



# MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

LEI Nº 1 6 1 6

PUBLICADO \_\_\_\_\_

EDIÇÃO Nº \_\_\_\_\_

DE \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_



**SÚMULA:** "Estabelece critérios para concepção do Sistema Viário da Sede do Município de Telêmaco Borba- PR".

**"O POVO DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, ATRAVÉS DE SEUS REPRESENTANTES NA CÂMARA LEGISLATIVA, APROVOU, E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO, SANCIONO A SEGUINTE LEI".**

### Capítulo I Disposições Gerais

**Art. 1º.** Fica instituído a Lei do Sistema Viário do Município de Telêmaco Borba que se caracteriza como instrumento de planejamento de caráter dinâmico, vinculado à realidade urbana e a serviço do desenvolvimento da comunidade local, buscando o bem estar de sua população e da ação governamental nos seus múltiplos aspectos organicamente integrado e harmônico com o que dispõe a Lei 1.569 de 22.11.2006 – Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Telêmaco Borba - PDDU/TB, Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, Lei do Parcelamento do Solo Urbano e demais legislações estaduais e federais pertinentes a espécie.

**Parágrafo único.** A expressão Sistema Viário tratado nesta lei é expressão sinônima ao Subsistema Viário tratado na Lei do PDDU/TB.

**Art. 2º.** As disposições desta Lei deverão ser observadas, na aprovação de projetos viários e execução de qualquer obra particular, bem como em todas as iniciativas do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, no âmbito do Município de Telêmaco Borba.

**Parágrafo único.** Todos os projetos de Parcelamento do solo, construção, reconstrução, reforma e ampliação de edificações localizadas na Sede do Município, dependerão de diretrizes viárias e urbanísticas a serem emitidas pelo órgão público municipal competente, segundo as presentes disposições legais.

**Art. 3º.** As vias de circulação pública, que vierem a ser implantadas somente serão liberadas ao uso, após vistoria e aprovação do órgão da Prefeitura responsável pela execução e recebimento de obras públicas, devendo ser incluídas no mapa viário municipal na categoria de vias existentes.

**Parágrafo único:** É vedada a execução privada de vias de circulação sem que tenham seu projeto aprovado pelo poder público.

**Art. 4º.** O Poder Público Municipal por meio de seus órgãos poderá estabelecer convênios com o Estado e/ou União e/ou parceria com terceiros visando à execução do Plano Viário Urbano e Municipal.

**Art. 5º.** Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do sistema viário básico da cidade e em conformidade com a presente Lei e Plano Viário urbano.





# MUNICIPIO DE TELEMACO BURBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

**Parágrafo único.** É vedada a execução de qualquer via de circulação sem a prévia aprovação de seu projeto pelo Poder Público Municipal;

**Art. 6º.** O dimensionamento das vias públicas deverá obedecer, no mínimo, aos padrões definidos no anexo 003 integrante à presente Lei.

**Parágrafo Único.** O Poder Executivo municipal poderá exigir, a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas nesta Lei.

### Capítulo II Dos Objetivos

**Art. 7º.** Esta Lei tem por Objetivos:

- I - assegurar o desenvolvimento harmônico da estrutura urbana e sua integração com as vias de estruturação rural do município, bem como as vias de ligação regional;
- II - propiciar uma estruturação urbana capaz de atender as funções de habitar, trabalhar, recrear, locomover e outras destinadas à realização humana em sua plenitude;
- III - buscar a promoção da circulação viária segura de pedestres e veículos, promovendo qualidade de mobilidade e acessibilidade a todos os cidadãos;
- IV - incentivar a utilização dos meios de transporte não poluentes;
- V - utilizar o planejamento viário como um dos meios de induzir a ocupação urbana ordenada e planejada do solo urbano, sobretudo buscando-a de forma sustentável;

### Capítulo III Recomendações Específicas

**Art. 8º.** Para atender à sua finalidade de informação à população, a Lei do Sistema Viário bem como o Plano Viário municipal deverá ser constantemente atualizada, no intuito de caracterizar-se como fonte segura de informação da situação real do estágio do desenvolvimento do sistema viário do município.

**Art. 9º.** Conforme definido na Lei do PDDU/TB, exceto as vias locais situadas em ZEIS-RF, Nenhuma via pública de circulação de veículos no município poderá ter largura inferior a 13,00m (treze metros) de largura, sendo no mínimo 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros) para Pista de Rolamento, 3,80m (três metros e oitenta) para faixa de estacionamento, dividindo-se em 1,90m (um metro e noventa centímetros) para cada lado da via e 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros) para passeio ou calçada tendo este 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para cada lado da via conforme ilustrado no anexo 003.

**Parágrafo Único.** As vias localizadas em áreas rurais do município deverão respeitar a largura mínima de 13,00m (treze metros) expressa *no caput* deste artigo.

**Art. 10.** A via que se constitua em prolongamento de outra já existente ou constante do sistema viário proposto, deverá respeitar as características da via de maior dimensão, ainda que pela sua função e posição possa ser considerada de categoria funcional inferior.

**Art. 11.** De ambos os lados, ao longo das faixas de segurança das linhas de transmissão de energia elétrica, deverão ser construídas vias com características do sistema coletor, desde que constatada a viabilidade técnica da construção, respeitando-se a faixa de segurança determinada pelas concessionárias de energia elétrica.

**Art. 12.** Nas vias de circulação cujo leito não esteja no mesmo nível dos terrenos marginais, a altura máxima dos taludes não deverá exceder a 3,00m (três metros) de altura, devendo ainda tais taludes receber tratamento adequado, preferentemente revestidos com grama.

**Art. 13.** É permitida a execução de vias locais de penetração em "cul-de-sac", não podendo estas apresentar uma extensão superior a 150,00m (cento e cinquenta metros) medida





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

a partir da via de acesso mais próxima, tendo o bolsão de retorno um diâmetro mínimo de 13,00m (treze metros) e área de retorno com diâmetro maior ou igual a 30,00m (trinta metros).

**Art. 14.** Fica expressamente proibida a utilização das vias públicas para outros fins que não a locomoção de pessoas, veículos e mercadorias, sendo vedado a utilização da via para:

- I - Estacionamento e/ou permanência indefinida de veículos de carga acima de 3,5 t. a não ser durante período necessário para carga e descarga;
- II - Permanência, por qualquer período, de carretas, bi-trem, Romeu e Julieta, semi-reboque, ou assemelhados desacoplados do veículo de tração;
- III - Permanência indefinida de veículos de passageiros com capacidade igual ou superior a 20 pessoas;
- IV - Exposição de mercadorias de qualquer natureza;
- V - Realização de reparos ou instalação de equipamentos em veículos;
- VI - Deposição de materiais de construção ou terra exceto para transposição imediata para dentro do alinhamento predial;
- VII - Qualquer utilização que impeça ou dificulte o trânsito de pessoas e veículos;
- VIII - Interdição para fins de reuniões públicas para fins pacíficos salvo o assegurado pela Constituição Federal, devendo o Poder Público ser comunicado previamente para que tome as medidas viárias de segurança necessárias, não cabendo a este impedir, negar ou frustrar por qualquer meio a realização de reunião previamente comunicada.

§ 1º. Para efeitos desta lei considera-se como permanência indefinida quando o veículo ou carreta e/ou assemelhados permanecem estacionados na via pública por período de tempo igual ou superior a 24 horas, ou quando contumazmente é estacionado no mesmo trecho da via pública permanecendo no local por pelo menos 08 horas seguidas.

