

MENSAGEM RETIFICATIVA Nº 05/2024
AO PROJETO DE LEI Nº 194/2023

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores,

Valemo-nos da presente Mensagem para encaminhar à essa Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que contém modificações e alterações, no que se refere ao **PL 194/2023 - Lei do Sistema Viário Básico**.

Ao longo do último ano, tem sido realizada no município de Pato Branco, a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, em consonância com a Lei Federal nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Neste processo, já foram realizadas Audiências e Oficinas para coletar as contribuições da população, para o desenvolvimento de propostas para a concretização dos objetivos da PNMU. Tais propostas impactam diretamente na configuração do sistema viário, nas definições de hierarquia viária e diretrizes de novos arruamentos, além de outros aspectos da infraestrutura destinada a mobilidade Urbana, como a infraestrutura ciclovária e destinada a modais de transporte não motorizado.

O processo de elaboração do Plano de Mobilidade de Pato Branco ainda se encontra em fase de finalização, porém as definições relacionadas ao sistema viário já estão concretizadas.

Ressaltamos que a matéria em tela faz parte dos projetos de lei de revisão do Plano Diretor do Município, mencionados na Mensagem nº 48/2023, anexa ao PLC nº 4/2023, elaborados pela URBTEC TM - Engenharia, Planejamento e Consultoria Ltda., empresa técnica especializada contratada pelo Município, e, portanto, deve ser analisada juntamente com as demais.

Ante o exposto, encaminhamos o texto e anexos do Projeto de Lei com as devidas alterações para que sejam avaliadas e aprovadas juntamente com as demais leis que compõe o processo de revisão do Plano Diretor.



Gabinete do Prefeito do Município de Pato Branco, Estado do Paraná, *datado e assinado digitalmente.*

ROBSON

CANTU:441436

64968

Assinado de forma digital

por ROBSON

CANTU:44143664968

Dados: 2024.11.05 15:26:11

-03'00'

ROBSON CANTU

Prefeito Municipa

PROJETO DE LEI Nº 194 / 2023

Dispõe sobre o sistema viário básico do Município de Pato Branco.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DEFINIÇÕES

Art. 1º Esta Lei estabelece a hierarquização e definição do sistema viário básico do Município de Pato Branco, obedecidas as demais normas federais e estaduais relativas à matéria, especialmente a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei do Plano Diretor de Pato Branco, e tem como objetivos:

- I - Ordenamento do trânsito;
- II - Equilibrar a repartição de fluxos na rede viária;
- III - Diminuir conflitos e proporcionar fluidez na circulação;
- IV - Facilitar a circulação entre as centralidades do Município;
- V - Definir os eixos de desenvolvimento com atividades de uso misto prioritário para atendimento local ou regional;
- VI - Acomodar os diversos modais de deslocamento, tanto os existentes como os planejados.

Art. 2º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I — Mapa da Hierarquia Viária Urbana;
- II - Anexo II — Mapa da Hierarquia Viária Municipal;
- III - Anexo III — Mapa das Diretrizes Viárias Municipais;
- IV - Anexo IV — Composição básica da via conforme esta Lei;
- V - Anexo V — Perfis Viários da Hierarquia Viária Municipal;
- VI - Anexo VI — Mapas do Sistema Ciclovitário Municipal.

Art. 3º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, parcelamentos, loteamentos, desmembramentos, remembramentos, arruamentos ou condomínios que vierem a ser executados, devendo seguir as disposições das diretrizes viárias estabelecidas no Anexo III e os perfis viários conforme hierarquia estabelecida nos Anexos II e V desta Lei.

§ 1º A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano poderá lançar novas diretrizes de arruamento, cujas áreas deverão ser transferidas ao Município e implantadas pelo empreendedor, se assim exigir o interesse público.

§ 2º Caberá ao Departamento Municipal de Trânsito de Pato Branco (DEPATRAN) a fiscalização cumprimento da execução das diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Art. 4º Para efeitos da presente Lei, ficam definidos os seguintes termos:

- I - Acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos e/ou pedestres entre a via pública e o lote ou, ainda, entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres ou entre vias de circulação de veículos;
- II - Alinhamento: linha legal limitando os lotes ou chácaras com relação à via pública;
- III - Aproximação: linha de chegada no cruzamento ou na interseção;
- IV - Caixa da via: distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição, considerando o somatório da caixa de rolamento mais as calçadas;
- V - Caixa de rolamento: compreende o somatório da área das faixas/pista de rolamento e das faixas de estacionamento;
- VI - Calçada: parte da via reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- VII - Canteiro: divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;

VIII - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento ou do passeio destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

IX - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

X - Ciclorrota: trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado a circuitos turísticos ou esportivos;

XI - Eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;

XII - Faixa de domínio: área ao longo das rodovias e ferrovias destinada a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme estabelecido nas normas técnicas pertinentes, sendo definida no âmbito da respectiva licença urbanística;

XIII - Faixa de estacionamento: área entre o passeio, ou eventualmente canteiro, destinada ao estacionamento de veículos;

XIV - Faixa ou pista de rolamento: área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento, excluindo-se a faixa de estacionamento;

XV - Hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;

XVI - Interseção: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;

XVII - Passarela: estrutura em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres;

XVIII - Passeio: parte da calçada, com largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, nos termos previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

XIX - Pista: parte da via destinada à circulação e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;

XX - Sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;

XXI - Sistema estrutural viário: conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;

XXII - Tráfego (trânsito): movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias;

XXIII - Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro;

XXIV - Via binária: superfície por onde transitam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;

XXV - Via de circulação: avenidas, ruas, alamedas, travessas, estradas e caminhos de uso público;

XXVI - Via compartilhada: é aquela destinada à circulação compartilhada entre veículos e pedestres, ou destes com bicicletas ou outros ciclos, com a priorização do deslocamento de pedestres;

XXVII - calçadas compartilhadas: vias que foram regulamentadas para serem compartilhadas entre pedestres e ciclo modais.

Parágrafo único. O Anexo IV apresenta a ilustração básica de uma via para os termos desta Lei, onde são ilustradas as faixas que compõem a via, sendo elas:

I - Faixa de acesso;

II – Faixa livre;

III - Faixa de serviço;

IV – Faixa de estacionamento;

V – Infraestrutura cicloviária;

VI – Amortecimento;

VII – Faixa / pista de rolamento;

VIII – Caixa de rolamento;

IX – Caixa da via.

CAPÍTULO II DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES E REQUISITOS

Seção I Da classificação

Art. 5º As vias componentes do sistema viário básico são assim classificadas:

I - Rodovia: corresponde às rodovias estaduais PR 280 e PR 493 e à rodovia federal BR 158, que cruzam o território municipal, e constitui os principais fluxos de escoamento da produção e estabelece ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente as diretrizes definidas pelo Estado do Paraná, com função de ligação intermunicipal, sendo permitido transporte de carga;

II – Via de trânsito rápido: correspondem a conexões regionais, referentes às rodovias estaduais e federais inseridas no perímetro urbano;

III – Vias marginais: se referem às vias marginais existentes e projetadas junto às rodovias PRC-280 e BR-158, com a função de acesso e conexão entre as rodovias em questão e as demais vias urbanas adjacentes;

IV - Via arterial: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a estruturação da malha viária e conduzir o trânsito nos percursos de maior distância, proporcionando a ligação entre as diferentes regiões da cidade;

V - Via coletora: é aquela que liga um ou mais bairros entre si e coleta ou distribui o trânsito dentro das regiões da cidade, principalmente a partir das vias arteriais e coletoras e subdividem-se em;

a) Via coletora 1: são vias que estabelecem conexões entre bairros e regiões, estabelecem ligações entre as vias arteriais, com a função de estabelecer transições entre o tráfego de passagem e o tráfego local;

b) Via coletora 2: são vias que estabelecem conexões internas aos bairros, com a função de distribuir seus fluxos e direcioná-los às meso e macro conexões, possuem funções acessória na transição entre o tráfego de passagem e o tráfego local.

VI - Via parque: possui função similar a via coletora e foi planejada para áreas que possuam certa fragilidade ambiental, incorporando área de parque linear, a fim de servir como uma área de amortecimento para zonas ambientalmente frágeis ou áreas de preservação permanente;

VII - Via local: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local ou às áreas restritas;

VIII - Estrada municipal principal: é a via rural com função similar às vias coletoras, que conecta a sede urbana às principais comunidades rurais e às rodovias, correspondendo à classificação viária rural prioritária ao direcionamento de obras de manutenção e cascalhamento em decorrência de sua função de garantir o acesso a equipamentos e serviços à população rural;

IX – Estrada municipal de expansão: municipais é a via rural de conexão com vias urbanas, que exerce a função de direcionar o ordenamento da futura ocupação das Áreas de Expansão Urbana definidas pelo Plano Diretor, assim como de prever conexões estratégicas com o Contorno Rodoviário Noroeste a ser executado;

X - Estrada municipal secundária: é a via rural com função similar às vias locais, que tem por função objetivo promover as ligações entre as propriedades rurais.

Art. 6º As vias classificam-se, quanto à sua implementação, em:

I - Vias existentes: as vias implantadas e denominadas;

II - Diretrizes viárias: as vias definidas nesta Lei, não implantadas, traçadas como diretriz e que precisam do desenvolvimento de projeto geométrico, assim como os prolongamentos de vias existentes.

Art. 7º O sistema viário básico do Município de Pato Branco, quanto à sua classificação e diretrizes viárias, se encontra indicado nos Anexos I, II e III desta Lei.

Parágrafo único. As vias projetadas ou diretrizes viárias que constituem prolongamento de trechos existentes deverão seguir a mesma hierarquização, conforme os mapas constantes nos Anexos da presente Lei.

Art. 8º A Secretaria Municipal de Planejamento Urbano é o órgão responsável pela emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.

Parágrafo único. Fica a cargo de Secretaria Municipal de Planejamento Urbano a avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas e definição de novas diretrizes.

Seção II

Das dimensões e requisitos obrigatórios das vias

Art. 9º São considerados, para o dimensionamento das vias, os elementos abaixo:

- I - Caixa da via;
- II - Pistas de rolamento;
- III - Faixas de estacionamento;
- IV - Infraestrutura cicloviária;
- V - Amortecimento;
- VI - Canteiro;
- VII - Faixa de serviço;
- VIII - Faixa livre.

Art. 10. A caixa da via compreende o somatório das larguras da caixa de rolamento infraestrutura cicloviária e calçadas, as quais variam em dimensão a depender das configurações previstas no Anexo V, conforme classe viária:

I - Para a classe de via marginal as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 32,10 m (trinta e dois metros e dez centímetros) e 35,60 m (trinta e cinco metros e sessenta centímetros);

II - Para a classe de via arterial as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 19,40 m (dezenove metros e quarenta centímetros) e 23,40 m (vinte e três metros e quarenta centímetros);

III - Para a classe de via coletora 1 as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 19,40 m (dezenove metros e quarenta centímetros) e 23,40 m (vinte e três metros e quarenta centímetros);

IV - Para a classe de via coletora 2 as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 18,50 m (dezoito metros e cinquenta centímetros) e 18,80 m (dezoito metros e oitenta centímetros);

V - Para a classe de via local as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 12,60 m (doze metros e sessenta centímetros) e 16,20 m (dezesseis metros e vinte centímetros);

VI - Para a classe de via parque as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 12,60 m (doze metros e sessenta centímetros) e 16,20 m (dezesseis metros e vinte centímetros).

Parágrafo único. A padronização das calçadas e os requisitos de acessibilidade devem seguir o disposto na Lei Municipal das Calçadas.

Art. 11. A caixa de rolamento compreende a somatória das faixas/pistas de rolamento e as faixas de estacionamento, as quais variam em quantidade e dimensão conforme classificação da hierarquia viária:

- I – Para as classes de via arterial e via coletora 1:

- a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 3,30 m (três metros e trinta centímetros);
- b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 2,2 m (dois metros e vinte centímetros);

II - Para as classes de via coletora 2:

- a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 3,00 m (três metros);
- b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);

III – Para as classes de via parque e via local:

- a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 2,80m (dois metros e oitenta centímetros);
- b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 2,20m (dois metros e vinte centímetros);

Parágrafo único. As faixas de rolamento das vias que acomodam linhas de transporte coletivo ou definidas como Rota Preferencial para Circulação de Cargas devem ter no mínimo 3,30 m (três metros e trinta centímetros) de largura.

Art. 12. Fica a critério do(s) órgão(s) municipal(is) responsável(is) pela mobilidade urbana definir a infraestrutura cicloviária, a composição da caixa de rolamento em quantidade de pistas de rolamento e faixas de estacionamento; ficando ao encargo do parcelador prover as larguras mínimas exigidas para a caixa de rolamento e calçadas.

Art. 13. As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

I - representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;

II - constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão.

§ 1º Em todos os casos, a largura de uma via que constituir prolongamento de outra já existente não poderá ser inferior à largura desta, ainda que, pela sua função e características, possa ser considerada de categoria inferior.

§ 2º O prolongamento de vias urbanas locais não poderá ter largura inferior a 15 (quinze) metros.

