

## MENSAGEM Nº 58/2022

Senhor Presidente,  
Senhores Vereadores,

Valemo-nos da presente Mensagem para encaminhar à essa Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que visa aprovar o Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 158 - PEU EE158, bem como instituir e regulamentar a Área de Intervenção Urbana correspondente e estabelecer objetivos, diretrizes, estratégias e mecanismos para a sua implantação, em cumprimento à Lei Complementar nº 28, de 27 de junho de 2008, que dispõe sobre o Plano Diretor de Pato Branco.

O presente Projeto foi elaborado pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, com base nas diretrizes fixadas pelo Plano Diretor do Município, especialmente em seu art. 18, I, "f"<sup>1</sup>, onde constamos planos especiais de urbanização como instrumentos de promoção, planejamento, controle e gestão do desenvolvimento urbano em Pato Branco.

Nos termos do Decreto nº 9.170, de 25 de fevereiro de 2022, o primeiro Plano Especial de Urbanização de Pato Branco, nomeado Eixo Estruturante 158 - PEU EE158, é proposto na Região Oeste do Município em função de suas características fundamentais. O local é considerado uma área subutilizada, porquanto detém um vazio urbano que segrega e dificulta a conexão dos bairros em seu entorno, além de reduzir o aproveitamento da infraestrutura disponível ao seu redor.

Por outro lado, a área apresenta potencial de transformação, pois, além de abranger uma superfície cuja malha urbana não é consolidada, concentra atividades industriais e de serviços, em decorrência da presença do corredor rodoviário definido pela BR 158, bem como abriga o Aeroporto Regional de Pato Branco, equipamento de relevância regional que está precariamente conectado às outras partes da cidade e demais municípios da região.

---

<sup>1</sup>Art. 18. Para a promoção, planejamento, controle e gestão do desenvolvimento urbano, serão adotados, dentre outros, os seguintes instrumentos de política urbana:

I - planejamento:

- a) Plano Plurianual;
- b) Lei de Diretrizes Orçamentárias;
- c) Lei de Orçamento Anual;
- d) planos de desenvolvimento econômico e social;
- e) planos, programas e projetos setoriais;
- f) programas, projetos e planos especiais de urbanização;
- g) instituição de unidades de conservação.

Nesse sentido, o PEU EE158 proposto no presente Projeto de Lei se apresenta como uma ferramenta para o pleno desenvolvimento dessa área, de modo ordenado e visando o equilíbrio espacial.

As intervenções propostas no PEU EE158 foram divididas em quatro eixos temáticos: rede hídrica e ambiental e espaços públicos; mobilidade; uso e ocupação do solo; e habitação. Considerando as distintas escalas de intervenção propostas no âmbito do PEU EE158, os projetos específicos necessitarão de aprofundamentos para o seu encaminhamento individual.

As intervenções serão divididas conforme a prioridade de implantação, onde as intervenções básicas terão execução prioritária a partir da arrecadação do potencial construtivo adicional disponibilizado na área e na captação de recursos por outros meios, e as intervenções complementares serão realizadas em médio e longo prazo.

Cumpramos ressaltar que foram realizadas todas as exigências relativas à elaboração do Plano Especial de Urbanização, previstas no art. 7º do Decreto nº 9.170, de 2022, como a elaboração e publicação do diagnóstico da área de intervenção com a caracterização dos seus aspectos sócio territoriais, compreendendo análises sociais, econômicas e ambientais cabíveis, bem como a definição do programa de intervenções, etapas e fases de implementação, entre outros itens.

Observou-se também o rito processual definido na legislação vigente, como os mecanismos de participação popular estabelecidos pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade e pela Lei Complementar nº 28, de 2008 – Plano Diretor do Município, conforme documentado nos relatórios das Etapas 01 e 02 e parecer do Conselho do Plano Diretor - COPLAN (anexos).

A proposta foi construída de forma participativa, buscando viabilizar soluções para os problemas historicamente demandados pela população residente e transeunte da região do PEU EE158, bem como proporcionar as condições de seu financiamento endógeno, com mecanismos de garantia da qualidade ambiental e do incremento da capacidade de atendimento da infraestrutura da área, em face ao adensamento construtivo possibilitado.

Ante ao exposto e considerando o interesse público envolvido na presente matéria, contamos a aprovação do Projeto de Lei ora apresentado, nos termos do art. 33, caput e § 3º, da Lei Orgânica Municipal, ao que antecipamos agradecimentos.

Gabinete do Prefeito do Município de Pato Branco, Estado do Paraná, em 13 de junho de 2022.

ROBSON  
CANTU:44  
143664968

Assinado de forma  
digital por ROBSON  
CANTU:4414366496  
8  
Dados: 2022.06.14  
10:20:00 -03'00'

**ROBSON CANTU**  
Prefeito Municipal

## PROJETO DE LEI Nº 77/2022

Aprova o Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 158 - PEU EE158, de acordo com o Decreto nº 9.170, de 25 de fevereiro de 2022, cria o Perímetro de Intervenção do Eixo Estruturante 158 e dá outras providências.

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Seção I Do conceito

**Art. 1º** Fica aprovado o Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 158 - PEU EE158, compreendendo um conjunto integrado de intervenções e medidas promovidas ou coordenadas pelo Município de Pato Branco, por meio da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, para articular o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação no território da Região Oeste.

§ 1º A presente Lei estabelece o regramento urbanístico para o território abrangido pelo Eixo Estruturante 158 - EE158, em atendimento ao disposto no art. 18 da Lei Complementar nº 28, de 27 de junho de 2008, que instituiu o Plano Diretor de Pato Branco – PD, e no Decreto nº 9.170 de 25 de fevereiro de 2022, que dispõe sobre a elaboração dos Planos Especiais de Urbanização.

§ 2º Integram a presente Lei os mapas, quadros e plantas a seguir:

- I - Anexo I - Mapa 01 - Perímetro de Intervenção PEU EE158 e Perímetro Expandido;
- II - Anexo II - Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158;
- III - Anexo III - Mapa 03 - Intervenções Viárias;
- IV - Anexo IV - Mapa 04 - Circuitos Cicloviários;
- V - Anexo V - Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158, contendo extrato das intervenções prioritárias e complementares previstas;
- VI - Anexo VI - Quadro 02 - Parâmetros de uso do solo da Zona Industrial e Serviços - ZIS e Quadro 03 - Níveis de Incomodidade.

§ 3º Os mapas integrantes desta Lei correspondem aos arquivos digitais da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, disponibilizados no sítio eletrônico oficial do Município de Pato Branco.

#### Seção II Da abrangência territorial

**Art. 2º** Fica criada a Área de Intervenção Urbana Eixo Estruturante 158, contida predominantemente na Região Oeste de Pato Branco, destinada à implantação do PEU EE158.

§ 1º O PEU EE158 abrange as áreas do Perímetro de Intervenção e do Perímetro Expandido, indicados no Anexo I (Mapa 01 - Perímetro de Intervenção PEU EE158 e Perímetro Expandido) desta Lei, assim conceituados:

- I - Perímetro de Intervenção: delimita o território onde incidirão as ações de estruturação, reordenamento e parcelamento urbano criadas nesta Lei;

II - Perímetro Expandido: delimitado a partir das ramificações dos estudos viários propostos no Perímetro de Intervenção.

§ 2º Com a finalidade de promover a transformação e requalificação urbanística prevista no PEU EE158, o Programa de Intervenções é dividido em eixos temáticos de atuação, quais sejam: rede hídrica e ambiental e espaços públicos, mobilidade, uso e ocupação do solo e habitação, sendo que os locais de atuação das propostas referentes a cada eixo encontram-se demarcados nos anexos desta lei.

§ 3º O perímetro do Projeto Específico de Concessão de Outorga Onerosa do Direito de Construir, estabelecido por esta Lei, é localizado no interior do Perímetro de Intervenção do PEU EE158, sendo também demarcado no Anexo II (Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158).

### **Seção III**

#### **Das definições**

**Art. 3º** Para fins do disposto nesta Lei, consideram-se as seguintes definições:

I - Programa de Intervenções: conjunto de intervenções sociais, ambientais e físico-territoriais, a serem realizados de forma faseada e integrada, mediante processos com participação da sociedade civil, em caráter privado, público, ou público-privado, indicadas nos Anexos II a VI desta Lei, necessárias à obtenção de melhorias urbanísticas, socioeconômicas e ambientais do PEU EE158;

II - Eixo de Intervenção da Rede Hídrica e Ambiental e Espaços Públicos: propostas de implantação de equipamentos de lazer como parques públicos e áreas de recreação, coincidindo com as Áreas de Preservação Permanente - APPs e soluções de drenagem em pontos críticos de alagamento;

III - Eixo de Intervenção de Mobilidade: propostas de abertura de novas vias e requalificação de vias existentes, melhorias nos passeios públicos e ampliação de circuitos cicloviários;

IV - Eixo de Intervenção de Uso e Ocupação do Solo: abrange a definição de novos parâmetros construtivos para áreas que comportam ampliações no coeficiente de aproveitamento e no gabarito de altura, assim como o incentivo à diversificação de usos;

V - Eixo de Intervenção de Habitação: intervenções para regularização de conjuntos habitacionais informais e parcelamento adequado de propriedades subdivididas irregularmente;

VI - Intervenções básicas: intervenções que terão execução prioritária a partir da arrecadação proveniente da Outorga Onerosa do Direito de Construir e na captação de recursos por outros meios;

VII - Intervenções complementares: intervenções de implantação a médio e longo prazo;

VIII - Projeto Específico de Intervenção: projeto ou proposta específica a ser aprofundada no decorrer das fases de implementação do PEU, em função de suas particularidades;

IX - Potencial Construtivo Adicional: bem jurídico dominical, de titularidade do Município, disponibilizado pelo PEU EE158 na área delimitada como Zona Industrial e Serviços - ZIS no perímetro de intervenção, também indicada no Anexo II (Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158), capaz de proporcionar a implantação das contrapartidas previstas nesta Lei em função de sua aquisição e distribuição por particulares, mediante os procedimentos nela descritos.

## Seção IV

### Dos objetivos gerais e diretrizes específicas da transformação urbanística

**Art. 4º** O PEU EE158 tem como objetivos gerais:

I - a indução das dinâmicas necessárias para o desenvolvimento ordenado da região Oeste de Pato Branco, visando a estruturação de um tecido urbano compacto, de uso misto e espacialmente equilibrado;

II - estimular a ocupação do vazio urbano identificado e as melhorias nas áreas ocupadas subutilizadas, que contam com infraestrutura nas proximidades e expressivo potencial de aproveitamento;

III - incentivar o adensamento e a diversidade de usos em áreas identificadas como propícias, visando o aproveitamento equilibrado e racional da infraestrutura urbana;

IV - recuperar e manter as áreas hídricas e ambientais identificadas, principalmente com relação aos seus pontos de fragilidade;

V - promover a urbanização e melhorias das condições de habitação por meio da regularização fundiária;

VI - priorizar o atendimento habitacional à população de baixa renda, residente em áreas de risco, Área de Preservação Permanente (APP) e áreas de encosta;

VII - qualificar os espaços públicos e equipamentos urbanos presentes no local, visando o atendimento da demanda existente e projetada;

VIII - incrementar e qualificar as condições de mobilidade urbana local e regional, visando a conexão interbairros a oeste da Rodovia BR 158, assim como da Região Oeste com as diferentes áreas da cidade;

IX - complementar a rede cicloviária, conectando-a ao sistema viário existente e aos equipamentos públicos próximos;

X - promover modelos de gestão democrática no desenvolvimento urbano, atendendo aos pressupostos legais e justos de participação popular.

**Art. 5º** O PEU EE158 tem como diretrizes:

I - identificação das áreas subutilizadas e ociosas e promoção das alterações de parâmetros de uso e potencial construtivo;

II - promoção do aumento da densidade demográfica e construtiva, com o intuito de equilibrar a relação entre emprego e moradia da região;

III - incentivo à produção de novos empreendimentos que incorporam a diversidade de usos, assim como implantação de benefícios para edificações que apresentem estratégias de interação com o entorno imediato e soluções construtivas sustentáveis;

IV - desenvolvimento de uma nova centralidade na área de vazio urbano, através do incentivo ao uso misto e melhorias urbanísticas gerais, tais como ampliação das redes viária, de iluminação pública e saneamento, assim como a implantação de novos equipamentos públicos, em atendimento às necessidades cotidianas dos residentes;

V - implantação de sistemas e estruturas de drenagem urbana, prioritariamente nos pontos identificados como críticos de alagamento;

VI - regularização fundiária das ocupações ilegítimas, priorizando a regularização de edificações de baixa renda, residentes em Áreas de Risco e/ou Preservação Ambiental - APPs;

VII - recuperação das APPs, bem como manutenção das massas de vegetação remanescentes, através de programas de monitoramento e implantação de equipamentos de uso público integrados a faixa de APP;

VIII - qualificação da rede viária existente e promoção das ampliações necessárias para melhoria da mobilidade local, priorizando a conexão intra e interbairros;

IX - implantação de ciclofaixas e/ou ciclovias em trechos que possuam aptidão para a circulação cicloviária, considerando preferencialmente traçados que se conectem a infraestrutura existente;

X - garantia do modelo de gestão democrática na elaboração do PEU, através de mecanismos e grupos específicos que promovam a participação da sociedade civil organizada.

## CAPÍTULO II REGRAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

### Seção I Das regras gerais

**Art. 6º** Estão sujeitos ao atendimento das disposições estabelecidas nesta Lei os protocolos para licenciamento urbanístico de imóveis contidos na abrangência da Zona Industrial e Serviços - ZIS, que utilizarem potencial construtivo adicional e que tenham por objeto:

I - novas edificações;

II - reformas com mudança de uso;

III - quaisquer empreendimentos que pretendam utilizar os incentivos estabelecidos nesta Lei.

**Art. 7º** Aplicam-se na abrangência da Zona Industrial e Serviços - ZIS, contida no Perímetro de Intervenção do PEU EE158, os parâmetros urbanísticos de coeficiente de aproveitamento básico e máximo, número máximo de pavimentos e altura máxima, constantes no Anexo VI (Quadro 02 - Parâmetros de uso do solo da Zona Industrial e Serviços - ZIS) desta Lei.

§ 1º Restrições relativas à influência das áreas de abrangência do aeródromo serão soberanas em eventual conflito com a altura máxima permitida no parâmetro urbanístico.

§ 2º Aplica-se exclusivamente à ZIS as alterações dos parâmetros urbanísticos definidos no Anexo VI - Quadro 02 (Parâmetros de uso do solo da Zona Industrial e Serviços - ZIS) desta Lei e, em caráter suplementar, as disposições da Lei Complementar nº 46, de 26 de maio de 2011, e suas alterações, referentes à mencionada zona.

**Art. 8º** Aplicam-se na abrangência da Zona Industrial e Serviços - ZIS, contida no Perímetro de Intervenção do PEU EE158, os parâmetros urbanísticos de coeficiente de aproveitamento básico e máximo, número máximo de pavimentos e altura máxima, constantes no Anexo VI (Quadro 02 - Parâmetros de uso do solo da Zona Industrial e Serviços - ZIS) desta Lei.

**Art. 9º** Aplicam-se os níveis de incomodidade definidos no Anexo VI - Quadro 03: Níveis de Incomodidade e Anexo V (Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU

EE158), para as vias e trechos de via indicados, também representadas no Anexo II (Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158).

**Art. 10.** Fica alterada a classificação de zoneamento da área compreendida na Zona de Expansão Urbana - ZEX presente no perímetro de intervenção para Zona Residencial 4 - ZR4.

Parágrafo único. Na área transformada a que se refere o caput deste artigo, são mantidos os parâmetros urbanísticos de ocupação do solo da Zona Residencial 4 - ZR4, estabelecidos no artigo 169 da Lei Complementar nº 46, de 26 de maio de 2011, e suas futuras atualizações.

**Art. 11.** As novas áreas de solo parcelado devem contemplar soluções de drenagem indicadas no Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158, Anexo V desta Lei.

§ 1º Reservatórios de amortecimento de cheias serão previstos nas novas áreas parceladas dentro do Perímetro de Intervenção, cuja posição e dimensionamento serão definidos pelo profissional técnico responsável contratado, em conjunto com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, no momento da aprovação do projeto de loteamento.

§ 2º É indicada a construção de valas de infiltração ou sumidouros nos futuros arruamentos que percorram o sentido transversal da inclinação topográfica das novas áreas parceladas dentro do Perímetro de Intervenção, sendo que a solução deverá constar no detalhamento das vias, quando da aprovação do projeto do loteamento junto à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.

**Art. 12.** As novas edificações contidas na abrangência do Perímetro de Intervenção terão o processo de licenciamento urbanístico atrelado à previsão de cisterna ou sumidouro para águas pluviais, independentemente da área construída, nos termos da Lei Municipal nº 2.349, de 18 de junho de 2004, que indica a necessidade de reservatório para águas pluviais em edificações residenciais com mais de 200 (duzentos) metros quadrados e edificações comerciais com mais de 100 (cem) metros quadrados.

Parágrafo único. Os jardins de chuva nos canteiros dos passeios, indicação de valas de infiltração ou sumidouros e utilização de pavimentos permeáveis e porosos são também indicadas como soluções complementares de drenagem, a serem priorizadas nas propostas arquitetônicas dentro do Perímetro de Intervenção.

**Art. 13.** As famílias identificadas como residentes de áreas de risco, notadamente dentro da faixa de preservação permanente do Córrego Penso, serão atendidas preferencialmente na execução de programas de construção de moradias de interesse social no Município.

**Art. 14.** O atendimento habitacional da população de baixa renda residente em áreas que não são consideradas de risco, ocorrerá através da ocupação dos espaços discriminados como Zona Especial de Interesse Social - ZEIS 2, constantes nos Perímetros de Intervenção e Expandido.

Parágrafo único. No caso de esgotamento dos lotes existentes nos espaços previstos no caput deste artigo, serão indicadas novas áreas de ZEIS 2 nas imediações da região do PEU EE158, conforme previsto na Lei Complementar nº 46, de 2011, com a redação dada pela Lei Complementar nº 55, de 2 de outubro de 2013.

**Art. 15.** Os imóveis rurais e propriedades identificadas como edificadas no Perímetro de Intervenção do PEU EE158 e desprovidas de parcelamento regular do solo, serão intimados a promover sua regularização no prazo de 90 (noventa) dias do recebimento da intimação, de acordo com a legislação vigente.

Parágrafo único. Entre as alternativas de regularização constam o parcelamento do solo, desmembramento ou regularização fundiária na modalidade cabível (REURB-S ou REURB-E), a depender do caso e de suas especificidades.

**Art. 16.** A delimitação de áreas para o desenvolvimento de novos Projetos Específicos de Intervenção Urbana no Perímetro Expandido será precedida de diagnóstico da área objeto de intervenção, com caracterização dos seus aspectos socioterritoriais, bem como de apresentação de programa de interesse público da futura intervenção, devendo ser observada a regulamentação vigente para sua elaboração, os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos nos quadros da Lei Complementar nº 46, de 2011, bem como futuras atualizações e sua compatibilidade com o PEUEE158.

## **Seção II Dos incentivos**

**Art. 17.** Para as edificações que adotem soluções voltadas à sustentabilidade, conforme previsto no § 2º do art. 11º desta Lei, será possibilitada a redução do Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU mediante benefícios ambientais, medida conhecida como IPTU Verde.

Parágrafo único. A adoção da medida prevista no caput deste artigo será viabilizada somente após a previsão do instrumento do IPTU Verde no Plano Diretor do Município e de sua regulamentação.

## **CAPÍTULO III DO PROGRAMA DE INTERVENÇÕES**

**Art. 18.** O Programa de Intervenções do PEU EE158 compreende:

I - o atendimento da política habitacional de interesse social que priorize as famílias com renda igual ou inferior a 3 (três) salários mínimos, podendo abranger:

- a) a realocação de famílias moradoras de áreas de risco; e
- b) a regularização fundiária das habitações informais passíveis de adequação.

II - a execução das propostas de melhoramentos viários indicado no Anexo III (Mapa 03 - Intervenções Viárias) desta Lei e descrito em seu Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158 (Anexo V);

III - a requalificação de logradouros, compreendendo melhorias de passeios, pavimento, iluminação pública, arborização urbana e paisagismo, acessibilidade e mobiliário urbano, o reordenamento de sinalização viária horizontal, vertical e semaforica, correções geométricas, ciclofaixas, bem como de soluções não estruturais de drenagem indicados nos Anexos II, III e IV desta Lei e descritos em seu Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158 (Anexo V);

IV - a execução de obras de drenagem para contenção ou mitigação de alagamentos na área do PEU EE158 previstas no Anexo II (Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158) e Quadro 01 (Anexo V) desta Lei;

V - a implantação e melhorias da rede de equipamentos públicos, incluindo:

a) parque linear, contendo praças e áreas públicas indicadas no Anexo II (Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158) desta Lei e relacionadas em seu Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158 (Anexo V);

b) equipamentos sociais e urbanos necessários ao adensamento e melhoria da qualidade de vida da região;

c) a requalificação dos equipamentos existentes;

d) a aquisição de terrenos para as finalidades previstas neste inciso.

VI - ações de priorização dos pedestres e aumento da caminhabilidade nos Perímetros de Intervenção e Expandido, definidos no Anexo II (Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158) e Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158 (Anexo V) desta Lei, contemplando o redesenho da geometria de vias públicas e a qualificação dos seus passeios através de calçada compartilhada e alamedas;

VII - a desapropriação de imóveis necessários à implantação do Programa de Intervenções previstos nesta Lei;

VIII - o subsídio ou fomento para transformação ou requalificação do território do PEU EE158;

IX - contratação de projetos de desenvolvimento e detalhamento dos Projetos Específicos de Intervenção que assim necessitem.

Parágrafo único. A execução das obras previstas no Programa de Intervenções estará sujeita ao detalhamento, por intermédio de Projetos Específicos de Intervenção desenvolvidos pela Secretaria Municipal de Planejamento Urbano ou por empresas contratadas, e à aprovação dos projetos nos órgãos de licenciamento ambiental e de preservação do patrimônio histórico e cultural, quando exigido pela legislação vigente.

**Art. 19.** Ficam aprovadas as propostas de qualificação viárias previstas nesta Lei, indicado nos Anexos II a IV e descritas no Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158 (Anexo V), divididas entre intervenções básicas e complementares.

**Art. 20.** Ficam aprovadas as seguintes diretrizes viárias básicas, nos termos dos Anexos III (Mapa 03 - Intervenções Viárias) e Anexo V (Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158) desta Lei:

I - criação de alameda na Rua Vicente de Col e na Rua Jacó Morelato, da via marginal até a esquina com a Rua João Penso (COD RHAEP03);

II - implantação de via arterial, conforme os parâmetros estabelecidos pelo art. 52 da Lei Complementar nº 46, de 2011, na Rua José Leonardi;

III - implantação de via arterial, conforme os parâmetros estabelecidos pelo art. 52 da Lei Complementar nº 46, de 2011, no prolongamento indicado da Rua Paraná (COD MOB04);

IV - implantação de via coletora, conforme os parâmetros estabelecidos pelo art. 52 da Lei Complementar nº 46, de 2011, na Rua Leoncio Amadori;

V - implantação de via coletora, conforme os parâmetros estabelecidos pelo art. 52 da Lei Complementar nº 46, de 2011, na Rua Saul Viganó.

§ 1º Deverão ser previstas conexões intermediárias, no mínimo, com as seguintes vias públicas:

I - com o prolongamento indicado da Rua Paraná até a Rua João Penso (COD MOB04);

II - com as partes fracionadas da Rua Saul Viganó (COD MOB05);

- III - com o prolongamento da Rua Vital Faggion (COD MOB06);
  - IV - com a estrada particular existente na margem oeste do Córrego Penso e o Bairro Planalto (COD MOB07);
  - V - com a Rua Vicente de Col até a Rua Angelo Merlin, no Bairro Bela Vista (COD MOB08);
  - VI - com a Rua José Leonardi até o Bairro Planalto (COD MOB10);
  - VII - com a Rua Ivaí até a Estrada Municipal Irineu Bertani e posteriormente conectando com a Rua Belmiro Michelin, nos moldes de uma via marginal (COD MOB17).
- § 2º Ficam aprovadas as seguintes diretrizes viárias complementares:
- I - transposição em desnível no atual Trevo da Guarani, preconizando a elevação do fluxo rodoviário (COD MOB11);
  - II - transposição em desnível na Rua Jacó Morelato e na Rua Vereador Cacique Ângelo Cretã (COD MOB12);
  - III - transposição em desnível no atual Trevo Itacolomi (COD MOB13);
  - IV - adequação do acesso em nível da Rua Ercília Corona à Rodovia BR 158 (COD MOB14);
  - V - implantação de binário viário entre a Rua José Leonardi, no sentido ascendente, até a esquina com a Rua Josefina Maria Leonardi e a Rua Leoncio Amadori, no sentido descendente (COD MOB15).

§ 3º A definição da ordem de priorização de execução das intervenções viárias complementares será realizada pelo Município, mediante demonstração de viabilidade financeira da proposta e garantia de execução das diretrizes viárias básicas.

**Art. 21.** Ficam aprovadas as seguintes diretrizes cicloviárias básicas:

- I - calçada compartilhada na Rua João Penso (COD MOB16);
- II - ciclofaixa conectando a Rua João Penso e a Rua Vicente De Col, preferencialmente através do parque linear (COD MOB16).

Parágrafo único. Fica aprovada, como diretriz cicloviária complementar, a ampliação dos circuitos cicloviários priorizando a conexão entre trajetos existentes, atualmente definidos pelo padrão de calçada 5B que contém ciclofaixa integrada, respeitando-se, preferencialmente, os traçados indicados no Anexo IV - Mapa 04 - Circuitos Cicloviários desta Lei.

**Art. 22.** Fica determinada a elaboração de um Plano Municipal de Ação para Situações de Emergência - PASE, relacionado à drenagem e contemplando, no mínimo, indicação de sistemas de monitoramento, logística e encadeamento de ações a serem tomadas tanto pela população quanto pelo poder público, quando ocorrerem eventos atrelados à incidência pluviométrica excessiva.

**Art. 23.** Fica determinada a preferência de direcionamento da conversão de multas ambientais registradas nos Perímetros de Intervenção e Expandido do PEU EE158, em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente, bem como na recuperação de locais dentro do próprio perímetro de abrangência do EE158, conforme previsto no Decreto Estadual nº 2.570, de 30 de agosto de 2019.

**Art. 24.** Os Projetos Específicos de Intervenção poderão se valer de quaisquer dos instrumentos de política urbana ou gestão ambiental previstos na Lei nº 28, de 2008, para sua implantação.

## CAPÍTULO IV

### DA OUTORGA ONEROSA DE POTENCIAL ADICIONAL DE CONSTRUÇÃO E DA DESTINAÇÃO DOS RECURSOS ARRECADADOS

**Art. 25.** Fica o Executivo Municipal autorizado a efetuar a outorga onerosa de potencial adicional de construção para os lotes contidos na ZIS, em conformidade com os valores, critérios e condições estabelecidos nesta Lei, na Lei Complementar nº 28, de 2008, e demais legislações vigentes relacionadas à outorga onerosa do direito de construir.

§ 1º Os recursos captados pela aplicação desta lei destinam-se à execução dos projetos do Programa de Intervenções, discriminadas no Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158, previstos para o território do PEU EE158.

§ 2º Cabe à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano elaborar e disponibilizar publicamente um relatório anual com a finalidade de monitoramento e avaliação dos impactos do PEU EE158, contendo, no mínimo:

- I - descrição das etapas e fases executadas no período;
- II - justificativa para não execução e nova previsão de cumprimento, caso ocorra;
- III - detalhamento dos impactos sociais, ambientais, econômicos e demais informações pertinentes verificadas no período, em decorrência da implantação do PEU EE158 no período;
- IV - definição de estratégias de mitigação e ajuste dos eventuais impactos negativos verificados no período e projetados a partir de então;
- V - avaliação das relações de consumo da Outorga Onerosa do Direito de Construir - OODC, contendo detalhamento dos terrenos em que houve compra de potencial construtivo, sendo que, no cenário de baixas vendas do potencial construtivo, devem ser indicadas as hipóteses impeditivas e traçar alternativas para ajustes cabíveis;
- VI - detalhamento das alterações de uso do solo na região de implantação da OODC, com indicação de novos imóveis e seu respectivo uso e/ou alterações de uso;
- VII - prestação de contas do total arrecadado proveniente da OODC, assim como de recursos públicos captados;
- VIII - prestação de contas da destinação dos recursos totais (públicos e privados) captados e/ou acessados no período.

§ 3º Encerrado o Programa de Intervenções, eventual saldo financeiro existente será redirecionado para o Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social.

§ 4º O Perímetro Expandido poderá receber recursos provenientes da arrecadação da OODC para atendimento habitacional de interesse social e intervenções de drenagem e de mobilidade, desde que a intervenção esteja prevista no Programa de Intervenções do PEU EE158 de acordo com o Anexo V (Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158), ou seja incorporada ao mencionado Programa, mediante elaboração de estudo técnico justificativo e compatibilização do mesmo com a proposta deste Plano Especial de Urbanização como um todo.

**Art. 26.** A contrapartida financeira à outorga onerosa de potencial construtivo adicional será calculada segundo a equação definida no art. 4º da Lei Municipal nº 3.934, de 29 de outubro de 2012, em consonância com o art. 173 da Lei Complementar nº 28, de 2008.

Parágrafo único. O potencial construtivo adicional adquirido será atribuído ao solicitante mediante, nos termos da Lei nº 3.934, de 2012.

## CAPÍTULO V DA GESTÃO

### Seção I

#### Da atuação da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano

**Art. 27.** Caberá à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano promover a implantação do PEU EE158 de forma global, avaliando sistematicamente a evolução dos processos de desenvolvimento urbano nos Perímetros de Intervenção e Expandido, sendo-lhe atribuídas, dentre outras constantes nesta Lei, as seguintes funções:

I - promover os encaminhamentos necessários para o desenvolvimento e detalhamento das propostas componentes do Programa de Intervenções no perímetro do Eixo Estruturante 158, mediante interação entre órgãos da administração direta e indireta e com outras esferas de governo e da sociedade civil;

II - apoiar os meios de financiamento para a implantação do Programa de Intervenções do PEU EE158;

III - intermediar a relação entre os órgãos do setor público e demais eventuais envolvidos, com a finalidade de facilitar os processos de implantação do PEU EE158;

IV - promover a interação do Executivo Municipal, em especial da própria Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, com a população diretamente afetada pelas intervenções urbanísticas necessárias à implantação deste PEU;

V - dar publicidade ao andamento do PEU EE158;

VI - apoiar os processos de aquisição e alienação de terras para implantação do PEU EE158;

VII - coordenar a execução das obras relativas ao Programa de Intervenções;

VIII - avaliar a adequação dos mecanismos e modelos mais apropriados para a viabilização e implantação do PEU EE158;

IX - solicitar informações e esclarecimentos aos demais órgãos municipais envolvidos na implantação do Programa de Intervenções do PEU EE158, no intuito de manter a ciência e fiscalizar os trabalhos realizados no âmbito deste Plano Especial de Urbanização;

X - propiciar o adequado acompanhamento da execução do Programa de Intervenções do PEU EE158 pelo Conselho do Plano Diretor - COPLAN e demais órgãos da administração direta e indireta;

XI - identificar as áreas de propriedade do Município no território do PEU EE158 e suas atualizações, provenientes das ações autorizadas por esta Lei.

**Art. 28.** A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano dará anuência às diretrizes urbanísticas para o parcelamento das glebas ou lotes contidos no perímetro do PEU EE158, sem prejuízo do atendimento às exigências previstas na Lei Complementar nº 46, de 2011.

Parágrafo único. A anuência prevista no caput deste artigo será prévia e indispensável à expedição de diretrizes dos projetos de parcelamento de glebas ou lotes contidos no perímetro do EE158, podendo a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano solicitar ajustes e adaptações de caráter urbanístico nos projetos, para atendimento às disposições do PEU EE158.

### Seção II

#### Da atuação concertada dos demais órgãos e entidades municipais

**Art. 29.** A implantação do PEU EE158 se dará mediante ação concertada entre os órgãos e entidades municipais, os quais, para que seja viabilizada a implantação do Programa de Intervenções, atenderão, no mínimo, às disposições desta Lei.

Parágrafo único. Caberá à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano a coordenação das ações previstas no caput deste artigo, a qual contará com a colaboração dos demais órgãos e entidades municipais para o desempenho dessas funções.

**Art. 30.** Caberá às seguintes secretarias e departamentos municipais as seguintes atribuições:

I - Secretaria Municipal de Meio Ambiente:

a) realizar o monitoramento ambiental da implantação do Programa de Intervenções com relação ao impacto ambiental;

b) instruir os critérios de detalhamento dos projetos de espaços públicos e áreas verdes voltadas à qualificação ambiental, previstos no Programa de Intervenção do PEU;

c) cooperar com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, no que tange à definição de soluções voltadas à mitigação dos problemas ambientais e da promoção de áreas verdes públicas no Perímetro de Intervenção do PEU EE158;

II - Secretaria Municipal de Assistência Social:

a) realizar a promoção de programas e soluções habitacionais para os casos previstos no art. 11 desta Lei, de acordo com as determinações dos respectivos Planos de Ação Integrada;

b) realizar o cadastro socioeconômico da população de baixa renda residente no perímetro do Eixo Estruturante 158;

c) atender o cadastro de demanda habitacional, garantindo atendimento preferencial à população que atualmente residente na área de abrangência do PEU EE158, observando o disposto no Anexo I desta Lei;

d) cooperar com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, no que tange à definição das soluções de Habitação de Interesse Social;

III - Secretaria Municipal de Engenharia e Obras:

a) executar a implantação do Programa de Intervenções previsto no PEU EE158, no tocante às obras de sua competência;

b) atuar na fiscalização de contratos de execução dos projetos do Programa de Intervenções, previsto no PEU EE158;

c) auxiliar no monitoramento do Programa de Intervenções, no que tange à definição de soluções voltadas ao sistema viário, drenagem e obras de infraestrutura;

d) cooperar com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, no que tange à definição de soluções voltadas ao sistema viário, drenagem e obras de arte.

IV - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico: coordenar a elaboração de políticas de desenvolvimento econômico do perímetro do EE158, propondo programas de incentivo ao emprego e renda vinculados à proposta de desenvolvimento urbano e novas infraestruturas propostas pelo referido PEU;

V - Departamento Municipal de Trânsito - DEPATRAN:

a) - adequar e compatibilizar a implantação das melhorias viárias propostas no Programa de Intervenções do PEU EE158 com o sistema de mobilidade existente e planejado da cidade;

b) - determinar os critérios e procedimentos necessários à realização de parcerias com outras esferas de governo ou com entidades privadas, para viabilizar a implantação dos corredores viários e de transporte;

c) - cooperar com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, no que tange à definição das soluções de mobilidade e sistema viário.

Parágrafo único. As demais unidades da administração pública direta e indireta prestarão colaboração para a implantação do PEU EE158, mediante provocação da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, na esfera de suas atribuições.

**Art. 31.** Caberá ao COPLAN realizar o controle finalístico da transformação urbana, através do acompanhamento das políticas públicas e da fiscalização do relatório de monitoramento descrito no § 2º do art. 23 desta Lei.

## CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 32.** O Programa de Intervenções previsto no Anexo V (Quadro 01 - Detalhamento do Programa de Intervenções do PEU EE158) desta Lei considera o PEU EE158 como um projeto coordenado, sendo permitido ao poder público prever a destinação de recursos suficientes para seu atendimento, na hipótese da arrecadação necessária não ser atendida através da venda do estoque de Potencial Construtivo Adicional disponibilizado no PEU EE158.

Parágrafo único. As leis orçamentárias municipais poderão prever a destinação dos recursos mencionados no caput deste artigo para a área do PEU EE158, caso necessários.

**Art. 33.** Os casos omissos nessa Lei serão dirimidos pelo COPLAN, em conjunto com a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.

**Art. 34.** Havendo divergência entre o perímetro delimitado graficamente nos mapas cartográficos constantes nos anexos desta Lei e seus respectivos textos descritivos, relativos à delimitação das propostas, prevalecerá a descrição cartográfica.

**Art. 35.** Aplicam-se aos imóveis localizados no perímetro do PEU EE158 os instrumentos indutores da função social da propriedade previstos no Capítulo I da Lei Complementar nº 28, de 2008, bem como os incentivos e parâmetros de ocupação do solo previstos na Lei nº 46 de 2011 - LUPA e suas futuras atualizações.

Parágrafo único. No perímetro de intervenção, os instrumentos, incentivos e parâmetros previstos no caput deste artigo serão aplicados quando não conflitarem com o disposto nesta Lei.

**Art. 36.** Será de competência da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano a fiscalização da implantação das obras do Programa de Intervenções previsto nesta Lei, bem como a expedição do respectivo Termo de Conclusão de Obra, atestando a conclusão referido item discriminado no Programa de Intervenções.

**Art. 37.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

ROBSON CANTU ROBSON  
Prefeito Municipal CANTU:44  
143664968

Assinado de forma digital por  
ROBSON CANTU:44-143664968  
Data: 2022.06.14 10:20:53  
03700



# **Plano Especial de Urbanização - PEU**

## **Eixo Estruturante 158**

Etapa 1 - Diagnóstico e Diretrizes (Versão 01)

## PLANO ESPECIAL DE URBANIZAÇÃO (PEU) EIXO ESTRUTURANTE 158 (EE158)

### 1. Contextualização

A presente proposta tem por objetivo a apresentação da proposta de Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 158 (PEU EE158), elaborado nos termos do Decreto nº 9.170, de 25 de fevereiro de 2022. A proposição compreende a produção de estudos técnicos para promoção do ordenamento e reestruturação urbana, visando a qualificação de área subutilizada e com potencial de transformação, articulando-se às diretrizes e instrumentos da política urbana municipal, regulamentadas na Lei Complementar 28 de 27 de junho de 2008 - Plano Diretor de Pato Branco.

O procedimento do PEU, de acordo com o Decreto nº 9.170/2022, tem início com a publicação dos elementos preliminares, quais sejam o **diagnóstico socioterritorial** da área de intervenção e o **programa de interesse público**, abordando as questões a serem enfrentadas no contexto urbano da proposta. Esse documento é submetido à consulta pública com o intuito de receber subsídios e contribuições para o seu posterior desenvolvimento. Encerrada esta etapa, serão elaborados e apresentados os elementos constitutivos do Plano Especial de Urbanização, descritos no **Art. 3º** do anteriormente citado decreto, para nova consulta pública. Após a avaliação e incorporação dos ajustes pertinentes, será elaborada a versão final do PEU, que embasará a definição dos parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, e demais intervenções propostas, a serem instituídas mediante decreto do Poder Executivo ou lei regularmente aprovada na Câmara Municipal de Pato Branco.

### 2. Introdução

O doravante denominado Eixo Estruturante 158 (EE158) se localiza na região oeste de Pato Branco, ao longo da rodovia federal BR 158, cuja área é historicamente caracterizada pela aptidão ao abrigo de atividades industriais e de serviços, em decorrência do mencionado corredor viário. Ademais, a rodovia se comporta como uma barreira de mobilidade entre as diferentes áreas da cidade, segregando os bairros que se localizam a oeste da BR e demais regiões.

Outro elemento importante do entorno do EE158 refere-se ao aeroporto regional Juvenal Loureiro Cardoso, equipamento gerador de importantes fluxos e que atualmente encontra-se em fase de ampliação, contudo, ainda precariamente conectado à outras regiões da cidade. Este último aspecto agrava as condições de mobilidade do local. Além disso, o equipamento atua como um atrativo para atividades diversas, atualmente impedidas de serem instaladas nas suas imediações em função das restrições do zoneamento no âmbito do uso e de ocupação do solo, sendo predominantemente residencial. Verifica-se, assim, uma demanda no sentido da flexibilização de determinados parâmetros, especialmente relacionados ao uso misto, desde que mantida a observância das recomendações de segurança inerentes a proximidade do aeródromo e demais restrições pertinentes.

No perímetro de intervenção destaca-se ainda a influência de redes hídricas e ambientais, notadamente a bacia do Córrego Penso e seus afluentes. Em função disso, são delimitadas áreas de preservação permanente (APP) no local, bem como pontos específicos sujeitos a alagamentos, que constituem problemas de drenagem. Além disso, a bacia hidrográfica interfere na condição topográfica do entorno, que inclui regiões com declividades acentuadas, indicando áreas tanto de proteção quanto de preservação de encostas.

Há, por fim, a presença de uma área caracterizada como vazio urbano, contendo significativas áreas de chácaras, nas proximidades da rodovia BR 158 e do aeroporto. Estes remanescentes de solo urbano não parcelado estão contidos essencialmente nas Zonas Industrial e Serviços (ZIS), Zona Residencial 4 (ZR4) e Zona de Expansão Urbana (ZEX), apresentando, portanto, expressivo potencial de ocupação que deve ser conduzido de maneira estruturada. Nesse sentido, outra demanda identificada compreende a necessidade de regularização de edificações inclusas nas APPs, assim como de edificações construídas em terrenos que não foram devidamente parcelados.

### 3. Definições

No âmbito do plano ora proposto são definidos dois polígonos de atuação (Mapa 01):

- i) o **perímetro expandido**: relativo a escala intermediária de análise, compondo ramificações dos estudos viários propostos no perímetro de intervenção.
- ii) o **perímetro de intervenção**: refere-se aos limites territoriais das ações de estruturação, reordenamento e parcelamento urbano.

As diretrizes do PEU EE158 organizam-se em três eixos, orientadores do conjunto de intervenções:

- I) O eixo hídrico e ambiental, relativo ao Córrego Penso e seus afluentes, bem como demais áreas de proteção e preservação identificadas;
- II) Os eixos viários de transformação urbana, composto por vias existentes e projetadas relevantes para a organização e distribuição da mobilidade na região;
- III) As áreas delimitadas pelo zoneamento municipal, no que tange aos parâmetros do uso e ocupação do solo.

Os preceitos considerados para a elaboração da presente proposta encontram-se em consonância com a definição das macrozonas municipais, definidas no Plano Diretor de Pato Branco e legislações correlatas, e compreendidas no PEU EE158. De modo complementar, as dificuldades de mobilidade e potencial de ocupação indicados na proposta também encontram respaldo no âmbito do Plano Diretor, o que indica a pertinência das transformações propostas como marcadamente necessárias para o pleno desenvolvimento da região.

#### **4. Diagnóstico Socioterritorial**

##### **2.1 Contextualização da área de diagnóstico**

O Plano Especial de Urbanização - Eixo Estruturante 158 (PEU EE158) ora proposto localiza-se na região oeste do município, abrangendo o entorno do Aeroporto Regional Juvenal Loureiro Cardoso, compreendendo redes hídricas e ambientais, eixos viários e áreas definidas pelo zoneamento, conforme indicado no Mapa 02. O referido território está contido nas Macrozonas de Adensamento Prioritário, de Adensamento Secundário e de Expansão Urbana (Mapa 03), abrangendo predominantemente a Região Oeste do município e trechos pontuais das Regiões Central e Norte.

A área de intervenção abrange cinco zoneamentos: a Zona Industrial e Serviços (ZIS), Zona Residencial 4 (ZR 4) e Zona de Expansão Urbana (ZEX) (Mapa 04), e também as áreas especiais (Mapa 05) da Zona Especial de Proteção do Aeródromo (ZEPAR) e locais definidos como Zona Especial de Interesse Social 2 (ZEIS 2). Dentro da área também estão contidos parcialmente onze bairros, quais sejam:

Aeroporto, Anchieta, Bela Vista, Bortot, Dal’Ross, Fraron, Jardim Primavera, Menino Deus, Pagnoncelli, Trevo da Guarani e Vila Esperança.

Na região de estudo identifica-se a divisão do solo entre lotes urbanos com dimensões variadas, assim como uma extensão considerável de propriedades rurais remanescentes que configuram um vazio urbano. Destaca-se ainda um número expressivo de lotes não ocupados, bem como edificações em áreas não parceladas.

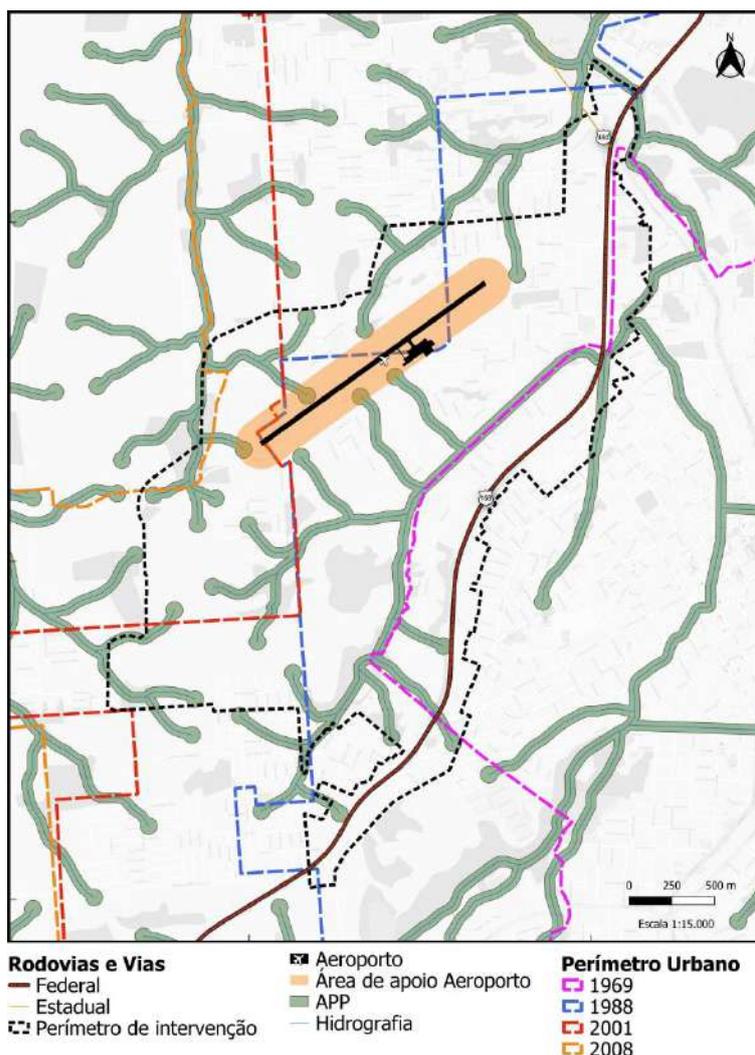
## 2.2 Formação Histórica, Patrimônio e Morfologia Urbana

A ocupação de Pato Branco remonta a década de 1940, sendo considerada relativamente recente. Seu crescimento foi inicialmente atrelado a ciclos extrativistas de madeira, erva mate, bem como o plantio de cultivares agrícolas e criação de animais, tendo os setores de comércio e serviços gradativamente estruturados no decorrer do tempo. Atualmente a cidade se destaca como polo regional comercial, de prestação de serviços, atividades industriais, agronegócio, assim como nos setores de saúde, educação e tecnologia (PATO BRANCO, 2022).