§ 2º. Para fins do disposto no inciso VIII do *caput* deste artigo excluem-se as reuniões de caráter festivo, artístico ou assemelhado, as quais para sua realização e interdição da via pública deverão receber autorização do Poder Público Municipal, que somente serão exaradas demonstrada a viabilidade da fluidez do tráfego por caminho alternativo, a segurança dos cidadãos e condutores de veículos, sem prejuízo do cumprimento das demais exigências legais.

§ 3º. Caberá ao Poder Público Municipal, determinar através de Plano Viário Municipal, regras e trajetos especiais para a carga e descarga, bem como o tráfego de veículos pesados na área urbana.

**Art. 15.** Além do determinado aos artigos anteriores as vias não poderão ser executadas:

- I - Sem saída, a não ser que seja executada em "cul-de-sac", segundo Artigo 13 desta Lei, ou ainda que seja trecho de via projetada cuja continuidade se dará quando da expansão urbana conforme o previsto pelo Plano Viário Geral de Telemaco Borba;
- II - Com dimensões inferiores ao definido nesta lei;
- III - Em Áreas de Proteção Permanente, salvo as necessárias a transposição de fundo de vale ou curso d'água, devendo o projeto de transposição ser previamente examinado e aprovado pelo órgão competente;
- IV - Com inclinação transversal superior a 2% (cinco por cento);
- V - Com declividade superior a 14% (quatorze por cento), admitindo-se, exclusivamente em vias locais, em trechos inferiores a 100,00m (cem metros) a declividade de até 16% (dezesseis por cento), e em trechos de até 50,00m (cinquenta metros) declividade máxima de 18% (dezoito por cento);

**Parágrafo Único.** Entre o alinhamento predial e a via o Poder Público poderá ainda instituir faixas de domínio de largura variável conforme o dimensionamento da via e seu uso proposto ou previsto.

### Capítulo IV Do Sistema Viário e sua Estruturação





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

**Art. 16.** O Sistema Viário Urbano compreende a rede de infra-estrutura de vias existentes e projetadas, que recebem uma hierarquização física com base em critérios funcionais e urbanísticos, sendo classificadas em 04 (quatro) sistemas:

- a) Sistema Estrutural;
- b) Sistema Coletor;
- c) Sistema Local;
- d) Sistema Especial.

**Parágrafo Único.** Os critérios utilizados para classificação destas vias, referem-se características de tráfego recebido pelas vias existentes e sua função no sistema viário urbano consolidado.

**Art. 17.** O sistema Estrutural é composto pelos seguintes tipos de via:

- a) **Arterial ou Rodovia:** vias de tráfego intenso e de passagem que permitem ligações regionais e entre a área urbana e vias rurais.
- b) **Via Marginal:** vias que correm imediatamente paralelas às Rodovias principalmente no Perímetro Urbano Municipal, sendo uma estrutura viária de transição entre rodovia e sistema viário urbano, promovendo a separação entre o tráfego de destino regional e o tráfego de circulação urbano.
- c) **Via Estrutural e Avenidas:** vias que estruturam o sistema viário urbano promovendo a ligação entre diferentes bairros ou setores da cidade, permitindo um fluxo contínuo de tráfego proporcionando mobilidade e acesso aos setores habitacionais, comerciais, serviços e de lazer.

**Art. 18.** O sistema Coletor é composto pelos seguintes tipos de via:

- a) **Vias Coletoras:** vias que se destinam a coletar o tráfego de veículos das vias locais e distribuí-los às estruturais. Formam um sistema de vias que interligam a malha viária.
- b) **Vias Parque:** são as vias que devem ser implantadas paralelamente as Áreas de Preservação Permanente- APPs, devendo estar integradas ao Sistema Viário conforme o Plano Viário Municipal. Objetivam principalmente incentivar a preservação das APPs inseridas na Área Urbana, propiciando também a utilização destes locais como áreas de lazer e preservação, bem como criar corredores alternativos de circulação urbana.

**Art. 19.** O sistema Local é composto das vias do sistema Viário Urbano formado por ruas de circulação local, ruas de acesso e demais vias que não estejam relacionadas nos dois sistemas anteriores, sendo Via Local aquela de distribuição do tráfego internamente ao bairro e se liga quase sempre a uma via coletora.

**Art. 20.** O Sistema Especial:

- I - **Vias para Pedestres:** são aquelas de passagem e uso exclusivo de pedestres.
- II - **Ciclovias:** é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas.
- III - **Vias Centrais:** são as vias que apresentam um fluxo viário diferenciado devido à concentração das principais atividades comerciais do município, bem como as vias que sofrem influência direta e indireta da área comercial do município. Receberão tratamento especial, buscando incentivar uma melhor distribuição das atividades comerciais, bem como deverão ser re-adequadas e adaptadas para absorver e possibilitar um fluxo viário adequado.

### CAPÍTULO V

#### Das Dimensões das Vias

**Art. 21.** Os componentes do sistema viário têm as seguintes características e dimensões mínimas, conforme caracterização básica aprovada na Lei Complementar 1.569 de 22 de novembro de 2006. Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Telemaco Borba - PDDU/TB, a seguir relacionados:

**Art. 22.** O dimensionamento do Sistema Estrutural assim se apresenta:





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

- I - Vias Arteriais e/ou Rodovias quando executadas por outros órgãos que não municipais: faixa de domínio mínimo 50,00m (cinquenta metros) a conta do eixo da rodovia, 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% (seis por cento);
- II - Vias arteriais e/ou rodovias quando executadas sob responsabilidade do poder público municipal - serão de 39,00m (trinta e nove metros) de largura, dos quais:
- passaios de 10,00m (dez metros) sendo 5,00m (cinco metros) de cada lado da rua;
  - canteiro central de 8,00m (oito metros) não destinado à circulação de pessoas;
  - pista de rolamento 1 - de 7,00m (sete metros) dividida em duas pistas de 3,75m (três metros e setenta e cinco centímetros);
  - faixa de estacionamento, permitida somente ao lado direito da via de direção, com 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) e onde houver parada de ônibus;
  - pista de rolamento 2 - do outro lado do canteiro central na outra mão de direção, de 7,00m (sete metros) dividida em duas pistas de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);
  - faixa de estacionamento de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
  - declividade longitudinal máxima de 12% (doze por cento) e transversal de 2% (dois por cento);
- III - Via Marginal assim configurada:
- caixa da via: 29,50m (vinte e nove metros e cinquenta centímetros);
  - pista de rolamento: 7,00m (sete metros), divididos em quatro pistas com 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
  - faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
  - passoio ou calçada: 7,00m (sete metros), sendo 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
  - canteiro de separação ente marginal e rodovia: 5,00 (cinco metros) à contar dos limites do acostamento da rodovia;
  - ciclovias: 3,00m (três metros);
  - inclinação longitudinal máxima da via: 12% (doze por cento);
  - inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento);
- IV - Vias Estruturais:
- Via Estrutural de 1ª Categoria: são as vias classificadas conforme Artigo 17, III desta Lei, que se encontravam construídas quando da aprovação da desta Lei, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal.
  - Via Estrutural de 2ª Categoria:
    - caixa da via: 29,50m (vinte e nove metros e cinquenta centímetros);
    - pista de rolamento: 14,00m (quatorze metros), divididos em quatro pistas com 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
    - faixa de separação das vias: 0,50m (cinquenta centímetros);
    - faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
    - passoio ou calçada: 8,00m (oito metros), sendo 4,00m (quatro metros) de cada lado da via;
    - ciclovias: 2,00m (dois metros);
    - inclinação longitudinal máxima da via: 12% (doze por cento);
    - inclinação transversal máxima de 2,00% (dois por cento).
  - Via Estrutural de 3ª Categoria (dotada de canteiro central):
    - caixa da via: 34,00m (trinta e quatro metros)
    - pista de rolamento: 14,00m (quatorze metros), divididos em quatro pistas com 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
    - faixa de estacionamento: 5,00 m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;





