



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 07/2025, 08 DE JULHO DE 2025

Dispõe sobre a Hierarquização do Sistema Viário do Município de Campo do Tenente e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Campo do Tenente, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º A presente lei é parte integrante do Plano Diretor Municipal e estabelece os critérios para a definição e hierarquização do Sistema Viário do Município de Campo do Tenente.

Art. 2º A função da reestruturação do sistema viário consiste em priorizar a locomoção dos modos de transporte não motorizados, como a pé e bicicleta, e do transporte coletivo, bem como garantir locomoção com segurança e fluidez dos modos motorizados e não motorizados.

Art. 3º As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de material de revestimento.

Art. 4º Constituem objetivos da presente Lei:

I - Estabelecer e classificar o sistema hierárquico das vias, de forma a garantir a efetividade e a segurança do deslocamento de veículos, pedestres e ciclistas, atendendo às necessidades da população, do adensamento habitacional, das atividades comerciais e de serviços e do sistema de transporte coletivo;

II - Definir as características geométricas e operacionais da malha viária, compatibilizando-as com as geometrias existentes, com a mobilidade de pedestres e ciclistas e com as melhorias das condições de circulação;

III - Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;



Art. 5º Integram esta Lei os seguintes anexos:

- I - ANEXO I – Mapa do Sistema Viário da sede urbana do Município de Campo do Tenente;
- II - ANEXO II – Mapa do Sistema Viário do Distrito de Lajeado;
- III - ANEXO III – Mapa do Sistema Viário Municipal de Campo do Tenente;
- IV - ANEXO IV – Tabela Características das Vias;
- V - ANEXO V - Figuras esquemáticas com alternativas das vias segundo hierarquia viária.

Art. 6º Para estabelecimentos do ramo gastronômico e do comércio, a permissão para a colocação de mesas, cadeiras, equipamento de publicidade, araras, manequins e toldos será permitida mediante autorização do órgão municipal competente, desde que não interfiram na livre circulação e que ocupem até 40% (quarenta por cento) de calçadas com mais de 2,00 m (dois metros).

Art. 7º Fica proibido lançar ou depositar em via pública, passeios, praças, jardinetes, bocas de lobo ou qualquer outro espaço do logradouro público:

I - Lixo, animais mortos, mobiliário, folhagens, material de poda, terra, lodo de limpeza de fossas ou sumidouros, óleos, graxas, gorduras, líquido detinturaria, nata de cal e cimento; e

II - Papéis, invólucros, restos de alimentos ou quaisquer detritos.

Art. 8º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no Município de Campo do Tenente.

Art. 9º O estudo de alterações e soluções viárias para as vias do perímetro urbano deve ser parte integrante do Plano de Mobilidade Urbana, a ser elaborado conforme os termos da Lei Federal nº 12.587/2012.

CAPÍTULO II

Dos Conceitos e Definições

Art. 10. Para os fins desta lei, entende-se por:

I - MALHA URBANA: o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

II - LOGRADOURO PÚBLICO: área de terra de propriedade pública e de uso comum, destinada às vias de circulação e aos espaços livres;

III - SISTEMA VIÁRIO: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

IV - ALINHAMENTO: a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

V - SEÇÃO DA VIA: a largura total ideal da via, incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

VI - LARGURA DE UMA VIA: a distância entre os alinhamentos da via;

VII - CAIXA DE ROLAMENTO: parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego e estacionamento de veículos;

VIII - CALÇADA: é a parte da via normalmente segregada e em nível diferente, reservada à mobilidade e permanência de pedestres, não destinada à circulação ou permanência de veículos e, quando possível, disponibilizada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana, sinalização, vegetação e outros; divide-se em três faixas de uso:

IX - FAIXA DE SERVIÇO: espaço para acomodação do mobiliário urbano, canteiros, árvores, postes de iluminação e/ou sinalização;

X - FAIXA LIVRE (OU PASSEIO): destina-se à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo;

XI - FAIXA DE ACESSO: espaço para acomodação do uso das ocupações, como bancos, rampas, escadas, mesas e abertura de portas e janelas;

XII - CALÇADÃO: via pública, em sua totalidade ou em maior parte de sua largura, destinada ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos, exceto quando dotada de ciclovia, tendo por propósito oferecer condições adequadas à circulação e lazer da coletividade;

XIII - ACOSTAMENTO: é a parcela da área adjacente à caixa de rolamento, destinada à parada ou estacionamento emergencial de veículos, no caso de rodovias;

XIV - FAIXA DE TRÁFEGO: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos passeios, canteiros centrais e acostamentos;

XV - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

XVI - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas contido na caixa de rolamento, sendo separado das faixas de tráfego de veículos por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

XVII - CICLORROTA: caminho ou rota identificados como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica vertical e horizontal;

XVIII - PASSEIO COMPARTILHADO: trechos de faixa livre (passeio) destinados à circulação compartilhada de pedestres e ciclistas, quando a seção da via não permite outra infraestrutura cicloviária;

XIX - ESTACIONAMENTO: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

XX - SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO: conjunto dos elementos de comunicação visual padronizados, adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

XXI - SINALIZAÇÃO HORIZONTAL: constituída por elementos de regulamentação, indicação e advertência, aplicados sobre o pavimento das vias públicas;

XXII - SINALIZAÇÃO VERTICAL: constituída por painéis e placas de regulamentação, indicação e advertência, implantados ao longo das vias públicas.

CAPÍTULO III

Da Hierarquização das Vias

Art. 11. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da sede urbana do Município de Campo do Tenente, a hierarquia viária do Distrito de Lajeado e a hierarquia viária municipal são apresentadas no ANEXO I, no ANEXO II e no ANEXO III, respectivamente, e compreendem as seguintes categorias de vias:

I - Rodovia Federal: vias do sistema rodoviário federal. Principal via: Rodovia BR-116;

II - Rodovia Estadual: vias do sistema rodoviário estadual. Principal via: Rodovia PR-427;

III - Via Comercial: Vias com maior concentração de movimentações e caracterizada por ocupação mista, contendo canteiro central em diversos trechos. Principais vias: Avenida Miguel Komarchewski e Rua Gabriel Kaiss;

IV - Via Arterial: Vias de acesso do perímetro urbano, entre as rodovias federais e estaduais, servindo também como continuidade da Rodovia PR-427 e como ligação entre bairros. Principais vias: Avenida Miguel Komarchewski e Rua André Valenga;



— V - Via Coletora: Vias que captam o tráfego das vias locais e o conduzem até vias arteriais e comerciais, além de darem continuidade a algumas vias rurais principais no perímetro urbano. Principais vias: Rua Pedro Amálio Ribas, Rua Olívio Belich, Rua Vitório Boniati, Avenida São Sebastião, Avenida São João Maria, Rua Galdino Arruda, Rua Terezinhade Jesus Lima, Rua Maria Clara Brandão Tesseroli e Rua Wenceslau Hubner;

VI - Calçadão: Trechos de vias destinados à exclusividade do pedestre e/ou de ciclistas, podendo também abrigar feiras livres. Principais vias: Rua Avelino Ribas e Rua Luiz Menelecki;

VII - Via Local: Vias de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local. Principais vias: Todas as demais vias urbanas não classificadas com outra hierarquia;

VIII - Anel Viário: Via a ser projetada como desvio para a Rodovia PR-427, com traçado a ser adaptado em projeto específico de órgão responsável, permitindo a municipalização da Avenida Miguel Komarchewski;

IX - Via Municipal Rural Principal: Vias rurais de maior movimentação e essenciais para o acesso e a ligação entre as localidades rurais e até o perímetro urbano e as rodovias. Principais vias: Estrada Cascavel, Rua da Serrinha, Estrada Principal do Buriti, Estrada Santana, Estrada do Rodeio, Estrada Lajeado, Estrada Morrinho Alto, entre outras;

X - Via Municipal Rural Secundária: Vias rurais de movimentação local e de acesso às propriedades. Principais vias: Todas as demais vias rurais não classificadas com outra hierarquia.

Art. 12. Para vias ainda não implantadas e com seus traçados previstos no ANEXO I desta Lei, à classificação é adicionada a indicação de Diretriz, devendo obedecer às caracterizações e dimensões das vias já implantadas com a mesma classificação.

