MENSAGEM Nº 71/2024

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores,

Valemo-nos da presente Mensagem para encaminhar à essa Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que visa regulamentar o sistema viário básico do Município de Pato Branco.

A presente matéria faz parte do pacote de revisão e atualização do Plano de Mobilidade do Município de Pato Branco, em atenção à obrigação prevista no § 1º do art. 24 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMU), que determina a revisão e atualização periódica do PMU a cada 10 (dez) anos.

Em 2023, através do Edital de Tomada de Preços nº 05/2021 - Processo n° 137/2023 - Contrato nº 195/2023/GP, o Município contratou a URBTEC TM - Engenharia, Planejamento e Consultoria Ltda., empresa técnica especializada, com equipe multiprofissional, para a elaboração do Plano de Mobilidade Municipal.

Ao longo de todo o processo de revisão, foram realizadas reuniões comunitárias com a população em vários bairros, visando à construção do diagnóstico da cidade, bem como diversas oficinas de propostas nas quais a população apresentou suas proposições para a "Pato Branco do Futuro".

Foram também realizadas reuniões técnicas com diferentes setores da sociedade, audiências públicas e a conferência final para apresentação e pactuação dos trabalhos realizados. Além desses eventos, foi utilizado um canal digital para recebimento de sugestões e propostas da comunidade.

Ressaltamos que todos os relatórios de estudos técnicos desenvolvidos, bem como os relatórios de atividades para cada uma das fases do processo de desenvolvimento do PMU estão disponíveis para download nos seguintes links, para que os nobres edis possam verificar os assuntos discutidos em cada um dos momentos e as justificativas apresentadas para cada assunto abordado:

Plano de Trabalho:

https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2024/12/137_P1_VF_DIGITAL.pdf

Relatório de Atividades 01 e 02:

https://patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2024/12/137_R01_R02_VF_DIGITAL.pdf

Diagnostico e Prognóstico - Parte 1:

https://drive.google.com/file/d/130YrGdEH_u8kLtYEZkkYkD04YDYH7is7/view?usp=sharing

Diagnostico e Prognóstico - Parte 2:

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15
ICP Brasil

https://drive.google.com/file/d/14ZU6wp43TKXolPcNfOc3RLWWz76sGsD4/view?usp=sharing

Relatório de Atividades 03 e 04:

https://drive.google.com/file/d/10rHjcI-wIi1yKXP2hPAB3CcYiP1PvgCe/view?usp=sharing

Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana:

https://drive.google.com/file/d/1n6W25ESyYTA8TH4Mtiis19s4v6zQU3fK/view?usp=sharing

Ao final do calendário participativo, a equipe técnica municipal que acompanhou todo o processo de desenvolvimento do PMU recebeu inúmeras contribuições que ajudaram a construir o cenário atual e as propostas que agora seguem para aprovação por esta Casa Legislativa.

O processo de desenvolvimento do PMU originou os seguintes instrumentos legais para direcionar e ordenar o planejamento urbano e a mobilidade nas cidades:

a) Projeto de Lei do Plano de Mobilidade Urbana de Pato Branco;

b) Projeto de Lei do Sistema Viário;

c) Decreto que regulamenta a uso das calçadas; e

d) Decreto que regulamenta a circulação de cargas pesadas na área central.

Esses instrumentos incluem leis e decretos que orientam ações e decisões relacionadas à mobilidade urbana. Essas peças legais são fundamentais para garantir a efetividade do Plano de Mobilidade e a melhoria da mobilidade urbana do Município.

O desenvolvimento do PMU seguiu as diretrizes e normativas legais e constitucionais, compatibilizando todas as fases com a Agenda 21 para o Estado do Paraná, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) e a Nova Agenda Urbana, elaboradas pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Dado o escopo do Plano de Mobilidade e o enfoque de otimização do sistema viário em prol dos objetivos definidos pela Política Nacional da Mobilidade (Lei Federal n° 12.587/2012), a revisão da hierarquia viária também integra o seu conteúdo, conforme determina do Termo de Referência.

Visando reduzir os impactos sobre o sistema viário e aprimorar as condições de circulação no município, são previstas diretrizes viárias junto à Hierarquia Viária Urbana. As diretrizes viárias se referem a trechos de previsão de prolongamentos viários ou de abertura de novas vias.

Esses traçados integram a Hierarquia Viária, pois ao ampliar a conectividade da malha garantem a efetividade das funções de cada classe. Além disso, são oficializadas na Minuta do Projeto de Lei do Sistema Viário, por atuarem como referenciais nos processos de loteamento e sua execução se configura como uma exigência legal diante da aprovação desses projetos.