A expansão da malha urbana do município partiu da Região Central por volta de 1950, avançando em especial para o norte e sul durante a década seguinte, consolidando-se nas direções leste e oeste apenas posteriormente, a partir dos anos 1980 conforme demonstra o mapa de evolução do perímetro urbano (Figura 01).

Entre os principais fatores que determinaram a consolidação mais tardia dos bairros a leste e oeste da cidade, estão a presença de bacias hidrográficas e a condição topográfica decorrente, que conforma áreas de fundo de vale e de encostas.

Figura 01: Evolução do perímetro urbano na região do EE158



Fonte: Adaptado de Secretaria de Planejamento Urbano (2022).

Além disso, outro elemento importante na formação histórica e morfológica da área diz respeito a BR 158, uma vez que uma rodovia tem relevância para o escoamento da produção, assim como representa um importante acesso de e para outras localidades. A construção da rodovia ocorreu concomitantemente à ocupação da Região Oeste na década de 1980, conforme ilustrado acima, e é considerada uma impulsionadora do crescimento dos bairros em sua proximidade.

Apesar de um elemento importante para a infraestrutura urbana, a BR 158 se configura uma barreira que dificulta a conexão entre os bairros a oeste da rodovia com a região central e demais bairros da cidade. Cabe mencionar ainda, que o Aeroporto Regional Juvenal Loureiro Cardoso, que se encontra nas mesmas imediações, tem o seu principal acesso através da Rua José Leonardi, que se conecta a BR 158 no entroncamento conhecido como Trevo da Guarani. Atualmente,

o equipamento encontra-se em fase de adequação para obras de ampliação e consequente aumento de sua capacidade. Sua presença representa um elemento adicional de demanda e geração de fluxos ao local, assim como requisita análises especiais para a ocupação da região em seu entorno.

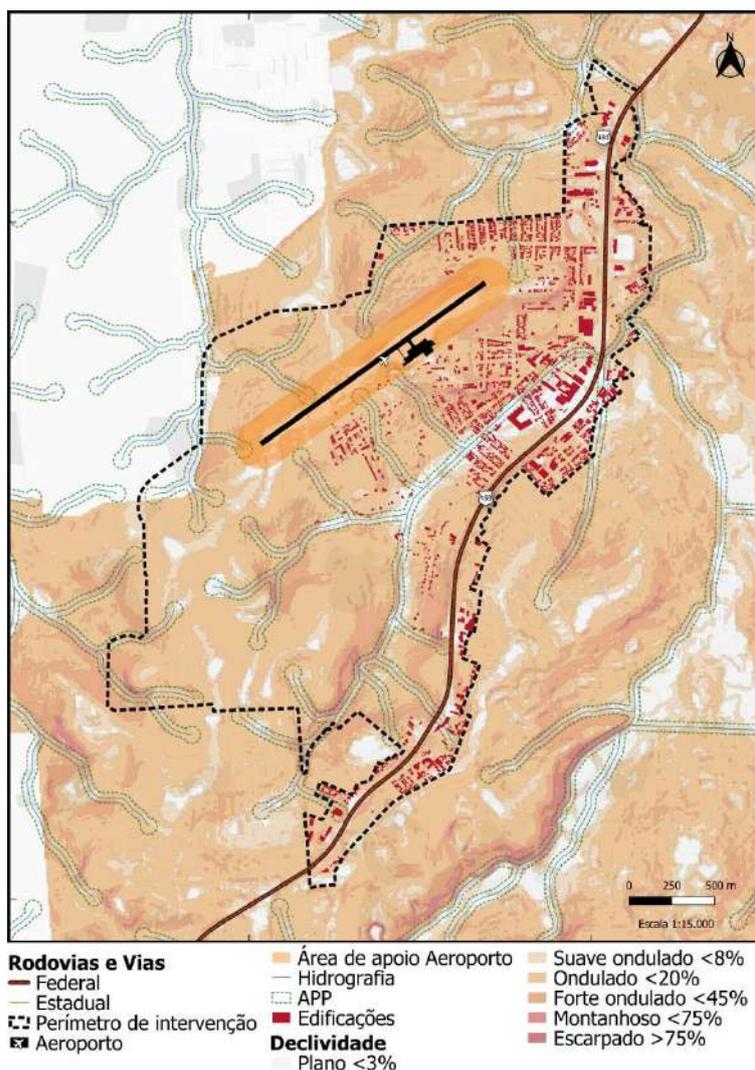
A área de intervenção do EE158 não apresenta edificações ou locais considerados de interesse histórico e/ou cultural. Ademais, a disponibilidade do corredor viário motivou uma aptidão industrial e comercial para os lotes próximos a BR 158, aspecto evidenciado na elaboração dos planos municipais de ocupação do solo urbano. Nos dois Planos Diretores do município, respectivamente dos anos de 1989 e 2008, os lotes nas proximidades da atual rodovia BR 158 foram enquadrados em sua maioria na Zona Industrial (PD 1989) e ZIS - Zona Industrial e Serviços (PD 2008) (PATO BRANCO, 2022).

### 2.3 Estrutura Ambiental

O EE158 também prevê intervenções a partir de eixos hídricos e ambientais (Mapa 02). Destaca-se na região de estudo a presença da bacia do Córrego Penso e de diversas nascentes dos pequenos afluentes do mesmo rio, reforçando seu potencial hídrico. As faixas de preservação para cursos d'água de até 10 metros de largura, localizados em área não parcelada, devem ser de 30 metros em suas margens e um raio mínimo de 50 metros no entorno das nascentes, conforme regulamentação do Código Florestal Brasileiro (Lei 12.651/2012). Em áreas urbanas consolidadas, de acordo com a Lei 14.285/2021, a faixa de preservação para os cursos d'água é definida pela legislação municipal. No caso de Pato Branco, locais ocupados a menos de 30 metros do rio são caracterizadas como Área Especial de Proteção de Recursos Hídricos (AEPRH) e a dimensão da faixa de preservação, nestes casos, deve ser definida pela municipalidade, firmada por meio de Termo de Ajuste de Conduta com o Ministério Público (Art. 182, § 2º, III, PATO BRANCO, 2011).

Em relação a topografia, a região próxima da mencionada bacia apresenta predominância de relevo ondulado e forte ondulado. Áreas de menor declive são pouco frequentes, encontradas nos locais de várzea e topos de morro, de acordo com a figura a seguir.

Figura 02: Hidrografia, relevo e ocupação na região do EE158



Fonte: Adaptado de Secretaria de Planejamento Urbano (2022).

A ocupação do local foi intensificada a partir da década de 1980, impulsionada pela construção da BR 158, conforme supramencionado. Em decorrência, houve um aumento da impermeabilização do solo e conseqüente redução da infiltração das águas pluviais, o que impulsiona problemas como enchentes e alagamentos, que se tornaram recorrentes em determinados pontos da área (COMPAGNONI, *et al.*, 2009; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO, 2022).

Os mesmos autores concluem ainda que, apesar da existência das áreas sujeitas a inundação, o principal problema do local refere-se a ocupação irregular (Mapa 07 e Mapa 08), tanto das áreas de encosta com inclinações superiores a 30%, quanto das áreas de preservação permanente (APP's) dos córregos, que por sua vez implica na supressão da mata ciliar. Estratégias de recuperação e manutenção da cobertura

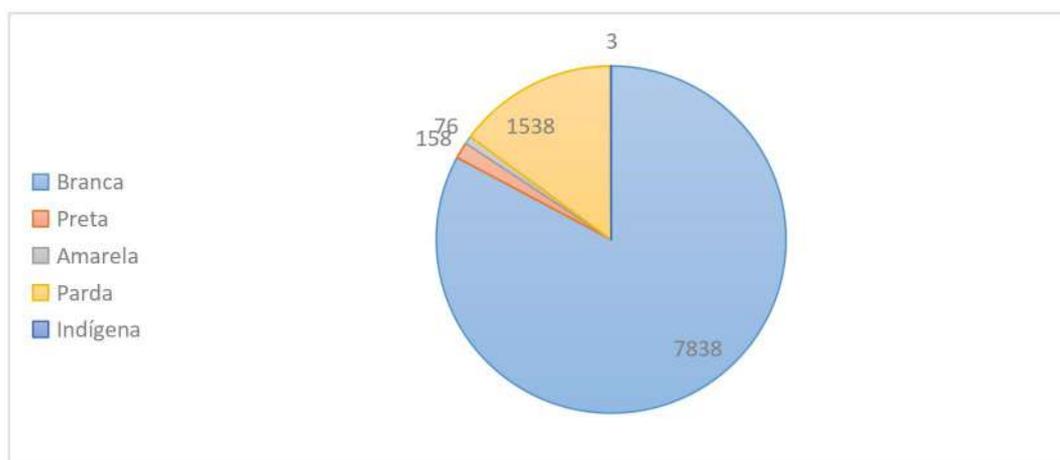
suprimida das APP's são, portanto, prementes para o alcance de adequadas condições ambientais, urbanas e de habitabilidade do local.

Adentrando no panorama das condições da vegetação da região, verifica-se a presença de maciços com distintas dimensões distribuídos entre os bairros em questão, sendo os agrupamentos menores e mais esparsos geralmente atrelados ao grau de ocupação do bairro. Portanto, Fraron, Trevo da Guarani, Anchieta e Bela Vista são menos providos de vegetação do que o Aeroporto e Pagnoncelli, por exemplo.

## 2.4 Sócio Econômico

No que diz respeito ao panorama geral municipal, Pato Branco apresenta altos índices de qualidade de vida, com IDH-M de 0,782, assim como bom desempenho em parâmetros de educação, saúde, emprego e renda (IPARDES, 2021). Nos 11 bairros que compõem a região de estudo, foram contabilizados 10.338 residentes de acordo com as informações do último censo realizado (IBGE, 2010), o que corresponde a aproximadamente 14% da população total do município.

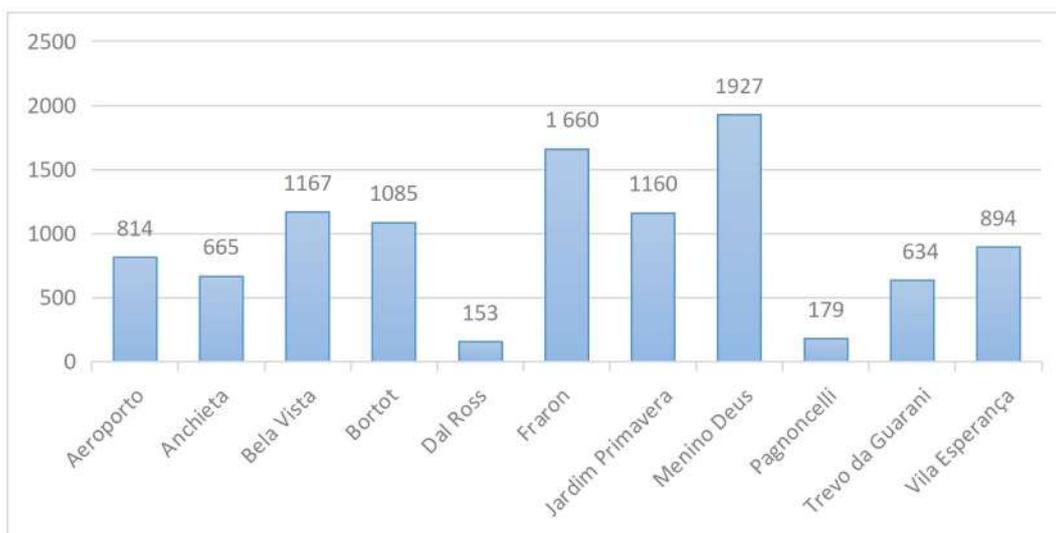
Figura 03: População residente dos bairros do EE158 por cor ou raça



Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

As faixas predominantes são branca e parda, respectivamente, somando aproximadamente 76% e 15% da população. As classificações preta, amarela e indígena somadas compreendem os outros 9%. Os residentes no EE158 distribuem-se por bairro de acordo com o gráfico abaixo:

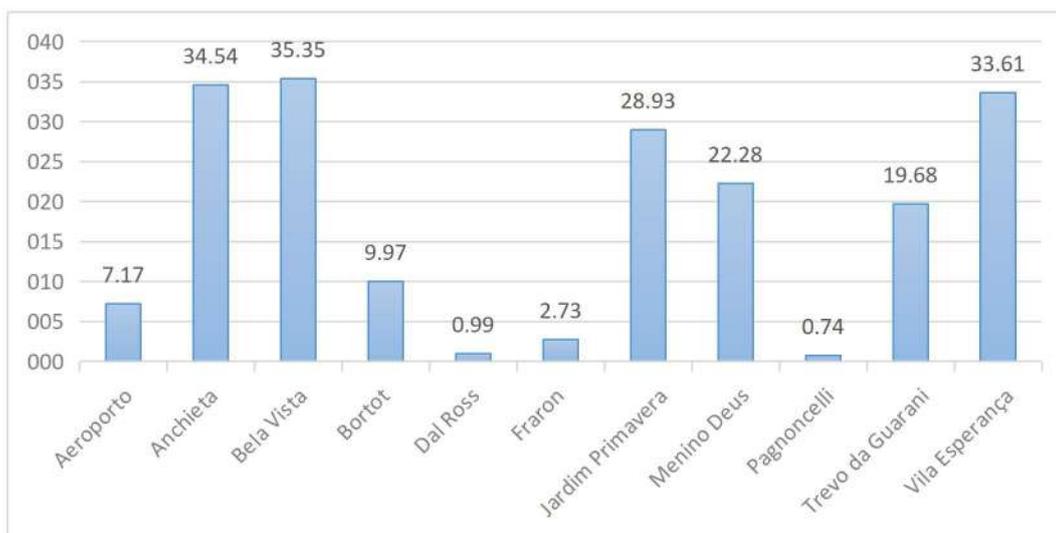
Figura 04: População residente por bairro do EE158



Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

A média de residentes nestes 11 bairros é de 940 pessoas, porém, destaca-se a diferença na distribuição entre eles, que varia de 153 até 1.927 pessoas. A referida população encontra-se alocada sobretudo nos bairros Menino Deus, Fraron, Bela Vista, Jardim Primavera e Bortot. A densidade demográfica por bairro é ilustrada a seguir:

Figura 05: Densidade demográfica por bairro do EE158 (hab/ha)



Fonte: Adaptado de IBGE (2010) e Secretaria de Planejamento Urbano (2022).

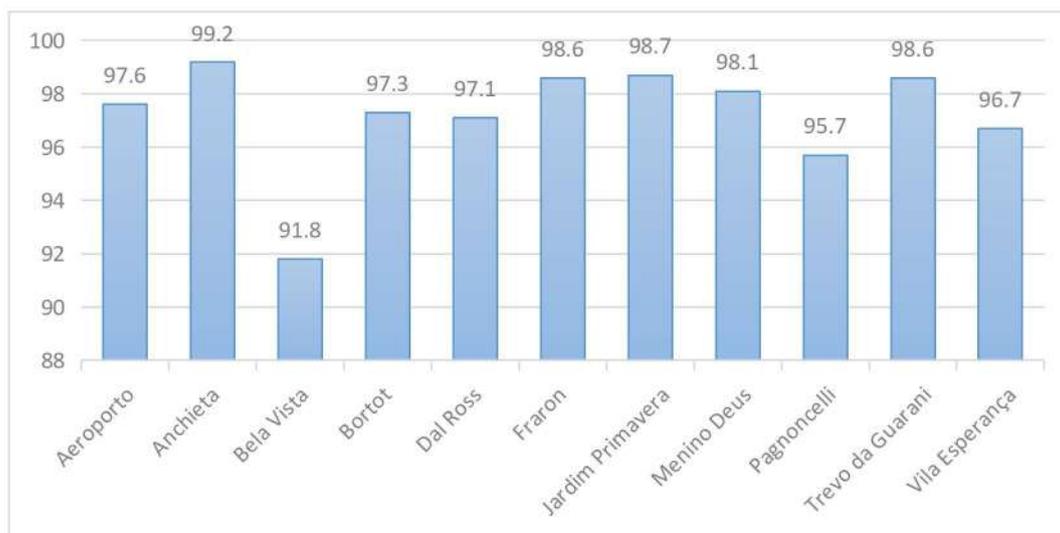
Complementarmente, a densidade demográfica indica que os bairros Bela Vista, Anchieta e Vila Esperança apresentam a maior concentração de população por área disponível entre os onze bairros avaliados. Por outro lado, Aeroporto, Fraron, Dal

Ross e Pagnonceli detém ainda espaços consideráveis de solo não parcelado. Estes dois últimos bairros, em especial, apresentam relação de menos de um residente por hectare de território (Mapa 09).

Ainda que a população somada destes bairros seja relevante, pois representa cerca de 14% da população total do município no último censo (IBGE, 2010), importa frisar que a área do EE158 propriamente dita abrange apenas trechos destes locais. Não obstante, por mais que as diretrizes não impactem diretamente todo este contingente populacional, seus diferentes desdobramentos como o aperfeiçoamento do sistema viário, implantação de novos equipamentos urbanos, melhoria na qualidade da paisagem e demais repercussões certamente o farão.

No que diz respeito a escolaridade, a taxa de alfabetização das pessoas com 10 anos ou mais por bairro em toda esta região encontra-se acima de 90%, sendo os valores específicos indicados abaixo:

Figura 06: Taxa de alfabetização das pessoas com 10 anos ou mais por bairro do EE158

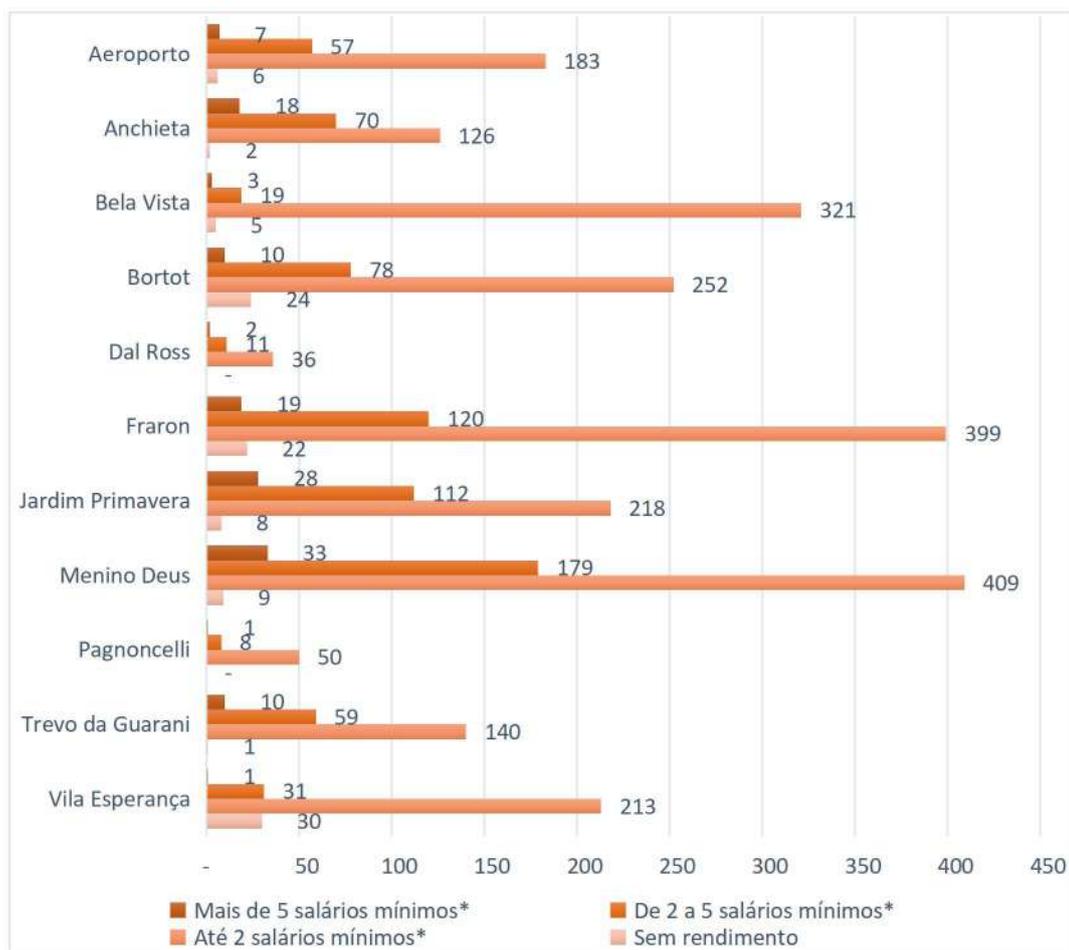


Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

O bairro Bela Vista apresenta o menor índice de alfabetização na faixa etária indicada, seguido dos bairros Pagnoncelli e Vila Esperança. Apesar disso, cabe salientar que todos os locais avaliados, conformam uma média de 97% de taxa de alfabetização de pessoas com 10 anos ou mais nos bairros somados. As maiores porcentagens encontram-se nos bairros Anchieta, Jardim Primavera, Fraron e Trevo da Guarani, respectivamente, todos com mais de 98% da população descrita alfabetizada.

O panorama da renda nominal domiciliar relativa aos 11 bairros integrantes do EE158 é descrita a seguir:

Figura 07: Rendimento nominal mensal *per capita* por domicílio dos bairros do EE158



\* O salário mínimo no ano de 2010 era de 510 reais.

Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

Em todos os bairros considerados, a predominância do rendimento mensal *per capita* dos domicílios enquadra-se na faixa de até dois salários mínimos. Rendimentos mensais *per capita* acima de 5 salários mínimos foram indicados com mais frequência nos bairros Menino Deus, Jardim Primavera e Fraron, respectivamente 33, 29 e 19 residências. Em contraponto, o bairro Vila Esperança contabilizou o maior número de locais sem rendimento nominal *per capita*, com 30 unidades indicadas, seguido do Bortot (24) e Fraron (22).

Salienta-se também a disponibilidade de um equipamento de educação (E. M. Lions Clube) e dois de saúde (UBS Vila Esperança e UPA Fraron) no perímetro de estudo. Outros equipamentos diversos são encontrados nas proximidades da área indicada, em especial nas direções norte, leste e sul do mapa, onde há maior consolidação da malha urbana (Mapa 10).

## 2.5 Regularização Fundiária e Expansão Urbana

Nas imediações do bairro Pagnoncelli são verificadas edificações em conjuntos aglomerados tipicamente urbanos que, todavia, constam como áreas de chácara não parceladas (Mapa 07). A regularização fundiária representa uma importante medida para a adequação da posse destas propriedades e adequação aos parâmetros urbanos da legislação vigente, assim como de edificações sobre a faixa de preservação do recurso hídrico.

Ainda em relação as propriedades rurais constantes no bairro Pagnoncelli e em suas proximidades, são contabilizadas aproximadamente 35 áreas de dimensões variadas que fazem parte da abrangência da Zona Industrial e Serviços (ZIS). Somadas, estas chácaras detém aproximadamente 23 mil metros quadrados de área.

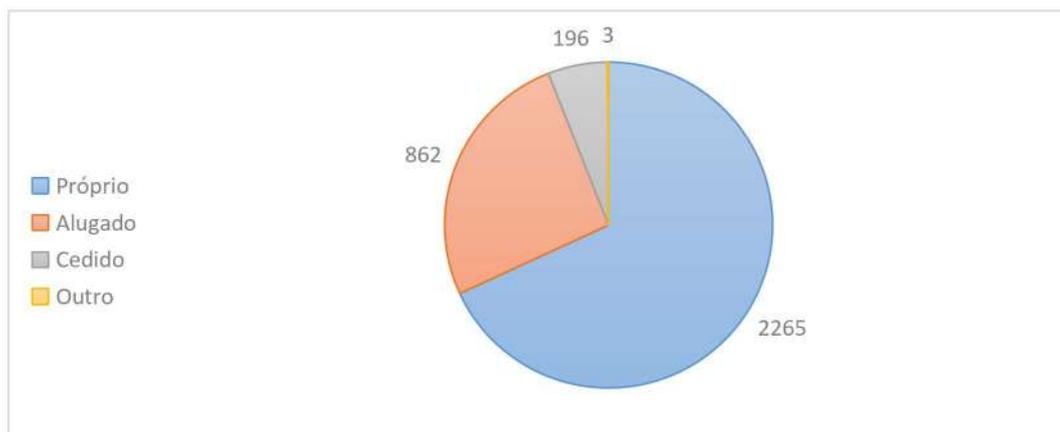
De acordo com os parâmetros da zona em questão (ZIS), novos lotes devem possuir área mínima de 500 metros quadrados (PATO BRANCO, 2011). Considerando a citada dimensão mínima, as propriedades rurais remanescentes indicadas apresentam potencial de parcelamento de mais de 450 terrenos urbanos próximos ao corredor rodoviário (BR 158), o que configura um estoque de áreas aptas para a instalação de atividades industriais e de serviços diversos. Cabe indicar ainda a região próxima classificada como de expansão urbana (ZEX), também detentora de potencial de ocupação.

Portanto, se demonstra de interesse tanto público quanto privado, a regularização das edificações existentes, bem como a elaboração de diretrizes para a orientação do desenvolvimento urbano espacialmente equilibrado e socialmente justo dos espaços que atualmente configuram um vazio urbano.

## 2.6 Habitação

Entre os aspectos que envolvem a habitação no município, é destacada a composição familiar predominante de até 2 pessoas por domicílio, seguida das composições de 3 e 4 integrantes. São registrados 3.326 domicílios particulares permanentes (DPPs) nos 11 bairros atingidos pelo Plano Especial de Urbanização EE158, cuja condição de ocupação é ilustrada no gráfico:

Figura 08: Condição de ocupação por domicílio dos bairros do EE158



Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

Os domicílios nos bairros avaliados são próprios em sua maioria, proporção que equivale a 68% dos DPPs. A locação representa o segundo tipo mais comum de ocupação, com 26% das residências e os 6% restantes compreendem condições de cessão ou outro regime.

Dados do Sistema de Informações da Sanepar aferem que 100% da população urbana da sede municipal é atendida com água tratada, o que correspondia a 39 869 economias ativas em setembro de 2021. Já a rede coletora de esgoto abrange 80,64% ou 32 110 economias ativas no mesmo período, reiterando o bom desempenho dos parâmetros descritos.

Quadro 01: Caracterização de abastecimento de energia elétrica e saneamento dos domicílios no município de Pató Branco e nos bairros do EE158

	Total de Domicílios Particulares Permanentes (DPPs)	DPPs com banheiro ou sanitário	DPPs com destino de lixo coletado	DPPs com energia elétrica
Unidades nos 11 bairros do EE158	3 326	3 326	3 305	3 324
Porcentagem de unidades atendidas	100%	100%	99,37%	100%
Unidades <b>não</b> atendidas	-	0	21	2

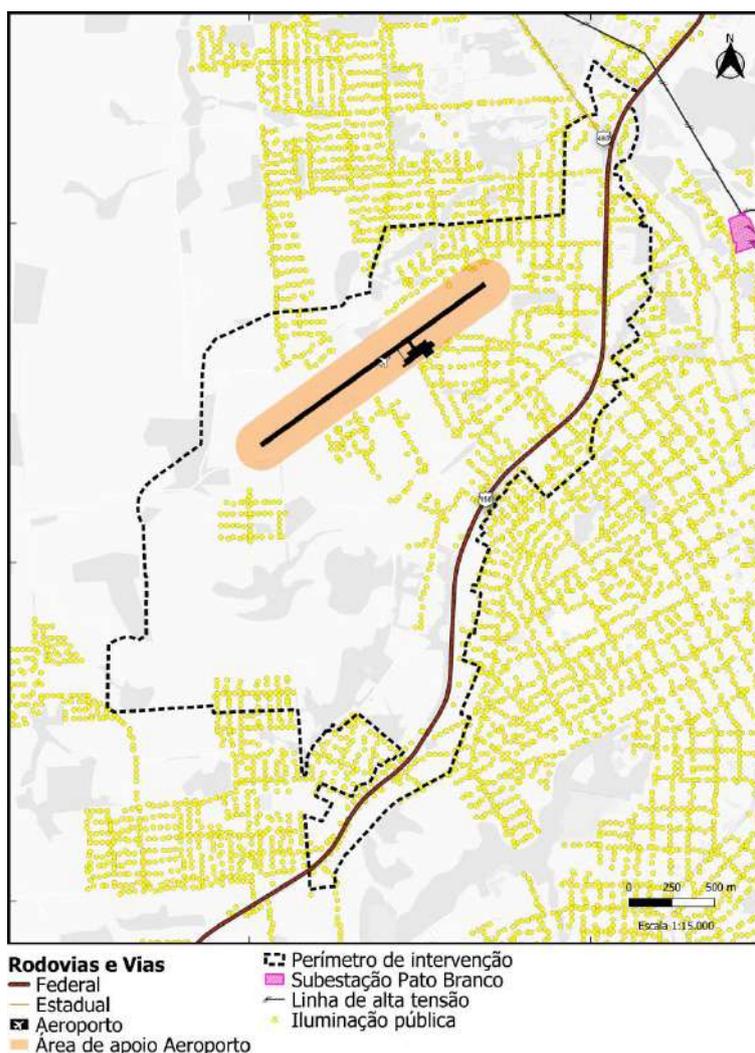
Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

De acordo com as informações do último censo realizado (IBGE, 2010), especificamente no EE158 existem apenas duas unidades sem energia elétrica, uma

no bairro Anchieta e outra no Vila Esperança. Sobre a coleta de lixo, 21 domicílios indicaram ter outra forma de destinação que não a coleta seletiva, casos observados principalmente nos bairros Fraron (7), Aeroporto (5) e Pagnoncelli (4).

Há abastecimento de energia elétrica na quase totalidade dos domicílios dos bairros mencionados, tendo apenas 2 unidades não contempladas pelo serviço. Também é verificada cobertura de rede de iluminação pública presente na maioria das vias, conforme demonstrado:

Figura 09: Iluminação pública e redes de alta tensão na região do EE158



Fonte: Adaptado de COPEL (2022) e Secretaria de Planejamento Urbano (2022).

Apenas alguns trechos não tem disponibilidade de iluminação, especialmente no bairro Pagnoncelli que, como supracitado, compreende o local de maior concentração de propriedades rurais dentro da área de intervenção. Na direção

nordeste do mapa, a cerca de 1km da área de análise, encontra-se a Subestação Pato Branco e respectivas linhas de alta tensão.

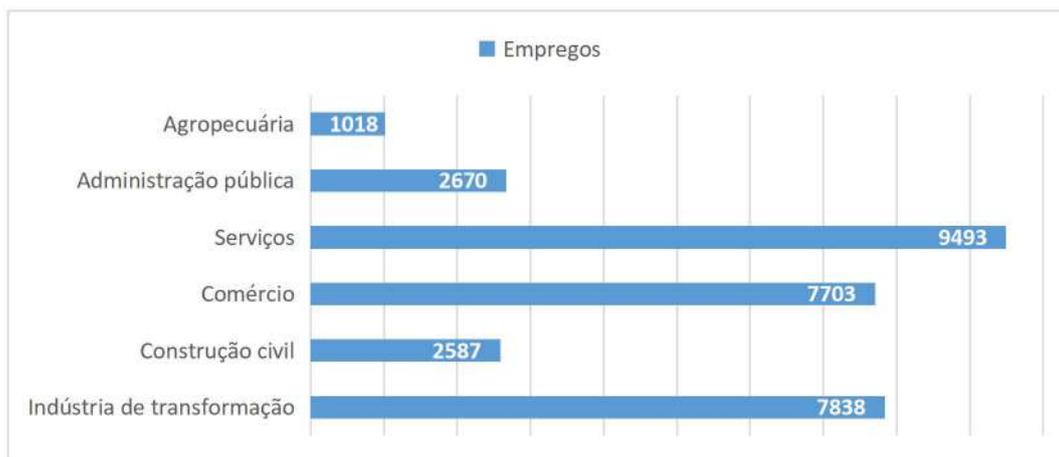
Em que pese diferenças notórias na densidade populacional e faixas de rendimento mensal entre os bairros no EE158 abordadas anteriormente, as condições das habitações são predominantemente satisfatórias, não sendo identificados aglomerados subnormais na região em questão, assim como solos contaminados. As áreas de risco, portanto, abrangem apenas locais de fragilidade ambiental, nomeadamente os pontos críticos de alagamento identificados anteriormente, e áreas de proteção e preservação de encostas que apresentam declividades acentuadas.

## 2.7 Base produtiva

A economia do município é diversificada, conforme abordado anteriormente, não apresentando uma área única predominante. Nas atividades agrícolas é destacado o cultivo de grãos como soja e milho, seguidos por feijão e trigo, e a produção de origem animal em ordem decrescente compreende: galináceos, rebanho bovino, vacas ordenhadas e suínos (IPARDES, 2021). Os setores de comércio, serviços, indústrias de transformação e construção civil também abrangem parcelas significativas da população ocupada de Pato Branco.

A taxa de ocupação de pessoas com 10 anos ou mais no município é alta, atingindo 96,6% do contingente total e o salário médio mensal dos trabalhadores formais no ano de 2019 foi de 2,5 salários mínimos, considerando o salário mínimo de 1,1 mil reais no ano descrito. A disponibilidade de empregos no município segundo as atividades econômicas é ilustrada a seguir:

Figura 10: Número de empregos segundo as atividades econômicas no município de Pato Branco



Fonte: Adaptado de IPARDES (2021).

Entre os grupos indicados no gráfico acima, verifica-se uma ligeira predominância de empregos no setor de serviços. Contudo, é também observada relativa isonomia de vagas relacionadas a serviços, na indústria de transformação e comércio. Os três setores somados abrangem aproximadamente 80% dos empregos no município.

Importa salientar que a manutenção e o estímulo à presença de atividades industriais intraurbanas, desde que de porte compatível com a legislação municipal, como o é caso da Zona Industrial e Serviços - ZIS, apresenta vantagens diversas. Entre elas, é ressaltada a estabilidade e direitos trabalhistas características dos empregos formais nas indústrias, frente as vagas temporárias mais comuns no setor de serviços. Além disso, somam-se aspectos de aumento na produção de bens da cidade, reversão de contribuições tributárias ao município, estímulo à inserção de novas tecnologias, qualificação da mão-de-obra local e o encurtamento da cadeia produtiva de bens, o que geralmente reflete em menores custos ao consumidor final.

Por fim, reitera-se que as áreas industriais contidas na cidade contemporânea não devem ser isoladas na malha urbana, e sim serem compreendidas “como peças estratégicas de uma visão global de território e economia” (SÃO PAULO, 2018, p. 15).

## 2.8 Rede de mobilidade

Em termos de fluxos viários, a região de abrangência do EE158 é notavelmente demarcada pela presença da BR 158 no sentido norte-sul. A hierarquia viária do local compreende classificações de rodovias estaduais e federais, vias marginais, assim como vias estruturais, arteriais, coletoras e locais (Mapa 11).

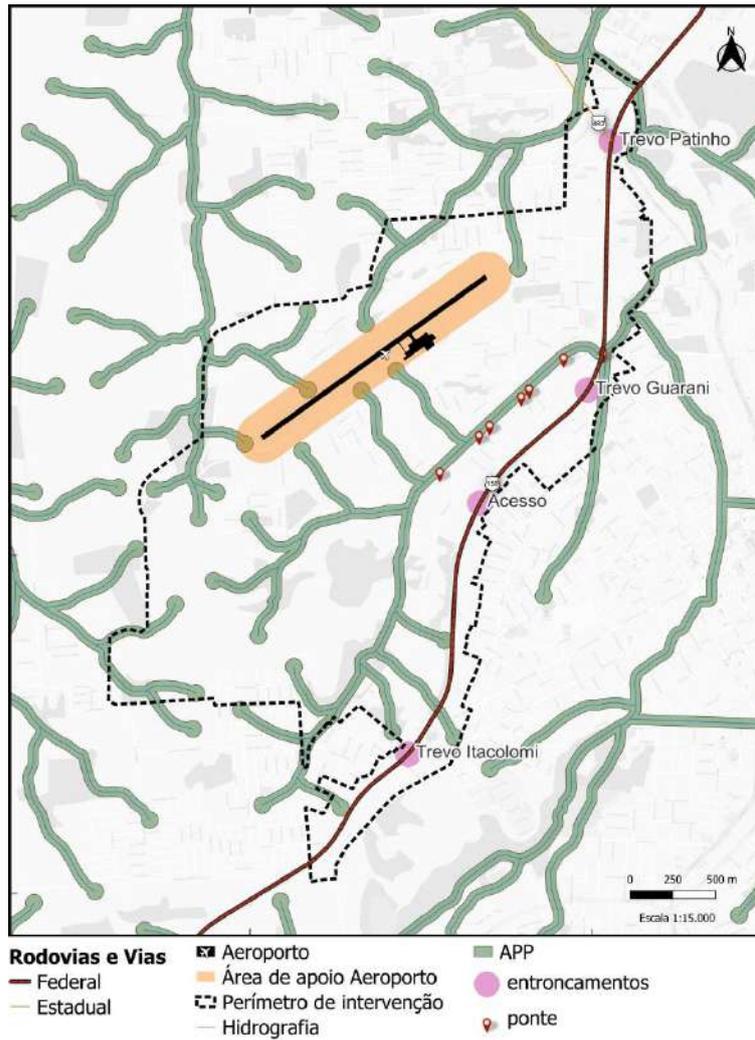
Conforme abordado no item da formação histórica, a rodovia BR 158 é um componente relevante da área em estudo, influenciando diretamente as características da ocupação da região oeste da cidade de Pato Branco. Entretanto, também representa um obstáculo para a mobilidade entre o lados leste e oeste da malha urbana segregada por seu traçado.

Importa ressaltar a má distribuição das classes de arruamento quando comparados os dois lados da BR 158: a oeste verificam-se apenas três vias coletoras, sendo as demais locais. Este cenário reforça a necessidade de atualização das conexões existentes, para que a infraestrutura de mobilidade disponível nos bairros seja compatível com a crescente demanda projetada.

Acrescenta-se ao contexto a existência do aeroporto regional no sentido oeste a partir da rodovia, contando atualmente com uma única via de acesso (Rua José Leonardi), demonstrando-se assim desconexo das demais regiões da cidade e cuja infraestrutura encontra-se em desacordo com o potencial de expansão identificado.

Nesse sentido, os principais gargalos no local compreendem os entroncamentos em nível, onde o fluxo urbano dos bairros e o fluxo rodoviário se sobrepõem:

Figura 11: Gargalos de mobilidade na região do EE158



Fonte: Adaptado de Secretaria de Planejamento Urbano (2022).

Em primeiro lugar, são indicados estrangulamentos no formato de entroncamentos, cujas áreas demonstram intensa solicitação e eventuais engarrafamentos, em especial nos horários de pico comercial, conforme verificado a seguir.

Figura 12: Registros do Trevo Guarani dia 15/02/2022 às 18h



Fonte: Departamento Municipal de Comunicação Social (2022).

De modo complementar, a presença das redes hídricas abordadas anteriormente assinalam a necessidade de transposições, fazendo com que haja numerosas pontes na região, especialmente nas vias transversais ao Córrego Penso. As pontes representam outra tipologia de gargalo para a mobilidade.

Os eixos viários de estruturação da transformação urbana também fazem parte do estudo, uma vez constatadas dificuldades de mobilidade na região. No quadro a seguir são elencados os principais pontos de conflito identificados e necessidades do local, assim como rotas relevantes de conexão entre os bairros segregados pela rodovia e demais regiões da cidade.

Quadro 02: Problemas viários identificados na região do EE158

Local	Problema viário identificado
Entroncamento Trevo da Guarani	Ponto gerador de congestionamentos e insegurança para pedestres e motoristas
Acesso direto à rodovia BR 158 entre o bairro Anchieta e Pagnoncelli	Acesso direto a rodovia, falta de faixas de desaceleração e áreas de resguardo; local de insegurança para pedestres e motoristas
Entroncamento Trevo da Itacolomi	Ponto gerador de congestionamentos; local de insegurança para pedestres e motoristas
Rua José Leonardi	Trecho viário com infraestrutura incompatível com a demanda atual e projetada; traçado da via atual dentro da área de abrangência da ampliação do aeroporto
Bairro Aeroporto	Falta de conexões alternativas à Rua José Leonardi e as vias arteriais do lado oposto ao Trevo da Guarani

Bairros a oeste da BR 158 Falta de vias de conexão interbairros

Fonte: Elaboração própria (2022).

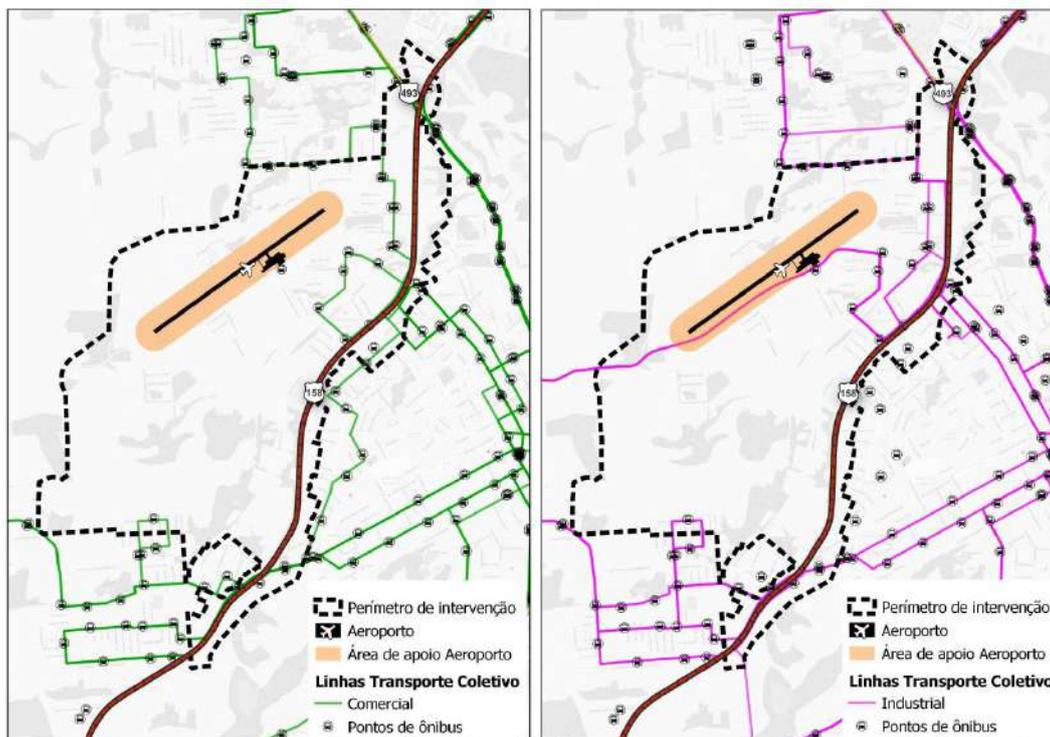
A rede de transporte coletivo compreende outro aspecto importante da mobilidade nas cidades que dela dispõe. O Sistema de Transporte Coletivo de Pato Branco (STC/PB) é operado pela empresa TUPA, que conta com uma frota total de 34 veículos. Foram contabilizadas 23 linhas passando pelo EE158, sendo 13 delas comerciais e 10 industriais, listadas abaixo:

Quadro 03: Rotas de transporte coletivo que passam pelo EE158

LINHAS COMERCIAIS	
101	Gralha Azul - Pq. Ind. - UTFPR - UNIDEP
102	Av. Tupi - UTFPR - UNIDEP
107	Veneza - Pq. Ind. Theophilo Petrikoski
109	Passo da Pedra
110	São Cristóvão - Rodoviária
111	Frafon - UTFPR - Centro
112	Planalto - Centro (via Rua Xingu)
113	São João - Bela Vista - Paulo Afonso
114	São Soque - Vila Verde - Vila Esperança
115	Planalto - Centro (via Rodoviária)
116	Nova Espero
117	Planalto - UTFPR - UNIDEP
119	São Luiz - São Francisco
LINHAS INDUSTRIAIS	
201	Gralha Azul - Vibra
202	Planalto - Vibra
205	São Cristóvão - Centro - Vibra
206	Centro - Pq. Industrial 03 - Vibra
301	Gralha Azul - Centro - Atlas
302	Planalto - Atlas
303	Reforço Av. Tupi - UTFPR - UNIDEP
304	São Francisco - Centro - Atlas
305	São Cristóvão - Atlas
306	Centro - Pq. Industrial 02

Fonte: TUPA (2022).

Figura 13: Rotas do transporte coletivo na região do EE158



Fonte: Adaptado de Secretaria de Planejamento Urbano (2022).

Os deslocamentos na região em questão incluem sobretudo viagens oriundas dos bairros residenciais a oeste da rodovia BR 158, direcionadas aos parques industriais a norte e oeste, e para o centro da cidade, onde se concentram as atividades comerciais do município.

## 2.9 Uso e ocupação do solo

Conforme tratado anteriormente, os parâmetros de uso e ocupação do solo no perímetro do EE158 foram fortemente influenciados pela presença da rodovia BR 158. As zonas e respectivas definições (PATO BRANCO, 2011) contidas na abrangência da área de estudo são indicadas a seguir e seus limites podem ser consultados no Mapa 04, e a distribuição atual do uso do solo encontra-se no Mapa 12.

A **Zona Industrial e Serviços (ZIS)** é constituída por áreas destinadas à instalação de atividades indústrias, comerciais e serviços, compatíveis com o uso residencial. No EE158, são ZIS os lotes próximos ao traçado da rodovia BR 158 ao longo de sua extensão, com dimensões e usos variados.

A **Zona Residencial 4 (ZR 4)**, localizada a oeste da Rodovia BR-158, deve ser mantida com baixa densidade populacional, evitando-se o aumento de atividades geradoras de tráfego, até a implantação de sistemas que permitam romper a barreira

constituída pela Rodovia BR-158. Na proposta do EE158, a ZR 4 encontra-se a oeste da ZIS e, como sua própria definição sugere, detém lotes de dimensões relativamente regulares e uso predominantemente residencial.

A **Zona de Expansão Urbana (ZEX)** é considerada área suburbana, onde será permitindo seu parcelamento e urbanificação para a instalação de atividades comerciais, de serviços e industriais, desde que não venham a interferir de forma incômoda na futura expansão da cidade; respeite o traçado das Vias Planejadas, e atendam o disposto na Lei de Uso e Ocupação do Solo municipal. Dentro do perímetro do EE158, refere-se a abrangência do bairro Pagnoncelli, nas proximidades do aeroporto, sendo atualmente uma região cujo solo ainda não foi parcelado.

A **Zona Especial de Proteção do Aeródromo (ZEPAR)** é a área pública ou privada delimitada no entorno do Aeroporto Municipal de Pato Branco, onde há restrições ao uso, ocupação e urbanização, tendo como objetivo garantir a potencialidade das condições de operação do aeródromo no longo prazo. No EE158, a ZEPAR encontra-se próxima a ZEX e a ZR 4,.

