiro até encontrar a face leste do lote 154 da Gleba Cambé; segue em direção sudeste, cruzando os lotes 154A, 165A, 156A, 156B e 156C da mesma gleba; deste ponto, segue a sudeste pela divisa dos lotes 134 e 135D até encontrar a **Estrada dos Periquitos**; segue por esta estrada até cruzar o lote 166 da Gleba Três Bocas; deste ponto, segue ao sul pela **Rodovia João Alves da Rocha Loures** até encontrar com a Estrutural E-XI (Contorno Rodoviário Sul).
- XII. **Estrutural XIII Contorno Rodoviário Norte (E-XIII):** inicia-se na divisa do Município de Cambé (Córrego Água da Saúde), entre os lotes 110 e 109 da Gleba Jacutinga; segue na direção nordeste, passando pelos lotes 105, 104 e 103 até encontrar a Rodovia Carlos João Strass; deste ponto, segue a leste pelos lotes 96, 84, 83, 82, 81, 78, 77 e 76 da mesma gleba; na sequência, em curva segue a sudeste pelos lotes 75, 74A e 74, cruzando o Ribeirão Jacutinga; deste ponto, segue a sudeste pelos lotes 56A, 55A, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 8 e 8A da Gleba Primavera, cruzando o Arroio Primavera; segue pelo prolongamento da Avenida Saul Elkind (Estrada Velha para Cambé) até encontrar o Contorno Norte de Ibiporã.
- XIII. **Anel de Integração (AI):** inicia-se na Rodovia PR-445, na confluência com a Avenida Waldemar Spranger, e segue na direção sudoeste pela **Avenida Octávio Genta** e pela **Avenida Maria Alves Bérghamo**, cruzando a Rodovia Mábio Gonçalves Palhano; segue deste ponto, na direção noroeste pela **Avenida Ruy Ferraz de Carvalho** e cruza os Córregos Gabiroba e Cebolão até encontrar com a Avenida Vinicius de Moraes; segue pela **Avenida Juvenal Pietraroia** até encontrar com a Rodovia PR-445; segue a nordeste pela **Avenida Arthur Thomas** até a Rua Júlio de Castilho; deste ponto, divide-se em duas pistas, sendo no sentido horário pela **Rua Serra da Tormenta** e no sentido anti-horário pela **Rua Júlio de Castilho**, até encontrar a Avenida Waldomiro Ferreira da Silva; deste ponto, segue pela margem norte do Ribeirão Cambé, na direção noroeste,



até o prolongamento da **Avenida Jóquei Club**; segue por esta, na direção nordeste, até a Avenida Tiradentes (Rodovia BR-369), cruzando-a; deste ponto, segue na direção norte, pelo antigo eixo da ferrovia, até encontrar a **Avenida Dr. Francisco Xavier Toda**; segue por esta até a Avenida Jules Verne; deste ponto, divide-se em duas pistas: uma no sentido horário, pelo prolongamento da Avenida Jules Verne na direção oeste, até encontrar a face norte da faixa de domínio da linha férrea; deste ponto, segue paralelamente à faixa de domínio da linha férrea na direção oeste até a **Rua Primo Campana**, e por esta na direção norte até a Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro; a outra pista, no sentido anti-horário, continua pela Avenida Dr. Francisco Xavier Toda na direção norte, até encontrar a **Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro**; segue por esta na direção oeste até o cruzamento com a Rua Primo Campana; deste ponto, transpõe a ferrovia na direção nordeste; segue na direção noroeste margeando o lote 315 até encontrar a **Estrada Perobinha**; segue ao norte por esta estrada até a Linha de Transmissão de Alta Tensão; deste ponto, segue pelo eixo desta linha a nordeste, cruzando os lotes 315, 315B, 314A, 314C, 313C, 313B, 313A, 313, 312D, 312C, 312B e 312A, até encontrar com a Avenida Rosalvo Marques Bonfim; segue pela **Avenida Rosalvo Marques Bonfim, Avenida Café Rubiácea, Avenida Alexandre Santoro e Rua Octávio Clivati**, até o cruzamento com a Rodovia Carlos João Strass; na sequência, segue pela **Rua Euclides Figueiredo** e pelas **Ruas Severino Santini e Pedro Pescador**; segue a sudeste na diagonal pelos lotes 31B, 31A e 31 da Gleba Jacutinga, cruzando o Córrego João Paz até encontrar a Avenida Angelina Ricci Vezozzo; deste ponto, segue a leste até encontrar a Estrutura X; a partir deste ponto, segue ao sul até o cruzamento com a **Avenida Nova Londrina**, e por esta avenida segue em direção sudeste até encontrar com a Rodovia BR-369 (Avenida Brasília); deste ponto, segue na direção sudeste na divisa dos lotes 43 e 44 da Gleba Lindóia até encontrar com a Avenida Mateus Guerreiro Filho (Jardim Marissol); segue pela **Avenida Mateus Guerreiro Filho** em direção sudeste cruzando o Córrego Água das Pedras pela divisa dos lotes 17 e 42 até encontrar com a **Avenida Cirillo Curtti**; segue por esta avenida na direção sul até encontrar com a Avenida dos Pioneiros; segue pela **Avenida dos Pioneiros** na direção oeste até encontrar com a **Avenida Jamil Scaff**; deste ponto, segue na direção sudeste pela mesma avenida até encontrar com a **Avenida Máximo Perez Garcia**; segue pela mesma em direção ao sudoeste, transpondo o Córrego Barreiro até encontrar com a Avenida Nereu Mendes, e prosseguindo pela **Avenida Nereu Mendes** até encontrar com a Avenida Robert Koch; deste ponto, segue na direção sul na divisa dos lotes 23A e 23B, até encontrar o Ribeirão do Limoeiro; deste ponto, segue na direção sudeste até a área de proteção do aeroporto, passando pelos lotes 14-REM, 14/1-REM, 14/2-REM, 16-REM, 18C-REM, 18B-REM, 18A-REM, 18A e 20-REM da Gleba Cambé, onde muda de direção e cruza a sudoeste o lote 21 da mesma gleba até encontrar com a **Estrada Major Achilles Pimpão Ferreira**; a seguir, por esta estrada, na direção noroeste, cruza os lotes 19, 17A, 17 da Gleba Cambé; deste ponto, corta os lotes 15B, 13 e 10 desta mesma gleba até a **Avenida José Ventura Pinto**; segue por esta avenida, na direção sudoeste, até a **Avenida das Américas**, transpondo o Ribeirão Cambé até a **Avenida Portugal**; segue por esta até encontrar a Avenida Inglaterra; deste ponto, segue pela **Rua Albânia** até a Rua Bélgica; deste ponto, passando pelo Córrego dos Tucanos no prolongamento da **Avenida Waldemar Spranger**, segue até encontrar com a Rodovia PR-445 no ponto inicial.