Além disso, o Plano de Mobilidade Urbana estabelece novos trajetos para compor a malha cicloviária é necessário a compreensão do uso, da funcionalidade e das características das vias, bem como sua correlação com as necessidades e percepções do usuário. A análise dessas particularidades permite a elaboração de um planejamento cicloinclusivo, composto por

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

uma rede cicloviária que ofereça segurança ao usuário e garanta trajetos completos e conectados, minimizando a necessidade de adoção de vias sem infraestrutura cicloviária.

Ademais, as rotas acessíveis são definidas como trajetos contínuos, desobstruídos e sinalizados em vias urbanas que apresentam maior demanda por parte da população para acessar equipamentos públicos, comércios, serviços de forma autônoma, confortável e segura, incluindo notoriamente pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência.

Tendo em vista o princípio cunhado pelo Plano Diretor, de conexão das rotas acessíveis com o sistema de transporte público coletivo no contexto de Pato Branco e as ações de melhoria do PMU relativas aos modos coletivos, é prevista a complementação dos traçados selecionados, com o objetivo de compatibilizá-los com a proposta da Prefeitura Municipal de adequação do sistema de transporte público coletivo.

Por fim, o Sistema de Logística e Transportes de Cargas tem como objetivo a regulamentação e fiscalização da logística e dos transportes de carga que atendam às necessidades da população em geral, e em especial do comércio e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego.

Ante o exposto e considerando o interesse público envolvido na presente matéria, contamos com 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, datado e assinado digitalmente.

ROBSON CANTU
Prefeito Municipal

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

PROJETO DE LEI Nº _____/2024

Dispõe sobre o sistema viário básico do Município de Pato Branco e dá outras providências.

TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DEFINIÇÕES

Art. 1º Esta Lei estabelece a hierarquização e definição do sistema viário básico do Munícipio de Pato Branco, obedecidas as demais normas federais e estaduais relativas à matéria, especialmente o Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, a Lei que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a Lei Municipal do Plano Diretor de Pato Branco – Lei Complementar nº 100, de 21 de dezembro de 2023, a Lei Municipal que dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Pato Branco – PMU, tendo 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 Cicloviário 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 perfis viários conforme hierarquia estabelecidos 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 efeito da presente Lei, ficam definidos os seguintes termos:

I - acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos, e/ou de pedestres, entre a via pública e o lote, ou, ainda, entre equipamentos de travessia e circulação de

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15
ICP Brasil

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 o 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 1,20m (um metro e vinte centímetros) 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,

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

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 ciclomodais.

Parágrafo único. O Anexo IV apresenta a ilustração básica da via conforme esta 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.

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

CAPÍTULO 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 a rodovia federal BR 158, que cruzam o território municipal, 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 - vias 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;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

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 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 a 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 complementar, 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 a 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 anexos.

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.

CAPÍTULO 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;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15
ICP Brasil

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 32,10m (trinta e dois metros e dez centímetros) e 35,60m (trinta e cinco metros e sessenta centímetros);

II - para a classe de via arterial, as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 19,40m (dezenove metros e quarenta centímetros) e 23,40m (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 19,40m (dezenove metros e quarenta centímetros) e 23,40m (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 18,50m (dezoito metros e cinquenta centímetros) e 18,80m (dezoito metros e oitenta centímetros);

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

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

Parágrafo único. A padronização das calçadas e requisitos de acessibilidade deve seguir o disposto na lei municipal que regulamenta a utilização 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 - classe de via arterial e via coletora 1:

a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 3,30m (três metros e trinta centímetros);

b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 2,2m (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 3m (três metros);

b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas, cada, de 2,2m (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 2,2m (dois metros e vinte centímetros).

Parágrafo único. As faixas de rolamento das vias que acomodam linhas de transporte

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15
ICP Brasil

coletivo ou definidas como Rota Preferencial para Circulação de Cargas devem ter no mínimo 3,30m (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 15m (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 trafego 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 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 devem ser coibidos a implantação de estacionamento em diagonal, bem como nas vias em que haja fluxo intermitente de veículos.

Art. 17. A utilização do recuo frontal para estacionamento de veículos será admitida em caráter excepcional, quando esse recuo não for necessário para a ampliação do sistema viário.

Parágrafo único. As condições de utilização do recuo frontal de que trata o caput deste artigo, serão regulamentadas através de legislação específica.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

Art. 18. Faz parte integrante das estradas municipais, além da pista de rolamento, a faixa de domínio com as seguintes larguras:

I - rodovias federais: 40,00m (quarenta metros);

II - rodovias estaduais: 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros);

III - estradas municipais principais: 15,00m (quinze metros);

IV - estradas municipais de expansão: 15,00m (quinze metros);

V - estradas municipais secundárias: 10,00m (dez metros);

VI - vias locais rurais: 7,5m (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 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. 19. Constitui como faixa não edificável localizadas na propriedade particular:

I - para as rodovias federais: 5,00m (cinco metros);

II - para as rodovias estaduais: 5,00m (cinco metros);

III - para as estradas municipais principais: 5,00m (cinco metros)

IV - para as estradas municipais de expansão: 5,00 (cinco metros);

V - para as estradas municipais secundárias: 5,00m (cinco metros);

VI - para as vias locais: 5,0m (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.