# MUNICÍPIO DE TELEMACO BORBA

## ESTADO DO PARANÁ

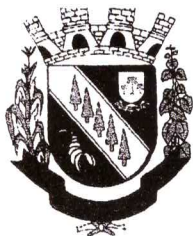
### PODER EXECUTIVO

- 4) passeio ou calçada: 8,00 m (oito metros), sendo 4,00m (quatro metros) de cada lado da via;
- 5) canteiro central: 5,00m (cinco metros);
- 6) ciclovia: 2,00m (dois metros);
- 7) inclinação máxima da via : 12% (doze por cento);
- 8) inclinação transversal máxima de 2,00% (dois por cento);

**Art. 23.** O dimensionamento do Sistema Coletor assim se apresenta:

- I - Via Coletora de 1ª Categoria: As vias coletoras de 1ª (primeira) categoria são as vias classificadas conforme Artigo 18 desta Lei, que se encontram construídas quando da aprovação da desta Lei, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal.
- II - Via Coletora de 2ª Categoria:
  - a) caixa da via: 19,00m (dezenove metros);
  - b) pista de rolamento: 6,00m (seis metros) dividida em duas pistas de 3,00m (três metros);
  - c) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
  - d) passeio ou calçada: 8,00m (oito metros), sendo 4,00m (quatro metros) de cada lado da via;
  - e) inclinação longitudinal máxima da via: 14% (quatorze por cento);
  - f) inclinação transversal máxima da via: 2% (dois por cento).
- III - Via Coletora de 3ª Categoria:
  - a) caixa da via: 24,00m (vinte e quatro metros);
  - b) pista de rolamento: 12,00m (doze metros), composto por 04 (quatro) vias de 3,00 m (três metros) para cada mão de direção;
  - c) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;
  - d) passeio ou calçada: 7,00m (sete metros), sendo 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.
  - e) inclinação longitudinal máxima da via: 14% (quatorze por cento);
  - f) inclinação transversal máxima da via: 2% (dois por cento).
- IV - Vias Parque:
  - a) Via Parque de 1ª Categoria: São as vias caracterizadas como Vias parque que apresentam um trecho já construído, bem como devido às características de parcelamento já consolidadas limitam a construção de Via Parque de 2ª Categoria, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal, devendo ser adaptadas com no mínimo as seguintes dimensões:
    - 1) caixa da via: 17,00m (dezenove metros);
    - 2) pista de rolamento: 6,00m (seis metros);
    - 3) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via ;
    - 4) passeio ou calçada: 6,00m (oito metros), sendo 3,00m (quatro metros) de cada lado da via;
    - 5) inclinação longitudinal máxima: 14% (quatorze por cento);
    - 6) inclinação transversal máxima: 2% (dois por cento).
  - b) Via Parque de 2ª Categoria:
    - 1) caixa da via: 20,00m (vinte metros);
    - 2) pista de rolamento: 6,00m (seis metros);
    - 3) faixa de estacionamento: 5,00m (cinco metros), sendo 2,50m de cada lado da via;
    - 4) passeio ou calçada: 6,00m (seis metros), sendo 3,00m (três metros), de cada lado da via.





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

- 5) ciclovia ou ciclofaixa: 3,00m (três metros), implantada em continuidade ao passeio situado à margem da área de preservação;
- 6) distanciamento mínimo do córrego: 45,00 m (quarenta e cinco metros);
- 7) inclinação máxima: 14% (quatorze por cento);
- 8) inclinação transversal máxima: 2% (dois por cento).

**Parágrafo Único.** As Vias Parque poderão ter dimensões especificadas para as vias estruturais, bem como quando possuírem sentido único de trânsito o seu dimensionamento não sofrerá alterações, sendo assim possível a utilização de uma faixa para estacionamento e o fracionamento da faixa de rolagem restante em três pistas, ou a subtração da área de estacionamento não utilizada.

**Art. 24.** O dimensionamento do sistema local assim se apresenta:

**I - Vias locais:**

- a) Via local de 1ª Categoria: As vias locais de 1ª (primeira) categoria são as vias classificadas conforme Artigo 19 desta Lei, que se encontram construídas quando da aprovação da desta Lei, cabendo a estas intervenções de adequação das mesmas possibilitando melhorias de fluxo viário e condicionamento ao Plano Viário Municipal;
- b) Via Local de 2ª Categoria:
  - 1) caixa da via: 13,00m (treze metros);
  - 2) pista de rolamento: 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros);
  - 3) faixa de estacionamento: 3,80m (três metros e oitenta), sendo 1,90m (um metro e noventa centímetros) de cada lado da via;
  - 4) passeio ou calçada: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros), sendo 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de cada lado da via;
  - 5) inclinação longitudinal máxima da via: 14% (quatorze por cento), admitindo-se, em trechos inferiores a 100,00m (cem metros), a declividade de até 16% (dezesseis por cento), e em trechos de até 50,00m (cinquenta metros) declividade máxima de 18% (dezoito por cento);
  - 6) inclinação transversal máxima: 2% (dois por cento).

**Art. 25.** O dimensionamento do Sistema Especial assim se apresenta:

- I - vias para pedestres: classificadas como passeios, com largura mínima de 3,00m (três metros);
- II - ciclovias: faixas de rolamento com 1,40m (um metro e quarenta centímetros) por sentido de tráfego para uso exclusivo de ciclistas;
- III - vias centrais: as vias caracterizadas do sistema de vias centrais deverão apresentar no mínimo as dimensões e mobilidade previstas para as vias coletoras conforme Artigo 20.

### CAPÍTULO VI

#### Das Medidas de Adequação do Sistema Viário

**Art. 26.** As vias hierarquizadas que se apresentem consolidadas, devem ser readequadas por meio da implementação do Plano Viário Municipal às dimensões mínimas exigidas nesta Lei, e onde não for possível devem receber tratamento para a garantir mobilidade adequada, cabendo para isso medidas, como:

- I - mudança no sentido de vias;
- II - tornar as vias de mão dupla em vias de sentido único;
- III - limitar as áreas de estacionamento para apenas um dos lados da via;
- IV - alargamento e readequação de ângulos de intersecção;
- V - criação de rotatórias conforme a necessidade e características das intersecções;
- VI - implantação de semáforos e dispositivos de desaceleração.
- VII - tratamento especial voltado à segurança de pedestres e motoristas defronte a equipamentos públicos, em especial de saúde e educação.

### CAPÍTULO VII

#### Das Calçadas e Passeios





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

**Art. 27.** Passeio, também denominado de calçada, é a parte integrante da via pública destinada à circulação de pedestres, normalmente segregada e em nível diferente ao da via, não destinada à circulação de veículos, onde pode haver a instalação de equipamentos urbanos de sinalização, vegetação e outros devidamente autorizados e regulamentados pelo Pode Público.