§ 3º O Poder Executivo Municipal poderá exigir larguras maiores das estabelecidas nesta Lei, mediante justificativa técnica do órgão municipal competente em virtude de polos geradores de tráfego ou demandas correlacionadas a fluidez do tráfego em observância das diretrizes e objetivos estabelecidos Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pato Branco - PMU.

Art. 14. As diretrizes do sistema viário básico deverão respeitar aos parâmetros de declividade estabelecidos na Lei de Zoneamento, Uso, Ocupação, Parcelamento do Solo e Condomínios de Pato Branco (LUPA).

§ 1º Para determinação das áreas com declividade superior a 30% (trinta por cento) será considerada a base cartográfica do Poder Executivo Municipal, dos anos de 1996 e 1997, e não serão aceitos levantamentos efetuados após a execução de terraplenagem, que descaracterize a declividade natural do terreno.

§ 2º Em casos especiais e a critério do Poder Executivo Municipal, faixas destinadas ao sistema viário poderão ser implantadas sobre terrenos com declividade superior a 30% (trinta por cento) e inferior a 35% (trinta e cinco por cento).

§ 3º Terrenos com declividade superior a 35% (trinta e cinco por cento) não poderão ser arruados.

Art. 15. O aumento da capacidade de escoamento das vias poderá ser dado pela supressão de áreas de estacionamento, sendo que esta interferência será previamente divulgada.

Art. 16. Nas vias arteriais e coletoras deve ser coibida a implantação de estacionamento em diagonal, bem como nas vias em que haja fluxo intermitente de veículos.

Art. 17. Faz parte integrante das estradas municipais, além da pista de rolamento, a faixa de domínio com as seguintes larguras:

- I - rodovias federais: 40,00 m (quarenta metros);
- II - rodovias estaduais: 12,50 m (doze metros e cinquenta centímetros);
- III - estradas municipais principais: 15,00 m (quinze metros);
- IV - estradas municipais de expansão: 15,00m (quinze metros);
- V - estradas municipais secundárias: 10,00 m (dez metros);
- VI - vias locais rurais: 7,5 m (sete metros e cinquenta centímetros).

§ 1º A medida da largura da faixa de domínio público deve ser tomada em nível, partindo do eixo da via por uma linha perpendicular à tangente deste mesmo eixo.

§ 2º Sobre as faixas de domínio, cabe ao Município, a qualquer tempo, utilizar ou realizar obras de conservação do solo e melhoria das estradas e, se necessário, a instalação das redes de serviços públicos.

Art. 18. Constitui como faixa não edificante localizada na propriedade particular:

- I - para as rodovias federais: 5,00 m (cinco metros);
- II - para as rodovias estaduais: 5,00 m (cinco metros);
- III - para as estradas municipais principais: 5,00 m (cinco metros);
- IV - para as estradas municipais de expansão: 5,00 m (cinco metros);
- IV - para as estradas municipais secundárias: 5,00 m (cinco metros);
- V - para as vias locais: 5,0 m (cinco metros).

Parágrafo único. A faixa não edificável é contada a partir do limite da faixa de domínio público e sua largura deve ser tomada em nível, por uma linha perpendicular à tangente da linha que limita a faixa de domínio público.

Seção III

Dos passeios e calçadas

Art. 19. Para assegurar o trânsito seguro e acessível a todos os pedestres, as calçadas deverão ser executadas ou reparadas conforme a legislação específica.

CAPÍTULO III

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 20. Os lotes resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam dispensados da exigência do recuo frontal quando este for utilizado para a respectiva ampliação.

Parágrafo único. O disposto no caput não se aplica aos lotes vazios ou com construções de área inferior ao coeficiente de aproveitamento mínimo estabelecido no zoneamento, conforme previsto na LUPA.

Art. 21. Devem ser consideradas, nos novos projetos, as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do Município.

Parágrafo único. O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às normas citadas no caput deste artigo.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

(assinado digitalmente)
ROBSON CANTU
Prefeito Municipal



ANEXO I – HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

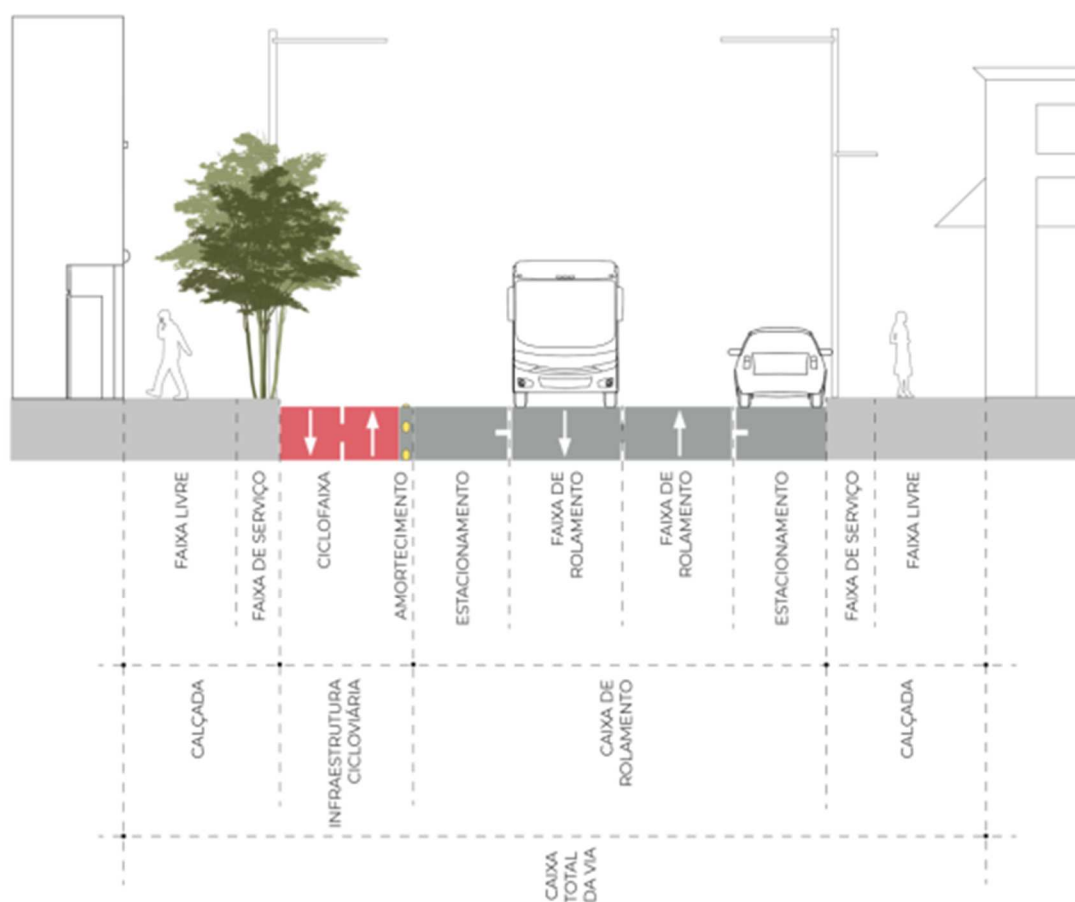


ANEXO II – HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL



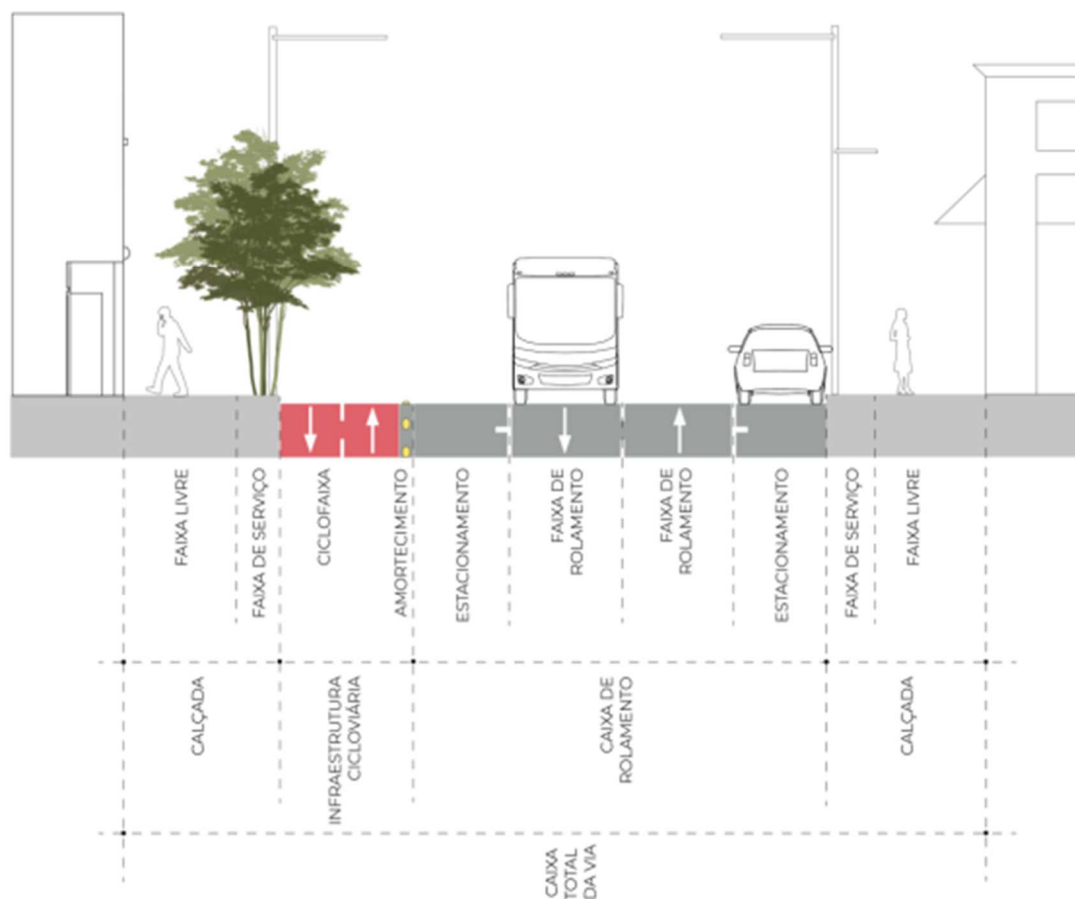
ANEXO III – DIRETRIZES VIÁRIAS MUNICIPAIS

ANEXO IV - ILUSTRAÇÃO DA COMPOSIÇÃO BÁSICA DE UMA VIA PARA OS TERMOS DESTA LEI



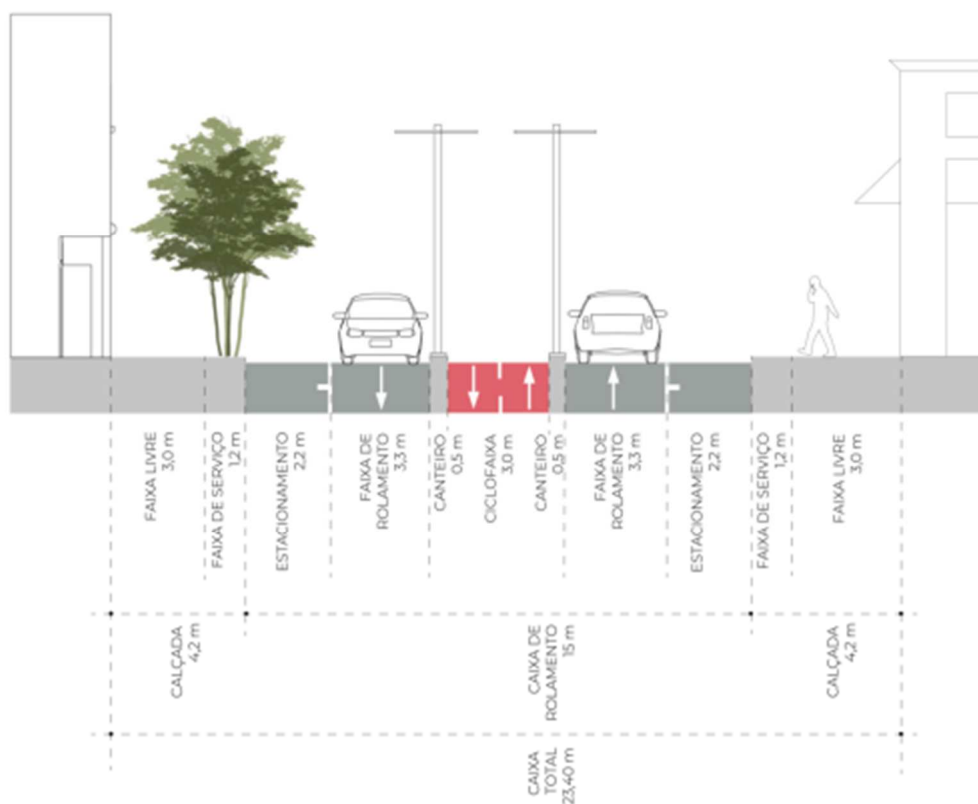
ANEXO V – PERFIS VIÁRIOS DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL

VIA ARTERIAL – SEM CANTEIRO, COM CICLOVIA OU CICLOFAIXA BIDIRECIONAL



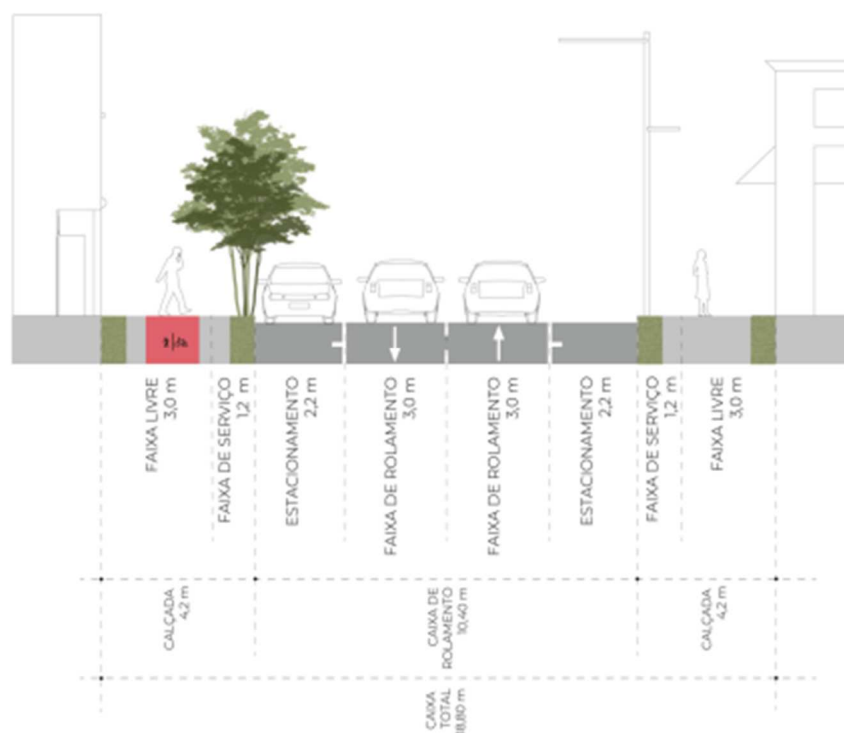
VIA ARTERIAL – COM CANTEIRO, COM CICLOVIA OU CICLOFAIXA BIDIRECIONAL

Via Arterial com canteiro e ciclovia bidirecional



VIA ARTERIAL – SEM CANTEIRO, COM CALÇADA COMPARTILHADA

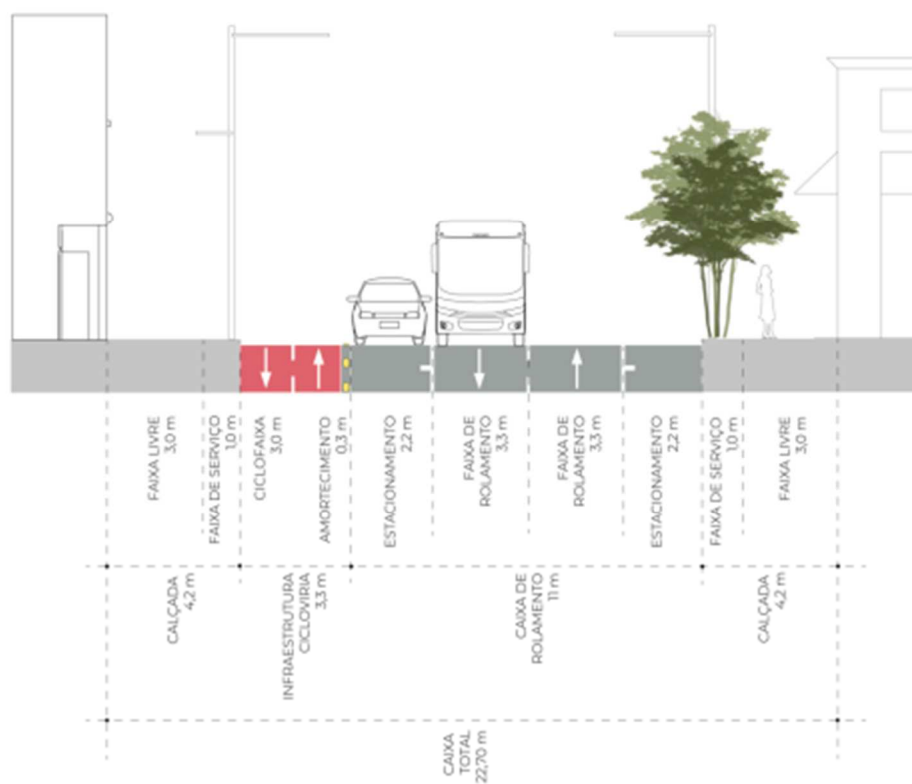
Via Coletora 2 com calçada compartilhada





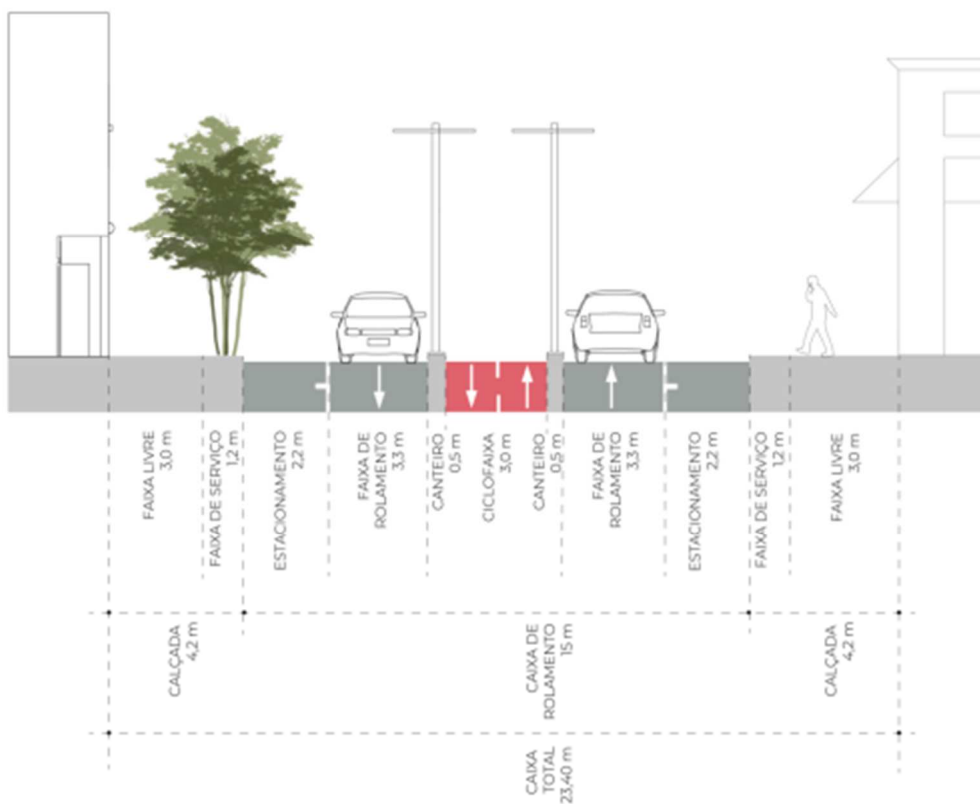
VIA COLETORA 1 – SEM CANTEIRO, COM CICLOVIA OU CICLOFAIXA BIDIRECIONAL

Via Coletora 1 com ciclofaixa



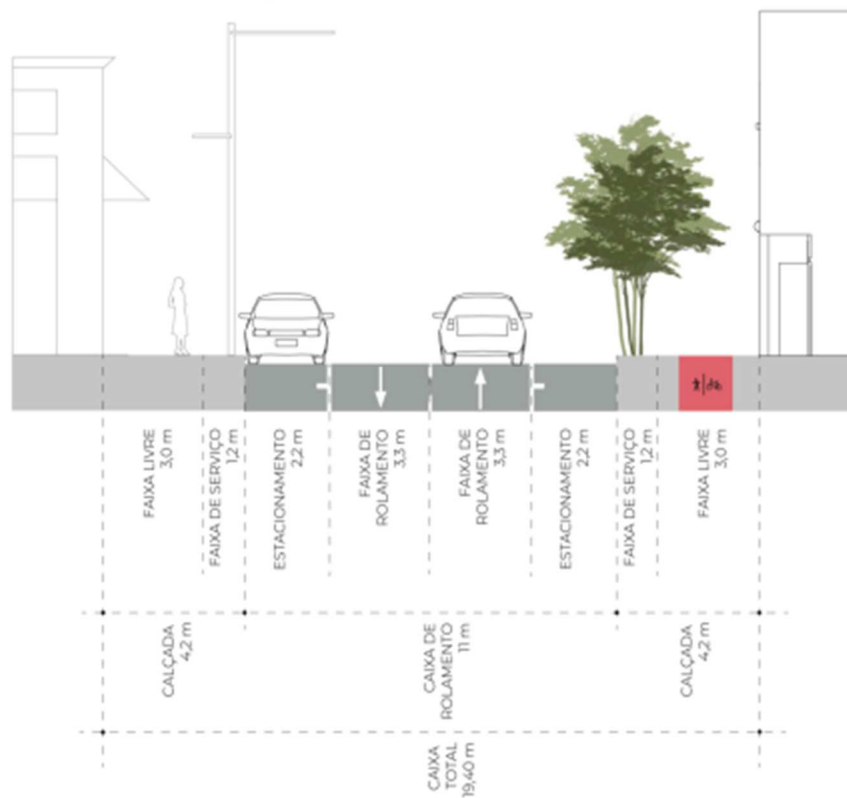
VIA COLETORA 1 – COM CANTEIRO, COM CICLOVIA BIDIRECIONAL

Via Coletora 1 com canteiro e ciclovia bidirecional



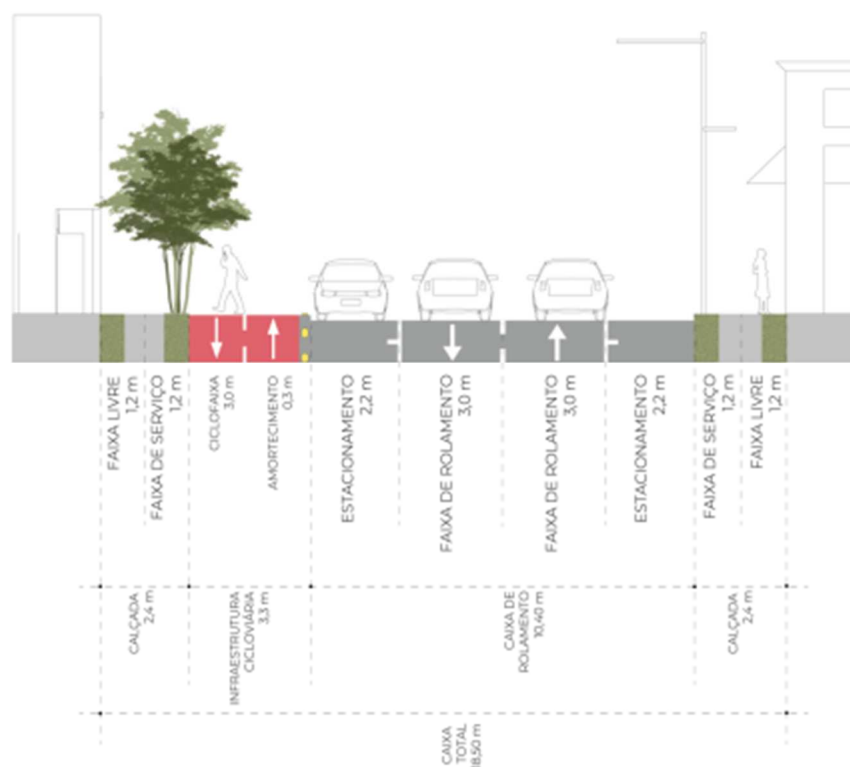
VIA COLETORA 1 – SEM CANTEIRO, COM CALÇADA COMPARTILHADA

Via Coletora 1 com calçada compartilhada



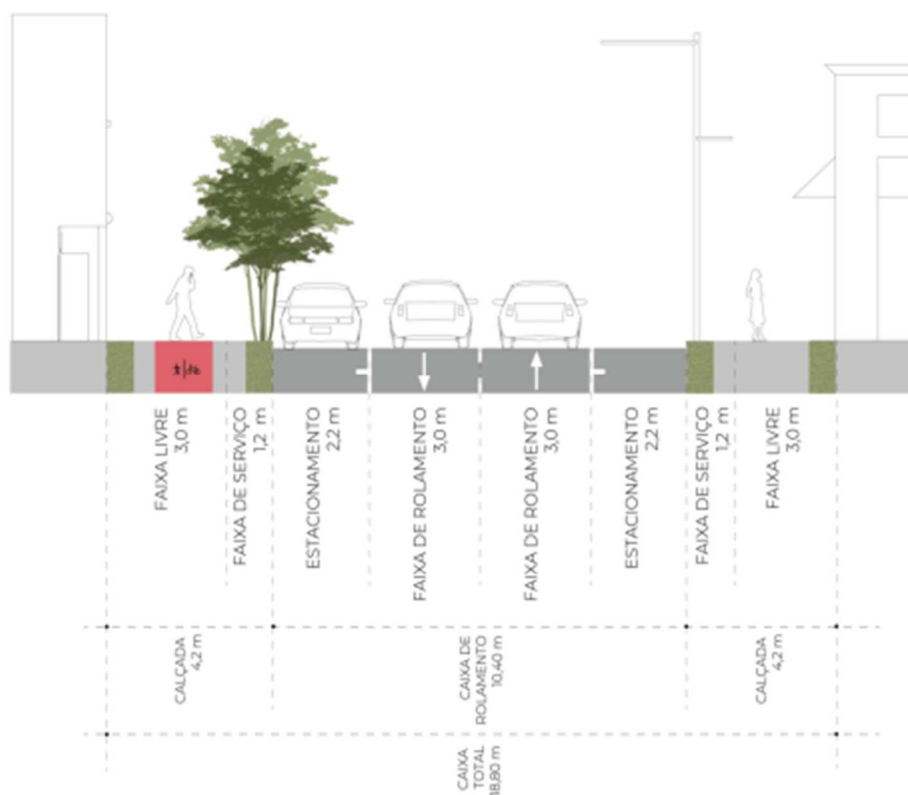
VIA COLETORA 2 – COM CICLOFAIXA BIDIRECIONAL

