

## **LEI Nº 7.486, DE 20 DE JULHO DE 1998**

**SÚMULA:** Estabelece critérios para concepção do Sistema Viário do Distrito Sede do Município de Londrina.

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

**L E I :**

### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

#### **SEÇÃO I Da Finalidade**

**Art. 1º** Esta lei estabelece os critérios para a definição e hierarquização do sistema viário do distrito sede do Município.

#### **SEÇÃO II Das Definições**

**Art. 2º** Para efeito da presente lei, ficam definidos os seguintes termos:

**I – acesso:** interligação física, instalada para possibilitar o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública e o lote, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;

- II – alinhamento:** linha divisória entre o lote e a via pública;
- III – aproximação:** linha de chegada, no cruzamento ou na interseção;
- IV – bolsão de retorno:** via local sem saída, com praça de retorno na extremidade;
- V – canteiro:** dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;
- VI – ciclofaixa:** faixa de rolamento destinada ao uso exclusivo de ciclistas;
- VII – ciclovia:** via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas;
- VIII – corredores:** seqüência de vias que permite continuidade de tráfego;
- IX – eixo da via:** linha que divide em simetria a faixa de domínio;
- X – faixa de domínio:** área de terreno destinada, pelo Poder Público, a implantar e manter vias e equipamentos, definida entre alinhamentos prediais;
- XI – faixa de rolamento:** porção da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, identificada através de pintura no pavimento, medindo entre 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), no mínimo, a 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura;
- XII – hierarquia funcional:** define a função predominante de diferentes vias, visando a 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, em suas imediações;
- XIII – interseção:** encontro entre duas ou mais vias de circulação;
- XIV – interseções múltiplas ou complexas:** cruzamento de vias que apresentam mais de três aproximações e cujas funções e padrões físicos caracterizem, pelo menos, uma delas como principal;
- XV – miolo de quadra:** área localizada no centro de quadra e com potencial de ocupação;
- XVI – modo:** tecnologia de transportes;
- XVII – passarela:** via constituída por elemento construtivo aéreo ou subterrâneo, destinada ao deslocamento exclusivo de pedestres e ciclistas, no sentido transversal à via de circulação de veículos;

**XVIII – passeio:** porção da faixa de domínio destinada ao trânsito de pedestres, construída acima do nível do pavimento;

**XIX – pista:** superfície contínua da via destinada à circulação e ao estacionamento de veículos;

**XX – sentido de tráfego:** mão de direção na circulação de veículos;

**XXI – sistema estrutural viário:** conjunto de vias principais, bem como as interseções múltiplas ou complexas, resultantes do cruzamento de vias;

**XXII – tráfego:** movimentação, trânsito de veículos e pedestres;

**XXIII – vias locais:** via pública não estrutural destinada apenas ao acesso aos lotes lindeiros;

**XXIV – vias marginais:** via auxiliar de uma via principal, adjacente, geralmente paralela, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de acesso à via principal;

**XXV – vias principais:** vias que permitem o atendimento à atividade de deslocamento entre quaisquer pontos dentro da área urbana;

**XXVI – vielas:** espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

## **CAPÍTULO II**

### **DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES**

**Art. 3º** As vias componentes do sistema viário são assim classificadas: contornos rodoviários, eixos estruturais, anel estrutural, vias arteriais, vias coletoras, vias locais, vias para pedestres ou passeio e ciclovias.

§ 1º Contorno rodoviário é o anel rodoviário próximo ao limite do perímetro de expansão urbana da cidade que tem como objetivo promover as ligações rodoviárias entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e serve ao tráfego de passagem ou regional.

§ 2º Eixos estruturais são aquelas vias de maior capacidade de vazão que têm como objetivo promover a interligação viária entre diferentes quadrantes da cidade.

§ 3º Anel estrutural é a via interna que contorna a área central da cidade e tem como função estabelecer ligações perimetrais entre diferentes quadrantes da cidade.

§ 4º Via arterial é a via que promove a ligação entre diferentes bairros ou setores da cidade onde a velocidade de serviços é menor e permite maior intensidade de trânsito.

§ 5º Vias coletoras são as que ligam um ou mais bairros entre si e coletam ou distribuem o fluxo do trânsito a partir das vias arteriais e estruturais.

