



**MANDIRITUBA**  
PREFEITURA MUNICIPAL

# **LEI DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL**

Lei Complementar n.º 80, de 27 de maio de 2024, e alterações



# SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b>	<b>5</b>
Seção I – Dos Objetivos e Diretrizes	6
<b>CAPÍTULO II – DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO</b>	<b>7</b>
Seção I – Das Funções e Dimensionamentos das Rodovias	8
Seção II – Das Funções e Dimensionamentos das Vias Urbanas	8
Seção III – Das Funções e Dimensionamentos das Vias e Estradas Rurais	15
<b>CAPÍTULO III – DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA</b>	<b>19</b>
Seção I – Das Calçadas, Passeios e Arborização	20
<b>CAPÍTULO IV – DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS</b>	<b>21</b>
<b>CAPÍTULO V – DISPOSIÇÕES FINAIS</b>	<b>21</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>23</b>
ANEXO I – DEFINIÇÕES	25
ANEXO II – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DA SEDE DE MANDIRITUBA	28
ANEXO III – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DO DISTRITO DE AREIA BRANCA DOS ASSIS	29
ANEXO IV – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DO DISTRITO DE QUATRO PINHEIROS	30
ANEXO V – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DO DISTRITO DE ESPIGÃO DAS ANTAS	31
ANEXO VI – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA RURAL	32
ANEXO VII – TABELA DE DIMENSIONAMENTO DAS VIAS E CALÇADAS	33
ANEXO VIII – PERFIL ESQUEMÁTICO DAS VIAS	34
ANEXO IX – MODELO DE PADRÃO DE CALÇADA	38



# LEI COMPLEMENTAR N.º 80, DE 27 DE MAIO DE 2024

**Súmula:** “Dispõe sobre o Sistema Viário de Mandirituba sobre o arruamento, hierarquização e traçado básico do Sistema Viário Municipal, inclui os novos conceitos e parâmetros definidos através do processo de revisão do Plano Diretor de Mandirituba”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MANDIRITUBA, Estado do Paraná, aprovou, e eu, **PREFEITO MUNICIPAL**, sanciono a seguinte Lei:

## CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1.º** Esta Lei dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Mandirituba.

**Art. 2.º** Malha Viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

**§ 1.º** A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

**§ 2.º** Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar.

**Art. 3.º** Integram a malha viária o Sistema Viário Municipal que corresponde ao conjunto de vias urbanas e estradas rurais, rodovias, estadual e federal, descrito e representado nos mapas dos Anexos II, III e IV da presente Lei.

**Art. 4.º** É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos inseridos no perímetro urbano da Sede de Mandirituba e dos Distritos de Areia Branca dos Assis, Quatro Pinheiros e Espigão das Antas, definidos nos Mapas da Hierarquia Viária Urbana da presente Lei conforme apresentados nos Anexos II, III, IV e V.

**Art. 5.º** São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

I - Anexo I – Definições;

II - Anexo II – Mapa da Hierarquia Viária Urbana da Sede de Mandirituba;

III - Anexo III– Mapa da Hierarquia Viária Urbana do Distrito de Areia Branca dos Assis;

IV - Anexo IV– Mapa da Hierarquia Viária Urbana do Distrito de Quatro Pinheiros;

V - Anexo V– Mapa da Hierarquia Viária Urbana do Distrito de Espigão das Antas;

VI - Anexo VI– Mapa da Hierarquia Viária Rural;

VII - Anexo VII – Tabela de Dimensionamento das Vias e Calçadas;

VIII - Anexo VIII – Perfil Esquemático das Vias;

IX - Anexo IX – Modelo de Padrão de Calçada.

## Seção I – Dos Objetivos e Diretrizes

**Art. 6.º** Esta Lei dispõe sobre a regulação do Sistema Viário do Município de Mandirituba, com a finalidade de atender o interesse coletivo, com o objetivo de:

I - induzir o desenvolvimento pleno do Município, através de uma compatibilização coerente entre a circulação e o ordenamento territorial, face a estreita relação entre a distribuição das funções urbanas, uso do solo e sistema viário;

II - estabelecer e reestruturar um sistema hierárquico das vias de circulação garantindo o adequado ordenamento do trânsito urbano, escoamento do tráfego urbano e rural e a segura locomoção do usuário;

III - melhorar o nível de serviço e a capacidade da atual malha viária, implementando soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;

IV - promover a melhoria da acessibilidade dos bairros através de intervenções no sistema viário e no transporte público quando for o caso;

V - promover a mobilidade dos cidadãos com segurança, priorizando os pedestres, favorecendo a inclusão dos portadores de deficiências ou mobilidade reduzida, permitindo o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, aos meios não motorizados de transporte e ao transporte público coletivo;

VI - compatibilizar ao sistema viário os deslocamentos não motorizados, pedestres e ciclistas, com padronização de calçadas adequadas e com a implantação de ciclovias ou ciclo faixas, conforme previsto no Anexo VII e no Plano de Mobilidade de Mandirituba.

~~**Parágrafo único:** Os projetos de médio e grande porte que dificultem o acesso e causem impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito e no sistema viário, como a construção de novos eixos viários, transposições em desnível, ampliação de vias ou de reestruturação viária, deverão ser elaborados estudos específicos e relatórios de impacto ambiental, deverão ser elaborados estudos específicos e relatórios de impacto ambiental, com propostas de mitigação e compensação dos impactos sobre o sistema viário urbano, estando sujeitos à análise e parecer do Conselho da Cidade de Mandirituba – CONCIDADE, através da Câmara Técnica da Mobilidade, e dos órgãos federais e estaduais competentes.~~

**Parágrafo único:** Os projetos de médio e grande porte que dificultem o acesso e causem impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito e no sistema viário, como a construção de novos eixos viários, transposições em desnível, ampliação de vias ou de reestruturação viária, deverão ser elaborados estudos específicos e relatórios de impacto ambiental e Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), com propostas de mitigação e compensação dos impactos sobre o sistema viário urbano, estando sujeitos à análise e parecer do Conselho da Cidade de Mandirituba - CONCIDADE, através da Câmara Técnica da Mobilidade, e dos órgãos federais e estaduais competentes. (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).

**Art. 7.º** É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos, condomínios horizontais que vierem a ser executados nos Perímetros Urbanos do Município de Mandirituba.

**Parágrafo único.** A Prefeitura Municipal fiscalizará a execução das vias de que trata o “caput” deste artigo.

**Art. 8.º** Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

## **CAPÍTULO II – DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 9.º** Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do município de Mandirituba, compreende as seguintes categorias de vias:

I - rodovia;

II - via marginal;

III - via arterial;

IV - via central;

V - via coletora 1;

VI - via coletora 2;

VII - via coletora 3;

VIII - via conectora;

IX - via local;

X - ciclovia;

XI - estrada principal;

XII - estrada secundária;

XIII - estrada terciária;

## Seção I – Das Funções e Dimensionamentos das Rodovias

**Art. 10.** As Rodovias, destinadas prioritariamente ao tráfego rodoviário, correspondem a:

I - Rodovia Federal BR 116, denominada Rodovia Régis Bittencourt, com faixa de domínio de 70,00m (setenta metros), com trecho em pista dupla desde o limite com Fazenda Rio Grande até a Sede, e pista simples entre a Sede e o Distrito de Areia Branca dos Assis, assim como até o limite com Quitandinha, dotada de acostamento, com classificação funcional de arterial, de Classe I.

II - Rodovia Estadual PR 419, denominada Rodovia Eng. Alfredo Sica Pinto, com faixa de domínio de 30,00m (trinta metros), implantada em pista simples, sem acostamento, com 18 km de extensão entre Agudos do Sul - PR e BR-116, com classificação funcional de local, de Classe IV.

**Parágrafo único.** Nos terrenos lindeiros às rodovias será obrigatório a reserva de uma faixa não edificável de 15,00m (quinze metros) de cada lado ao longo da faixa de domínio, para a implantação de vias marginais às rodovias.

## Seção II – Das Funções e Dimensionamentos das Vias Urbanas

**Art. 11.** As vias integrantes da hierarquização do sistema viário de Mandirituba estão identificadas em mapa, anexos II, III e IV, de acordo com sua classificação, e tem as seguintes funções e dimensionamentos, conforme nomenclatura abaixo:

I - Via Marginal: corresponde às vias paralelas às Rodovias BR 116, tem a função de separar o tráfego local do rodoviário, possibilitando o acesso aos imóveis lindeiros ou com testada para as Rodovias nos trechos urbanos e na interligação entre a Sede e Areia Branca dos Assis. Ordenam o tráfego local, os acessos e as transposições rodoviárias em determinados pontos, diminuindo os conflitos com o tráfego rodoviário.

a) Dimensionamento:

Caixa da Via: 13,50 m (treze metros e cinquenta centímetros)

Caixa de Rolamento: 7,00 m (sete metros)

Calçada: 2,00 m (dois metros) de cada lado da via marginal

Ciclovía: 2,50 m (dois metros e meio).

b) Na Sede as Marginais implantadas são:

~~1. Marginal no sentido de norte para o sul: composta pelo trecho entre a Taurus e o Posto de Abastecimento CTF – BR; trecho entre a Rua Francisco A. Barros e Rua Francisco Ari Claudino.~~

1. Marginal no sentido de norte para o sul: composta pelo trecho entre a Taurus e o Posto de Abastecimento CTF - BR; trecho entre a Rua Francisco A. Barros e Rua Pref. Francisco Ari Claudino; (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).

