

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 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 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.

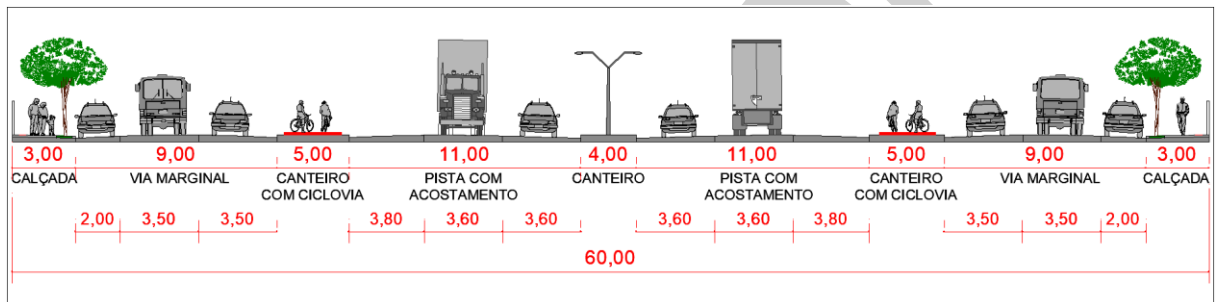
Art. 12. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

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

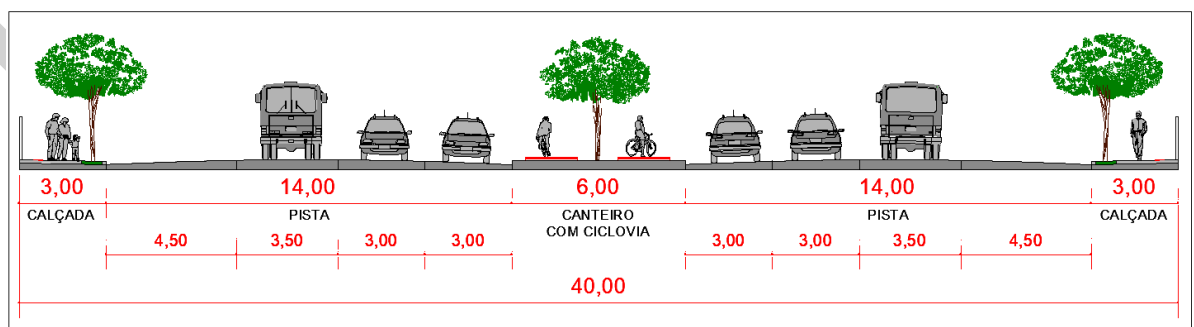
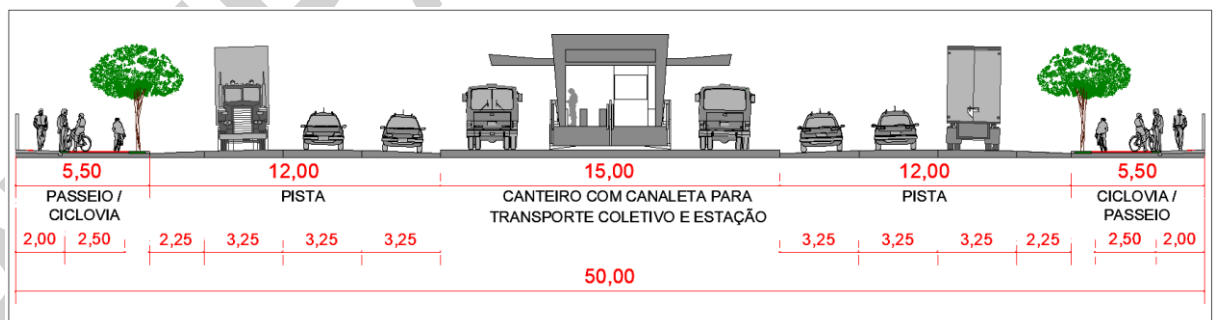
Parágrafo único. Existindo necessidade de interligação viária entre bairros, cujo dimensionamento da via seja inferior ao disposto no artigo 10, este poderá ser feito, ajustando ao perfil existente, para o seu prolongamento.