CAPÍTULO III
DOS PASSEIOS E CALÇADAS

Art. 20. Para assegurar o trânsito seguro e acessível a todos os pedestres, as calçadas deverão ser executadas ou reparadas conforme a legislação específica.

TÍTULO III
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 21. Os lotes resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam dispensados da exigência do recuo frontal quando este (recuo frontal) for utilizado para a respectiva ampliação.

Parágrafo único. O disposto no caput não se aplica a lotes vazios ou com construções de área inferior ao coeficiente de aproveitamento mínimo estabelecido no zoneamento, conforme Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo (LUPA).

Art. 22. Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do Município.

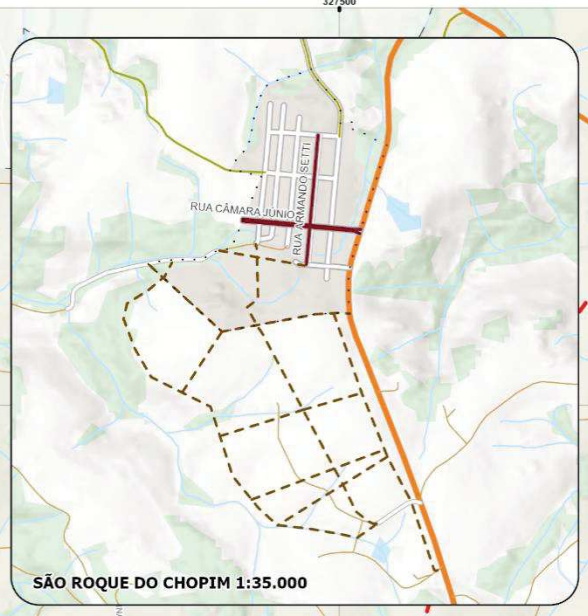
Parágrafo único. O sistema viário existente deverá progressivamente ser adequado às normas citadas no caput deste artigo.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15
ICP Brasil

Art. 22. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ROBSON CANTU
Prefeito Municipal

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



CONVENÇÕES:

- Hidrografia
- Limites Municipais
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Limite da Expansão Urbana [2]
- Formações Vegetacionais [3]
- Massas D'água [3]
- Pistas de Pouso
- Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral

Hierarquia Viária (proposta) [1]

- Rodovias
- Vias de Trânsito Rápido
- Vias Arteriais
- Vias Coletoras 1
- Vias Coletoras 2
- Vias Marginais
- Vias Parques
- Vias Locais
- Estradas Municipais de Expansão
- Estradas Municipais Principais
- Estradas Municipais Secundárias

Diretrizes Viárias [1]

- Vias de Trânsito Rápido
- Vias Arteriais
- Vias Coletoras 1
- Vias Coletoras 2
- Vias Marginais
- Vias Parques
- Estrada Municipal de Expansão