2. Marginal no sentido de sul para norte: trecho entre o acesso ao Parque Municipal Ângelo Zeglin Palú e o Viaduto da Avenida Paraná / Estrada dos Pereiras; Rua João Amauri Moleta; trecho entre a Rua Quinze de Novembro e a Madeireira Paluzinho.

c) Em Areia Branca dos Assis as Marginais implantadas são:

1. Marginal no sentido de norte para o sul: via sem designação entre a Rua João Peichó e o Materiais de Construção Struzik, Rua Bonato e Rua Luis Bonato.

II - Via Arterial: compõe um conjunto de vias que ordenam a distribuição do tráfego prioritário, definindo uma malha estruturante dos deslocamentos urbanos, podendo ser de itinerário de linhas do transporte coletivo metropolitano e urbano. É o eixo estruturador da cidade, onde se prevê a intensificação do uso e adensamento nas áreas adjacentes.

a) Dimensionamento:

Caixa da Via: mínimo 20,00 m (vinte metros)

Caixa de Rolamento: 12,00 m (doze metros)

Passeio: 4,00 m (quatro metros) de cada lado

b) Na Sede Municipal as Arteriais são:

1. Avenida Brasil, em toda a sua extensão;
2. Avenida Paraná, em toda a sua extensão; e
3. Avenida Getúlio Vargas, em toda a sua extensão.

c) Em Areia Branca dos Assis a Arterial é:

1. Rua Francisco de Assis Pereira Magalhães: em toda a sua extensão

d) Em Quatro Pinheiros a Arterial é:

1. Rua Eduardo Leal da Cruz: em toda a extensão inserida ao perímetro urbano; e
2. Estrada Municipal João David de Oliveira: em toda a extensão inserida ao perímetro urbano.

e) Em Espigão das Antas a Arterial é:

1. Estrada Municipal Leonardo Muchak: em toda a extensão inserida ao perímetro urbano.

**III - Via Central:** corresponde ao conjunto de vias inseridas na Zona Central onde encontram-se consolidadas as atividades comerciais e serviços e que por suas características deverão ter uma velocidade menor nos deslocamentos favorecendo a segurança dos pedestres.

a) Dimensionamento:

Caixa da Via: 16,00 m (dezesesseis metros)

Caixa de Rolamento: 8,00 m (oito metros)

Passeio: 4,00 m (quatro metros) de cada lado

b) Na Sede são as seguintes vias:

1. Rua Professora Wilma C. Barbosa, em toda a sua extensão;

~~2. Rua Joaquim de O. Franco, em toda a sua extensão;~~

2. Rua Joaquim de O. Franco, em toda a sua extensão; (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).

3. Travessa Augusto Dissenha, em toda a sua extensão;

4. Rua Antonio Selusniak, em toda a sua extensão;

5. Rua Pedro Barbosa, em toda a sua extensão;

6. Travessa João Zeglin, em toda a sua extensão;

7. Rua Anita M. Palú, em toda a sua extensão; e

8. Rua Padre F. Bierman, em toda a sua extensão

**IV - Via Coletora:** compõe um sistema ordenado de vias, configurado para facilitar a circulação viária entre as Vias Arteriais e as Vias Conectoras com as Vias Locais, sendo prioritárias para o itinerário das linhas de transporte coletivo urbano, destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, subdividem-se em:

Via Coletora 01: tem a função de coletar e distribuir o trânsito proveniente da Rodovia BR-116, Vias Arteriais, Vias Conectoras e Vias Locais, promovendo o acesso a bairros e regiões, como também ligam a sede ao interior do município.

a) Dimensionamento:

Caixa da Via: 20,00 m (vinte metros)

Caixa de Rolamento: 12,00 m (doze metros)

Passeio: 4,00 m (quatro metros) de cada lado

b) Na Sede são as seguintes vias:

1. Rua Generoso Ronaldo Rocha: em toda extensão no perímetro urbano;
2. Estrada dos Pereiras: em toda a sua extensão no perímetro urbano;
3. Rua André Ferreira da Rocha: trecho entre a Rua da Liberdade e perímetro urbano a oeste - Estrada das Onças;
4. Estrada Gilberto Palú: em toda a sua extensão no perímetro urbano;
5. Rua Presidente Castelo Branco: trecho entre a Rua da Liberdade e a Estrada Municipal Otávio de Jesus Biscaia;
6. Estrada Municipal Otávio de Jesus Biscaia: trecho entre a Rua Pres. Castelo Branco e a definição do perímetro urbano; e
7. Rua José Biscaia de Andrade: trecho entre a Estrada Otávio de Jesus Biscaia e a definição do perímetro urbano.

c) Em Areia Branca dos Assis, são as seguintes vias:

1. Rua Afonso Struzik: em toda a sua extensão;
2. Rua José Rocha Magalhães: em toda a sua extensão;
3. Rua Joaquim de Assis Sobrinho Magalhães (entre José Rocha Magalhães e Francisco Assis Pereira Magalhães);
4. José Pedro de Assis: em toda a sua extensão;
5. Rua Luiz Bonato Filho: em toda a sua extensão; e
6. Rua Cândido A. M. Fagundes: em toda a sua extensão.

Via Coletora 02: são as vias responsáveis pela interligação viária entre os diversos bairros, destinada a coletar e distribuir o trânsito das Vias Arteriais, Vias Conectoras, Vias Coletoras 1 e Vias Locais de bairros e regiões.

a) Dimensionamento:

Caixa da Via: 18,00 m (dezoito metros)

Caixa de Rolamento: 11,00 m (onze metros)

Passeio: 3,50 m (cinco metros) de cada lado

b) Na Sede são as seguintes vias:

1. Rua Francisco Pereira: trecho entre a BR-116 e o limite do perímetro urbano a leste e norte;
2. Rua Geraldo Claudino: em toda a sua extensão;

3. Rua Wilson Selusniak: em toda a sua extensão;
4. Rua Lino Constantino Machado: em toda a sua extensão;
5. Rua Ângelo Palú Sobrinho: em toda a sua extensão;
6. Rua José Soek em toda a sua extensão;
7. Rua Francisco Manoel de O. Mendes: em toda a sua extensão;
8. Rua José Augusto Palú: trecho entre a Rua Pres. Castelo Branco a Rua Sirlei Dranka Palú;
9. Rua Sirlei Dranka Palú em toda a sua extensão;
10. Rua São Jorge em toda a sua extensão;
11. Rua Carolina de Almeida em toda a sua extensão; e
12. Rua Manoel de Oliveira em toda a sua extensão.

Via Coletora 03: conjunto de vias principais que estruturam a Zona Industrial Prioritária e de Expansão Industrial, permitindo o acesso e a distribuição da malha viária atual e futuras diretrizes propostas, com objetivo de propiciar e otimizar a implantação prioritária de indústrias e atividades complementares na região.

**a) Dimensionamento: Coletora 03 (dupla)**

Caixa da Via: 30,00 m (trinta metros) pista dupla com canteiro central

Caixa de Rolamento: 11,00 m (onze metros) cada pista

Canteiro central: 2,00m (dois metros)

Calçada: 3,00 m (três metros) de cada lado

**b) Na Zona Industrial Prioritária da Sede são as seguintes vias:**

1. Eixo Industrial Norte: conecta a Rodovia BR-116, Avenida das Indústrias, próximo à Madeplast e o final da Rua Generoso Ronaldo da Rocha, servindo como diretriz para a ocupação do segmento norte da Zona Industrial;
2. Eixo Industrial Central: promove a ligação da Rodovia BR-116, próximo ao posto de combustível CTF - BR e a Rua Generoso Ronaldo da Rocha, interseção com a via da Madeireira Vonsovicz, possibilitando deslocamentos pela região central da Zona Industrial;
3. Eixo Industrial Sul: interliga a Rodovia BR-116, próximo à Petrofisa do Brasil com a Rua Generoso Ronaldo da Rocha, próximo à interseção com a Rua das Campinas, facilitando a distribuição dos fluxos viários na parcela sul da região; e

~~V – Eixo Industrial Norte-Sul: une os Eixos Industriais Norte, Central e Sul, viabilizando a locomoção entre estas as vias transversais da Zona Industrial.~~

4. Eixo Industrial Norte-Sul: une os Eixos Industriais Norte, Central e Sul, viabilizando a locomoção entre estas as vias transversais da Zona Industrial. (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).