§ 6º Via local é aquela de distribuição do tráfego internamente ao bairro e se liga quase sempre a uma via coletora.

§ 7º Vias para pedestres são aquelas de passagem para transeuntes.

§ 8º Ciclovia é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas.

**Art. 4º** A estruturação viária depende das faixas carroçáveis, dos espaços de estacionamento e da sinalização existente dos obstáculos ao livre movimento de coisas ou pessoas, ou seja, é função da parte dinâmica e estática dos componentes da circulação.

### **CAPÍTULO III**

#### **DA CARACTERIZAÇÃO DOS COMPONENTES DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 5º** Os componentes do sistema viário tem as seguintes características:

**I** – contornos rodoviários: faixa de domínio de 60,00m (sessenta metros) a 100,00m (cem metros), sendo seu perfil formado por via marginal, canteiro, rodovias com faixas de rolamento e canteiro com ciclovia central em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 6%;

**II** – eixos estruturais e anéis estruturais: faixa de domínio de 35,00m (trinta e cinco metros) a 50,00m (cinquenta metros), sendo seu

perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixas de rolamento e ciclovia, em cada sentido de tráfego, com rampa máxima de 8%;

**III** – vias arteriais: faixa de domínio de 28,00m (vinte e oito metros) a 34,00m (trinta e quatro metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixas de rolamento e canteiro central, em cada sentido de tráfego, com rampa máxima de 10%;

**IV** – vias coletoras: faixa de domínio de 18,00m (dezoito metros) a 25,00m (vinte e cinco metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento e faixas de rolamento, para cada sentido de tráfego, podendo ser dotadas de canteiro central com rampa de 10%;

**V** – vias locais: faixa de domínio de 14,00m (quatorze metros) a 17,00m (dezessete metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixa de rolamento em cada sentido e passeio, com inclinação máxima de 10%;

**VI** – vias para pedestres: classificadas como passeios, com largura mínima de 3,00m (três metros); vielas, com largura mínima de 5,00m (cinco metros), e calçadas;

**VII** – ciclovias: faixas de rolamento com 1,40m (um metro e quarenta centímetros) por sentido de tráfego.

## **CAPÍTULO IV DAS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 6º** As diretrizes do sistema viário estrutural, composto pelos contornos rodoviários, eixos estruturais, anel estrutural e vias arteriais, assim como pelas obras complementares necessárias à sua adequação, implementação, implantação e expansão futura, são apresentadas no mapa anexo.

**Art. 7º** Nas confluências de vias é obrigatória a execução de rampa para pessoas portadoras de deficiências, com largura de 1,20m (um metro e vinte centímetros), a contar do ponto de concordância do desenvolvimento de curva.

**Art. 8º** Ficam as vias públicas abaixo nomeadas sujeitas às seguintes alterações nos traçados ou alinhamento para seu enquadramento dentro da hierarquização viária:

**I** – Rua Paraíba: via arterial com faixa total de 28,00m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento em 13,00m (treze metros) na face oeste, no trecho entre a Rua Sergipe e a Travessa Belo Horizonte;

**II** – Av. Duque de Caxias: via arterial com faixa total de 28,00m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento em 13,00m (treze metros) na face leste, entre a Av. J.K. e a BR-369;

**III** – Rua Montevideu: via arterial com faixa total de 31,00m (trinta e um metros), com mudança de alinhamento de 5,00m (cinco metros) em ambas faces, no trecho compreendido entre a divisa do Lote 63-E e o Lote 64-A2;

**IV** – Rua Santa Mônica: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento em 4,00m (quatro metros), na face norte, no trecho compreendido entre a Av. Dez de Dezembro e a faixa de alta tensão do Jardim Ideal;

**V** – Rua Humaitá: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento em 10,00m (dez metros), na face sul, no trecho compreendido entre a Av. Higienópolis e a Rua Monte Castelo, e mudança variável, tendendo a face norte até a Rua Maringá;

**VI** – Rua Aminthas de Barros: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento de 10,00m (dez metros) na face sul no trecho compreendido entre a Av. Higienópolis e a Rua Fidencio Xavier;

**VII** – Rua Gumercindo Saraiva: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros), na face sul, no trecho compreendido entre a Av. Higienópolis e a Rua Sena Martins;

**VIII** – Rua Sena Martins: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento na face leste, no trecho compreendido entre a Rua Gumercindo Saraiva e a Rua Gomes Carneiro, até a rótula;