**Parágrafo Único.** Para os fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições relativas aos passeios:

- I - **Acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance, para a utilização com segurança e autonomia a edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos;
- II - **Arborização:** relativo às árvores e arbustos localizados nos logradouros e vias públicas;
- III - **Área de intervisibilidade:** área delimitada pelas linhas que interligam os eixos das vias confluentes, tangenciando o alinhamento dos imóveis perpendicularmente à bissetriz do ângulo formado por elas;
- IV - **Área de permanência e lazer:** área distinta da faixa livre do passeio, destinada ao lazer, ócio e repouso, onde não é permitido o trânsito de veículos;
- V - **Barreira arquitetônica:** qualquer elemento natural, instalado, ou edificado, que impeça a plena acessibilidade e continuidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano;
- VI - **Calçadas verdes:** faixas dentro do passeio que podem ser ajardinadas ou arborizadas;
- VII - **Canteiro central:** obstáculo físico construído como separador das pistas de rolamento, eventualmente substituído por linhas horizontais de demarcação viária;
- VIII - **Drenagem pluvial:** sistema de coleta e destinação de água de chuva através de sarjetas, bocas-de-lobo e grelhas, e tubulação desde as superfícies pavimentadas até as galerias, córregos e rios;
- IX - **Empachamento:** obstrução total ou parcial da via ou do passeio por colocação, mesmo que temporária, de qualquer elemento que interrompa ou restrinja o livre trânsito de pedestres pelo passeio;
- X - **Equipamento urbano:** todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública e destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos ou privados;
- XI - **Escadaria, escada ou escadão:** passeios implantados em colinas, ladeiras ou outras declividades, onde se executam escadas ou patamares destinados ao tráfego de pedestres a fim de vencer acentuados ângulos de inclinação;
- XII - **Guia de balizamento:** elemento edificado ou instalado junto dos limites laterais das superfícies de piso, destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, de modo a serem perceptíveis por pessoas com deficiência visual;
- XIII - **Passeio público:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, sendo o mesmo que calçada ou passeio, conforme definição adotada pela legislação federal;
- XIV - **Pedestre:** pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta na qual não esteja montada;
- XV - **Piso tátil:** piso caracterizado pela diferenciação de cor e textura, destinado a constituir aviso ou guia perceptível por pessoas com deficiência visual;
- XVI - **Ponto de ônibus:** trecho ao longo da via reservado ao embarque e desembarque de usuários do transporte coletivo;
- XVII - **Poste:** estruturas utilizadas para suportar cabos de infra-estrutura, tais como de eletricidade, telefonia, ônibus eletrificados, bem como para fixação de elementos de iluminação e sinalização;
- XVIII - **Rampa:** inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do fluxo de pedestres, com declividade igual entre a rua e uma área específica ou não trafegável;
- XIX - **Rampa de veículos:** parte da rua ou passagem provida de rebaixamento de calçada e guia para acesso de veículos entre a rua e uma área específica ou não trafegável;
- XX - **Rebaixamento de calçada e guia:** rampa construída ou instalada no passeio, destinada a promover a concordância de nível entre o passeio e a pista de rolamento;
- XXI - **Rota acessível:** trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os elementos e espaços internos ou externos de um local e pode ser utilizada de forma autônoma e





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida, sendo que a rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores entre outros e a rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas e guias rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, entre outros;

- XXII - **Sarjeta:** escoadouro para as águas das chuvas que, nas ruas e praças situa-se à margem do meio-fio dos passeios;
- XXIII - **Sinalização:** conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e assegurar a utilização adequada da via pública por motoristas, pedestres e ciclistas, podendo ser vertical quando consistida de placas e vertical quando consistida de faixas e outros elementos táteis pintados ou fixados no piso da via ou passeio.
- XXIV - **Uso público:** espaços, salas ou elementos internos ou externos, disponibilizados para o público em geral, podendo situar-se em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada.

**Art. 28.** Todo terreno situado na área urbana que possua confrontações para logradouro público, deverá ser dotado de meio-fio e passeio pavimentado conforme as características indicadas por esta lei, cabendo a execução do meio fio ao poder público ou loteador e a execução do passeio construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade sob responsabilidade e ônus daquele, sendo esta consideração válida para as áreas parceladas até a aprovação da presente lei;

**Parágrafo Único.** A exigência de execução do passeio pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno pode ser dispensada segundo o disposto no Artigo 131, parágrafo único da Lei Complementar do PDDU/TB;

**Art. 29.** A execução, manutenção e conservação dos passeios, bem como a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por Lei, deverão seguir os seguintes princípios:

- I - acessibilidade: locomoção por rotas contínuas, seguras, livres de interferência e integrada ao sistema viário proporcionando acesso às atividades residenciais, comerciais de serviços, etc. a todos os usuários, independentemente de sua capacidade motora, especialmente idosos e portadores de necessidades especiais de locomoção;
- II - segurança: os passeios deverão ser projetados e implantados de forma a proporcionar mobilidade segura e adequada dos pedestres, através da minimização das interferências decorrentes da instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infra-estrutura, vegetação, sinalização, publicidade, auxiliando na transporem como tráfego de veículos e edificações;
- III - projeto adequado: o espaço dos passeios deverá ser projetado para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação e manutenção, respeitando as especificações das normas técnicas pertinentes, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e da NBR 9050:2004 ABNT ou norma técnica oficial superveniente, assegurando desenho adequado da via que privilegie o trânsito de pedestres e observando os aspectos estéticos e harmônicos de seu entorno; deverá, também, caracterizar o entorno e o conjunto de vias com identidade e qualidade no espaço, contribuindo na qualificação do ambiente urbano e na adequada geometria do sistema viário;

**Art. 30.** São responsáveis pela conservação e restauração dos passeios:

- I - o proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno,
- II - o concessionário e/ou permissionário que, ao prestar serviço público cause danos ao passeio;
- III - a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, alinhamento ou nivelamento dos logradouros;
- IV - empreendedor quando do parcelamento e execução de infra-estrutura do loteamento;
- V - as empresas de transporte de entulho de construção civil quando em razão de seus serviços causarem danos aos passeios.





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

## ESTADO DO PARANÁ

### PODER EXECUTIVO

**Art. 31.** Nas confluências de vias é obrigatória a execução de rampa para pessoas portadoras de necessidades especiais de locomoção, com largura de 1,20m (um metro e vinte centímetros), a contar do ponto de concordância do desenvolvimento de curva.

**Art. 32.** Os passeios para efeito desta Lei se subdividem em três partes ou faixas distintas:

- I - Faixa de acesso: assim compreendida a área localizada entre a linha que delimita o alinhamento predial e a faixa livre do passeio;
- II - Faixa livre: assim compreendida a área do passeio, destinada à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou quaisquer outras interferências;
- III - Faixa de serviço: assim compreendida a área do passeio localizada entre a guia e a faixa livre destinada à colocação de objetos, elementos do mobiliário urbano, arborização e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não e implantados mediante autorização, permissão ou concessão do Poder Público.
- IV - Meios-fios ou Guia: são elementos utilizados entre o passeio e o leito carroçável, dispostos paralelamente ao eixo da rua, construídos geralmente de pedra ou concreto pré-moldado e que formam um conjunto com as sarjetas. É recomendável que possuam uma altura aproximada de 0,15m (quinze centímetros) em relação ao nível superior da sarjeta.
- V - Esquinas (Área de intervisibilidade): área delimitada pelas linhas que interligam os eixos das vias confluentes, tangenciando o alinhamento dos imóveis perpendicularmente à bissetriz do ângulo formado por elas;
- VI - Áreas de permanência e lazer: área distinta da faixa livre do passeio, destinada ao lazer, ócio e repouso, onde não é permitido o trânsito de veículos;

**Art. 33.** A faixa de acesso é a área do passeio localizada entre a o alinhamento predial ou faixa de domínio e a faixa livre do passeio, também destinada à implantação de equipamentos e mobiliários urbanos, quando autorizados pelo órgão competente de forma a não interferir na faixa livre, sendo recomendável somente para passeios com mais de 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de largura, incluindo a guia.