Via Coletora 2 com ciclofaixa bidirecional



VIA COLETORA 2 – COM CALÇADA COMPARTILHADA

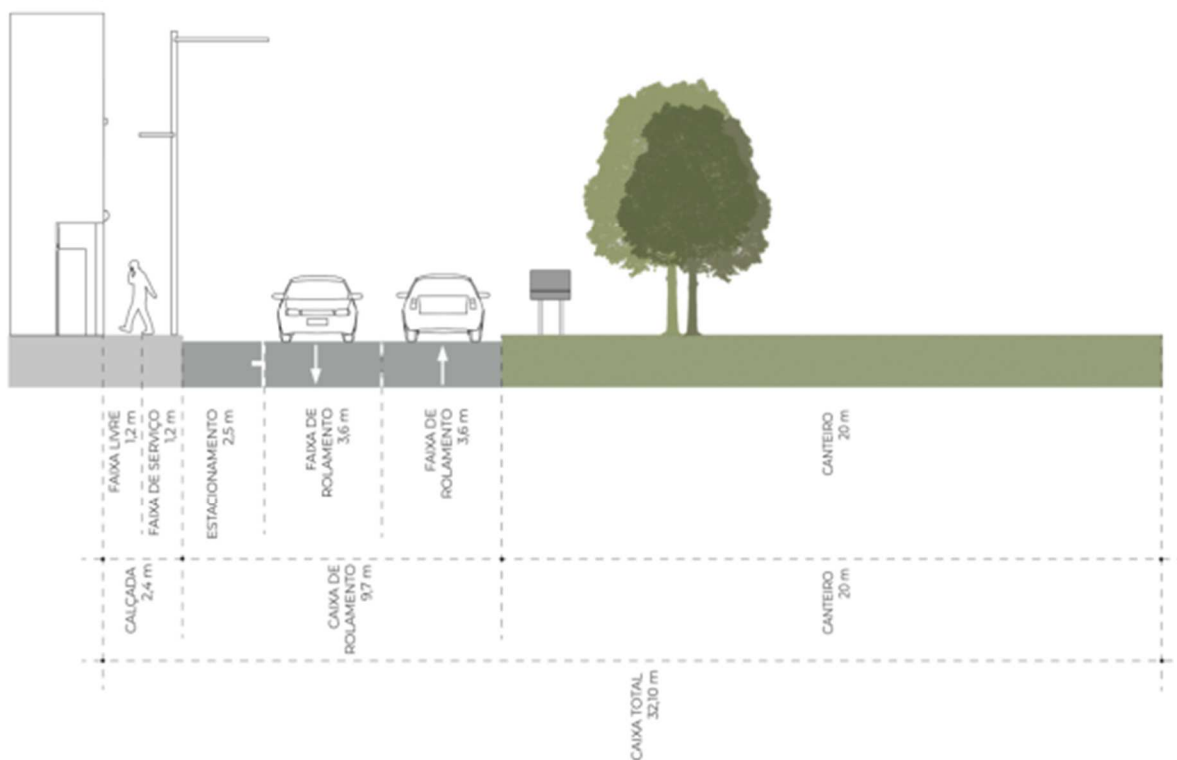
Via Coletora 2 com calçada compartilhada





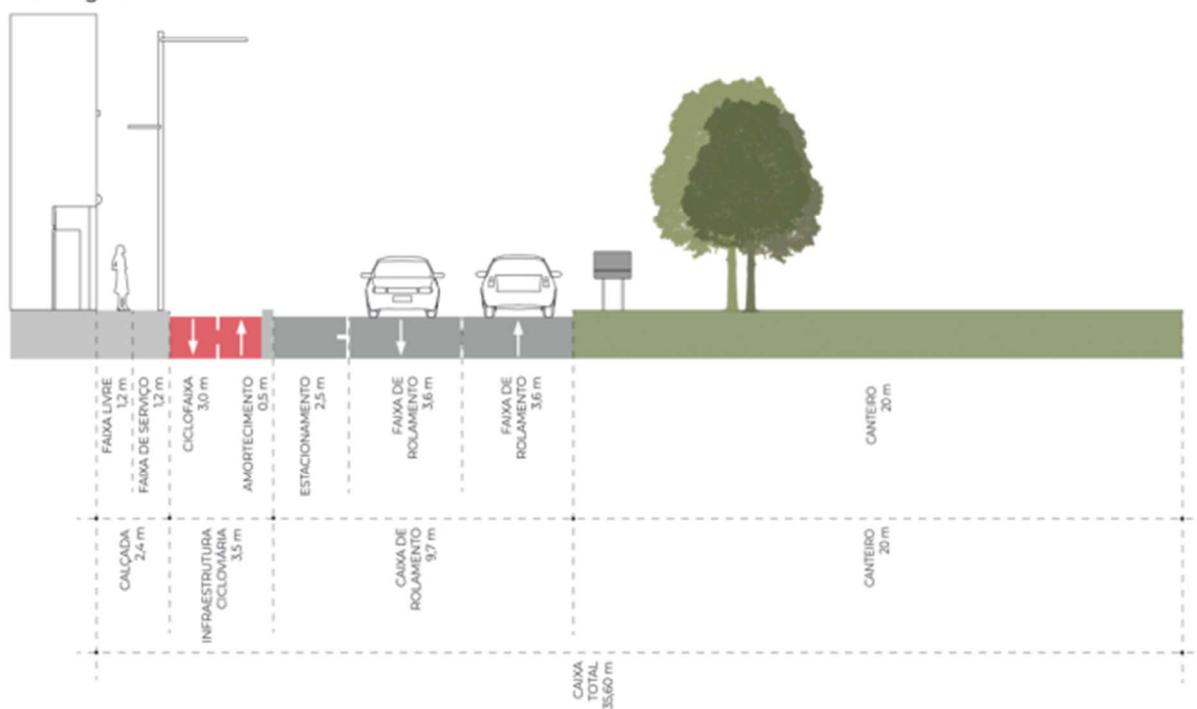
VIA MARGINAL – PADRÃO

Via Marginal



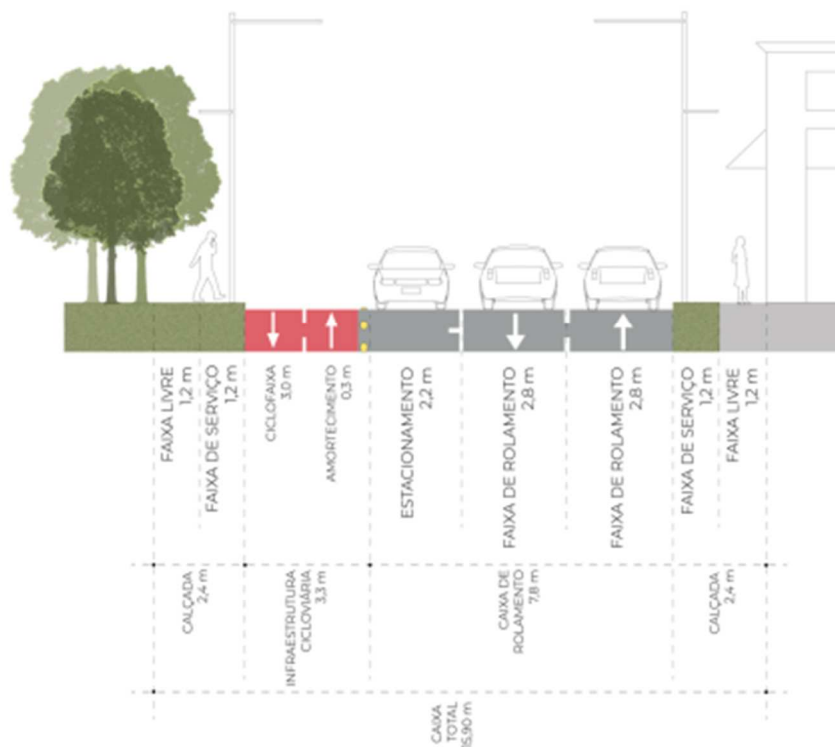
VIA MARGINAL – COM CICLOVIA OU CICLOFAIXA BIDIRECIONAL

Via Marginal com ciclovia



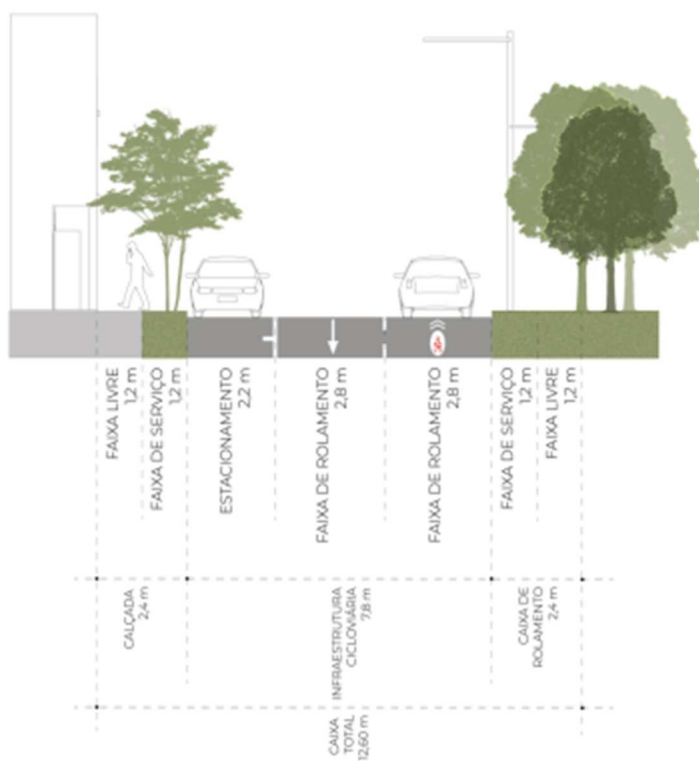
VIA PARQUE – COM CICLOFAIXA BIDIRECIONAL