A **Zona Especial de Interesse Social 2 (ZEIS 2)** é constituída por porções do território, destinadas prioritariamente à regularização fundiária, urbanização, produção e manutenção de Habitação de Interesse Social (HIS), bem como à produção de loteamentos de interesse social.

O gabarito de altura da região do EE158 é relativamente homogêneo, restrito a até dois pavimentos na ZIS, ZR 4 e ZEX, e apenas um pavimento na ZEPAR e ZEIS 2. Portanto, de modo geral, a área é caracteriza por edificações baixas e horizontais.

O uso do solo urbano deve obedecer ainda parâmetros relativos ao incômodo gerado pela instalação das atividades pretendidas (Mapa 06). Nesse sentido, a área mais restrita na região do estudo compreende a zona residencial (ZR 4) que permite apenas atividades enquadradas como não incômodas. Na sequência, a ZEPAR apresenta designações específicas relacionadas ao aeroporto, de acordo com raios de abrangência a partir da pista. As zonas de expansão urbana (ZEX) e de interesse social (ZEIS 2) permitem até o nível III, abarcando parâmetros mais flexíveis para implantação de atividades do que as anteriores. Já na ZIS designada ao longo da rodovia BR 158, é permitida a instalação de atividades enquadradas como incômodas de nível IV, desde que compatíveis com o uso residencial (PATO BRANCO, 2011).

Em tempo, a presença do aeroporto regional Juvenal Loureiro Cardoso implica a projeção do cone da aeronáutica em determinadas áreas da região em estudo (Mapa

13). O uso e a ocupação dos lotes abrangidos pelo cone deve respeitar, além das prerrogativas supracitadas, também as restrições definidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), cuja anuência é obtida através de processo submetido no sistema SysAGA.

## **5. Programa de Interesse Público**

Sendo assim, o Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 158 têm como objetivos:

- i) A indução das dinâmicas necessárias para o desenvolvimento ordenado da região oeste de Pato Branco, visando a estruturação de um tecido urbano compacto, de uso misto e espacialmente equilibrado;
- ii) Estimular a ocupação do vazio urbano identificado e melhorias nas áreas ocupadas subutilizadas, que contam com infraestrutura nas proximidades e expressivo potencial de aproveitamento;
- iii) Incentivar o adensamento e a diversidade de usos em áreas identificadas como propícias, visando o aproveitamento equilibrado e racional da infraestrutura urbana;
- iv) Recuperar e manter as áreas hídricas e ambientais identificadas, principalmente no que se refere aos seus pontos de fragilidade;
- v) Promover a urbanização e melhorias das condições de habitação por meio da regularização fundiária;
- vi) Priorizar o atendimento habitacional à população de baixa renda, residente em áreas de risco, Área de Preservação Permanente (APP) e áreas de encosta;
- vii) Qualificar os espaços públicos e equipamentos urbanos presentes no local, visando o atendimento da demanda existente e projetada;
- viii) Incrementar e qualificar as condições de mobilidade urbana local e regional, visando a conexão interbairros a oeste da rodovia BR 158, assim como da região oeste com as diferentes áreas da cidade;
- ix) Complementar a rede cicloviária, conectando-a ao sistema viário existente e aos equipamentos públicos próximos;
- x) Promover modelos de gestão democrática no desenvolvimento urbano, atendendo aos pressupostos legais e justos de participação popular.

## 5.1 Diretrizes urbanísticas

A seguir são elencadas as diretrizes para o atendimento aos objetivos expostos no Programa de Interesse Público:

- i) Identificação das áreas subutilizadas e ociosas e promoção das alterações de parâmetros de uso e potencial construtivo;
- ii) Promoção do aumento da densidade demográfica e construtiva, com o intuito de equilibrar a relação entre emprego e moradia da região;
- iii) Incentivo à produção de novos empreendimentos que incorporam a diversidade de usos, assim como implantação de benefícios para edificações que apresentem estratégias de interação com o entorno imediato e soluções construtivas sustentáveis;
- iv) Desenvolvimento de uma nova centralidade na área de vazio urbano, através do incentivo ao uso misto e melhorias urbanísticas gerais, tais como ampliação das redes viária, de iluminação pública e saneamento, assim como a implantação de novos equipamentos públicos, em atendimento às necessidades cotidianas dos residentes;
- v) Implantação de sistemas e estruturas de drenagem urbana, prioritariamente nos pontos identificados como críticos de alagamento;
- vi) Regularização fundiária das ocupações ilegítimas, priorizando a regularização de edificações de baixa renda, residente em áreas de risco e/ou preservação ambiental (APP);
- vii) Recuperação das áreas de preservação ambiental, bem como a manutenção das massas de vegetação remanescentes através de programas de monitoramento e implantação de equipamentos de uso público integrados a faixa de APP;
- viii) Qualificação da rede viária existente e promoção das ampliações necessárias para melhoria da mobilidade local, priorizando a conexão intra e interbairros;
- ix) Implantação de ciclofaixas e/ou ciclovias em trechos que possuam aptidão para a circulação cicloviária, considerando preferencialmente traçados que se conectem a infraestrutura existente;
- x) Garantia do modelo de gestão democrática na elaboração do PEU, através de mecanismos e grupos específicos que promovam a participação da sociedade civil organizada.

## 5.2 Viabilidade da transformação

Considerando as características tratadas da área de intervenção, em especial o fomento a zona industrial e de serviços existente e a ocupação de um vazão urbano, a transformação proporcionará o desenvolvimento ordenado da área como um todo, bem como a qualificação dos aspectos urbanos, sociais e ambientais verificados. No caso de propostas parciais ou pontuais dentro do perímetro de intervenção, as mesmas deverão ser compatíveis com as diretrizes da proposta completa e integradas ao planejamento da cidade como um todo.

## 5.3 Impacto ambiental ou de vizinhança esperado

Os impactos esperados quando da realização do PEU EE158 envolvem, no âmbito social: a projeção de aumento populacional, especialmente nos bairros com menor densidade demográfica identificada; melhoria no padrão social do entorno, considerando a qualificação dos diversos elementos urbanos contemplados e melhoramento nas condições de habitação, especialmente das edificações atualmente irregulares.

Na economia, espera-se aumento na criação de empregos devido a novas edificações e ao incentivo ao uso misto; decorrente incremento da economia local, em especial na abrangência dos bairros diretamente afetados e valorização imobiliária em função do aumento potencial para determinados parâmetros construtivos e a qualificação do espaço urbano resultantes das intervenções.

A paisagem natural será afetada pela expansão da malha urbana, alterando a característica de espaços atualmente explorados para atividades agrícolas. Já a paisagem urbana será aprimorada, por exemplo, com o aumento da arborização, a qualificação das vias existentes e o uso plural do espaço. O ambiente cultural também será impactado positivamente com a instalação de novos equipamentos urbanos.

No que tange o uso do solo urbano, os impactos relacionam-se a adequação dos parâmetros construtivos e de uso, para a otimização do aproveitamento da infraestrutura existente. Não são esperados impactos relacionados às áreas de influência do aeródromo, uma vez que será mantida a observância dos parâmetros vigentes, determinados pelo DECEA.

O aumento populacional projetado provavelmente acarretará uma maior demanda dos equipamentos urbanos existentes. Em contraponto, são propostos espaços de lazer nas áreas de preservação, e a implantação de novos equipamentos de saúde e educação devem ser projetados de acordo com a consolidação da demanda.

Sobre a infraestrutura urbana, é estimado o aumento da solicitação nas redes de abastecimento, saneamento e energia elétrica, sendo necessária ampliação das redes de cobertura de acordo com a efetivação da ocupação projetada. A ampliação da malha urbana interfere, em especial, nas condições de drenagem devido ao aumento significativo de área de solo impermeabilizado. A mitigação de potenciais problemas decorrentes envolvem a instalação de infraestrutura adequada de captação e escoamento das águas pluviais, assim como sistemas e estruturas específicas de macrodrenagem, como bacias de contenção, além de estratégias complementares de microdrenagem no nível dos lotes, como o incentivo ao uso de pisos drenantes, preservação de áreas permeáveis e captação da água da chuva.

O crescimento da área implica ainda no aumento da solicitação do sistema viário existente, assim como na demanda do transporte coletivo. Nesse sentido, ressalta-se que os aspectos relacionados a mobilidade configuram uma das principais carências atualmente observadas na região, o que aponta a necessidade de priorização de proposições relacionadas a estruturação viária no local.

Por fim, os impactos ambientais esperados envolvem a eventual supressão de vegetação devido ao parcelamento do solo, que, entretanto, não deve apresentar impactos significativos, uma vez que as áreas disponíveis para desmembramento já são empregadas para o uso agrícola. Por outro lado, a recuperação das áreas de preservação (APPs) atualmente degradadas, atuará como uma medida compensatória, da mesma forma que contribuirá para a preservação dos recursos hídricos presentes no local. Outra questão envolve a geração de resíduos sólidos, que deverá sofrer acréscimo significativo, proporcional ao aumento da ocupação.

### 3.4 Possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área

O adensamento populacional é desejado nos termos de um tecido urbano otimizado, em que a infraestrutura disponível não seja sobrecarregada, mas também que não venha a ser subutilizada. Nesse sentido, o adensamento médio e, em especial, de determinados bairros do EE158 apresenta-se abaixo do ideal, conforme apontado no diagnóstico.

Considerando ainda a presença também verificada de áreas remanescentes na abrangência da Zona Industrial e Serviços, com potencial de desmembramento, assoma a oportunidade de intervir de modo a incentivar a ocupação heterogênea desta importante e estratégica parcela de solo urbano, atualmente ociosa. A possibilidade de maior adensamento construtivo nesta zona terá influência direta sobre a instalação de novos empreendimentos, aumento da oferta de empregos e possibilidade de acréscimo de renda para a população residente local.

Assim, os parâmetros de uso e ocupação do solo, que hoje limitam um melhor aproveitamento, serão incrementados no âmbito do PEU EE158. Em tempo, a adequação manterá coerência relacionada às condicionante do entorno, bem como das premissas do Plano Diretor municipal vigente. O gabarito da região, por exemplo, apresenta caráter relativamente homogêneo, conforme identificado anteriormente, não comportando inserções absolutamente desproporcionais. E ainda, em se tratando das áreas de influencia do aeroporto, há de serem observadas as restrições definidas pelas normativas específicas do equipamento.

### 3.5 Modo de gestão democrática da intervenção

Em relação aos mecanismos de gestão democrática, todos os materiais desenvolvidos serão disponibilizados no site oficial da Secretaria de Planejamento Urbano de Pato Branco, onde será possível indicar contribuições dentro dos respectivos períodos de consulta pública, que serão avaliadas e acatadas ou não, justificadamente. De modo complementar, a realização de audiência pública de apresentação do PEU EE158, e divulgação da primeira etapa da consulta pública. Por fim, as proposições também serão discutidas no âmbito do Conselho do Plano Diretor - COPLAN, que conta com participação de representantes de diversos setores da sociedade civil.

## ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 01 - Abrangência do PEU EE158

MAPA 02 - Eixos de intervenção

MAPA 03 - Macrozoneamento

MAPA 04 - Zoneamento

MAPA 05 - Áreas especiais

MAPA 06 - Níveis de incomodidade

MAPA 07 - Composição fundiária

MAPA 08 - Condicionantes naturais e antrópicas

MAPA 09 - Densidade populacional

MAPA 10 - Equipamentos públicos

MAPA 11 - Hierarquia viária

MAPA 12 - Usos do solo

MAPA 13 - Áreas de proteção do aeroporto

QUADRO SÍNTESE - Diagnóstico de acordo com a Matriz CDP

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nºs 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, Distrito Federal. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm). Acesso em: 12 jan. 2022.

BRASIL. Lei 14.285, de 29 de dezembro de 2021. Altera as Leis nºs 12.651, de 25 de maio de 2012, que dispõe sobre a proteção da vegetação nativa, 11.952, de 25 de junho de 2009, que dispõe sobre regularização fundiária em terras da União, e 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, para dispor sobre as áreas de preservação permanente no entorno de cursos d'água em áreas urbanas consolidadas. **Diário Oficial da União**: Brasília, Distrito Federal. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.285-de-29-de-dezembro-de-2021-370917982>. Acesso em: 04 fev. 2022.

COMPAGNONI, Cristiane. *et al.* Planejamento urbano e conflito ambiental na bacia hidrográfica do rio Penso, município de Pato Branco, Estado do Paraná. **Revista Geográfica Acadêmica**, Boa Vista, n. 1, vol. 3, p. 28-46, 2009. Disponível em: <https://revista.ufrr.br/rga/issue/view/issue/178/5>. Acesso em: 12 jan. 2022.

COMPANHIA PARANAENSE DE ENERGIA - COPEL. **Mapa de Iluminação Pública**. 2022. Disponível em: <https://www.copel.com/portaldis/apps/webappviewer/index.html?id=b8bbae81c0954d35b5954699384d5855>. Acesso em: 12 jan. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo 2010**. 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html?edicao=9749&t=resultados>. Acesso em: 11 jan. 2022.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - IPARDES. Caderno Estatístico do Município de Pato Branco. 2021. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=85500&btOk=ok>. Acesso em: 13 jan. 2022.

MINUTA CONSULTA PÚBLICA ARCO JURUBATUBA. DIAGNÓSTICO. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/ACJ\\_Minuta\\_Consulta\\_Publica\\_E\\_DIAGNOSTICO.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/ACJ_Minuta_Consulta_Publica_E_DIAGNOSTICO.pdf). Acesso em: 11 jan. 2022.

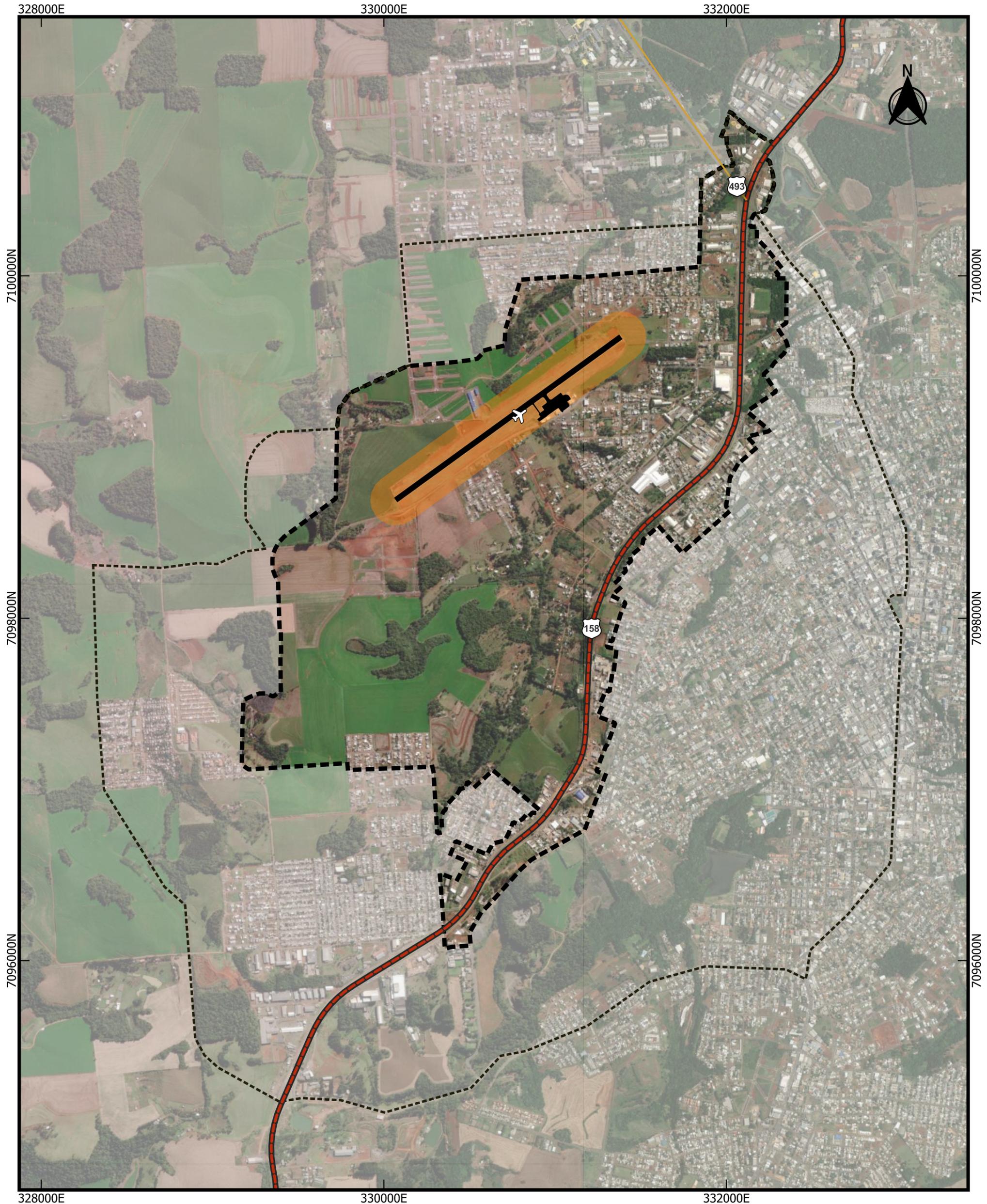
PATO BRANCO. **Lei Complementar nº 46 de 26 de maio de 2011**. Regulamenta o Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo no Município de Pato Branco, em adequação à Lei Complementar nº 28, de 27 de junho de 2008. 2011. Disponível em: <https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/LUPA-completa.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2022.

PATO BRANCO. Prefeitura Municipal de. **Site oficial**. 2022. Disponível em: <https://patobranco.pr.gov.br/index.php/>. Acesso em: 11 jan. 2022.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal de. Gestão Urbana - Diagnóstico PIU Arco Jurubatuba. 2018. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-arco-jurubatuba/>. Acesso em: 18 jan. 2022.

TRANSPORTE URBANO DE PATO BRANCO - TUPA. Site. Cartilhas. 2022. Disponível em: <http://www.tupapb.com.br/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

# Mapa 01 - Abrangência do PEU EE158



**Legenda**  
**Rodovias e Vias**  
Federal  
Estadual

 Aeroporto  
 Área de apoio Aeroporto

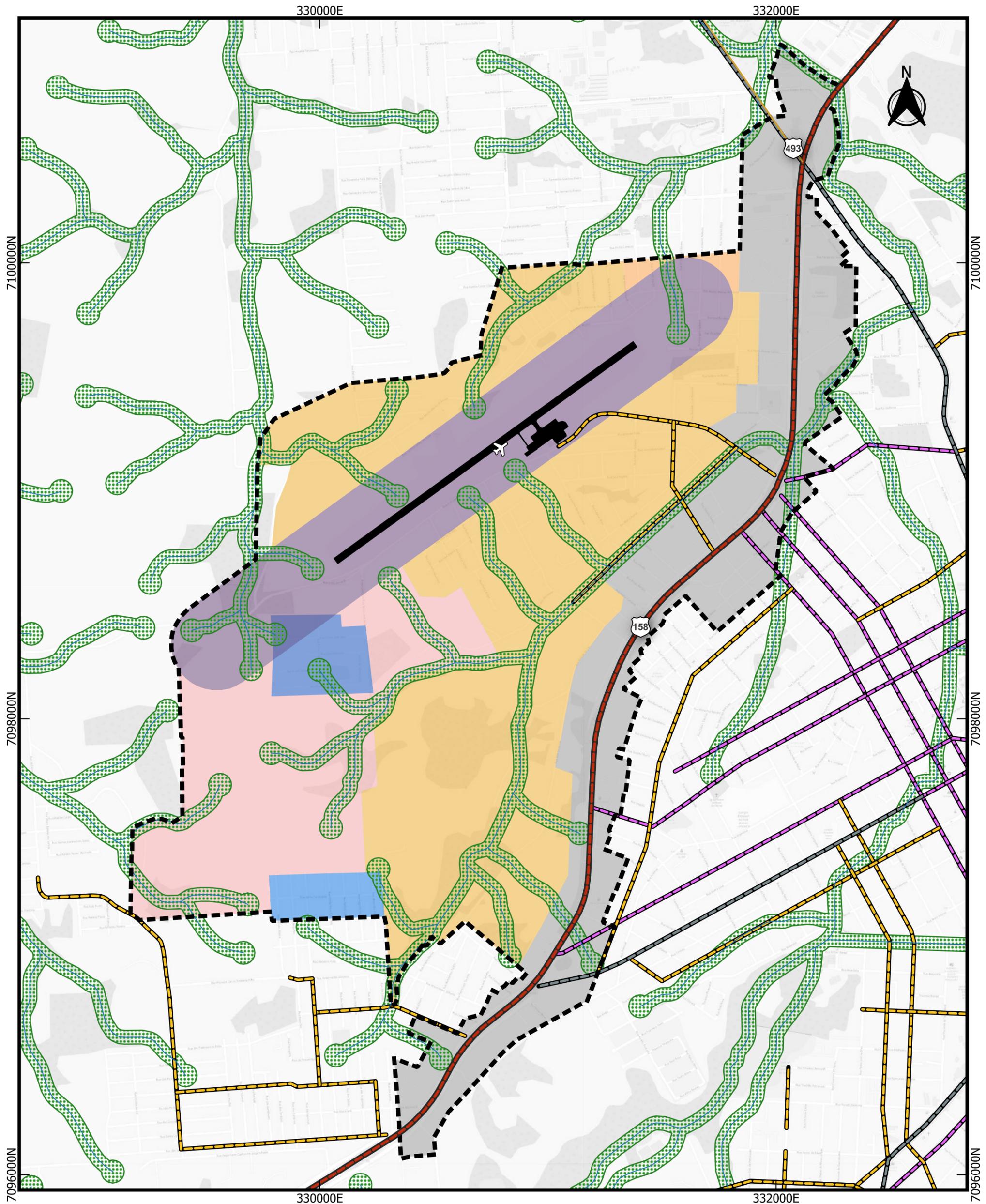
**Região de intervenção**  
 Perímetro de intervenção  
 Perímetro expandido

0 500 1.000 m  
Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 02 - Eixos de intervenção



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual
- Aeroporto
- Perímetro de intervenção

### Hidrografia

- Hidrografia
- APP
- Vias Urbanas**
- Via Estrutural
- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Local

### Zoneamento

- ZIS
- ZR-4
- ZEX
- ZEIS-2
- ZEPAR

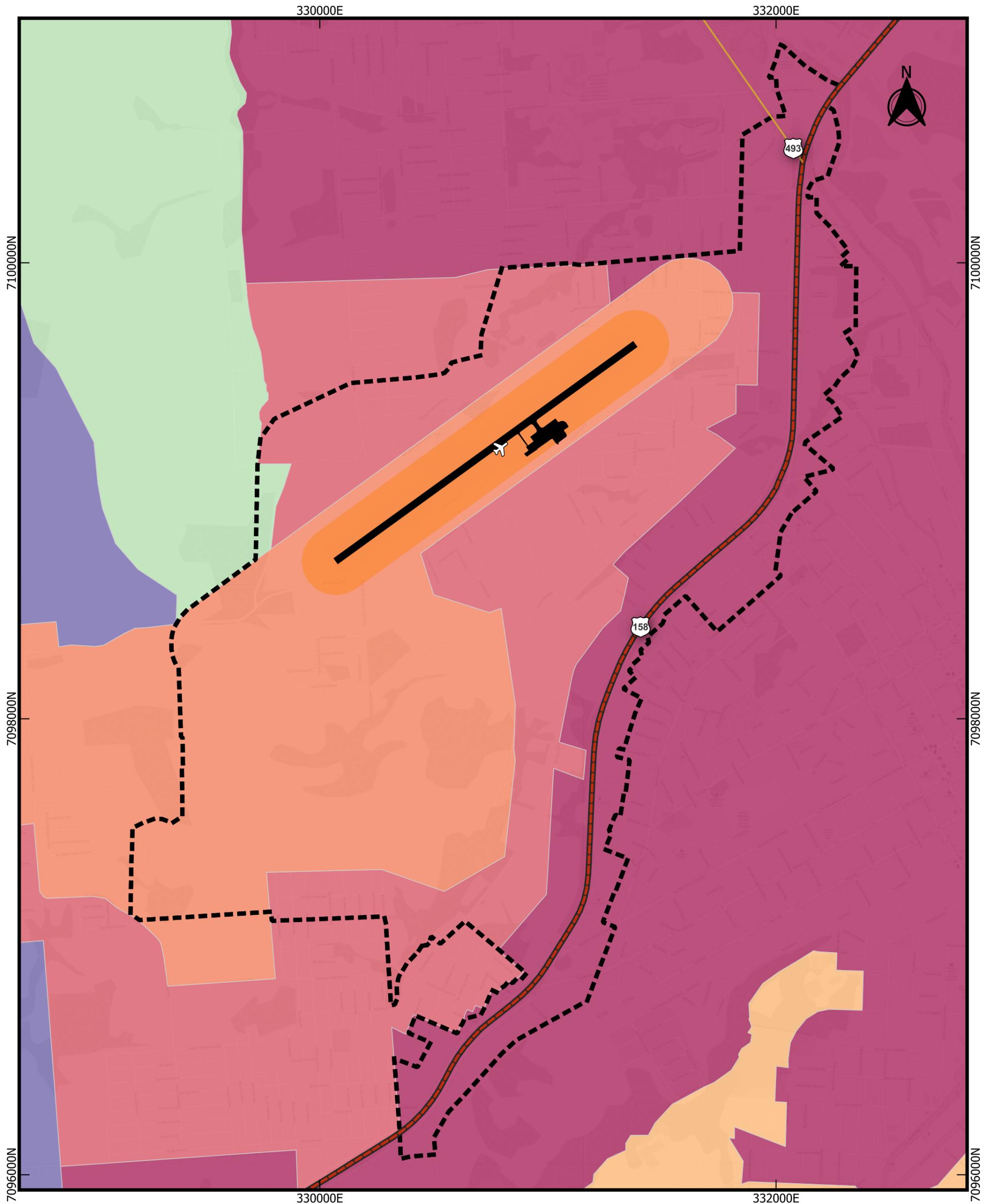
0 250 500 m

Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
 Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 03 - Macrozoneamento



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual
- Aeroporto
- Área de apoio Aeroporto
- Perímetro de intervenção

### Macrozoneamento

- Macrozona de Adensamento Prioritario
- Macrozona de Adensamento Secundario
- Macrozona de Expansao Urbana
- Macrozona de Ocupacao Controlada
- Macrozona Agroindustrial\_Rio Ligeiro
- Macrozona Agrícola\_Rio Vitorino

0 250 500 m

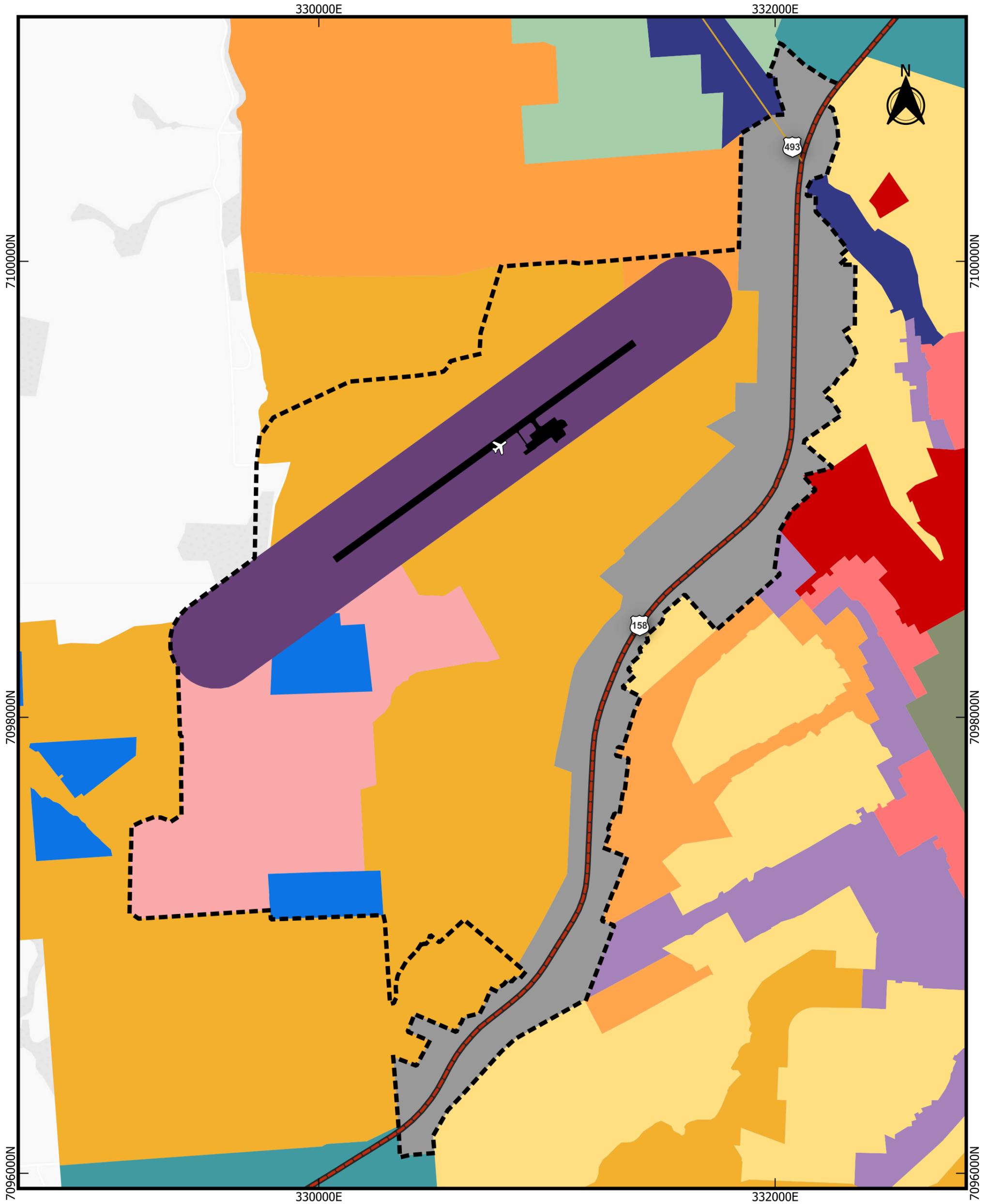


Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 04 - Zoneamento



## Legenda

### Rodovias e Vias

-  Federal
-  Estadual
-  Aeroporto
-  Perímetro de intervenção

### Zoneamento

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  ZR-4 |  ZIS    |  ZCC   |
|  ZR-3 |  ZI-2   |  ZC-3  |
|  ZR-2 |  ZI-1   |  ZC-2  |
|  ZR-1 |  ZHC    |  ZC-1  |
|  ZIT  |  ZEX    |  EE-SN |
|  |  ZEIS-2 |  ZEPAR |

0 250 500 m

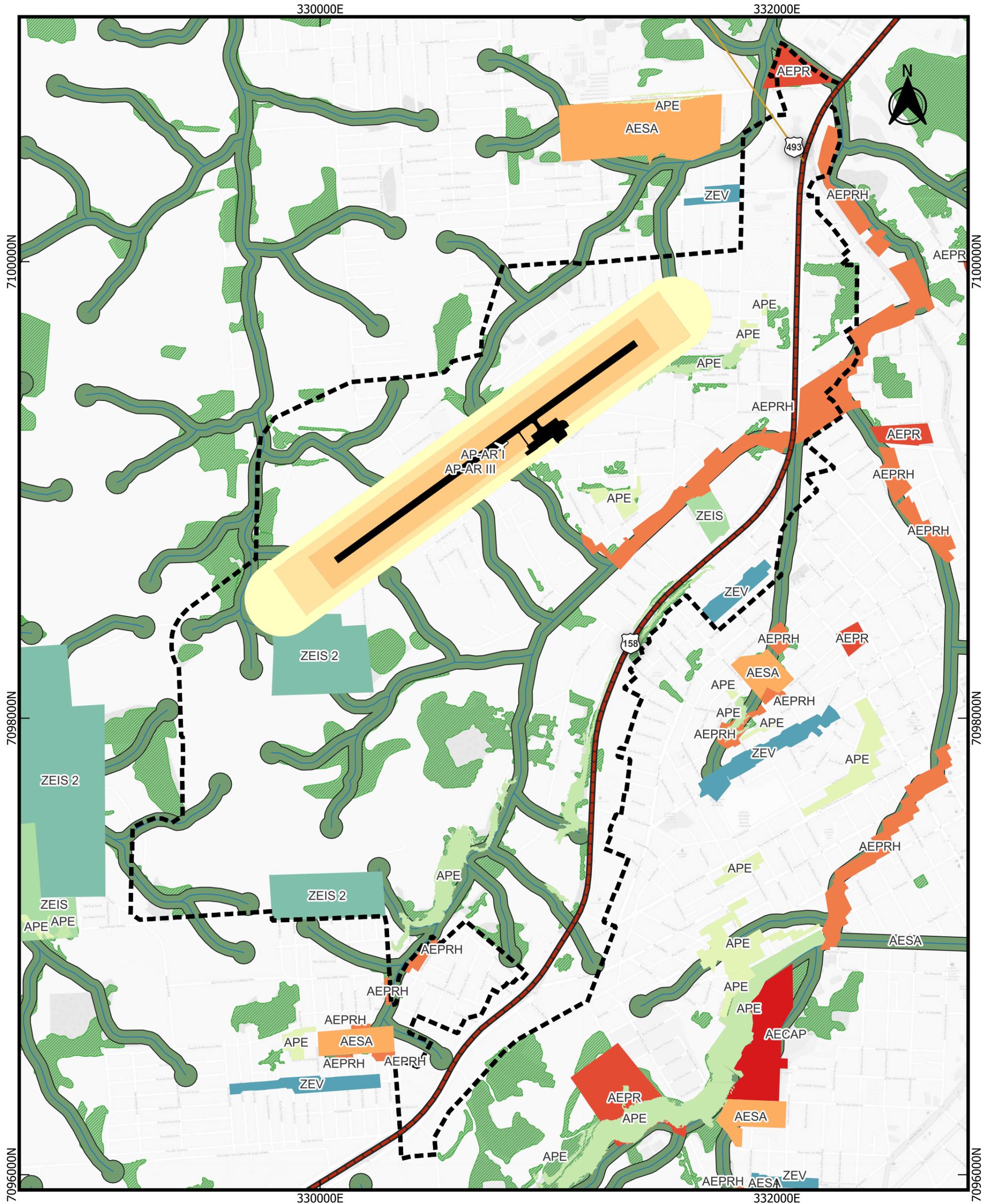


Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
 Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 05 - Áreas especiais



## Legenda

### Rodovias e Vias

-  Federal
-  Estadual
-  Aeroporto
-  Perímetro de intervenção

### Hidrografia

-  Hidrografia
-  APP
-  Maciço de vegetação

### Zonas especiais

-  AECAP
-  AEPR
-  APEE
-  ZEIS 1
-  ZEIS 2
-  ZEV
-  AEPRH
-  AESA
-  AP-AR 1
-  AP-AR 2
-  AP-AR 3
-  APE

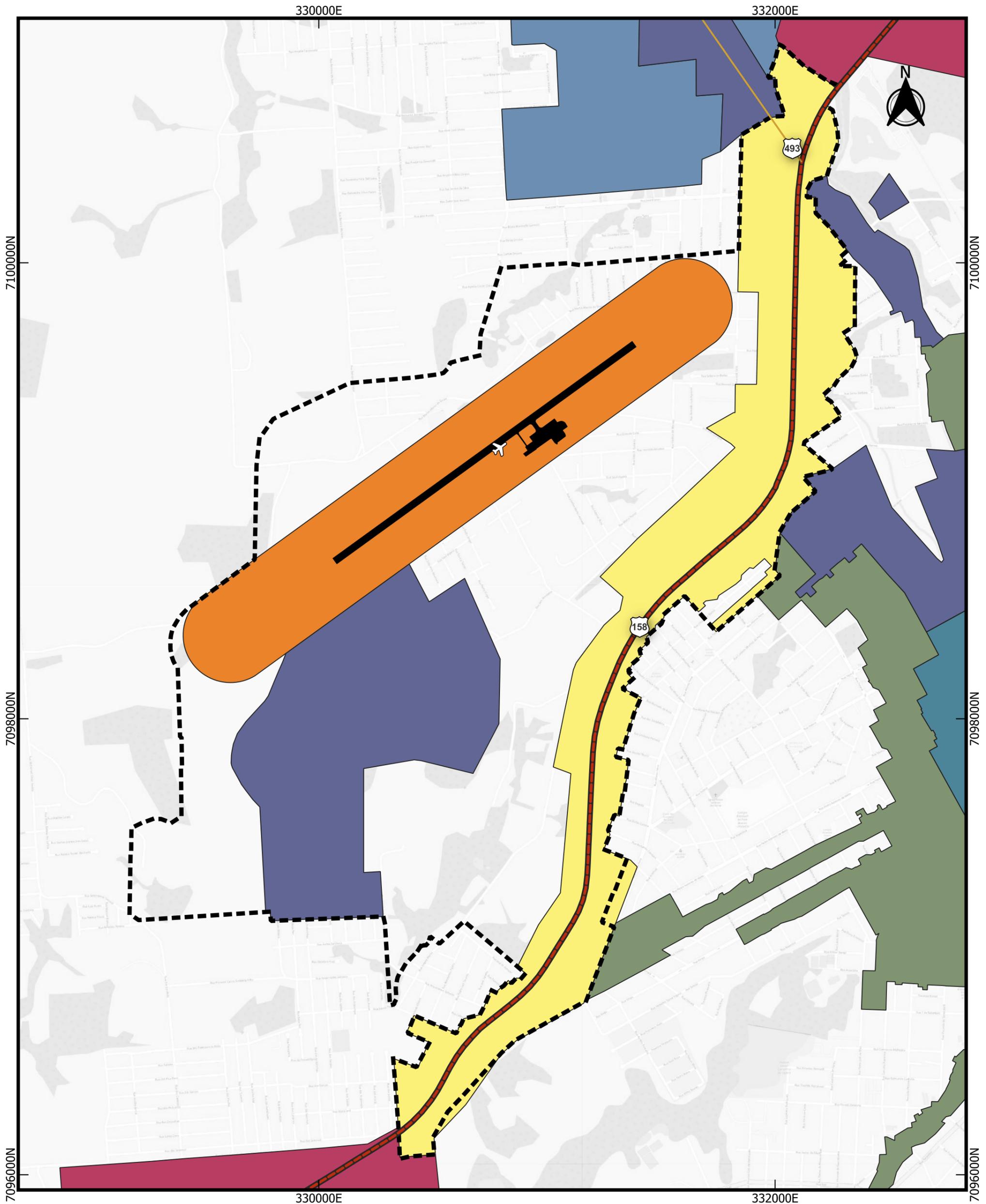
0 250 500 m

Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATÓ BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 06 - Níveis de incomodidade



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual
- Aeroporto

Perímetro de intervenção

### Nível de Incomodidade

- Institucional
- Nível I
- Nível II
- Nível III
- Nível IV
- Nível V
- Proteção de aerodromo

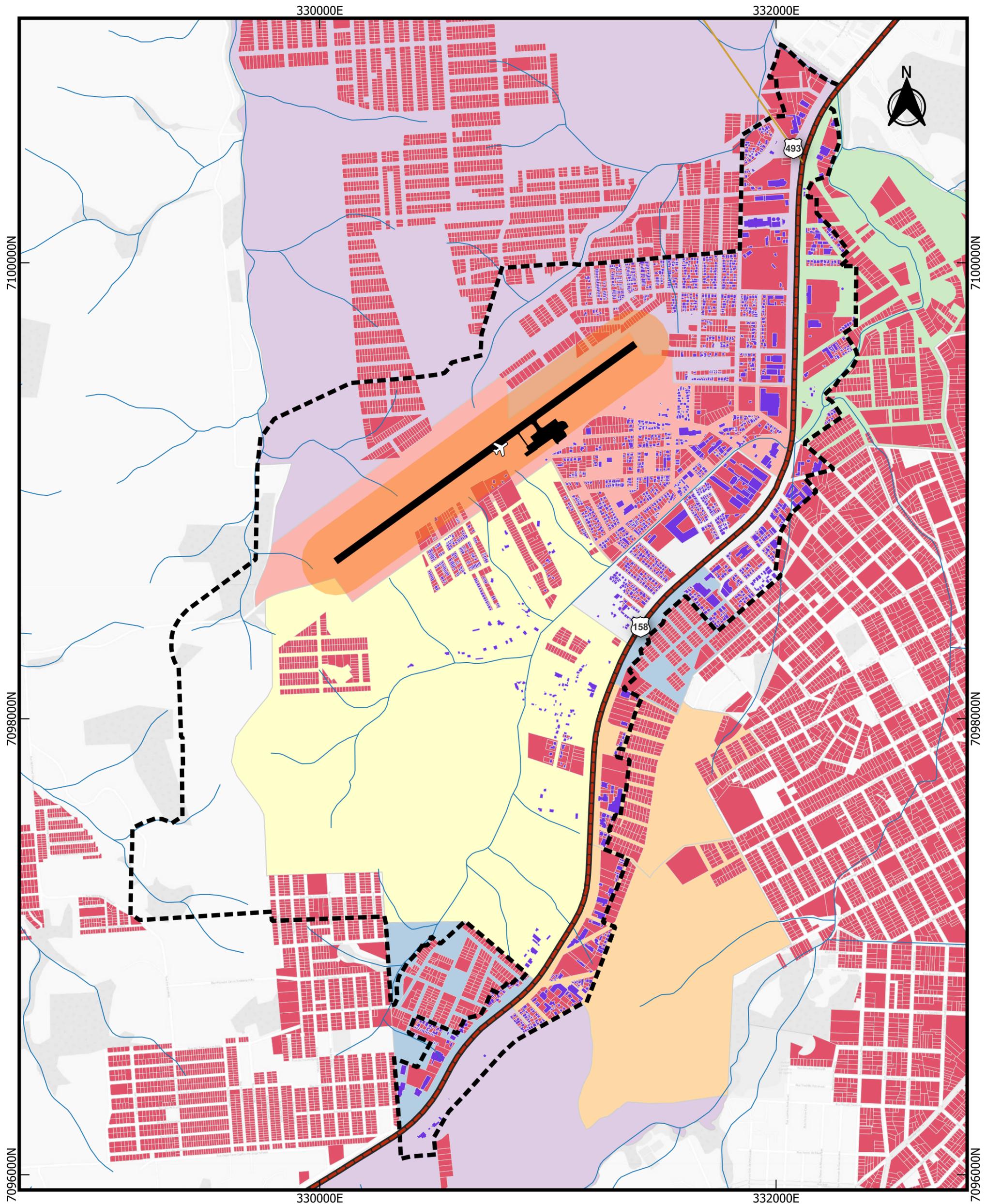
0 250 500 m

Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 07 - Composição fundiária



## Legenda

### Rodovias e Vias

-  Federal
-  Estadual
-  Aeroporto
-  Área de apoio Aeroporto
-  Perímetro de intervenção
-  Lotes

### Edificações

-  Hidrografia
-  Aeroporto
-  Anchieta
-  Bela Vista
-  Bortot

### Bairros

-  Dal Ross
-  Fraron
-  Jardim Primavera
-  Menino Deus
-  Pagnoncelli
-  Trevo da Guarani
-  Vila Esperança

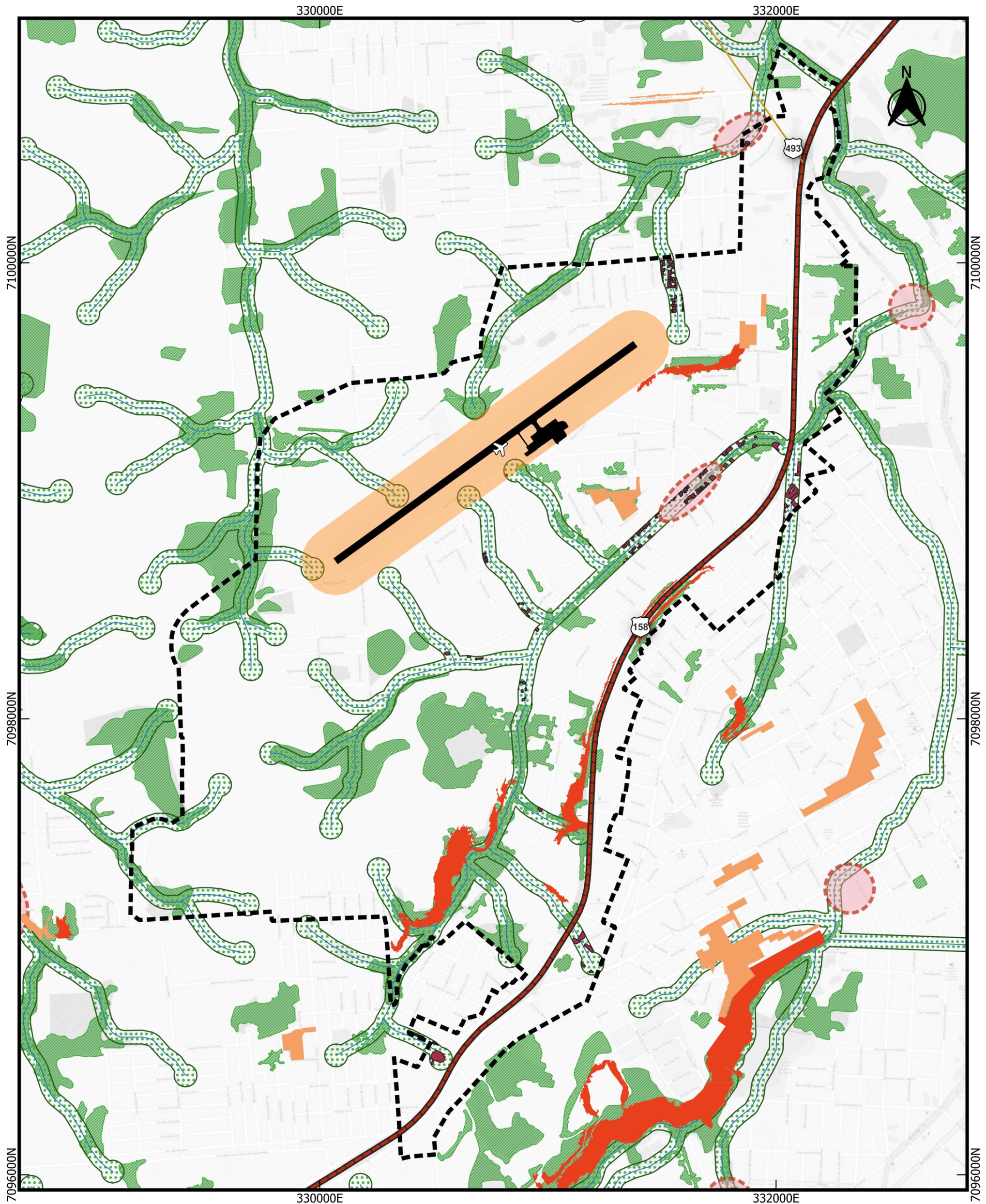
0 250 500 m

Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 08 - Condicionantes naturais e antrópicas



