MENSAGEM Nº 68/2023

Senhora Presidente,

Senhores Vereadores,

Valemo-nos da presente Mensagem para encaminhar à essa Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que dispõe sobre o sistema viário básico no Município de Pato Branco, visando atender às demandas crescentes de mobilidade urbana, garantindo o desenvolvimento sustentável, a segurança dos cidadãos e a eficiência do transporte no âmbito municipal. Dentre os principais aspectos da presente matéria, tem-se:

a) o crescimento populacional e o desenvolvimento econômico: Pato Branco experimentou um expressivo crescimento populacional nos últimos anos, aliado ao desenvolvimento econômico constante. Este aumento resulta em um aumento significativo no fluxo de veículos e pedestres nas vias urbanas. O Projeto de Lei visa adequar o sistema viário a essa nova realidade, garantindo fluidez no trânsito e otimizando a acessibilidade;

b) a segurança viária: a segurança dos cidadãos é uma prioridade inegociável. O projeto em questão tem como objetivo a implementação de medidas que promovam a segurança viária, tais como a sinalização adequada, a construção de calçadas e ciclovias, além da regulamentação de velocidades em áreas críticas;

c) o planejamento urbano sustentável: considerando a importância do planejamento urbano para a qualidade de vida, o projeto contempla a promoção de práticas sustentáveis. A inclusão de faixas exclusivas para transporte público, a criação de áreas verdes e a incorporação de soluções de mobilidade alternativa são aspectos fundamentais para a sustentabilidade ambiental e social do Município;

d) a participação da comunidade: a elaboração deste projeto contou com ampla participação da comunidade local. Audiências públicas, consultas populares e contribuições de especialistas foram incorporadas ao texto final, assegurando que as necessidades reais da população sejam contempladas; e

e) o desenvolvimento econômico local: um sistema viário eficiente é essencial para a promoção do desenvolvimento econômico local. A facilitação do deslocamento de mercadorias, a acessibilidade aos estabelecimentos comerciais e a integração eficaz entre os bairros contribuem para fortalecer o comércio e serviços locais.

Diante do exposto, o presente Projeto de Lei se apresenta como um instrumento crucial para o desenvolvimento ordenado, seguro e sustentável de Pato Branco. A gestão eficiente do

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059
ICP Brasil

sistema viário básico é vital para assegurar a qualidade de vida da população, promovendo um ambiente urbano mais equitativo, acessível e amigável.

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.

Sendo assim, contamos com o apoio nos nobres edis para 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/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059

PROJETO DE LEI Nº ____/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 Munícipio do 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: Ilustração da composição básica de uma via para os termos desta Lei; e

IV - Anexo IV: Perfis viários da hierarquia viária 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 I e os perfis viários conforme hierarquia estabelecida no Anexo II 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;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059
ICP Brasil

VIII - classe de rodovia: é a classificação que se dá a uma rodovia, um conjunto de condições e diretrizes que devem ser seguidas tanto por quem constrói a rodovia como também por aqueles que dela se utilizam;

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

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

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

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

XIII - 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;

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

XV - 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;

XVI - 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;

XVII - interseção: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;

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

XIX - 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);

XX - 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;

XXI - sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;

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

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

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: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro.

Parágrafo único. O Anexo III 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 - passeio;

III - faixa de serviço da calçada;

IV - calçada;

V - faixa/pista de rolamento;

VI - faixa de estacionamento;

VII - caixa de rolamento;

VIII - caixa da via.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059
ICP Brasil

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 - via expressa ou 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 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;

III - via perimetral: de função similar à da via arterial, tem por objetivo promover a conexão entre os bairros, porém, de forma a contornar a área central, oferecendo alternativas ao tráfego;

IV - 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;

V - 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;

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

VII - 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;

VIII - 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 e II 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.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059
ICP Brasil

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 - caixa de rolamento;
III - calçada.