**Parágrafo único:** A faixa de acesso ao lote, quando existir será de no mínimo 0,20m (vinte centímetros) e no máximo 0,80m (oitenta centímetros) e poderá conter:

- I - áreas de permeabilidade e vegetação, desde que não haja o plantio de espécimes espinhosas, venenosas que possam causar riscos à saúde da população ou que possam avançar sobre a faixa livre;
- II - elementos de mobiliário temporário ou permanente e exposição de mercadorias desde que obedecidas às disposições desta lei, lei do PDDU/TB, código de posturas municipais, sempre expressamente autorizadas pelo poder público;
- III - instalação de anúncios e placas publicitárias, desde que previamente autorizadas pelo poder público e assegurada a não interferência na faixa de livre;
- IV - rampa de acesso de veículo ao imóvel, somente quando o imóvel lindeiro apresentar inclinação transversal em relação à rua igual ou superior a 15% (quinze por cento).

**Art. 34.** A faixa de serviço localizada em posição adjacente à guia deverá ter uma dimensão mínima de 0,80m (oitenta centímetros), sendo esta faixa parte integrante do passeio apropriada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, vegetação e a outras interferências existentes nos passeios, como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infra-estrutura, lixeiras, postes de sinalização, eletricidade e iluminação pública, telefones públicos e outros elementos de mobiliário, bancas, quiosques e sinalização publicitária quando devidamente autorizados.

§ 1º. Salvo a inclinação das rampas de acesso de veículos a faixa de serviço não poderá ter inclinação transversal superior a 8% (oito por cento), exceto quando a topografia da área adjeta for em inclinação superior a 15% (quinze por cento) em sentido transversal ao da rua, caso em que a inclinação da faixa de serviço poderá ser de até 12% (doze por cento).





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

§ 2º. A faixa de serviço poderá conter:

- I - dependendo do zoneamento da área onde se situa a via, áreas de permeabilidade e vegetação, desde que não haja o plantio de espécimes espinhosas, venenosas que possam causar riscos à saúde da população ou que possam avançar sobre a faixa livre;
- II - elementos de mobiliário temporário ou permanente, obedecidas às disposições desta lei, lei do PDDU/TB, código de posturas municipais, sempre expressamente autorizadas pelo poder público;
- III - instalação de anúncios e placas publicitárias, desde que previamente autorizadas pelo poder público e assegurada a não interferência na faixa de livre;
- IV - Rampa de acesso de veículo ao imóvel.

**Art. 35.** A faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infra-estrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, placas e/ou totens publicitários, rebaixamento ou elevação para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência que cause sua obstrução total ou parcial, permanente ou temporária, devendo possuir as seguintes características:

- I - superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
- II - ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da via, não superior a 14% (quatorze por cento);
- III - ter inclinação transversal constante não superior a 8% (oito por cento), exceto em situações especiais definidas na Lei do PDDU/TB, sendo terminantemente vedada à execução de rampa de acesso a veículos na faixa livre;
- IV - possuir largura mínima de 1,20m;
- V - ser livre de toda e qualquer interferência ou barreira arquitetônica;
- VI - ser contínua, sem mudança abrupta de nível (degraus) ou inclinações que dificultem a circulação segura de pedestres e cadeiristas, observados os níveis imediatos dos passeios vizinhos;
- VII - havendo interferências (placas de sinalização ou publicitárias ou assemelhados) que se projetem por sobre a faixa livre estas deverão permitir vão livre de altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros) entre seu bordo inferior e o solo.

§ 1º. Para os efeitos do disposto neste artigo, os pisos utilizados nos passeios devem apresentar as seguintes características:

- I - resistência mecânica;
- II - continuidade e nivelamento, evitando sobressaltos que possam provocar acidentes;
- III - respeitar os padrões de materiais construtivos predominantes na via;
- IV - possuir superfície antiderrapante;

§ 2º. A Administração Municipal definirá através de Lei Municipal e ou através do Plano Viário as padronizações e materiais confecção dos passeios.

**Art. 36.** Nas vias que possuam inclinação longitudinal acentuada, assim considerada inclinação superior a 14% (quatorze por cento), a construção dos passeios poderá se dar:

- I - nas situações em que as vias, e por consequência os passeios, apresentem declividade longitudinal superior a 14% (quatorze por cento) poderão eles apresentar, no sentido transversal, desníveis, a serem executadas em rampas com comprimento máximo de 0,25m (vinte e cinco centímetros) e inclinação máxima de 30% (trinta por cento) de modo que o passeio seja subdividido longitudinalmente em trechos com declividade máxima de 14% (quatorze por cento);
- II - eventuais desníveis no piso de até 20mm (vinte milímetros) não demandam tratamento especial e quando superiores a essa medida até 50mm (cinquenta milímetros) deverão ser tratados em forma de rampa, com inclinação máxima de 1:2 (um por dois) ou 50% (cinquenta por cento).

**Art. 37.** Para as demais situações em que se caracterize a impossibilidade de cumprimento das exigências desta lei, deverá o munícipe ou o responsável pela execução do passeio





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

## ESTADO DO PARANÁ

### PODER EXECUTIVO

solicitar ao Poder Público Municipal, que apresente solução técnica satisfatória dando autorização especial para execução do passeio.

§ 1º. O processo administrativo de solicitação de solução técnica deverá ser acompanhado de croqui ou memorial descritivo da área;

§ 2º. A proposta de solução técnica a que se refere este artigo será emitida no prazo máximo de 30 dias e será ofertada gratuitamente ao munícipe pelo Poder Público Municipal

**Art. 38.** A execução de rampas com a finalidade de dar acesso de veículos ao logradouro serão executadas contendo abas de acomodação lateral e localizadas na faixa de serviço junto à guia e/ou na faixa de acesso, não interferindo de maneira alguma na inclinação transversal da faixa livre do passeio.

**Parágrafo Único.** Nos passeios com inclinação longitudinal superior a 12% (doze por cento) as rampas de acesso de veículos poderão ser executadas de modo a intervirem na inclinação longitudinal da faixa livre do passeio, ocasião em que deverão conter abas de acomodação lateral executadas em rampas com comprimento transversal máximo de 0,25m (vinte e cinco centímetros) e inclinação máxima de 30% (trinta por cento), devendo a sua inclinação transversal em relação à via e passeio ter no mínimo 5% (cinco por cento).

**Art. 39.** Salvo a hipótese do parágrafo primeiro deste artigo, sem a devida autorização prévia do Poder Público, é expressamente vedado o rebaixamento de guia (meio-fio) por particulares sob pena de multa segundo o previsto no Código de Obras e Edificações do Município de Telemaco Borba;

§ 1º. Salvo situações especiais é permitida a execução de 01 (um) rebaixamento de guia para acesso de veículos para cada lote ou lote subdividido, sendo permitido o rebaixamento da guia em uma extensão máxima de 3,00m (três metros) por rampa.

§ 2º. Tratando-se de lote urbano ocupado por edificação de uso coletivo poderá ser permitida a execução de 02 (duas) rampas de acesso de veículos, sendo uma destinada a entrada e outra destinada a saída de veículos.

§ 3º. Os acessos a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas e sinalizadas, não sendo permitidas em caso de lotes de esquina, as mesmas estarem localizadas nas áreas de segurança.

§ 4º. O poder público, mediante solicitação do interessado, poderá autorizar o rebaixamento da guia defronte ao imóvel em extensões superiores ao definido no parágrafo primeiro deste artigo, para tanto observará:

- I- o uso proposto para o imóvel;
- II- a demanda da área (raio de 50 metros) em razão dos demais usos do entorno por de vagas públicas de estacionamento.