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual
- Aeroporto

Área de apoio Aeroporto

Perímetro de intervenção

Hidrografia

### Vegetação

- Maciço de vegetação
- APP

Edificações em APP

Ponto crítico de alagamento

### Áreas de encosta

- APE - Área de Proteção de Encostas
- APEE - Área Preservação de Encostas

0 250 500 m

Escala 1:15.000

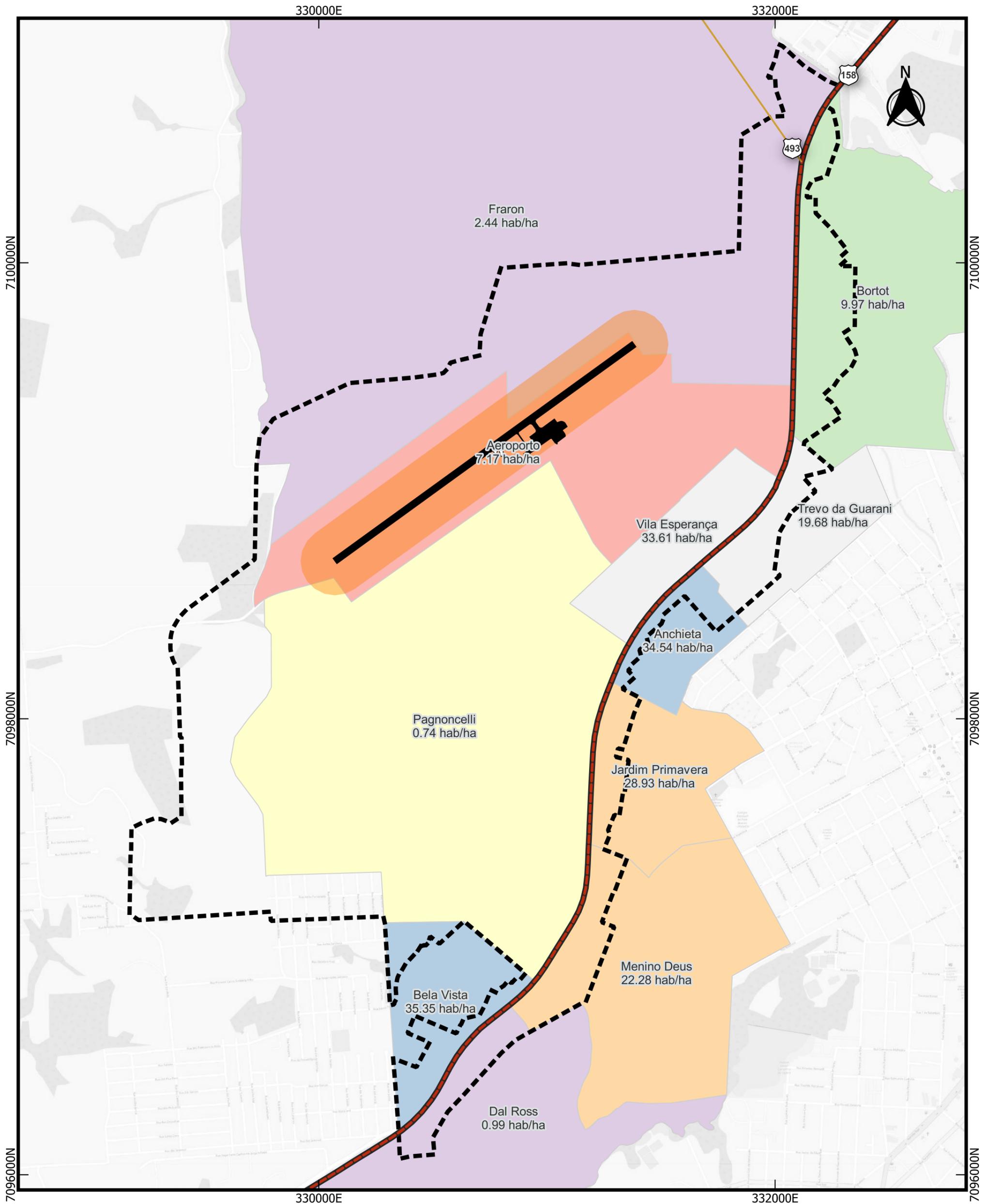


PREFEITURA DE

**PATO BRANCO**

Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 09 - Densidade demográfica



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual
- Aeroporto
- Área de apoio Aeroporto
- Perímetro de intervenção

### Bairros

- Aeroporto
- Anchieta
- Bela Vista
- Bortot
- Dal Ross
- Fraron
- Jardim Primavera
- Menino Deus
- Pagnoncelli
- Trevo da Guarani
- Vila Esperança

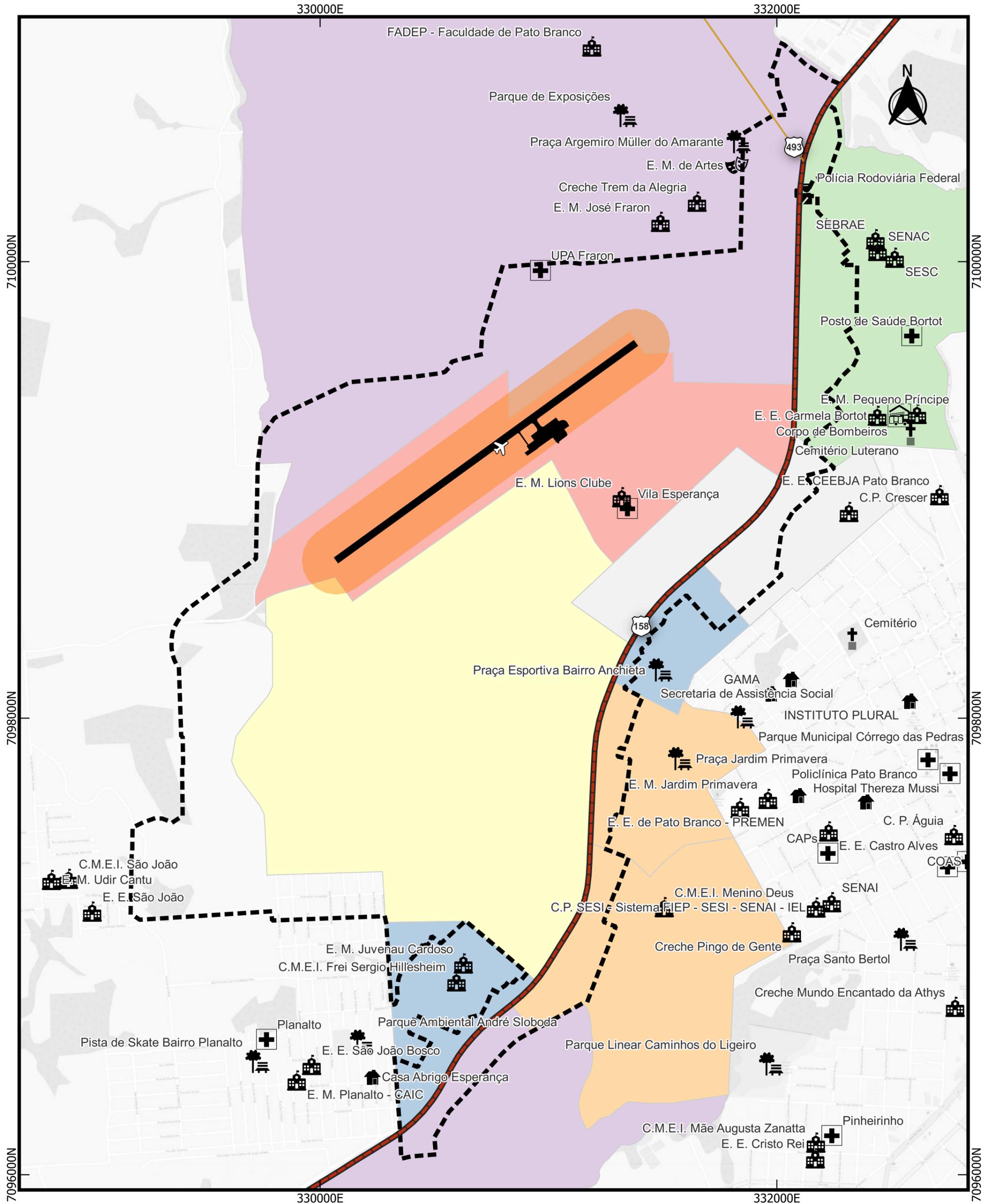
0 250 500 m

Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 10 - Equipamentos públicos



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual
- Aeroporto
- Área de apoio Aeroporto

### Perímetro de intervenção

### Bairros

- Aeroporto
- Anchieta
- Bela Vista
- Bortot

### Dal Ross

- Fraron
- Jardim Primavera
- Menino Deus
- Pagnoncelli
- Trevo da Guarani

### Vila Esperança

- ### Equipamentos Públicos
- Assistência Social
  - Cemitério
  - Cultura

### Educação

- Educação
- Esporte e Lazer
- Saúde
- Bombeiros
- Segurança

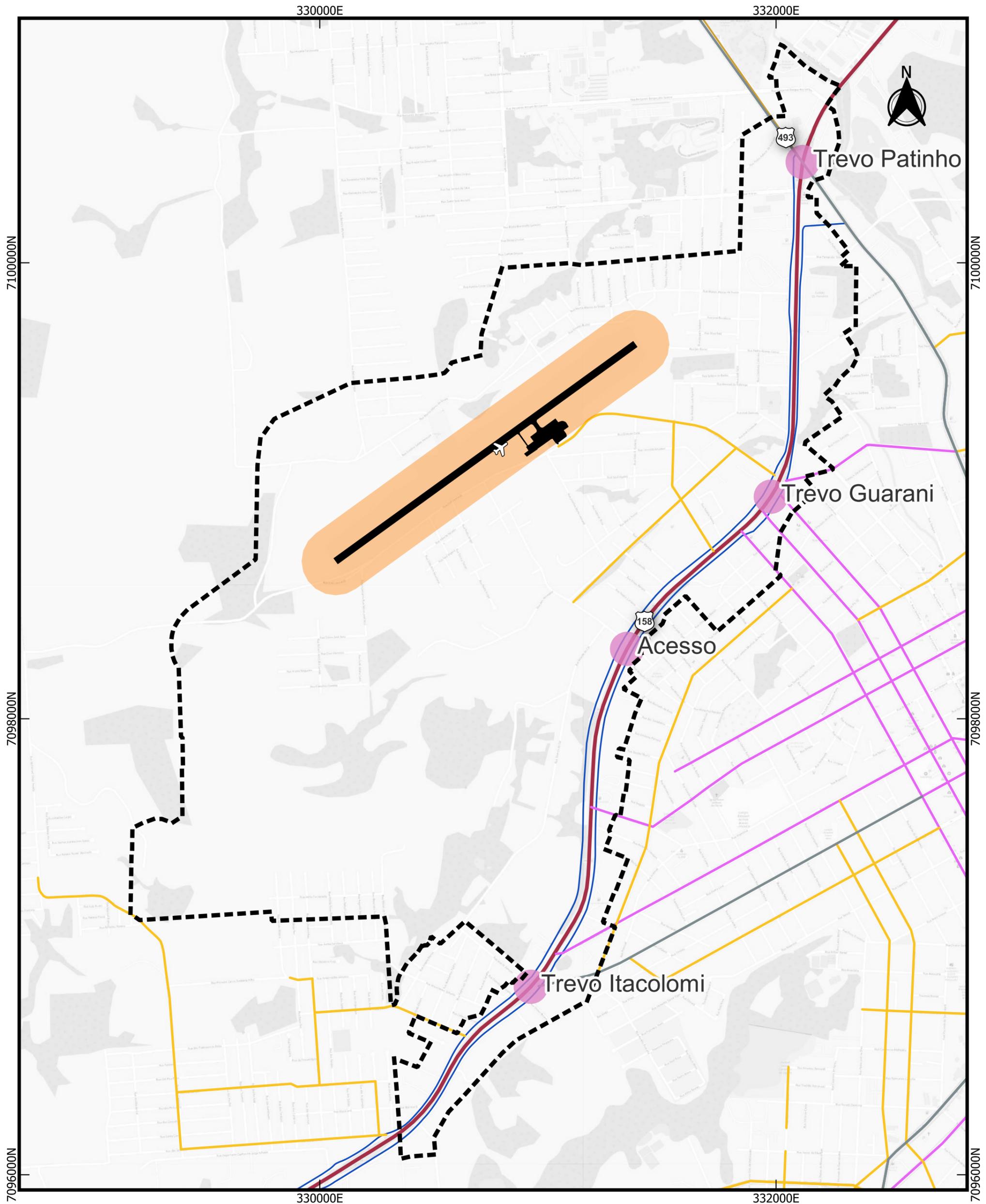
0 250 500 m

Escala 1:15.000



**PREFEITURA DE**  
**PATO BRANCO**  
 Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 11 - Hierarquia viária



## Legenda

- Aeroporto
- Área de apoio Aeroporto
- Perímetro de intervenção

- Rodovias**
- Federal
  - Estadual
  - Marginal
- Vias Urbanas**
- Via Estrutural

- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Local
- Entroncamento

0 250 500 m

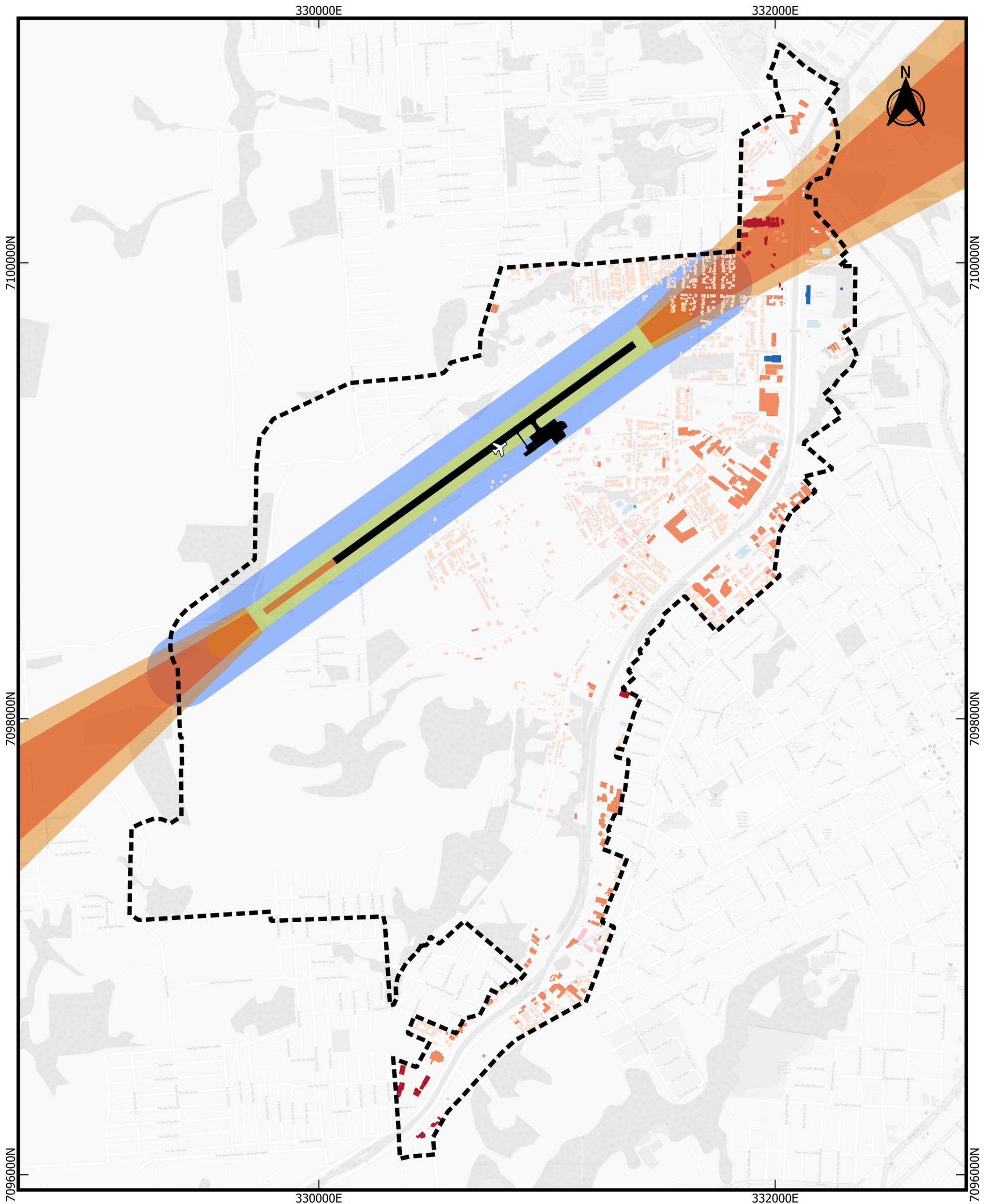


Escala 1:15.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 12 - Usos do solo



## Legenda

Perímetro de intervenção

Aeroporto

### Cones Aproximação Aeroporto

65 DB

75 DB

Aproximacao

Decolagem

Pista

Prolongamento da pista

### Edificações

Industrial

Comercial

Residencial

Misto

Institucional

Saude

Esporte/Lazer

0 250 500 m

Escala 1:15.000

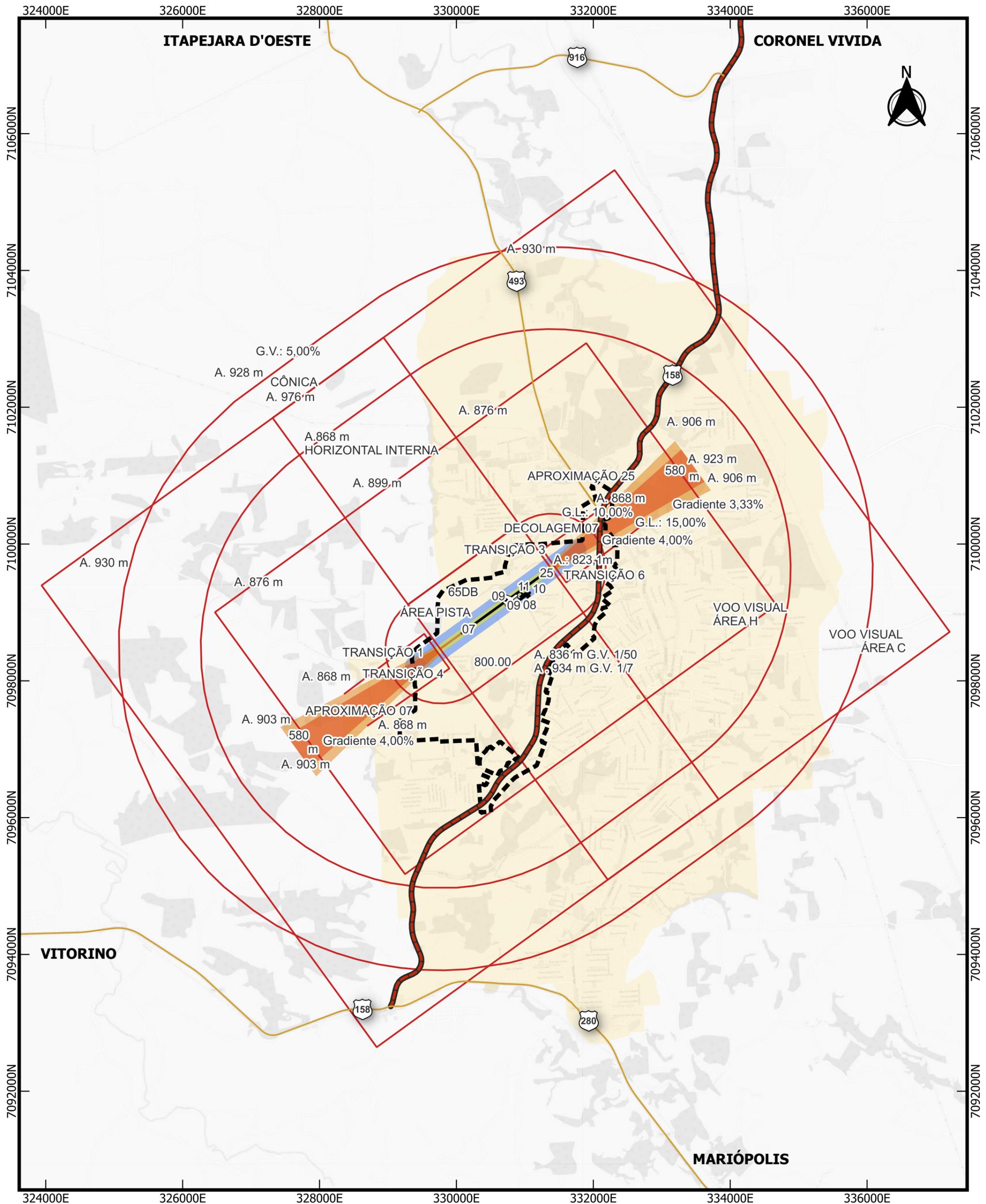


PREFEITURA DE

**PATO BRANCO**

Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 13 - Áreas de proteção aeroporto



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual
- Perímetro de intervenção
- Aeroporto

Perímetro Urbano

aeroporto áreas de proteção

### Cones Aproximação Aeroporto

- 65 DB
- 75 DB

Aproximacao

Decolagem

Pista

Prolongamento da pista

0 1 2 km

Escala 1:50.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

Quadro Síntese - Diganóstico de acordo com a Matriz CDP

Aspectos	Condicionantes	Deficiências	Potencialidades
Formação histórica	Evolução do perímetro urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Construção da rodovia BR 158</li> <li>● Consolidação da ocupação no sentido oeste do traçado da rodovia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Facilidade de escoamento de produtos</li> <li>● Acesso de/para diferentes localidades do entorno</li> <li>● Dificuldade de transposição entre os bairros em ambos os lados da rodovia</li> </ul>
	Aeroporto	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Restrições de acordo com as especificidades do zoneamento e áreas de abrangência do equipamento</li> <li>● Infraestrutura viária de acesso incompatível com o aumento de fluxo previsto em decorrência da ampliação do equipamento</li> <li>● Entorno ainda pouco ocupado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Terreno com cota adequada em relação ao entorno para abrigar o equipamento</li> <li>● Proximidade com a rodovia federal facilitando acesso de/para outras localidades</li> <li>● Conexão com a região central da cidade</li> <li>● Potencial de expansão no entorno</li> </ul>
Ambientais	Topografia Declividades	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Relevo predominantemente ondulado e forte ondulado</li> <li>● Locais com declividades superiores a 30%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Programas e projetos de incentivo a preservação da vegetação nas áreas de preservação de encosta (APRE)</li> <li>● Fiscalização do cumprimento dos parâmetros para edificações permitidas em áreas de proteção de encostas (APE)</li> </ul>
	Bacia hidrográfica Drenagem	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Presença do córrego Penso e seus afluentes</li> <li>● Áreas identificadas como pontos críticos de alagamento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Potencial de utilização das áreas de APP para instalação de equipamentos públicos (parques, praças)</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>● Implantação de estratégias de contenção de cheias nas áreas sujeitas a alagamento</li> </ul>
	<p>Área de Preservação Permanente (APP)</p> <p>Maçços de vegetação</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ocupação irregular das áreas de APP</li> <li>● Degradação da mata ciliar</li> <li>● Falta de fiscalização quanto ao cumprimento das legislações cabíveis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Programas e projetos de recuperação e manutenção das matas ciliares</li> <li>● Melhoria na qualidade da paisagem</li> <li>● Incentivo a pesquisas e monitoramento da biodiversidade nas áreas de preservação</li> </ul>
Sócio-econômicos	<p>População residente</p> <p>Densidade demográfica</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Disparidade na distribuição demográfica entre os bairros do EE158</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Potencial de ocupação nos bairros com baixa densidade demográfica</li> </ul>
	<p>Condições de alfabetização</p> <p>Renda</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Predominância da faixa de renda média mensal <i>per capita</i> de até 2 salários mínimos nos domicílios nos bairros avaliados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Todos os bairros com índices de alfabetização acima de 90%</li> <li>● Possibilidade de acréscimo na renda familiar através do incentivo a instalação de novas indústrias e comércios diversos na região</li> </ul>
	<p>Equipamentos sociais</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ausência de diversidade de equipamentos sociais na área</li> <li>● Distância dos equipamentos de lazer e cultura existentes no município</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Presença de equipamentos públicos de saúde e educação infantil</li> <li>● Implementação de novos equipamentos na área de estudo, compatíveis com a consolidação gradativa do aumento de demanda projetada</li> <li>● Projetos de parque linear e praças públicas nas áreas de APP</li> </ul>

Regularização fundiária e expansão urbana	Demandas do solo urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Grandes extensões área sem ocupação consolidada: chácaras remanescentes</li> <li>● Formação de vazio urbano</li> <li>● Subutilização de áreas que contam com infraestrutura urbana em seu entorno</li> <li>● Presença de edificações irregulares</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Disponibilidade de área com potencial de expansão (mais de 450 lotes só na ZIS)</li> <li>● Melhoramento da infraestrutura urbana existente</li> <li>● Elaboração de instrumentos para a regularização fundiária</li> </ul>
Habitação	Condição de ocupação Abastecimento de água Rede de esgoto Coleta de lixo		<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aproximadamente 2/3 dos domicílios particulares permanentes são próprios</li> <li>● Não são registrados aglomerados subnormais na área</li> <li>● Alta cobertura das redes de abastecimento de água, esgoto e coleta de lixo</li> </ul>
	Rede de energia Iluminação pública	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Falta de iluminação pública em determinadas regiões</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cobertura quase completa de energia nos domicílios particulares permanentes</li> <li>● Ampliação da cobertura de iluminação pública de acordo com a consolidação gradativa das áreas não contempladas</li> </ul>
Base Produtiva	Setores econômicos Empregos	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Áreas industriais com potencial de ocupação sobressalente</li> <li>● Vagas de trabalho informais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Diversidade na composição da economia municipal</li> <li>● Relativa homogeneidade na distribuição de empregos entre os setores da indústria, comércio e serviços</li> <li>● Incentivo a instalação de indústrias e</li> </ul>

			<p>atividades diversas nas áreas disponíveis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Aumento potencial na produção de bens e prestação de serviços</li> <li>● Aumento potencial das vagas de trabalho formal</li> </ul>
Mobilidade	<p>Sistema viário Rodovia BR 158</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fluxo rodoviário (BR 158) que dificulta o acesso aos bairros a oeste do seu traçado e outras regiões da cidade</li> <li>● Entroncamentos onde há conflito entre o fluxo urbano e rodoviário, ocasionando engarrafamentos e tráfego perigoso</li> <li>● Hierarquia viária a oeste da BR 158 insuficiente frente a demanda atual e projetada</li> <li>● Largura das vias incompatível com a projeção de aumento na movimentação de cargas com grandes dimensões</li> <li>● Arruamentos predominantemente estreitos e pouca disponibilidade de vagas de estacionamento</li> <li>● Falta de rotas (novas vias ou conexões) entre os bairros e para as regiões do lado oposto a rodovia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Acesso direto da rodovia ao aeroporto regional</li> <li>● Melhoria da mobilidade urbana</li> <li>● Aumento da conectividade interbairros do lado oeste da BR 158</li> <li>● Aumento da conectividade entre as diferentes regiões da cidade</li> <li>● Formação de rotas alternativas aos entroncamentos existentes, reduzindo a solicitação dos mesmos</li> <li>● Melhoramento das condições de trafegabilidade</li> <li>● Melhoria da paisagem urbana através da arborização e recuperação das vias</li> </ul>

	Transporte coletivo	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Poucos pontos de ônibus disponíveis especialmente no bairro Pagnoncelli</li> <li>● Baixo número de rotas de transporte coletivo no interior dos bairros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Implantação de novos pontos de ônibus na região que detém potencial de expansão, de acordo com a consolidação da demanda</li> <li>● Estudos de novas rotas de transporte coletivo</li> </ul>
Uso e ocupação do solo urbano	Zoneamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Parâmetros variados de acordo com a zona incidente;</li> <li>● Taxa de ocupação restrita a 10% na ZEX</li> <li>● Restrições no número máximo de pavimentos, respectivamente ZIS, ZR 4 e ZEX: dois pavimentos; ZEPAR e ZEIS 2: um pavimento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Flexibilização dos parâmetros construtivos visando a diversificação de usos e incentivo ao adensamento, de acordo com diretrizes de crescimento e ordenamento adequadas</li> <li>● Aptidão industrial e comercial para os lotes próximos a BR 158</li> <li>● Área existente designada como Zona Industrial e Serviços (ZIS)</li> <li>● Área de expansão urbana (ZEX)</li> </ul>
	Níveis de incomodidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Restrições para atividades de acordo com os níveis de incomodidade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Flexibilização das restrições visando a instalação de atividades compatíveis com o local</li> <li>● Incentivo a diversificação de usos</li> </ul>

## RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA PEU EE 158

### Etapa 01 - Diagnóstico e Diretrizes

---

**Data:** 14/03/2022

**Giovane Huff**

**Comentário:** Moro na rua Zilda Arns Neumann a aproximadamente 6 anos e é com muita alegria que vejo este trabalho sendo realizado. Pelo que vi nos Mapas e Anexos, as reclamações que tenho e ideias já foram observados. Entre elas, estão a falta de equipamentos públicos (sobretudo praças para as crianças se divertirem), a dificuldade que temos em nos deslocar entre um lado e outro da pista do aeroporto, a existencia de apenas uma via que ligue nosso bairro ao trevo da Guarani (rua Jose Leonardi). Cabe aqui ressaltar que desde o dia que construi minha casa no Pagnoncelli, é falado que será fechado a rua e teremos outro acesso, mas até hoje nada de concreto foi feito. Outro ponto que gostaria de informar é a falta de rede de esgoto e o problema com as aguas pluviais, que adentram a chacara no final da rua e causam transtornos para os moradores que se situam abaixo.

**Devolutiva:** Em primeiro lugar, agradecemos sua contribuição Giovane. Indicamos que novos equipamentos públicos, especialmente de lazer e recreação, soluções de mobilidade em diferentes frentes e escalas, e instrumentos de drenagem e controle de enchentes estão sendo incluídos no programa de intervenções, que estará disponível para consulta pública em breve.

---

**Data:** 14/03/2022

**Milton Marcante**

**Comentário:** Boa Tarde Porque não dar sequência na rua Guarany, fazendo uma passagem por baixo da 158. Acredito que teria altura suficiente, passaria ao lado da Havan, facilitando todo fluxo para o Aeroporto, Havan, bairro penso, faculdades, e bairro Fraron, sem congestionar muito o trevo da Taisa, evitando muitos acidentes. Hoje só temos acesso para esses lugares pela Tupy trevo dos Guardas e trevo da Guarany.Fica ai minha sugestão.Abraço!

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Milton. Uma travessia neste ponto constará no programa de intervenções.

---

**Data: 14/03/2022**

**Vanessa Raldi**

**Comentário:** O trevo da Guarany é muito confuso, quem tem que passar o trevo diariamente para trabalhar se depara com um trânsito caótico, onde em alguns pontos ninguém sabe ao certo qual a preferencial. Isso gera muitos acidentes e inúmeros quase acidentes.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Vanessa. A simplificação deste entroncamento fará parte das propostas do programa de intervenção.

---

**Data: 16/03/2022**

**Kauê Ribeiro**

**Comentário:** Um ponto que eu gostaria de chamar atenção é na BR-158 com entrada para a rua Ercília Corona, em frente ao posto crespo. A entrada é utilizada por moradores do bairro jardim primavera e menino deus ou pessoas que vão até o Detran ou centro via rua Itabira. Existe grande dificuldade em sair ou entrar na rodovia em tal ponto, deveria ser fechado esse acesso ou melhorado.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Kauê. Seu apontamento será considerado.

---

**Data: 21/03/2022**

**Bruna Ruaro**

**Comentário:** Abertura da Guarani com acesso a Havan, para acesso ao aeroporto, bairro Fraron, Faculdades, etc. Iria facilitar muito o trânsito, principalmente em horários de pico.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Bruna. Uma travessia neste ponto foi indicada também por outras pessoas que contribuíram com esta etapa da consulta pública e será considerada no programa de intervenções do plano.

---

**Data: 22/03/2022**

**Jair D. dos Santos**

**Comentário:** Gostei muito do projeto e extremamente necessário para o desenvolvimento sustentável de Pato Branco.

Vejo que no aspecto hídrico muito em breve poderemos enfrentar graves problemas por falta d'água. A recuperação das nascentes é fundamental para prolongar a sustentabilidade do município. Não iremos a lugar nenhum sem água.

Mobilidade urbana > nosso trânsito é complexo e truncado. As ciclovias podem contribuir bastante, além do uso de bicicletas de benefício para a saúde. Mas nossas ruas são estreitas e com muitos semáforos. O fluxo para o lado da cidade que mais cresce na cidade (Fraron) é

horrível. A abertura da rua Guarani, junto com fluxo por baixo da BR, saindo próximo da Havan seria uma grande sacada, com custo muito baixo.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Jair. A preservação das nascentes e cursos hídricos, assim como suas respectivas áreas de preservação / APPs fazem parte das diretrizes do Plano Especial de Urbanização. A definição de novos circuitos para ciclovias e ciclofaixas também serão abordadas no âmbito da mobilidade, e a conexão das ruas Guarani e José Dalmolin (ao lado da Havan) foi indicada também por outras pessoas, como é possível verificar neste documento, reforçando a importância do ponto em questão.

---

**Data: 23/03/2022**

**Aires A. Forselini**

**Comentário:** O projeto deve prever a construção, no futuro, de metrô de superfície, ligando trevo da catani e são roque do chopim, com ramal para centro-universidades.

Grato pela oportunidade de externar minha opinião. Aliás, ótima iniciativa de ouvir e, ainda melhor, de executar o projeto em referência.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Aires. Ainda que o perímetro de intervenções do plano proposto seja bem mais restrito do que a sua indicação, uma possibilidade seria a definição de uma pista exclusiva para o trânsito de transporte coletivo, e que poderia ser mais facilmente adaptada para um transporte como o sugerido no futuro, mediante a consolidação da demanda.

---

**Data: 24/03/2022**

**Rui F. Kaiser**

**Comentário:** Temos q ter mais acessos e acessos mais facilidades de deslocamento ao bairro.

Sugestão ligação do fraron ao planalto. Ligação do fraron ao contorno 158. Hoje morador tem somente acesso ao bairro pela 158 afunilada. Outra melhoria será desmembrar o bairro alto do bairro antigo, queixa de muitos entregadores o bairro é muito extenso e não acham os endereços. Nome sugestivo para o bairro novo... Parte alta Bairro universitário.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Rui. Sobre a divisão do bairro Fraron, a Lei vigente do Plano Diretor (2008) que versa sobre as questões urbanas do município inibe a criação de novos bairros. Apesar do atual impedimento, a referida lei encontra-se em processo de revisão, então sua solicitação será encaminhada para avaliação no âmbito da

mesma. Em relação aos acessos indicados, informamos que eles serão considerados nas propostas.

---

**Data: 24/03/2022**

**Alessandro G. Moraes**

**Comentário:** Sugestões:

- 1) Viabilizar acesso mais direto dos moradores do bairro Fraron para o bairro Planalto / bairro Bela Vista
- 2) Viabilizar acesso mais direto dos moradores do bairro Fraron ao contorno
- 3) Desmembramento do bairro antigo ( parte baixa) da região alta do bairro Fraron, como sugestão de nome para o bairro novo "Universitário" devido à grande incidência de universidades na área. O principal motivo se deve por haver muita queixa de entregadores que não encontram os endereços devido o bairro ser muito extenso.
- 4) Canalizar o rio da entrada da cidade, próximo ao viaduto, pois o mesmo exala um cheiro de esgoto horrível, causando péssima impressão a quem está chegando na cidade.
- 5) Revitalizar as duas ruas de acesso principal do bairro que já encontram-se bastante desgastadas e com buracos: a Benjamin Borges dos Santos e a José Fraron.
- 6) Alterar totalmente o trevo da Taísa, para algo mais simples e usual. Já vi concurso cultural de arquitetura das faculdades locais onde projetaram diversas opções mais funcionais do que a atual.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Alessandro. As questões de mobilidade apontadas serão consideradas. Sobre o item 3), a Lei vigente do Plano Diretor (2008) que versa sobre as questões urbanas do município inibe a criação de novos bairros. Apesar do atual impedimento, a referida lei encontra-se em processo de revisão, então sua solicitação será encaminhada para avaliação no âmbito da mesma, juntamente com a contribuição anterior que também reforça a mesma proposta.

---

**Data: 24/03/2022**

**Jorge R. Grobe**

**Comentário:** Trajetos de mobilidades urbanas como bicicletas , skates, patinetes, treinos de corridas.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Jorge. As questões apontadas serão tratadas na proposta através de indicação de circuitos cicloviários e novas áreas de lazer e recreação.

---

**Data:** 25/03/2022

**Juan G. Seitz**

**Comentário:** Corpo da mensagem em branco

**Devolutiva:** -

---

**Data:** 29/03/2022

**João J. Morgan Junior**

**Comentário:** Moramos há 21 anos no bairro bela vista, e como é possível ver no google imagens, a saída do bairro é precária, sendo inaceitável continuar nessa situação. Pois todos os moradores do bairro bela vista utiliza para acesso a Br-158 e para se deslocarem aos seus trabalhos e ademais afazeres.

Acreditamos que a marginal seria melhor se fosse de mão única, sendo a parte inferior indo em direção ao bairro planalto, e a superior, em sentido ao centro da cidade.

O trevo Itacolomi é insalubre de ser utilizado em horários pico, ainda mais em frente ao supermercado manfroi, onde há caminhões e carros estacionados sempre de forma irregular ou até mesmo os que estão regulares atrapalham o fluxo de carro e de transporte público. Há a necessidade de um viaduto para o descolamento, pois está ocorrendo muitos acidentes e há muitos adolescentes que frequentam os colégios Castro Alves e Premen, e se quer tem algum tipo de sinalização ou qualquer tipo de faixa de pedestre, arriscando suas vidas diariamente.

A saída do bairro bela vista sendo também entrada do bairro Paulo Afonso e que também da acesso ao bairro planalto, se concentram em uma pequena gambiarra (em frente a Liquigás) que o ex prefeito Viganó fez e já dura 12 anos. Sendo impossível de utilizar em horário de pico, é necessário atravessar duas rodovias, e a maioria dos moradores dos três bairros utilizam, gerando um fluxo grande de veículos e há várias irregularidades de trânsito, e há é comum acidente fatais, principalmente de motos.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição João. Os problemas de mobilidade foram apontados em quase todas as contribuições recebidas, reforçando a importância dos pontos que você apresenta. Seus apontamentos serão considerados na elaboração das propostas do PEU EE158.

---

**Data:** 29/03/2022

**Júlio C. X. Simões**

**Comentário:** A região em direção a BR 158 é uma região de crescimento de nossa cidade, como podemos perceber na rua Paraná que já possui instalados o Fórum da Comarca, Fórum Eleitoral, Justiça do trabalho, Centro de Especialidades, Hemonúcleo, Rodoviária, e empresas de vários segmentos.

Sugiro que seja incluído nesta fase do PEU-EE 158, a mudança do zoneamento para ZC1, ao longo das ruas Paraná, Avenida Brasil e Tamoio, visto que o plano diretor em vigor deveria ter sido revisado até o ano de 2018 e até o momento não aconteceu esta revisão, estando defasado diante da realidade atual da cidade.

Estas regiões encontram-se no perímetro expandido da região de intervenção do plano PEU-EE 158, o que justifica tal intervenção.

A mudança para ZC1 tornará viável economicamente edifícios nos terrenos da região, atendendo um público que hoje não encontra imóveis residenciais e comerciais nesta área da cidade.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Júlio. Indicamos que o local da solicitação faz parte do perímetro expandido do Plano Especial de Urbanização proposto, cuja definição se restringe a:

*i) o perímetro expandido: relativo a escala intermediária de análise, compondo **ramificações dos estudos viários** propostos no perímetro de intervenção.*

Ressaltamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data:** 30/03/2022

**Geraldo R. da Silva**

**Comentário:** Pato Branco, encontra-se em constante crescimento e na região da BR 158 é necessária a intervenção, sendo que na entrada na cidade nas proximidades da rua Paraná que já possui instalados o Fórum da Comarca, Fórum Eleitoral, Justiça do trabalho, Centro de Especialidades, Hemonúcleo, Rodoviária, e empresas de vários segmentos, é necessário intervenção também tendo em vista ser um importante corredor de acesso ao centro da cidade.

Sugiro que seja incluído nesta fase do PEU-EE 158, a mudança do zoneamento para ZC1, ao longo das ruas Paraná, Avenida Brasil e Tamoio, em virtude do fluxo de pessoas e veículos que utilizam estas vias. Importante ressaltar que o nosso plano diretor em vigor deveria ter sido revisado até o ano de 2018 e até o momento não aconteceu, estando defasado e falho diante da realidade atual da cidade.

Esta regiões das ruas supracitadas encontram-se em no perímetro expandido da região de intervenção do plano PEU-EE 158, o que justifica tal intervenção.

A mudança para ZC1 tornará viável economicamente edifícios nos terrenos da região, atendendo um público que hoje não encontra imóveis residenciais e comerciais nesta área da cidade, bem como contribuirá para o crescimento e fomento de nossa cidade, com construções horizontais e verticais, por se tratar de um importante cartão de visita e corredor de acesso a nossa cidade, pois os transeuntes vem pelo rodovia BR 158 com entrada pela Rua Paraná e saída pela Avenida Brasil.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Geraldo. Indicamos que o local da solicitação faz parte do perímetro expandido do Plano Especial de Urbanização proposto, cuja definição se restringe a:

*i) o perímetro expandido: relativo a escala intermediária de análise, compondo **ramificações dos estudos viários** propostos no perímetro de intervenção.*

Ressaltamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data: 30/03/2022**

**Nereu F. Ceni**

**Comentário:** 1- No urbanismo, dentre muitas variáveis, deve-se priorizar os aspectos naturais da área abrangida pelo PEU, especialmente a micro bacia do Córrego do Penso e seus afluentes. Esta característica natural antecede a ocupação humana portanto é prioritária sobre qualquer intervenção material. Preservá-la para as futuras gerações é necessário.

Outra variável importante é o uso e a ocupação do solo a ser definida para a região (aspecto material), que fatalmente interferirá na micro bacia em estudo, fazendo que seu uso seja adequado às características naturais como a topografia, a hidrografia, a vegetação etc.

2- Definir a densidade (hab/ha), o uso do solo e mantê-la perene é condição fundamental para o uso racional desta região.

A área em estudo (entre os trevos de acesso ao Bairro Planalto e do Patinho) em sua face oeste, está apartada da "cidade", com o que costumamos chamar de "cicatriz urbana"

caracterizada pela BR 158 que a corta ao meio. Permitir a interligação em nível é condição "sine qua non" para o pertencimento daquela população à cidade em todos os aspectos (sociais, culturais e econômicos, considerando também a futura ocupação do solo pela iniciativa privada.

3- Sempre que o Município investe numa região acaba por promover o valor do solo e deve cobrar a contrapartida justa pelo investimento, pelos impostos e pelo regramento público. Investimentos realizados e anunciados como o aeroporto, arena desportiva, estádio Os Pioneiros, futura municipalização da BR 158, contorno oeste entre outros e os investimentos privados impactarão positivamente a região, assim sendo devemos estabelecer diretrizes proporcionais a esses impactos, tais como o dimensionamento de vias (pedestres, ciclovias e carroçáveis), reservas de áreas públicas contínuas para abrigar espaços, equipamentos públicos e habitações de interesse social. Grato pela oportunidade.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Nereu. Indicamos que os aspectos naturais / ambientais serão norteadores das propostas de intervenção, especialmente considerando os cursos hídricos presentes. Sobre o uso e ocupação do solo, reforçamos que a segunda etapa do plano abordará claramente as alterações pretendidas, que por sua vez estarão sujeitas a mais uma rodada de consulta pública, assim como parecer do COPLAN na sua versão final, de modo a garantir a transparência e o atendimento ao interesse comum. Em relação às demais contribuições apontadas, as mesmas serão consideradas na elaboração das proposições do PEU EE158.

---

**Data:** 30/03/2022

**Associação Empresarial de Pato Branco / ACEPB**

**Comentário:** • Prever ligação futura aeroporto com contorno norte;

- Facilitar acesso para BR 158 para quem vem da UTFPR;
- Prever ligação da marginal (rua Pantaleão Teles) com shopping pela via da inovação;
- Pensar em uma ligação da rua Guarani com a rua Jose Dalmolin (trincheira);
- Construir ligação do terminal do aeroporto até trevo da Itacolomi via bairro Bela Vista;
- Construção de viaduto no trevo da Taisa;
- Diminuir faixa não edificável na BR-158 de 15m para 5m;
- Rua Itacolomi apenas como saída até o trevo e a rua Xingu como entrada;
- Viabilizar acesso da rua Ivaí sentido Vitorino.

**Devolutiva:** Agradecemos a contribuição da Associação ACEPB. Indicamos que as solicitações serão avaliadas e, na medida do possível, incorporadas às propostas do plano.

---

**Data: 30/03/2022**

**Rafael F. Cantu e João A. Vezaro**

**Comentário:** Prezados, primeiramente gostaríamos de nos apresentarmos, com um breve relato, como dois investidores, Rafael Formighieri Cantu e João Angelo Vezaro, devida a historicidade das nossas famílias Formighieri Cantu e Vezaro que vindas do Estado Rio Grande do Sul há mais de 50 anos vieram para Pato Branco e aqui sempre buscaram empreender e fomentar o crescimento nesta cidade. Atualmente a família do João Angelo Vezaro contribui com a cidade com 05 (cinco) empresas gerando cerca de 100 empregos diretos e renda para este município e sua população. Salienta-se que, embora tenhamos empreendimentos e empresas separadas e sem qualquer ligação, através deste documento formalizamos um pensamento em conjunto para contribuir ao Plano Especial de Urbanização pretendido pela Secretaria.

Entre os vários imóveis que pertence a cada um, especialmente no eixo da BR-158 que atravessa nossa cidade, emerge a possibilidade de contribuir com sugestões para o Plano Especial de Urbanização que dada esta abertura pela Secretaria em pronunciamento em audiência pública realizada aos dias onze de março de dois mil e vinte e dois na qual agradecemos esta importante interação entre os que geram emprego e renda ao município com os que fazem parte da gestão municipal que, certamente trabalhando em conjunto teremos uma cidade cada vez mais bela e pujante.