**IX** – Rua Manaus: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento de 10,00m (dez metros) na face sul, no trecho compreendido entre as ruas Quintino Bocaiuva e Belo Horizonte;

**X** – Travessa Belo Horizonte: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento em 10,00m (dez metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Rua Belo Horizonte e a Av. Leste-Oeste;

**XI** – Rua Belém: via coletora, com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento em 10,00m (dez metros) na face norte, no trecho compreendido entre a Av. Leste-Oeste e a Rua Jorge Cazoni;

**XII** – Rua Caraíbas: via coletora, com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento de 13,00 (treze

metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Jorge Cazoni e a Av. Dez de Dezembro;

**XIII** – Rua Itajaí: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento na face oeste, no trecho compreendido entre a Av. Leste-Oeste e a Rua Tiete;

**XIV** – Rua São Pedro: via coletora com faixa de 25,00m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento em 10,00m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Av. Santos Dumont e a Av. Celso Garcia Cid;

**XV** – Rua Goiás: via coletora, com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10,00m (dez metros), na face sul, no trecho compreendido entre a Rua Michigan e a Av. Santos Dumont;

**XVI** – Rua Bolívia: via arterial com faixa total de 28,00m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento em 13,00m (treze metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Av. Duque de Caxias e a Rua Enzo Rufino e desta até a rótula da Av. Ribeiro de Barros.

**XVII** – Av. Faria Lima: via arterial, com faixa total de 31,00m (trinta e um metros), com mudança de alinhamento de 16,00m (dezesseis metros) na face sul, no trecho compreendido entre a Av. Maringá e o Lote 174 da Gleba Palhano;

**XVIII** – Rua Eduardo Benjamin Hosken: via coletora com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento de 3,5m (três metros e cinquenta centímetros) e ambos os lados no trecho compreendido entre a Av. J.K. e a Rua Vitória e faixa variável incidindo na área do antigo Colégio Filadélfia, até a rua Quintino Bocaiúva;

**XIX** – Rua Jorge Cazoni: via coletora, com faixa total de 25,00m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10,00m (dez metros), na face leste, no trecho compreendido entre a Av. Santos Dumont e a Rua Caraíbas.

§ 1º Na Rua Jorge Cazoni, partindo da Rua Belém, o alargamento é variável até a Rua Tupinambás.

§ 2º A Rua Itajaí tem continuidade até a Av. Henrique Manzano.

**Art. 9º** As rotatórias e obras de arte deverão ser construídas com raio interno de no mínimo 30,00 metros em todos os cruzamentos de vias estruturais com arteriais, assim como nos cruzamentos de vias arteriais com arteriais.

§ 1º Na construção de que trata este artigo deverá ser reservada área suficiente para possibilitar a implantação de trevos, visando ao atendimento da demanda futura de tráfego.

§ 2º No caso de interseções entre rodovias e vias estruturais ou arteriais, deverão ser construídos trevos.

## CAPÍTULO V

### DA CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE VIAS ESTRUTURAIS

**Art. 10.** Fica assim determinado o traçado do sistema de vias estruturais:

**I – Anel de Integração (AI):** inicia-se na PR-445 com a Avenida Waldemar Spranger, segue no sentido sudoeste por esta avenida até a Rodovia Mábio Gonçalves Palhano, segue deste ponto no sentido noroeste e nordeste pela Avenida Ruy Ferraz de Carvalho e Avenida Juvenal Pietraroia até a PR-445, segue pelo seu prolongamento agora como Avenida Arthur Thomas até a Rua Júlio de Castilho, segue por esta e em linha reta até a Rua Serra Formosa no sentido noroeste, deste ponto segue margeando o Córrego Cambé no mesmo sentido até a Avenida Jockey Clube, segue no sentido nordeste até a Avenida Tiradentes (BR-369), segue no sentido norte pela Rua das Indústrias e pelas Avenidas Luigi Amorese e Francisco Xavier Toda até a Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro, segue pela Rua Capitão Jacy da Silva Pinheiro no sentido oeste até a Rua Primo Campana, no sentido norte transpondo a Ferrovia e pela divisa dos Lotes 315 e 315B da Gleba Jacutinga numa distância de aproximadamente 1.300 metros, segue deste ponto no sentido leste, passando pelo Lotes: 314-A, 314-C, 313-C, 313-B, 313-A, 313, 312-D, 312C, 312B, 312-A, 312-E, 312, 311, 310, 309, 308-A, 308, 307-A, 307 e 306-A, da Gleba Jacutinga até encontrar-se com a Avenida Pedro Carrasco Alduan, deste ponto segue por esta Avenida até a Avenida Francisco Gabriel Arruda, deste ponto segue pela Avenida das Nações e cruzando com o Lote 45 da Gleba Jacutinga, as chácaras 24 a 28 do Parque Presidente Vargas e os Lotes 44-A, 43 e 43-A, da Gleba Jacutinga até o antigo lixo do Contorno Norte, segue por este eixo até o encontro com a Rodovia Carlos João Strass, deste ponto, segue ligando com a Rua Raul Coutinho passando pelos conjuntos Semiramis, José Belinati e João Paz, deste ponto cruzando os Lotes 30-A e 30 da