~~VI – Via Conectora: caracteriza-se como uma via que promove a ligação entre Vias Arteriais da Sede (como a Avenida Brasil e a Avenida Paraná), com função de formatar binários de vias de sentidos únicos de circulação de veículos, ordena a circulação viária na área central e promove a ligação com Vias Coletoras 1 e 2.~~

V - Via Conectora: caracteriza-se como uma via que promove a ligação entre Vias Arteriais da Sede (como a Avenida Brasil e a Avenida Paraná), com função de formatar binários de vias de sentidos únicos de circulação de veículos, ordena a circulação viária na área central e promove a ligação com Vias Coletoras 1 e 2. (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).

a) Dimensionamento:

Caixa da Via: 20,00 m (vinte metros) para novas diretrizes

Caixa de Rolamento: 8,00 m (oito metros), sendo 12,00m para novas diretrizes

Passeio: 4,00 m (quatro metros) de cada lado

b) Na Sede são as seguintes vias:

1. Rua da Liberdade: trecho entre Rua André Ferreira da Rocha e Rua Pres. Castelo Branco;

2. Rua André Ferreira da Rocha: trecho entre Avenida Paraná e Rua da Liberdade;

3. Rua Presidente Castelo Branco: trecho entre Avenida Brasil e Rua da Liberdade;

~~4. Rua João de Oliveira Franco: trecho entre a Marginal da Rodovia BR-116 (Rua Francisco Ari Claudino) e Rua da Liberdade;~~

4. Rua Joaquim de Oliveira Franco Netto: trecho entre a Marginal da Rodovia BR-116 (Rua Pref. Francisco Ari Claudino) e Rua da Liberdade (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).

4. Rua João Barbosa Mendes: trecho entre a marginal da Rodovia BR-116 (Rua Francisco Ari Claudino) e Rua Ângelo Palú;

5. Rua Irmã Sérvia: interligação com Rua João de Oliveira Franco, como diretriz viária.

~~VII – Via Local: são as demais vias que compõem a malha urbana, permitindo o acesso aos lotes no interior dos loteamentos, apresentam menor fluxo de veículos e proporcionam a ligação entre diversas áreas, especialmente às zonas residenciais.~~

**VI - Via Local:** são as demais vias que compõem a malha urbana, permitindo o acesso aos lotes no interior dos loteamentos, apresentam menor fluxo de veículos e proporcionam a ligação entre diversas áreas, especialmente às zonas residenciais. (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).

a) Dimensionamento:

Caixa da Via: 12,00 m (doze metros)

Caixa de Rolamento: 8,00 m (oito metros)

Passeio: 2,00 m (dois metros) de cada lado

b) Na Sede os Eixos Industriais são as seguintes vias:

1. Eixo Industrial Norte: conecta a Rodovia BR-116, próximo à Madeplast e o final da Rua Generoso Ronaldo da Rocha, servindo como diretriz para a ocupação do segmento norte da Zona Industrial
2. Eixo Industrial Central: promove a ligação da Rodovia BR-116, próximo ao posto de combustível CTF - BR e a Rua Generoso Ronaldo da Rocha, interseção com a via da Madeireira Vonsovicz, possibilitando deslocamentos pela região central da Zona Industrial;
3. Eixo Industrial Sul: interliga a Rodovia BR-116, próximo à Petrofisa do Brasil com a Rua Generoso Ronaldo da Rocha, próximo à interseção com a Rua das Campinas, facilitando a distribuição dos fluxos viários na parcela sul da região; e,
4. Eixo Industrial Norte-Sul: une os Eixos Industriais Norte, Central e Sul, viabilizando a locomoção entre as vias estruturantes da Zona Industrial.

~~**VIII - Ciclovia:** via destinada à circulação exclusiva de bicicletas não motorizadas, com 2,50 (dois metros e meio) de largura, com duplo sentido de circulação de bicicletas, a ser implantada paralela ao Rio dos Patos na área de Setor Especial de Ocupação Restrita.~~

~~**VII - Ciclovia:** via destinada à circulação exclusiva de bicicletas não motorizadas, com 2,50 (dois metros e meio) de largura, com duplo sentido de circulação de bicicletas, a ser implantada paralela ao Rio dos Patos na área de Setor Especial de Ocupação Restrita. (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).~~

~~**XIX - Ciclo faixa:** espaço na via destinado à circulação exclusiva de bicicletas não motorizados, com 2,50 (dois metros e meio) de largura, com duplo sentido de circulação de bicicletas.~~

~~**VIII - Ciclo faixa:** espaço na via destinado à circulação exclusiva de bicicletas não motorizados, com 2,50 (dois metros e meio) de largura, com duplo sentido de circulação de bicicletas. (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).~~

a) As ciclo faixas serão implantadas em:

1. Avenida Brasil: em toda sua extensão;

2. Avenida Paraná: em toda sua extensão;
3. Rua João Barbosa Mendes: trecho entre a Avenida Brasil e Rua Ângelo Palú Sobrinho; e
4. Continuidade de Vias Coletoras que dão acesso às áreas rurais, até o limite do perímetro urbano

### **Seção III – Das Funções e Dimensionamentos das Vias e Estradas Rurais**

**Art. 12.** As estradas rurais que hierarquizam o sistema viário da área rural de Mandirituba correspondem ao conjunto de vias que promovem a ligação da área urbana com a área rural e entre as comunidades rurais, favorecendo o deslocamento da população residente na área rural e o escoamento da produção agropecuária, mineral e outras, comportando o tráfego para todos os tipos de veículos, sendo identificadas em mapa, Anexo IV, de acordo com sua classificação, e tem as seguintes funções e dimensionamentos, conforme nomenclatura abaixo:

I - Estrada Principal: corresponde às estradas consolidadas, configuradas pelos caminhos antigos, pelas ligações entre a Sede de Mandirituba e os distritos de Areia Branca dos Assis, Quatro Pinheiros e Espigão das Antas, pelas conexões entre localidades de maior porte ou pela ligação entre as demais localidades, além de dar acesso às rodovias.

a) Dimensionamento:

Faixa de domínio: 20,00 m (vinte metros)

Caixa de Rolamento ou Pista: 12,00 m (doze metros)

Acostamento: 4,00 m (quatro metros) de cada lado

As estradas existentes com 12,00m, deverão ser gradativamente adequadas à nova configuração, conforme previsão de programas para melhoria dos acessos rurais.

b) As estradas principais são identificadas como:

1. Ligação entre a Estrada Generoso Ronaldo da Rocha e a Estrada Tietê (Araucária);
2. Ligação entre a Estrada Generoso Ronaldo da Rocha e a Avenida Amazonas (Fazenda Rio Grande);
3. Estrada Generoso Ronaldo da Rocha: trecho entre a interseção das estradas 1 e 2 e o Eixo Industrial Norte;
4. Estrada do Ganchinho: trecho entre a Estrada Generoso Ronaldo da Rocha e o limite com Fazenda Rio Grande;
5. Ligação entre a Estrada Generoso Ronaldo da Rocha e o limite com Araucária;
6. Ligação entre a Estrada dos Pereiras e a Colônia Lima, ao norte;
7. Ligação entre a Estrada dos Pereiras e a Colônia Lima, ao sul;

8. Ligação entre a Colônia Lima e o limite com São José dos Pinhais;
9. Ligação entre a Colônia Lima e a Rodovia BR-116, passando por Retiro;
10. Estrada das Onças: ligação entre a Rua André Ferreira da Rocha;
11. Ligação entre a Rodovia BR-116 e o limite com São José dos Pinhais, passando por Campestrinho e Pé de Erva;
12. Estrada da Colônia Matos (continuação da Rua Gilberto Palú);
13. Estrada Otávio de Jesus Biscaia: trecho entre o perímetro urbano e Campestre dos Paulas, passando por Quitandinha;
14. Estrada Campestre dos Paulas, ligação entre a Rodovia BR-116 e Campestre dos Paulas, passando por Chimboveiro;
15. Ligação entre Fula e Tronco;
16. Ligação entre Campestre dos Paulas e Areia Branca dos Assis;
17. Ligação entre a Rodovia BR-116 e Quatro Pinheiros;
18. Ligação entre a Rodovia BR-116 a Rodovia PR-419, passando por Quatro Pinheiros;
19. Ligação entre a Rodovia BR-116;
20. Ligação entre a Rodovia BR-419, próximo a Guapiara;
21. Ligação entre a Rodovia BR-116 (em Quitandinha) e o limite com Quitandinha, passando por Caí de Cima e Caí de Baixo;
22. Ligação entre Areia Branca dos Assis e a Rodovia PR-419, continuação da Rua Cândido Alves M. Fagundes;
23. Ligação entre a continuação da Rua Cândido Alves M. Fagundes e o limite com Quitandinha, passando por Avençal;
24. Ligação entre dois trechos da Rodovia PR-419, passando por Santo Amaro 1;
25. Ligação entre a Rodovia PR-419 e Espigão das Antas, em dois segmentos;
26. Ligação entre o limite de Tijucas do Sul e a Rodovia PR-419, passando por Tronco, Ilha e Lagoa dos Ferreiras;
27. Ligação entre Avençal e Barco; e
28. Ligação entre as estradas 23 e 24, passando por Santo Amaro 2