Em prévia, gostaríamos de parabenizar pela iniciativa de propor este Plano Especial de Urbanização, porque, como vocês já citaram, a região em questão está em franca expansão e necessita de políticas mais adequadas para o seu crescimento de forma ordenada.

Como premissa as nossas colocações, pontuamos que: como dito na audiência pública, esta é uma área com muito crescimento comercial, principalmente nas marginais da BR 158, especialmente no trajeto compreendido entre o início do Trevo da Guarani (início da passarela) até o Viaduto do Patinho.

Pensando nisso, temos duas questões que impactam diretamente na não expansão de comércios e prédios em terrenos nas marginais, sendo abaixo elencadas.

Primeiramente, a APP (Área de Preservação Permanente) no 'Córrego Penso' que se falarmos em 30 metros dentro de uma área urbana inviabiliza totalmente a expansão de algumas construções. É sabido que está tramitando Projeto de Lei no Congresso Nacional para transferir aos Municípios a decisão da faixa de APP em áreas urbanas e acreditamos ser um assunto a ser analisado pelo município e conseqüentemente diminuição da faixa, porque não faz sentido em áreas urbanas deixarmos uma faixa tão extensa.

A segunda questão é sobre a faixa de domínio e faixa não edificável, sendo a primeira de 40 metros do eixo da pista – por normativa do DNIT – e a segunda de 15 metros – por normativa municipal –, considerando um total de 55 metros e inviabilizando e muito o potencial construtivo dos terrenos nas marginais e, conseqüentemente, prejudicando a construção de

comércios que gerariam muitos empregos ou prédios que pudessem contribuir com novas residências e o comércio, em razão especial pela região pertencer à zona norte que é o potencial de crescimento do município.

Como ainda é uma Rodovia Federal, a faixa de domínio não compete ao município alterar (40 metros), porém a área não edificável (15 metros) compete ao município.

Considerando que, a Lei Complementar Municipal LC 84 de 08 de janeiro de 2021 modificou a faixa não edificante de 15 metros para 5 metros. Porém, como explanado pela suma Secretaria de Planejamento e Procuradoria do Município, a aplicação desta normativa é impedida por um erro meramente pró-forma de elaboração da respectiva LC. No entanto, em nada obsta buscar a aprovação da mesma redação com as devidas formalizações para então aplicar-se essa diminuição da faixa não edificável municipal.

Considerando que, tal diminuição impacta POSITIVAMENTE para o crescimento desta região – em especial, como dito, entre o Trevo da Guarani e o Viaduto do Patinho –, viabilizando construções de empreendimentos, gerando emprego e renda ao município. Salienta-se, porém, que, a maior preocupação que seriam os ‘acessos’ e ‘retornos’ das vias à estes futuros e possíveis empreendimentos, de sorte já existem, sendo eles através do próprio Trevo da Guarani e também pelo Viaduto do Patinho, bem como pelas marginais asfaltadas e a própria BR-158. Ou seja, não há inviabilidade técnica neste trecho para justificar a permanência dos 15 (quinze) metros de faixa não edificável municipal. Ressalta-se também que, a sugestão aqui formalizada, bem como preconizada na LC acima exposta, não se fala em zerar a faixa municipal, mas sim diminuí-la para viabilizar empreendimentos.

Diante do exposto, a nossa sugestão é pela diminuição desta faixa não edificável de domínio do município de 15 metros para 5 metros dentro da área do Plano Especial de Urbanização, em especial no trajeto acima especificado. Além disso, no momento em que for sancionada pelo Presidente da República a Lei que transfere aos Municípios legislar sobre a APP em área urbana, seja analisado pelo Município a diminuição da extensão da faixa de APP nessas áreas.

Nisto, reafirmamos nossos préstimos a esta suma Secretaria de Planejamento, e ficamos à disposição para esclarecimentos ou demais questões.

**Devolutiva:** Agradecemos a contribuição, Rafael e João. Em primeiro lugar ressaltamos que, de fato, de acordo com a Lei nº 14.285, de 31 de dezembro de 2021, em áreas urbanas consolidadas a faixa de preservação para os cursos d’água pode ser definida pela legislação municipal. No caso de Pato Branco, a LUPA (2011) rege tais questões e as áreas situadas nas margens de cursos d’água são enquadradas como Área de Preservação de Recursos Hídricos (APRRH), em que há manutenção da faixa de 30 metros. É prevista uma exceção para locais caracterizados como Área Especial de Proteção de Recursos Hídricos (AEPRH), podendo nestes casos faixa de preservação ser definida pela municipalidade, firmada por meio de Termo de Ajuste de Conduta com o Ministério Público (Art. 182, § 2º, LUPA, 2011).

Em tempo, eventuais modificações da LUPA competem ao processo de revisão do Plano Diretor municipal, que encontra-se em desenvolvimento, portanto, a solicitação de redução da faixa de preservação de 30 para 15 metros será encaminhada para análise no âmbito da mencionada revisão. Ainda, a respeito da redução da faixa não edificável de 15 para 5 metros, indicamos que a solicitação será avaliada.

---

**Data: 30/03/2022**

**Aline Pastorio**

**Comentário:** Como sugestão de melhoria na mobilidade urbana sob a minha visão como Arquiteta e Urbanista, pontuo o prolongamento da Rua Guarani até a via lateral em frente a Havan passando por baixo da BR158 através de um viaduto. Visto que, por se tratar de uma via que se conecta com a Avenida Tupi na região central da cidade, esse prolongamento traria benefícios como a conexão física e socioeconômica entre centro-região oeste e, consequentemente contribuiria no desenvolvimento dessa região que hoje sofre com a presença dessa barreira física.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Aline. Esta conexão específica foi indicada por várias pessoas nesta consulta pública, reforçando a sua importância. Ela integrará o programa de intervenções do plano.

---

**Data: 31/03/2022**

**Vlademir J. Dal Ross**

**Comentário:** Senhores (as): Minha manifestação é com relação à rua Teotônio vilela (em frente ao bairro planalto). Essa rua é uma importante ligação entre a br 158 e a rua Ivaí (dois acessos à cidade). A rua está há muito tempo consolidada como comercial / industrial, tendo diversas empresas / indústrias estabelecidas em seu lado direito (quem vai no sentido da br 158 à rua Ivaí). O zona definida desse lado é a ZI-1. No outro lado (esquerdo) a zona definida hoje é a ZR-3.

No ano de 2020 a prefeitura nos autorizou fazer um desmembramento do lado esquerdo da via criando assim vinte lotes com destinação comercial / industrial sendo quase a sua totalidade com 1.500 m<sup>2</sup> (25x60). A revisão do plano diretor na época visava incluir essa faixa de 60 metros (mesma profundidade dos lotes) como ZI-1 levando em conta que a via já está consolidada como comercial / industrial. Ficando o restante como ZR-3. Sendo assim, minha sugestão é que se altere o limite da ZI-1 incluindo essa faixa de 60 metros para podermos comercializar como comerciais / industriais esses lotes que foram desmembrados com aprovação do município. Att

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Vlademir. Indicamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal. A mencionada revisão está em desenvolvimento, portanto, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data: 31/03/2022**

**Jucelia**

**Comentário:** Sugiro que seja feito a ligação da rua Guarani com o bairro Fraron, uma rua direita para não precisar passar pelo trevo.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Jucelia. Como é possível identificar nas outras contribuições, várias pessoas reiteram a sua proposição. Portanto, uma proposta para esta conexão integrará o programa de intervenções do plano.

---

**Data: 31/03/2022**

**Denilce Luza**

**Comentário:** Solicito em nome do Cliente proprietário do lote n. 24 da da quadra 716, terreno esquina Rua Salvador com a Travessa Silvio Pagnoncelli, que seja avaliada a condição de enquadramento atual do terreno como área de encosta para enquadramento como o entorno imediato para ZEV (ZONA ESPECIAL VICINAL).

**Devolutiva:** Agradecemos sua participação Denilce. Em primeiro lugar, indicamos que o local da solicitação não faz parte do perímetro de intervenção do Plano Especial de Urbanização proposto. Reforçamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data: 31/03/2022**

**Denilce Luza**

**Comentário:** Devido ao entorno imediato ser constituído de edifício vimos solicitar análise para alteração de zoneamento para o lote n. 03 da quadra 066, bairro La Salle Rua Aimoré

esquina com a Rua Pinheiro Machado e rua Goianazes. solicitamos a análise para o terreno e entorno a ampliação e enquadramento pertencendo à ZC3 - Zona de Expansão Central 3.

**Devolutiva:** Agradecemos sua participação Denilce. Reiterando a contribuição anterior, considerando o teor similar, indicamos que o local da solicitação não faz parte do perímetro de intervenção do Plano Especial de Urbanização proposto. Reforçamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data: 31/03/2022**

**Denilce Luza**

**Comentário:** Vimos solicitar ampliação da ZR1 para a rua Caetano Munhoz da Rocha entre os seguintes intervalos de cruzamento: iniciando na rua Itabira até a Rua Marechal Costa e Silva.

**Devolutiva:** Agradecemos sua participação Denilce. Indicamos que o local da solicitação faz parte do perímetro expandido do Plano Especial de Urbanização proposto, cuja definição se restringe a:

*i) o perímetro expandido: relativo a escala intermediária de análise, compondo **ramificações dos estudos viários** propostos no perímetro de intervenção.*

Reiterando as contribuições anteriores, considerando o teor similar, reforçamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data: 31/03/2022**

**Denilce Luza**

**Comentário:** Vimos solicitar ampliação do Macro Zoneamento Urbano, seguido em direção Rua ARARIGBÓIA, Bairro Parque do Som, devido a já possuir determinada concentração de

imóveis residenciais, onde as atividades agrícolas no entorno estão muito próximas Às mesmas e pela área ser promissora para o desenvolvimento urbano do nosso município.

**Devolutiva:** Agradecemos sua participação Denilce. Reiterando as contribuições anteriores, considerando o teor similar, indicamos que o local da solicitação não faz parte do perímetro de intervenção do Plano Especial de Urbanização proposto. Reforçamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data: 31/03/2022**

**Denilce Luza**

**Comentário:** Vimos através deste pedir extensão da ZONA DE EXPANÇÃO CENTRAL 3 para o lote n. 03 da quadra 066 e entorno imediato - já que possui uma concentração significativa de edifícios e comércio.

**Devolutiva:** Agradecemos sua participação Denilce. Reiterando as contribuições anteriores, considerando o teor similar, indicamos que o local da solicitação não faz parte do perímetro de intervenção do Plano Especial de Urbanização proposto. Reforçamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento ou macrozoneamento, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

**Data: 31/03/2022**

**Lauro J. C. da Silva**

**Comentário:** O Plano de expansão PEU - EE158 premia uma região restrita ao longo da via, sem levar em consideração as vias de conexão com o centro da cidade. O trecho das quadras (150, 139, 152, 140, 141 e 148) sofrer engessamento de ocupações, sem atender de forma mais efetiva a demanda local. Sugiro que os mesmos critérios a serem adotados na primeira fase de implantação se estendam nos eixos de ligação. Em anexo os croquis sugeridos. Espero a compreensão da V. Sa.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Lauro. Esclarecemos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.



# **Plano Especial de Urbanização - PEU**

## **Eixo Estruturante 158**

Etapa 2 - Propostas (Versão 01)

## **PLANO ESPECIAL DE URBANIZAÇÃO (PEU) EIXO ESTRUTURANTE 158 (EE158)**

### **APRESENTAÇÃO**

Os estudos integrantes do Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 158 / PEU EE158 foram desenvolvidos entre janeiro e maio de 2022, seguindo os ritos estabelecidos pelo Decreto 9.170/2022 que regulamenta os Planos Especiais de Urbanização no município de Pato Branco. Inicialmente, foram elaborados documentos técnicos de caracterização socioterritorial da região de intervenção, com o intuito de reunir e sistematizar os dados necessários para o subsídio das análises e a elaboração de mapas, que por sua vez serviam como base para a construção das diretrizes do plano.

Estes estudos compuseram a primeira etapa do PEU EE158 - Diagnóstico e Diretrizes, que foi divulgado por meio de uma audiência pública de apresentação, que ocorreu no dia 11 de março de 2022 e permaneceu disponível para consulta pública e envio sugestões entre os dias 11 e 31 de março de 2022, de acordo com as recomendações do decreto anteriormente mencionado. As contribuições recebidas foram registradas e devidamente endereçadas, conforme consta no relatório da primeira etapa.

A segunda etapa do Plano Especial de Urbanização engloba a definição das propostas de intervenção e estratégias de viabilidade econômica, entre outros quesitos, conforme escopo estabelecido pelo Decreto 9.170/2022. Nesse contexto, o presente documento contempla os referidos itens e será submetido a nova consulta pública, para recebimento de contribuições e ajustes pertinentes.

Após o encerramento do período de consulta desta segunda etapa, será gerado um novo relatório com todas as considerações recebidas, acatadas ou não com suas respectivas justificativas. Os ajustes necessários serão realizados à proposta final, que, por sua vez, será apresentada ao Conselho do Plano Diretor / COPLAN, órgão consultivo e deliberativo composto por representantes do Poder Público Municipal e da sociedade civil para apreciação. A proposta final, em conjunto com o parecer do COPLAN e demais documentos desenvolvidos nas etapas 01 e 02, fundamentarão a recomendação de encaminhamento para projeto de lei ou arquivamento do PEU EE158, conforme hipótese cabível.

## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO .....	1
SUMÁRIO .....	2
PEU - RELATÓRIO TÉCNICO CONSOLIDADO ETAPA 01 .....	3
1. PERÍMETRO DE INTERVENÇÕES .....	4
1.1 QUADRO NORMATIVO .....	5
2. PROGRAMA DE INTERVENÇÕES .....	6
2.1 REDE HÍDRICA E AMBIENTAL E ESPAÇOS PÚBLICOS .....	8
2.2 MOBILIDADE .....	14
2.3 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO .....	22
2.4 HABITAÇÃO .....	28
3. SOLUÇÕES PARA AS ÁREAS DE RISCO .....	29
4. VIABILIDADE ECONÔMICA DAS INTERVENÇÕES .....	31
4.1 ESTRATÉGIAS DE FINANCIAMENTO .....	31
4.2 ETAPAS E FASES DE IMPLEMENTAÇÃO DAS INTERVENÇÕES .....	34
4.3 PREVISÃO DAS DIFICULDADES DE EXECUÇÃO .....	35
4.4 MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS DAS INTERVENÇÕES .....	36
5. GESTÃO DEMOCRÁTICA .....	37
REFERÊNCIAS .....	39

## PEU - RELATÓRIO TÉCNICO CONSOLIDADO ETAPA 01

Na consulta pública da primeira etapa, relacionada ao diagnóstico e as diretrizes do PEU EE158, foi possível perceber uma predominância de contribuições relacionadas à temática da mobilidade. Em especial, foram destacadas dificuldades de cruzamento da atual rodovia federal BR 158 e diferentes solicitações de novas opções de acesso aos bairros à oeste da rodovia.

Nesse sentido, os apontamentos da consulta pública corroboraram o cenário verificado no diagnóstico da área. Ou seja, os problemas de deslocamento e segregação causados pela atual conformação da malha viária e a presença da rodovia representam a deficiência mais evidente da região.

Foi salientado ainda um número expressivo de solicitações relacionadas a implantação de rotas cicloviárias e incentivos diversos ao modal. Equipamentos de lazer e recreação foram apontados como deficientes na região, e a importância da manutenção e conservação ambiental também foi pontuada em distintas contribuições.

As indicações da consulta pública foram avaliadas individualmente e, sempre que pertinentes, adicionadas ao programa de intervenções. O relatório com todos os comentários recebidos e respectivas devolutivas encontra-se disponível para consulta no site oficial da Secretaria de Planejamento Urbano de Pato Branco. A partir das sugestões recebidas, as propostas que estavam sendo desenvolvidas foram aprimoradas visando o interesse comum.

Cabe ressaltar que o presente documento, abordando a descrição do programa de intervenções e demais itens devidos, conforme definido pelo Decreto 9.170/2022 que rege a elaboração dos Planos Especiais de Urbanização, estará disponível para nova rodada de consulta pública entre os dias 05 e 25 de maio de 2022, reiterando a transparência e colaboração da população interessada na avaliação e construção do PEU EE158.

## 1. PERÍMETRO DE INTERVENÇÕES

De acordo com as definições presentes no Decreto nº 9.170/2022, o primeiro Plano Especial de Urbanização de Pato Branco, nomeado Eixo Estruturante 158 / PEU EE158, foi proposto na região oeste do município em função de suas características fundamentais. O local é considerado, em primeiro lugar, uma *área subutilizada*, uma vez que detém um vazio urbano que segrega e dificulta a conexão dos bairros em seu entorno, além de reduzir o aproveitamento da infraestrutura disponível ao seu redor.

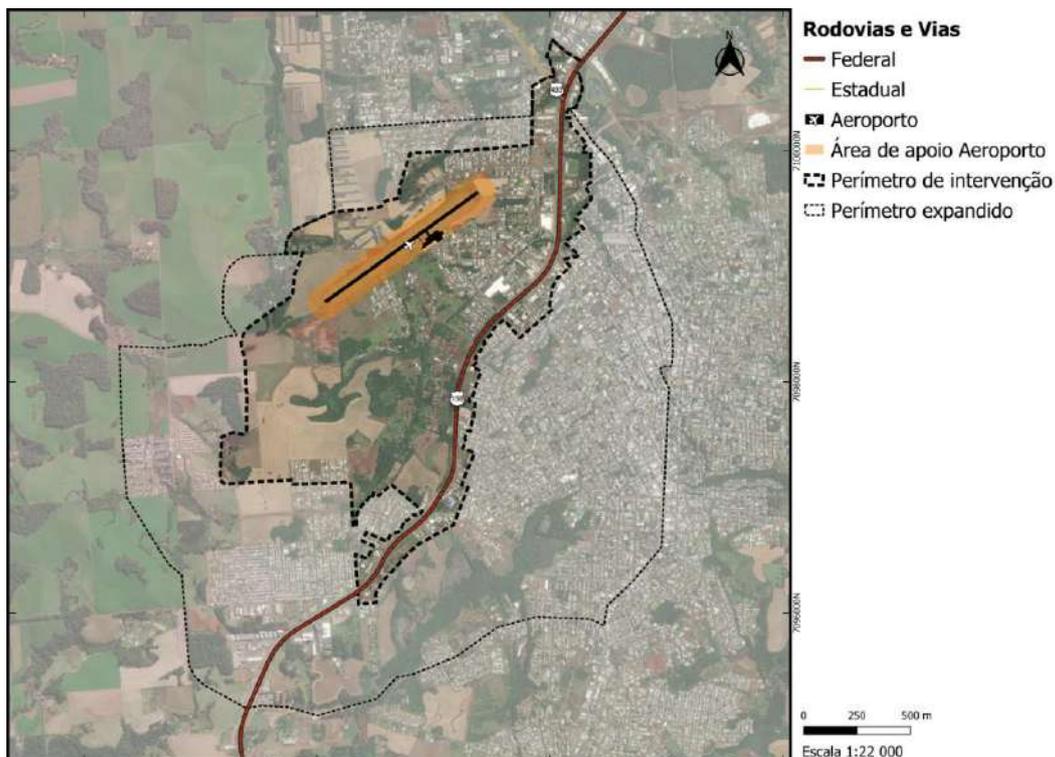
Por outro lado, também apresenta *potencial de transformação*, pois, além de abranger uma superfície cuja malha urbana não é consolidada, concentra atividades industriais e de serviços, em decorrência da presença do corredor rodoviário definido pela BR 158, assim como abriga o Aeroporto Juvenal Loureiro Cardoso, equipamento de relevância regional atualmente precariamente conectado com as outras regiões da cidade e demais municípios da região. Nesse âmbito, o PEU EE158 se apresenta como uma ferramenta para o pleno desenvolvimento desta área, de modo ordenado e visando o equilíbrio espacial.

A área do PEU EE158 é composta por:

i) **Perímetro de intervenção**: definido a leste pela abrangência da Zona Industrial e Serviços / ZIS; a norte pela Rua Clevelândia e a Rua Orestes Armando Bertinato até a Rua Belmiro Michelin, seguindo a oeste na delimitação da Zona Residencial 4 / ZR4, da Zona Especial de Proteção do Aeródromo / ZEPAR e da Zona de Expansão Urbana / ZEX. Na direção sul, o perímetro abrange a mancha definida como Zona Especial de Interesse Social 2 / ZEIS 2, bem como as delimitações da Zona Residencial 4 / ZR4 em parte do Bairro Bela Vista, até a Rua José Waterkemper, retornando à Zona Industrial e Serviços / ZIS. A representação do perímetro delimitado pode ser consultado no Anexo 01.

ii) **Perímetro expandido**: conforme definido no documento do diagnóstico, representa a escala intermediária de análise, onde ocorrerão influências das ramificações das propostas estudadas, notadamente aqueles relacionados a mobilidade.

Figura 01: Perímetro de intervenção e perímetro expandido do PEU EE158



Fonte: Adaptado de Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

## 1.1 QUADRO NORMATIVO

Os Planos Especiais de Urbanização fazem parte dos instrumentos de política urbana previstos no art. 18 da Lei Complementar nº 28/2008, que institui o Plano Diretor do município de Pató Branco. E as especificidades dos PEUs encontram-se formalizadas no decreto nº 9.170/2022.

Considerando as distintas escalas de intervenção propostas no âmbito do plano, cabe frisar que determinados projetos específicos necessitarão de aprofundamentos cabíveis quando de seu encaminhamento individual. A presente proposta compreende o nível de detalhamento compatível com um plano geral ou *masterplan*.

De acordo com o procedimento legal, as propostas e parâmetros previstos neste Plano Especial de Urbanização EE158 estão sujeitos a discussão pública, nos termos do decreto 9.170/22. Assim, a presente proposição **não se refere à versão definitiva do plano, uma vez que é prevista a incorporação das sugestões pertinentes recebidas através dos mecanismos de participação democrática indicados na primeira etapa do plano.**

As intervenções previstas, entre as quais os novos parâmetros urbanísticos que incidirão sobre a área, deverão ser aprovados mediante decreto ou lei, após a conclusão da discussão pública, nos termos do decreto que regulamenta o PEU.

## **2. PROGRAMA DE INTERVENÇÕES**

O perímetro de intervenção definido abrange predominantemente a região Oeste de Pato Branco, nas imediações do eixo viário formado pela BR 158, que cruza o perímetro urbano do município no sentido norte-sul. Esse elemento, conforme abordado anteriormente, conforma uma aptidão ao longo do eixo voltada ao abrigo de atividades industriais, comerciais e de serviços. De fato, a distribuição do uso e ocupação do solo atual, ilustrada no diagnóstico, indicam essa propensão nas proximidades da rodovia.

Por outro lado, o mesmo levantamento aponta uma massiva preponderância da tipologia residencial a partir do afastamento da BR 158, com baixa densificação e pouca diversidade de usos. É permitida construção de, no máximo dois pavimentos, tanto da zona residencial / ZR4 quanto da zona industrial e serviços / ZIS, o que configura uma severa restrição de verticalização. Em complemento, a existência de um vazio urbano, também caracterizado no diagnóstico, contribui para a fragmentação da conurbação e agrava diversas questões como a falta de conexão, problemas de mobilidade e dificulta o aproveitamento racional da infraestrutura presente.

O panorama descrito prejudica a possibilidade de aumento da densidade demográfica que, aliada a diversidade de usos, representa condição premente ao funcionamento pleno dos distritos urbanos (JACOBS, 2011). Nesse cenário, a flexibilização dos parâmetros construtivos por meio do instrumento de Outorga Onerosa, previsto na legislação federal e municipal, resguardadas as restrições ambientais cabíveis, tanto quanto aquelas atreladas a área de influência do aeródromo, possibilitará a ampliação da arrecadação de recursos para o melhoramento dos equipamentos e da infraestrutura urbana do local. Por suposto, a concretização do Plano Especial de Urbanização EE158 será afetada proporcionalmente, em consonância com a realização das transações do potencial construtivo sobressalente disponibilizado.

Importa ressaltar a presença de condicionantes naturais na área de intervenção, especialmente relacionadas aos cursos hídricos da bacia do Córrego Penso e restrições de preservação decorrentes, assim como locais de encosta cuja topografia excede inclinações em que a ocupação é permitida. As diretrizes e intervenções do PEU EE158 contemplam estes aspectos e intuem a qualificação ambiental, conforme detalhamento dos itens abordados na sequência.

Os principais problemas historicamente evidenciados no perímetro de intervenção comportam a rede de mobilidade, cuja abordagem por meio do presente plano se divide em requalificação de vias existentes e estruturação de novas vias. As proposições consideram ainda modais alternativos, como o cicloviário, assim como a integração ao sistema de transporte coletivo.

De forma geral, as intervenções propostas no âmbito do PEU EE158 são divididas em quatro eixos temáticos: rede hídrica e ambiental e espaços públicos, mobilidade, uso e ocupação do solo e habitação.

- **Rede hídrica e ambiental e espaços públicos:** compreende propostas de implantação de equipamentos de lazer como parque público e áreas de recreação, coincidindo com as Áreas de Preservação Permanente / APPs e soluções de drenagem em pontos críticos de alagamento.
- **Mobilidade:** inclui propostas de abertura de novas vias e requalificação de vias existentes, melhorias nos passeios públicos e ampliação de circuitos cicloviários.
- **Uso e ocupação do solo:** abrange a definição de novos parâmetros construtivos para áreas que comportam ampliações no coeficiente de aproveitamento e no gabarito de altura, assim como o incentivo a diversificação de usos.
- **Habitação:** compreende intervenções para regularização de conjuntos habitacionais informais e parcelamento adequado de propriedades subdivididas irregularmente.

As transformações propostas para a região do PEU EE158, de acordo com o respectivo eixo temático, são detalhadas a seguir. Cabe distinguir que as intervenções serão divididas de acordo com a sua prioridade de implantação, entre: **intervenções básicas**, que terão execução prioritária a partir da arrecadação proveniente da Outorga Onerosa do Direito de Construir e na captação de recursos por outros meios; e **intervenções complementares**, de implantação a médio e longo prazo.

Em tempo, é ressaltado que as intervenções propostas foram concebidas de acordo com a caracterização do local, realizada no Diagnóstico Socioterritorial, e visando o atendimento dos objetivos e diretrizes, integrantes do Programa de Interesse Público. Ambos os documentos passaram por validação na primeira fase de consulta pública, entre os dias 11 e 31 de março de 2022.

## 2.1 REDE HÍDRICA E AMBIENTAL E ESPAÇOS PÚBLICOS

No diagnóstico da área de intervenção, foi identificada a ocorrência de nascentes e afluentes pertencentes a bacia do Córrego Penso, como elementos ambientais primordiais do local. A manutenção das faixas de preservação estabelecidas por lei, assim como a recuperação das áreas degradadas se torna, portanto, parte indissociável do desenvolvimento equilibrado desta região.

Abordagens que buscam a conciliação entre os cursos d'água e a ocupação urbana são profusamente encontradas na literatura sobre o tema (GORSKI, 2008; MORA, 2013; RAMOS; RAMOS; LYRA, 2019). Para Tucci (2012, p. 15), a partir da década de 1990, o enfoque do planejamento relacionado às águas urbanas passou a ser direcionado para um viés sustentável, que busca preservar o sistema natural, tendo como consequência a conservação ambiental, a redução de inundações e a melhoria da qualidade de vida.

Nesse contexto, as áreas verdes atreladas aos cursos hídricos compreendem possibilidades multifuncionais, impactando desde a preservação ambiental das faixas ribeirinhas, questões sociais como alternativas de recreação e lazer, até a revalorização do solo por meio da qualificação da paisagem, em especial quando os seus espaços são estruturadas para a utilização pública (MORA, 2013). O parque linear é uma tipologia comumente adotada em manchas de vegetação contínuas, características das proximidades de rios e córregos.

Este tipo de parque também costuma conter em seu programa equipamentos para o controle de inundações, como locais que sejam utilizados em períodos regulares para recreação, a exemplo de um campo de futebol gramado, e que tenha uma diferença topográfica do seu entorno suficiente para também servir como uma bacia de infiltração e armazenamento nos períodos de chuva. Lagos, canteiros e trilhas permeáveis também estão incluídas no arcabouço destes parques alagáveis, que

recentemente vem sendo difundidos como parte das estratégias para as chamadas cidades-esponja (SOUSA, 2019).

A proposta do parque linear do PEU EE158 está alinhado com as diretrizes do plano, de implantação de sistemas e estruturas de drenagem e de recuperação das áreas de preservação ambiental através da criação de equipamentos de uso público integrados à faixa de APP (Anexo 04). Nas quadras mais ao norte do parque, é verificada uma ocupação consolidada pertencente aos Bairros Aeroporto e Vila Esperança e, em parte delas, edificações que invadem a Área de Preservação Permanente / APP de 30 metros. Tal condição incorre em limitações à modificações mais drásticas deste trecho. Assim, na rua João Penso é proposta a construção de calçadas compartilhadas na faixa de estacionamento adjacente ao córrego, onde hoje não existe passeio público, conforme registro fotográfico do local.

Figura 02: Registro fotográfico Rua João Penso - ausência de calçada



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

A calçada compartilhada é uma solução extraordinária indicada apenas para locais onde não existe circulação expressiva de pedestres e, não havendo espaço suficiente para implantação da calçada e ciclofaixa distintas, de acordo com o artigo 59 do Código de Trânsito Brasileiro / CTB. A proposição (Anexo 05) qualifica o espaço para a mobilidade peatonal e cicloviária, ao passo que também promove a integração do curso d'água ao cotidiano urbano.

Figura 03: Calçada compartilhada proposta na Rua João Penso



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

A mesma rua João Penso, segue ladeando o córrego homônimo na abrangência da APP, porém, a partir do cruzamento com a rua Joinville é percebida a ausência de calçadas em ambos os lados da via e pavimentação asfáltica, conforme registro a seguir.

Figura 04: Registro fotográfico do trecho sem pavimentação da Rua João Penso



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

O trecho viário indicado, contido entre as ruas Joinville e Jacó Morelato, é parte de uma chácara remanescente no local, ainda não parcelada e atualmente com aspecto de pouco uso. Este cenário, se por um lado é negativo pela falta de infraestrutura vigente, por outro lado, significa flexibilidade para a proposição de um padrão de via com calçada e ciclofaixa consonantes ao presente plano.

Além da ausência de edificações, esse ponto específico tem características de várzea, que o torna particularmente suscetível a alagamentos. Em compensação, essa pré-disposição pode ser explorada na implantação de equipamento público que

tenham finalidade de controle de inundações, conforme abordado no início do tópico. Não obstante, o local também faz divisa com três bairros: Aeroporto, Vila Esperança e Pagnoncelli; sendo facilmente acessado através de diferentes vias que são importantes conexões entre eles.

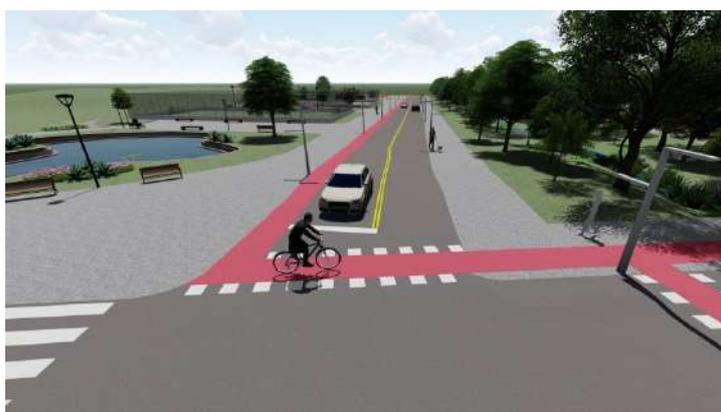
A soma destes aspectos reforça o potencial para a utilização deste trecho, em seu espaço contido na abrangência da APP e área adjacente, para a implantação de áreas de permanência e recreação componentes do parque linear. Ainda, a falta de equipamentos públicos especialmente voltados ao lazer foi indicada nas contribuições da consulta pública da primeira etapa do PEU EE158.

Figura 05: Espaço de lazer e recreação na esquina da Rua João Penso e Jacó Morelato



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Figura 06: Espaço de lazer e recreação integrado ao parque linear na Rua João Penso



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Outra intervenção proposta que complementa o aperfeiçoamento das calçadas e da paisagem urbana é a definição de alamedas em determinadas vias, tendo em vista espaços remanescentes de chácaras rurais na região de intervenção, ainda não

parcelados e que, portanto, também não apresentam infraestruturas como calçadas. Uma alameda é caracterizada por ser um trajeto viário em que existe quantidade significativa de árvores, plantadas ou preservadas, em sequência.

A rua Vicente de Col é um dos locais potenciais do PEU EE158 para a formação de uma alameda (Anexo 06), em primeiro lugar porque representa uma possibilidade de conexão relevante entre os bairros Bela Vista e Pagnocelli, Vila Esperança e Aeroporto, e em segundo lugar, o trecho da via que conta com pavimentação poliédrica também apresenta uma largura que comporta a classificação coletora. Ademais, existem poucas edificações próximas da caixa viária, as calçadas ainda não estão consolidadas e também possui árvores passíveis de preservação e integração na proposta.

Figura 07: Registro fotográfico da rua Vicente De Col - proximidades da rua Jacó Morelato



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Figura 08: Registro fotográfico da rua Vicente De Col - área não parcelada com pavimentação poliédrica



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Figura 09: Registro fotográfico da rua Vicente De Col - área não parcelada sem via pavimentada



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

A designação de alamedas, somadas ao ajuste de calçadas e implantação de rotas cicloviárias contribuirá para a consolidação de trajetos agradáveis e sombreados para os pedestres e demais usuários. Com frequência, a qualificação da paisagem urbana aliada a preservação de componentes naturais promove a valorização da região como um todo.

Figura 10: Proposta de alameda na Rua Vicente De Col



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Afinal, como extensamente indicado no diagnóstico e também reforçado nas contribuições recebidas na consulta pública da primeira etapa do PEU EE158, o espaço de intervenção abrange um contexto ambiental relevante, contando com a presença de nascentes, cursos hídricos e áreas de preservação. Nesse caso, a implantação do parque linear e a designação de alamedas incentiva a aproximação da população com a APP e promove o simbolismo das características naturais,

fazendo com que a utilização controlada seja a motivadora da manutenção do espaço preservado.

Como tratado ocasionalmente até aqui, a drenagem das águas pluviais compreende um dos aspectos ambientais do local de intervenção, e seu desempenho é diretamente afetado pela condição de permeabilidade do solo. Considerando a existência de pontos críticos de alagamento, problema que foi reforçado através das contribuições da consulta pública da etapa de diagnóstico, reitera-se a abordagem da questão no âmbito do PEU EE158 em diferentes frentes: a designação de mecanismos de contenção de cheias atrelados ao parque linear proposto; a indicação de parâmetros de uso e ocupação do solo considerando a manutenção de taxas de permeabilidade adequadas, detalhados no item 2.3; demais obrigações para novos loteamentos previstos no item 3: Soluções para as áreas de risco.

## 2.2 MOBILIDADE

Em atendimento às diretrizes que tratam sobre qualificação da rede viária existente e promoção das ampliações necessárias para melhoria da mobilidade local, priorizando a conexão intra e interbairros; e também a implantação de ciclofaixas e/ou ciclovias em trechos que possuam aptidão para a circulação cicloviária, considerando preferencialmente traçados que se conectem a infraestrutura existente. Cabe ressaltar que as dificuldades de mobilidade compreendem a temática mais citada nas contribuições recebidas na primeira etapa de consulta pública do PEU EE158.

A seguir são elencadas as intervenções básicas previstas, ou seja, aquelas que terão prioridade de implementação no campo da mobilidade:

- 1) Municipalização da rodovia BR 158 no trecho correspondente ao perímetro de intervenção do PEU EE158, das proximidades do entroncamento conhecido como Trevo do Patinho até os arredores do acesso ao bairro Planalto. Atualmente, a rodovia é de alçada da instância federal, sendo o município impedido de realizar intervenções na área de domínio federal. Em reunião recente de representantes municipais e da entidade federal responsável, esta última alegou que a demanda constatada pelos mesmos nos entroncamentos do

trecho urbano da rodovia não justifica a construção de novas travessias e demais intervenções que excedam a manutenção da infraestrutura existente. Nesse sentido, a posição da SPU endossa a transferência do trecho para a alçada municipal, para viabilizar as transformações apontadas como essenciais no diagnóstico da região tratada e amplamente reforçadas na consulta pública.

- 2) Abertura de novo trecho viário em pista simples com alteração do traçado da rua José Leonardi, a partir do entroncamento com a rua Josefina M. Leonardi. Esta via representa o principal acesso ao Aeroporto Regional Juvenal Loureiro Cardoso, e precisará ter seu traçado deslocado em função da ampliação da capacidade do aeródromo e conseqüentemente das restrições de suas áreas de influência.
- 3) Abertura de novo trecho viário em pista simples conectando a rua Paraná e a rua Leoncio Amadori. O objetivo desta ligação é oportunizar uma nova opção de tráfego entre os lados leste e oeste da rodovia BR 158, além da rua José Leonardi, que hoje concentra todo o fluxo direcionado para a porção oeste. Considerando a estruturação da conexão proposta, a rua Leoncio Amadori será mais solicitada, justificando a alteração de sua classificação para coletora. Entretanto, ainda assim haverá uma diferença entre as classificações, sendo a rua Paraná uma arterial e a Leoncio Amadori, coletora. Por fim, serão necessárias desapropriações pontuais para a concretização da mencionada ligação.
- 4) Abertura de novo viário em pista simples conectando as partes fracionadas da rua Saul Viganó, e prolongamento da mesma via até a conexão com o trecho projetado da rua José Leonardi e alteração da classificação, de local para coletora. A rua Saul Viganó representa um importante percurso dentro dos bairros Aeroporto e Pagnoncelli, atualmente fragmentado e descontínuo.
- 5) Abertura de novo viário em pista simples prolongando a rua Vital Faggion, até a conexão com o novo traçado da rua José Leonardi.
- 6) Abertura de novo viário em pista simples conectando a estrada particular existente na margem oeste do Córrego Penso até o bairro Planalto. O trajeto representa uma ligação alternativa às vias José Leonardi e Vicente de Col, no

sentido norte-sul do bairro Pagnoncelli e atende à diretriz de conexão interbairros.

- 7) Qualificação de viário existente na rua Vicente de Col, com a realização de pavimentação asfáltica e definição de padrão de calçadas específico, conforme a proposta de alameda com ciclofaixa, detalhada no item 2.1 e Anexo 06.
- 8) Abertura de novo viário em pista simples na rua Vicente de Col, prolongando seu atual traçado até o bairro Bela Vista. É registrado um trecho de aproximadamente 400 metros faltantes para a concretização da conexão entre o bairro Pagnoncelli e o Bela Vista. Esta ligação favorece o fluxo interbairros, indicado como uma das diretrizes deste plano, e configura outra opção de entrada e saída do mencionado Bela Vista, questão trazida na primeira etapa da consulta pública.
- 9) Construção de pista cicloviária dentro do parque linear na faixa de APP, integrada com os trajetos propostos de qualificação viária da rua Vicente de Col e na calçada compartilhada da rua João Penso, indicadas anteriormente. A disponibilidade de circuitos integrados é primordial para a formação de uma malha cicloviária segura e funcional para usuários deste modal.
- 10) Qualificação de viário existente nas ruas José Fraron e Clevelândia, com a realização de pavimentação asfáltica e notificação de observância do padrão de calçadas, conforme indicação recebida na consulta pública.
- 11) Abertura de novo viário em pista simples conectando o trecho prolongado da rua José Leonardi até a rua São Francisco de Assis, no bairro Planalto. Esta ligação deve comportar uma largura compatível com a classificação arterial, pois no decorrer da consolidação da ocupação da área, ela será um eixo estruturador dos fluxos entre outros, dos bairros Fraron, Aeroporto e Planalto. Em tempo, uma conexão nesse sentido foi endossada nos comentários da consulta pública.
- 12) Previsão de traçado de via em novos locais parcelados, nas divisas com as áreas classificadas como Zona de Interesse Paisagístico e Ambiental / ZIPA. A indicação visa a implementação de uma faixa de amortecimento entre as áreas de preservação e a ocupação residencial.

Na sequência são indicadas as intervenções complementares (Anexos 02 e 03) relacionadas a mobilidade no âmbito do PEU EE158, que visam solucionar aspectos críticos do tráfego viário no local. É pertinente destacar, todavia, que a concretização destas propostas através do Plano Especial de Urbanização, que é uma ferramenta do arcabouço municipal, é atrelada a necessidade de municipalização do trecho de intervenção da rodovia BR 158, que no momento da realização deste plano corresponde a alçada da instância federal / DNIT.

13) Transposição elevada no formato de viaduto no Trevo da Guarani.

O referido entroncamento é historicamente tido como um dos principais gargalos de mobilidade no município, seja por sua extensão, seja pelo desequilíbrio dos acessos quando comparados seus lados opostos. Tentativas de contingenciamento das dificuldades motivaram diversas intervenções pontuais ao longo do tempo, entre elas, a mais recente realizada no ano de 2019, que incluiu a modificação de canteiros e a implantação de binário entre a rua Paraná e Avenida Brasil (MINUTTA, 2019). Apesar das intervenções realizadas, já naquele momento foi apontado que uma solução definitiva deveria envolver um futuro cruzamento em desnível (JORNAL DE BELTRÃO, 2018). Ainda, durante o ano de 2021 foi encaminhada uma solicitação da Câmara Municipal de Vereadores cobrando uma posição acerca do tema ao DNIT (PATO BRANCO, 2021). Nesse sentido, a elevação do curso da atual rodovia BR 158 no trecho tratado é uma proposição amplamente defendida por diferentes setores.

A condição topográfica da região de intervenção é propícia à implantação de uma travessia elevada, contexto que favorece o assentamento do projeto no terreno. O comprimento total de um viaduto contemplando os entroncamentos confluentes no mencionado trevo, resulta numa estrutura de aproximadamente 640 metros (Anexo 07), conforme ilustrado a seguir:

Figura 11: Croqui de proposta de viaduto para o Trevo da Guarani



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

A supressão do fluxo rodoviário do nível do solo permite a alteração do traçado de um trevo, que é a solução atual, para cruzamentos urbanos simplificados. Reiterando a evidente necessidade aumentar o número de acessos ao lado oeste, o viaduto deve, idealmente, iniciar antes do prolongamento da rua Paraná em conexão com a rua Leoncio Amadori, passar pelo prolongamento da Avenida Brasil e da conexão Tamoio / José Leonardi e, por fim, abarcar ainda a conexão da rua Guarani / José Dalmolin, atingindo o comprimento total indicado anteriormente.

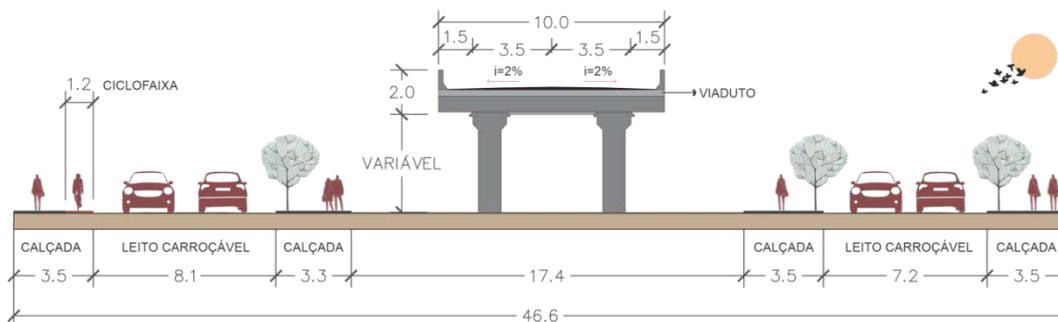
Assim, são estruturadas três grandes vias de circulação, do centro até os bairros atualmente segregados, abarcando também o aeroporto regional. Cabe ressaltar que a conexão das ruas Guarani e José Dalmolin foi reiteradamente indicada nas sugestões da consulta pública da primeira etapa do PEU EE158, conforme registrado no relatório de contribuições.

Figura 12: Perfil do viaduto



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Figura 13: Croqui vista transversal do viaduto



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Além da simplificação da mobilidade viária, com a solução proposta criam-se canteiros sobre o viaduto que podem servir como praças, multiplicando as possibilidades de espaços de lazer na região.

Figura 14: Croqui vista da conexão da rua Paraná: viaduto e canteiro



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

- 14) Formação de um binário viário entre as ruas José Leonardi no sentido ascendente, e Leoncio Amadori no sentido oposto, compatibilizando o fluxo de trânsito com o sentido das ruas presentes no lado leste da rodovia. Além disso, complementam-se os circuitos de mão única existentes e consolidados em outras vias, direcionados para a região central da cidade.
- 15) Transposição da rodovia em desnível na forma de trincheira, conectando a rua Jacó Morelato no bairro Pagnoncelli e a rua Vereador Cacique Ângelo Cretã, no bairro Anchieta.

A intervenção (Anexo 08) objetiva propiciar uma travessia segura entre os fluxos rodoviário e doméstico que se sobrepõem neste entroncamento, especialmente considerando a existência atual de um acesso direto para a BR 158 neste ponto, desprovido das condições de sinalização e segurança necessárias.

Figura 15: Proposta de trincheira entre as ruas Jacó Morelato e a rua Vereador Cacique  
Ângelo Cretã



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Figura 16: Proposta de trincheira entre as ruas Jacó Morelato e a rua Vereador Cacique  
Ângelo Cretã



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

16) Transposição da rodovia em desnível na forma de trincheira no entroncamento conhecido como Trevo da Itacolomi. A intervenção a ser detalhada objetiva propiciar uma travessia segura entre os fluxos rodoviário e doméstico que se

sobrepõem neste entroncamento, objeto de apontamento na consulta pública do diagnóstico do PEU EE158.

17) Adequação de acesso da Rua Ercília Corona à rodovia BR 158.

Indicação de trevo a ser detalhado preconizando a propiciar uma circulação segura para o atual acesso direto à rodovia BR 158 neste ponto, desprovido das condições de sinalização e segurança adequadas.

18) Construção de novas ciclovias e ciclofaixas conectando os percursos existentes em calçadas padrão 5B.

A proposta compreende a elaboração de novos circuitos de ciclovia ao longo da rodovia BR 158, nas proximidades do aeroporto e acessando a região central pelas Ruas Guarani e Itacolomi, visando a continuidade e estruturação da rede referente a este modal (Anexo 03).

19) Abertura de novo viário em pista dupla, configurando uma via marginal projetada no limite sudoeste do perímetro urbano.

Esta via de classificação estrutural passando a oeste dos bairros Planalto e São João tem o objetivo facilitar o acesso e a articulação dos mencionados bairros, hoje segregados da infraestrutura urbana, assim como promover uma conexão compatível com a rua Belmiro Michelin, de características similares e localizada no bairro Fraron:

Figura 18: Registro fotográfico da Rua Belmiro Michelin no bairro Fraron



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

A nova marginal contemplará uma ciclovia, reforçando a diretriz de ampliação do referido modal e conexão com as calçadas existentes indicadas com o padrão 5B,

que contém a ciclofaixa integrada (Anexo 10). A ampliação das ciclorrotas foram indicadas por diferentes pessoas na primeira etapa da consulta pública.