Art. 10. A caixa da via compreende o somatório das larguras da caixa de rolamento e das calçadas, as quais variam em dimensão, conforme classe viária:
I - para a classe de via perimetral, a largura mínima exigida para a caixa da via é de 30 m (trinta metros), a qual é setorizada em:
a) caixa de rolamento, com largura mínima de 21 m (vinte e um metros);
b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas de 4,5 m (quatro metros e cinquenta centímetros) cada;
c) canteiro central, com 2 m (dois metros) de largura;
II - para a classe de via arterial, a largura mínima exigida para a caixa da via é de 23 m (vinte e três metros), a qual é setorizada em:
a) caixa de rolamento, com largura mínima de 15 m (quinze metros);
b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas de 4 m (quatro metros) cada;
III - para a classe de via coletora, a largura mínima exigida para a caixa da via é de 20 m (vinte metros), a qual é setorizada em:
a) caixa de rolamento, com largura mínima de 13 m (treze metros);
b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas de 3,5 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
IV - para a classe de via parque, a largura mínima exigida para a caixa da via é de 20 m (vinte metros), a qual é setorizada em:
a) caixa de rolamento, com largura mínima de 13 (trezes metros);
b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas de 3,5 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
V - para a classe de via local, a largura mínima exigida para a caixa da via é de 16 m (dezesseis metros), a qual é setorizada em:
a) caixa de rolamento, com largura mínima de 9 m (nove metros);
b) calçadas em ambos os lados da via, com larguras mínimas de 3,5 m (três metros e cinquenta centímetros) cada.
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 - classes de via perimetral e via arterial:
a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 3,20 m (três metros e vinte centímetros);
b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas de 2,5 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
II - para as classes de via coletora e via parque:
a) para cada faixa ou pista de rolamento, a largura mínima é de 3 m (três metros);
b) faixa de estacionamento em ambos os lados da via, com larguras mínimas de 2,2 m (dois metros e vinte centímetros) cada;

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059
ICP Brasil

III - para a classe de via local, a largura mínima da caixa de rolamento deve ser de 9 m (nove metros), a qual é formada por pista com faixa de estacionamento paralela à via, duas faixas de rolamento (uma para cada sentido).

Parágrafo único. As faixas de rolamento das vias que acomodam linhas de transporte coletivo devem ter, no mínimo, 3,50 m (três metros e meio) de largura.

Art. 12. Fica a critério do(s) órgão(s) municipal(is) responsável(is) pela mobilidade urbana definir 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 Para o prolongamento de vias urbanas locais com largura menor de 15 (quinze) metros, a largura total do prolongamento deve ser mantida inalterada, desde que seja de, no mínimo, 14 (quatorze) metros.

§ 3º Nos casos do § 2º, a largura mínima da calçada não poderá ser inferior a 3,0 (três) metros, enquanto da pista de rolamento não poderá ser inferior a 8,0 (oito) metros.

§ 4º A largura mínima total das vias urbanas locais a implantar que não constituam prolongamento, a ser obedecida em projetos de loteamento, é de 16 dezesseis metros, sendo a largura mínima da faixa de calçada de 3,50 (três metros e cinquenta centímetros) e a largura mínima da faixa de pista 9,0 (nove) metros.

§ 5º Para o prolongamento de vias coletoras deve ser mantida, no mínimo, a largura existente, porém nunca inferior a 17 (dezessete) metros, com largura mínima da calçada de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) e da pista de rolamento de 10,00 m (dez metros).

§ 6º Para a extensão de vias existentes poderá ser mantida a largura da via quando esta for maior ou igual a 16 (dezesseis metros), podendo o Poder Executivo Municipal exigir largura maior, quando considerar que a via tem característica de via coletora, arterial ou estrutural.

§ 7º Considera-se largura da pista de rolamento a distância perpendicular entre os meios-fios, distância esta tomada da aresta do meio-fio, formada pela intercessão da sua face vertical e superior aparente.

§ 8º Independentemente das larguras mínimas estabelecidas, o Poder Executivo Municipal poderá exigir larguras maiores, dependendo do tipo de tráfego e dos geradores de tráfego que existam ou possam existir no local.