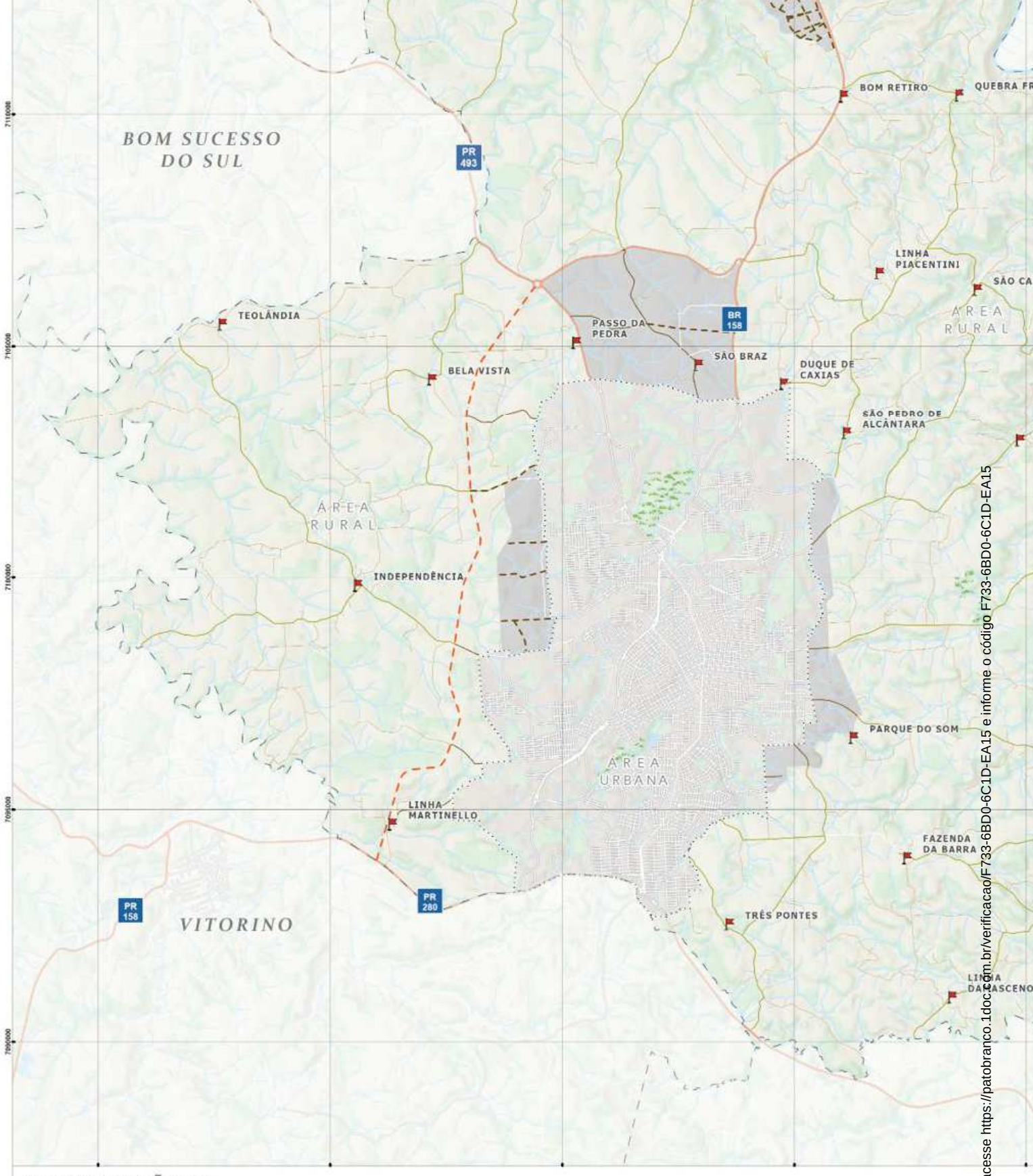
REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC ™
CONTRATANTE: PREF. MUNICIPAL DE PATO BRANCO
SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR
DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S
FONTES: URBTEC [2024] [1] | MAPBIOMAS [2022] [3]
PMPB [2024] [2] |
PARANACIDADE [2022] |
DATA: outubro de 2024
ESCALA: 1:43.000
ESCALA GRÁFICA: 0 0,25 0,5 1 1,5 km

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO — URBTEC ™

ANEXO I - HIERARQUIA VIARIA URBANA

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



CONVENÇÕES:

- Localidades
- Hidrografia
- Limites Municipais
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Limite da Expansão Urbana [2]
- Formações Vegetacionais [3]
- Massas D'água [3]
- Unidades de Proteção Integral

Hierarquia Viária (proposta) [1]

- Vias Urbanas
- Estradas Municipais de Expansão
- Estradas Municipais Principais
- Estradas Municipais Secundárias

Diretrizes Viárias [1]