Figura 19: Croqui de proposta de via marginal projetada



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

### 2.3 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Neste tópico são abordadas questões e proposições relacionadas ao uso e ocupação do solo. Os parâmetros construtivos, assim como as atividades possíveis de serem desempenhadas em cada espaço da cidade variam de acordo com a zona e a delimitação da incomodidade. Conforme indicado no diagnóstico, a região de intervenção compreende diferentes zonas, abarcando desde a classificação residencial, industrial e serviços até uma área de expansão, de enquadramento suburbano.

As áreas próximas da rodovia BR 158 fazem parte da Zona Industrial e Serviços / ZIS, onde é a permissão para instalação de atividades é relativamente abrangente, enquadradas até o nível de incômodo IV, contudo a altura das edificações é restrita a 2 pavimentos e altura máxima de 10 metros. Visando um maior aproveitamento da infraestrutura presente, considerando o porte das vias disponíveis, especialmente a rodovia e os trechos de marginal, é proposta a oportunização do aumento de área a ser construída, mediante compra de potencial construtivo pelo beneficiário, medida denominada *outorga onerosa do direito de construir*.

A outorga onerosa do direito de construir faz parte do arcabouço de ferramentas urbanas previstas na Lei federal 10.257/2001 (BRASIL, 2001), também conhecida como Estatuto da Cidade. A outorga onerosa do direito de construir representa a

possibilidade de construir acima do valor determinado no coeficiente de aproveitamento básico, até um limite máximo previamente estabelecido (o coeficiente de aproveitamento máximo), mediante pagamento do valor referente a essa adição para o órgão executivo municipal. O cálculo do valor correspondente ao metro quadrado a ser adquirido pelo beneficiário é estabelecido através de legislação municipal específica que trata desta ferramenta, no caso de Pato Branco, o **art. 4º** da Lei Ordinária nº 3.934/2012. Detalhes sobre a aplicação dos valores arrecadados, entre outras questões, podem ser consultados no item 4. Viabilidade econômica das intervenções.

Em atendimento às diretrizes de ocupação de áreas subutilizadas, readequação do potencial construtivo, estímulo ao uso misto e consolidação de novos empreendimentos nos locais que comportem aumento de demanda. É proposta a modificação dos parâmetros específicos de coeficiente de aproveitamento, número de pavimentos e altura máxima da Zona Industrial e Serviços / ZIS, de acordo com o quadro a seguir:

Quadro 01: Alteração de parâmetros da Zona Industrial e Serviços / ZIS

	Parâmetros originais ZIS	Novos parâmetros ZIS
Coeficiente de aproveitamento básico	1,4	<b>3,0</b>
Coeficiente de aproveitamento mínimo	0,2	0,2
Coeficiente de aproveitamento máximo	-	<b>5,0</b>
Taxa de ocupação %	70	70
Taxa de permeabilidade %	10	10
Número máximo de pavimentos / coeficiente de aproveitamento básico	2	<b>6</b>
Número máximo de pavimentos / coeficiente de aproveitamento máximo	-	<b>10</b>
Altura máxima (m) / coeficiente de aproveitamento básico	10	<b>27,5</b>
Altura máxima (m) / coeficiente de aproveitamento máximo	-	<b>40</b>
Área mínima do lote (m <sup>2</sup> )	500	500
Testada do lote (m)	20	20

Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

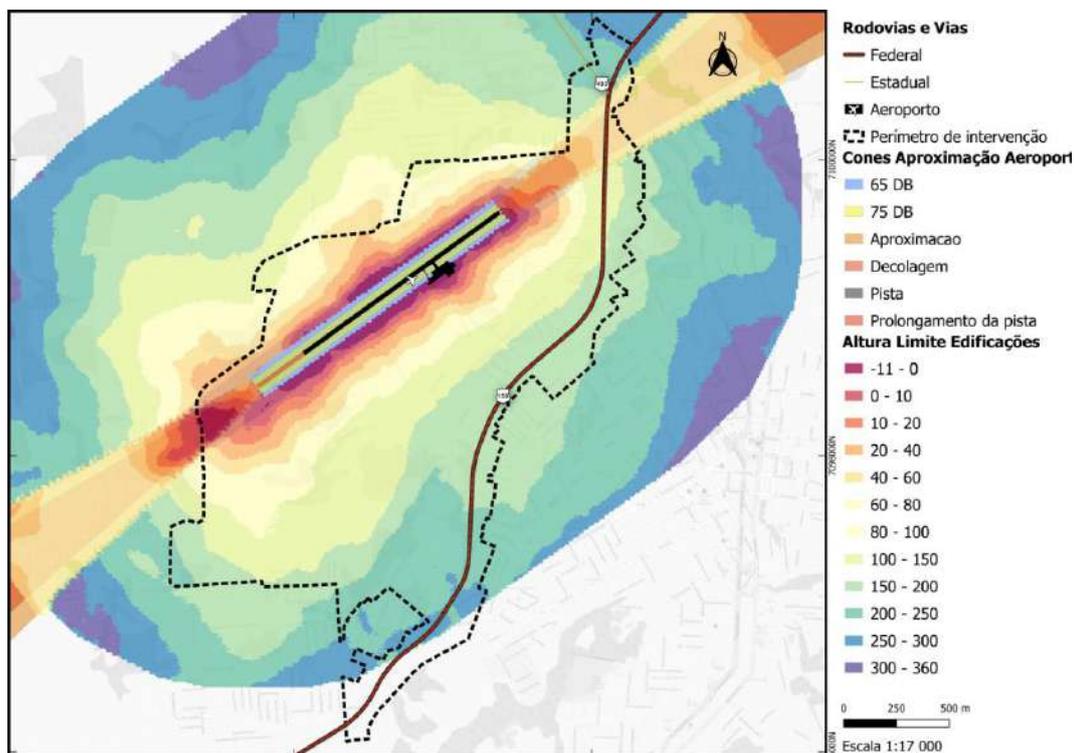
Importa destacar que a classificação do zoneamento não será alterada, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que alterações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor. Os parâmetros propostos foram baseados nos limites existentes da zona Eixo Estrutural Sul-Norte / EE-SN, contígua a ZIS na porção norte do perímetro de intervenção.

As taxas de ocupação e permeabilidade serão mantidas, de modo a não interferir na projeção de permeabilidade do solo definida para a região no Plano Diretor vigente (LC nº 28/2008). A preocupação relativa às características naturais do local

de intervenção e a interferência dos parâmetros de ocupação do solo também foram apontadas na consulta pública. Nesse sentido, cabe destacar que os eixos hídricos e ambientais encontram-se majoritariamente na área classificada como zona residencial / ZR4, apontando para a importância da manutenção dos parâmetros deste enquadramento, que são mais restritivos no sentido de ocupação e permeabilidade.

Outro elemento relevante de controle à ocupação no perímetro de intervenção refere-se a presença do Aeroporto Regional Juvenal Loureiro Cardoso, cujas áreas de abrangência indicam restrições específicas de altura para as edificações, de acordo com sua proximidade em relação à pista de pouso (Anexo 11):

Figura 20: Mapa de altura limite para as edificações de acordo com as áreas de abrangência do aeródromo



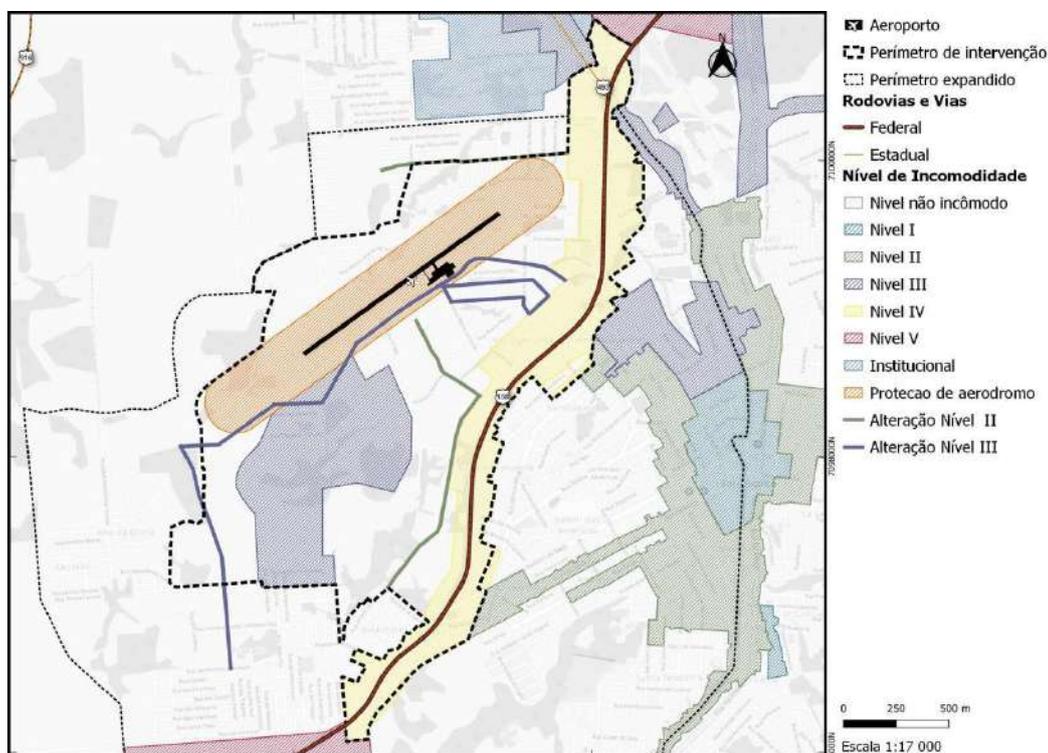
Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Neste contexto, é importante destacar a posição da rua José Leonardi. Conforme mencionado no tópico de mobilidade, ela representa a principal via de acesso e de articulação dos fluxos do bairro Aeroporto atualmente e, com a expansão da capacidade do equipamento, tende a ser cada vez mais atrativa para implantação de atividades diversas.

Entretanto, os lotes em seu entorno estão, em grande medida, enquadrados na classificação que limita a altura das edificações a um máximo de 10 metros. Mesmo levando em conta o deslocamento do seu traçado indicado anteriormente, a barreira de altura em função do aeroporto se mantém. Assim, independentemente da permissibilidade da classificação do zoneamento nestes locais, a prerrogativa do aeródromo se torna a restrição soberana.

O estímulo a diversidade de usos compõe uma das diretrizes do PEU EE158, tendo em mente a promoção da vitalidade microeconômica e urbana, a interação social e a diminuição de deslocamentos por automóvel para o atendimento das necessidades básicas dos residentes por meio do comércio de bairro. Tendo em vista a existência de áreas enquadradas como de incomodidade nível III na abrangência da zona residencial / ZR4, dentro do perímetro de intervenção do PEU EE158, e considerando a limitação de altura das edificações supramencionada, propõe-se uma revisão na permissão do nível de incomodidade para os lotes com testada para as vias identificadas como vocacionais para a finalidade de uso misto descrita, conforme Figura 21 e Anexos 02 e 03.

Figura 21: Vias de estruturação do comércio e serviços na região de intervenção



Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Cabe reforçar que, nos trechos correspondentes a área de proteção do aeródromo, as atividades permitidas ou não são dadas pela Lei Complementar nº 43/2010. Ademais, a modificação do parâmetro de incomodidade não incorre em alterações de ocupação, mantendo as restrições de permeabilidade e altura discutidas anteriormente. Indica-se a alteração do enquadramento de usos e atividades atualmente não incômodas, nas vias determinadas, para os níveis II e III, formando eixos estruturadores de comércio e serviços das dinâmicas urbanas nos bairros.

De acordo com o artigo 119 da LUPA, a definição dos níveis de incomodidade tratados contempla:

I - **não incômodos**: o uso residencial e as categorias de uso não residencial não poluentes, não perigosos, sem geração de tráfego pesado e de obstrução no tráfego, desde que compatíveis com o uso residencial;

III - **incômodos de nível II**: o uso residencial e uso de grande atividade e diversidade comercial e de serviços, de atendimento de toda a comunidade local e regional, de tráfego pesado controlado, característico de centros urbanos compatíveis com o uso residencial;

IV – **incômodos de nível III**: o uso compatível com o residencial, cujo incômodo restringe sua instalação em locais e vias próprias para comportar o recebimento de cargas e a geração de tráfego. (grifo nosso, art. 119, LUPA, 2011)

Outro aspecto importante relacionado ao uso e ocupação do solo no perímetro de intervenção do PEU EE158 é a presença da área de expansão / ZEX, caracterizada como suburbana. A princípio, o parcelamento nesta região é desestimulado, contudo, considerando a defasagem do Plano Diretor vigente e a evolução significativa da ocupação no seu arredor, propõe-se a alteração do enquadramento de ZEX para ZR4.

Importa frisar que a alteração desta zona específica (ZEX) para ZR4 é autorizada fora da revisão do Plano Diretor, mediante votação do COPLAN, conforme artigo 152, da LUPA:

§ 1º A Zona de Expansão Urbana **poderá** ter seus limites e área de abrangência **alterada, a critério do COPLAN**, quando:

(...)

III – haja necessidade de expansão da Zona Industrial 2 (ZI2); Zona Industrial 1 (ZI1); Eixo estrutural Sul Norte (EE-SN); Zona Residencial 2 (ZR2) e **Zona Residencial 4 (ZR4)**; (grifo nosso, art. 119, LUPA, 2011).

Entre as possibilidades indicadas no artigo acima, a escolha pela Zona Residencial 4 / ZR4 foi determinada levando em consideração a predominância da mesma no entorno da área.

Por fim, no contexto de uso e ocupação do solo, levando em conta solicitações da consulta pública e a premissa de desenvolvimento da região, instensificação do aproveitamento da infraestrutura urbana existente e dinamização econômica é proposta a redução da faixa não edificável municipal no perímetro de intervenção. Cabe ressaltar que serão resguardados os 40 metros da faixa de domínio concernentes à rodovia, e a incidência da redução compreende apenas a faixa adicional não edificável, de 15 para 5 metros (arts. 114 e 115, LUPA, 2011).

É proposto ainda, no âmbito da revisão do Plano Diretor / PD municipal que encontra-se em curso, a previsão de redução na taxa de IPTU mediante benefícios ambientais. Esta medida também é conhecida como IPTU Verde e premia edificações que adotem soluções voltadas à sustentabilidade.

A pertinência da tratativa é reforçada pela adesão de diversos municípios à iniciativa nas últimas décadas, entre eles São Carlos (SP), Florianópolis (SC), Curitiba (PR) e Tubarão (SC). A medida é considerada “uma tendência nacional”, sendo inclusive pauta da PEC 13/2019, que encontra-se atualmente em discussão no plenário do senado federal (BATISTA JÚNIOR; ANDRADE; GUIMARÃES, 2021). Indica-se então a previsão do instrumento do IPTU Verde na atualização do PD de Pato Branco e posterior regulamentação do mesmo.

## 2.4 HABITAÇÃO

O presente tópico aborda questões relacionadas a habitação, com destaque para o atendimento das necessidades da população de baixa renda. De acordo com a caracterização realizada na etapa de diagnóstico, não foram identificados aglomerados subnormais na região de intervenção do PEU EE158. Não obstante, são identificadas edificações que apresentam algum grau de fragilidade notadamente nos bairros Vila Esperança e Aeroporto, na abrangência da faixa de preservação do Córrego Penso.

Alternativas para a realocação destas famílias compreendem a execução de projetos de moradias populares, como o atual Programa Casa Fácil Paraná. Além disso, é indicada a delimitação de áreas para construção e manutenção de habitação de interesse social / HIS, enquadradas como Zona Especial de Interesse Social 2 / ZEIS 2. No perímetro de intervenção existem duas destas áreas, em processo de consolidação da ocupação. No cenário de esgotamento das mesmas, a indicação de

novos espaços de ZEIS 2 deve preceder da realização de audiência pública (art. 184, LUPA, 2011).

Na realização do diagnóstico, foi apontada a presença de edificações aglomeradas tipicamente urbanas em localidades registradas como chácaras. Nesse sentido, a adequação ao parcelamento é necessidade premente para a adequação de posse destas propriedades e o ajuste dos parâmetros urbanísticos.

Entre as possibilidades de adequação, ressalta-se o processo de parcelamento do solo através de loteamento e/ou desmembramento, de acordo com o processo indicado na legislação urbana municipal (LUPA, 2011). Conforme o artigo 32 da LUPA (2011), o loteamento irregular identificado pela fiscalização municipal terá um prazo de 90 (noventa) dias do recebimento da intimação para promoção da regularização.

Outro caminho é mediante o instrumento de regularização fundiária urbana / REURB, regulamentado pela Lei Federal nº 13.465 de julho de 2017, que classifica a proposta de regularização entre aquelas de interesse social (REURB-S) ou de interesse específico (REURB-E), de acordo com a característica da aglomeração em questão. Os procedimentos e encargos são distintos conforme o enquadramento da REURB proposta.

### **3. SOLUÇÕES PARA AS ÁREAS DE RISCO**

Nesta seção serão tratadas as soluções para as áreas de risco, identificadas de acordo com a contextualização do diagnóstico realizada na primeira etapa do PEU EE158, relacionadas a locais de encosta e pontos críticos de alagamento.

No âmbito das águas pluviais, importa destacar em princípio que o município possui a Lei nº 3.309/2010, que versa sobre o Programa de Captação de Águas Pluviais em edifícios públicos e também a Lei nº 2.349/2004, que instaura a previsão de cisternas ou tanque de retenção nas edificações para utilização em atividades que não requeiram uso da água tratada, como regas e lavagem de veículos, calçadas e pisos, entre outros.

Tendo em consideração o contexto ambiental relevante da área de intervenção do plano especial de urbanização em questão, abordado em tópicos anteriores, bem como a suscetibilidade a problemas de alagamento já tratados, são apresentadas propostas adicionais relacionadas a drenagem para o perímetro de intervenção do

PEU EE158. É indicada a aprovação de novos loteamentos e edificações condicionadas a previsão de soluções alternativas de drenagem, ou seja, o emprego de ferramentas que colaboram para a retenção e infiltração lenta e progressiva das águas pluviais, o que permite o gerenciamento do escoamento destas águas.

São exemplos de instrumentos alternativos de drenagem no domínio das áreas públicas para novas áreas loteadas: reservatório de amortecimento de cheias, previsão de canteiro largos no padrão de calçadas, construção de jardins de chuva nos canteiros dos passeios, valas de infiltração ou sumidouros, utilização de pavimentos permeáveis e porosos, entre outros. Nesse sentido, ressalta-se que o padrão de calçadas típico da área - padrão 4B, já prevê espaços significativos de permeabilidade. Assim, a compatibilização de jardins de chuva e valas de infiltração terão sua designação facilitada.

A proposição do parque linear abordado no item 2.1 já compreende um reservatório de amortecimento de cheias nas proximidades da rua João Penso. Em complemento, é indicada a necessidade de previsão de reservatórios de amortecimento de cheias nas novas áreas parceladas dentro do perímetro de intervenção do PEU EE158, cuja posição e dimensionamento deverão ser discutidos pelo profissional técnico responsável contratado, em conjunto com a Secretaria de Planejamento Urbano, no momento da aprovação do projeto de loteamento.

Considerando ainda problemas de acúmulo de águas e direcionamento da vazão sobressalente para propriedades localizadas “abaixo”, conforme relato da consulta pública da primeira etapa, propõe-se a construção de valas de infiltração / sumidouros nos futuros arruamentos que percorram o sentido transversal ao desnível.

No âmbito das construções particulares, a primeira proposição consiste em estender a obrigatoriedade de previsão de um reservatório específico ou sumidouro para águas pluviais, em todas as edificações, independentemente da área construída. A Lei municipal nº 2.349/2004 aponta a necessidade apenas para edificações residenciais com mais de 200 metros quadrados e comerciais com mais de 100 metros quadrados. O dimensionamento do reservatório extra / cisterna é definido mediante cálculo específico realizado pelo responsável técnico do projeto a ser construído, considerando o índice pluviométrico do município, a superfície de captação da edificação projetada, período de reserva, entre outras questões.

De modo complementar, é proposta a adição do IPTU Verde no âmbito da revisão do Plano Diretor municipal em curso, conforme abordado no item 2.3 Uso e ocupação do solo. Por fim, é indicada a elaboração de um Plano de Ação em Situações de

Emergência / PASE relacionado a drenagem para o município, com a indicação de sistemas de monitoramento, logística e encadeamento de ações a serem tomadas tanto pela população quanto pelo poder público, quando a ocorrência de eventos atrelados à incidência pluviométrica excessiva.

No caso dos locais de encosta, que compreendem a segunda tipologia de áreas de risco identificadas, serão preconizadas estratégias de recuperação e manutenção da cobertura de vegetação. Considerando a recuperação, a principal ferramenta compreende a conversão de multas ambientais em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente, prevista no Decreto estadual nº 2570/2019. Sugere-se que os projetos de conversão resultante de infrações registradas no perímetro de intervenção do PEU EE158 sejam prioritariamente direcionados para a recuperação de locais dentro do próprio espaço do PEU.

As estratégias de manutenção envolvem o monitoramento da condição de preservação destas áreas, através de fiscalização e incentivo a denúncias de supressão e intervenções indevidas. Proprietários de áreas de preservação também podem realizar o cadastramento no programa Voo Livre, para receber espécimes da fauna silvestre, colaborando para a manutenção do contexto ambiental.

#### **4. VIABILIDADE ECONÔMICA DAS INTERVENÇÕES**

O capítulo a seguir abrange encaminhamentos de ancoragem financeira para as propostas de intervenção. Dada a multiplicidade das proposições, elas serão abordadas de acordo com os eixos temáticos: rede hídrica e ambiental e espaços públicos, mobilidade, uso e ocupação do solo e habitação.

##### **4.1 ESTRATÉGIAS DE FINANCIAMENTO**

**Rede hídrica e ambiental e espaços públicos:** É indicado o projeto Parques Urbanos vinculado ao Programa Paraná Mais Verde, desenvolvido pela Secretaria do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo / SEDEST e Instituto Água e Terra / IAT. Este projeto disponibiliza recursos financeiros para recuperação de áreas de fundo de vale existentes nos municípios e promover novos espaços de lazer (SEDEST, 2022), características do parque linear proposto neste plano. Em complemento, a destinação de parte da arrecadação da Outorga Onerosa do Direito de Construir dos imóveis localizados na Zona Industrial e Serviços / ZIS compreende a criação de espaços públicos de lazer.

**Habitação:** A regularização fundiária, no enquadramento de interesse específico (REURB-E) fica a encargo dos beneficiários. Para os casos de enquadramento de interesse social (REURB-S), no âmbito estadual é destacada a atuação dos programas vinculados a COHAPAR, como o Moradia Legal, que promove a regularização dos terrenos e casas de pessoas de baixa renda. Ainda, como tratado no item 2.3, a delimitação de Zonas de Interesse Social / ZEIS e programas de construção de habitação popular como o Casa Fácil Paraná são alternativas quando a realocação se faz necessária.

**Uso e ocupação do solo:** O instrumento de outorga onerosa do direito de construir é uma ferramenta de arrecadação, onde os recursos provêm da recuperação da mais valia urbana. De acordo com o Estatuto da Cidade, o valor arrecadado através desta ferramenta deve ser necessariamente aplicados em áreas que demandem regularização fundiária, ordenamento e direcionamento da expansão urbana, na implantação de equipamentos urbanos e comunitários, entre outras (arts. 26 e 31 da Lei 10.257/2001).

Em consonância, a lei municipal vigente do Plano Diretor (artigo 170 da LC 28/2008) e a lei da Outorga Onerosa do Direito de Construir / OODC (artigo 2º da LO 3.934/2012) reforçam a necessidade de utilização do valor arrecadado para, por exemplo, ordenamento e direcionamento da ocupação urbana, criação de espaços de uso público de lazer e áreas verdes.

A área de intervenção do PEU EE158 apresenta os aspectos indicados na mencionada no Estatuto da Cidade e nas finalidades determinadas pelas legislações municipais cabíveis, portanto, determina-se que a arrecadação atrelada à outorga onerosa do potencial construtivo desta região deve retornar à mesma, sendo direcionada estritamente para a execução das intervenções propostas neste plano de especial de urbanização. Segundo a Lei Ordinária 3.934/2012, em seu artigo 4º, o cálculo do valor relativo a contrapartida da Outorga Onerosa do Direito de Construir é dado pela expressão a seguir:

Onde:

BE = Benefício Financeiro

At = Área do Terreno

$$BE = At \times Vm \times Cp \times Ip$$

Vm = Valor do metro quadrado do terreno, que será definido de acordo com a NBR 14.653, grau de fundamentação e precisão de I à III, ou a que vier lhe suceder

Cp = Coeficiente de Aproveitamento pretendido

Ip = Índice de Planejamento: 0,5

A área total de terrenos urbanos e chácaras rurais inclusos na permissão de aumento dos parâmetros, ou seja, integrantes da ZIS, é de cerca de 940 mil metros quadrados. Neste espaço, parte dos terrenos é ocupada, parte não possui edificações e algumas áreas ainda não são parceladas, constando como propriedades rurais remanescentes, conforme a distribuição abaixo:

Quadro 02: Terrenos da ZIS por tipo e área aproximada

	Área aproximada [m <sup>2</sup> ]
Terrenos parcelados edificados	652 006
Terrenos parceladas disponíveis, sem edificações	117 677
Áreas não ocupadas, disponíveis para ocupação mediante parcelamento do solo - espaços de chácara	170 985

Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Considerando a extensão da Zona Industrial e Serviços / ZIS em questão e as distintas características de parcelamento e ocupação de solo observadas, importa frisar a pluralidade de possibilidades e, em especial, a imprevisibilidade do consumo do potencial construtivo e a valorização dos imóveis ao longo do tempo. Para o acompanhamento do consumo do potencial e a arrecadação correspondente, é definida a elaboração de um relatório de acompanhamento, conforme item 4.4.

**Mobilidade:** As intervenções de mobilidade são divididas entre:

Quadro 03: Intervenções de mobilidade por tipo e extensão

	Extensão aproximada [m]
Vias a requalificar	4 800
Vias a abrir / prolongar	5 900
Ciclovias/ciclofaixas	18 235
Calçadas a requalificar	5 760

Fonte: Elaborado por Secretaria de Planejamento Urbano (2022)

Além das acima discriminadas, também fazem parte as propostas pontuais de travessias e obras similares, que serão aprofundadas mediante a elaboração dos projetos específicos.

No nível federal, o Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana, vinculado ao Ministério do Desenvolvimento Regional, financia ações diversas no campo da mobilidade urbana, como obras de qualificação viária, sistemas de transporte coletivo e não motorizado, elaboração de estudos e projetos diversos. Cabe ressaltar que acesso aos recursos federais é atrelado à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana municipal até abril de 2023, de acordo com o estabelecido na Lei nº 14.000/2020.

No âmbito estadual, destacam-se programas de financiamento vinculados à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas / SEDU e o PARANACIDADE, como o Sistema de Financiamento de Ações nos Municípios do Paraná (SFM) e o Plano de Ação e Investimentos / PAI municipal. Também o Programa Rotas do Desenvolvimento, atrelado à Secretaria de Infraestrutura e Logística / SEIL, que realiza convênios e termos de cooperação entre o Estado do Paraná e Prefeituras Municipais para realização de obras. Em complemento, a destinação da arrecadação da Outorga Onerosa do Direito de Construir dos imóveis localizados na Zona Industrial e Serviços / ZIS inclui a implantação de equipamentos urbanos e comunitários.

#### 4.2 ETAPAS E FASES DE IMPLEMENTAÇÃO DAS INTERVENÇÕES

Em observância aos apontamentos do decreto 9.170/2022, são indicadas as etapas e fases de implementação das intervenções propostas, também descritas no Anexo 02. Elas correspondem a:

**Fase 01:** Propostas que não dependem de projetos específicos, captação de recursos e, portanto, podem ser imediatamente efetivadas.

Etapa de implantação imediata: proposições que consistem em alterações de parâmetros do zoneamento, notificação de ocupações irregulares e a recomendação de municipalização da rodovia federal BR 158.

Etapa de novos loteamentos / edificações: proposições direcionadas à construção de novos loteamentos e edificações na área de intervenção, considerando a fragilidade ambiental da região e mitigação das dificuldades de drenagem já registradas.

**Fase 02:** Etapa de intervenções básicas: propostas de melhorias pontuais relativas a equipamentos públicos e mobilidade, cuja execução deve ser priorizada na captação de recursos e quando da arrecadação da Outorga Onerosa do Direito de Construir.

**Fase 03:** Etapa de intervenções complementares: propostas de mobilidade condicionadas ao processo de municipalização da rodovia federal BR 158 para que possam ser efetivadas por meio do PEU EE158.

**Fase 04:** Etapa de indicações extras: Infraestruturas urbanas a serem ofertadas a partir da evolução da ocupação da região e ações complementares de responsabilidade do poder público e da população em geral.

#### 4.3 PREVISÃO DAS DIFICULDADES DE EXECUÇÃO

Entre as dificuldades previstas para implementação das propostas, ressalta-se o condicionamento das intervenções de mobilidade correspondentes ao trecho da rodovia BR 158 ao processo de municipalização do mesmo. Sem esta alteração, é vedada qualquer interferência proveniente do município dentro da área correspondente a alçada federal.

Em segundo lugar, um cenário de baixos índices de venda da Outorga Onerosa do Direito de Construir / OODC disponibilizada para a região, implicará no comprometimento de uma importante via de arrecadação destinada à execução das melhorias de infraestrutura propostas. Ainda que este cenário não inviabilize a concretização das mesmas, a aplicação da OODC representa um caminho que se soma à captação tradicional de recursos para realização destas obras.

O acesso a financiamentos e verbas estaduais via PARANACIDADE está atrelado a atualização do Plano Diretor municipal, que data de 2008 e está, portanto, defasado. O processo de revisão encontra-se em curso, contudo reitera-se a necessidade de finalização do mesmo para majorar a concretização das propostas indicadas.

Outra questão importante refere-se a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, necessário para garantir o acesso das verbas federais relacionadas à temática. Conforme verificado, as dificuldades de mobilidade compreendem alguns dos principais gargalos do local de intervenção do PEU EE158.

Por fim, ressalta-se a necessidade de cooperação e participação conjunta dos membros do executivo, legislativo, demais instâncias e da sociedade em geral, para que a concretização deste plano especial de urbanização e as melhorias necessárias ao desenvolvimento pleno da região Oeste de Pato Branco sejam promovidas.

#### 4.4 MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS DAS INTERVENÇÕES

Considerando as disposições do decreto que rege o escopo dos Planos Especiais de Urbanização / PEU, assim como a amplitude das propostas contidas no PEU EE158, são indicados instrumentos para a mensuração dos impactos positivos e negativos das propostas. O acompanhamento das etapas e fases de implementação, bem como a ressonância das fases executadas é de interesse de todos os participantes e afetados, direta ou indiretamente. Em tempo, é através do acompanhamento e da mensuração periódica que as melhorias projetadas serão certificadas, assim como possíveis intercorrências sejam detectadas e ajustadas.

A principal ferramenta de supervisão será a elaboração de um relatório anual contendo, no mínimo:

- I. Descrição das etapas e fases executadas no período.
- II. Caso ocorra, justificativa de não execução e nova previsão de cumprimento.
- III. Detalhamento dos impactos sociais, ambientais, econômicos e demais informações pertinentes verificadas no período, em decorrência da implantação do PEU EE158 no período.
- IV. Definição de estratégias de mitigação e ajuste dos eventuais impactos negativos verificados no período e projetados a partir de então.
- V. Avaliação das relações de consumo da Outorga Onerosa do Direito de Construir / OODC, contendo detalhamento dos terrenos em que houve compra de potencial construtivo. No cenário de baixas vendas do potencial construtivo, indicar as hipóteses impeditivas e traçar alternativas para ajustes cabíveis.
- VI. Detalhamento das alterações de uso do solo na região de implantação da OODC, com indicação de novos imóveis e seu respectivo uso e/ou alterações de uso.

VII. Prestação de contas do montante total arrecadado proveniente da OODC, assim como de recursos públicos captados.

VIII. Prestação de contas da destinação dos recursos totais (públicos e privados) captados e/ou acessados no período.

Os arquivos deverão ser disponibilizados publicamente no site do PEU EE158, mantendo a divulgação de todos os relatórios anteriores para eventuais comparações, e estarem acessíveis ao público interessado em versão física na Secretaria de Planejamento Urbano. Por fim, o relatório anual também deverá ser apresentado ao Conselho do Plano Diretor / COPLAN.

## **5. GESTÃO DEMOCRÁTICA**

A implementação de mecanismos que priorizem a democratização da gestão da cidade é prerrogativa do Plano Diretor municipal vigente, assim como prescrito no processo do Plano Especial de Urbanização. Nesse sentido, os instrumentos de gestão, participação e controle social previstos para a elaboração e implantação do PEU EE158 compreendem, em primeiro lugar, a disponibilização pública de todos os materiais elaborados. Qualquer pessoa interessada pode contribuir com alterações, adições e solicitações diversas ao PEU em questão pelo período determinado de cada etapa de consulta pública e, ainda que encerrado a janela temporal de contribuições diretas, todos os arquivos continuarão disponíveis no site da Secretaria de Planejamento Urbano para acesso contínuo e indeterminado.

Em segundo lugar, foram realizadas duas audiências públicas de apresentação, referentes a cada etapa do PEU EE158, visando a publicização do plano e decorrente amplificação das discussões. Os períodos de contribuições foram amplamente divulgados em diversos meios de comunicação, desde banners de destaque na página oficial da Prefeitura Municipal de Pato Branco, na página específica da Secretaria de Planejamento Urbano, reiteradamente indicados nas redes sociais do município, em rádio, jornal e programas locais de televisão.

Em complemento, após o trâmite completo das etapas e respectivas consultas públicas e a adequação da proposta de acordo com as proposições pertinentes recebidas, a versão final do PEU EE158 será ainda apresentada ao Conselho do Plano Diretor / COPLAN. O COPLAN é um órgão consultivo e deliberativo referente à questões urbanas, que conta com representantes de diversas entidades, conforme

descrito no art. 188 do Plano Diretor vigente. O mencionado conselho efetuará um parecer em relação ao conteúdo final do PEU EE158.

Ao final, todo o material confeccionado, juntamente com as contribuições recebidas e parecer do COPLAN servirão de base para a elaboração de uma proposta de lei de regulamentação do PEU EE158, que será então encaminhada para os trâmites cabíveis.

## REFERÊNCIAS

BATISTA JÚNIOR, Onofre Alves; ANDRADE, Aurélio Oliveira;  
GUIMARÃES, Samuel Giovannini Cruz. Considerações sobre o IPTU Verde.  
**Revista Online Consultor Jurídico**. Publicado em 24 de fevereiro de 2021.  
Disponível em:  
<https://www.conjur.com.br/2021-fev-24/opinioao-consideracoes-iptu-verde>. Acesso em:  
07 abr. 2022.

BRASIL. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, Distrito Federal. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em 28 mar. 2022.

BRASIL. Lei 13.465, de 11 de julho de 2017. Dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos aos assentados da reforma agrária e sobre a regularização fundiária no âmbito da Amazônia Legal; institui mecanismos para aprimorar a eficiência dos procedimentos de alienação de imóveis da União; altera as Leis n os 8.629, de 25 de fevereiro de 1993 , 13.001, de 20 de junho de 2014 , 11.952, de 25 de junho de 2009, 13.340, de 28 de setembro de 2016, 8.666, de 21 de junho de 1993, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 12.512, de 14 de outubro de 2011 , 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), 11.977, de 7 de julho de 2009, 9.514, de 20 de novembro de 1997, 11.124, de 16 de junho de 2005, 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 10.257, de 10 de julho de 2001, 12.651, de 25 de maio de 2012, 13.240, de 30 de dezembro de 2015, 9.636, de 15 de maio de 1998, 8.036, de 11 de maio de 1990, 13.139, de 26 de junho de 2015, 11.483, de 31 de maio de 2007, e a 12.712, de 30 de agosto de 2012, a Medida Provisória nº 2.220, de 4 de setembro de 2001, e os Decretos-Leis n ° 2.398, de 21 de dezembro de 1987, 1.876, de 15 de julho de 1981, 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 3.365, de 21 de junho de 1941; revoga dispositivos da Lei Complementar nº 76, de 6 de julho de 1993, e da Lei nº 13.347, de 10 de outubro de 2016; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, Distrito Federal. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2017/lei/l13465.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2017/lei/l13465.htm). Acesso em  
06 abr. 2022.

BRASIL. Lei 14.285, de 29 de dezembro de 2021. Altera as Leis n os 12.651, de 25 de maio de 2012, que dispõe sobre a proteção da vegetação nativa, 11.952, de 25 de junho de 2009, que dispõe sobre regularização fundiária em terras da União, e 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, para dispor sobre as áreas de preservação permanente no entorno de cursos d'água em áreas urbanas consolidadas. **Diário Oficial da União**: Brasília, Distrito Federal. Disponível em:  
<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.285-de-29-de-dezembro-de-2021-370917982>. Acesso em: 04 fev. 2022.

Código de Trânsito Brasileiro / CTB. **CTB Digital**. Disponível em:  
<https://www.ctbdigital.com.br/>. Acesso em: 18 mar. 2022.

GORSKI, Maria Cecília Barbieri. **Rios e Cidades: ruptura e reconciliação**. Universidade Presbiteriana Mackenzie. Dissertação de mestrado. Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Angélica A. T. B. Alvim. São Paulo. 2008.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3<sup>a</sup> ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JORNAL DE BELTRÃO. Site. **Trevo da Guarani receberá novo traçado para tentar diminuir congestionamentos**. Disponível em: <https://www.jornaldebelttrao.com.br/noticia/277735/trevo-da-guarani-recebera-novo-tracado-para-tentar-diminuir-congestionamentos>. Acesso em 25 mar. 2022.

MINUTTA. Site. **Iniciam mudanças no trevo Guarani em Pato Branco**. Informações divulgadas pelo Jornal Diário do Sudoeste. Pato Branco, 11 de junho de 2019. Disponível em: <https://www.minutta.com.br/noticias/iniciam-mudancas-no-trevo-guarani-em-pato-branco>. Acesso em 25 mar. 2022.

MORA, Natalia Mayorga. Experiência de parques lineares no Brasil: espaços multifuncionais com o potencial de oferecer alternativas a problemas de drenagem e águas urbanas. **Banco Interamericano de Desarrollo**, julho de 2013. Disponível em: <https://publications.iadb.org/publications/portuguese/document/Experi%C3%A7%C3%A3o-de-parques-lineares-no-Brasil-espacos-multifuncionais-com-o-potencial-de-oferecer-alternativas-a-problemas-de-drenagem-e-%C3%A1guas-urbanas.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2022.

PARANÁ, Decreto nº 2570 de 30 de agosto de 2019. Institui, no âmbito do Estado do Paraná, o Programa de Conversão de Multas Ambientais para infrações emitidas pelo órgão estadual integrante do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA e adota outras providências. **Diário Oficial do Paraná**: Curitiba, Paraná. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=225725&codItemAto=1403783#1403783>. Acesso em: 06 abr. 2022.

SEDEST / Secretaria do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo. **Site Governo do Estado do Paraná**. Programa Paraná Mais Verde. Parques Urbanos. 2022. Disponível em: <https://www.sedest.pr.gov.br/Pagina/Parana-Mais-Verde>. Acesso em: 06 abr. 2022.

PATO BRANCO. **Lei nº 2.349 de 18 de junho de 2004**. Cria o Programa de Conservação e Uso Racional da Água nas edificações. 2004. Disponível em: <https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/2.3492004-Capta%C3%A7%C3%A3o-de-%C3%A1gua.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2022.

PATO BRANCO. **Lei Complementar nº 28 de 27 de junho de 2008**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Pato Branco, sua revisão e adequação ao Estatuto da Cidade - Lei Federal nº. 10.257/01; cria o Conselho do Plano Diretor de Pato Branco e o Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social; revoga a Lei nº. 997, de 30 de novembro de 1990 e dá outras providências. 2008. Disponível em: <https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/LUPA-completa.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2022.

PATO BRANCO. **Lei Complementar nº 43 de 25 de novembro de 2010**. Dispõe sobre o zoneamento de uso do solo entorno do Aeroporto Juvenal Loureiro Cardoso - ZUSEA do município de Pato Branco. 2010. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/pato-branco/lei-complementar/2010/4/43/lei-complementar-n-43-2010-dispoe-sobre-o-zoneamento-de-uso-do-solo-entorno-do-aeroporto-juvenal-loureiro-cardoso-zusea-do-municipio-de-pato-branco?r=p>. Acesso em: 05 abr. 2022.

PATO BRANCO. **Lei nº 3.309 de 6 de janeiro de 2010**. Autoriza o Poder Executivo criar o Programa de Captação de Águas Pluviais e dá outras providências. 2010. Disponível em: [https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/3309-2010\\_Programa-Municipal-Captacao-aguas-Pluviais-Microdrenagem.pdf](https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/3309-2010_Programa-Municipal-Captacao-aguas-Pluviais-Microdrenagem.pdf). Acesso em: 06 abr. 2022.

PATO BRANCO. **Lei Complementar nº 46 de 26 de maio de 2011**. Regulamenta o Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo no Município de Pato Branco, em adequação à Lei Complementar nº 28, de 27 de junho de 2008. 2011. Disponível em: <https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/LUPA-completa.pdf>. Acesso em: 11 jan. 2022.

PATO BRANCO. **Lei Ordinária nº 3.934 de 29 de outubro de 2012**. Dispõe sobre a concessão da Outorga Onerosa do Direito de Construir prevista na Lei Complementar nº 28, de 27 de junho de 2008 e na Lei Complementar nº 46, de 26 de maio de 2011, e dá outras providências. 2012. Disponível em: [https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/3934-2012\\_Outorga-Onerosa.pdf](https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/3934-2012_Outorga-Onerosa.pdf). Acesso em: 28 mar. 2022.

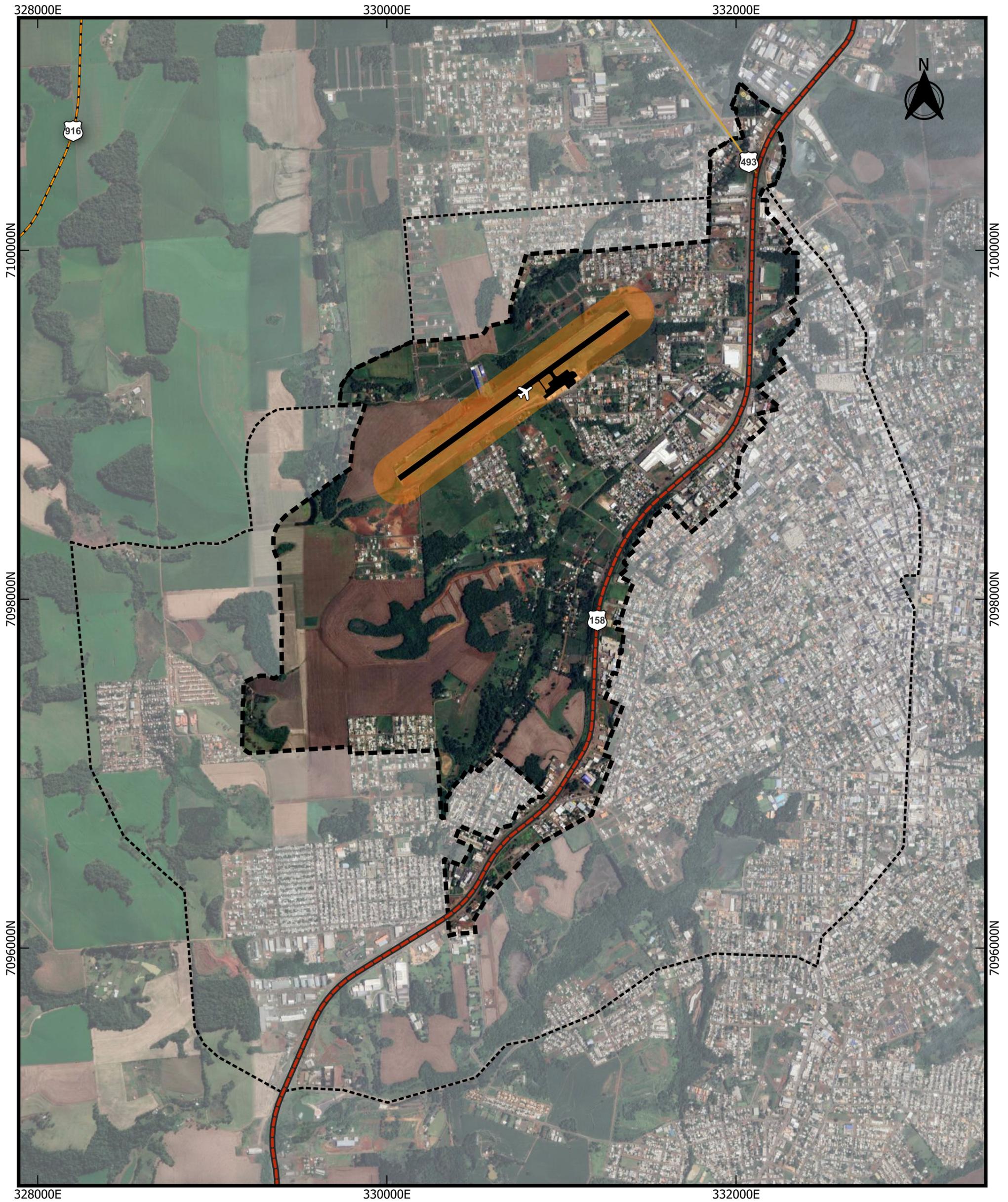
PATO BRANCO. **Decreto nº 9.170 de 25 de fevereiro de 2022**. Dispõe sobre a elaboração dos Planos Especiais de Urbanização previstos no art. 18 da Lei Complementar nº 28, de 27 de junho de 2008, que instituiu o Plano Diretor de Pato Branco e dá outras providências. 2022.

RAMOS, Suzany R.; RAMOS, Larissa L. A.; LYRA, Ana Paula R. Espaço público e vitalidade: Parque linear como instrumento de reconciliação em área residual da infraestrutura viária. **Revista Arqu.urb**, n. 24., jan-abr 2019.

SOUSA, Marcia. Cidade-esponja: a natureza é a solução para inundações. **ArchDaily**. Publicado em 07 de setembro de 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/924346/cidade-esponja-a-natureza-e-a-solucao-para-inundacoes>. Acesso em: 16 mar. 2022.