Via Parque com ciclofaixa bidirecional



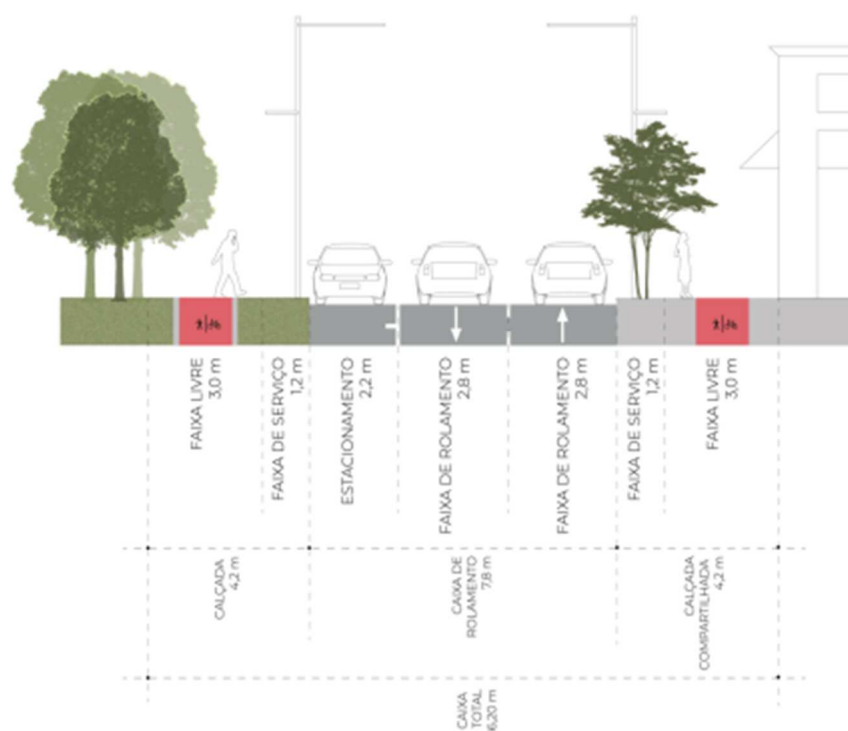
VIA PARQUE – VIA COMPARTILHADA

Via Parque com via compartilhada



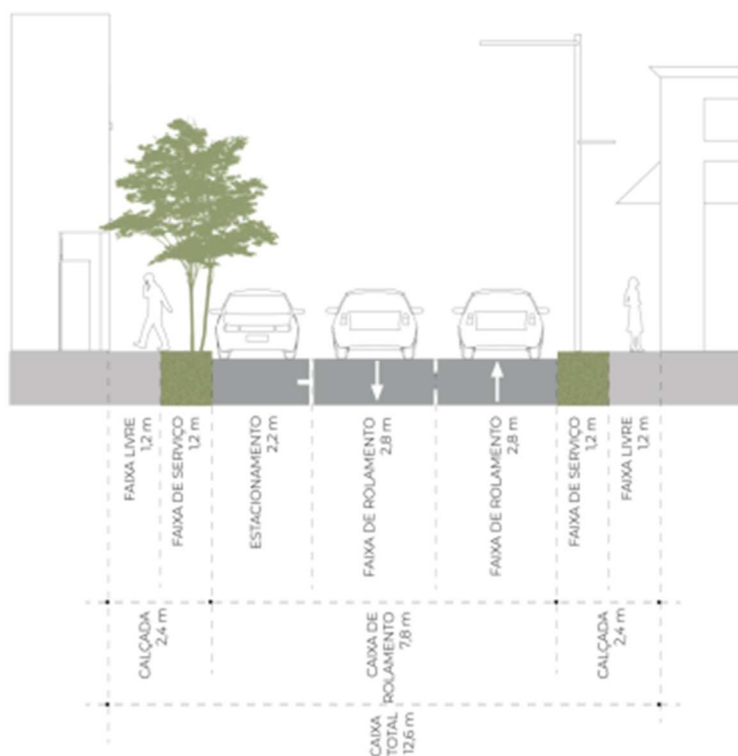
VIA PARQUE – COM CALÇADA COMPARTILHADA

Via Parque com calçada compartilhada



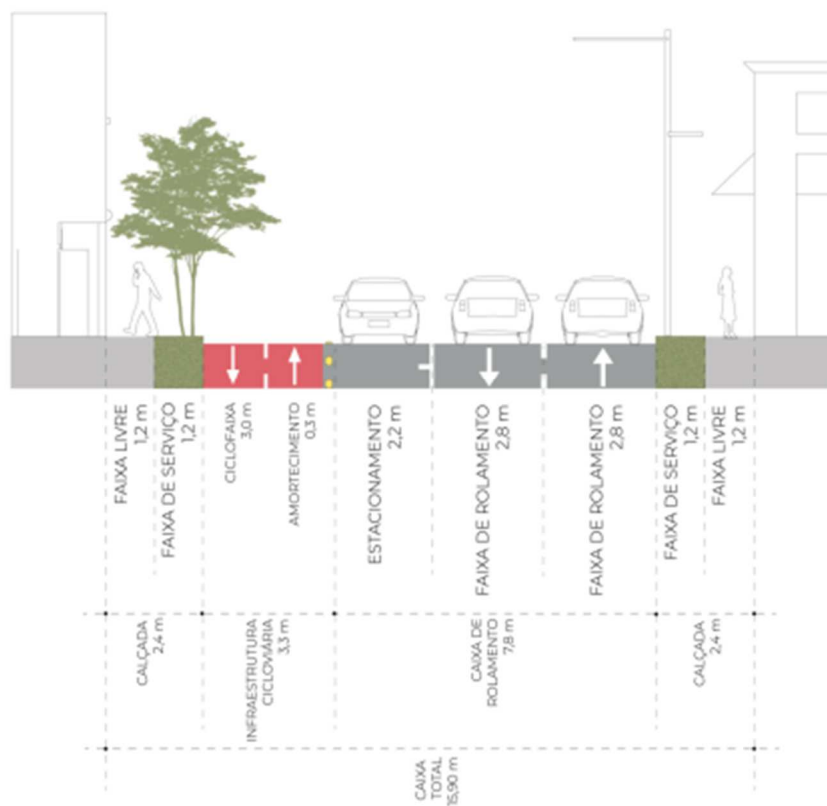
VIA LOCAL – PADRÃO

Via Local Padrão



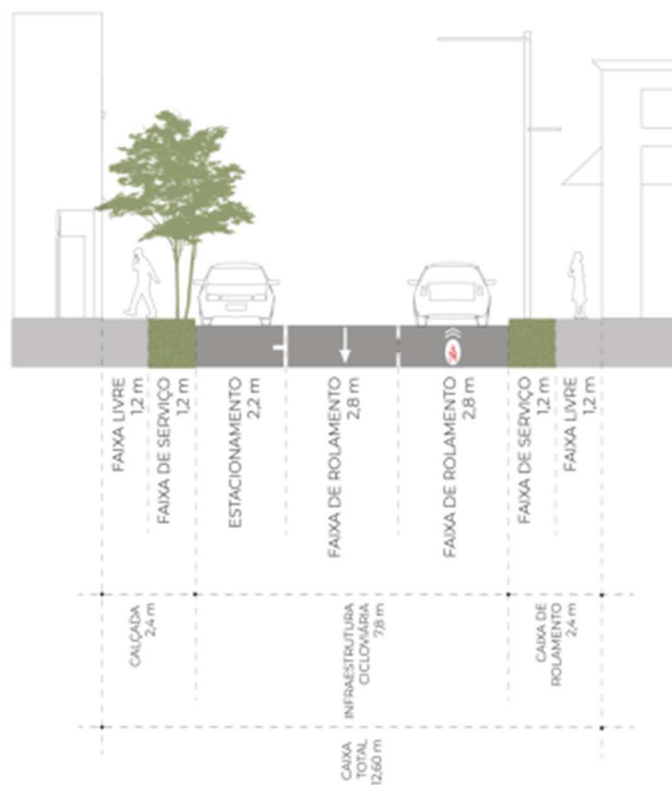
VIA LOCAL – VIA CICLOFAIXA BIDIRECIONAL

Via Local com ciclofaixa bidirecional



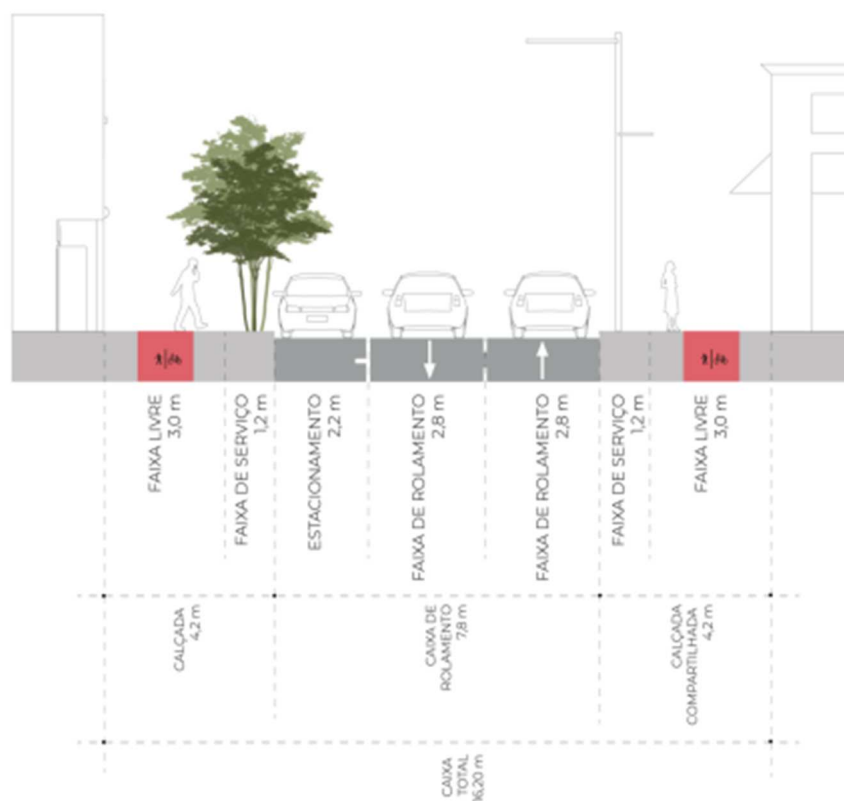
VIA LOCAL – VIA COMPARTILHADA

Via Local com via compartilhada



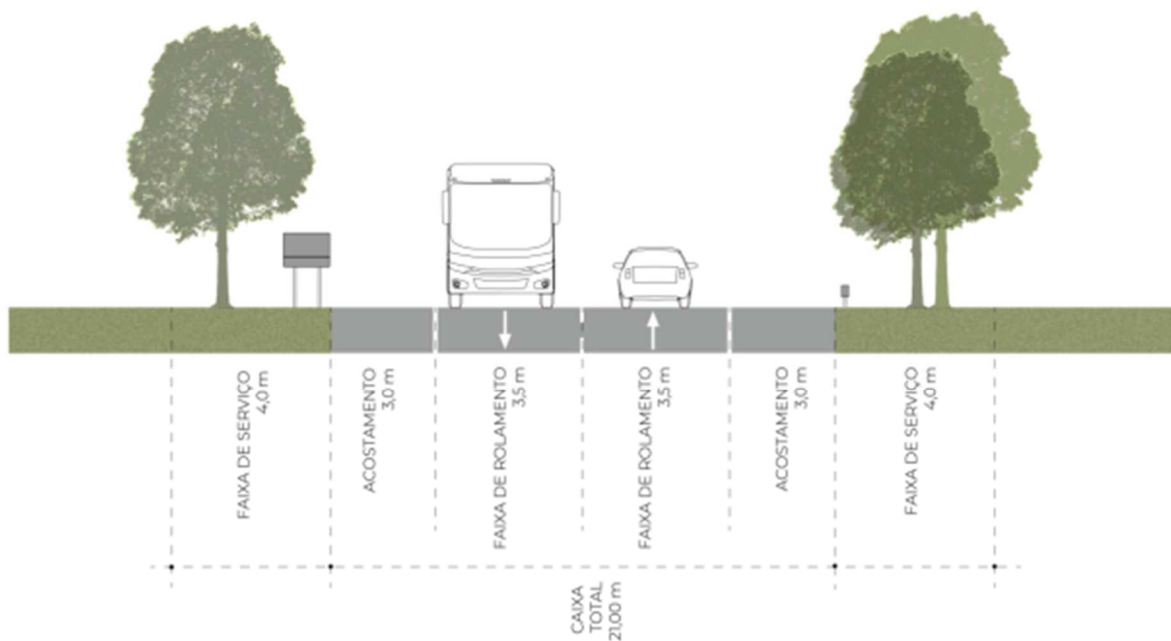
VIA LOCAL – COM CALÇADA COMPARTILHADA

Via Local com calçada compartilhada



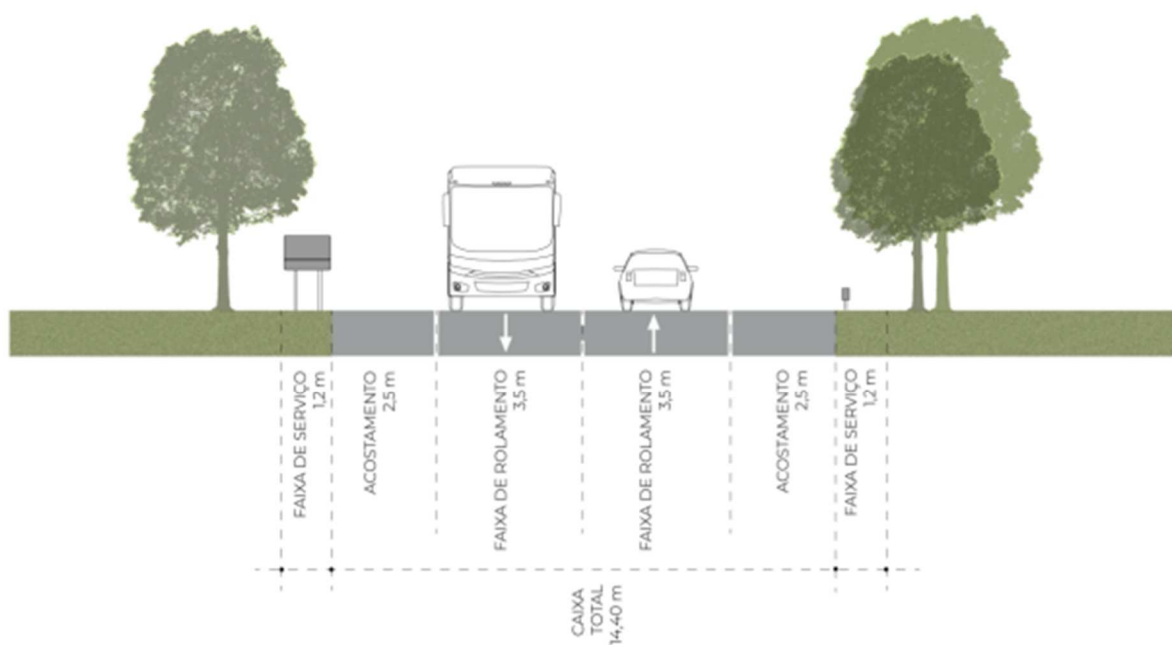
ESTRADA MUNICIPAL DE EXPANSÃO

Estrada Municipal de Expansão



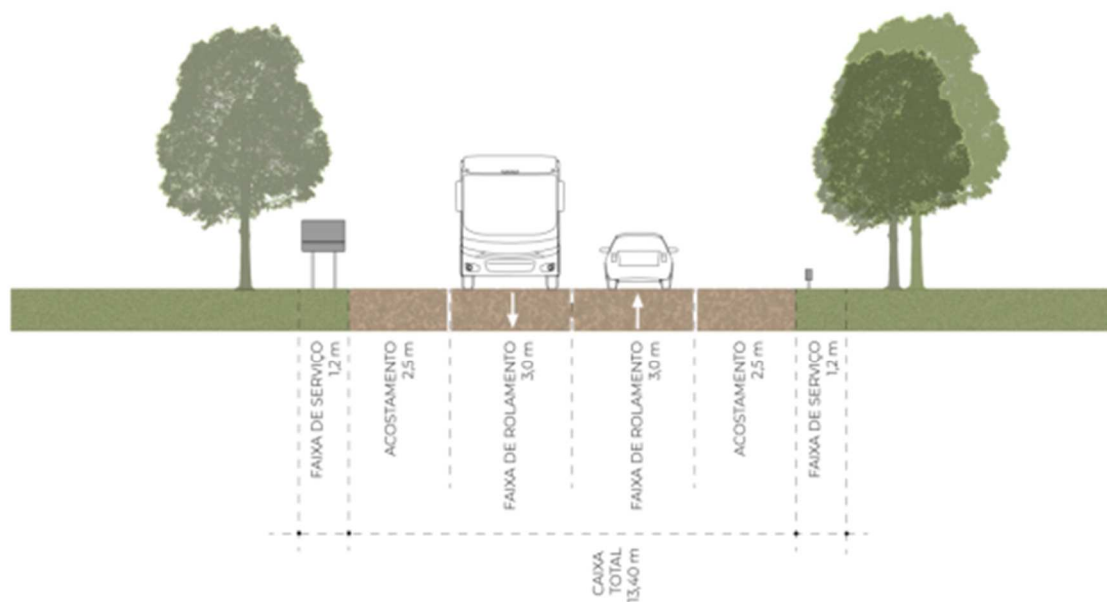
ESTRADA MUNICIPAL PRINCIPAL

Estrada Municipal Principal



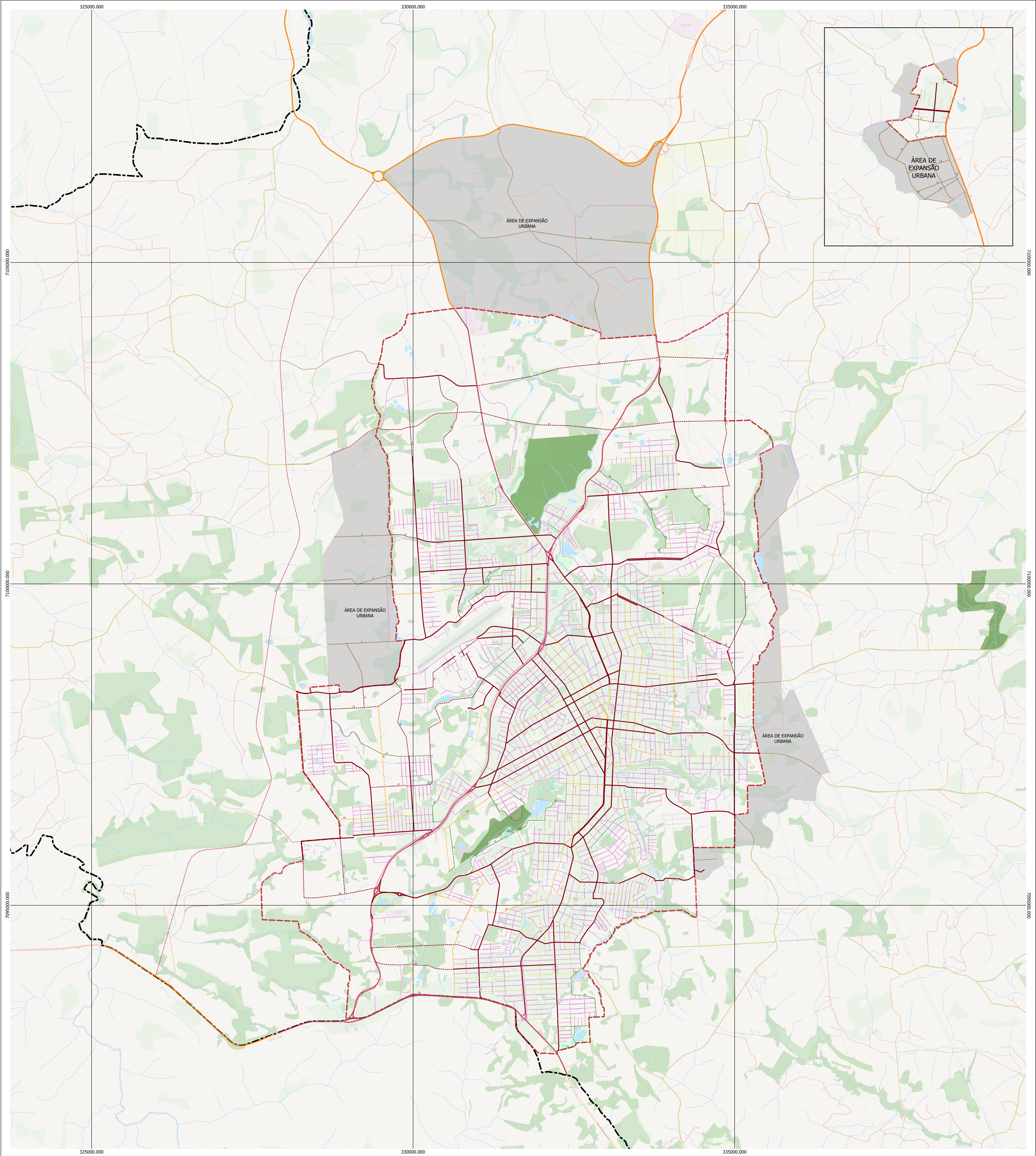
ESTRADA MUNICIPAL SECUNDÁRIA

Estrada Municipal Secundária





ANEXO VI – MAPAS DO SISTEMA CICLOVIÁRIO MUNICIPAL



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Comunidades Rurais

Hidrografia

Limites Municipais

Proposta_perimetro_urbano

Limite de Expansão Urbana

Massas d'Água

Remanescentes Florestais

Unidades de Proteção Integral
- Rodovia

Hierarquia Viária

Rodovias

Via de Trânsito Rápido

Via Arterial

Vias Arteriais

Via Coletora 1

Via Coletora 2
- Via Marginal