II - Estrada Secundária: corresponde às ligações de menor extensão, responsáveis pela conexão das localidades menores com as estradas principais e rodovias.

a) Dimensionamento:

Faixa de domínio: 16,00 m (dezesesseis metros)

Caixa de Rolamento ou Pista: 8,00 m (oito metros)

Acostamento: 4 m (quatro metros) de cada lado

~~b) As estradas principais são identificadas como:~~

**b) As estradas secundárias são identificadas como: (Redação dada pela Lei Complementar n.º 93, de 01 de setembro de 2025).**

A. Ligação entre as estradas 5 e 10;

B. Ligação entre as estradas 9 e 11;

C. Ligação entre as estradas 9 e 11;

D. Ligação entre a Estrada Otávio de Jesus Biscaia e a Estrada 4, passando por Chimboveiro

E. Ligação entre as estradas 12 e 15, passando por Rocinha, com trecho adentrando a São José dos Pinhais;

F. Ligação entre a Rodovia BR-116 e a Estrada D;

G. Ligação entre as estradas 14 e 16;

H. Ligação entre as estradas 17 e 20, passando por Guapiara;

I. Ligação entre a Estrada 20 e a Rodovia PR-419, passando por Espigão das Antas;

J. Ligação entre as estradas 21 e 23;

K. Ligação entre as estradas 20 e 26;

L. Ligação entre as estradas 19 e 22;

M. Ligação entre as estradas L e J;

N. Ligação entre as estradas 23 e O; e

O. Ligação entre as estradas 24 e N.

III - Estrada Terciária: corresponde as demais ligações de curta extensão, geralmente de acesso às propriedades rurais, ou utilizadas como servidão de passagem ou vintenárias, sendo mantidas sua configuração atual, de larguras diversas.

**Art. 13.** As vias classificadas como Arterial, Central, Coletora, Conectora e Local existentes, com alinhamento predial consolidado e dimensões inferiores ao previsto nesta lei, serão readequadas de acordo com a capacidade de ampliação da via, com objetivo de melhorar a acessibilidade e segurança dos pedestres, e atendendo ao dimensionamento definido pelo setor competente da Prefeitura.

§ 1.º A largura mínima prevista para as vias locais é de 12,00 m (doze metros) e caixa de rolamento com largura mínima de 8,00 m (oito metros).

§ 2.º As vias locais que forem interrompidas deverão possuir um bolsão de retorno com raio mínimo de 15,00m (quinze metros).

§ 3.º O projeto geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas específicas da ABNT.

§ 4.º As vias urbanas existentes, classificadas como Coletora 2, que não apresentem o alinhamento predial recomendado ao dimensionamento da via, caixa da via igual a 18,00 m (dezoito metros), sugere-se que sejam adaptadas para as funções e parâmetros urbanísticos estabelecidos nesta lei, sendo admitida a caixa de rolamento com 8,00m (oito metros) e calçada de 2,00m (dois metros), para vias de loteamentos existentes e para novos loteamentos, especialmente em áreas destinadas à habitação de interesse social.

§ 5.º A faixa de rolamento ou circulação, ocupada por um veículo durante o seu deslocamento, terá largura de, no mínimo, 3,00m (três metros) para carros de passeio e 3,50m (três metros e meio) para caminhões, ônibus e, eventualmente, máquinas agrícolas.

§ 6.º Vias e estradas existentes com dimensões inferiores, deverão ser gradativamente adequadas à nova configuração, conforme futuros programas de requalificação viária.

§ 7.º Em caso de Requalificação Viária, as vias e estradas existentes com dimensões inferiores, deverão ser adequadas à nova configuração ora definida, quando possível.

**Art. 14.** Para a implantação de novas vias ou diretrizes viárias deverá ser considerado o dimensionamento mínimo previsto, de acordo com o Anexo V –Dimensionamento das Vias e Calçadas e o Anexos VI – Perfil Esquemático das Vias, integrantes desta lei.

**Art. 15.** As vias hierarquizadas que se apresentem consolidadas, devem ser readequadas por meio da implementação do alargamento de acordo com as 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 e ilhas de segurança, 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 próximos a equipamentos públicos, em especial de saúde e educação.

### **CAPÍTULO III – DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA**

**Art. 16.** A orientação e a determinação de importância das vias preferenciais, do sentido dos fluxos, da organização e das limitações de tráfego, deverão obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei e da Lei do Plano de Mobilidade, cabendo ao Executivo Municipal através da secretaria responsável pelos assuntos de obras e urbanismo a elaboração do Plano de Circulação e Sinalização do Município, bem como os projetos contendo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

**Art. 17.** Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne à:

I - circulação e bons níveis de fluidez de tráfego com o estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

II - implantação de restrições ao trânsito de veículos pesados, com o estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

III - adequação das calçadas que atendam às necessidades de deslocamento dos pedestres, pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, livres de obstáculos, de acordo com as normas de acessibilidade universal, as diretrizes que fundamentam o Plano de Mobilidade de Mandirituba, atendendo à norma ABNT NBR 9.050:2020.

**Parágrafo único.** A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

**Art. 18.** 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 e suas atualizações posteriores.

§ 1.º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2.º 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.

## Seção I – Das Calçadas, Passeios e Arborização

**Art. 19.** Os passeios devem ser contínuos, regulares, livres de obstáculos e não possuir degraus ou outros elementos que prejudiquem a circulação de pedestres, cadeirantes e pessoas com dificuldades de locomoção.

**Art. 20.** As calçadas terão uma largura mínima de 2,00m (dois metros), divididas em três faixas de uso:

I - faixa de serviço, adjacente ao meio fio, com no mínimo de 0,50m (cinquenta centímetros), para a arborização, serviços (posteamo de iluminação pública, cabeamento, sinalização viária e de nomenclatura de logradouro) e permeabilidade;

II - passeio ou faixa livre para circulação de pedestres, sendo recomendável a largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros); e

III - faixa de acesso ou transição, entre o passeio ou faixa livre e o alinhamento predial ou testada do lote, com largura variável de acordo a característica da via, zona ou setor.

**Parágrafo único.** Para as zonas com predominância do uso comercial as calçadas poderão ser totalmente revestidas com material antiderrapante.

**Art. 21.** As calçadas deverão atender ao dimensionamento previsto na classificação da via da hierarquia viária conforme Anexo VII – Dimensionamento das Vias e Calçadas e Anexo IX – Modelo Padrão de Calçada.

§ 1.º Para calçadas com dimensões inferiores ao dimensionamento mínimo previsto, priorizar o fluxo livre de pedestres, ou promover a adequação de acordo com a disponibilidade de espaço e função da via, podendo se transformar em uma via exclusiva de pedestres.

§ 2.º A execução e manutenção dos passeios é de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com a norma ABNT NBR 9050:2020, conforme previsto no Código de Obras e Edificações, Código de Posturas e Plano de Mobilidade.

§ 3.º Nos locais onde houver intervenção no passeio público, realizado pela Prefeitura e Concessionárias de Serviços Públicos, as mesmas deverão refazer a calçada com as características do passeio demolido respeitando o Código de Obras e Edificações e ABNT NBR 9050:2020.

**Art. 22.** Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, preferencialmente deverão ser executadas as rampas de acessibilidade construídas na direção do fluxo da travessia de pedestres, cadeirantes, portadores de deficiência ou mobilidade reduzida, conforme as normas especificadas pela ABNT NBR 9050:2020, previstas no Plano de Mobilidade.

**Art. 23.** Na existência de um Plano Municipal de Arborização, deverão ser atendidas as normas que estabelecem a ocupação das áreas de calçadas ou projetos de urbanização.

## CAPÍTULO IV – DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

**Art. 24.** A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem à abertura das vias e implantação das edificações.

**Art. 25.** As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos sendo aceitáveis rampas:

- a) Para as Vias Arteriais: 6%;
- b) Para as Vias Centrais: 8%;
- c) Para as Vias Coletoras: 8%; e
- d) Para as Vias Locais: 12%.

## CAPÍTULO V – DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 26.** O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

**Art. 27.** A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do Sistema Viário do Município de Mandirituba, poderá ser complementada com o Plano de Circulação e Sinalização Urbana, em acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei e ao Plano de Mobilidade.

**Art. 28.** Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer às diretrizes viárias do Sistema Viário Urbano e a continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.

**§ 1.º** A implantação de todas as vias em novos parcelamentos do solo, inclusive as do sistema viário básico, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

**§ 2.º** O empreendedor deverá solicitar as diretrizes de arruamento para o parcelamento de solo e atender aos requisitos urbanísticos solicitados.