CAPÍTULO IV

Das Vias e suas Dimensões

Art. 13. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

—



— I - Proceder à remoção e à desobstrução de todo e qualquer interferência, barreira ou obstáculo nos passeios, como equipamentos de infraestrutura urbana, mobiliário, vegetação, desníveis, rebaixamento de guia para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;

II - Utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade do pavimento;

III - Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas.

Art. 14. As novas vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

Art. 15. Nos terrenos lindeiros à Avenida Miguel Komarchewski, entre as ruas Galdino Arruda e Wenceslau Hubner, será obrigatória a reserva de uma faixa de domínio não edificável de 10,0 m (dez metros), a partir do eixo da via, considerando sua inclusão no sistema rodoviário estadual.

§ 1º Para edificações já existentes, dispensa-se a necessidade de adequação à essa faixa de domínio não edificável.

§ 2º Nas vias do sistema rodoviário federal, em toda sua extensão, e nos demais trechos do sistema rodoviário estadual, a faixa de domínio não edificável definida por legislação específica deve ser observada.

Art. 16. Todas as vias abertas à circulação de veículos com o pavimento e passeios definitivos já implantados permanecem com as dimensões da caixa de rolamento existentes, exceto quando sofrerem revitalizações, devendo então adequar-se às dimensões dispostas nesta lei.

Art. 17. As vias a serem implantadas ou revitalizadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I - Rodovia Federal:

a) Faixas de acostamento, a serem definidas pelo DNIT;

b) Faixas de tráfego, sendo uma ou duas em cada sentido, a serem definidas pelo DNIT;

— c) Canteiro central, a serem definidas pelo DNIT;

—
d) Totaliza-se a caixa da via com 70,00 m de faixa de domínio, sendo 35,00 m em cada lado, a partir do eixo da rodovia, ou outra largura conforme definição do DNIT;

e) Faixas não edificáveis, de 5 metros em cada lado, no perímetro urbano e na macrozona de expansão industrial e de apoio logístico, e de 15 metros em cada lado nas demais áreas, todas reguladas pelo DNIT e que devem ser respeitadas pela ocupação dos lotes de frente à rodovia.

II - Rodovia Estadual:

a) Faixas de acostamento, a serem definidas pelo DER;

b) Faixas de tráfego, uma em cada sentido, a serem definidas pelo DER;

c) Totaliza-se a caixa da via com 25,00 m de faixa de domínio, sendo 12,50 m em cada lado, a partir do eixo da rodovia, ou outra largura conforme definição do DER;

d) Faixas não edificáveis, de 15 metros em cada lado, que são reguladas pelo DER e que devem ser respeitadas pela ocupação dos lotes de frente à rodovia;

e) Pode contemplar a sinalização específica de uma ciclorrota.

III - Via Comercial:

a) faixa de acesso mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) faixa livre de circulação (passeio), variando de 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) a 2,00 m (dois metros);

c) faixa de serviço, variando de 0,70 m (setenta centímetros) a 1,00 m (um metro);

d) podem ou não contemplar ciclofaixa bidirecional, de 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);

e) faixas de tráfego, variando de 3,30 m (três metros e trinta centímetros) a 3,60 m (três metros e sessenta centímetros);

f) estacionamento em um lado, com largura de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);

g) pode contemplar canteiro central, com 1,60 m (um metro e sessenta centímetros);

h) totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 15,00 m (quinze metros), podendo chegar a 21,00 m (vinte e um metros).

IV - Via Arterial:

a) faixa de acesso mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) faixa livre de circulação (passeio) variando de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) a 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);

—



— c) faixa de serviço, variando de 0,70 m (setenta centímetros) a 1,30m (um metro e trinta centímetros);

d) pode ou não contemplar ciclofaixa bidirecional, de 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros);

e) faixas de tráfego com 3,60 m (três metros e sessenta centímetros);

f) pode contemplar estacionamento em um dos lados, com largura de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);

g) totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 12,60 m (doze metros e sessenta centímetros), podendo chegar a 20,00 m (vinte metros).

V - Via Coletora:

a) faixa de acesso mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) faixa livre de circulação (passeio) variando de 1,30 m (um metro e trinta centímetros) a 1,70 m (um metro e setenta centímetros);

c) faixa de serviço, variando de 0,50 m (cinquenta centímetros), em trechos estreitos da via, a 1,00 m (um metro), sendo dispensável em ambos os lados no caso da Rua Maria Clara Brandão Tesseroli, nos trechos onde a caixa da via soma 15,50 metros (quinze metros e 50 centímetros);

d) faixas de tráfego com 3,30 m (três metros e trinta centímetros), com exceção de trechos estreitos, não sendo inferior a 3,15 m (três metros e quinze centímetros);

e) pode contemplar estacionamento em um ou em ambos os lados, com largura variando de 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

f) totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 14,50 m (quatorze metros e cinquenta centímetros), podendo chegar a 15,10 m (quinze metros e dez centímetros).

VI - Calçada:

a) faixa livre de circulação (passeio) variando de 10,40 m (dez metros e quarenta centímetros) a 15,00 m (quinze metros), contemplando os elementos da faixa de serviços e da faixa de acesso;

b) pode ou não contemplar ciclovia bidirecional, de 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);

c) totaliza-se a caixa da via com a largura de 15,00 m (quinze metros).

VII - Via Local:

a) faixa de acesso mínima de 0,50 m (cinquenta centímetros);

b) faixa livre de circulação (passeio) variando de 1,40 m (um metro e quarenta centímetros) a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);



— c) faixa de serviço, variando de 0,70 m (setenta centímetros) a 1,00m (um metro);

d) pode ou não contemplar ciclofaixa bidirecional, de 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);

e) faixas de tráfego com 3,30 m (três metros e trinta centímetros);

f) pode contemplar estacionamento em um dos lados, com largura de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros);

g) totaliza-se a caixa da via com o mínimo de 12,00 m (doze metros), podendo chegar a 15,00 m (quinze metros).

VIII - Anel Viário:

a) Dimensões a serem definidas em projeto específico de órgão responsável.

IX - Via Rural Principal:

a) faixa de calçada de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros), abrangendo passeio e as faixas de acesso e de serviço distribuídos;

b) acostamento, em ambos os lados, com 2,00 m (dois metros);

c) faixas de tráfego com 3,80 m (três metros e oitenta centímetros);

d) totaliza-se a caixa da via com 16,00 m (dezesseis metros).

X - Via Rural Secundária:

a) faixa de calçada de 2,20 m (dois metros e vinte centímetros), abrangendo passeio e as faixas de acesso e de serviço distribuídos;

b) faixas de tráfego com 3,80 m (três metros e oitenta centímetros);

c) totaliza-se a caixa da via com 12,00 m (doze metros).

Art. 18. No caso de caixa de via maior do que a definida por esta Lei, a hierarquização de elementos a receberem tal alargamento é a seguinte:

I - Faixa livre de circulação (passeio);

II - Faixa de serviço;

III - Ciclofaixa ou outra infraestrutura cicloviária cabível;

IV - Faixas de estacionamento;

V - Faixas de tráfego.

Art. 19. Todas as vias de circulação a serem projetadas e construídas devem atender aos seguintes requisitos:

I - A declividade longitudinal máxima permitida será de 15% (quinze por cento) e a mínima não poderá ser inferior a 1% (um por cento); e



—

II - A declividade transversal máxima permitida será de 4% (quatro por cento) e a mínima de 2% (dois por cento) e esta poderá ser do centro da caixa da rua para as extremidades, ou de uma extremidade da caixa para a outra;

III - Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

CAPÍTULO V

Da Implantação das Vias

Art. 20. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto a otimização das obras de terraplanagem necessárias à abertura das vias e à implantação de edificações.

Art. 21. A abertura de qualquer via ou logradouro público novo dependerá da aprovação prévia do órgão competente da Prefeitura Municipal e deverá obedecer ao traçado, classificação, dimensão e outros quesitos estabelecidos por esta Lei e nos termos previstos nesta Lei e na legislação do Parcelamento do Solo Urbano.

Art. 22. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal é de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

Parágrafo único. A implantação a que se refere o caput deste Artigo envolve também a sinalização horizontal e a sinalização vertical de vias em novos parcelamentos, também executados e pagos pelo loteador.

Art. 23. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 24. As vias deverão acompanhar ao máximo as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00m (cento e cinquenta metros).