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

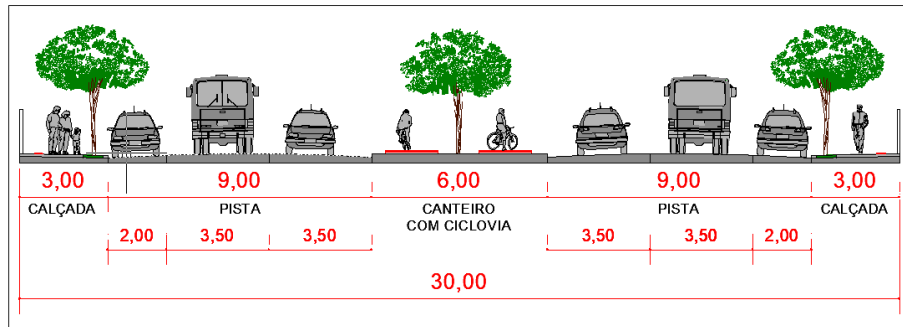
- I. **contornos rodoviários:** caixa da via de 60m (sessenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, vias marginais com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego, canteiros laterais com ciclovia; pistas com faixas de rolamento e faixa de acostamento em cada sentido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



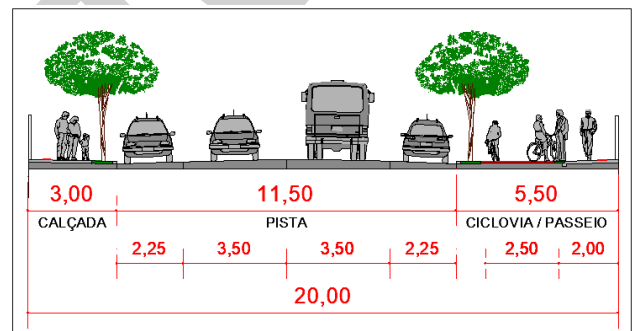
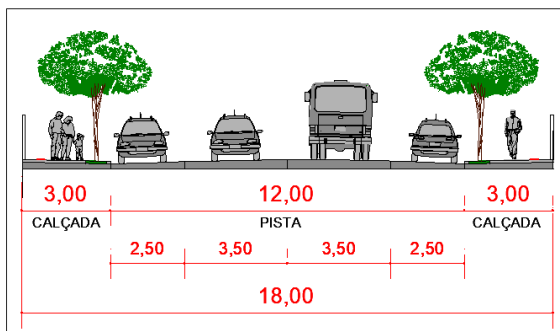
- II. **vias estruturais e anel de integração:** caixa da via de 40m (quarenta metros) a 50m (cinquenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas (podendo ser dotadas de ciclovia), pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central (podendo ser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



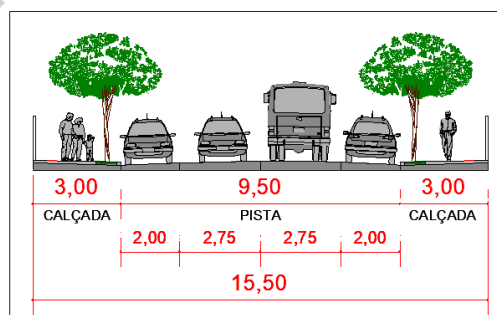
III. **vias arteriais:** caixa da via de 30m (trinta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com ciclovia;



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. **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, 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

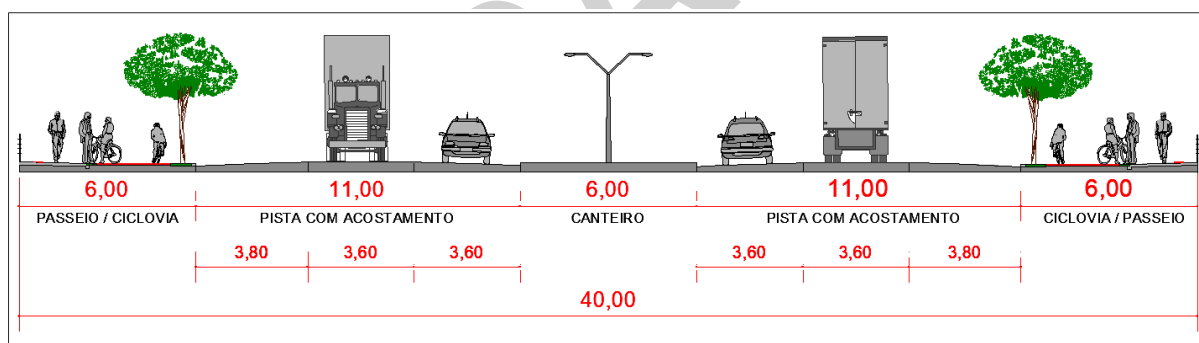
Art. 21. São denominadas Rodovias e Estradas Municipais Rurais aquelas existentes no território do Município, situadas fora do perímetro urbano e que servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes dos sistemas rodoviários federal e estadual.