**§ 3.º** A implantação da infraestrutura e do arruamento em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei do Parcelamento do Solo Municipal.

**Art. 29.** Quando do licenciamento de atividades através do Alvará de Localização e Funcionamento ou a execução de obras pelo Alvará de Construção, caso for, será obrigatório a reserva de faixa de alargamento para fins de ampliação ou implantação da faixa de domínio final da via.

**Art. 30.** As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o Plano de Mobilidade e o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo vigente na área ou zona, podendo ser revistas e atualizadas mediante justificativas técnicas embasadas da necessidade e viabilidade das modificações, sujeitas à análise e parecer favorável do Conselho da Cidade de Mandirituba – CONCIDADE, apresentadas em audiência pública e com o devido encaminhamento para aprovação na Câmara de Vereadores por meio de projeto de lei.

**Art. 31.** Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo órgão municipal competente, com parecer do Conselho da Cidade de Mandirituba – CONCIDADE.

**Art. 32.** O sistema viário da Zona Industrial Prioritária – ZIP que compreende a Cidade Industrial de Mandirituba - CIMAN será detalhado em plano específico a ser desenvolvido no prazo máximo de 180 dias após a aprovação desta lei, de forma a permitir melhor acessibilidade àquela região.

**Art. 33.** Esta Lei entrará em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação, sem prejuízo do exposto na Lei do Parcelamento do Solo Municipal, revogadas as disposições em contrário, e em especial a Lei n.º 59/1995 e a Lei n.º 431/2008.

Mandirituba, 27 de maio de 2024

**Luis Antonio Biscaia**  
Prefeito Municipal

## ANEXOS

**Anexo I** – Definições

**Anexo II** – Mapa da Hierarquia Viária Urbana da Sede de Mandirituba

**Anexo III** – Mapa da Hierarquia Viária Urbana do Distrito de Areia Branca dos Assis

**Anexo IV** – Mapa da Hierarquia Viária Urbana do Distrito de Quatro Pinheiros

**Anexo V** – Mapa da Hierarquia Viária Urbana do Distrito de Espigão das Antas

**Anexo VI** – Mapa da Hierarquia Viária Rural

**Anexo VII** – Tabela de Dimensionamento das Vias e Calçadas

**Anexo VIII** – Perfil Esquemático das Vias

**Anexo IX** – Modelo de Padrão de Calçada



## ANEXO I – DEFINIÇÕES

Para os fins de interpretação desta Lei, devem ser consideradas as seguintes definições:

**I - Acessibilidade:** facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomias nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

**II - Acessibilidade Universal:** possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoas com deficiência, para acesso a um lugar ou conjunto de lugares, segundo a Lei Federal nº 10.098/2000, disponibilizando a todos a autonomia nos deslocamentos;

**III - Acesso:** permite a interligação de pedestres e veículos do logradouro público aos demais espaços ou áreas públicas ou privadas;

**IV - Acostamento:** parte da via diferenciada da pista de rolamento, destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver lugar apropriado para este fim;

**V - Bicicleta:** veículo dotado de pelo menos duas rodas, classificado pelo Código de Trânsito Brasileiro quanto à tração como de propulsão humana, quanto à espécie como de passageiro, quanto à categoria como particular;

**VI - Caixa de Rolamento:** conjunto de faixas, normalmente contidas entre meios-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;

**VII - Caixa da Rua ou largura da via:** distância entre os alinhamentos prediais da rua ou testadas da rua;

**VIII - Calçada:** 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, delimitada pelo alinhamento predial e o meio fio da via ou a caixa de rolamento da via. É composta de faixa de serviço (permeável), faixa livre (passeio) e faixa de acesso;

**IX - Canteiro:** trecho não pavimentado da caixa de rolamento, exclusiva para vegetação;

**X - Canteiro Central:** obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício), ou formando prioritariamente faixas verdes de vegetação;

**XI - Ciclista:** todo aquele que utiliza a bicicleta para os deslocamentos;

**XII - Ciclo:** veículo de propulsão humana, para uso de uma ou mais pessoas: monociclos, bicicletas simples, bicicletas *tandem* para duas ou mais pessoas, triciclos;

**XIII - Ciclovia:** pista própria destinada à circulação de ciclos, não motorizados, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

**XIV - Estacionamento:** espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e de manobra de veículos;

**XV - Faixa de Rolamento:** ou faixa de trânsito, é qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista de rolamento pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores. Componente da caixa de rolamento, é cada uma das faixas destinadas ao tráfego de veículos, normalmente identificadas por sinalização horizontal (balizamento);

**XVI - Faixa de Domínio:** porção do solo de utilização pública, é a base física sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte especiais, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, com limites definidos conforme projeto executivo da rodovia, decretos de utilidade pública, ou em projetos de desapropriação;

**XVII - Hierarquia Viária:** classificação das vias urbanas e rurais, objetivando individualizar características físicas, operacionais e de uso do solo das mesmas, bem como organizar e induzir preferências de fluxos de trânsito às vias;

**XVIII - Ilha de segurança:** obstáculo físico, construído na pista de rolamento, devidamente sinalizado e protegido, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção viária, favorecendo a travessia de pedestres;

**XIX - Logradouro Público:** espaço livre, inalienável, reconhecido e destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, bem como ao trânsito de pedestres, tais como: calçadas, pistas de rolamento, parques, praças, áreas de lazer, calçadões;

**XX - Malha Viária:** o conjunto de vias urbanas e rurais do município;

**XXI - Meio Fio:** linha composta de blocos de concreto ou pedra que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

**XXII - Mobilidade:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano ou a regiões rurais, mediante a utilização dos vários meios deslocamento e transporte;

**XXIII - Mobilidade Urbana:** condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

**XXIV - Mobilidade Urbana sustentável:** realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

**XXV - Mobiliário Urbano:** equipamentos do serviço público que visam dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros públicos;

**XXVI** - Passeio: a parte da calçada, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

**XXVII** - Passeio Público: parte da via pública contida entre o alinhamento predial e o meio-fio, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, etc.;

**XXVIII** - Pedestre: é toda pessoa que utiliza as vias públicas, passeios e travessias, seja a pé ou em cadeira de rodas, ficando o ciclista, quando desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;

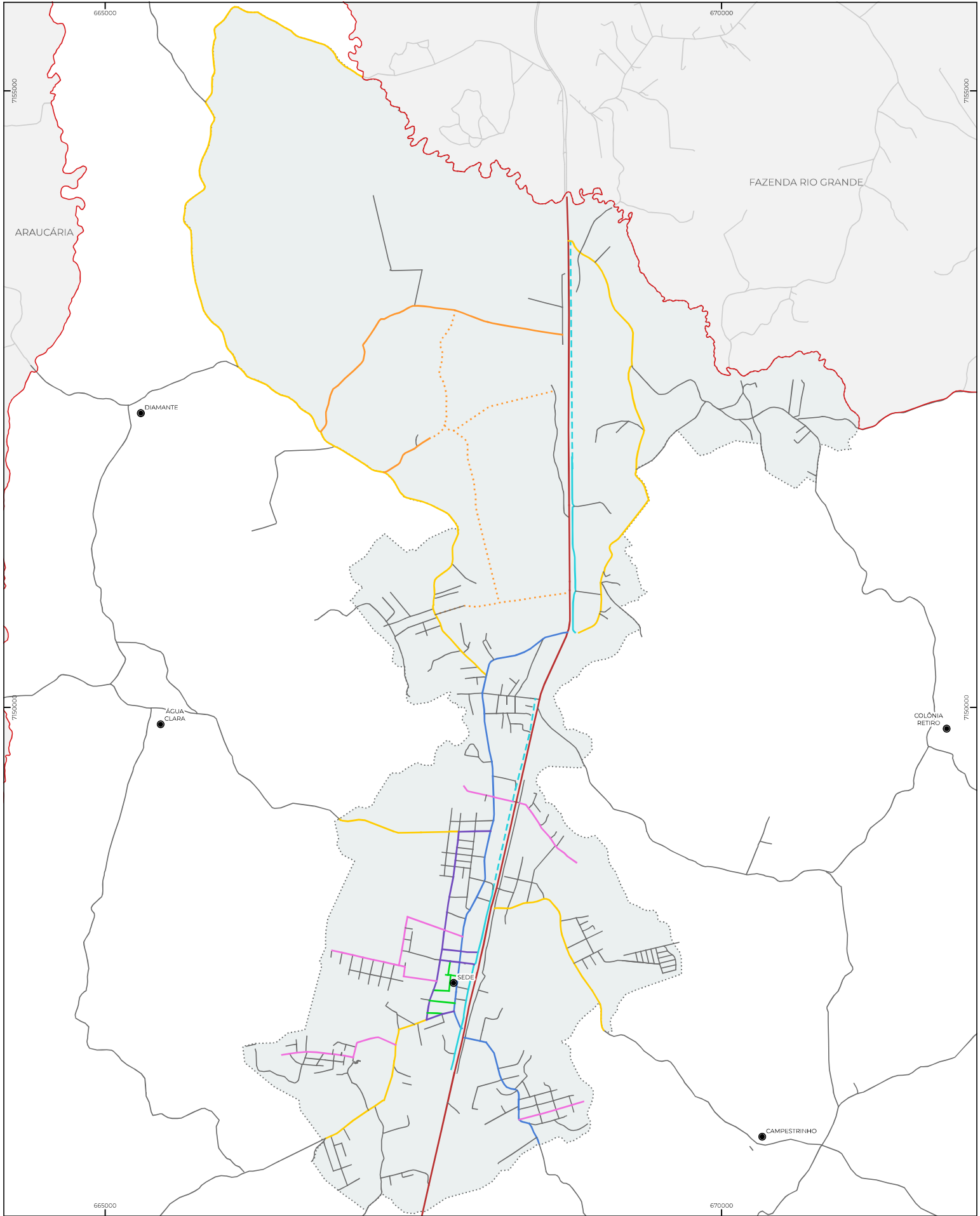
**XXIX** - Pista de Rolamento: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