—

—

Art. 25. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. Entendem-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo caráter permanente ou não.

Art. 26. A implantação e a manutenção dos passeios serão de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo à Prefeitura Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras e notificar os proprietários por não manter as calçadas em condições seguras. Caso o proprietário não atenda à notificação deverá ser penalizado com aplicação de multa, conforme Art. 242 do Código de Obras.

Parágrafo único. Para as calçadas com passeio já implantado, permanecem as dimensões já existentes, devendo ser adequadas quando da revitalização da calçada.

Art. 27. A implantação e o desenho das calçadas devem obedecer às dimensões dispostas nesta lei, devendo ser realizados rebaixamentos de calçada sob forma de rampa, devidamente sinalizados, destinados a facilitar o trânsito de pessoas com mobilidade reduzida, os quais deverão estar localizados junto às travessias de pedestres, próximo aos locais de parada do transporte público e sempre que houver foco de pedestres, interseções e canteiros divisores de pista, conforme especificações da NBR 9050.

Art. 28. Os passeios devem conter piso tátil direcional e de alerta, a fim de sinalizar a posição de acessos às edificações de uso público, de interferências por mobiliários urbanos, de rampas de acesso, de interseções e de paradas do transporte público, conforme especificações da NBR 16537.

Art. 29. Nos conjuntos de estacionamentos, devem ser destinadas vagas preferenciais para veículos de pessoas com deficiência e idosos, com a devida sinalização e identificação, conforme proporção estabelecida nas legislações federais específicas, lei nº 13.146/2015 e lei nº 10.741/2003.

—



Art. 30. As árvores implantadas para a arborização urbana devem ser dispostas na faixa de serviço, respeitando distância mínima de 10 m (dez metros) a partir da linha de bordo da calçada transversal da esquina adjacente.

§ 1º Quando uma árvore necessitar ser arrancada, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

§ 2º Deverão ser evitadas em áreas de circulação, árvores com ramos pendentes (garantindo altura livre mínima de 2,00 m a partir do piso) e plantas cujas raízes possam danificar o pavimento de passeios e da caixa de rolamento.

Art. 31. Qualquer plano de pavimentação urbana deverá obedecer à hierarquia viária urbana da área, estabelecida nesta lei.

Parágrafo único. Deve ser dada preferência pela utilização de pavimentação semipermeável no revestimento das vias coletoras, calçadas, locais, rurais principais e rurais secundárias, como paralelepípedos e blocos de concreto não rejuntados com argamassa, aumentando a absorção das águas pluviais.

CAPÍTULO VI

Das Disposições Finais

Art. 32. Os casos omissos decorrentes desta Lei deverão ser apreciados pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento de Campo do Tenente, ou outro órgão municipal competente.

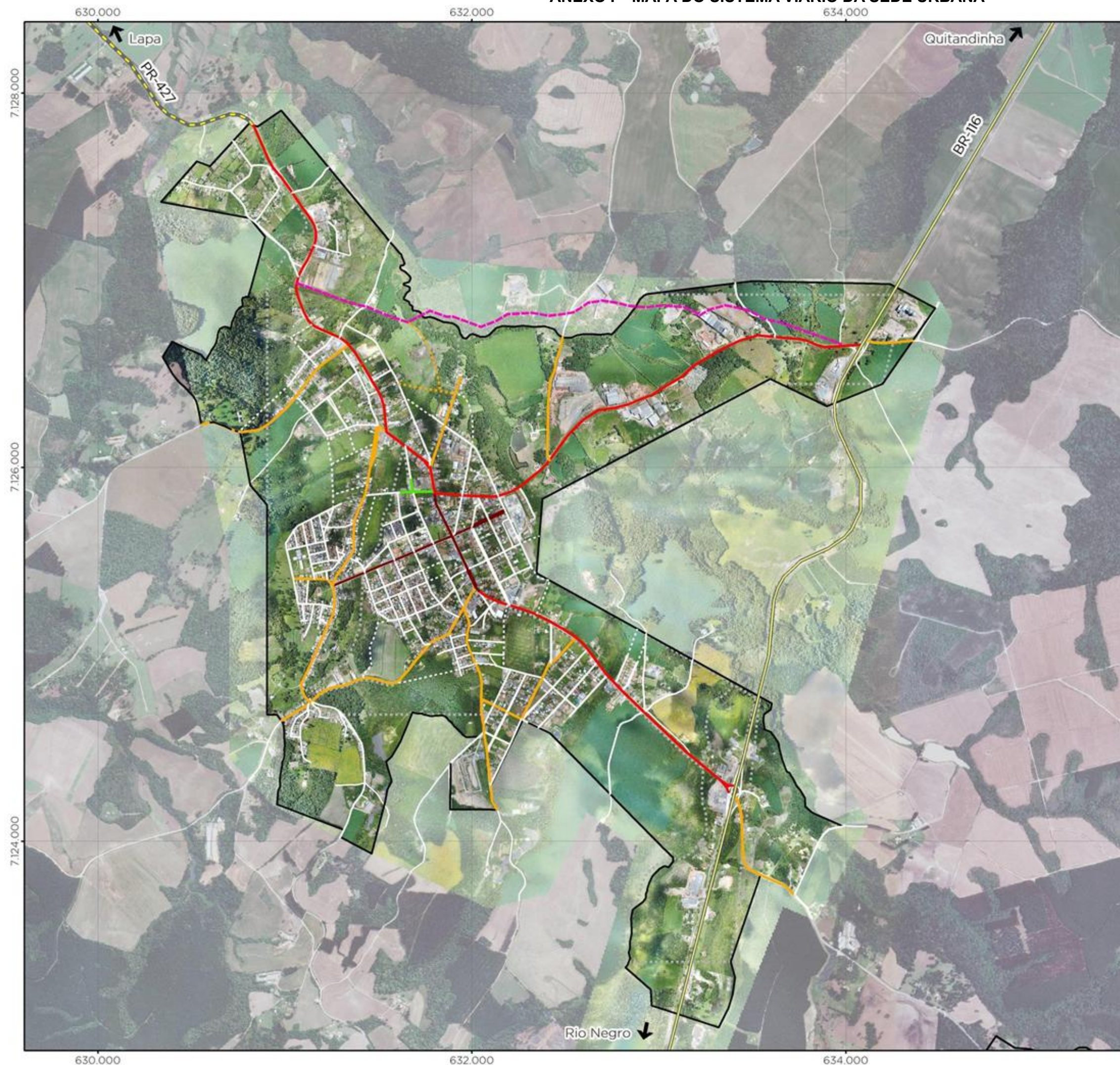
Art. 33. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, o que inclui a Lei Municipal nº 864/2015.

Gabinete do Prefeito Municipal de Campo do Tenente/PR, 08 de julho de 2025.

WEVERTON WILLIAN VIZENTIN

Prefeito Municipal

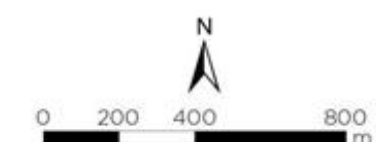
ANEXO I – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO DA SEDE URBANA



Legenda

- Rodovia Federal
- Rodovia Estadual
- Perímetro urbano proposto de Campo do Tenente
- Hierarquia viária urbana proposta**
- Calçada
- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Comercial
- Via Local
- - - Diretriz da Rodovia Estadual
- - - Diretriz da Via Coletora
- - - Diretriz da Via Local

Hierarquia viária urbana proposta e Perímetro urbano proposto de Campo do Tenente - FUPEF, 2023;
Rodovias - DER, 2020; IBGE, 2019;
Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;
Ortofoto - FUPEF, 2022;
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 20.000