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.



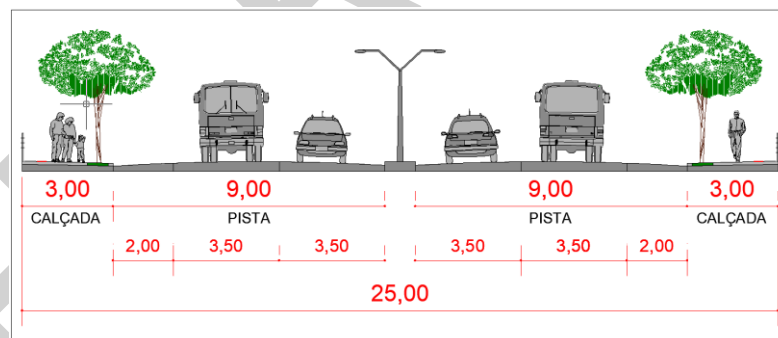
- a) **Circuito Verde**, composto pelo seguinte traçado: inicia-se no cruzamento da Rodovia João Alves da Rocha Loures (Estrutural XII Contorno Rodoviário Leste) com a Estrada Maravilha (Estrutural XI Contorno Rodoviário Sul) - sentido horário, segue na direção sudeste pela **Rodovia João Alves da Rocha 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 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 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 Kubitschek 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 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;

- 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 Aminthas 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 Atílio 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.

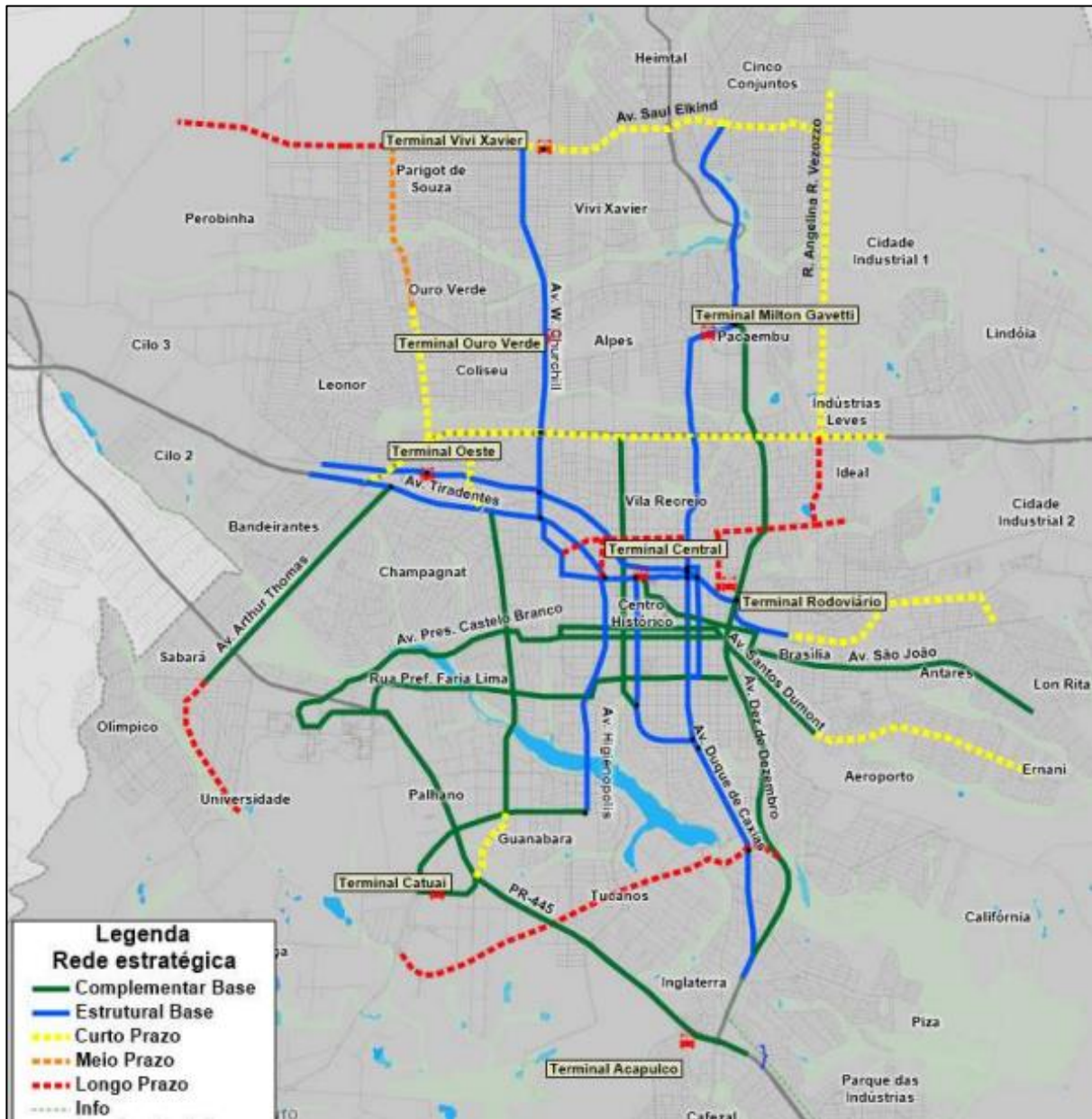
Art. 31. Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do Município.