**Art. 40.** De acordo com a zona urbana em que está inserido o imóvel e através das diretrizes do sistema viário poderá ser permitido o rebaixamento integral da guia, devendo o setor público competente ser informado e apresentar documento de autorização de rebaixamento de guia para fins de estacionamento privativo.

#### CAPÍTULO VII

#### Da Sinalização de Trânsito e instalação de mobiliário urbano

**Art. 41.** A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº. 9.503/97.

**Art. 42.** Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

**Art. 43.** A sinalização horizontal e vertical das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do será executada às expensas dos loteadores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão responsável no município.

**Art. 44.** Nos cruzamentos entre vias de categorias diferentes, deve ser priorizado o tráfego das vias de maior fluxo de veículos, e/ou categoria e dimensões superiores.

**Art. 45.** Segundo o disposto no Artigo 119 da Lei do PDDU/TB, as esquinas deverão ser concebidas de modo a:

- I - facilitar passagem de pessoas com mobilidade reduzida;
- II - permitir melhor acomodação de pedestres;
- III - permitir visibilidade adequada e livre passagem das faixas de travessia de pedestres nos cruzamentos, bem como a intervisibilidade dos veículos.

**Art. 46.** Para segurança do pedestre nas travessias e do condutor do automóvel nas conversões, as esquinas deverão estar livres de interferências visuais ou físicas, excetuando-se a existência de sinalização viária, indicativas de logradouros e eventual publicidade autorizada pelo poder público, hidrantes, posteamento de fiação elétrica, telefônica e, afins, devendo os equipamentos e mobiliários urbanos ser instalados da seguinte forma:

- I - os equipamentos de pequeno porte, como telefones públicos, caixas de correio e lixeiras, deverão ser instalados à distância mínima de 5,00m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal;
- II - os equipamentos de grande porte, tais como abrigos em parada de ônibus, bancas de jornal e quiosques, guaritas de segurança, deverão, quando permitidos pelo poder público, ser implantados a no mínimo 15,00m (quinze metros) de distância do bordo do alinhamento da via transversal, sendo vedada a sua instalação em:
  - a) Rotatórias;
  - b) Sob ou sobre pontes, viadutos, trincheira e cabos de alta voltagem;
  - c) Em trechos curvos da vias.

**§ 1º.** A regra contida no inciso II deste artigo também se aplica às paradas de ônibus, mesmo que não cobertas.

**§ 2º.** Somente poderão ser instalados equipamentos ou mobiliários distintos dos mencionados no *caput* deste artigo, desde que sua dimensão não cause obstrução e influência negativa na visibilidade ou mobilidade.

### CAPÍTULO VIII

#### Das intervenções nas vias públicas

**Art. 47.** Sem a expressa autorização do Poder Público é vedado ao particular à execução de qualquer obra, ou instalação de qualquer equipamento nas vias públicas.

**Art. 48.** Quando for determinado ao empreendedor, em razão de EIV (Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança) ou ao Loteador em razão da implantação de empreendimento habitacional a execução de qualquer obra ou intervenção em vias públicas, caberá ao poder público a aprovação prévia do projeto e a supervisão das obras.

### CAPÍTULO IX

#### Disposições finais

**Art. 49.** Os casos omissos, dúvidas e situações atípicas atinentes ao sistema viário e suas implicações serão apreciados pela Comissão Municipal de Transito, órgão municipal responsável pelo planejamento urbano e conforme a complexidade ou impacto gerado na cidade a apreciação do Conselho da Cidade, para que este opine a respeito.

**Art. 50.** Fazem parte integrante desta lei os seguintes anexos:





# **MUNICÍPIO DE TELEMACO BORBA**

**ESTADO DO PARANÁ**

## **PODER EXECUTIVO**

- I - Anexo 001 – Quadro de hierarquização das vias existentes e projetadas;
- II - Anexo 002 – Mapa do Sistema Viário;
- III - Anexo 003 – Planta e Perfil da Configuração Padrão das Vias.

**Art. 51.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, TELÊMACO  
BORBA, ESTADO DO PARANÁ, 14 de agosto  
de 2007.**

  
**MARCOS DANILO ARAUJO**  
Prefeito Municipal

  
**ARNALDO JOSÉ ROMÃO**  
Procurador Geral do Município







# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

### Anexo 01

#### QUADRO DE HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS EXISTENTES E PROJETADAS

Hierarquização de vias existentes e projetadas de acordo com o Anexo 002- Mapa Básico do Sistema Viário.

#### Via caracterizada como Via Arterial:

- Rodovia PR 160- Rodovia do Papel.

#### Via caracterizada como Via Marginal:

- Rodovia dos Trabalhadores.

#### Vias caracterizadas como Vias Estruturais Existentes – 1ª CATEGORIA:

- Avenida Presidente Kennedy;
- Avenida Paraná;
- Avenida Chanceler Horácio Laffer;
- Avenida Ozório de Almeida Taques;
- Avenida Desembargador Edmundo Mercer Junior;
- Avenida Samuel Klabin;
- Avenida Eliomar Meira Xavier;
- Avenida Nações Unidas (Pista Leste);
- Avenida Nações Unidas (Pista Oeste);
- Avenida Prefeito Cacildo Batista Aperlau;
- Avenida XV de Novembro;
- Avenida Guataçara Borba Carneiro;
- Avenida Euclides Bonifácio Londres;
- Rua Manoel Mendes de Oliveira;
- Rua dos Apaches;
- Rua dos Incas;
- Rua Arapoti;
- Rua Cantilho entre a Rua dos Incas e a Travessa Paris;
- Avenida Marechal Deodoro da Fonseca;
- Alameda Washington Luiz;
- Avenida Marechal Floriano Peixoto no trecho entre o trevo com a Marginal Sul da Rodovia do Papel e Início da Av. Horácio Klabin;
- Avenida Horácio Klabin entre Avenida Marechal Floriano Peixoto e a Avenida Nações Unidas (Pista Leste);
- Travessa Anjico;
- Rua Eucalipto entre o cruzamento com a Rua Cerejeira e Travessa Erva-Mate até o entroncamento com a Travessa Anjico;
- Rua Eucalipto, ligando-se a Rua Araucária terminando em confluência com a Rua Palmeiras;
- Rua Jacarandá;
- Rua Imbuía entre Rua Jacarandá até cruzamento com a Rua Anjico;
- Rua Araucária entre o cruzamento com a Rua Cerejeira e Travessa Erva-Mate até cruzamento entre a Rua Palmeiras e Rua Caviúna;
- Rua Guiana;
- Rua Pastor Bráulio José Matheus entre a Rua Jacarandá e Rua Seixas;
- Avenida das Flores;
- Rua das Laranjeiras;
- Travessa Rio Grande entre a Avenida das Flores até o cruzamento com a Rua Rio Branco;
- Rua Charqueada (área VII), seguindo sentido ao Norte pela Rua Rio Branco até a intersecção com a Rua Rio Pitangui;
- Rua Rio Branco entre a Rua Charqueada até o entroncamento com a Rua Maracujá;
- Rua Rio Bagagem;
- Rua Acácias;
- Rua Rio Iguaçu;
- Rua Rio Pitangui entre o entroncamento da Rua Galileu até o entroncamento com Rua dos Pintassilgos;
- Rua Galileu;
- Rua Projetada entre a Rua Galileu e a Rua Isaac Newton;





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

- Rua Isaac Newton;
- Rua Maracujá;
- Rua Rio Jaguaribe seguindo pela Rua Acácias ligando-se com a Rua Flor de Laranjeiras terminando em confluência com a Rua Palmeiras.
- Rua Palmeiras;
- Rua Caviúna;
- Rua Odilon Borba até a intersecção com a Marginal Norte e Rodovia do Papel.