CAPÍTULO VI

DA DEFINIÇÃO DA ESTRUTURA MACROVIÁRIA RURAL

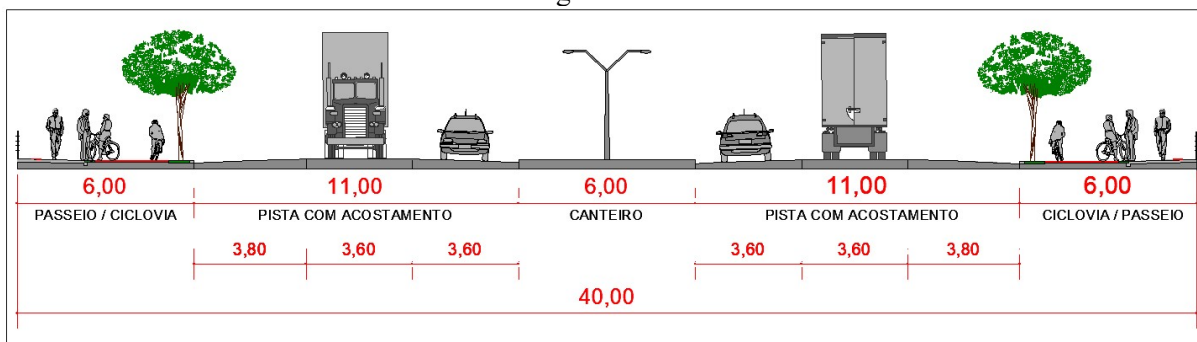
Art. 21. São denominadas Rodovias e Estradas Municipais Rurais aquelas existentes no território do Município, situadas fora do perímetro urbano e que servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes dos sistemas rodoviários federal e estadual.

Parágrafo único. A largura das Rodovias e Estradas, Estaduais ou Federais, serão definidas pelo respectivo órgão competente.

Art. 22. As Rodovias e Estradas Municipais Rurais de que trata esta Lei classificam-se nas seguintes categorias:

I - **Principais:** faixa de domínio com largura de **40,00m (quarenta metros)** - considerados aqueles eixos rurais que comunicam a sede do município a outros municípios, distritos, vilas e/ou que comportam maior fluxo rodoviário.

Perfil formado por calçadas com ciclovia, pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro central.