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.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059
ICP Brasil

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 perimetral, arterial e coletora 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 secundárias: 10,00 m (dez metros);

V - 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 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. 22. Esta Lei deverá ser revisada quando da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, respeitando-se as diretrizes e objetivos previstos na Lei do Plano Diretor Municipal.

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059
ICP Brasil

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

(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/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059

DISTRITO 1:20.000

ÁREA RURAL

ÁREA DE EXPANSÃO URBANA

ÁREA URBANA

BR 158

PR 493

PR 280

Parque Estadual Vitório Piassa

SEIT

SEPPC

SEQUA

SEA

AEROPORTO

FRARON

SÃO FRANCISCO

SÃO LUIZ

BORTOT

VILA IZABEL

BRASÍLIA

PINHEIROS

CADORIN

BANCÁRIOS

TREVO GUARANI

VILA ESPERANÇA

ANCHIETA

SAMBUGARO

CENTRO

PARZIANELLO

PAGNONCELLI

JARDIM DAS AMÉRICAS

JARDIM PRIMAVERA

LA SALLE

PARQUE DO SOM

AMADORI

SÃO JOÃO

ALTO DA GLÓRIA

BAIXADA

MENINO DEUS

INDUSTRIAL

BELA VISTA

SANTA TEREZINHA

SÃO VICENTE

BONATO

PLANALTO

DAL ROSS

PINHEIRINHO

CRISTO REI

JARDIM FLORESTA

NOVO HORIZONTE

MORUMBI

VENEZA

SUDOESTE

SÃO ROQUE

SANTO ANTONIO

SÃO CRISTOVÃO

ALVORADA

GRALHA AZUL

VITORINO

PARANA

PATO BRANCO

SANTA CATARINA

CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Aeroporto
- Hidrografia
- Limite de Bairros
- Limites Municipais
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Limite da Expansão Urbana [2]
- Massas d'água
- Pista de Pouso
- Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral

Hierarquia Viária [2]

- Rodovia
- Via Perimetral
- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Coletora (Via Parque)
- Via Local
- Estradas Municipais

Diretrizes Viárias [2]

- Rodovia
- Via Perimetral
- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Coletora (Via Parque)
- Via Local

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC ™
CONTRATANTE: 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] [1] | PMPB [2023] [2]
IBGE [2010,2020] | IAT [2020]
PARANACIDADE [2022]
DATA: junho de 2023
ESCALA: 1:25.000
ESCALA GRÁFICA:

0 0,3 0,6 1,2 1,8 km

N

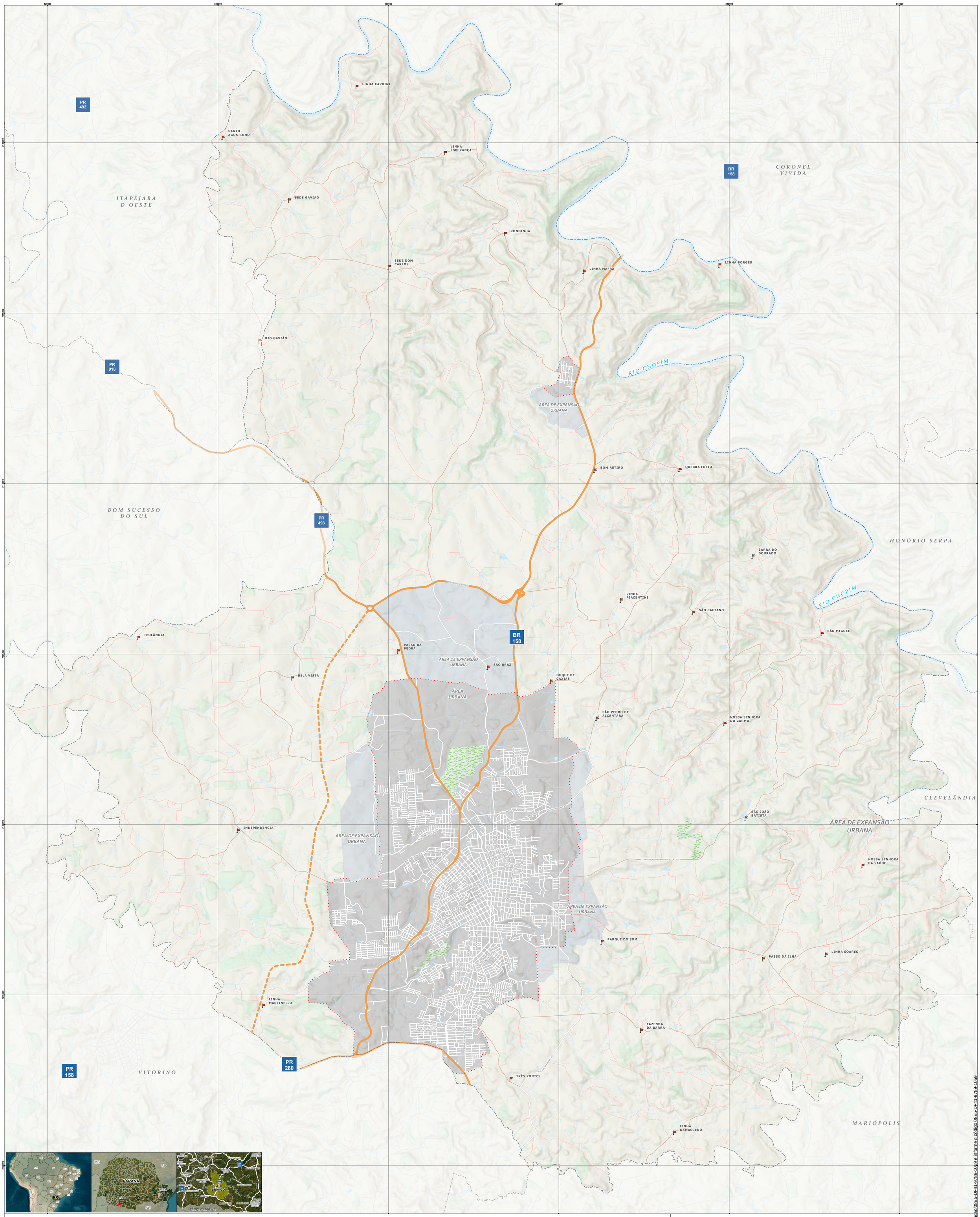
Plano Diretor Pato Branco

URBTEC™

ANEXO I

HIERARQUIA VIÁRIA URBANA

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS

- Localidades
- Hidrografia
- Limites Municipais
- Limite da Expansão Urbana [2]
- Limite do Perímetro Urbano [1]
- Massas d'Água
- Remanescentes Florestais
- Unidades de Proteção Integral

Hierarquia Viária [2]
- Rodovia
- Estradas Municipais Principais
- Estradas Municipais Secundárias
- Malha Viária Urbana

Diretrizes Viárias [2]
- Rodovia

REFERÊNCIAS:

ELABORAÇÃO: URBTEC ™
CONTRATANTE: 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] [1] | PMPB [2023] [2]
IBGE [2010,2020] | IAT [2020]
PARANACIDADE [2022]
DATA: junho de 2023
ESCALA: 1:50.000
ESCALA GRÁFICA:

0 0,5 1 2 3 km

N

PARA MAIS INFORMAÇÕES, ACESSE:

Plano Diretor Pato Branco

URBTEC™

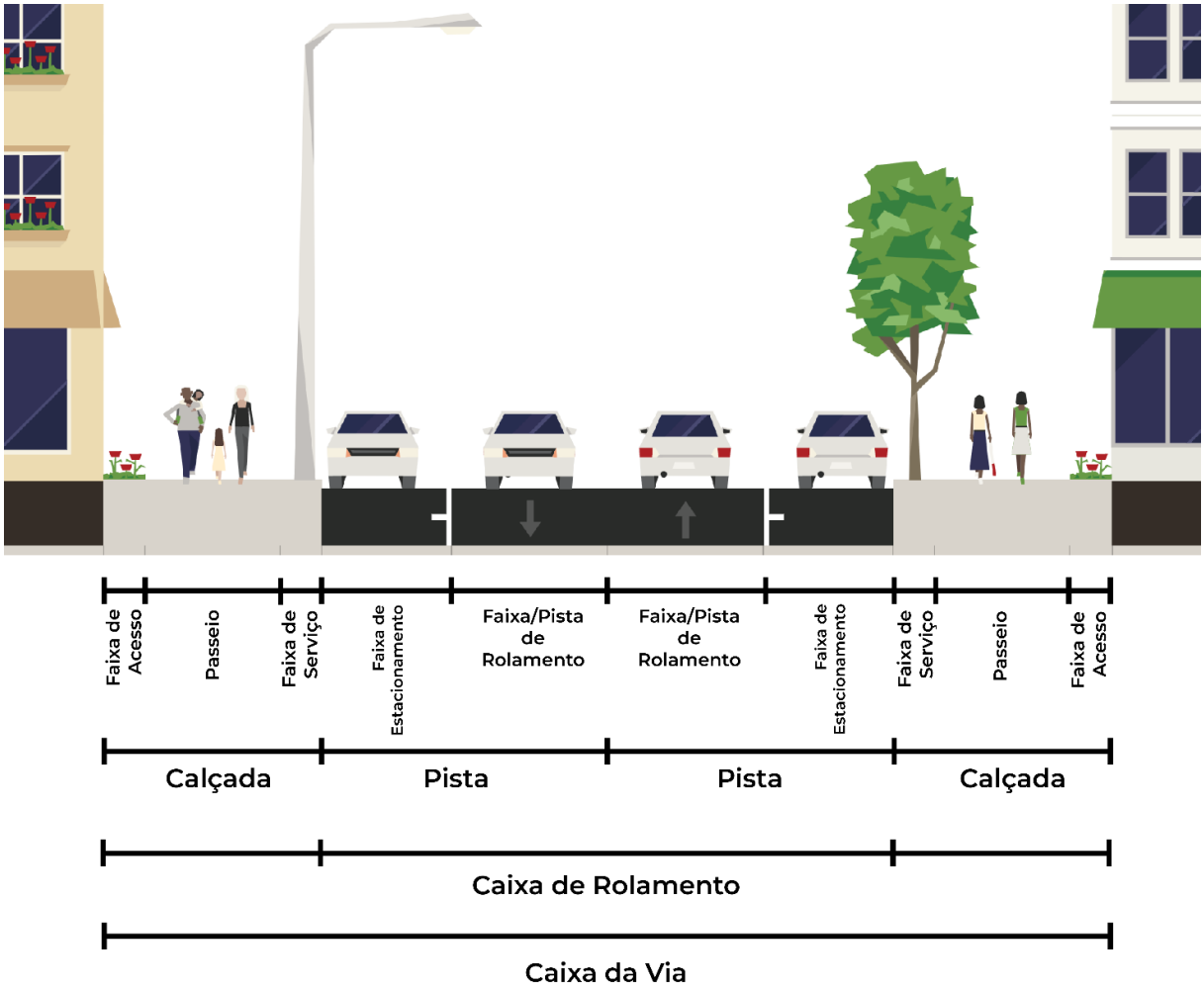
ANEXO II

HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL

Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059

ANEXO III

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

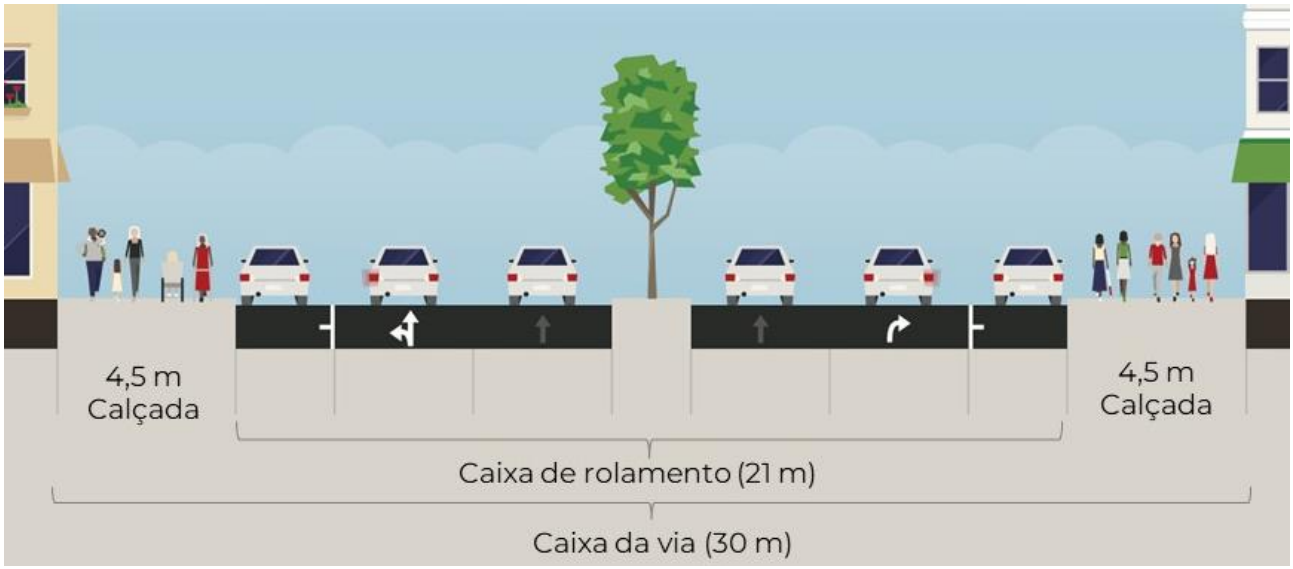


Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059

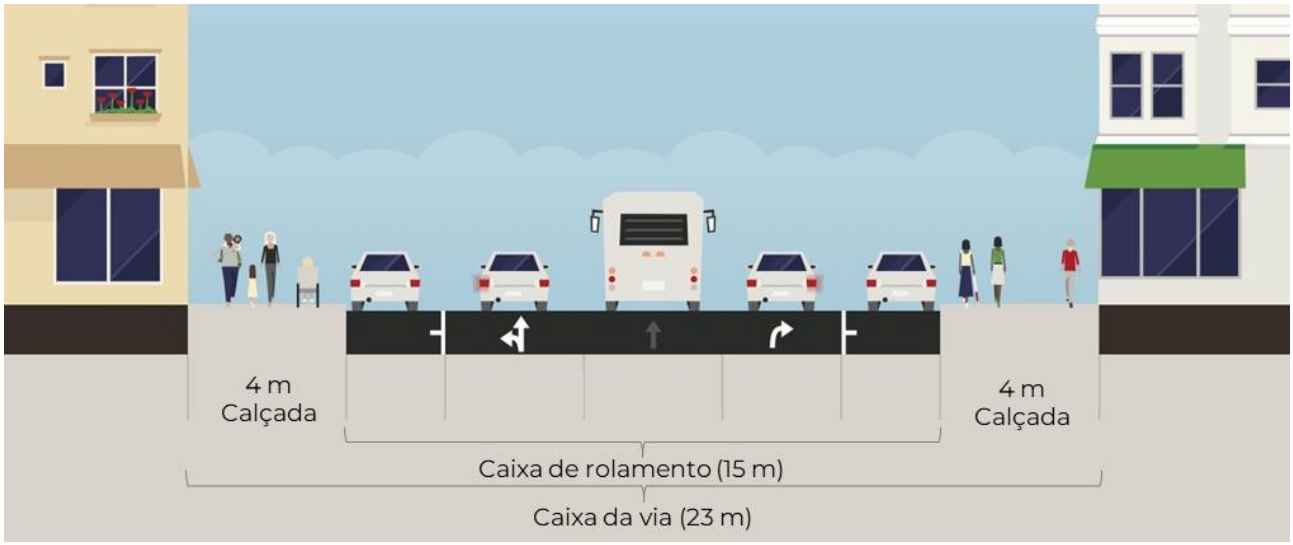
ANEXO IV

PERFIS VIÁRIOS DA HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL

PERFIL VIÁRIO DE VIA PERIMETRAL

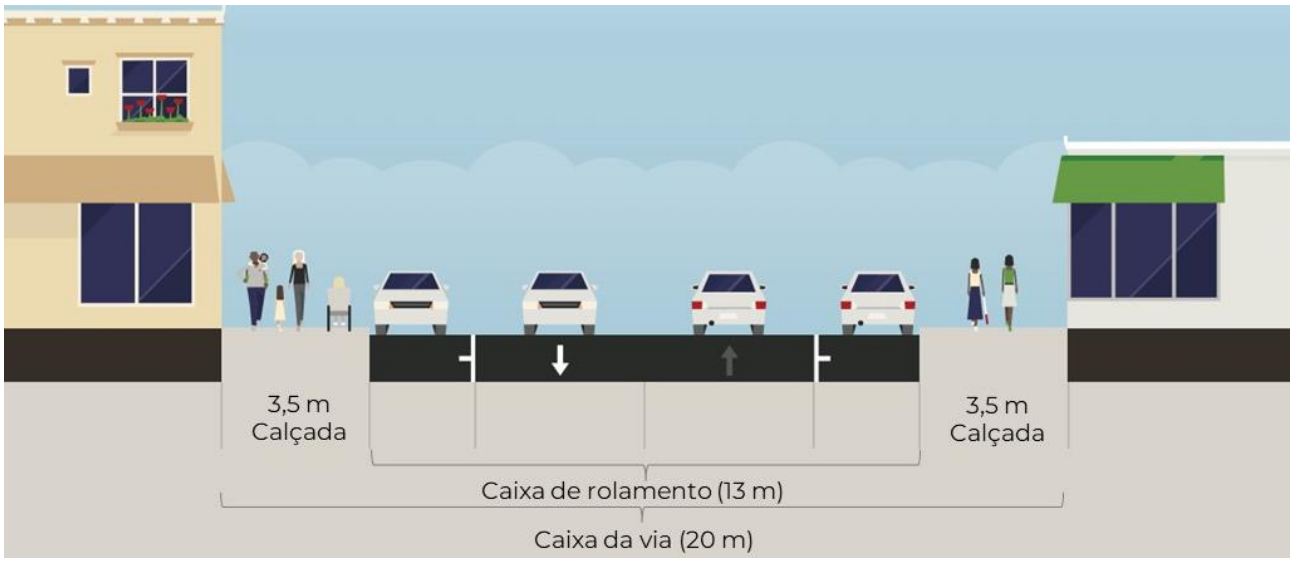


PERFIL VIÁRIO DE VIA ARTERIAL

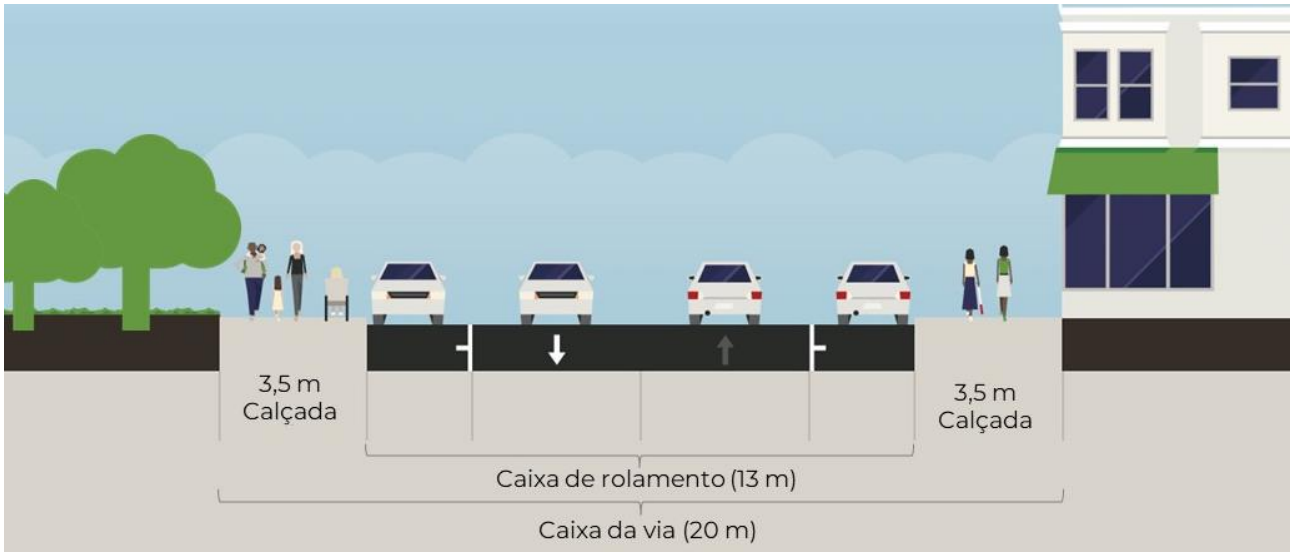


Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059

PERFIL VIÁRIO DE VIA COLETORA

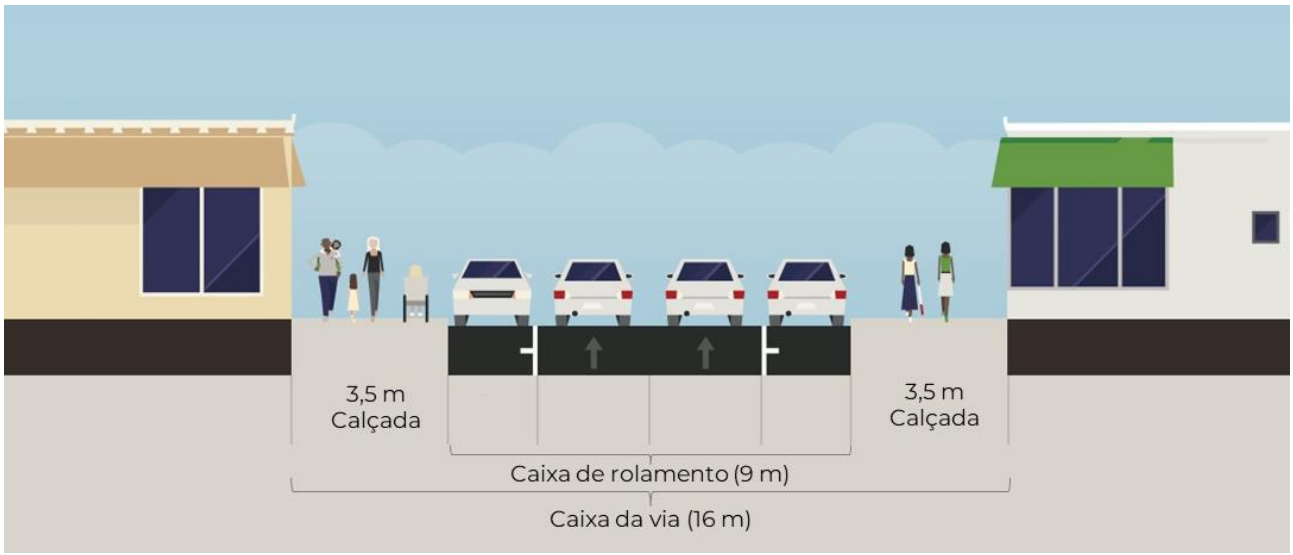


PERFIL VIÁRIO DE VIA PARQUE



Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059

PERFIL VIÁRIO DE VIA LOCAL



Assinado por 1 pessoa: ROBSON CANTU
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/08E5-DF41-9789-1059 e informe o código 08E5-DF41-9789-1059

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Código para verificação: 08E5-DF41-9789-1059

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

ROBSON CANTU (CPF 441.XXX.XXX-68) em 17/11/2023 14:53:52 (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/08E5-DF41-9789-1059