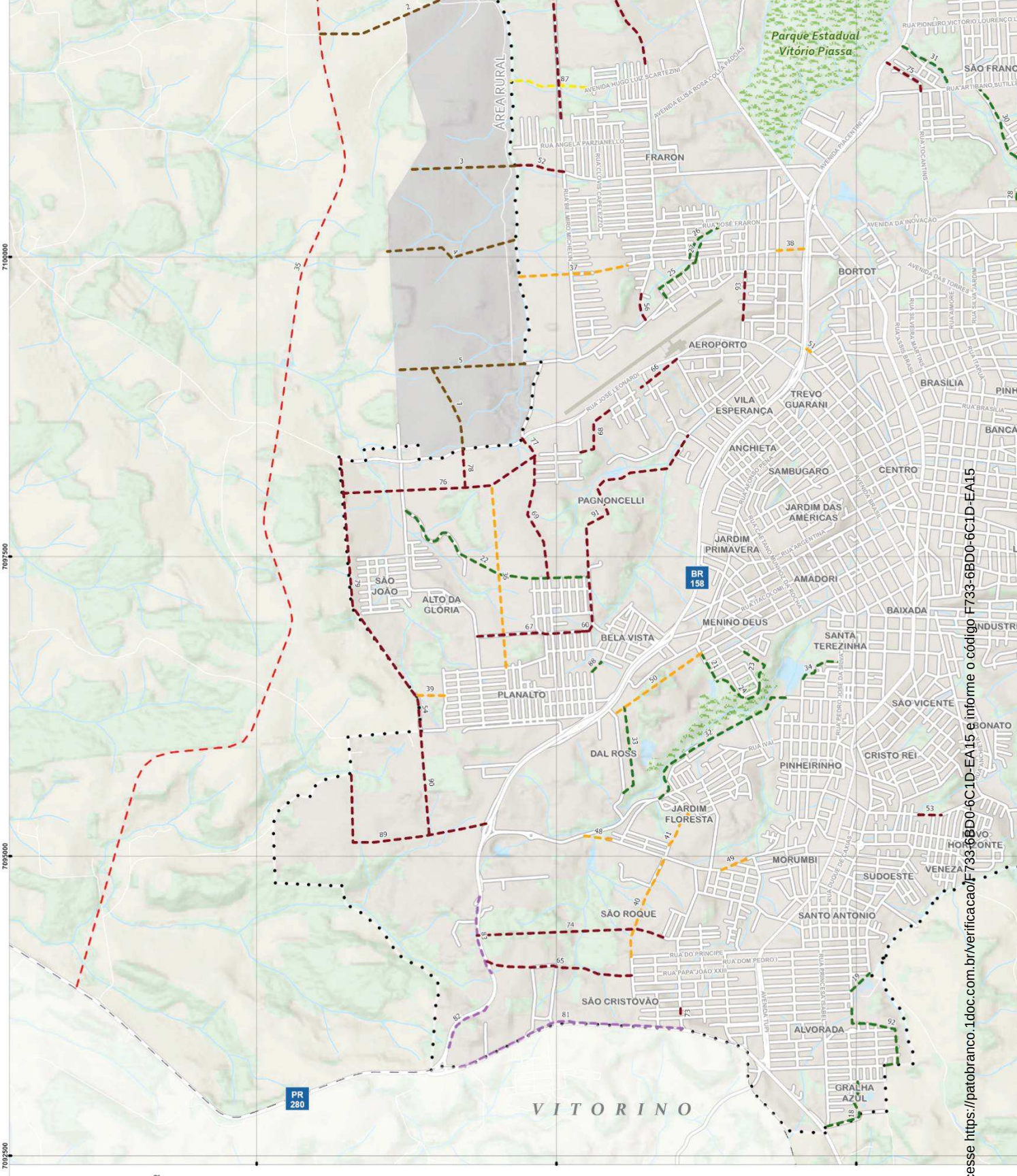
- Rodovia
- Estradas Municipais de Expansão

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

URBTEC™

ANEXO II – HIER

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



CONVENÇÕES:

- Hidrografia
- Limites Municipais
- Vias
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Limite da Expansão Urbana [2]
- Formações Vegetacionais [3]
- Massas D'água [3]
- Pistas de Pouso
- Unidades de Proteção Integral

Diretrizes Viárias (Proposta) [1]

- Via de Trânsito Rápido
- Vias Arteriais
- Vias Coletoras 1
- Vias Coletoras 2
- Vias Marginais
- Vias Parques
- Estradas Municipais de Expansão