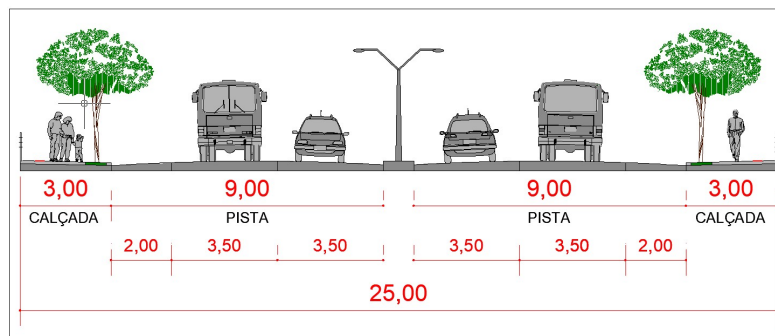
- a) **Circuito Verde**, composto pelo seguinte traçado: inicia-se no cruzamento da Rodovia João Alves da Rocha Loures (Estrutural XII Contorno Rodoviário Leste) com a Estrada Maravilha (Estrutural XI Contorno Rodoviário Sul) - sentido horário, segue na direção sudeste pela **Rodovia João Alves da Rocha Loures**, passando pelo Distrito de Maravilha até encontrar com a **Estrada Paiquerê**, segue por esta estrada na direção sudoeste até encontrar com a Estrada Mortari, segue pela **Estrada Mortari** ao sul até encontrar com a **Rodovia Gustavo Avelino Correia**, segue por esta rodovia, passando pelo Patrimônio de Guairacá até o cruzamento com a Estrada Ivo Leão, segue pela **Estrada Ivo Leão** na direção sul até encontrar com a Estrada Pininga; segue pela **Estrada Pininga** até encontrar com a **Estrada da Usina Apucarantina**, segue por esta estrada na direção oeste, passando pelo Distrito de Lerroville até encontrar com a **Rodovia Antônio Gonçalves Fernandes Sobrinho**, segue por esta rodovia na direção oeste até encontrar a Rodovia PR-445, segue por esta ao norte até encontrar com a **Estrada do Capitólio**; segue por esta estrada até a **Estrada do Km 58**, segue por esta estrada na direção noroeste, passando pelo Distrito de Guaravera até encontrar com a **Rodovia Álvaro Lázaro de Godoy**, segue por esta rodovia ao norte, passando pelo Distrito de São Luiz até chegar ao Patrimônio Regina onde muda de nome para **Rodovia Mábio Gonçalves Palhano**, segue por esta rodovia na direção norte até encontrar o cruzamento da Rodovia Luís Beraldi (Estrutural XI Contorno Rodoviário Sul).
- b) Estrada Serra Azul (sentido Rolândia);
- c) Estrada Santa Maria (sentido Arapongas);
- d) Estrada Coroados;
- e) Estrada da Usina, trecho compreendido entre a Estrada Pininga e o Rio Apucarantina;
- f) Rodovia Américo Ugolini;



- g) Estrada Eldorado; e
- h) Estrada Bulle.

II - **Secundárias**: faixa de domínio com largura de **25,00m (vinte e cinco metros)** - considerados aqueles trechos viários rurais que conectam as estradas principais e/ou que comportam menor fluxo rodoviário.

Perfil formado por calçadas, pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido de tráfego e canteiro divisor central.



Parágrafo único. Qualquer empreendimento, a ser instalado ao longo das Rodovias e Estradas Municipais Rurais definidas nos incisos I e II deste artigo, deverá obedecer às diretrizes previstas, assim como a execução da infraestrutura.

Art. 23. É recomendável que, enquanto não se execute o perfil total das Rodovias e Estradas Municipais Rurais, que o Poder Público promova sua adequação geométrica segundo os seguintes parâmetros:

- I - **Principais**: pista com largura mínima de 10,00m (dez metros) e faixas de segurança (acostamento) com largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em cada lado;
- II - **Secundárias**: pista com largura mínima de 7,00m (sete metros) e faixas de segurança (acostamento) com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) em cada lado.

Art. 24. Ao longo das faixas de domínio de todas as Rodovias e Estradas, sejam Municipais, Estaduais ou Federais, será reservada faixa não edificável que trata a Lei Federal nº 6.766/1979, de no mínimo 15,00m (quinze metros) de largura em ambos os lados.

CAPÍTULO VI

DAS DIRETRIZES DE EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO EXISTENTE

SEÇÃO I

Das Características das Vias Estruturais e do Anel de Integração

Art. 25. Ficam determinados os seguintes parâmetros para adequação dos trechos existentes das vias, quando estes se tornarem vias estruturais e anel de integração:

- I. Nas vias existentes com largura entre 30m (trinta metros) até 40m (quarenta metros), a caixa da via será de 40m (quarenta metros);



- II. Nas vias existentes com largura entre 25m (vinte e cinco metros) e menor que 30 (trinta metros), a caixa da via será de 35m (trinta e cinco metros);
- III. Nas vias existentes com menos de 25m (vinte e cinco metros), a caixa da via será de 30m (trinta metros); e
- IV. Nos casos de binários em vias existentes, a caixa da via será de, no mínimo, 20m (vinte metros).

Art. 26. Os perfis das vias estruturais e do anel de integração, decorrentes de trechos de vias existentes, deverão apresentar as seguintes características:

- I. na caixa da via de 40m (quarenta metros): calçadas de 3m (três metros), estacionamentos de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros), 2 (duas) faixas de rolamento em cada sentido de 3m (três metros), 1 (uma) faixa de rolamento em cada sentido de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) e canteiro central de 6m (seis metros) com ciclovia;
- II. na caixa da via de 35m (trinta e cinco metros): calçadas de 3m (três metros), estacionamentos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), 3 (três) faixas de rolamento em cada sentido de 3m (três metros) e canteiro central de 6m (seis metros) com ciclovia;
- III. na caixa da via de 30m (trinta metros): calçadas de 3m (três metros), estacionamentos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), 3 (três) faixas de rolamento em cada sentido de 3m (três metros) e canteiro central de 1m (um metro); e
- IV. na caixa da via de 20m (vinte metros) das vias binárias: calçadas de 3m (três metros), estacionamento de 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) e 3 (três) faixas de rolamento, sendo 2 (duas) faixas de rolamento de 3m (três metros) e 1 (uma) faixa de rolamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).

Art. 27. O poder público poderá alterar as características do perfil das vias estruturais e do anel de integração, com a finalidade de priorizar ou melhorar as condições de desempenho do sistema de transporte público coletivo e do transporte não motorizado.