Gleba Jacutinga até a Avenida Angelina Ricci Vezozzo, deste ponto segue no sentido sudeste até encontrar faixa da COPEL no Lote 75-A, da Gleba Primavera, deste ponto segue no mesmo sentido e pela faixa da COPEL até o Loteamento da COHAB J.G. Pessoa, segue deste ponto pela Avenida Nova Londrina até a BR-369 (Avenida Brasília), segue no sentido sudeste cruzando os Lotes 44, 45, 17 e 42 da Gleba Lindóia até a divisa da Fazenda São Manoel, segue no sentido sul transpondo a linha férrea nova até o leito antigo da ferrovia, segue no sentido sudoeste pelo leito antigo da ferrovia e cruzando os Lotes 4-C e 4-B da Gleba Lindóia até o encontro da Estrada dos Pioneiros com a Avenida Jamil Scaff, deste ponto segue no sentido sudeste pela Avenida Jamil Scaff até a divisa do Lote 44 da Gleba Simon Frazer e o Conjunto da COHAB denominado Giovani Lunardelli, segue por esta divisa no sentido sudoeste até o Córrego Barreiro, deste ponto passando pelo Lote 24-B até a Avenida Robert Koch, segue no sentido sudeste, passando pelo Lote 23-A da Gleba Simon Frazer até o Ribeirão Limoeiro, deste ponto segue no sentido sudeste até a área de proteção do aeroporto e contornando o mesmo pelo seu lado leste passando pelos Lotes 14, 16, 18, 19, 17, 15-A e 15 da Gleba Cambé até a Avenida José Ventura Pinto, segue por esta Avenida no sentido sudoeste até a Avenida das Américas, segue por esta Avenida até a Avenida Portugal, segue por esta Avenida até Avenida Inglaterra, deste ponto segue pela Rua Albânia e transpondo o Córrego Tucano até a Avenida Waldemar Spranger, segue por esta Avenida no sentido sudoeste até a PR-445, no ponto inicial.

**II – Estrutural I (EI):** inicia-se no Anel de Integração em ponto localizado na Fazenda Palhano (Avenida das Torres), seguindo ao norte até a Avenida Madre Leônia Milito até a Rua Professor Joaquim de Matos Barreto (numa largura de 40,00 metros), por esta segue no sentido oeste até a Avenida Faria Lima, cruzando-a em rótula, seguindo no sentido da Rua Vicente Carvalho até a Avenida Castelo Branco, cruzando em rótula, deste ponto segue pela Rua Foz do Iguaçu até a Rua Júlio Prestes até encontrar com a Rua Manoel Joaquim Gregório, prolongando-a até a Rua Deputado Nilson Ribas, por esta segue no sentido norte até a rótula da Avenida Tiradentes com a Avenida José de Alencar e Avenida do Sol, trecho este compreendido entre a Avenida Tiradentes e Avenida Brasília com largura de 40 metros; da Avenida Brasília, ligando com a Rua Sidrack Silva Filho, a Avenida José de Lima Castro até a linha da Rede Ferroviária e desta linha até o Contorno Norte (CNI) terá a largura de 40 metros.