**XXX** - Rotatória: tipo de interseção viária em círculo onde os veículos são obrigados a transitar em uma única direção ao redor de uma ilha central;

**XXXI** - Sistema Municipal de Mobilidade: conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

**XXXII** - Vaga: espaço público da caixa de rua, contíguo à pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado ao estacionamento de veículos.

## ANEXO II – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DA SEDE DE MANDIRITUBA



### LEGENDA

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL – LEI COMPLEMENTAR N.º 80/2024

- |                              |                            |
|------------------------------|----------------------------|
| — EIXO INDUSTRIAL            | — VIA CONECTORA            |
| ... EIXO INDUSTRIAL PROJEÇÃO | — VIA LOCAL                |
| — VIA ARTERIAL               | — BR-116                   |
| — VIA CENTRAL                | — PR-419                   |
| — VIA COLETORA 1             | — VIA MARGINAL             |
| — VIA COLETORA 2             | - - VIA MARGINAL PROJETADA |

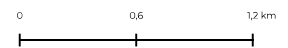
- |                      |
|----------------------|
| ▭ LIMITES MUNICIPAIS |
| ⋯ PERÍMETRO URBANO   |
| ● LOCALIDADES        |

Sistema de referência: SIRGAS 2000

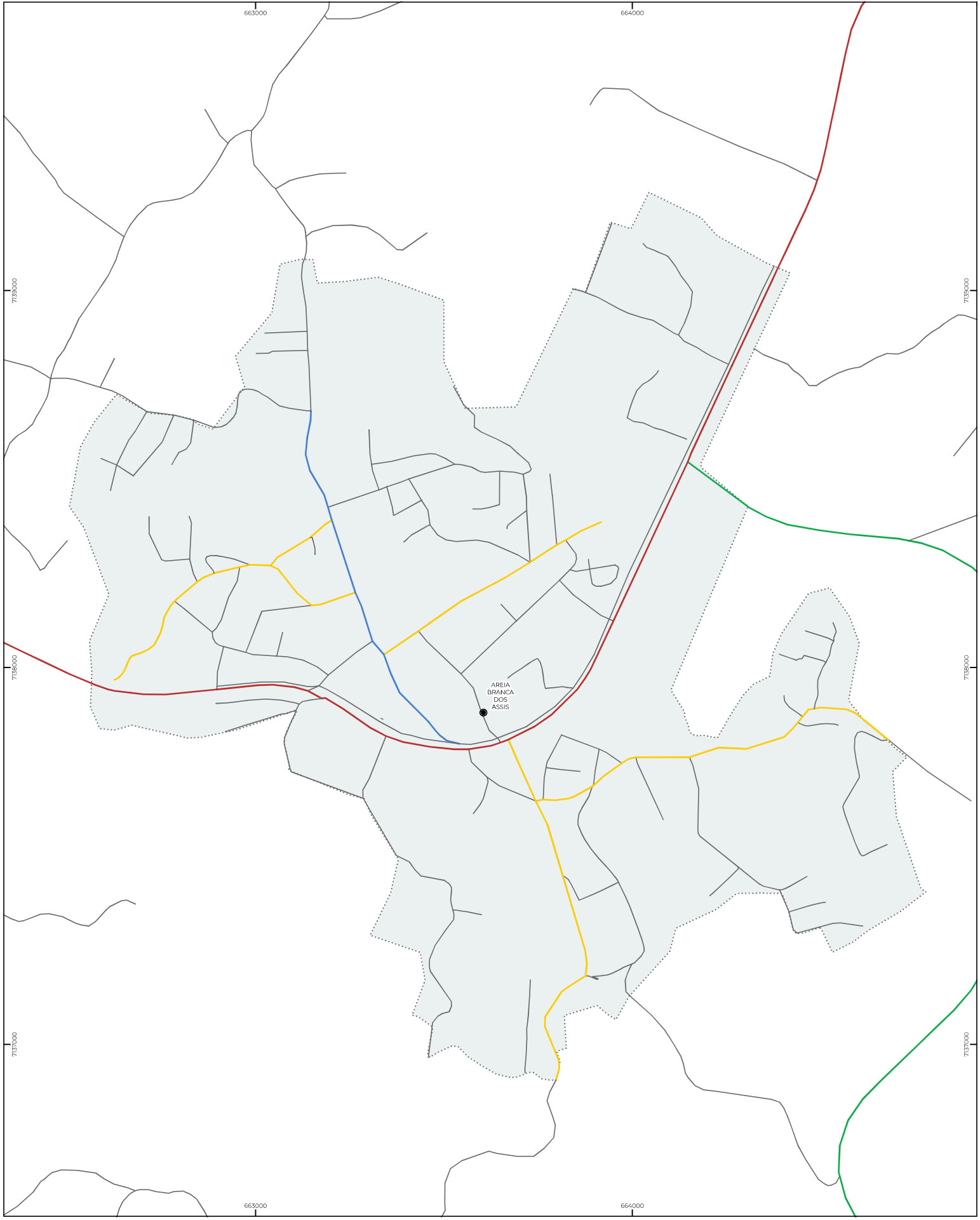
Sistema de projeção: UTM 22S

Escala: 1:27.500

Elaboração: Departamento de Urbanismo  
Data: setembro/2025



# ANEXO III – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DO DISTRITO DE AREIA BRANCA DOS ASSIS



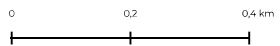
## LEGENDA

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL – LEI COMPLEMENTAR N.º 80/2024

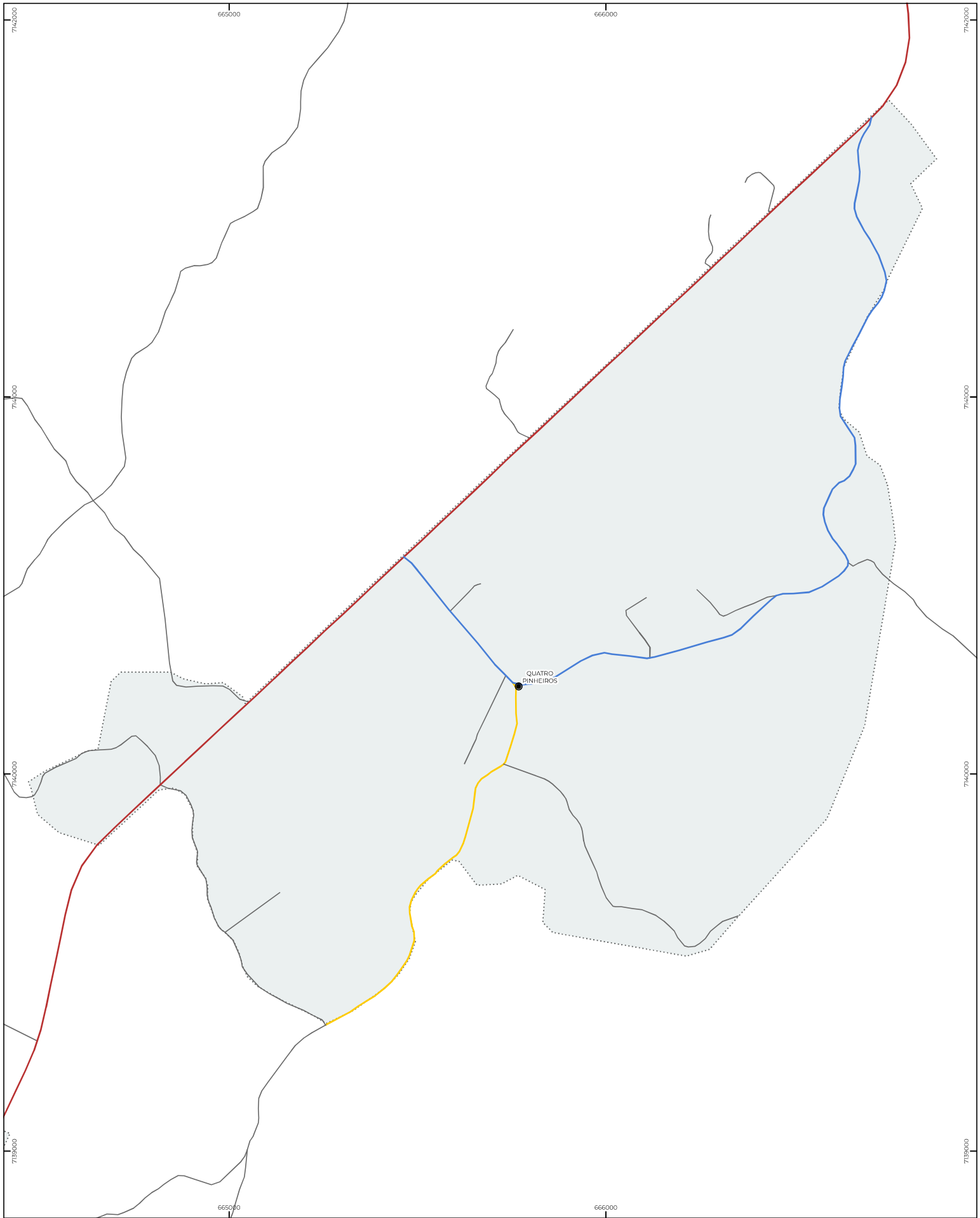
- EIXO INDUSTRIAL
- EIXO INDUSTRIAL PROJEÇÃO
- VIA ARTERIAL
- VIA CENTRAL
- VIA COLETORA 1
- VIA COLETORA 2
- VIA CONECTORA
- VIA LOCAL
- BR-116
- PR-419
- VIA MARGINAL
- VIA MARGINAL PROJETADA