Parágrafo único. Caso o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL verifique que não é necessária a faixa de estacionamento em determinados trechos existentes das vias estruturais e do anel de integração, a caixa da via estabelecida no artigo 26 desta lei poderá ser reduzida, sem prejuízo aos demais elementos do perfil (calçadas, faixas de rolamento e canteiros).

Art. 28. Nos lotes situados ao longo das vias arteriais, estruturais e do anel de integração com caixa da via menor ou igual a 40m (quarenta metros), somente serão permitidas construções no recuo, como guaritas, coberturas, rampas e escadas de acesso às edificações e outros, com a condição de estas não serem indenizadas no caso de utilização do recuo para suas respectivas adequações.

SEÇÃO II

Das Características das Vias Arteriais e Coletoras

Art. 29. Ficam as vias públicas abaixo relacionadas sujeitas às seguintes alterações nos traçados ou alinhamento, para seu enquadramento dentro da hierarquização funcional:



- I. **Avenida Anália Franco:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sudeste, no trecho compreendido entre a Avenida Paul Harris e a Avenida São João;
- II. **Avenida Celso Garcia Cid:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre o viaduto Parigot de Souza e a Rua Débora;
- III. **Avenida Cruzeiro do Sul:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 12m (doze metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Rua Geraldo Rodrigues e a Rua Sul;
- IV. **Avenida Duque de Caxias:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Leste-Oeste e a Rodovia BR-369;
- V. **Avenida Graciliano Ramos:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento variável, no trecho compreendido entre a Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro e a Avenida Luis Pasteur;
- VI. **Avenida Jorge Casoni:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Santos Dumont e a Rua Caraíbas;
- VII. **Avenida José Garcia Villar:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Athos Anzola e a Rua Acapulco;
- VIII. **Avenida Luis Pasteur:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Avenida Graciliano Ramos e a Rua Helena Aparecida Ridão;
- IX. **Avenida Santa Mônica:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 4m (quatro metros) na face norte e 5m (cinco metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Dez de Dezembro e o córrego Água das Pedras. Deste ponto, segue paralelo ao córrego em sua face norte, com faixa total de 30m (trinta metros) até o Anel de Integração (Jardim Marissol);
- X. **Rua Almeida Garrett:** faixa total de 22m (vinte e dois metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Bélgica e a Rua Camilo Castelo Branco, e com mudança variável na face norte incidindo nos Lotes 11B, 12A e 13-16 do Parque São Jorge;
- XI. **Rua Américo Vespúcio:** faixa total de 30m (trinta metros), sendo 15m (quinze metros) para cada face a partir do eixo da estrada existente, no trecho compreendido entre a Avenida São João e Estrada dos Pioneiros;
- XII. **Rua Antônio de Moraes Barros:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 16m (dezesesseis metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Professor Júlio Estrella Moreira e a Rua Senador Souza Naves;
- XIII. **Rua Augusto Severo:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Avenida Salgado Filho e a Avenida Paul Harris;
- XIV. **Rua Belém:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Avenida Leste-Oeste e a Rua Amazonas;
- XV. **Rua Bélgica:** faixa total de 20m (vinte metros), com mudança de alinhamento variável, sendo 5m (cinco metros) na face oeste no trecho compreendido entre a



- Rua Albânia e a Rua China, e 5m (cinco metros) na face leste no trecho compreendido entre a Rua China e a Avenida Dez de Dezembro;
- XVI. **Rua Bolívia:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Duque de Caxias e a Rua Enzo Rufino;
- XVII. **Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Avenida Dr. Francisco Xavier Toda e a Avenida Antônio Capello; e mudança variável à face sul na sequência leste até a Avenida Graciliano Ramos;
- XVIII. **Rua Caraíbas:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Guaranis e a Avenida Dez de Dezembro, e faixa variável incidindo nos Lotes 1, 2, 2A da Quadra 1 e Lote 9 Quadra 174 da Vila Matarazzo;
- XIX. **Rua Clara Nunes:** faixa total de 19m (dezenove metros), com mudança de alinhamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rodovia BR-369 e a Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro;
- XX. **Rua dos Funcionários:** faixa total de 28,30m (vinte e oito metros e trinta centímetros), com mudança de alinhamento variável de 13,30m (treze metros e trinta centímetros), no trecho compreendido entre a Avenida Waldemar Spranger e a Rua Samuel Wainer;
- XXI. **Rua Eduardo Benjamin Hosken:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Rua Paranaguá; e faixa variável incidindo na área do antigo Colégio Filadélfia até a Rua Quintino Bocaiúva;
- XXII. **Rua Finlândia:** faixa total de 25,50m (vinte e cinco metros e cinquenta centímetros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Bélgica e a Avenida Dez de Dezembro;
- XXIII. **Rua Flor de Jesus:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Rua Rosa Branca e a Rua Santa Terezinha;
- XXIV. **Rua Geraldo Rodrigues:** faixa total de 17m (dezesete metros), com mudança de alinhamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Cruzeiro do Sul e a Avenida Luigi Amorese;
- XXV. **Rua Goiás:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Avenida Santos Dumont;
- XXVI. **Rua Gumercindo Saraiva:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Higienópolis e a Rua Sena Martins;
- XXVII. **Rua Humaitá:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Higienópolis e a Rua Monte Castelo, e mudança variável à face norte até a Avenida Maringá;
- XXVIII. **Rua Itajaí:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Avenida Leste-Oeste e a Rua Tietê;