Via Parque

Via Local

Estradas Municipais de Expansão

Estradas Municipais Principais

Estradas Municipais Secundárias

Diretrizes Viárias

Via de Trânsito Rápido
- Via Arterial

Via Coletora 1

Via Coletora 2

Via Marginais

Via Parque

Estrada Municipal de Expansão

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE
MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S

FONTES: URBTEC (2023) | PMPB (2023) |
IBGE (2010,2020) | IAT (2020) |
PARANACIDADE (2022)

DATA: OUTUBRO DE 2024
ESCALA: 1:20.000
ESCALA GRÁFICA:

0

1.000

2.000

3.000 m



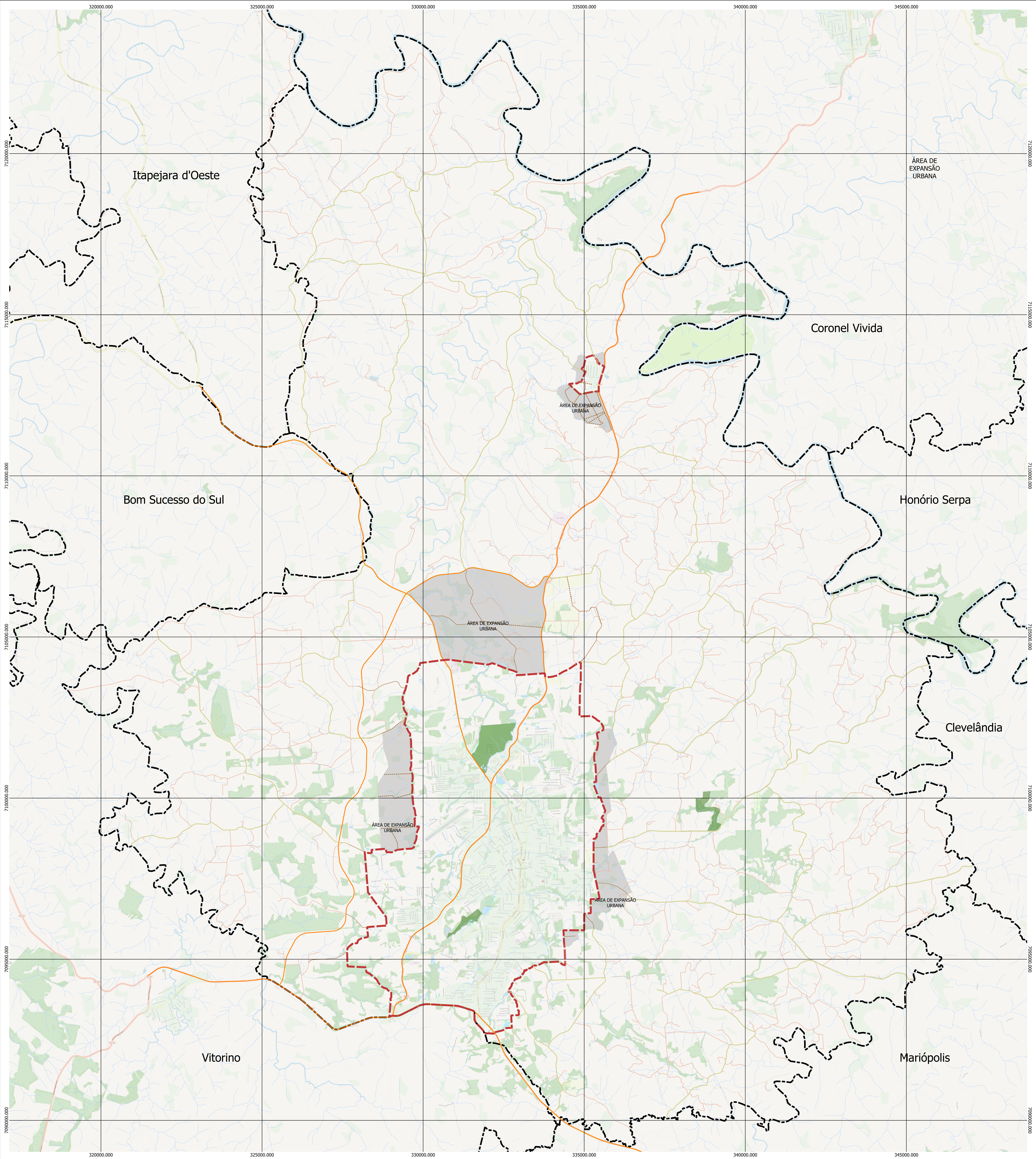
PREFEITURA DE
PATO BRANCO
Secretaria de Planejamento
Urbano



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

ANEXO I

HIERARQUIA VIÁRIA URBANA



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

Comunidades Rurais

Hidrografia

Limites Municipais

Proposta_perimetro_urbano

Limite de Expansão Urbana

Massas d'Água

Remanescentes Florestais

Unidades de Proteção Integral

Hierarquia Viária

Estradas Municipais de Expansão

Estradas Municipais Principais

Estradas Municipais Secundárias

Diretrizes Viárias

Estrada Municipal de Expansão

Rodovia

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE
MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S

FONTES: URBTEC (2023) | PMPB (2023) |
IBGE (2010,2020) | IAT (2020) |
PARANACIDADE (2022)

DATA: OUTUBRO DE 2024

ESCALA: 1:40.000

ESCALA GRÁFICA:

0

2.000

4.000

6.000 m

PREFEITURA DE

PATO BRANCO

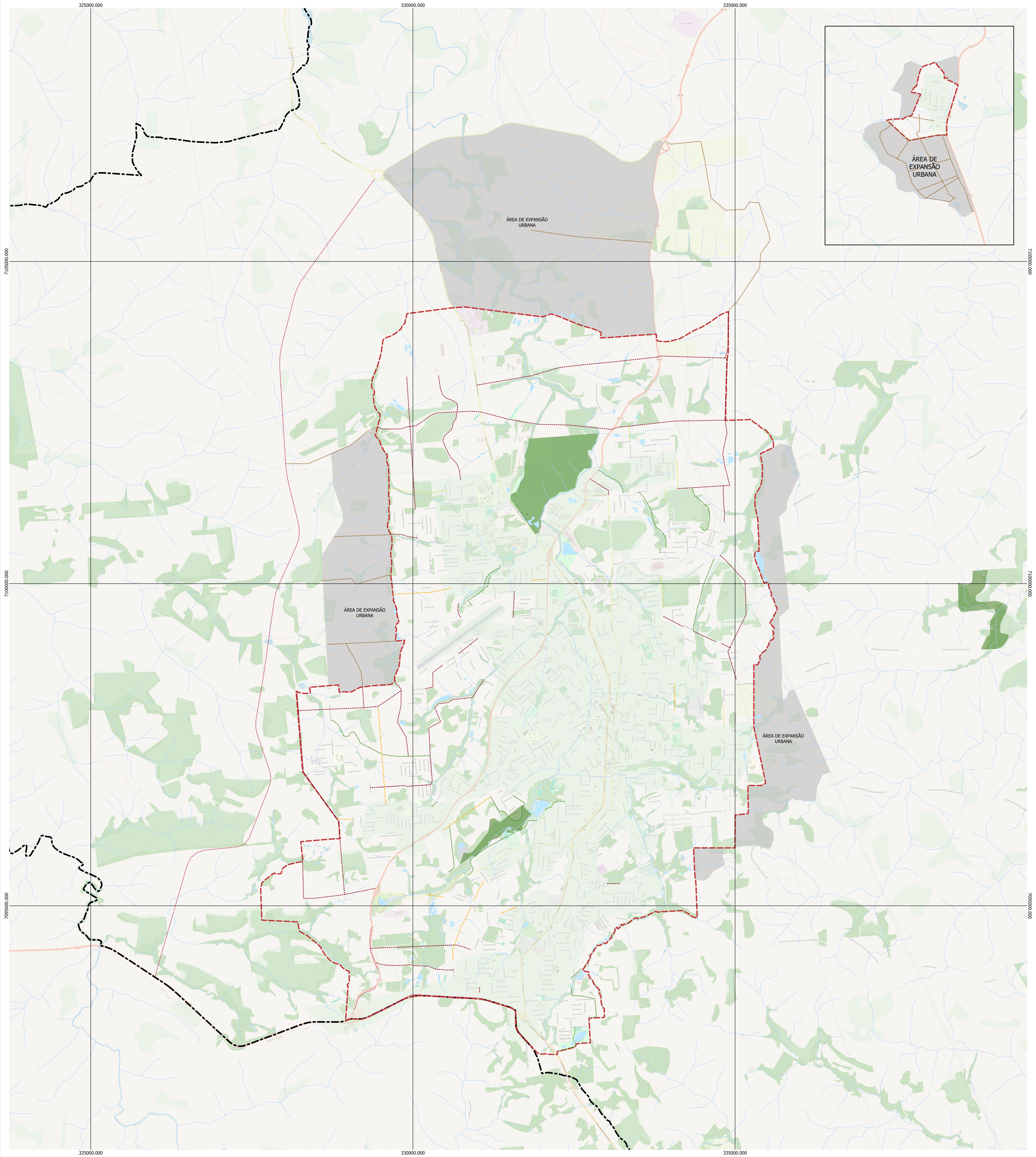
Secretaria de Planejamento Urbano

PREFEITURA DE

PATO BRANCO

ANEXO II

HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

-  Comunidades Rurais

 Hidrografia

 Limites Municipais

 Proposta_perimetro_urbano

 Limite de Expansão Urbana

 Massas d'Água

 Remanescentes Florestais

 Unidades de Proteção Integral
- Diretrizes Viárias

 Via de Trânsito Rápido

 Via Arterial

 Via Coletora 1

 Via Coletora 2

 Via Marginais

 Via Parque

 Estrada Municipal de Expansão

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE
MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S

FONTES: URBTEC (2023) | PMPB (2023) |
IBGE (2010,2020) | IAT (2020) |
PARANACIDADE (2022)

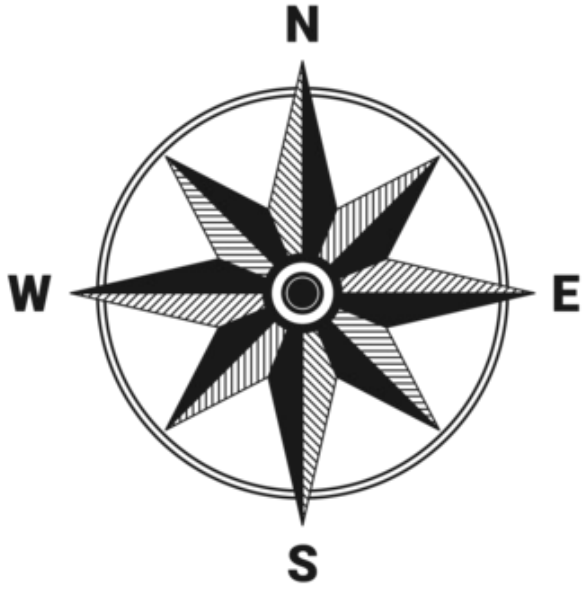
DATA: OUTUBRO DE 2024
ESCALA: 1:20.000
ESCALA GRÁFICA:

0

1.000

2.000

3.000 m



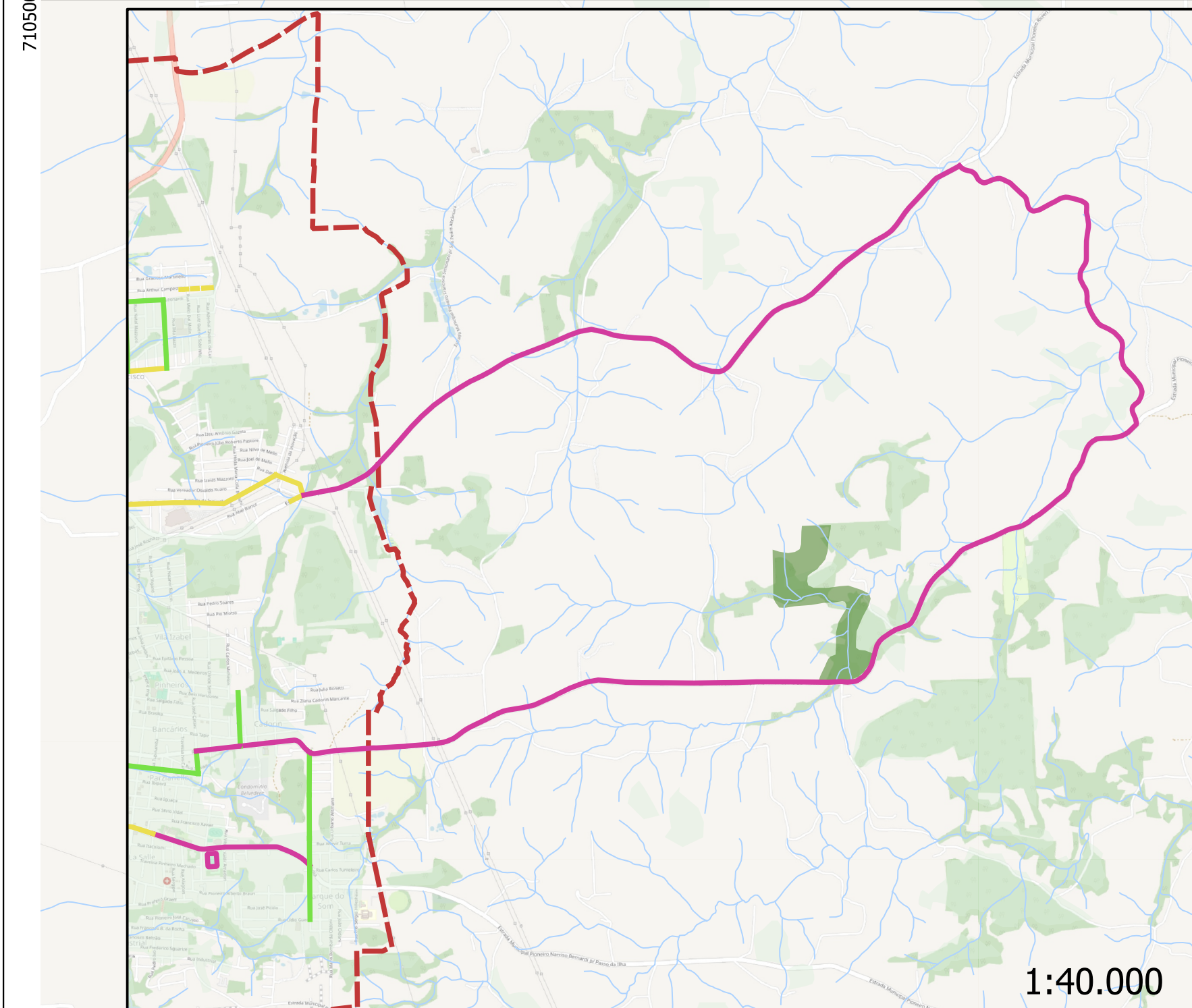
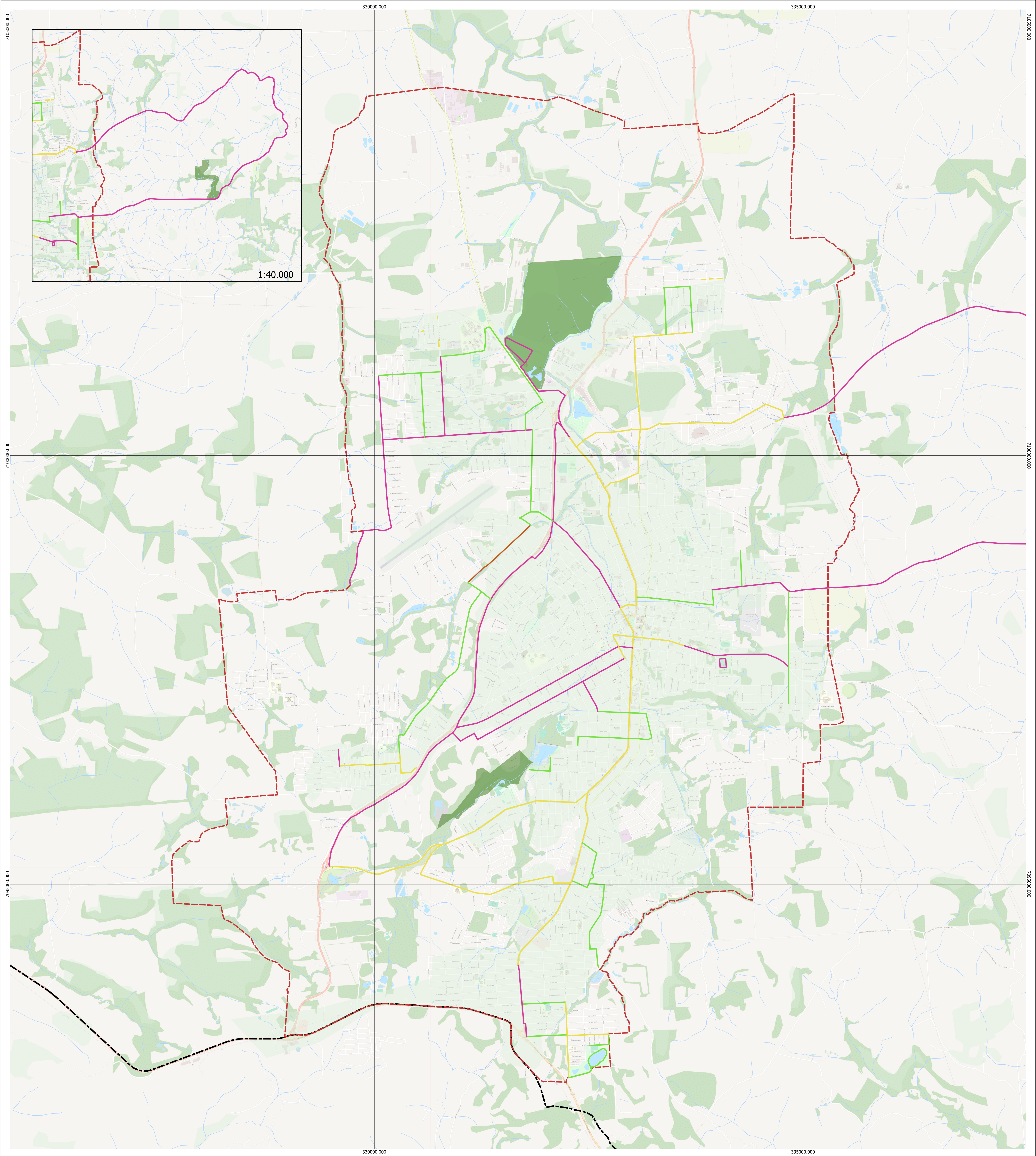
PREFEITURA DE
PATO BRANCO
Secretaria de Planejamento
Urbano



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

ANEXO III

**DIRETRIZES VIÁRIAS
MUNICIPAIS**



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- | | |
|-------------------------------|---------------------------|
| Hidrografia | Malha Ciclovária Proposta |
| Limites Municipais | Ciclofaixa |
| Proposta_perimetro_urbano | Ciclovía |
| Massas d'Água | Calçada Compartilhada |
| Remanescentes Florestais | Via compartilhada |
| Unidades de Proteção Integral | |