- LIMITES MUNICIPAIS
- PERÍMETRO URBANO
- LOCALIDADES

Sistema de referência: SIRGAS 2000  
Sistema de projeção: UTM 22S  
Escala: 1:9.000  
Elaboração: Departamento de Urbanismo  
Data: setembro/2025



# ANEXO IV – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DO DISTRITO DE QUATRO PINHEIROS



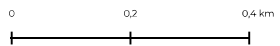
## LEGENDA

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL – LEI COMPLEMENTAR N.º 80/2024

- EIXO INDUSTRIAL
- EIXO INDUSTRIAL PROJEÇÃO
- VIA ARTERIAL
- VIA CENTRAL
- VIA COLETORA 1
- VIA COLETORA 2
- VIA CONECTORA
- VIA LOCAL
- BR-116
- PR-419
- VIA MARGINAL
- VIA MARGINAL PROJETADA

- LIMITES MUNICIPAIS
- PERÍMETRO URBANO
- LOCALIDADES

Sistema de referência: SIRGAS 2000  
Sistema de projeção: UTM 22S  
Escala: 1:9.000  
Elaboração: Departamento de Urbanismo  
Data: setembro/2025



# ANEXO V – MAPA DA HIERARQUIA VIÁRIA URBANA DO DISTRITO DE ESPIGÃO DAS ANTAS



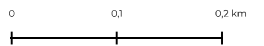
## LEGENDA

SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL – LEI COMPLEMENTAR N.º 80/2024

- EIXO INDUSTRIAL
- EIXO INDUSTRIAL PROJEÇÃO
- VIA ARTERIAL
- VIA CENTRAL
- VIA COLETORA 1
- VIA COLETORA 2
- VIA CONECTORA
- VIA LOCAL
- BR-116
- PR-419
- VIA MARGINAL
- VIA MARGINAL PROJETADA

- LIMITES MUNICIPAIS
- PERÍMETRO URBANO
- LOCALIDADES

Sistema de referência: SIRGAS 2000  
Sistema de projeção: UTM 22S  
Escala: 1:5.000  
Elaboração: Departamento de Urbanismo  
Data: setembro/2025





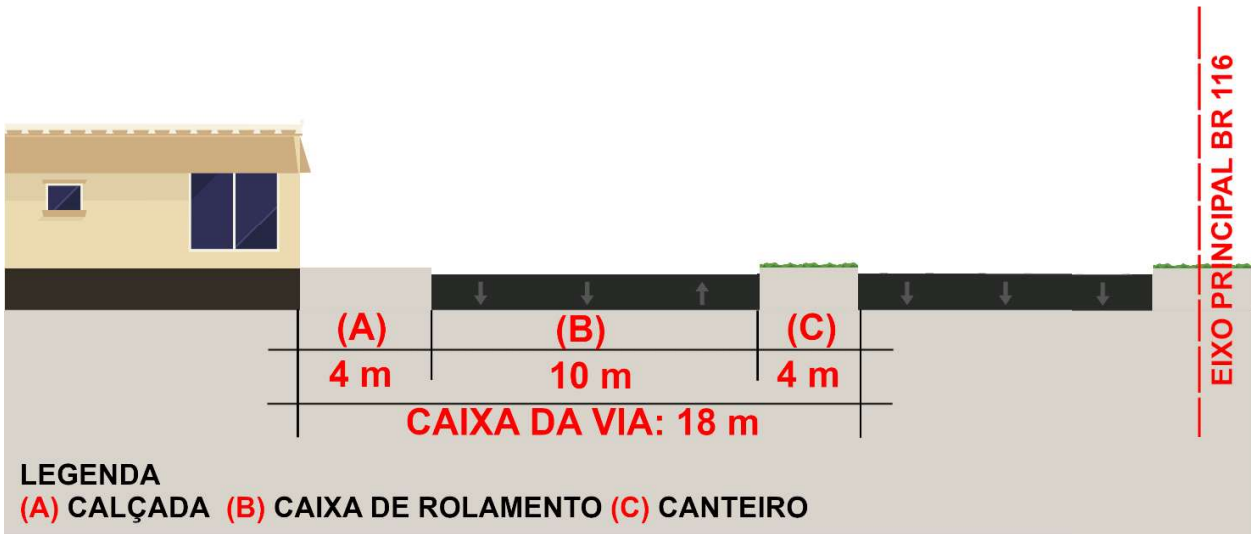
**ANEXO VII – TABELA DE DIMENSIONAMENTO DAS VIAS E CALÇADAS**

VIAS URBANAS							
TIPO DE VIA	LARGURA DA VIA		LARGURA DA CALÇADA				OBSERVAÇÕES
	TOTAL	CAIXA DE ROLAMENTO	TOTAL	FAIXA DE SERVIÇO	PASSEIO (FAIXA LIVRE)	FAIXA DE ACESSO	
Marginal	18,00 m	10,00 m	4,00 m	1,00 m	2,00 m	1,00 m	Canteiro divisor com a rodovia de 4,00 m
Arterial	20,00 m	12,00 m	4,00 m	1,00 m	2,00 m	1,00 m	Na maioria das vias existentes, a caixa da via é de 16,00 m, com 8,00 m de caixa de rolamento e 4,00 m de calçada
Central	16,00 m	8,00 m	4,00 m	1,00 m	2,00 m	1,00 m	
Coletora 1	20,00 m	12,00 m	4,00 m	1,00 m	2,00 m	1,00 m	
Coletora 2	18,00 m	11,00 m	3,50 m	0,75 m	2,00 m	0,75 m	
Conectora	20,00 m	12,00 m	4,00 m	1,00 m	2,00 m	1,00 m	
Local	12,00 m	8,00 m	2,00 m	0,50 m	1,50 m	-	
Eixo Industrial	30,00 m	11,00 m	3,00 m	0,50 m	2,00 m	0,50 m	Caneiro central de 2,00 m
Ciclovía	2,50 m		-	-	-	-	

VIAS RURAIS				
TIPO DA VIA	LARGURA DA VIA			OBSERVAÇÕES
	TOTAL	CAIXA DE ROLAMENTO	ACOSTAMENTO	
Estrada Principal	20,00 m	12,00 m	4,00 m	
Estrada Secundária	16,00 m	8,00 m	4,00 m	
Estrada Terciária		Variável		