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.

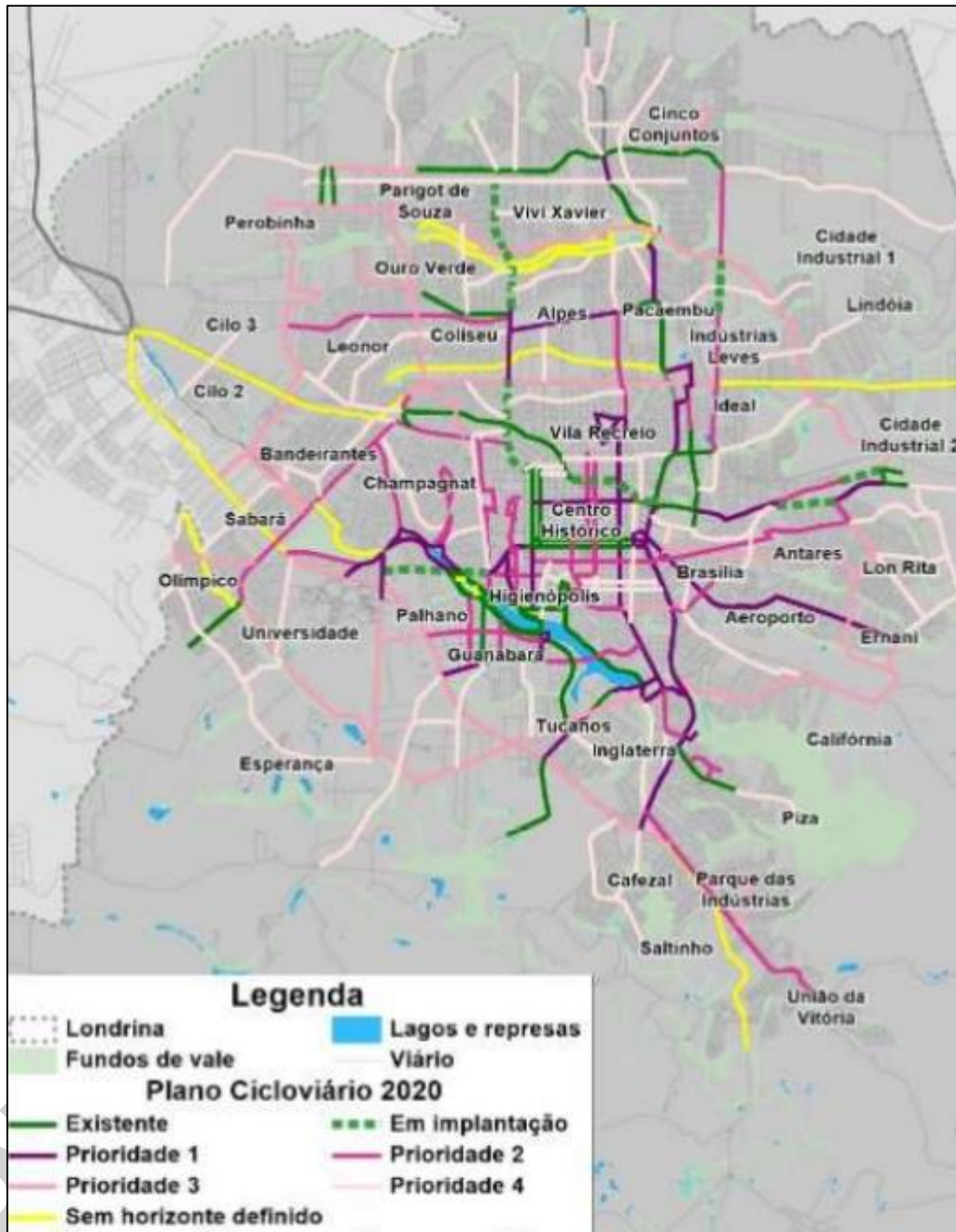
Anexo I - Rede Estratégica de Transporte Público Coletivo