### Vias caracterizadas como Vias Estruturais Projetadas – 2ª CATEGORIA:

- Via Projetada 2AE - entre Rua Galileu e entroncamento entre a Rua Maracujá;
- Via Projetada 2BE - entre a Rua Charqueada e a Rua Iguaçu;
- Via Projetada 2CE - entre a Rua Charqueada e entroncamento com a Rua Projetada 2B;
- Via Projetada 2DE - entre a Rua dos Apaches e a Rua Arapoti;
- Via Projetada 2EE- entre a Rua Cambé e Rua Pepita;
- Via Projetada 2FE- continuação da Via Projetada 3AE até a Avenida São Sebastião;
- Via Projetada 2GE- entre Via Projetada 2FE e Via Projetada 3DE;
- Via Projetada 2HE- entre Via Projetada 2GE até Rodovia do Papel;
- Via Projetada 2IE - continuação da Via Projetada 2BC até intersecção da 3DE;
- Via Projetada 2JE- intersecção com a Via Projetada 2HE e Via Projetada 3EE;
- Via Projetada 2KE- intersecção com a Via Projetada 2HE e Via Projetada até intersecção com a Via Projetada 2LE;
- Via Projetada 2LE- intersecção com a Via Projetada 2KE até a Rodovia do Papel;
- Via Projetada 2ME- intersecção com a Via Projetada 2FE até a Via Projetada 3EE.

### Vias caracterizadas como Vias Estruturais Projetadas – 3ª CATEGORIA:

- Via Projetada 3AE- partindo da Avenida Marechal Deodoro da Fonseca, no sentido da Avenida Presidente Kennedy finalizando com um entroncamento com a Via Projetada 3CE, continuação da Avenida São Sebastião.
- Via Projetada 3BE- continuação da Avenida Chancellor Horácio Laffer até intersecção com a Via Projetada 3CE;
- Via Projetada 3CE- continuação da Avenida São Sebastião;
- Via Projetada 3DE - intersecção com a Via Projetada 2FE até intersecção com a Via Projetada 2CE;
- Via Projetada 3EE- intersecção com a Via Projetada 3BE até a intersecção com a Rodovia do Papel;
- Via Projetada 3FE- continuação com a Rua Campina dos Pupos até intersecção com as Vias Projetadas 3JE e 3KE;
- Via Projetada 3GE- intersecção com a Via Projetada 3KE e Via Projetada 3LE;
- Via Projetada 3HE- intersecção com a Via projetada 3LE até a intersecção com a Rodovia do Papel;
- Via Projetada 3IE- intersecção com o término da Via projetada 3LE até a intersecção com a Rodovia do Papel;
- Via Projetada 3JE- intersecção com a Via Projetada 3FE até a intersecção com as Vias Projetadas 3KE e 3ME;
- Via Projetada 3KE- intersecção com a Via Projetada 3FE até a intersecção com as Vias Projetadas 3JE e 3ME;
- Via Projetada 3LE- intersecção com a Via Projetada 3GE até a intersecção com a Via Projetada 3IE;
- Via Projetada 3ME- intersecção com a Via projetada 3LE até a intersecção com a Rodovia do Papel.

### Vias caracterizadas como Vias Coletoras Existentes – 1ª CATEGORIA:

- Rua Mar Vermelho;
- Rua Rio Eufrates;
- Rua Rio Jordão;
- Rua Mar de Quinerot;
- Rua João Martins de Oliveira;
- Rua Guarapuava;
- Rua Estrada da Fazenda;





# **MUNICÍPIO DE TELEMACO BORBA**

**ESTADO DO PARANÁ**

## **PODER EXECUTIVO**

- Rua Irlanda;
- Rua José Martins;
- Rua Bandeirantes;
- Rua Parati;
- Rua Oliveira;
- Rua Brilhante;
- Rua Xibiu;
- Rua Maceió;
- Avenida Nossa Senhora Aparecida entre Rua Maceió e 150 metros no sentido leste.
- Rua Minas Gerais entre Rua Bahia e Avenida Nossa Senhora Aparecida;
- Rua Bahia;
- Rua Lions Club;
- Rua Independência;
- Rua Saturno;
- Rua Netuno;
- Rua São Paulo- Bairro Cem Casas;
- Rua Papa João XXIII;
- Rua Pernambuco;
- Travessa Vera Cruz;
- Rua Vasco da Gama;
- Rua Colombo;
- Rua Tomazina;
- Rua Men de Sá;
- Rua Nossa Senhora de Fátima;
- Rua Madre de Deus;
- Rua Amapá;
- Rua Governador Bento Munhoz da Rocha Neto;
- Rua Tibagi;
- Rua Antônio Rubens Prestes;
- Rua Corumbá;
- Avenida Nossa Senhora do Rocio entre a Rua Londrina e Avenida Presidente Kennedy;
- Rua Senador Arthur F. dos Santos;
- Avenida Eutálio de Castro Ribas;
- Rua São José entre Avenida Presidente Kennedy e Avenida Nossa Senhora de Fátima;
- Estrada Fernão Dias;
- Rua São Paulo;
- Rua Ana Nery;
- Rua Papa Pio XII;
- Avenida Augusto Tobchi;
- Rua Vila Rica;
- Rua Professora Edith Gordon;
- Rua Vidal de Negreiros;
- Avenida Tupiniquins;
- Rua Boróros;
- Rua Professora Emília Borba Larocca;
- Travessa Guarás;
- Rua dos Tapuias;
- Travessa Paris;
- Rua dos Incas;
- Rua Guarani;
- Rua Dom Pedro II;
- Rua Tomazina;
- Avenida Jair Machado Nocêra;
- Rua Manaus;
- Rua Sírio de Castro Ribas;
- Rua José Linhares;
- Rua Afonso Pena;
- Rua Chile;





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

- Travessa Joaquim Gonçalves;
- Rua Ibraim Campos;
- Rua Vereador Ozório de Camargo entre intersecção da Rua Ibraim Campos e Rua Olímpio Vieira de Campo;
- Rua Olímpio Vieira de Campo;
- Rua União;
- Rua Peru;
- Rua AD;
- Rua AC;
- Rua Governador Pedro Viriato Parigot de Souza;
- Travessa Ivanir M. da Silva;
- Rua Cambará;
- Travessa Cerro Azul;
- Travessa Ibaítí;
- Rua João Ferreira Prestes entre Rua Santo Antônio e Rua Cambará;
- Rua Getúlio Vargas;
- Rua Belchior Dias Moréia;
- Rua Manoel Borba Gato;
- Rua Bandeiras;
- Rua Anhanguera;
- Rua Américo Vespúcio;
- Rua da Pedreira;
- Rua Olinda;
- Avenida Jurutanihi;
- Rua Itambé;
- Avenida São João Del Rei;
- Rua Rio Branco entre a intersecção da Rua Maracujá até Rua Pitangui;
- Rua Professor José Loureiro Fernandes;
- Rua Ibiqui;
- Rua Rio Juruá;
- Rua Rio Trombeta;
- Rua Professor Martins Franco;
- Rua Flor do Campo;
- Rua Lótus;
- Rua Reserva;
- Rua Pinhal Bonito;
- Rua Campina Alta;
- Rua Prata;
- Rua Uvaranal;
- Rua Salto da Conceição;
- Rua Harmonia;
- Rua Balsa Nova;
- Travessa Erva-Mate entre a Rua Eucalipto e Rua Pinus;
- Rua Pinus;
- Rua Beija-Flor;
- Rua Itabuna;
- Rua Ouro Preto;
- Rua Campinas;
- Rua Rosas de Ouro entre intersecção com a Rua Pastor Bráulio José Matheus até intersecção com a Rua Campinas;
- Rua Mangueira;
- Rua Gralha Azul;
- Rua Pastor Bráulio José Matheus entre a intersecção com a Rua Seixas até a intersecção com a Rua Rosas de Ouro;
- Rua Seixas;
- Rua Rio Moá;
- Rua Carmo da Mata;
- Rua Frei Luiz Amitille;
- Rua Padre Chagas Lima;





# **MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA**

## **ESTADO DO PARANÁ**

### **PODER EXECUTIVO**

- Rua Concórdia;
- Rua Frei Timóteo;
- Rua Marilândia;
- Rua Brasília;
- Rua Mogno;
- Rua Ipê Roxo.