- XXIX. **Rua João Weffort:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Rua José Gonçalves da Silva e a Rua Bélgica;
- XXX. **Rua Maestro Andrea Nuzzi:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Avenida Harry Prochet e o prolongamento da Rua Samuel Wainer;
- XXXI. **Rua Manaus:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Quintino Bocaiúva e a Rua Belo Horizonte;
- XXXII. **Rua Maria de Jesus Araújo:** faixa total de 22m (vinte e dois metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Sidrack Silva Filho e a Rua Rezek Andery; e faixa total de 26m (vinte e seis metros), com mudança de alinhamento de 1m (um metro) na face norte e 5m (cinco metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Rezek Andery e a Rua Athos Anzola;
- XXXIII. **Rua Montevideú:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Chácara 1-A Quadra 16 do Jardim Bela Suíça e a Rua Manágua;
- XXXIV. **Rua Orlando Sisti:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Avenida Jamil Scaff e a Rua Severino Mendes de Almeida;
- XXXV. **Rua Paraíba:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Rua Sergipe e a Travessa Belo Horizonte;
- XXXVI. **Rua Potiguares:** faixa total de 19m (dezenove metros), com mudança de alinhamento de 4m (quatro metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Avenida Jorge Casoni e a Avenida Dez de Dezembro;
- XXXVII. **Rua Presidente Costa e Silva:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Rua Senador Souza Naves e a Rua Heródoto;
- XXXVIII. **Rua Professor Joaquim de Matos Barreto:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Monte Castelo e a Rua Prefeito Faria Lima;
- XXXIX. **Rua Professor Júlio Estrella Moreira:** faixa total de 23m (vinte e três metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face sudoeste, no trecho compreendido entre a Rua Aminthas de Barros e a Rua Antônio de Moraes Barros;
- XL. **Rua Rosa Branca:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Avenida Santa Mônica e a Rua Flor de Jesus;
- XLI. **Rua Rutilo:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Rodovia BR-369 e a Avenida Santa Mônica;
- XLII. **Rua Ruy Virmond Carnascialli:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 5m (cinco metros) em ambas as faces, no trecho compreendido entre a Rua Acapulco e a Avenida Luigi Amorese, com incidência variável no Lote N3/12 Quadra LF desta avenida;



- XLIII. **Rua Santa Terezinha:** faixa total de 30m (trinta metros), com mudança de alinhamento de 15m (quinze metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Rua Flor de Jesus e a Avenida Theodoro Victorelli; e faixa total de 20m (vinte metros), com mudança de alinhamento de 6m (seis metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Avenida Attilio Octavio Bisatto e a Avenida Celso Garcia Cid;
- XLIV. **Rua São Pedro:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Santos Dumont e a Avenida Celso Garcia Cid;
- XLV. **Rua Sargento Maurício Agostinho Pereira:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 12m (doze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Rodovia BR-369 e a Rua Edmur Elias Neves;
- XLVI. **Rua Sena Martins:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Rua Gumercindo Saraiva e a Rua Gomes Carneiro, até a rótula (Moringão);
- XLVII. **Rua Senador Souza Naves:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Bandeirantes até a Rua Fernandes Camacho e 10m (dez metros) na face oeste, no trecho compreendido entre a Rua Fernandes Camacho e a Rua Antônio Moraes de Barros;
- XLVIII. **Travessa Belo Horizonte:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Rua Belo Horizonte e a Avenida Leste-Oeste.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 30. Para novas edificações ou reformas em que o lote ou data é atingido por diretriz de alteração no traçado ou no alinhamento, fica dispensado o recuo frontal obrigatório para os casos em que a mudança de alinhamento é igual ou maior que 5,00m (cinco metros).

Parágrafo único. Para os casos em que a mudança de alinhamento é menor do que 5,00m (cinco metros), o recuo frontal obrigatório para estes lotes ou datas passa a ser a diferença entre o recuo obrigatório original e a largura de diretriz incidente no local.

Art. 31. Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do Município.

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

Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Londrina, xx de xxxxxxxx de 2022.