TUCCI, Carlos E. M. Gestão da drenagem urbana. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2012. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 48). 50p. ISSN: 2179-5495

# Mapa 01 - Abrangência do PEU EE158



## Legenda

### Rodovias e Vias

-  Federal
-  Estadual

### Aeródromo

-  Aeroporto
-  Área de apoio Aeroporto

 Perímetro de intervenção

 Perímetro expandido

0 500 1.000 m



Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

**ANEXO 02 - Etapas e Fases de Implementação das Intervenções do PEU EE158**

EIXO TEMÁTICO	INTERVENÇÃO	LOCAL	CÓDIGO	RESPONSÁVEL	
<b>ETAPA: IMPLANTAÇÃO IMEDIATA</b>					
Fase 01	Habitação	Regularização fundiária	Bairro Pagnoncelli, Aeroporto e Vila Esperança	HAB01	Poder público municipal - notificação
	Uso e Ocupação do Solo	Alteração de parâmetros da ZIS	Zona Industrial e Serviços	UOS01	Poder público municipal
		Alteração de nível de incomodidade	Rua José Leonardi; Rua Leoncio Amadori; Rua Saul Viganó; Rua João Penso; Rua Jacó Morelato; Rua Vicente De Col e Rua Clevelândia	UOS02	Poder público municipal
		Alteração da faixa não edificante	Ao longo da rodovia BR-158 no perímetro de intervenção do PEU EE158	UOS03	Poder público municipal
		Ampliação da ZR4	Alteração da ZEX para ZR4	UOS04	COPLAN
	Mobilidade	Municipalização da rodovia BR 158	Rodovia BR 158 no perímetro do PEU EE158	MOB01	Poder público municipal
	<b>ETAPA: NOVOS LOTEAMENTOS / EDIFICAÇÕES</b>				
Soluções para áreas de risco	Aprovação de novos loteamentos e edificações condicionadas a soluções alternativas de drenagem			Loteadores e proprietário da edificação	

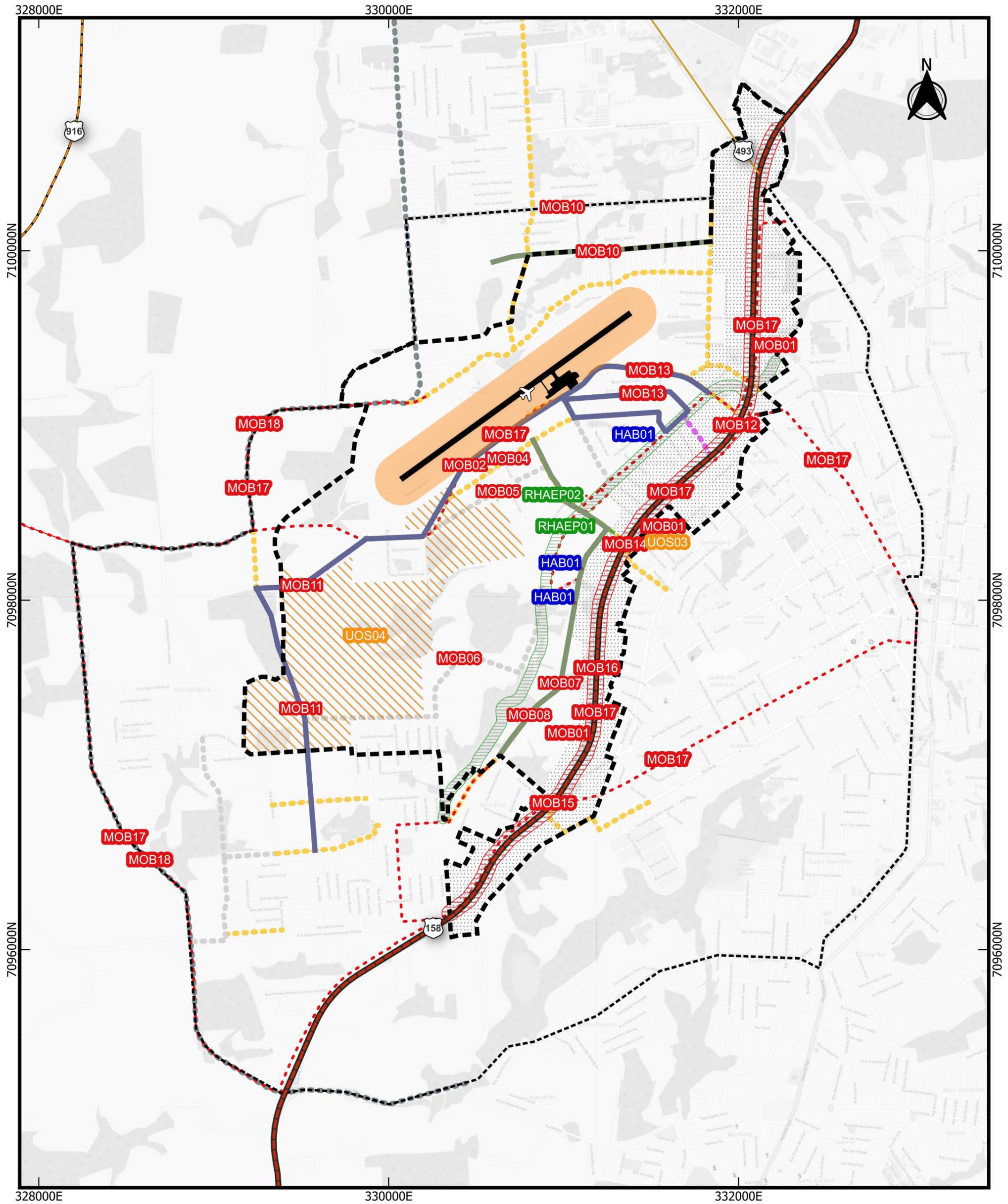
		Previsão de reservatórios de amortecimento de cheias nas novas áreas parceladas		Loteador	
		Construção de valas de infiltração / sumidouros nos futuros arruamentos que percorram o sentido transversal da inclinação topográfica		Loteador	
		Previsão de um reservatório específico ou sumidouro para águas pluviais, em todas as novas edificações, independentemente da área construída		Proprietário da edificação	
		<b>ETAPA: INTERVENÇÕES BÁSICAS</b>			
Fase 02	Rede Hídrica e Ambiental e Espaços Públicos	Parque linear	Ao longo da Área de Preservação Permanente do Córrego Penso	RHAEP01	Poder público municipal
		Parque linear - lago de contenção de cheias	Proximidades do cruzamento das Ruas João Penso e Jacó Morelato	RHAEP02	Poder público municipal
		Criação de alamedas	Rua Vicente De Col; Rua Jacó Morelato	RHAEP03	Poder público municipal e proprietário da edificação
	Mobilidade	Abertura de via	Alteração de traçado da Rua José Leonardi - Bairro Aeroporto e Pagnoncelli	MOB02	Poder público municipal
		Abertura de via	Conexão da rua Paraná e a rua Leoncio Amadori	MOB03	Poder público municipal
		Abertura de via	Conexão das partes fracionadas da rua Saul Viganó	MOB04	Poder público municipal
		Observância do	Prolongamento da rua Vital Faggion, respeitando o traçado	MOB05	Loteador

	traçado projetado de via	projetado quando do parcelamento do solo da região		
	Abertura de via	Conexão pela estrada particular existente na margem oeste do Córrego Penso até o bairro Planalto	MOB06	Poder público municipal e loteador
	Qualificação de viário existente	Rua Vicente De Col	MOB07	Poder público municipal
	Abertura de via	Rua Vicente De Col até o Bairro Bela Vista	MOB08	Poder público municipal
	Ciclofaixa	Rua João Penso; Parque Linear; Rua Vicente De Col	MOB09	Poder público municipal
	Qualificação de viário existente	Rua José Fraron e Rua Clevelândia	MOB10	Poder público municipal
	Observância do traçado projetado de via	Conexão da rua José Leonardi até a rua São Francisco de Assis no Bairro Planalto, respeitando o traçado projetado quando do parcelamento do solo da região	MOB11	Loteador
	Previsão de traçado viário	Previsão de traçado viário nas divisas com as áreas classificadas como Zona de Interesse Paisagístico e Ambiental / ZIPA		Loteador
	<b>ETAPA: INTERVENÇÕES COMPLEMENTARES</b>			
Fase 03	Mobilidade	Viaduto	Trevo da Guarani	MOB12 Poder público federal ou municipal
		Binário viário	Entre a Rua José Leonardi e Leoncio Amadori	MOB13 Poder público federal ou municipal

	Trincheira	Conexão entre a rua Jacó Morelato no bairro Pagnoncelli e a rua Vereador Cacique Ângelo Cretã no bairro Anchieta	MOB14	Poder público federal ou municipal	
	Trincheira	Trevo da Itacolomi	MOB15	Poder público federal ou municipal	
	Mobilidade	Adequação do acesso da Rua Ercília Corona à rodovia BR 158	MOB16	Poder público federal ou municipal	
	Mobilidade	Ampliação da rede cicloviária	MOB17	Poder público federal ou municipal	
	<b>ETAPA: INDICAÇÕES EXTRA</b>				
	Mobilidade	Observância do traçado projetado de via	Via marginal no limite sudoeste do perímetro urbano, respeitando o traçado projetado quando do parcelamento do solo da região	MOB18	Loteador
Fase 04	Habitação	Novos espaços de ZEIS 2		Poder público municipal mediante audiência pública e anuência do COPLAN	
	Soluções para áreas de risco	Previsão de IPTU Verde no novo Plano Diretor municipal		Poder público municipal	
		Elaboração de um Plano de Ação em Situações de Emergência / PASE relacionado a drenagem para o município		Poder público municipal	
		Conversão de multas ambientais em serviços de preservação		Infrator	

Fiscalização e incentivo a denúncias de supressão e intervenções indevidas	Poder público municipal
Denúncias de supressão e intervenções indevidas	População geral
Cadastramento no programa Voo Livre	População geral

# Mapa 03 - Mapa de Intervenções PEU EE158



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual

### Aeródromo

- Aeroporto
- Área de apoio Aeroporto

- Perímetro de intervenção
- Perímetro expandido
- incomodidade II
- Incomodidade III
- ZR 4

- Zona ZIS
- Conexões viárias**
- estrutural
- arterial
- coletora
- local

### Rotas cicloviárias

- Calçada 5B
- estudo

0 500 1.000 m

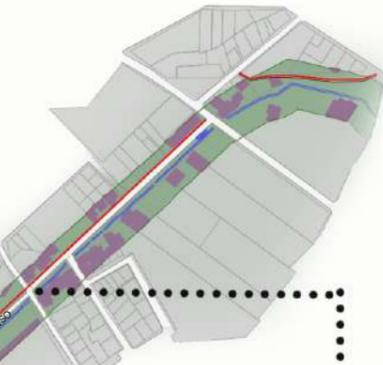
Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATÓ BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano



Área com controle de acesso. Espaço para lazer e soluções para contenção de águas pluviais.



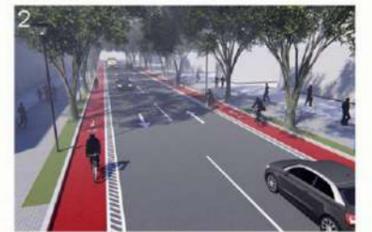
Reestruturação da via promovendo requalificação da margem do rio e calçadas, e implementação de ciclovia.



Área de permanência, espaço para uso diversificado e acesso pelo bairro. Requalificação das calçadas com inclusão de ciclofaixa.



Incorporação da ciclovia ao parque.



\* IMAGENS MERAMENTE ILUSTRATIVAS

Legenda:

- |   |                      |   |                     |
|---|----------------------|---|---------------------|
|  | 30 m do curso d'água |  | Ciclovia/ciclofaixa |
|  | Área permeável       |  | Travessia sobre rio |
|  | Área loteada         |  | Área de permanência |
|  | Edificações          |   |                     |

## PLANTA ESQUEMÁTICA

## ESTUDO PARQUE LINEAR

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE

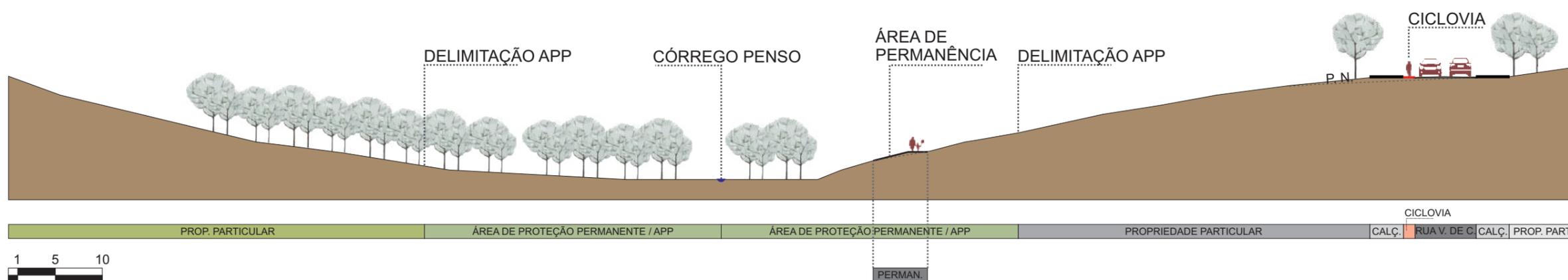
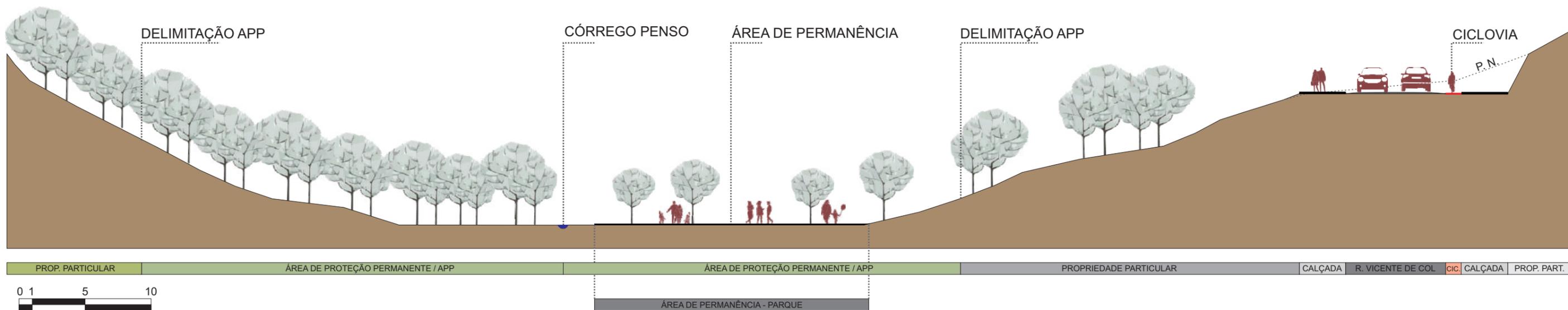
MAIO/2022

O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:  
 - CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO  
 - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES  
 - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA



MUNICÍPIO DE  
**PATO BRANCO**

Secretaria de Planejamento Urbano



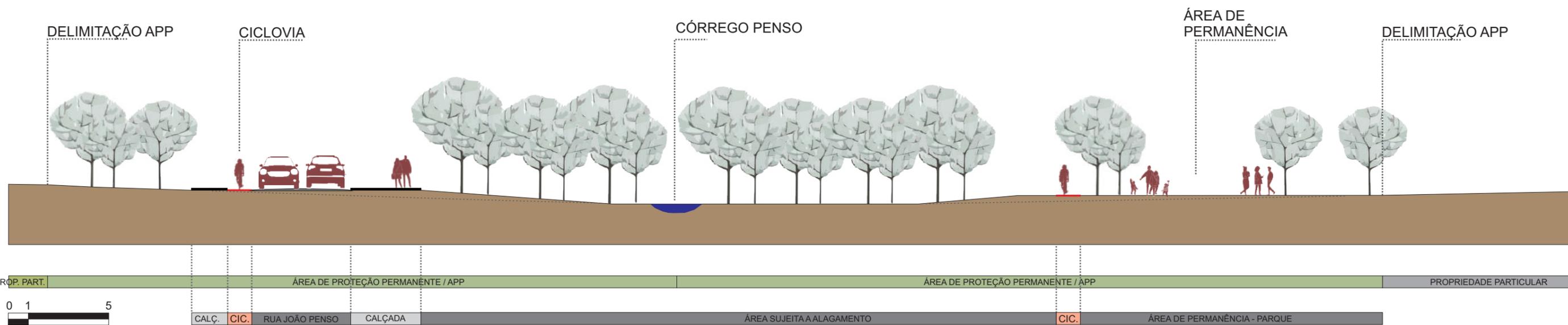
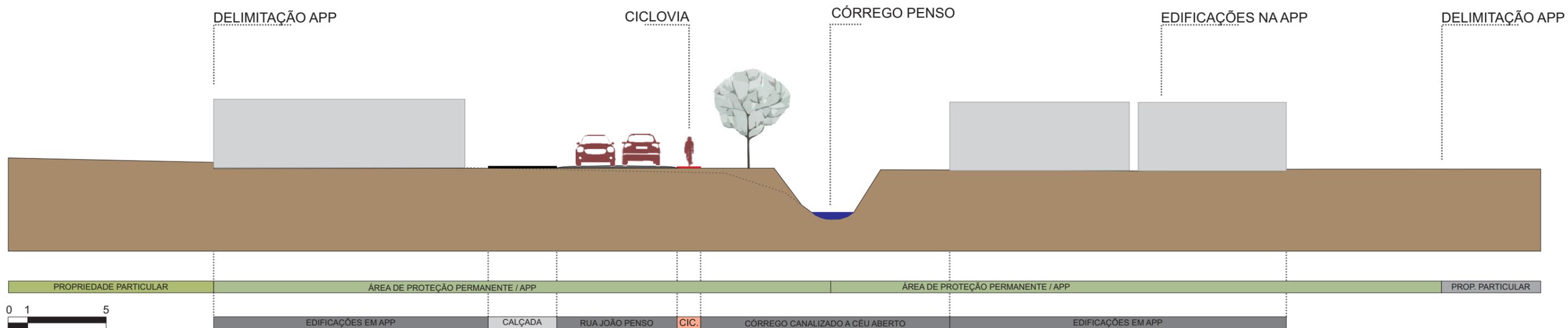
PERSPECTIVAS ESPAÇO DE LAZER E RECREAÇÃO NAS PROXIMIDADES DA RUA JOÃO PENSO E JACÓ MORELATO

## ESTUDO PARQUE LINEAR

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE

MAIO/2022

- O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:
- CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO
  - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES
  - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA

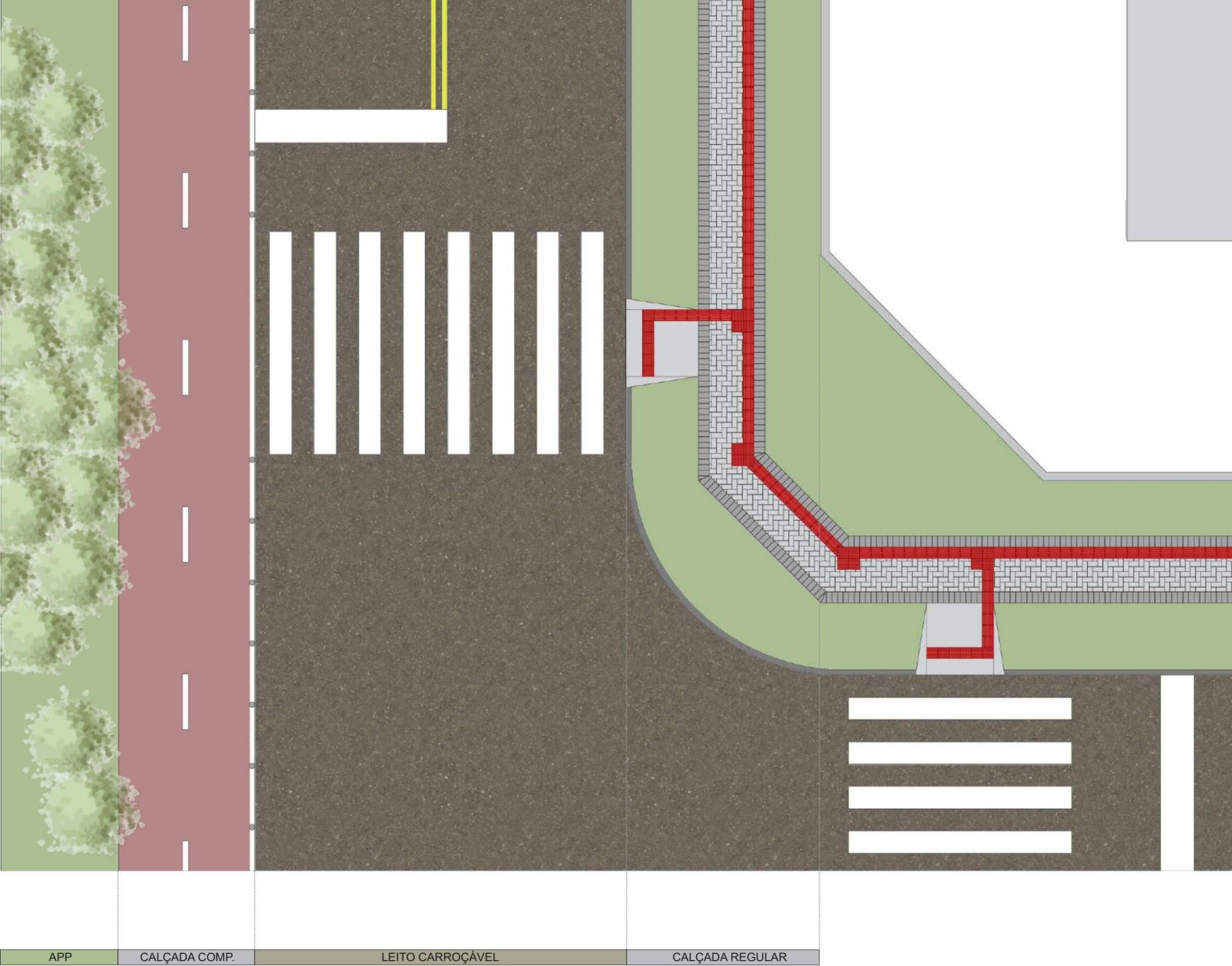


## ESTUDO PARQUE LINEAR

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE

MAIO/2022

- O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:
- CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO
  - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES
  - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA



**PLANTA ESQUEMÁTICA**  
Rua João Penso

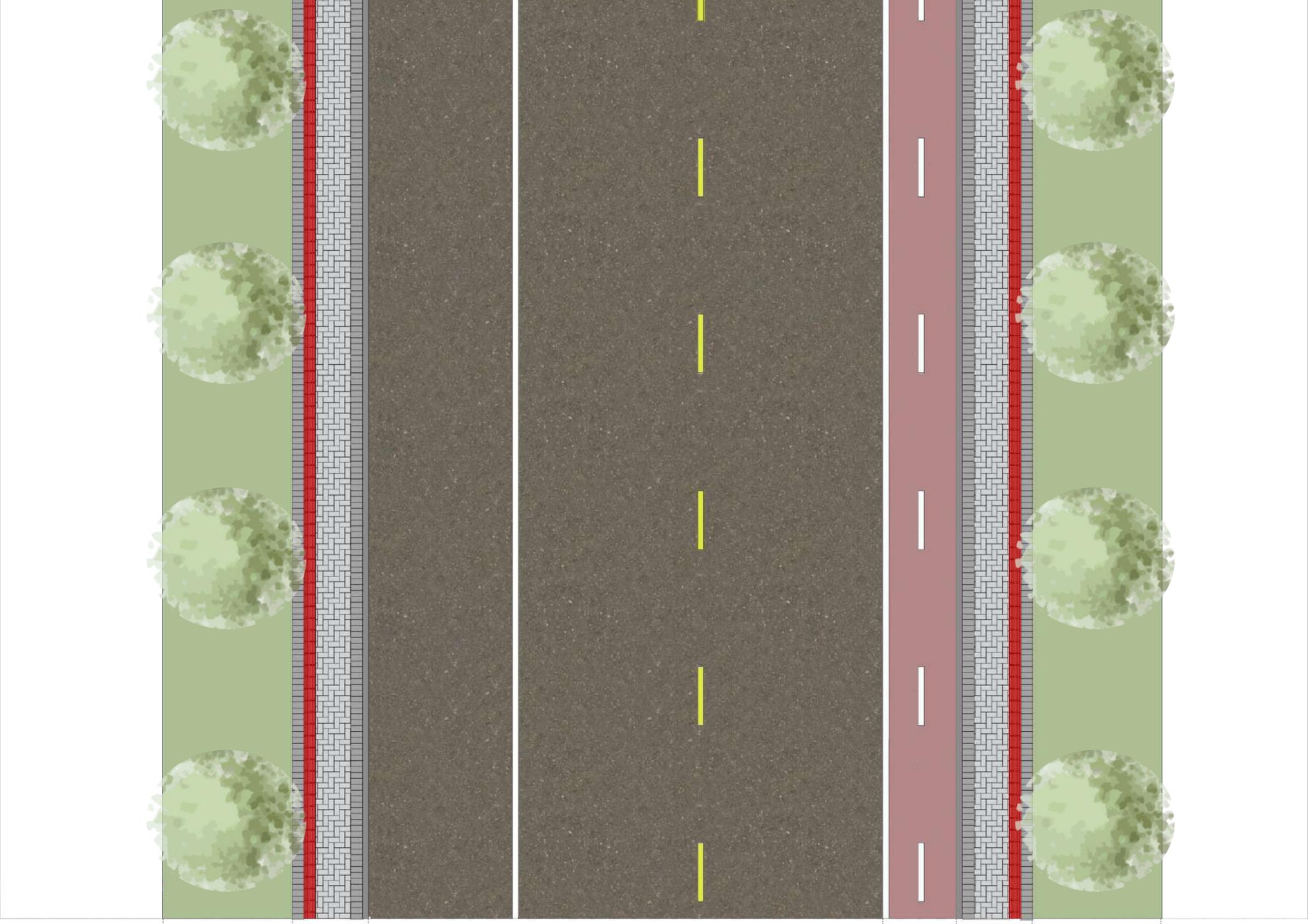


**PERSPECTIVA**

**ESTUDO DE CALÇADA COMPARTILHADA**

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE      MAIO/2022

O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:  
 - CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO  
 - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES  
 - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA



PROPRIEDADE    CANTEIRO    CALÇADA    ESTACIONAMENTO    LEITO CARROÇÁVEL    CICLOFAIXA    CALÇADA    CANTEIRO



**PLANTA ESQUEMÁTICA**  
Rua Vicente De Col

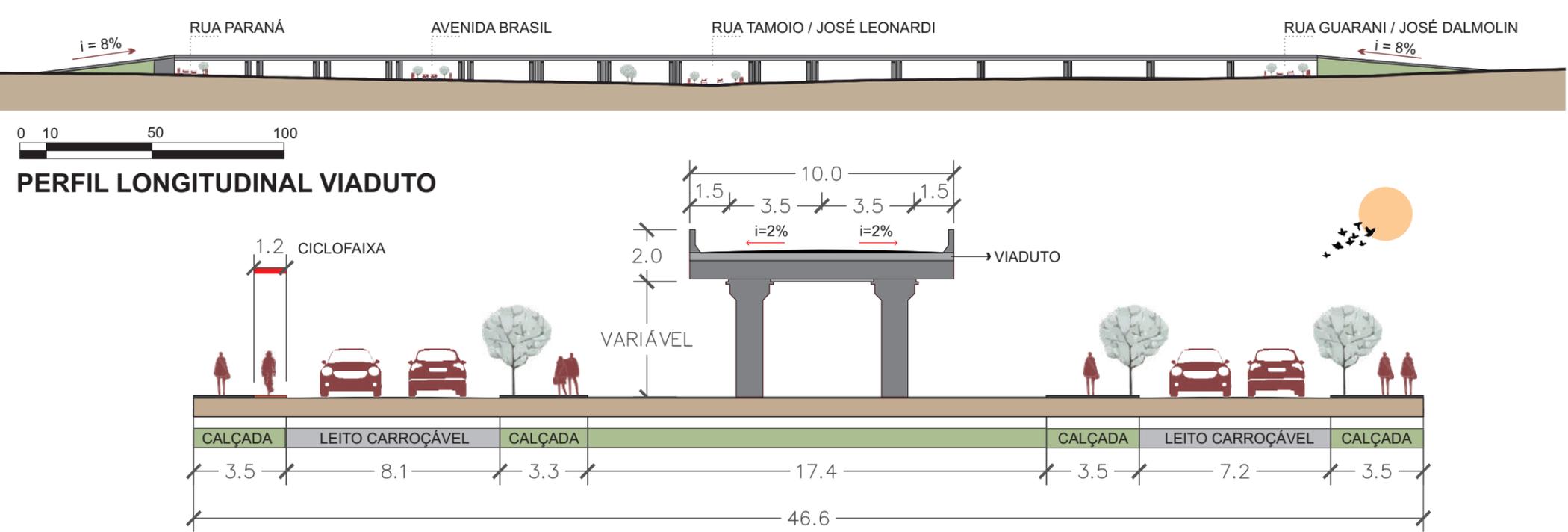


**PERSPECTIVA**

**ESTUDO DE ALAMEDA**

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE      MAIO/2022

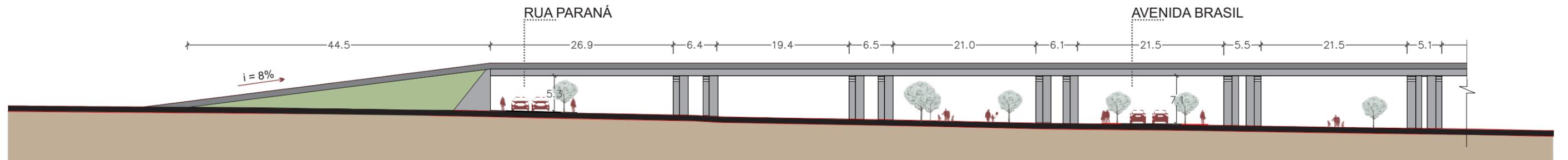
O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:  
 - CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO  
 - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES  
 - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA



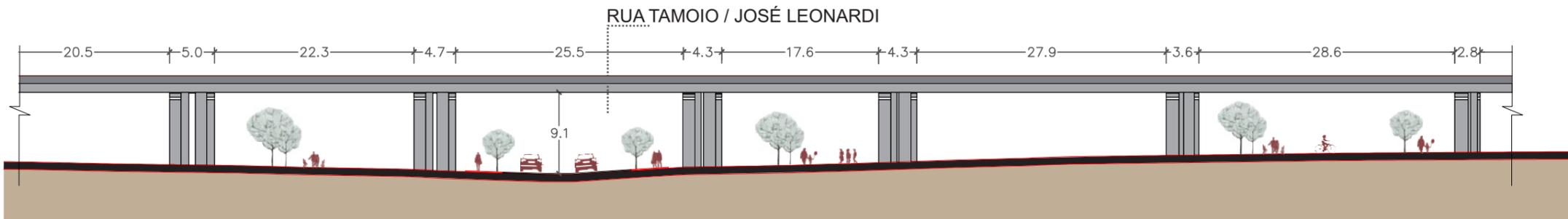
**ESTUDO DE CRUZAMENTO VIÁRIO**

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE MAIO/2022

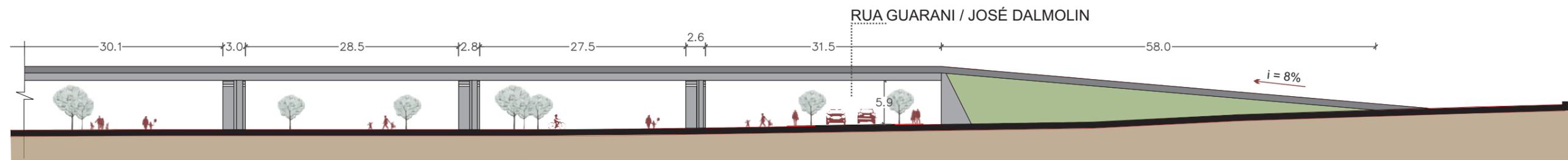
O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:  
 - CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO  
 - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES  
 - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA



**PERFIL VIADUTO - TRECHO 1**  
**ESC.: 1/2000**



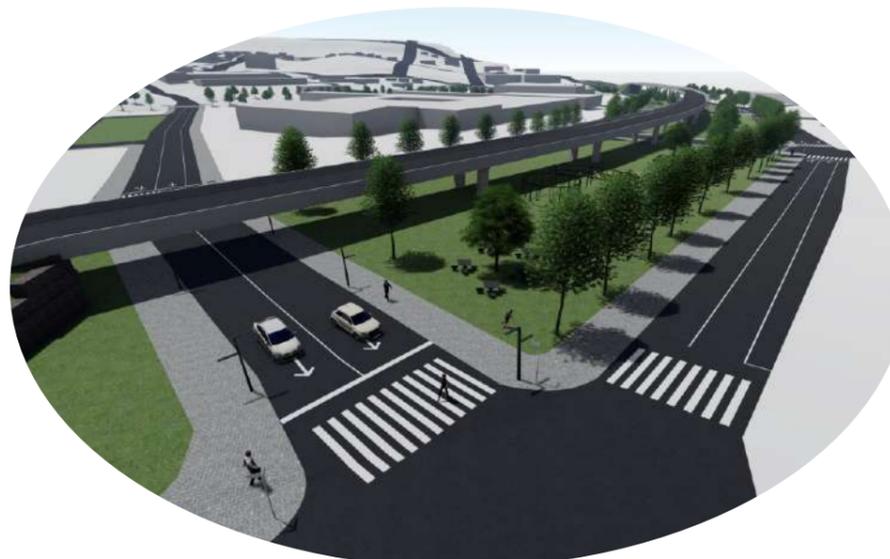
**PERFIL VIADUTO - TRECHO 2**  
**ESC.: 1/2000**



**PERFIL VIADUTO - TRECHO 3**  
**ESC.: 1/2000**



**PERSPECTIVA GERAL VIADUTO**



**PERSPECTIVA RUA PARANÁ E MARGINAL**



**PERSPECTIVA DO CANTEIRO**

**ESTUDO DE CRUZAMENTO VIÁRIO**

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE

MAIO/2022

O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:

- CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO
- CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES
- CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA

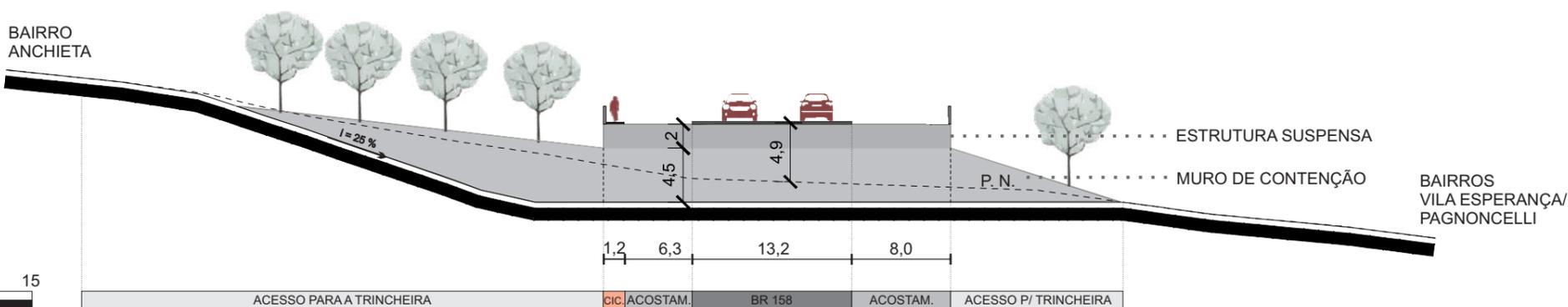


**MUNICÍPIO DE**  
**PATO BRANCO**

**Secretaria de Planejamento Urbano**



**PLANTA BAIXA  
DETALHE 03**



**CORTE ESQUEMÁTICO**



**PERSPECTIVA**



**PERSPECTIVA**

**ESTUDO DE TRANSPOSIÇÃO VIÁRIA**

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE

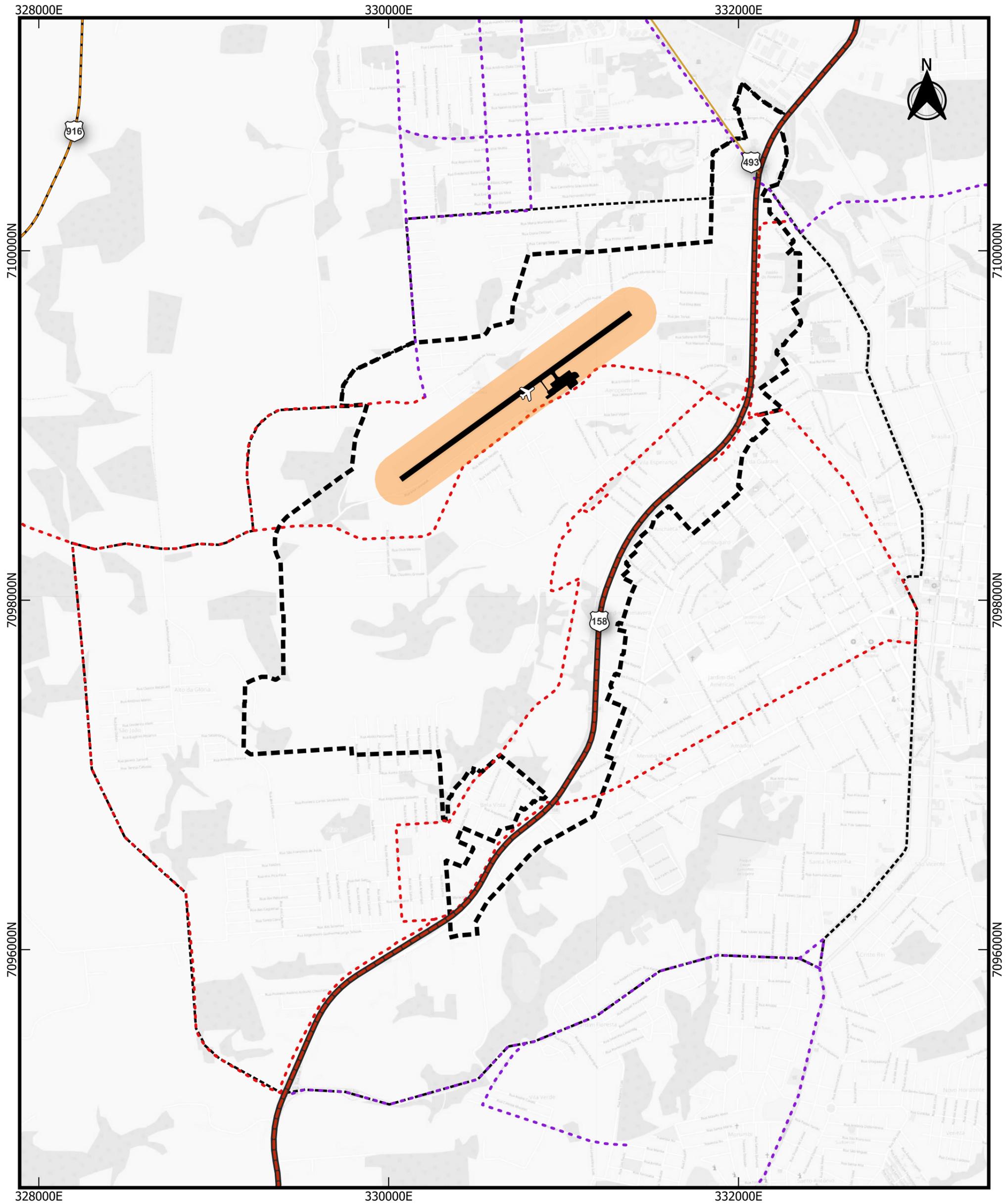
MAIO/2022

O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:  
 - CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO  
 - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES  
 - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA



**MUNICÍPIO DE  
PATO BRANCO**  
 Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 09 - Rotas de ciclovia/ciclofaixa



## Legenda

### Rodovias e Vias

-  Federal
-  Estadual

### Aeródromo

-  Aeroporto
-  Área de apoio Aeroporto

### Região de intervenção

-  Perímetro expandido



Perímetro de intervenção

### Rotas de modal cicloviário

-  Calçada 5B
-  estudo

0 500 1.000 m



Escala 1:20.000



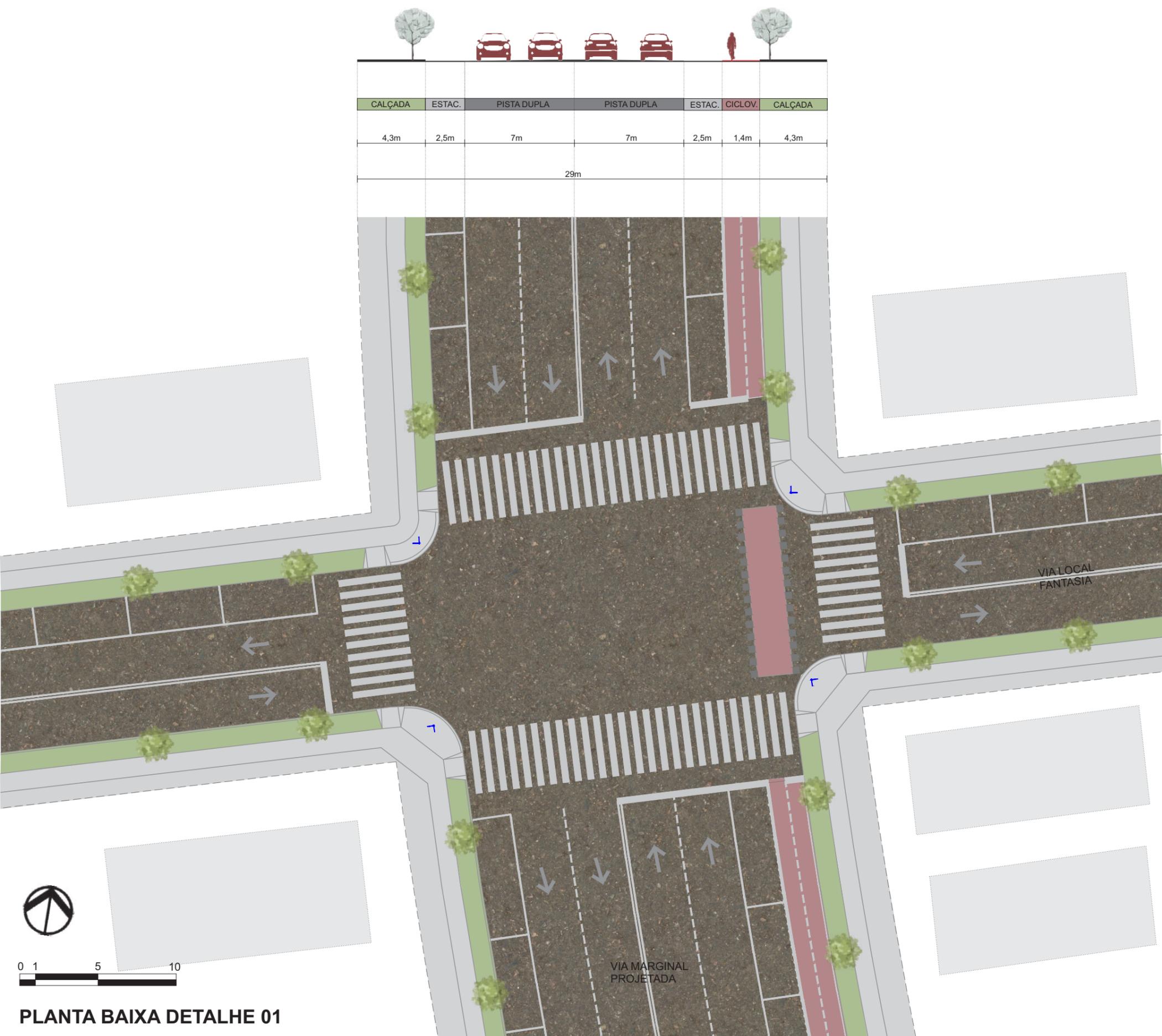
PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano



PERSPECTIVA



PERSPECTIVA



PLANTA BAIXA DETALHE 01

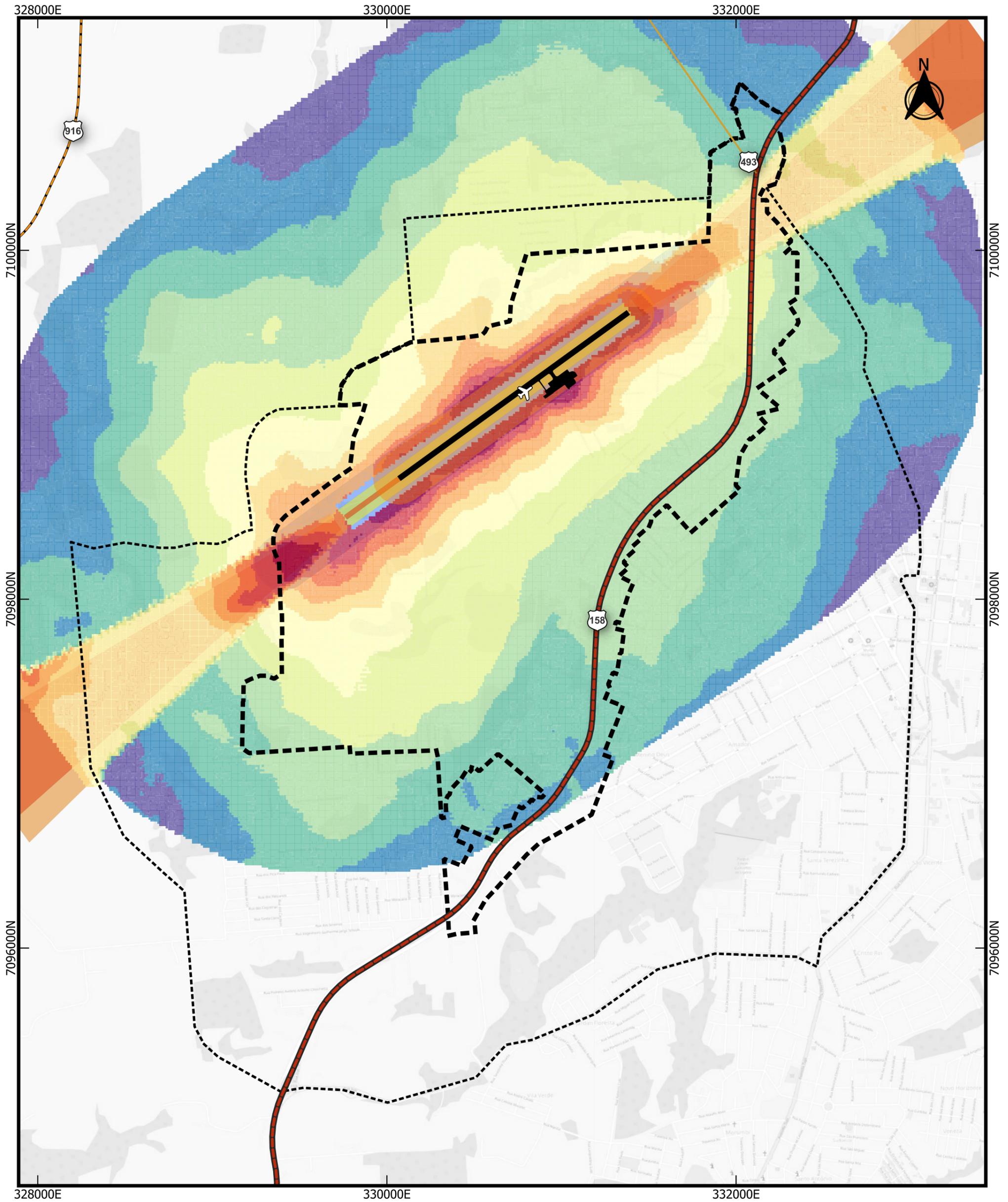
ESTUDO DE CRUZAMENTO VIÁRIO

LOCALIZAÇÃO: ZONA OESTE MAIO/2022

O PROJETO EXECUTIVO DEVERÁ:  
 - CONFERIR MEDIDAS NO LOCAL E NO LEVANTAMENTO  
 - CONFERIR RAIOS DE CURVAS NÃO ESPECIFICADOS NAS VIAS EXISTENTES  
 - CONFERIR NÍVEIS NÃO LEVANTADOS DE ONDE O ESTUDO DA VIA AVANÇA



# Mapa 10 - Limites de altura aeródromo



## Legenda

### Rodovias e Vias

-  Federal
-  Estadual

### Aeródromo

-  Aeroporto

 Área de apoio Aeroporto

 Perímetro de intervenção

 Perímetro expandido

### Limites Alturas Edificações

 -11 - 0

 0 - 10

 10 - 20

 20 - 40

 40 - 60

 60 - 80

 80 - 100

 100 - 150

 150 - 200

 200 - 250

 250 - 300

 300 - 360

0 500 1.000 m



Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATÓ BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

## RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA PEU EE 158

### Etapa 02 - Propostas de Intervenção

---

**Data:** 17/05/2022

**Sidnei Barbieri**

**Comentário:** Minha sugestão é que no final da rua Guarani façam um tunel que atravessa a BR chegando até a Havan.

**Devolutiva:** Primeiramente, agradecemos sua contribuição Sidnei. A extensão da Rua Garani, passando pela rodovia até as proximidades da Havan foi uma das solicitações mais recorrentes na consulta pública deste Plano de Urbanização, reforçando a importância de realização da mesma. Importa destacar que o estudo apresentado para o viaduto no Trevo da Guarani engloba também a mencionada passagem, sendo proposta a elevação da rodovia e a conexão da Rua Guarani com a Rua José Damolin. Indicamos que o estudo do entroncamento será devidamente aprofundado e refinado no decorrer das fases de implantação do PEU, após a aprovação do mesmo na forma da lei.