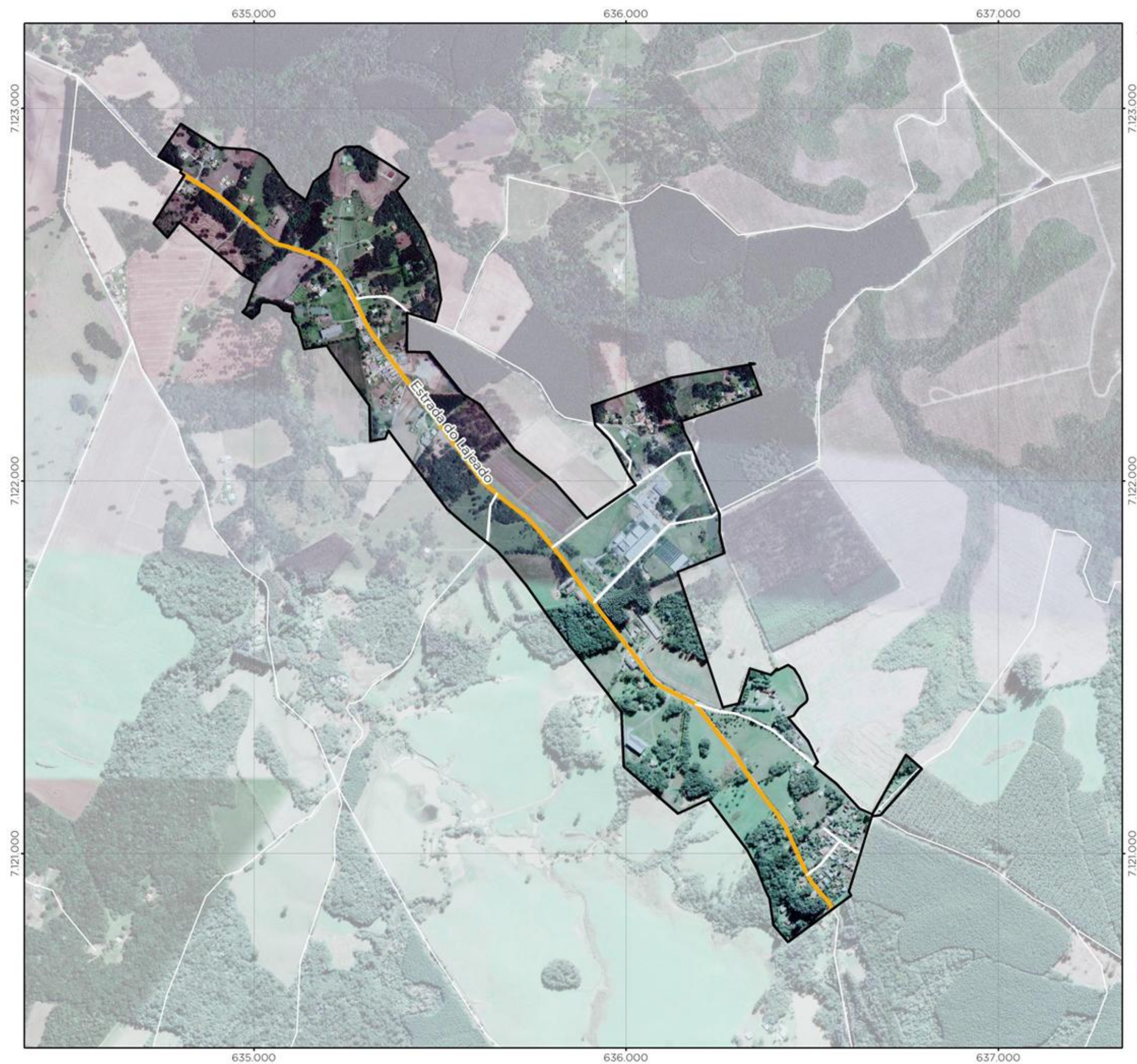
1 cm = 200 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S
Meridiano Central: 51° W

**REVISÃO DO PLANO DIRETOR
MUNICIPAL DE CAMPO DO TENENTE/PR**

**HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA
PARA A SEDE URBANA**

ANEXO II – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO DO DISTRITO DE LAJEADO



Legenda

Perímetro urbano proposto no Distrito do Lajeado

Hierarquia viária urbana proposta

Coletora

Local

Perímetro urbano proposto do Distrito de Lajeado e Hierarquia Viária - FUPEF, 2023;
Limites municipais e estaduais - IBGE, 2015;
Ortofoto - FUPEF, 2022;
BaseMap - Esri, DeLorme, GEBCO, NOAA & NGDC.



Escala do mapa: 1 : 10.000

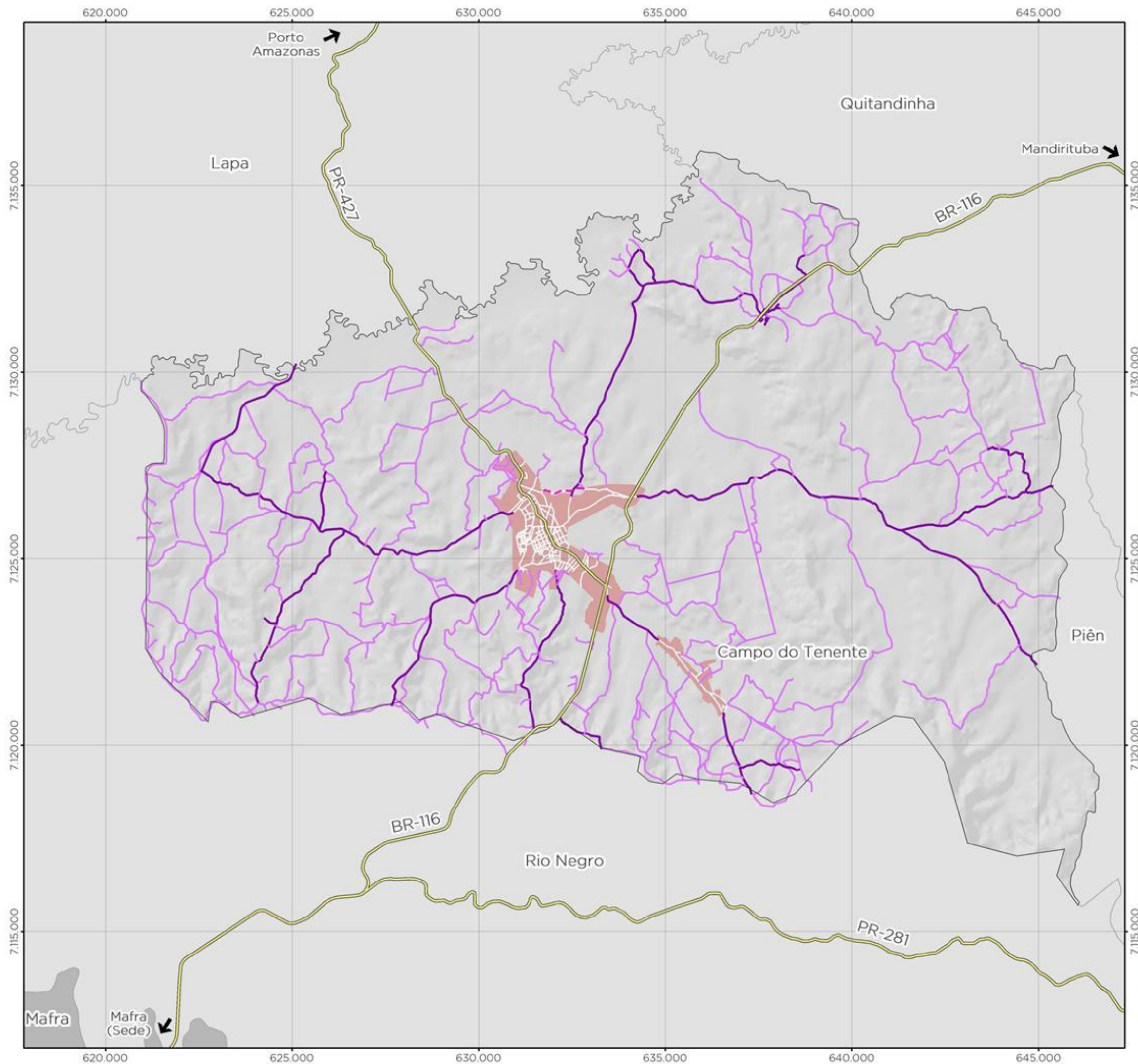
1 cm = 100 m

Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S
Meridiano Central: 51° W

REVISÃO DO PLANO DIRETOR
MUNICIPAL DE CAMPO DO TENENTE/PR

HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA
DISTRITO DE LAJEADO

ANEXO III – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL DE CAMPO DO TENENTE



Legenda

- Limite municipal de Campo do Tenente
- Perímetros urbanos propostos em Campo do Tenente
- Municípios do Paraná
- Municípios de Santa Catarina
- Hierarquia viária municipal proposta**
 - Principal
 - Secundária
 - - Diretriz
 - Vias