Anexo II - Rede Ciclovária Estrutural



Fonte: PlanMob Londrina

Prioridade 1: 45km de vias cicláveis

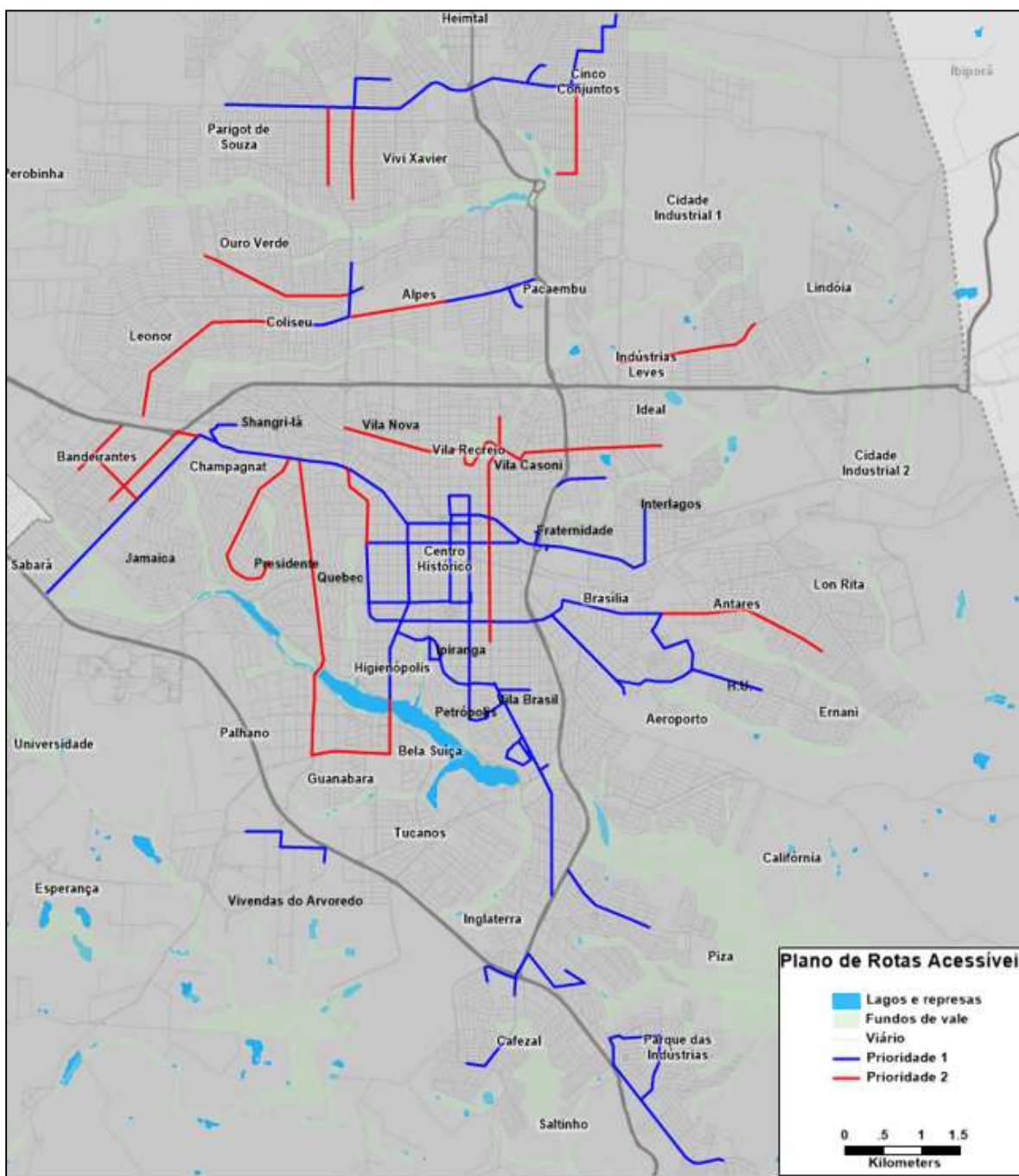
Prioridade 2: 57km de vias cicláveis

Prioridade 3: 74km de vias cicláveis

Prioridade 4: 114km de vias cicláveis



Anexo III - Plano de Rotas Acessíveis