Fonte: PlanMob Londrina

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

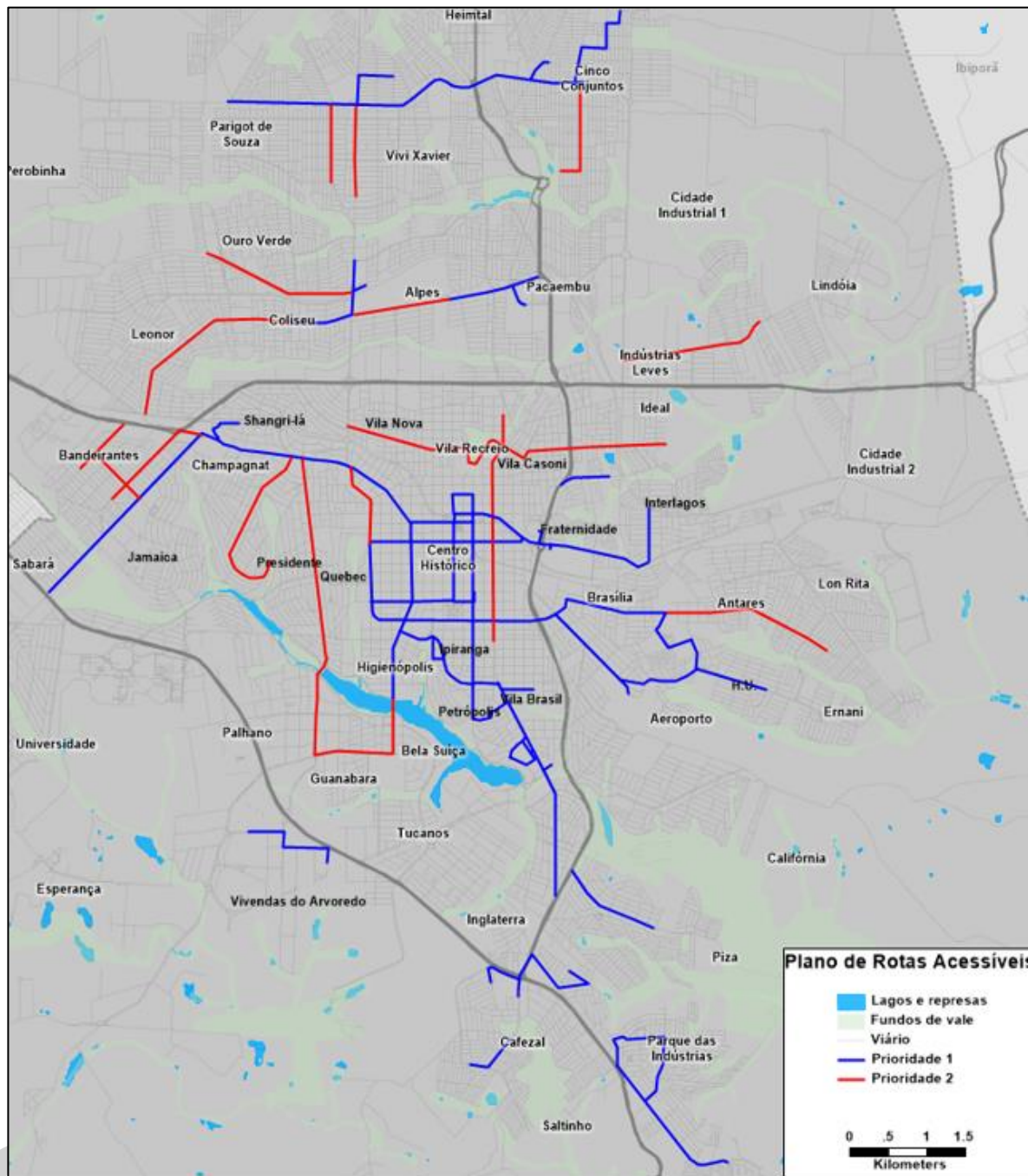
Anexo II - Rede Ciclovária Estrutural