Hierarquia viária municipal proposta e Perímetro urbano proposto de Campo do Tenente - FUPEF, 2023;
Rodovias - DER, 2020, IBGE, 2019;
Limites municipais, estaduais e Capital - IBGE, 2015.
Superfície sombreada - BDGEx, 2016;

N
0 1.000 2.000 4.000 m
Escala do mapa: 1 : 100.000
1 cm = 1.000 m
Sistema de Referência: SIRGAS 2000
Projeção Cartográfica: UTM, Fuso 22S
Meridiano Central: 51° W

REVISÃO DO PLANO DIRETOR
MUNICIPAL DE CAMPO DO TENENTE/PR

HIERARQUIA VIÁRIA
MUNICIPAL PROPOSTA

ANEXO IV – TABELA CARACTERÍSTICA DAS VIAS

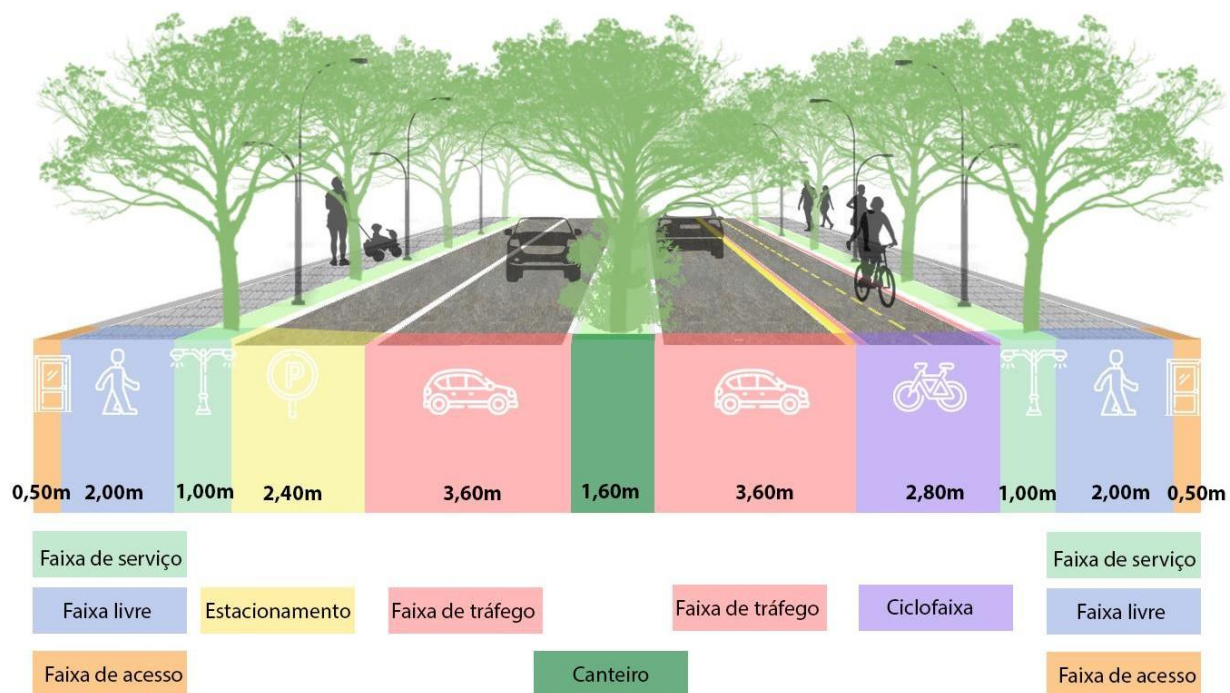
CATEGORIA	FUNÇÃO	PRINCIPAIS VIAS
Rodovia Federal	Vias do sistema rodoviário federal.	Rodovias BR-116/PR.
Rodovia Estadual	Vias do sistema rodoviário estadual.	Rodovia PR-427.
Via Comercial	Vias com maior concentração de movimentação e de ocupação mista, contendo canteiro central em diversos trechos.	Avenida Miguel Komarchewski e Rua Gabriel Kaiss.
Via Arterial	Vias de ligação e acesso do perímetro urbano, entre os sistemas rodoviários estadual e federal, servindo também como continuidade da Rodovia PR-427.	Avenida Miguel Komarchewski e Rua André Valenga.
Via Coletora	Vias que captam o tráfego das vias locais e o conduzem até vias arteriais e comerciais, além de darem continuidade a algumas vias rurais principais.	Rua Pedro Amálio Ribas, Rua Olívio Belich, Rua Vitorio Boniati, Avenida São Sebastião, Avenida São João Maria, Rua Galdino Arruda, Rua Terezinha de Jesus Lima, Rua Maria Clara Brandão Tesseroli e Rua Wenceslau Hubner.
Calçadão	Trechos de vias destinados à exclusividade do pedestre e/ou dos ciclistas, podendo também abrigar feiras livres.	Rua Avelino Ribas e Rua Luiz Menelecki.
Via Local	Vias de baixa velocidade que promovem distribuição do tráfego local.	Todas as demais vias urbanas não classificadas.
Anel Viário	Via a ser projetada como desvio para a Rodovia PR-427, permitindo a municipalização da	Trajetos a serem adaptados em projetos específicos por parte do DER.

	Avenida Miguel Komarchewski.	
Via Municipal Rural Principal	Vias rurais de ligação de maior movimento e essenciais para o acesso às localidades rurais.	Estr. Cascavel, R. da Serrinha, Estr. Principal do Buriti, Estr. Santana, Estr. do Rodeio, Estr. Lajeado, Estr. Morrinho Alto, entre outras.
Via Municipal Rural Secundária	Vias rurais de ligação de movimento local e acesso às propriedades.	Demais vias rurais não enquadradas como Vias Municipais Rurais Principais.