**III – Estrutural II (EI):** inicia-se no novo aeroporto de Londrina previsto na Gleba Cafezal, entre os Lotes 440, 441 e 444, ponto

este de ligação com o Contorno Sul (CSI) seguindo a norte pela estrada vicinal até o Córrego Cafezal na largura de 40 metros. Deste ponto segue por estrada vicinal da Chácara São Miguel, até a Rua Geraldo Júlio do conjunto Oscavo Gomes dos Santos (Cafezal II), desse ponto segue pela Avenida Chepli Tanus Daher até a Rodovia PR-445, e pela Rua Ulisses Rodrigues da Silva até a Avenida 10 de Dezembro com a largura de 40 metros; da Avenida 10 de Dezembro até o cruzamento com a BR-369, terá faixa variável, o da Rodovia Carlos João Strass (prolongamento da Avenida 10 de Dezembro) até o cruzamento com a Avenida Curitiba e Rua Anuar Caran terá a largura de 40 metros seguindo pela Avenida Curitiba até o encontro com a Rua Joaquina de Oliveira Perfeito terá 40 metros, e até a Avenida Saul Elkind será variável; da Avenida Saul Elkind segue no sentido norte até a Estrada das Abóboras e esta cruzando com o Contorno Norte (CNI), até o seu final, terá 40 metros.

**IV – Estrutural III (EIII):** inicia-se na divisa com Ibiporã, na Fazenda São Manoel, estrada denominada dos Pioneiros, segue a oeste até a Avenida Heber Soares Vargas, com largura de 40 metros; transpondo desvio ferroviário, segue pela Avenida das Laranjeiras e Avenida Theodoro Victorelli até o cruzamento com a Avenida 10 de Dezembro, com largura de 40 metros; deste ponto segue pela Avenida Leste-Oeste até a Avenida Brasília e terá sua faixa variável; segue deste ponto no sentido sul pela Avenida Serra da Esperança, Avenida Serra do Flamengo até a Avenida Arthur Thomas e desta Avenida até a Rua Júlio de Castilho (Anel de Integração), onde terá a largura de 40 metros.

**V – Estrutural IV (EIV):** inicia-se na confluência da Estrada Mábio Gonçalves Palhano (estrada para São Luiz) com a Estrada da Cegonha, segue no sentido norte até a Estrada Caramuru (estrada Turini) com largura de 40 metros; da Estrada do Caramuru até a Rua Santa América terá largura de 50 metros; segue pela estrada até o Anel de Integração com largura de 40 metros; deste anel até o cruzamento com a Rodovia PR-445 terá largura de 40 metros.

**VI – Estrutural V (EV) - (Estrutural da Cidade Empresarial):** inicia-se no prolongamento da Avenida Saul Elkind (antiga estrada para Ibiporã) no Lote 9 da Gleba Primavera, segue no sentido sul em direção ao Córrego Lindóia, divisa dos Lotes 41-A e 41/47 da Gleba Lindóia, seguindo até a Avenida das Maritacas, segue em direção ao Córrego Água das Pedras na divisa do Lote 51 e Lotes 52 e 53 da Gleba Lindóia, segue pela divisa dos Lotes 57, 56, 55, 54 e 42 com os lotes 58/B,

59, (Fazenda São Manoel), até rótula prevista no Pátio Ferroviário, interseção com o Anel Estrutural.

## **CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 11.** São consideradas rodovias urbanas a BR-369, denominada Av. Brasília, e a Av. Tiradentes, no trecho compreendido entre a divisa de Ibiporã e a divisa com Cambé, e a PR-445, denominada Celso Garcia Cid, no trecho compreendido entre o Conjunto Habitacional Jamile Dequech e a divisa com Cambé.

**Art. 12.** O novo aeroporto de Londrina é margeado em toda a sua extensão pelo contorno sul, a ser implantado, que estabelecerá a conexão do tráfego dos municípios vizinhos e facilitará o acesso ao centro de convenções e eventos.

**Art. 13.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Londrina, 20 de julho de 1998.

**Antonio Casemiro Belinati**  
**PREFEITO DO MUNICÍPIO**

**Gino Azzolini Neto**  
**SECRETÁRIO DE GOVERNO**

**Mário Cesar Stamm Júnior**  
**DIRETOR PRESIDENTE**  
**DO IPPUL**

Ref.:

Projeto de Lei nº 561/96.

Autoria: Executivo Municipal

Aprovado na forma do Substitutivo nº 3/98 da Comissão de Justiça, Legislação e Redação