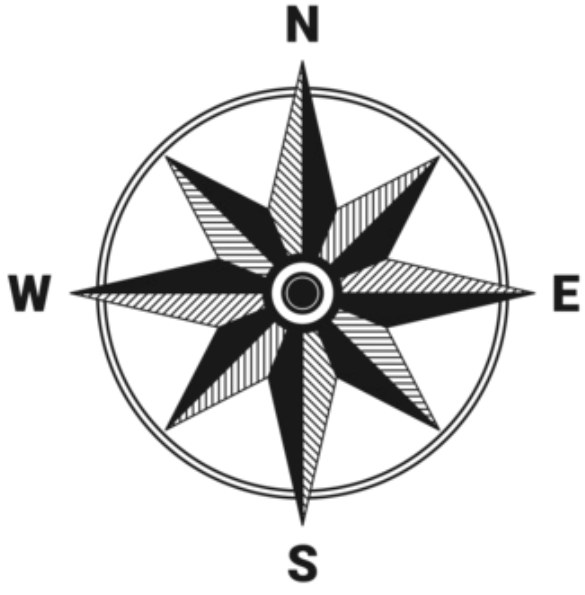
REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE
MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S

FONTES: URBTEC (2023) | PMPB (2023) |
IBGE (2010, 2020) | IAT (2020) |
PARANACIDADE (2022)

DATA: OUTUBRO DE 2024
ESCALA: 1:15.000
ESCALA GRÁFICA:

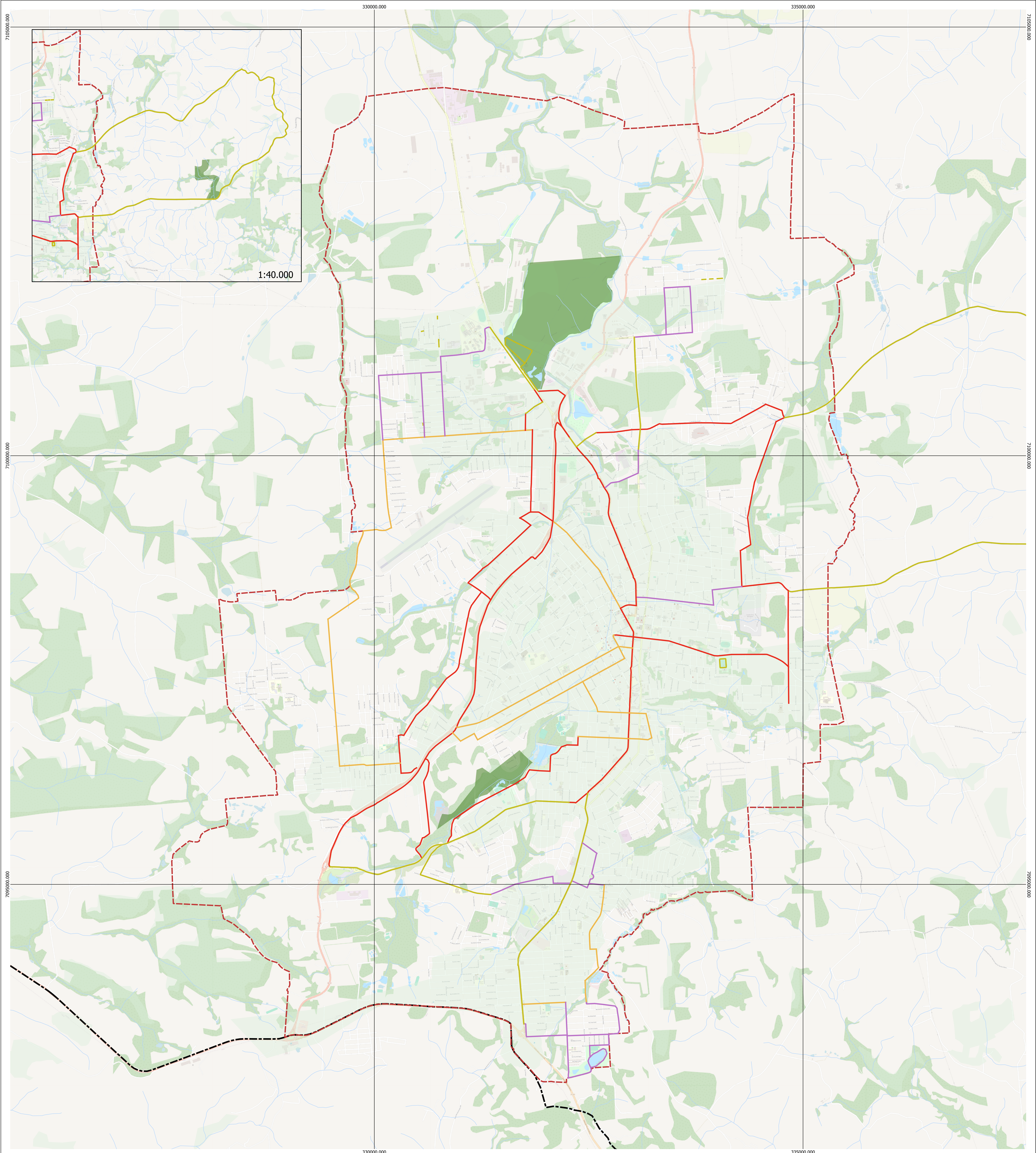


PREFEITURA DE
PATO BRANCO
Secretaria de Planejamento
Urbano



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

TIPOLOGIA DA MALHA
CICLOVIÁRIA



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Hidrografia

Limites Municipais

Proposta_perimetro_urbano

Massas d'Água

Remanescentes Florestais

Unidades de Proteção Integral
- Malha Cicloviária Proposta

Prioridade

Alta

Média

Baixa

Malha Cicloviária Já Existente

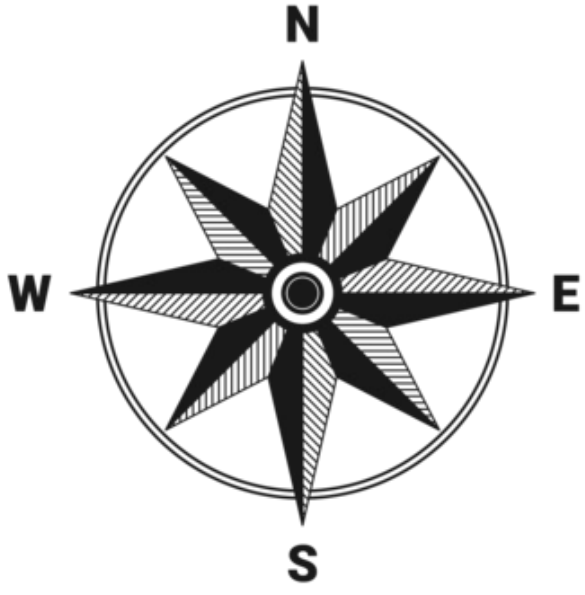
REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE
MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S

FONTES: URBTEC (2023) | PMPB (2023) |
IBGE (2010,2020) | IAT (2020) |
PARANACIDADE (2022)

DATA: OUTUBRO DE 2024
ESCALA: 1:15.000
ESCALA GRÁFICA:

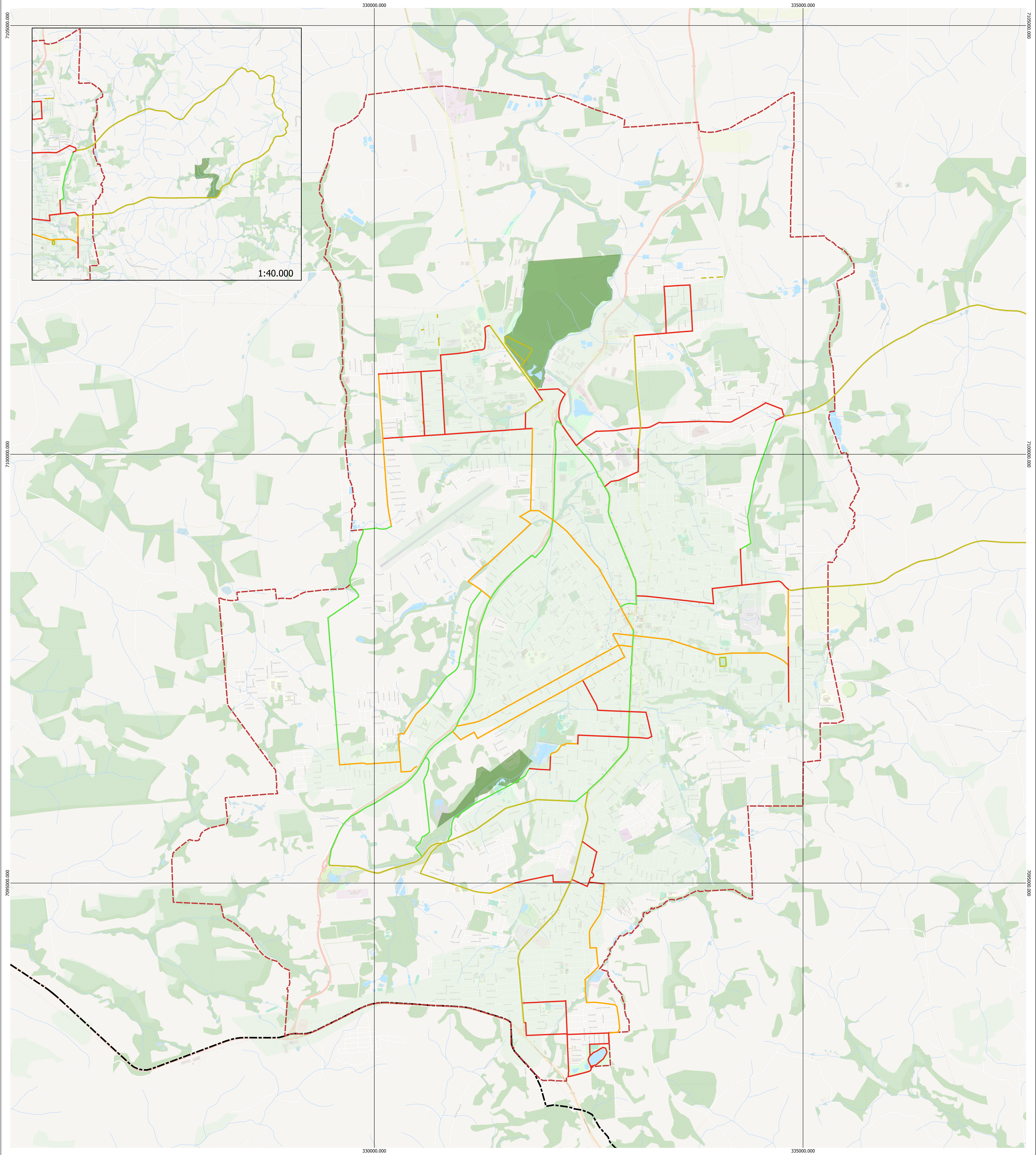


PREFEITURA DE
PATO BRANCO
Secretaria de Planejamento
Urbano



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

**PRIORIDADE DE IMPLANTAÇÃO
DA MALHA CICLOVIÁRIA**



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Hidrografia

Limites Municipais

Proposta_perimetro_urbano

Massas d'Água

Remanescentes Florestais

Unidades de Proteção Integral
- Malha Cicloviária Proposta

Prazo

Alta

Média

Baixa

Malha Cicloviária Já Existente

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

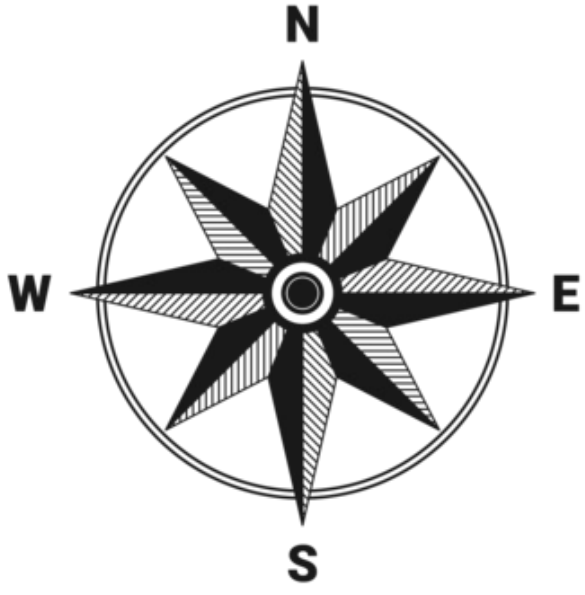
SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO CARTOGRÁFICA: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE
MERCATOR | DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S

FONTES: URBTEC (2023) | PMPB (2023) |
IBGE (2010,2020) | IAT (2020) |
PARANACIDADE (2022)

DATA: OUTUBRO DE 2024

ESCALA: 1:15.000

ESCALA GRÁFICA:



PREFEITURA DE
PATO BRANCO
Secretaria de Planejamento
Urbano



PREFEITURA DE
PATO BRANCO

**PRAZO DE IMPLANTAÇÃO DA
MALHA CICLOVIÁRIA**