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

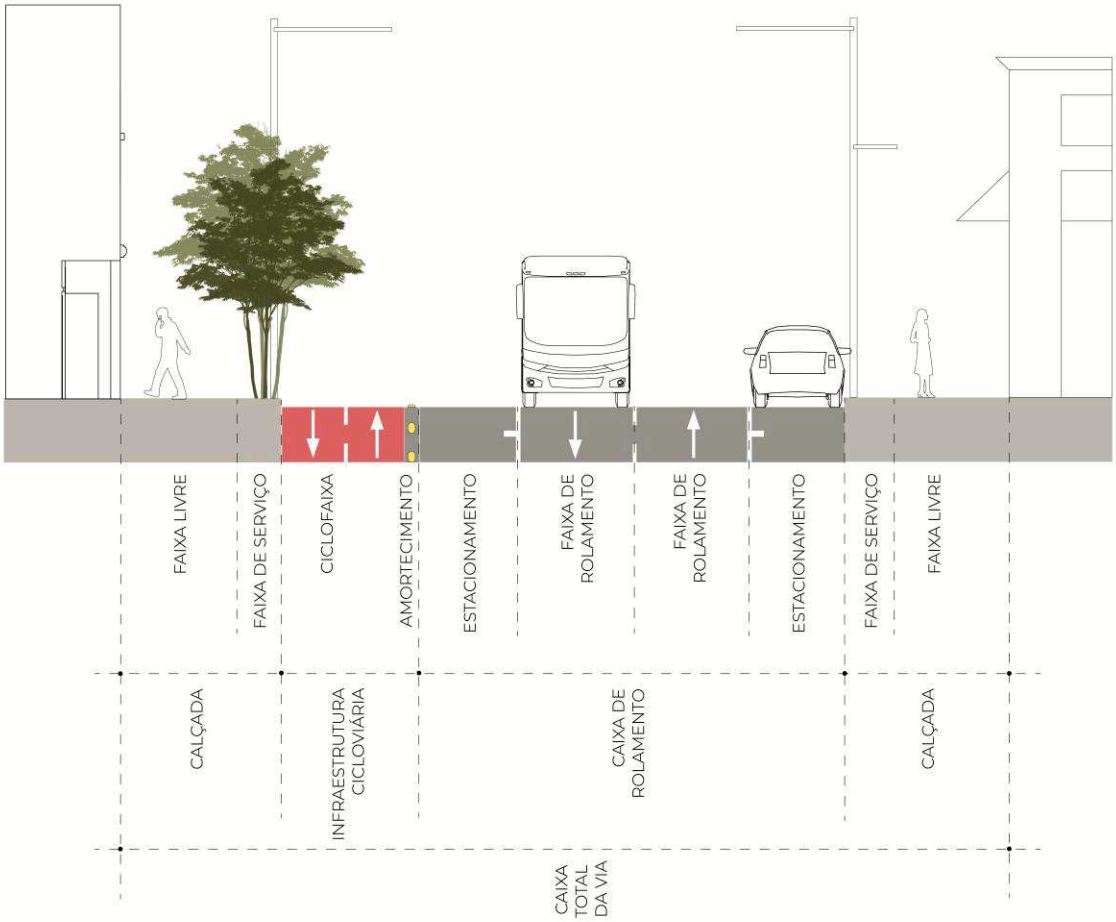
URBTEC™

ANEXO III - DIRETRI

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

ANEXO IV

Ilustração da composição básica de uma via para os termos desta Lei

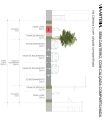


Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

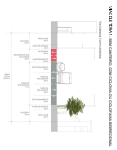
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



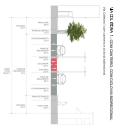
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



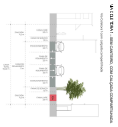
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



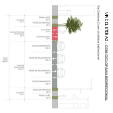
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



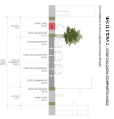
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



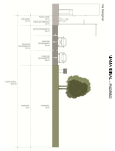
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



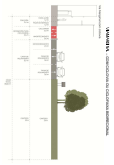
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



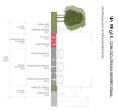
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



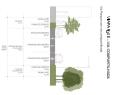
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



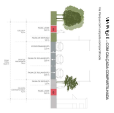
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



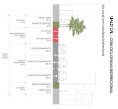
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



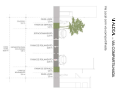
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



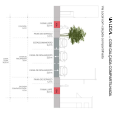
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



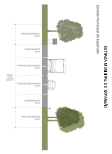
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



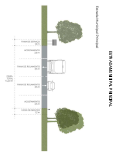
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



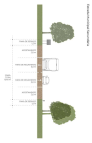
Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

ANEXO VI

MAPAS DO SISTEMA CICLOVIÁRIO MUNICIPAL

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

1:20.000

Parque Estadual Vitório Piassa

ÁREA RURAL

ÁREA RURAL ÁREA URBANA

PR 493

BR 158

PR 280

SÃO FRANCISCO

ERARON

SÃO LUIZ

BORTOT

VILA ISABEL

AEROPORTO

VILA ESPERANÇA

TREVO GUARANI

BRASÍLIA

PINHEIROS

CADORIN

BANCÁRIOS

ANCHIETA

SAMISUGARO

CENTRO

PARZIANELLO

PAGNONCELLI

JARDIM DAS AMÉRICAS

JARDIM PRIMAVERA

LA SALLE

PARQUE DO SOL

SÃO JOÃO

ALTO DA GLÓRIA

AMADORI

BAIXADA

MELHORAMENTO

INDUSTRIAL

BELA VISTA

SANTA TEREZINHA

SÃO VICENTE

PLANALTO

BONATO

DAL ROSS

PINHEIRINHO

CRISTO REI

JARDIM FLORESTA

NOVO HORIZONTE

MORUMBI

SUDOESTE

VENEZA

SÃO ROQUE

SANTO ANTÔNIO

SÃO CRISTÓVÃO

ALVORADA

GRALHA AZUL

VITORINO

CONVENÇÕES:

- Hidrografia
- Limite de Bairros
- Limites Municipais
- Malha Viária
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Massas d'Água
- Pistas de Pouso
- Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral
- Unidades de Uso Sustentável

Malha Cicloviária Proposta [1]

Tipologia

- Ciclofaixa
- Ciclovia
- Calçada Compartilhada
- Via Compartilhada

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC ™
CONTRATANTE: PREF. MUNICIPAL DE PATO BRANCO
SISTEMA DE COORDENADAS: PROJETADAS
PROJEÇÃO: UTM - UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR
DATUM HORIZONTAL SIRGAS 2000 | FUSO 22S
FONTES: URBTEC [2024] [1] | MAPBIOMAS [2022]
PMPB [2024] |
PARANACIDADE [2022] |
DATA: outubro de 2024
ESCALA: 1:35.000
ESCALA GRÁFICA:

0 0,25 0,5 1 1,5 KM

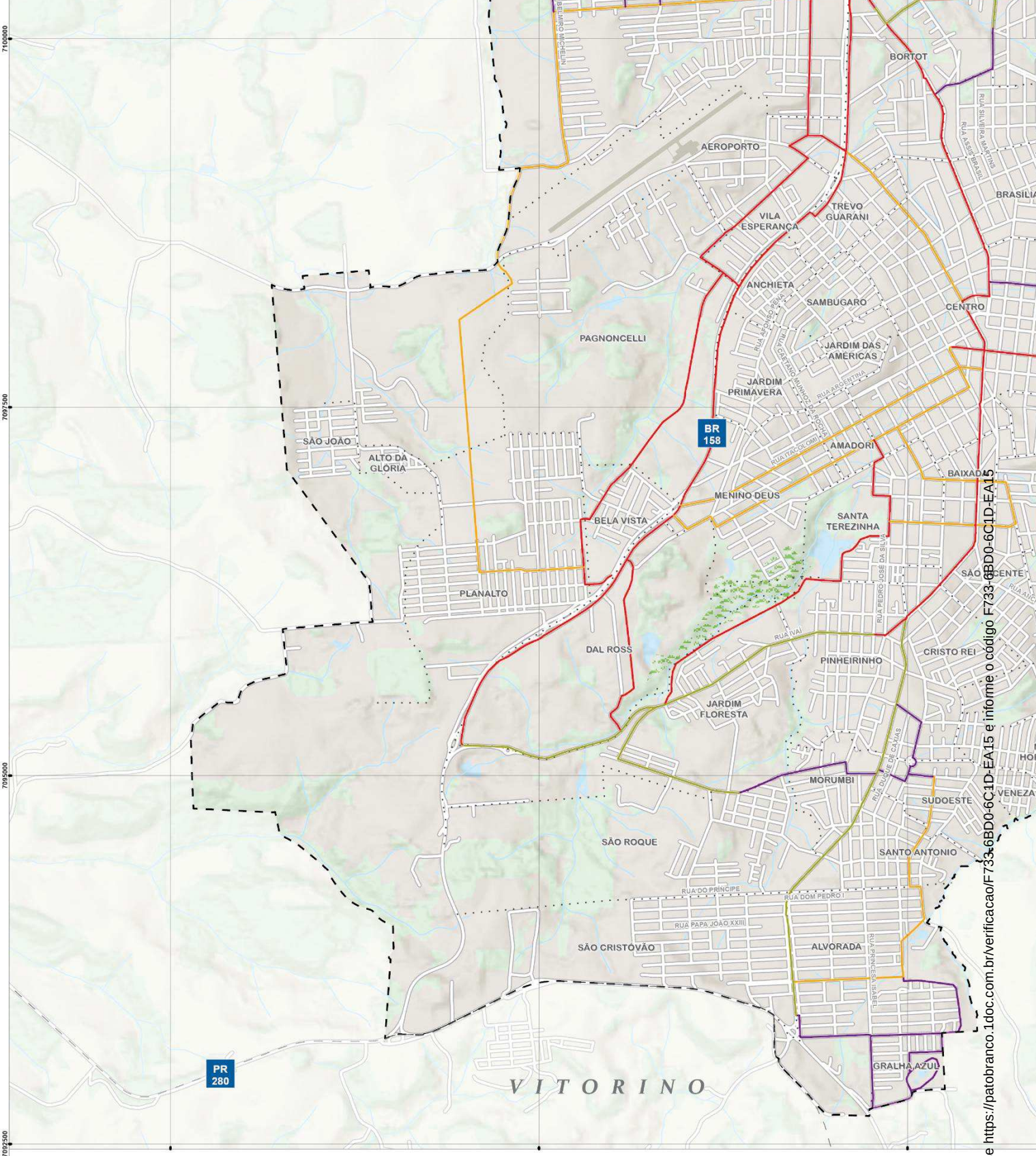
N

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

URBTEC™

TIPOLOGIA DA MALHA CICLOVIÁRIA

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU DE URBANA DE PATO BRANCO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



CONVENÇÕES:

- Hidrografia
- Limite de Bairros
- Limites Municipais
- Malha Viária
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Massas d'Água
- Pistas de Pouso
- Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral
- Unidades de Uso Sustentável

Malha Cicloviária Proposta [1]