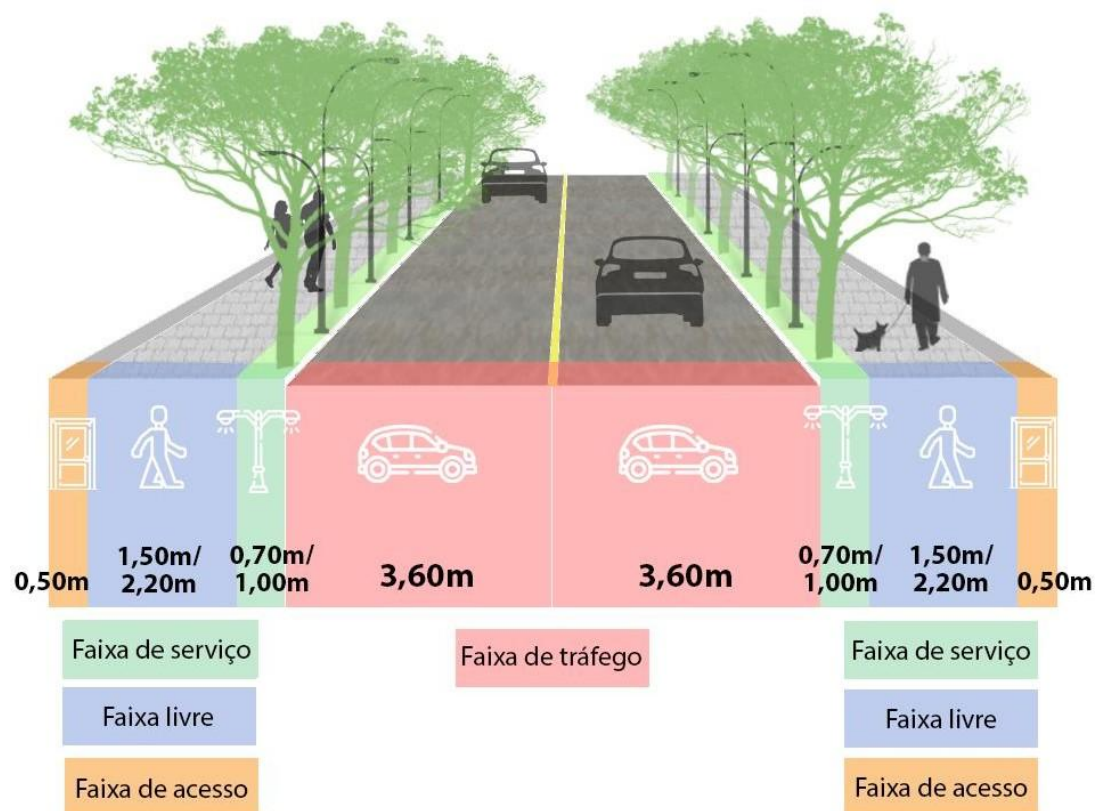
—

ANEXO V – FIGURAS ESQUEMÁTICAS COM ALTERNATIVAS DAS VIAS SEGUNDO HIERARQUIA VIÁRIA

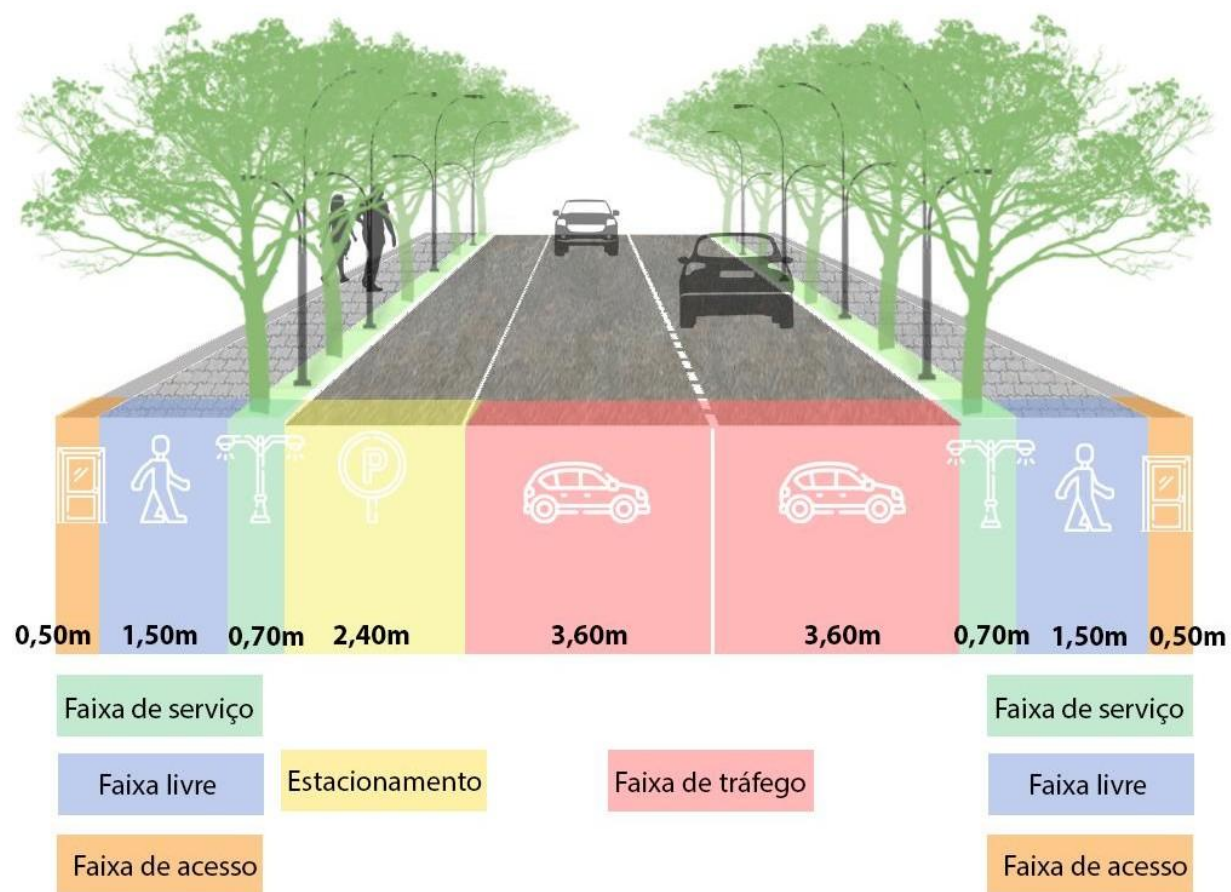
Via Comercial (com canteiro)



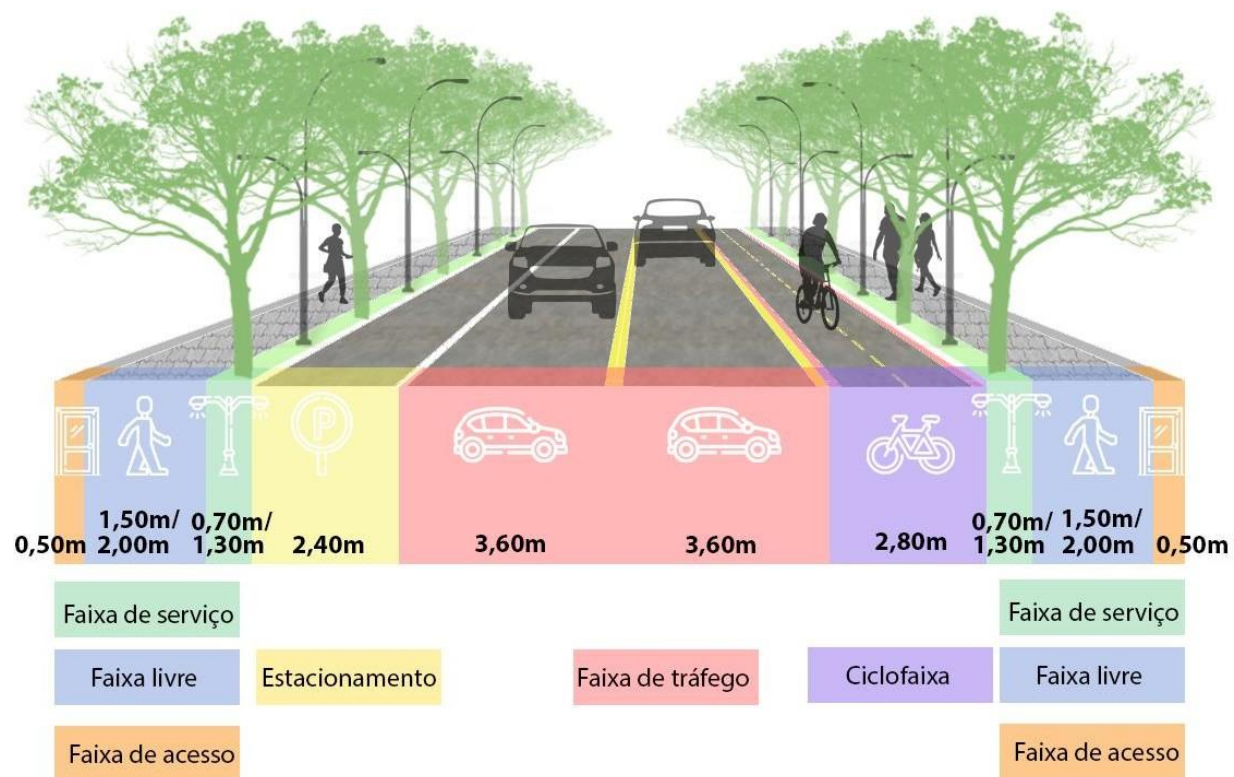
Via Arterial (Rua André Valenga)