---

**Data:** 17/05/2022

**João Pedro Bortot**

**Comentário:** Poucos lembram, mas a Rua Guarany foi uma importante rua de Pato Branco. Até a construção da BR-158, que a interrompeu (final da década de 60) era a ligação direta entre o aeroporto e o centro da cidade e por ela transitaram inúmeras personalidades, inclusive o Presidente João Goulart em sua visita, em 1962, para inauguração da primeira agência do Banco do Brasil do Sudoeste e para entrega de títulos de terra (tenho as fotos da caravana dele nessa rua na altura do Balvedi. Deveria, portanto, merecer o reconhecimento e ser contemplada com uma trincheira sob a BR-158. Além de devolver-lhe o "status" tal investimento se constituiria num importante auxiliar na mobilidade.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição João. Como pode ser verificado neste e no relatório da primeira etapa, essa passagem é uma solicitação trazida por diversas pessoas, demonstrando a sua importância. Uma passagem por baixo da rodovia neste local apresenta complicações decorrentes do curso hídrico existente, que cruza a rodovia neste ponto específico. Por outro lado, a condição topográfica é favorável no sentido da implantação de um viaduto, elevando o fluxo rodoviário e mantendo o deslocamento urbano no nível da via atual. Nesse sentido, a conexão é contemplada na proposta do viaduto do entroncamento conhecido como Trevo da Guarani / Taísa. Ressaltamos que, um vez que o PEU seja

aprovado na forma da lei, o estudo proposto será aprofundado e refinado, visando sua viabilização.

---

**Data: 18/05/2022**

**Aires Afonso Forselini**

**Comentário:** Prolongamento da rua guarani até br, em frente Havan, com previsão de futuro terminal para metrô de superfície, com ramais até o Trevo da Catani; até São Roque do Chopim e Universidades-Passo da Pedra. O futuro está próximo e prever não custa nada.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Aires. Como mencionado na consulta pública da primeira etapa, ainda que o perímetro de intervenções do plano proposto seja bem mais restrito do que a sua indicação, a definição de uma pista exclusiva para o trânsito de transporte coletivo pode ser uma alternativa viável. De modo complementar, futuramente uma pista exclusiva pode ser mais facilmente adaptada para um transporte como o sugerido, mediante a consolidação da demanda.

---

**Data: 18/05/2022**

**Dalcimar Casanonva**

**Comentário:** Acredito que tenho 3 sugestões a serem levadas em conta

1 - é montar um viaduto no entroncamento av. Brasil br158 e ruas vizinhas. Apesar das modificações realizadas tenham sido boas aquele trevo é muito confuso. Também o acesso a UTFPR, fadep e Fraron é muito complicado, precisando por vezes realizar muitas voltas para um retorno.

2 - por favor considerem fazer intervenções pensando em arborização. Cidade bonita e agradável é cidade arborizada. Já pensar na retira de postes (onde for possível), e maior arborização.

**Devolutiva:** Em primeiro lugar, agradecemos sua contribuição Dalcimar. Um viaduto no local mencionado (Avenida Brasil, Rua Paraná, Rua Tamoio e prolongamento da Rua Guarani), de fato, compõe uma das propostas de transposição contidas neste Plano. Cabe reforçar que a proposição está em nível de estudo indicativo por hora, e que os aprofundamentos e refinamentos necessários serão realizados mediante a formalização do PEU EE158 na casa de leis do município.

Em relação aos acessos mencionados das universidades e do bairro Fraron, frisamos que, a princípio, o perímetro do plano não contempla intervenções diretas nessas áreas. De todo modo, a sua indicação fica registrada.

Por último, a colocação sobre arborização é absolutamente pertinente, tendo sido um dos aspectos norteadores das propostas contidas no plano. Indicamos a implantação de alamedas, justamente pretendendo a consolidação de circuitos arborizados em vias que possuem espaço para isso. Além disso, as alterações viárias na rodovia também comportarão áreas similares.

---

**Data: 19/05/2022**

**Paulo Fergutz**

**Comentário:** Olá! Como representantes dos ciclistas, solicitamos que sejam pensados espaços para a circulação de ciclistas, ciclovias, ciclofaixas e cruzamentos. O número de ciclistas que utilizam a rodovia BR158 cresce a cada dia, seja como meio de transporta para o trabalho ou estudo (área industrial e faculdades), laser (parques) esporte. Gostaríamos de participar das tomadas de decisão pois fazemos parte do transito em grande número.

Paulo Ricardo Fergutz - Presidente da Associação de ciclistas Quebra Freio Bike Clube Pato Branco contato (número suprimido).

**Devolutiva:** Olá Paulo, iniciamos agradecendo sua contribuição. A ampliação dos circuitos cicloviários foi uma solicitação recorrente na consulta pública do Plano de Urbanização, conforme registrado no relatório da primeira etapa, o que ressalta a relevância do tema e a necessidade de adequação desta demanda no nosso município. Indicamos que a previsão de novos circuitos cicloviários é uma das premissas do PEU EE158, cujo aprofundamento será realizado no decorrer das fases de implantação, quando o mesmo for aprovado nos termos da lei. De todo modo, a Secretaria de Planejamento Urbano está desenvolvendo projetos nesse sentido, então, mesmo na hipótese de não sancionamento do PEU, a discussão conjunta com a associação de ciclistas será providenciada. Reiteramos o agradecimento pela discussão e, em especial, a disponibilidade para participação.

---

**Data: 22/05/2022**

**Gilmar Komonski**

**Comentário:** Não moro na região da BR 158, mas frequentemente preciso ir para a região do Fraron e Aeroporto.

Vejo sugestões a respeito, como estender a rua Guarani por baixo da 158 e outras modificações no trevo da Guarani.

Sugiro um complemento nestes acessos, um viaduto em frente ao Estádio Pioneiros ligando a marginal com a Rua Martim Afonso de Souza, ao lado da madeireira Alberti.

Na região haverá o Ginásio, então vai precisar de acessos e saídas complementares.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição Gilmar. De fato, é proposto um conjunto de transposições nas imediações do Estádio Os Pioneiros, com um viaduto iniciando a aproximadamente 500 metros do local indicado, visando a melhoria da mobilidade em todo seu arredor. Mais uma transposição nessa região pode ser sim considerada em um momento futuro, mediante a construção da nova Arena de Esportes Multiuso e a consolidação da demanda nesse ponto específico.

---

**Data: 24/05/2022**

**João F. Florencio**

**Comentário:** A sugestão não é para a BR-158, especificamente. Mas para crescimento e ampliação da cidade como um todo, especialmente para o Bairro Brasília. Apesar de localizado em área nobre da cidade, o desenvolvimento do bairro está atrasado e defasado em razão de normas estabelecidas no plano diretor que estão incondizentes com a realidade vivenciada. Veja-se que no Bairro temos escola de grande porte (Colégio Mater Dei), clube Pinheiros, escola de línguas, bares e restaurantes, sem contar a extrema proximidade com o centro da cidade. Mesmo assim, o plano diretor limita a construção para apenas 02 pavimentos, especialmente na Rua Aimoré, na altura dos números 1369 a 1600, o que obstaculiza a construção de novos imóveis que, certamente, contribuiriam com a região. A título de exemplo, na Rua Arthur Bernardes esquina com Oswaldo Aranha que fica bem próximo já são permitidos de 3 a 6 pavimentos, levando a crer, ainda mais, que a norma está incondizente com o potencial da região.

**Devolutiva:** Agradecemos sua contribuição João. Em concordância com a sua colocação, indicamos que o local da solicitação não faz parte do perímetro de intervenção do Plano Especial de Urbanização proposto. Reforçamos que neste plano não serão realizadas alterações na classificação de zoneamento, respeitando a aptidão originalmente atribuída para a zona em questão, uma vez que modificações mais profundas da legislação competem tão somente ao processo de revisão do Plano Diretor municipal que está em desenvolvimento. Assim, sua solicitação será encaminhada para análise no âmbito do mesmo.

---

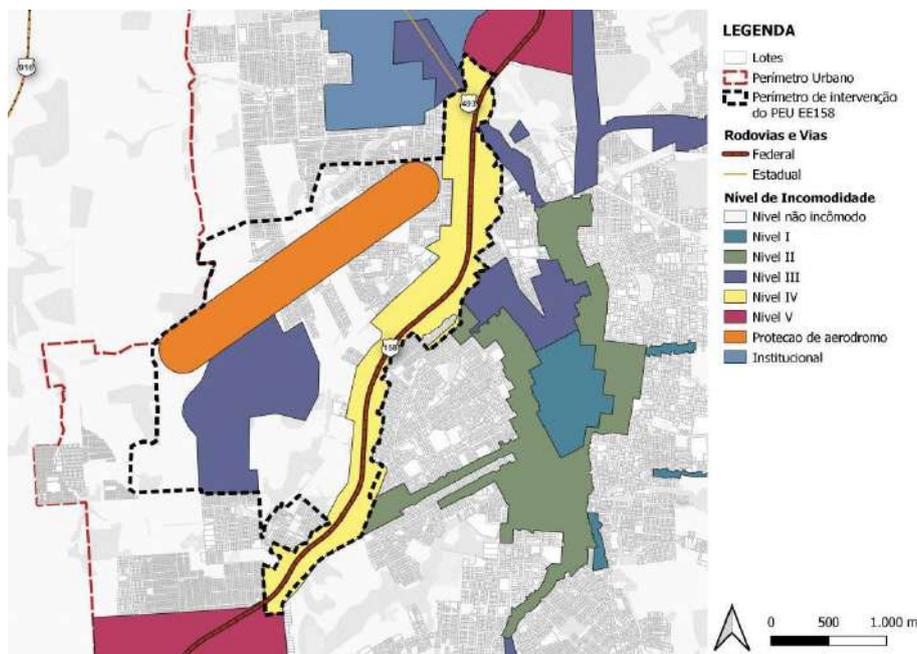
**Data: 24/05/2022**

**Romulo**

**Comentário:** Gostaria de saber no Fraron, com esta mudança, qual seria a taxa de incômodo daquela região? Pois falaram em região de incômodo, mas qual a taxa deste incômodo? E isso não deveria ser discutido no Plano Diretor?  
Desde já agradeço a atenção.

**Devolutiva:** Inicialmente, agradecemos sua contribuição Romulo. Os níveis de incomodidade no perímetro urbano do município são definidos pelo Anexo 6 - Mapa de Incomodidade da LUPA (Lei Complementar 46/2011) e apresentam classificações variadas, como pode ser verificado na figura a seguir:

Figura 01 - Níveis de incomodidade atuais na região do PEU EE158

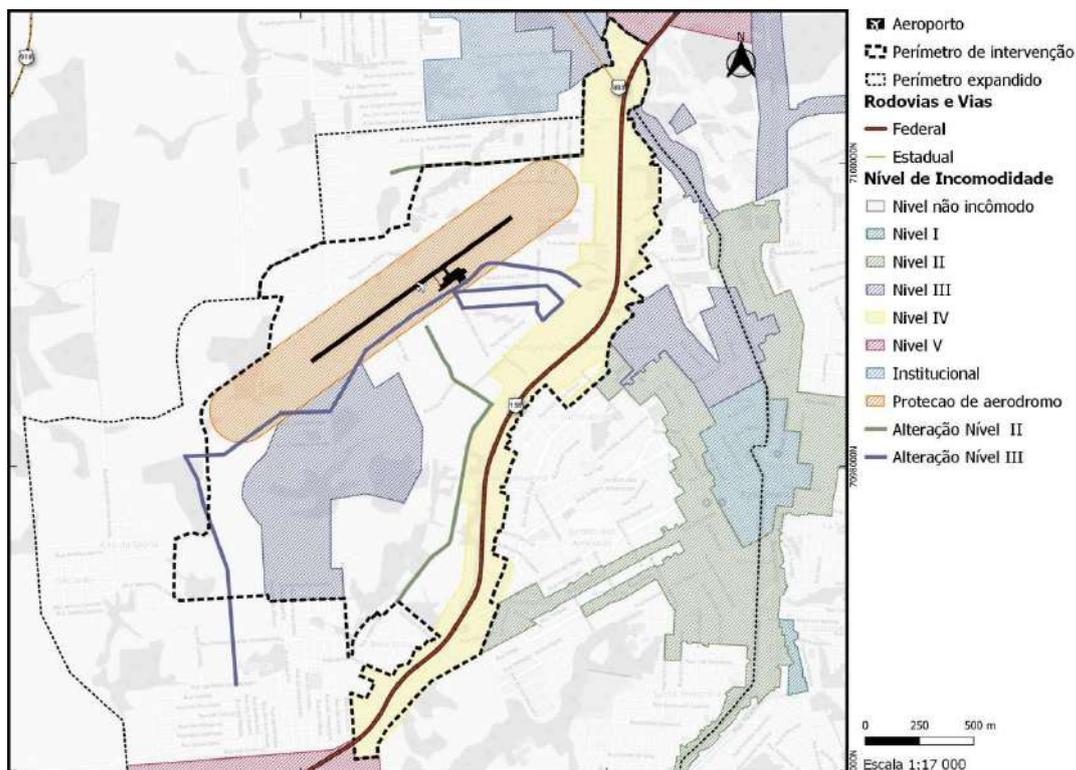


De acordo com o mapa atual, ilustrado acima, a área próxima da rodovia permite atividades e usos de incômodo nível IV (em amarelo), a área do aeroporto tem uma classificação chamada 'proteção do aerodromo' que apresenta especificidades próprias desse equipamento (em laranja), o espaço entre o aeroporto e a rodovia tem predominância de nível não incômodo (áreas brancas), e existe ainda uma mancha de incômodo nível III próxima ao aeroporto (em roxo).

Cada uma dessas classificações permite a instalação de atividades distintas, como comércios e serviços de diferentes portes, conforme definições do **artigo 119** da LUPA. O texto da LUPA pode ser consultado no site da Secretaria de Planejamento Urbano ou pelo link: <https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/LUPA-completa.pdf>.

Pois bem, uma das proposições do PEU EE158 abrange a alteração dos níveis de incomodidade em ruas específicas, que hoje são classificadas como de nível "não incômodo", para incomodidades de nível II e nível III, conforme a figura a seguir (as ruas são descritas também no texto da minuta do PEU e em seus mapas anexos). O **objetivo** dessa alteração é aumentar a permissão de atividades em determinadas vias, que comportam maior fluxo e atividades comerciais, visando o estímulo ao comércio e usos mistos da região.

Figura 02 - Alterações de níveis de incomodidade propostos no PEU EE158



A principal destas vias é a José Leonardi, considerando que atualmente ela já comporta o trânsito de cargas induzida pelo aeroporto, fazendo com que a classificação não incômoda esteja incompatível com a demanda atual. Além disso, esta rua também conecta a mancha existente de incomodidade III e a rodovia, apresentando grande potencial para a instalação de comércios e serviços variados, impedidos atualmente de operar em decorrência da restrição de incomodidade.

Por fim, os parâmetros urbanos são sim discutidos e definidos no âmbito do Plano Diretor - PD municipal. Ressalta-se que o mesmo encontra-se atualmente defasado, não atendendo a realidade de demanda verificada hoje, como no caso relatado da rua José Leonardi. Essas e outras incompatibilidades registradas estão entre as motivações deste Plano de Urbanização.

Reforçamos ainda que o Plano Diretor está, neste momento, em processo de revisão e que os níveis de incomodidade de todo o perímetro urbano serão avaliados e readequados, na esfera de seus estudos técnicos. Ademais, o PEU é uma ferramenta prevista dentro da lei do próprio Plano Diretor vigente, regulamentada para promover o desenvolvimento de regiões específicas da cidade.

---

**Data:** 25/05/2022

**Eduardo Cecco**

**Comentário:** Contribuição 1: Importante realizar estudo de ocupação nas áreas de ZIS, considerando as alterações dos parâmetros construtivos. Simular ocupação máxima dos terrenos para entendimento do impacto na paisagem (entrada da cidade), isso pode ser controlado a partir da taxa de ocupação, recuos obrigatórios e quantidade de pavimentos.

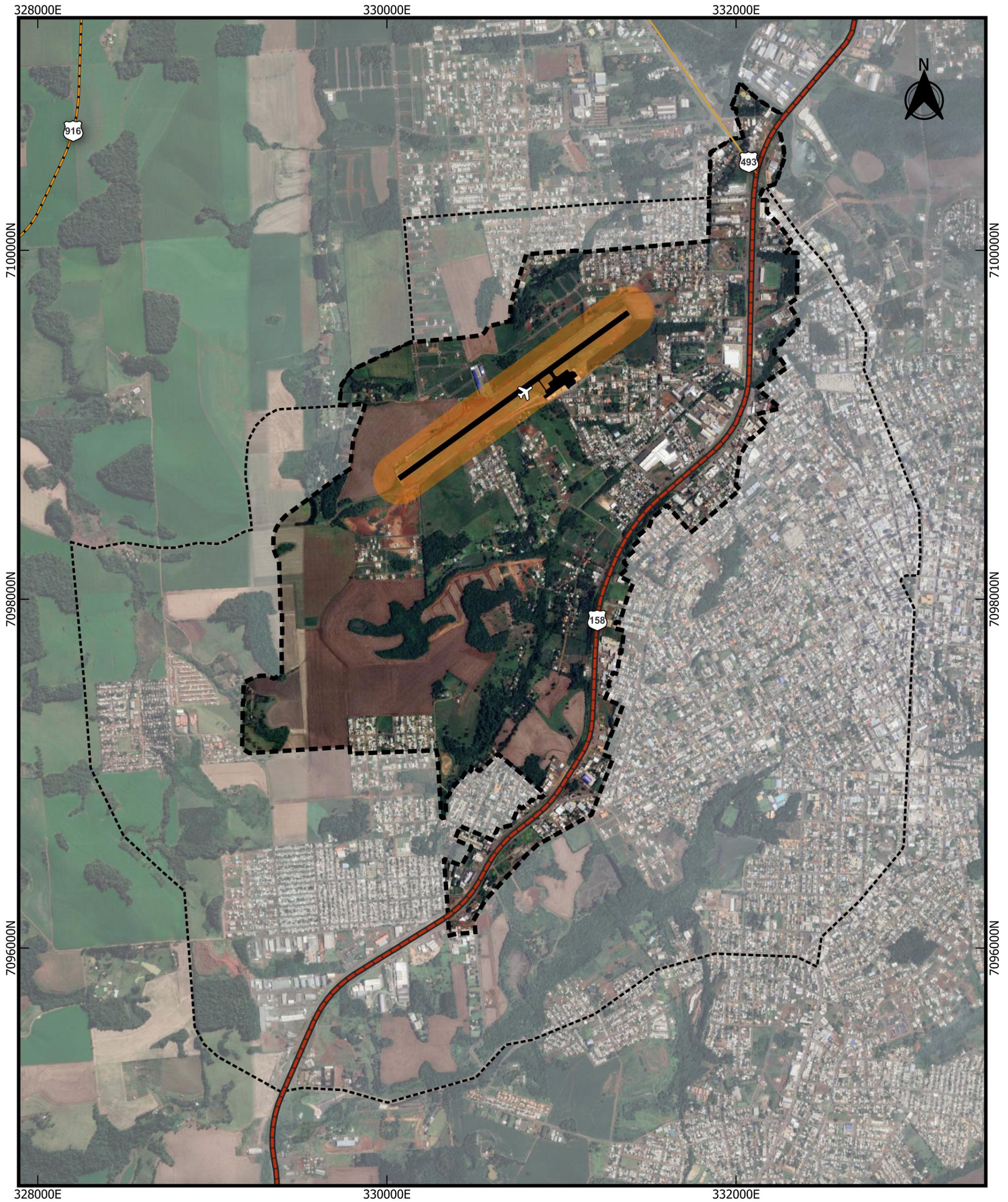
Contribuição 2: Cuidar com projetos de transposição de vias para que não ofereçam melhorias apenas aos veículos. Todo viaduto ou transposição implantado, cria-se também uma "barreira" que divide a cidade em dois lados. Os pedestres e transportes não motorizados precisam se sentir seguros nestes espaços. Portanto, é importante calçadas largas, faixas distintas e elevadas, iluminação, entre outros.

Contribuição 3: Transformar a rodovia 158 numa Avenida Inteligente/Sustentável. Com pisos que possam gerar energia, corredor verde, áreas de lazer, iluminação, ciclovias e faixas com conexão confortável com o centro da Cidade e o Parque Ambiental.

**Devolutiva:** Em princípio, agradecemos sua contribuição Eduardo. Indicamos que a simulação da ocupação sugerida na contribuição 1 será realizada e apresentada ao COPLAN para apreciação no decorrer das próximas semanas.

Relacionado ao segundo apontamento, reforçamos a concordância com as preocupações apresentadas nas contribuições 2 e 3. É válido ressaltar que os estudos componentes da proposta tem caráter de orientação para o projeto de lei que resultará do processo do PEU EE158, e que será encaminhada para a Câmara de Vereadores. Nada obstante, considerando que o projeto de lei do PEU EE158 seja sancionado, o detalhamento efetivo de cada transposição e das transformações da rodovia / via urbana será aprofundado e refinado nos termos devidos, bem como publicizado, mediante o avanço das fases de implementação do Plano.

# Mapa 01 - Abrangência do PEU EE158



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual

### Aeródromo

- Aeroporto
- Área de apoio Aeroporto



Perímetro de intervenção



Perímetro expandido

0 500 1.000 m

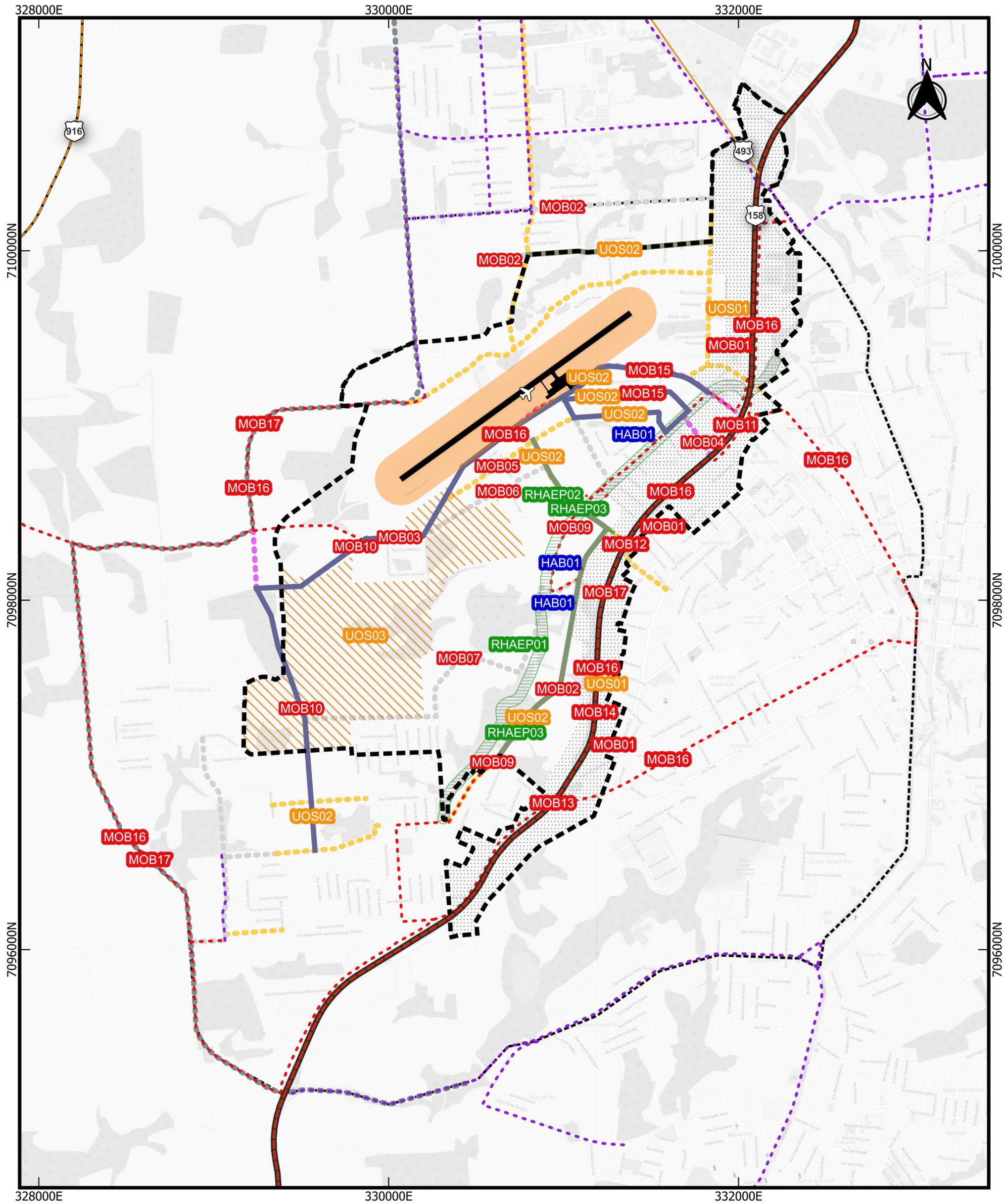


Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATO BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 02 - Programa de Intervenções PEU EE158



## Legenda

- Rodovias e Vias**
- Federal
  - Estadual
- Aeródromo**
- Aeroporto

- Área de apoio do Aeroporto
- Perímetro de intervenção
- Perímetro expandido
- incomodidade II
- Incomodidade III

- zex
  - Zona ZIS
  - APP Córrego Penso
- Conexões viárias**
- estrutural
  - arterial

- coletora
  - local
- Circuitos cicloviários**
- Calçada 5B existente
  - estudo

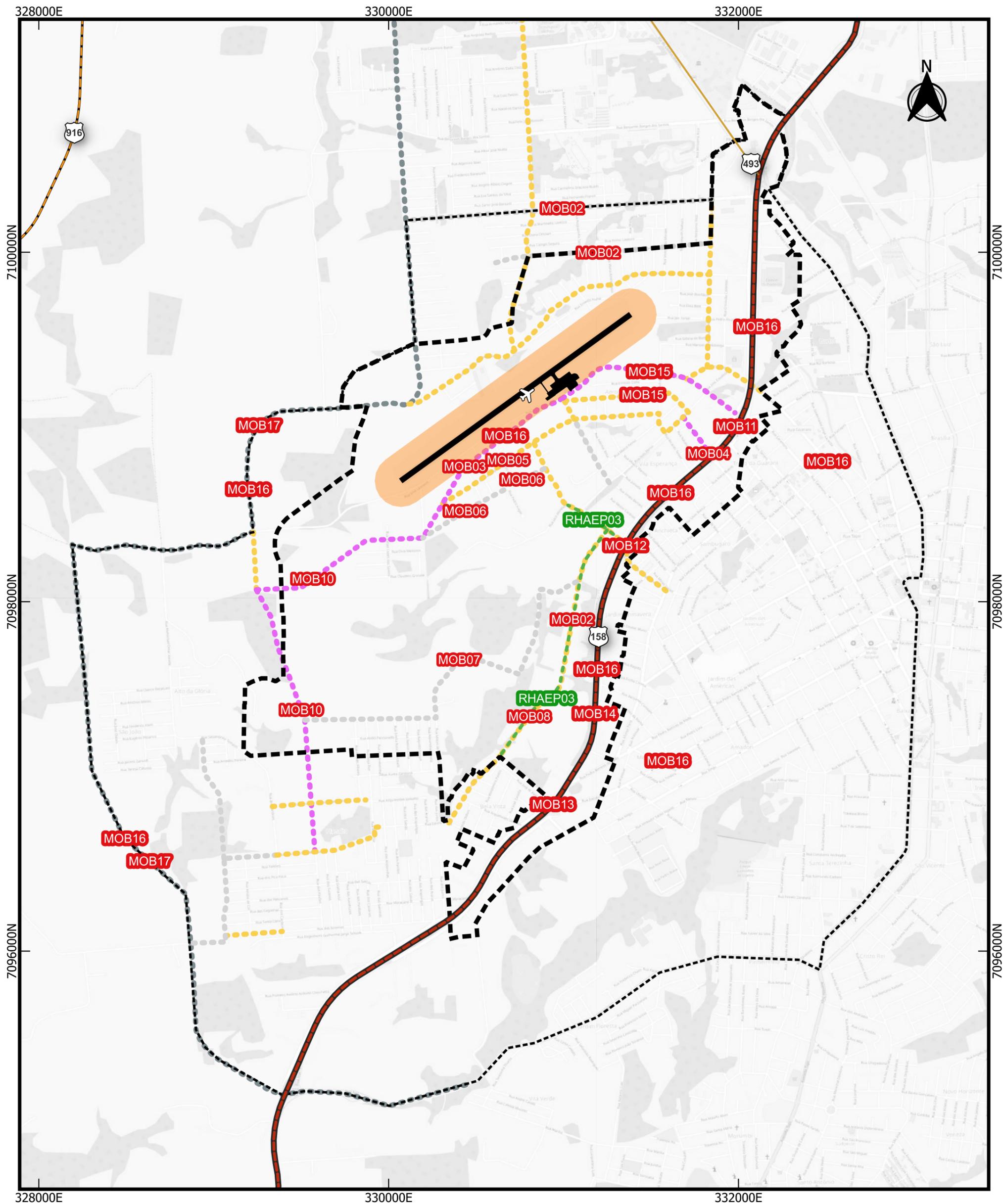


Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATÓ BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 03 - Intervenções viárias



## Legenda

### Rodovias e Vias

- Federal
- Estadual

### Aeródromo

- Aeroporto

- Área de apoio Aeroporto

- Perímetro de intervenção
- Perímetro expandido

### Conexões viárias

- estrutural

- arterial

- coletora

- local

- alamedas

0 500 1.000 m

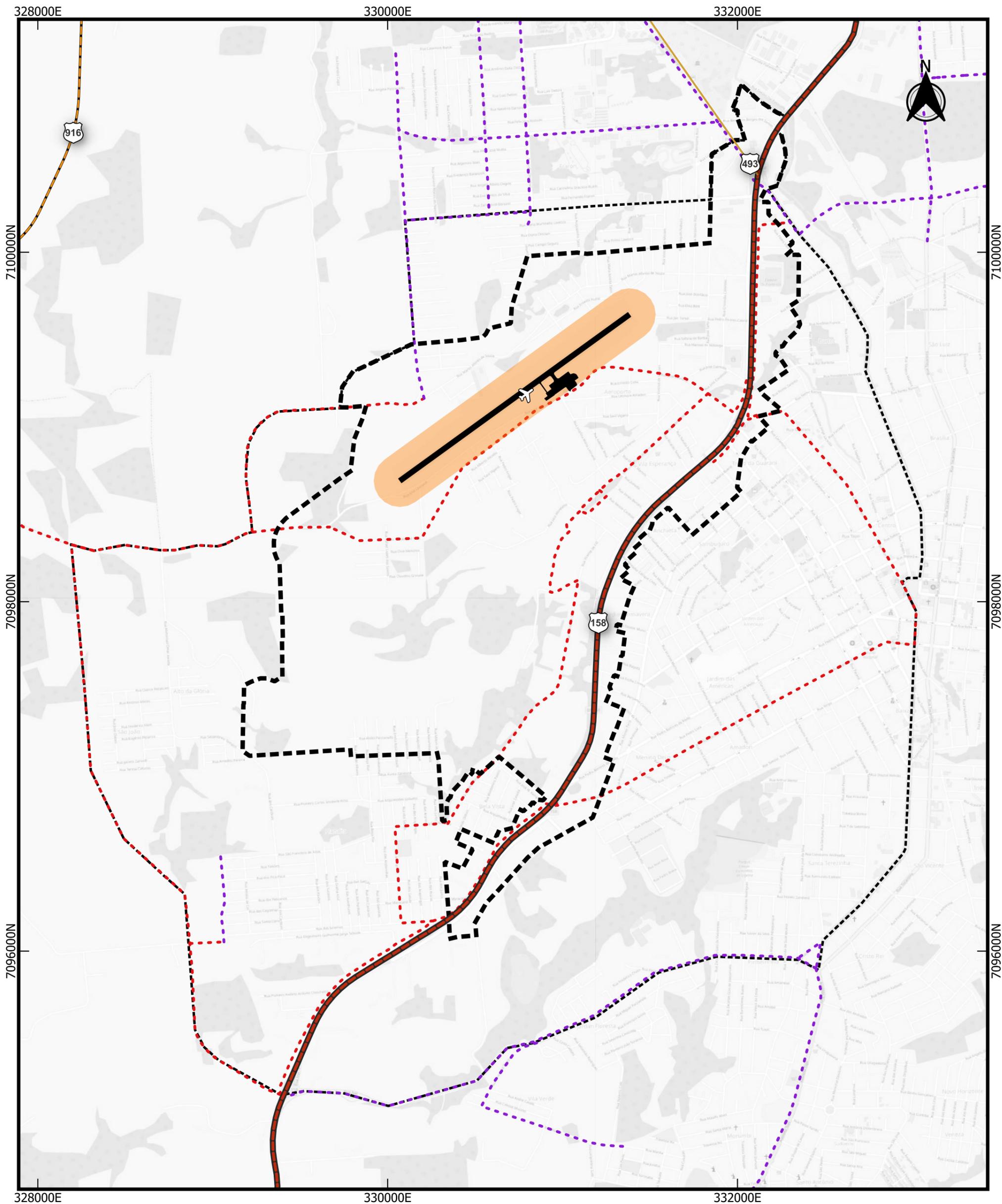


Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATÓ BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

# Mapa 04 - Circuitos Cicloviários



## Legenda

### Rodovias e Vias

-  Federal
-  Estadual

### Aeródromo

-  Aeroporto
-  Área de apoio Aeroporto
-  Perímetro de intervenção

### Perímetro expandido

### Circuitos cicloviários

-  Calçada 5B existente
-  estudo

0 500 1.000 m



Escala 1:20.000



PREFEITURA DE  
**PATÓ BRANCO**  
Secretaria de Planejamento Urbano

**Anexo V - QUADRO 01: Programa de Intervenções do PEU EE158**

EIXO TEMÁTICO	INTERVENÇÃO	LOCAL	CÓDIGO	RESPONSÁVEL	
<b>ETAPA: IMPLANTAÇÃO IMEDIATA</b>					
Fase 01		Alteração de parâmetros da ZIS	Zona Industrial e Serviços	UOS01	Poder público municipal
	Uso e Ocupação do Solo	Alteração de nível de incomodidade	Rua José Leonardi e seu prolongamento futuro até o Bairro Planalto; Rua Leoncio Amadori; Rua Saul Viganó; Rua Vinicius de Moraes; Rua Ricardo Bortolo Tesser; Rua João Penso; Rua Jacó Morelato; Rua Guerino Costa; Rua Vicente De Col e Rua Clevelândia	UOS02	COPLAN
		Ampliação da ZR4	Alteração da ZEX para ZR4	UOS03	COPLAN
	Mobilidade	Municipalização da rodovia BR 158	Rodovia BR 158 no perímetro do PEU EE158	MOB01	Poder público municipal
	Habitação	Regularização fundiária	Bairro Pagnoncelli, Aeroporto e Vila Esperança	HAB01	Poder público municipal - notificação
	<b>ETAPA: NOVOS LOTEAMENTOS / EDIFICAÇÕES</b>				
Soluções para áreas de risco	Aprovação de novos loteamentos e edificações condicionadas a soluções alternativas de drenagem			Loteadores e proprietário da edificação	

		Previsão de reservatórios de amortecimento de cheias nas novas áreas parceladas			Loteador
		Construção de valas de infiltração / sumidouros nos futuros arruamentos que percorram o sentido transversal da inclinação topográfica			Loteador
		Previsão de um reservatório específico ou sumidouro para águas pluviais, em todas as novas edificações, independentemente da área construída			Proprietário da edificação
		Atendimento preferencial em programas de habitação de interesse social	Residências identificadas em local de risco		Poder público municipal
		<b>ETAPA: INTERVENÇÕES BÁSICAS</b>			
Fase 02	Rede Hídrica e Ambiental e Espaços Públicos	Parque linear	Ao longo da Área de Preservação Permanente do Córrego Penso	RHAEP01	Poder público municipal
		Parque linear - lago de contenção de cheias	Proximidades do cruzamento das Ruas João Penso e Jacó Morelato	RHAEP02	Poder público municipal
		Criação de alamedas	Rua Vicente De Col; Rua Jacó Morelato	RHAEP03	Poder público municipal e proprietário da edificação
		Qualificação de viário existente	Rua Vicente De Col; Rua José Fraron; Rua Clevelândia	MOB02	Poder público municipal

Mobilidade	Abertura de via	Alteração de traçado da Rua José Leonardi - Bairro Aeroporto e Pagnoncelli	MOB03	Poder público municipal	
	Abertura de via	Conexão da rua Paraná e a rua João Penso	MOB04	Poder público municipal	
	Abertura de via	Conexão das partes fracionadas da rua Saul Viganó	MOB05	Poder público municipal	
	Observância do traçado projetado de via	Prolongamento da rua Vital Faggion, respeitando o traçado projetado quando do parcelamento do solo da região	MOB06	Loteador	
	Abertura de via	Conexão pela estrada particular existente na margem oeste do Córrego Penso até o bairro Planalto	MOB07	Poder público municipal e loteador	
	Abertura de via	Rua Vicente De Col até a Rua Angelo Merlin no Bairro Bela Vista	MOB08	Poder público municipal e loteador	
	Implantação de ciclofaixa	Rua João Penso; Parque Linear; Rua Vicente De Col	MOB09	Poder público municipal	
	Observância do traçado projetado de via	Conexão da rua José Leonardi até o Bairro Planalto, respeitando o traçado projetado quando do parcelamento do solo da região	MOB10	Loteador	
	<b>ETAPA: INTERVENÇÕES COMPLEMENTARES</b>				
	Fase 03	Mobilidade	Viaduto	Trevo da Guarani	MOB11
		Trincheira	Conexão entre a rua Jacó Morelato no bairro Pagnoncelli e a rua	MOB12	Poder público

		Vereador Cacique Ângelo Cretã no bairro Anchieta		federal ou municipal
	Trincheira	Trevo da Itacolomi	MOB13	Poder público federal ou municipal
	Mobilidade	Adequação do acesso da Rua Ercília Corona à rodovia BR 158	MOB14	Poder público federal ou municipal
	Binário viário	Entre a Rua José Leonardi e Leoncio Amadori	MOB15	Poder público federal ou municipal
	Mobilidade	Ampliação da rede cicloviária	MOB16	Poder público federal ou municipal
	<b>ETAPA: INDICAÇÕES EXTRA</b>			
	Mobilidade	Observância do traçado projetado de via	Via marginal no limite sudoeste do perímetro urbano, respeitando o traçado projetado quando do parcelamento do solo da região	MOB17 Loteador
Fase 04	Habitação	Novos espaços de ZEIS 2		Poder público municipal mediante audiência pública e anuência do COPLAN
	Soluções para áreas de risco	Previsão de IPTU Verde no novo Plano Diretor municipal		Poder público municipal
		Elaboração de um Plano de Ação em Situações de Emergência / PASE relacionado a drenagem para o município		Poder público municipal

	Conversão de multas ambientais em serviços de preservação	Infrator
	Fiscalização e incentivo a denúncias de supressão e intervenções indevidas	Poder público municipal
	Denúncias de supressão e intervenções indevidas	População geral
	Cadastramento no programa Voo Livre	População geral

**Anexo VI - Quadro 02: Parâmetros de uso do solo da Zona Industrial e Serviços / ZIS**

Coeficiente de aproveitamento básico	3,0
Coeficiente de aproveitamento mínimo	0,2
Coeficiente de aproveitamento máximo	5,0
Taxa de ocupação %	70
Taxa de permeabilidade %	10
Número máximo de pavimentos / coeficiente de aproveitamento básico	6
Número máximo de pavimentos / coeficiente de aproveitamento máximo	10
Altura máxima (m) / coeficiente de aproveitamento básico	27,5
Altura máxima (m) / coeficiente de aproveitamento máximo	40
Área mínima do lote (m <sup>2</sup> )	500
Testada do lote (m)	20

**Quadro 03: Níveis de Incomodidade**

<b>Via</b>	<b>Trecho</b>	<b>Nível de Incomodidade</b>
Rua José Leonardi e seu prolongamento futuro até o Bairro Planalto	Toda a via	Nível III
Rua Leoncio Amadori	Toda a via	Nível III
Rua Saul Viganó	Toda a via	Nível III
Rua Vinicius de Moraes	Da Rua Saul Viganó até a Rua Marco Penso	Nível III
Rua Ricardo Bortolo Tesser	Da Rua Marco Penso até a Rua João Penso	Nível III
Rua João Penso	Da Rua Ricardo Bortolo Tesser até a Rua Leoncio Amadori	Nível III

Rua Jacó Morelato	Toda a via	Nível II
Rua Guerino Costa	Toda a via	Nível II
Rua Vicente De Col	Toda a via	Nível II
Rua Clevelândia	Toda a via	Nível II

**COPLAN – CONSELHO DO PLANO DIRETOR DE PATO BRANCO**  
**RESOLUÇÃO Nº 53**

O COPLAN - Conselho do Plano Diretor, também denominado Conselho da Cidade, no uso de suas atribuições estabelecidas pelo Decreto nº 5.410, de 16 de março de 2009, considerando:

a) que compete ao Plenário do COPLAN, emitir orientações e recomendações sobre a aplicação da Lei Complementar nº 28/2008 (Plano Diretor de Pato Branco), e dos demais atos normativos relacionados ao desenvolvimento urbano conforme disposto nos artigos 11 e 189, dentre outros, da Lei do Plano Diretor;

b) que as diretrizes gerais da política urbana, nos termos do art. 182, caput, da Constituição Federal, vinculam as ações municipais na execução da política de desenvolvimento urbano;

c) e ainda considerando o contido na ata nº 03/2022, datada de 08 (oito) de junho de dois mil e vinte e dois,

**RESOLVE:**

**Art. 1º** Conclui em exarar PARECER FAVORÁVEL ao Projeto de Lei que aprova o Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 15.

**Art. 2º** Para a concretização das propostas necessárias ao Plano Especial de Urbanização Eixo Estruturante 158, as seguintes modificações ficam autorizadas:

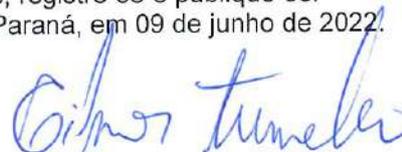
§ 1º A Zona caracterizada como Zona de Expansão Urbana (ZEX) localizada na zona oeste da cidade, nas proximidades do Aeroporto, passa a ser denominada como Zona Residencial 4 (ZR4).

§ 2º Os lotes confrontantes às vias indicadas na Tabela do Anexo 01 desta Resolução passam a permitir atividades com níveis de incomodidade II ou III, conforme indicações do Anexo.

**Art. 3º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Dê-se ciência ao Executivo, Câmara Municipal de Vereadores, registre-se e publique-se.  
Gabinete do Prefeito do Município de Pato Branco, Estado do Paraná, em 09 de junho de 2022.

GILMAR TUMELERO  
Presidente do COPLAN



Anexo 01 - Tabela com indicação dos níveis de incomodidade permitidos

Via	Trecho	Nível de Incomodidade
Rua José Leonardi e seu prolongamento futuro até o Bairro Planalto	Toda a via	Nível III
Rua Leoncio Amadori	Toda a via	Nível III
Rua Saul Viganó	Toda a via	Nível III
Rua Vinicius de Moraes	Da Rua Saul Viganó até a Rua Marco Penso	Nível III
Rua Ricardo Bortolo Tesser	Da Rua Marco Penso até a Rua João Penso	Nível III
Rua João Penso	Da Rua Ricardo Bortolo Tesser até a Rua Leoncio Amadori	Nível III
Rua Jacó Morelato	Toda a via	Nível II
Rua Guerino Costa	Toda a via	Nível II
Rua Vicente De Col	Toda a via	Nível II
Rua Clevelândia	Toda a via	Nível II