Prioridade

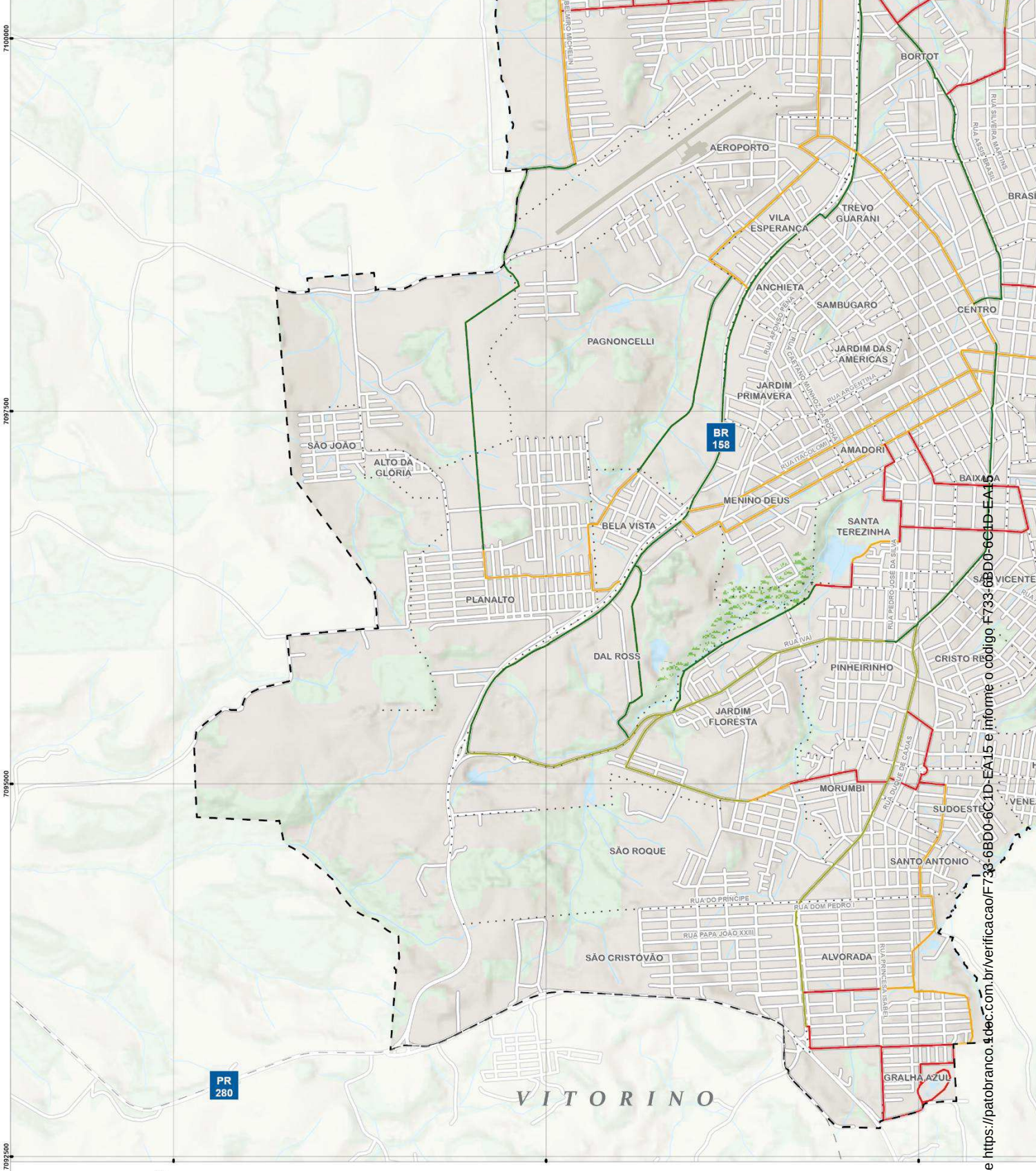
- Alta
- Média
- Baixa
- Malha Cicloviária já Existente

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

URBTEC™

PRIORIDADE DE IMPLANTA

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15



CONVENÇÕES:

- Hidrografia
- Limite de Bairros
- Limites Municipais
- Malha Viária
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Massas d'Água
- Pistas de Pouso
- Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral
- Unidades de Uso Sustentável

Malha Cicloviária Proposta [1]

Prazo

- Longo
- Médio
- Curto
- Malha Cicloviária já Existente

Plano de Mobilidade Urbana PATO BRANCO

URBTEC™

PRAZO DE IMPLANTAÇ

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15 e informe o código F733-6BD0-6C1D-EA15

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Código para verificação: F733-6BD0-6C1D-EA15

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

ROBSON CANTU (CPF 441.XXX.XXX-68) em 10/12/2024 12:22:22 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: AC Instituto Fenacon RFB G3 << AC Secretaria da Receita Federal do Brasil v4 << Autoridade Certificadora Raiz Brasileira v5 (Assinatura ICP-Brasil)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/F733-6BD0-6C1D-EA15