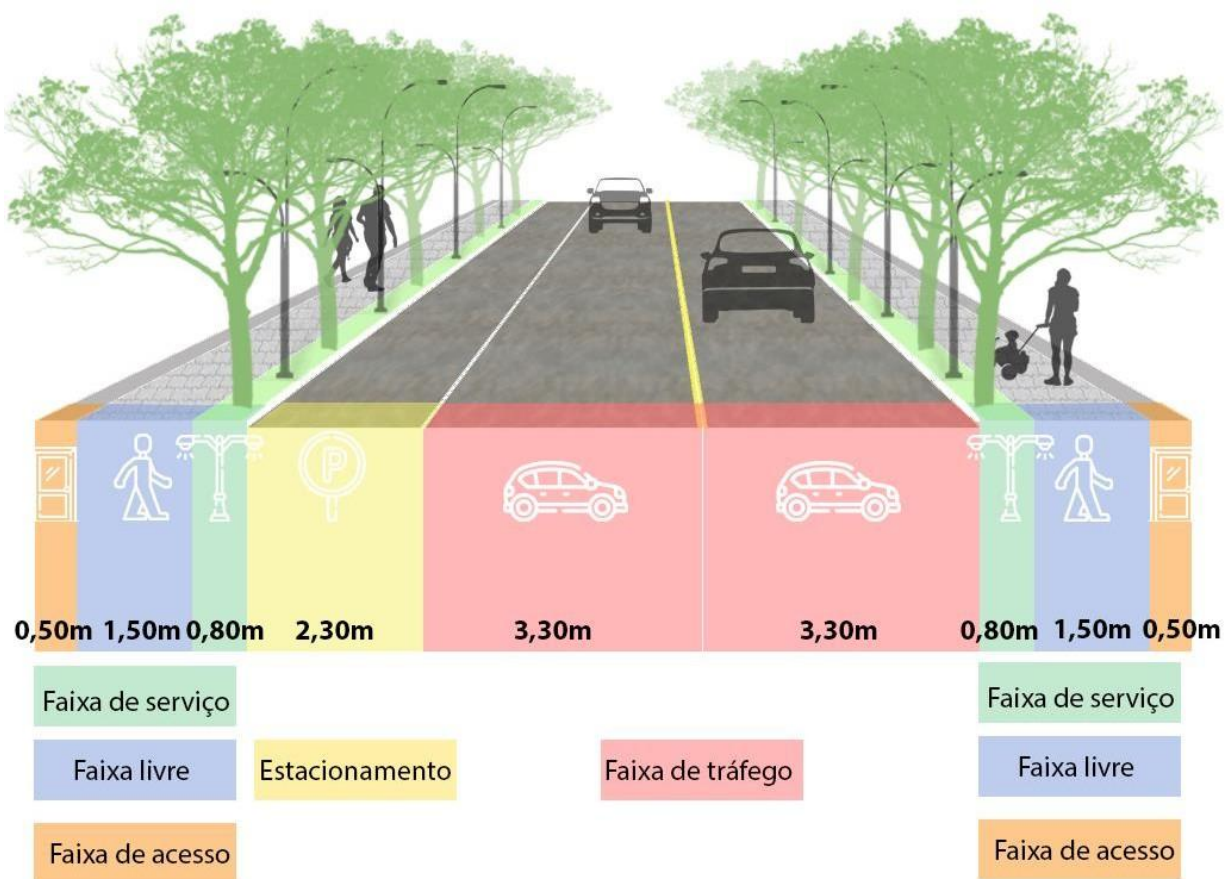
Via Arterial (Avenida Miguel Komarchewski – sem ciclofaixa)



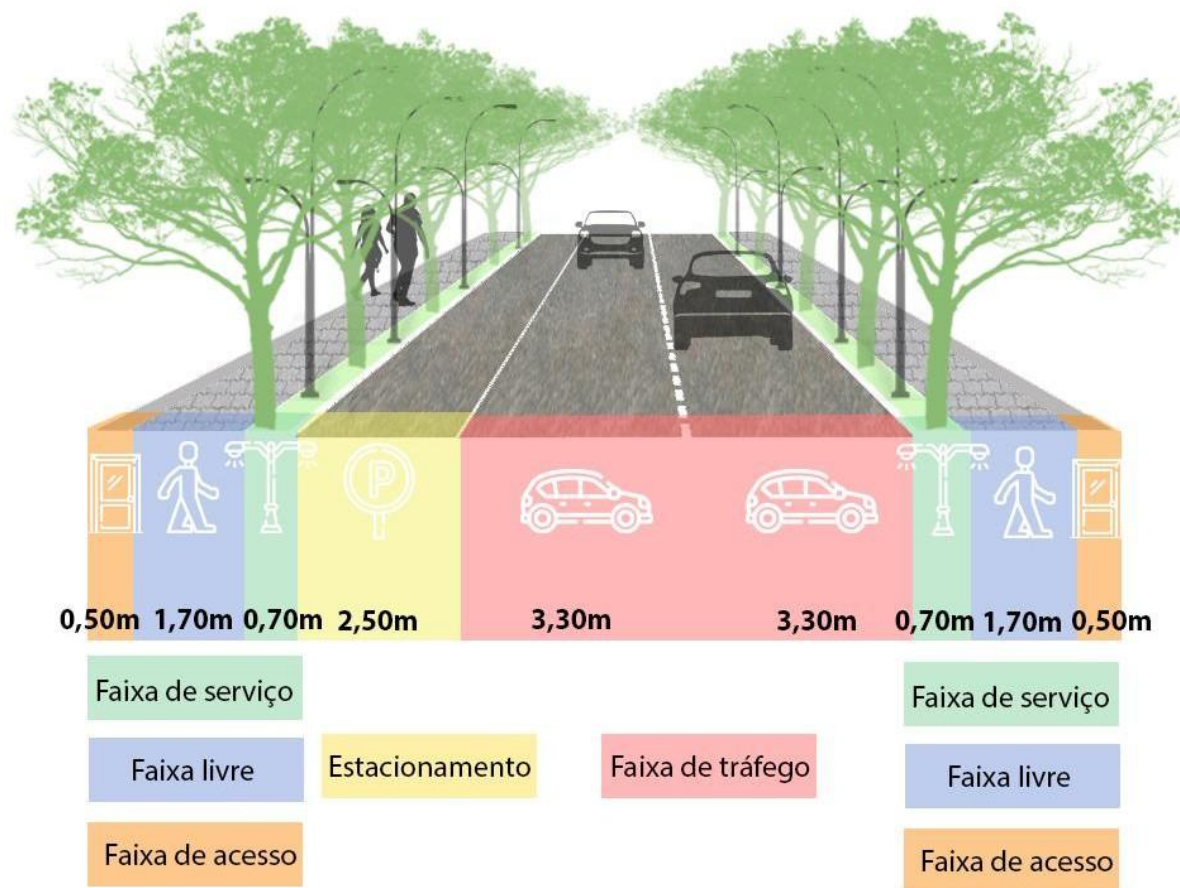
Via Arterial e Via Comercial (Avenida Miguel Komarchewski – com ciclofaixa)



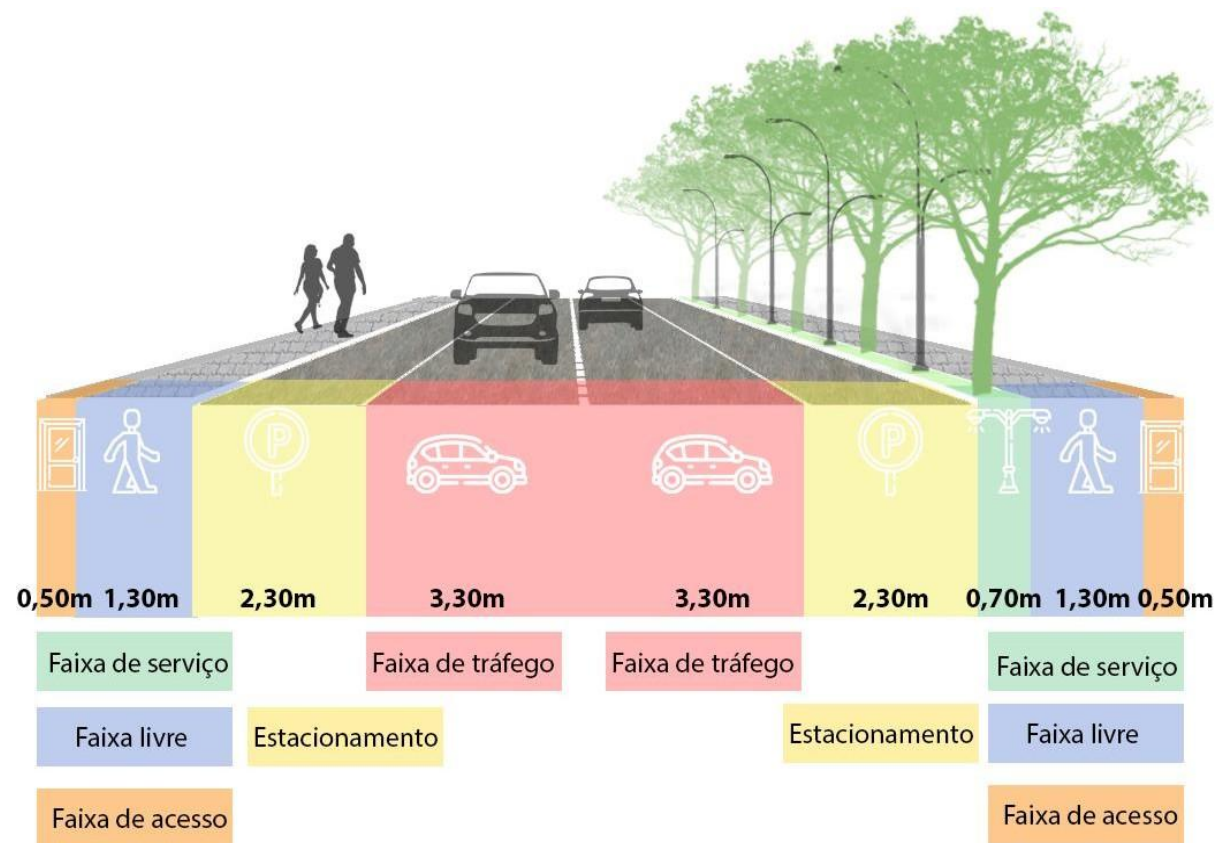
Via Coletora (com estacionamento)