## ANEXO VIII – PERFIL ESQUEMÁTICO DAS VIAS

VIA MARGINAL



Fonte: Funpar, 2021

VIA ARTERIAL



Fonte: Funpar, 2021

VIA CENTRAL



Fonte: Funpar, 2021

VIA COLETORA 1



Fonte: Funpar, 2021

VIA COLETORA 2



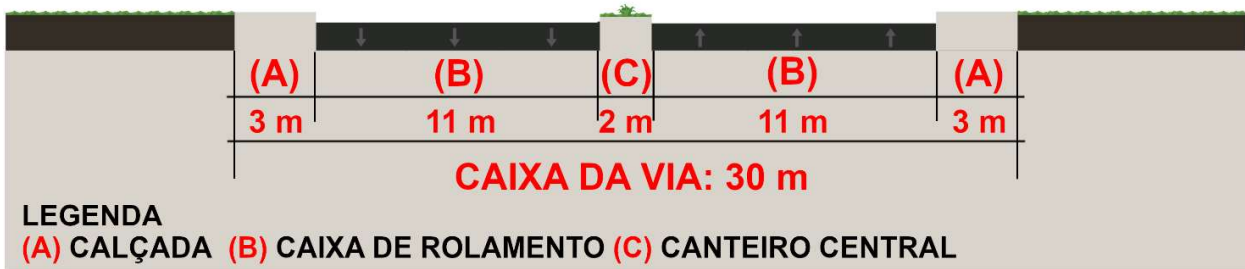
Fonte: Funpar, 2021

VIA CONECTORA



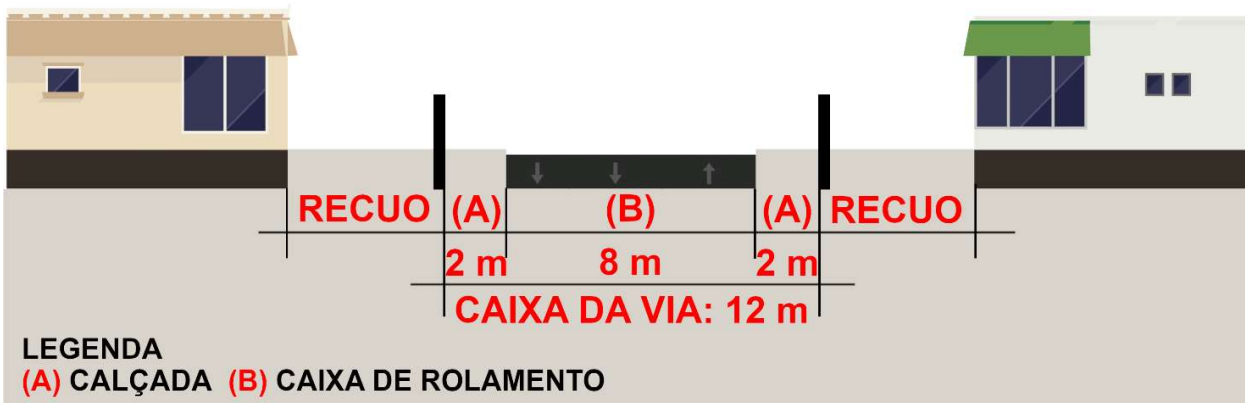
Fonte: Funpar, 2021

VIA COLETORA 3 (DUPLA)



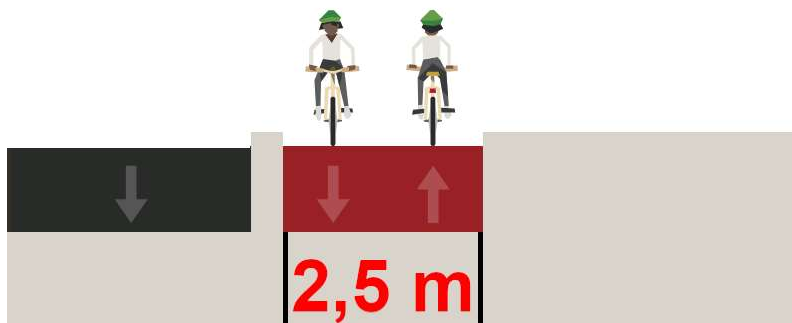
Fonte: Funpar, 2021

## VIA LOCAL



Fonte: Funpar, 2021

## CICLOVIA



Fonte: Funpar, 2021

## ESTRADA PRINCIPAL



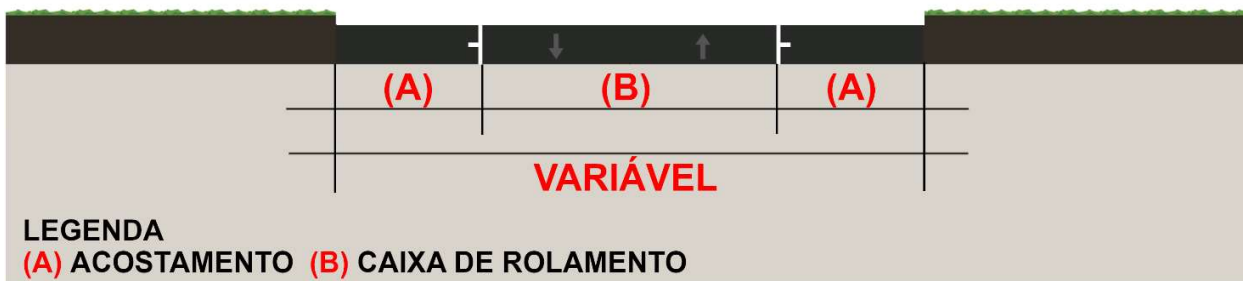
Fonte: Funpar, 2021

ESTRADA SECUNDÁRIA



Fonte: Funpar, 2021

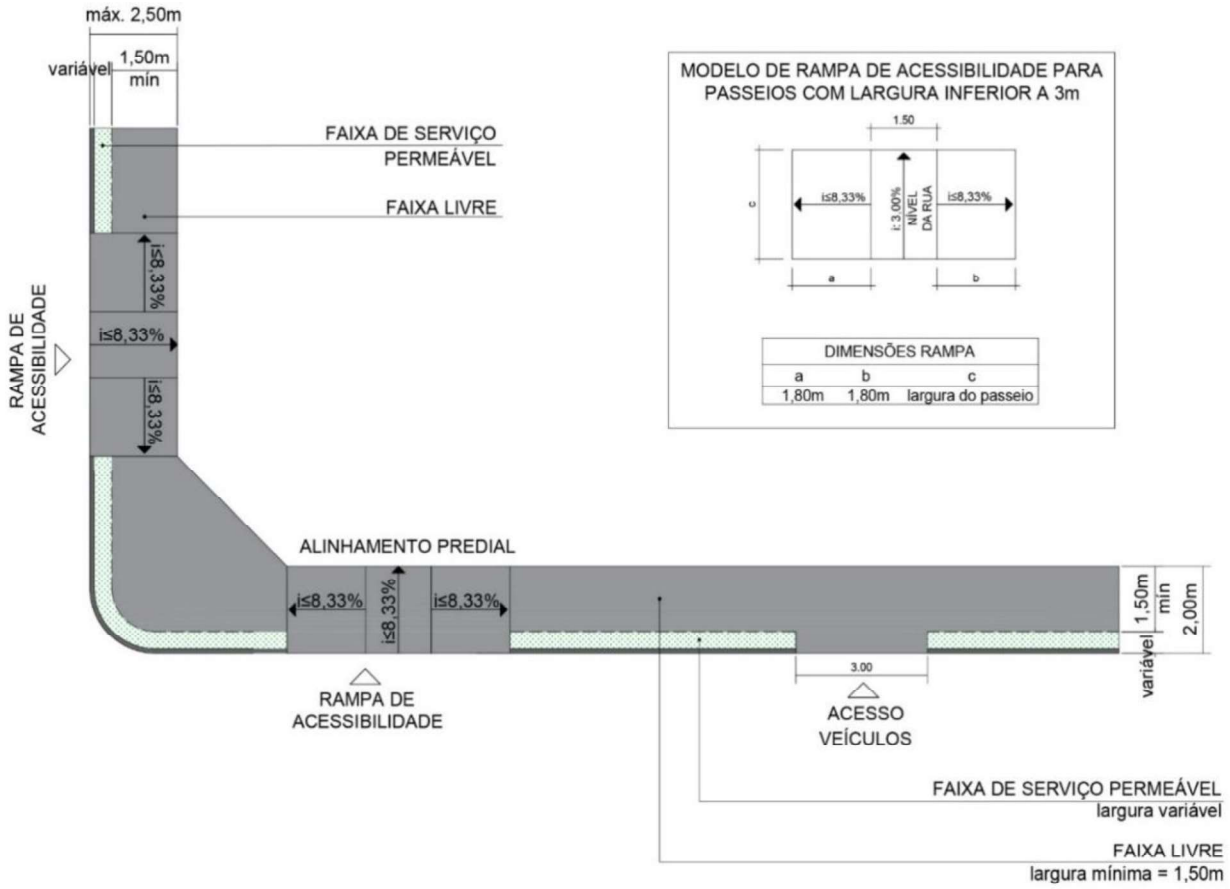
ESTRADA TERCIÁRIA



Fonte: Funpar, 2021

## ANEXO IX – MODELO DE PADRÃO DE CALÇADA

MODELO 1 – CALÇADAS COM IGUAL OU MENOR QUE 2,50M



MODELO 2 – CALÇADAS COM LARGURA MAIOR QUE 2,50M