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

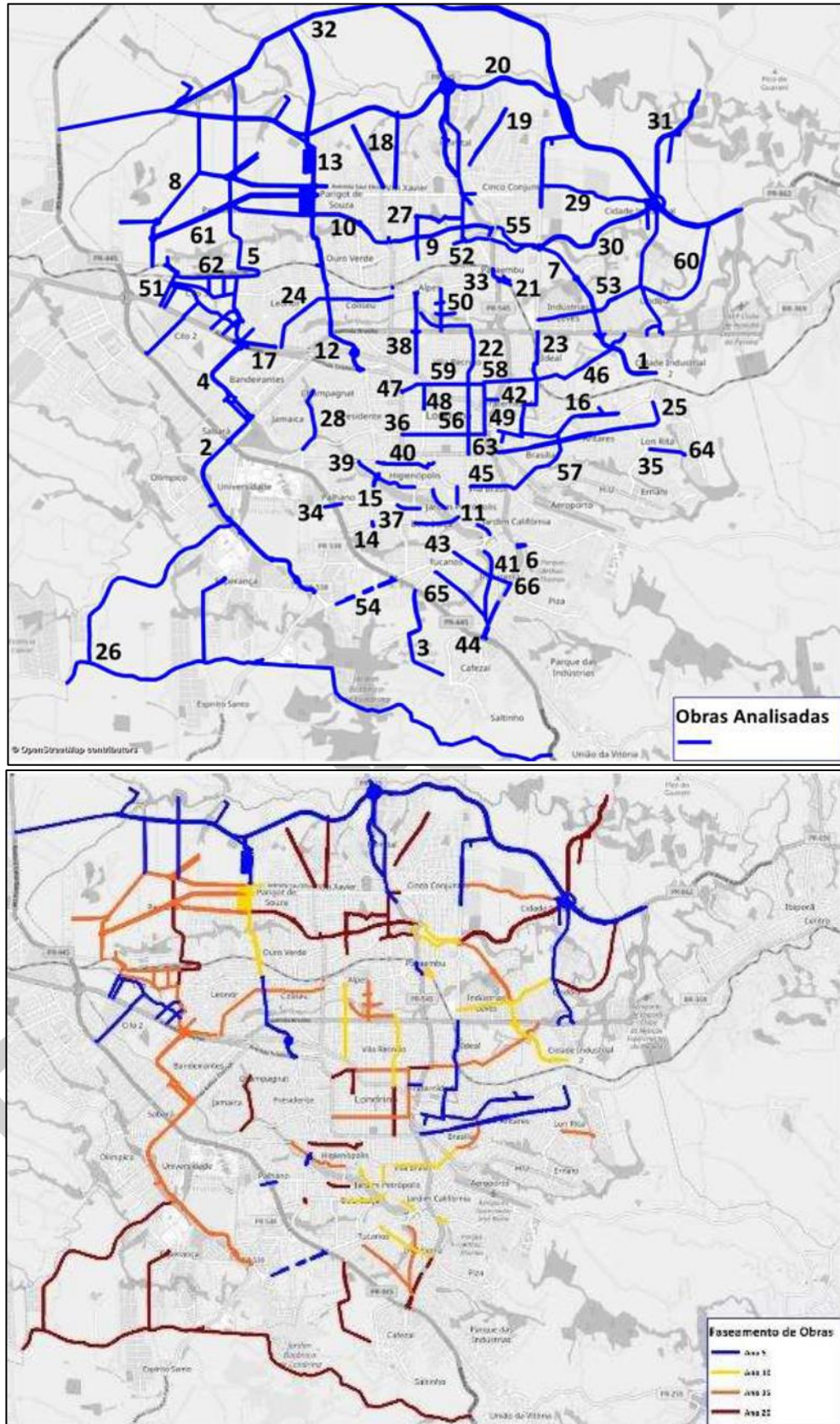


Fonte: PlanMob Londrina

Prioridade 1: 58km de calçadas