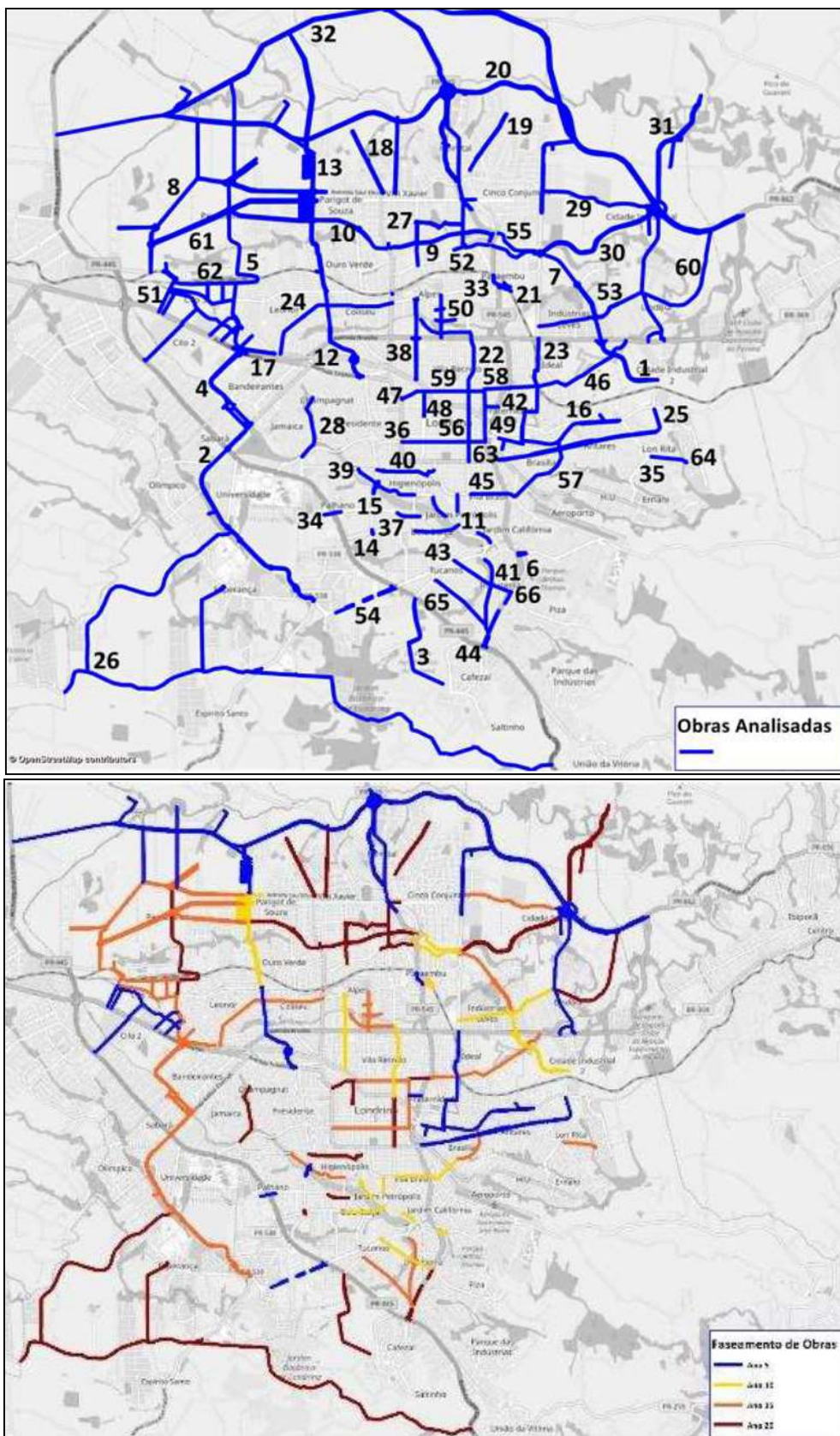


Fonte: PlanMob Londrina

Prioridade 1: 58km de calçadas

Prioridade 2: 33km de calçadas

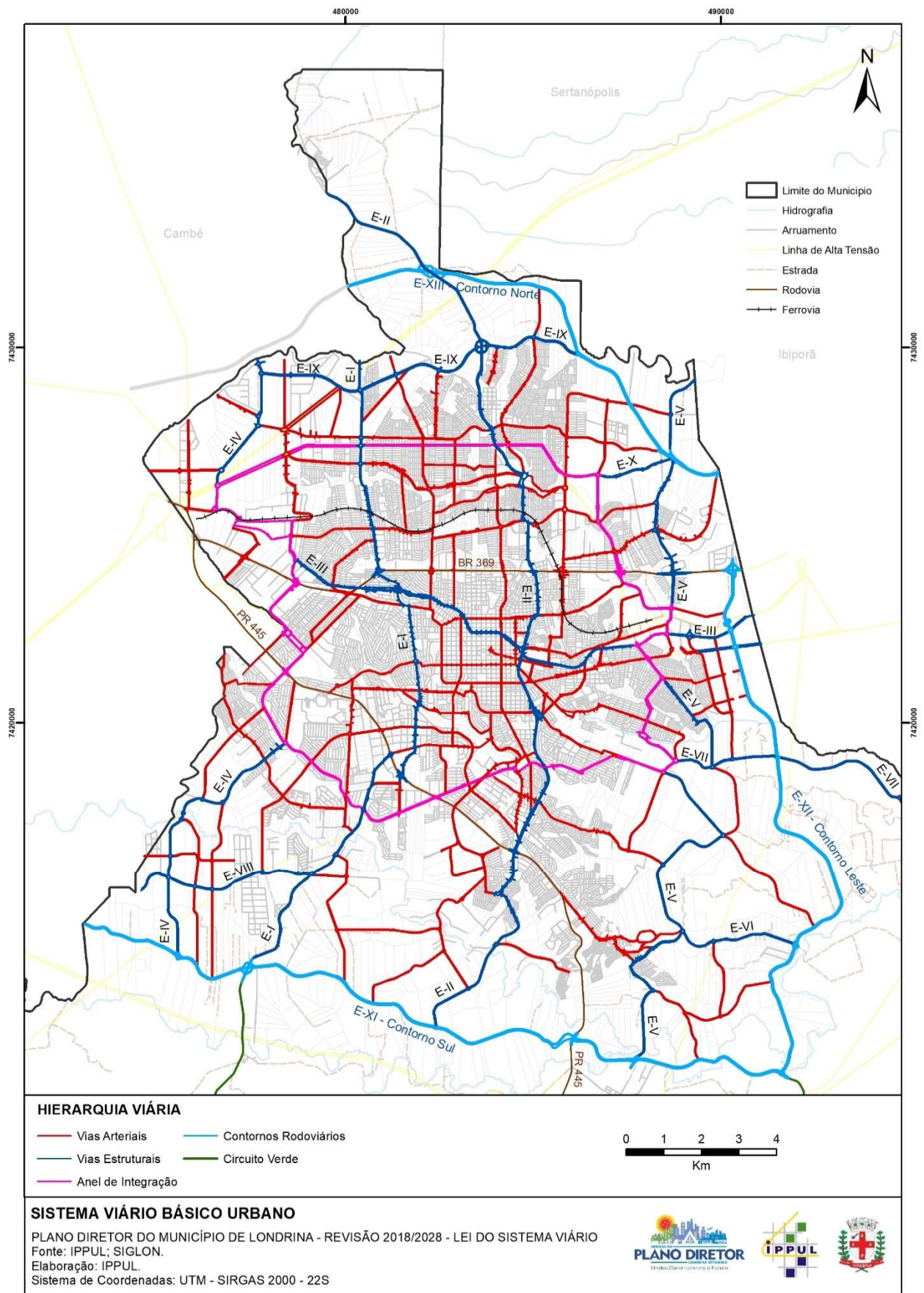
Anexo IV - Plano de Obras Viárias



Fonte: PlanMob Londrina

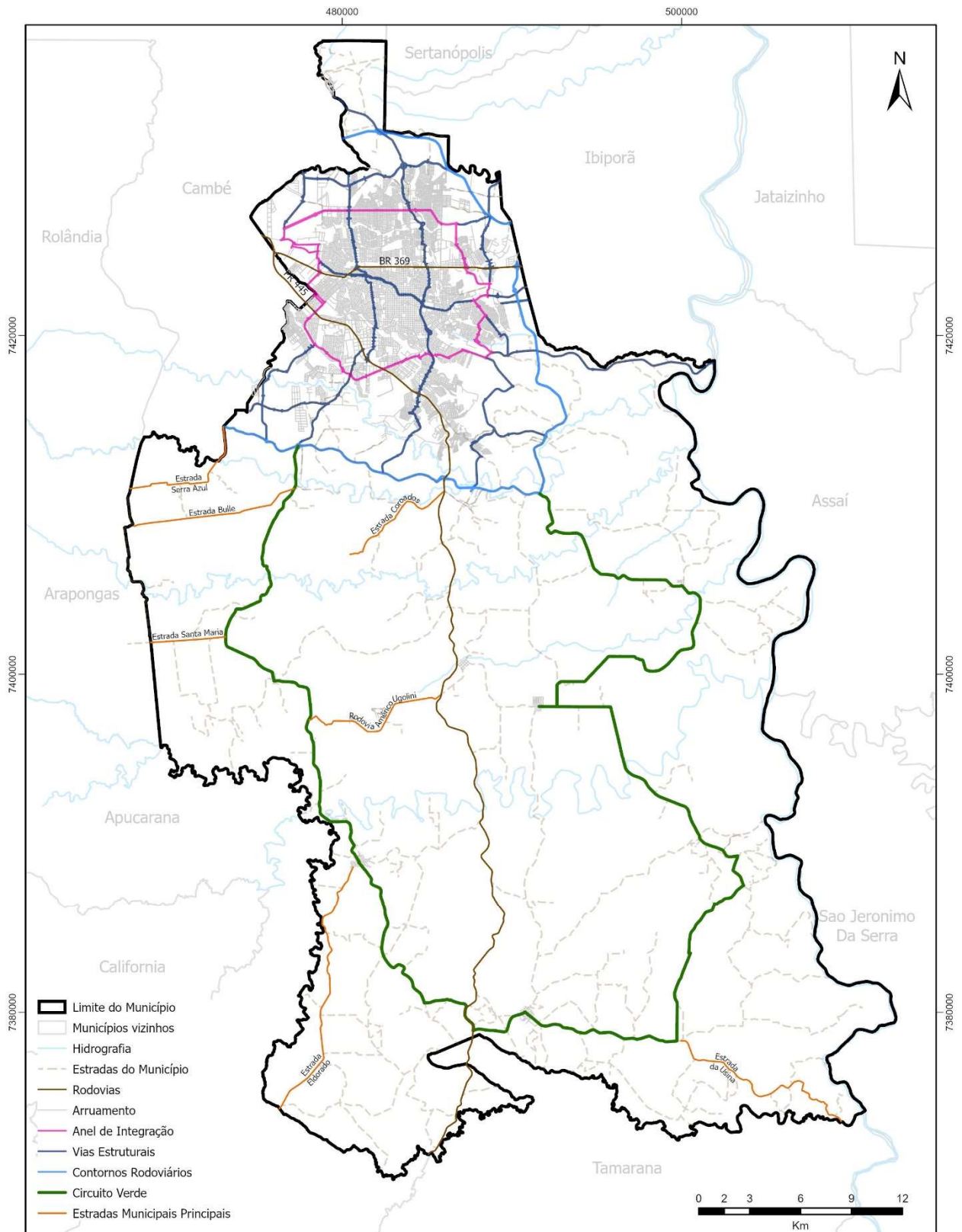


Anexo V - Mapa do Sistema Viário Básico Urbano





Anexo VI - Mapa do Sistema Viário Básico Rural



SISTEMA VIÁRIO BÁSICO RURAL
 PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE LONDRINA - REVISÃO 2018/2028 - LEI DO SISTEMA VIÁRIO
 Fonte: IPPUL; SIGLON.
 Elaboração: IPPUL.
 Sistema de Coordenadas: UTM - SIRGAS 2000 - 22S