#### **Vias caracterizadas como Vias Coletoras Projetadas – 2ª CATEGORIA e 3ª CATEGORIA:**

- **Via Projetada 2AC**, continuação da Avenida Nossa Senhora Aparecida, mudando de sentido para sentido Sul até encontrar o Arroio Uvaranal até a intersecção da Rua Rio Jordão e Via Projetada 2AP;
- **Via Projetada 2BC**, continuação da Rua José Linhares, entre a Rua Sírío de Castro Ribas até a intersecção com a Via Projetada 2FE;
- **Via Projetada 2CC**, continuação da Rua União até a intersecção com a Rua Campo Bonito;
- **Via Projetada 2DC**, continuação da Rua da Pedreira até a intersecção com a Rua Rio Iguaçu;
- **Via Projetada 2EC**, continuação da Rua Ibiqui até a intersecção com a Rua Rio Iguaçu;
- **Via Projetada 2FC**, continuação da Rua Gralha Azul entre a Rua Beija-Flor e Rua Jacarandá;
- **Via Projetada 2GC**, continuação da Rua Rio Moá entre a Rua Carmo da Mata até a Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2IC**, continuação da Rua Flor do Campo entre a Rua Carmo da Mata e Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2JC**, continuação da Rua Seixas até intersecção com a Rua dos Pinos;
- **Via Projetada 2KC**, continuação da Rua Professor Martins Franco entre a continuação da Rua Seixas (Via Projetada 2JC) e Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2LC**, continuação da Rua Carmo da Mata entre Via Projetada 2IC até intersecção com a Rua dos Pinos;
- **Via Projetada 2MC**, continuação da Rua Professor Martins Franco entre a Rua Frei Amitle e Rua dos Pinos;
- **Via Projetada 2NC**, entre Rua Trombeta e a Rua Rio do Ouro;
- **Via Projetada 2OC**, continuação da Rua Prata ligando-a a Rua Harmonia na intersecção com as ruas Uvaranal e Salto da Conceição;
- **Via Projetada 2PC**, continuação da Rua Flor de Ipê entre a continuação da Rua Seixas (Via Projetada 2JC) e Avenida das Flores;
- **Via Projetada 2QC** intersecção com a Rua Sírío de Castro Ribas até a intersecção com a Via Projetada 2FE.

#### **Vias caracterizadas como Vias Parque Existentes- 1ª CATEGORIA:**

- Avenida Nossa Senhora Aparecida, intersecção da Rua Euclides Bonifácio Londres até Rua Maceió;
- Estrada dos Guararapes;
- Rua Itauba seguindo através da R. Cristal de Rocha;
- Rua Portugal;
- Rua França;
- Rua 1AP;
- Rua da Cruz entre Rua 1AP e Rua Euclides Bonifácio Londres;
- Rua do Cascalho entre a Rua Pepita e Rua Carbonato;
- Rua Pepita entre a Rua do Cascalho e Rua Manoel Mendes de Oliveira;
- Rua San Marin;
- Rua Cristal de Rocha e continuação Rua Cidade Nova;
- Rua Itauba entre Rua Marfim e Rua Cristal de Rocha;
- Rua Rio do Ouro, intersecção com a Rodovia PR 160- Rodovia do Papel até Rua Arapoti;
- Rua dos Pinos, continuação da Via Projetada 2GE seguindo paralelamente até o final do córrego.

#### **Vias caracterizadas como Vias Parque Projetadas- 2ª CATEGORIA:**

- **Via Projetada 2AP**;
- **Via Projetada 2BP**;
- **Via Projetada "I"- Via 2CP-** entre Rua Projetada 2AP e Rua Mar Vermelho;
- **Via Projetada 2DP** entre a Via Projetada 2FE até a intersecção com a Rua Pepita;
- **Via Projetada 2EP**, continuação da Rua do Cascalho até a Ponte da Avenida Euclides Bonifácio Londres;





# MUNICIPIO DE TELEMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

## PODER EXECUTIVO

- **Via Projetada 2FP**, continuação da Rua Rio do Ouro até a Via Projetada 2GE;
- **Via Projetada 2GP** entre a Rua dos Pinos e continuação da Rua Flor do Campo (Via Projetada 2IC).
- **Via Projetada 2HP** entre a Rua dos Pinos e continuação da Rua Flor do Campo (Via Projetada 2IC).
- **Via Projetada 2IP** continuação da Rua Juruá até o lote 22-B, mudando a direção seguindo paralelamente o córrego até a Rua Rio Bagagem;
- **Via Projetada 2JP** continuação da Rua Rio Tapajós, desde a intersecção com a Rua Rio Branco, seguindo paralelamente o córrego até a Rua Rio Bagagem;
- **Via Projetada 2KP** continuação da Rua dos Pinos (Via Parque);
- **Via Projetada 2LP** entre a Via Projetada 2KP e a Via Projetada 2IC.

### Vias caracterizadas como Vias Centrais:

- Rua Prudentópolis;
- Alameda Osvaldo Gomes de Lima;
- Rua Cerafim Colombo Gomes;
- Rua O Brasil para Cristo;
- Rua Professora Edith Gordan;
- Rua Leopoldo J. M. Voigt;
- Rua Tiradentes;
- Rua Leônidas Garcias Rodrigues;
- Rua Vice Prefeito Reginaldo Guedes Nocera;
- Avenida Horácio Klabin;
- Rua 1º de Maio;
- Avenida Santos Dumont;
- Alameda Oscar Hey;
- Rua Alberto Elthert Filho;
- Rua José Augusto Nocera;
- Rua Francisco R. de Carvalho;
- Rua São Vicente de Paula;
- Rua Vereador Luiz Loiola;
- Rua Ângelo Dal Col Junior;
- Rua Salgado Filho;
- Rua Conselheiro Zacarias;
- Rua Wenceslau Braz;
- Rua Siqueira Campos;
- Rua Joaquim Távora;
- Rua José Sherlock C. Martins;
- Rua Deputado Fábio Funucchi;
- Rua Monte Alegre;
- Rua Manoel Ribas;
- Rua Vereador Antônio Dalecio;
- Rua Vereador Hugo Adamowski;
- Rua Vicente Machado;
- Rua José B. dos Santos;
- Rua São Manoel;
- Rua Santa Rita;
- Rua São Miguel;
- Rua Manoel Simeão de Souza;
- Rua José Mário Moreira;
- Rua Vereador Antônio A. Martins;
- Travessa M. Oliveira.

### Vias caracterizadas como Vias Locais:

- Todas as demais vias conforme o Anexo 002- Mapa do Sistema Viário.