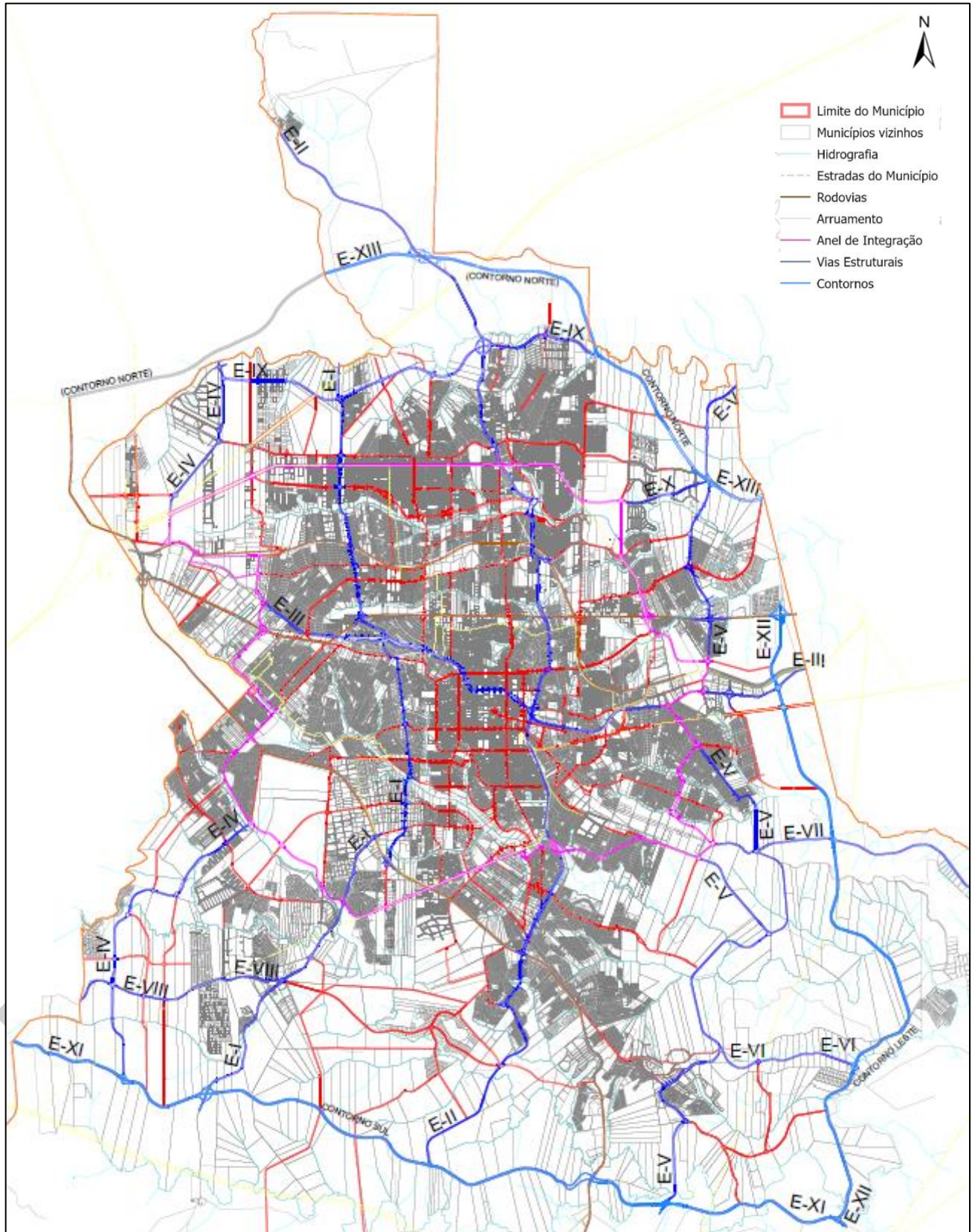
Prioridade 2: 33km de calçadas

Anexo IV - Plano de Obras Viárias

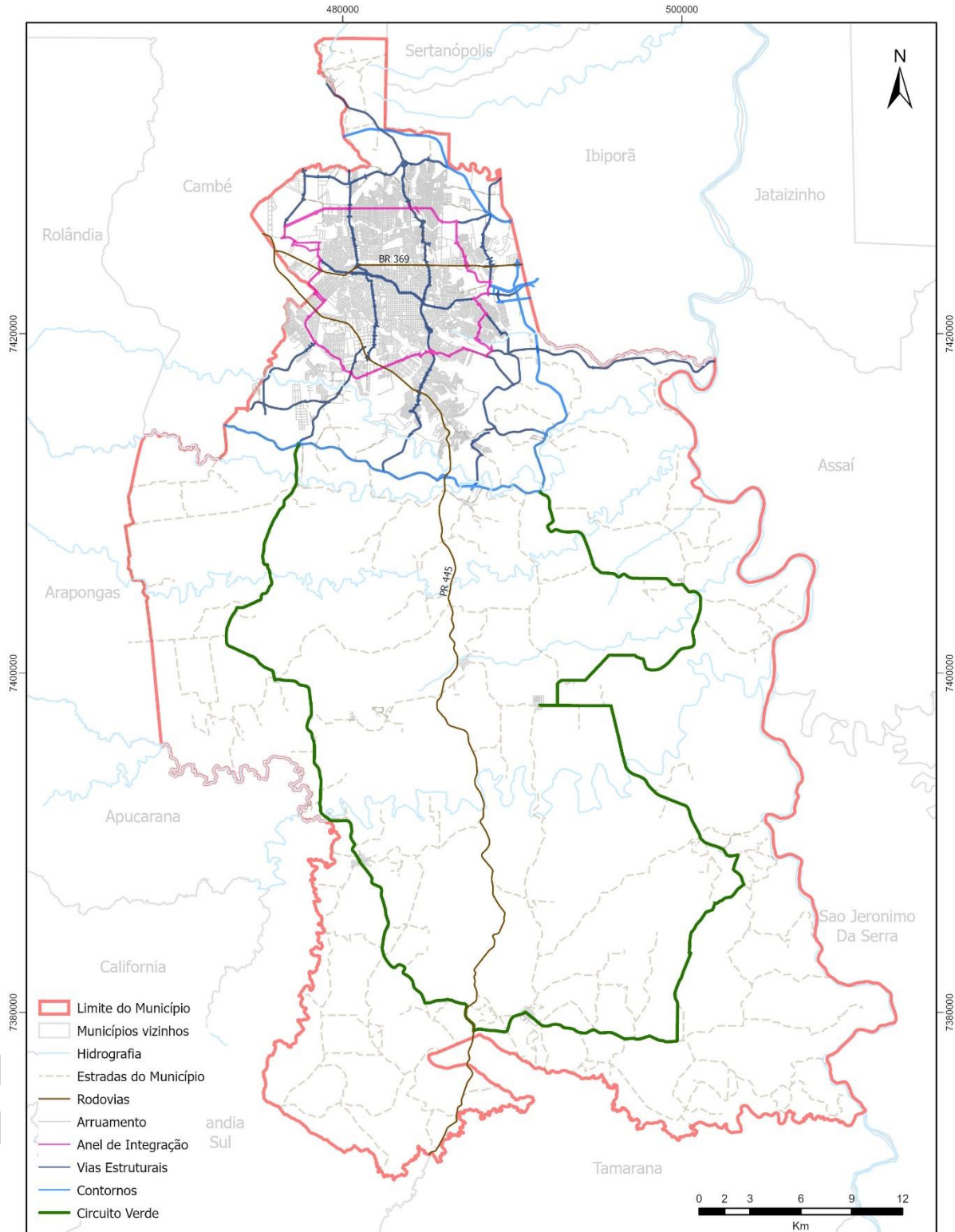


Fonte: PlanMob Londrina

Anexo V - Mapa do Sistema Viário Básico Urbano



Anexo VI - Mapa do Sistema Viário Básico Rural



CIRCUITO VERDE
 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