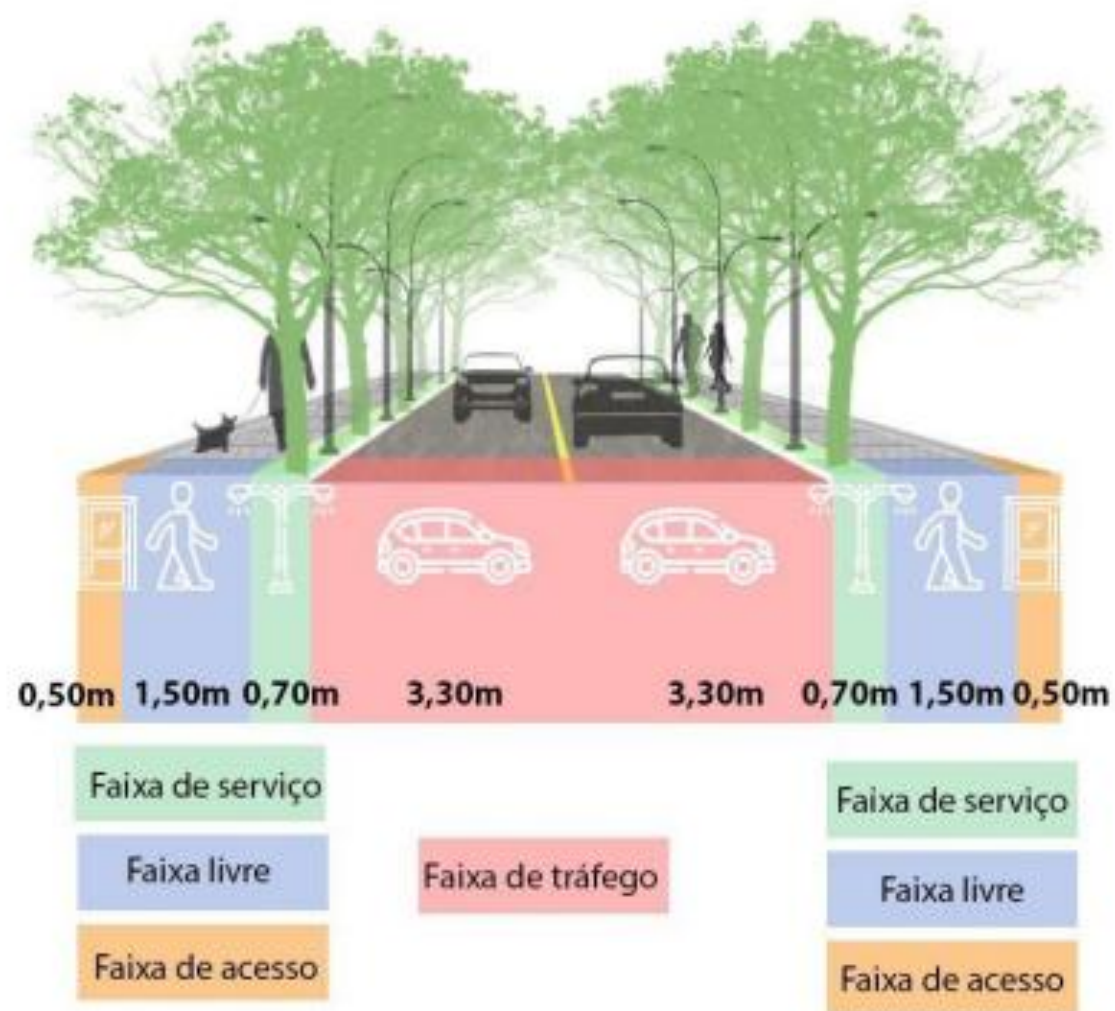
Via Coletora (Rua Maria Clara Brandão Tesseroli – frente às escolas)



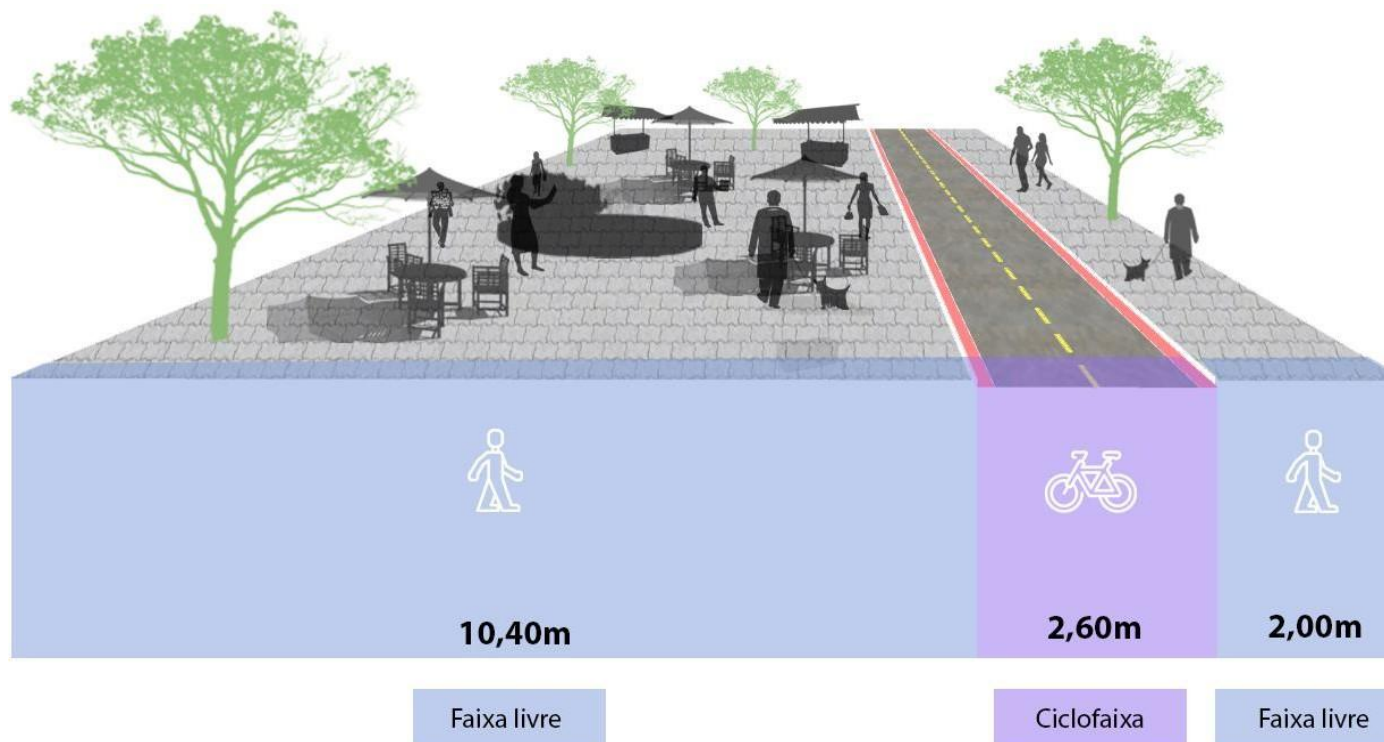
Via Coletora (Rua Maria Clara Brandão Tesseroli – outros trechos)



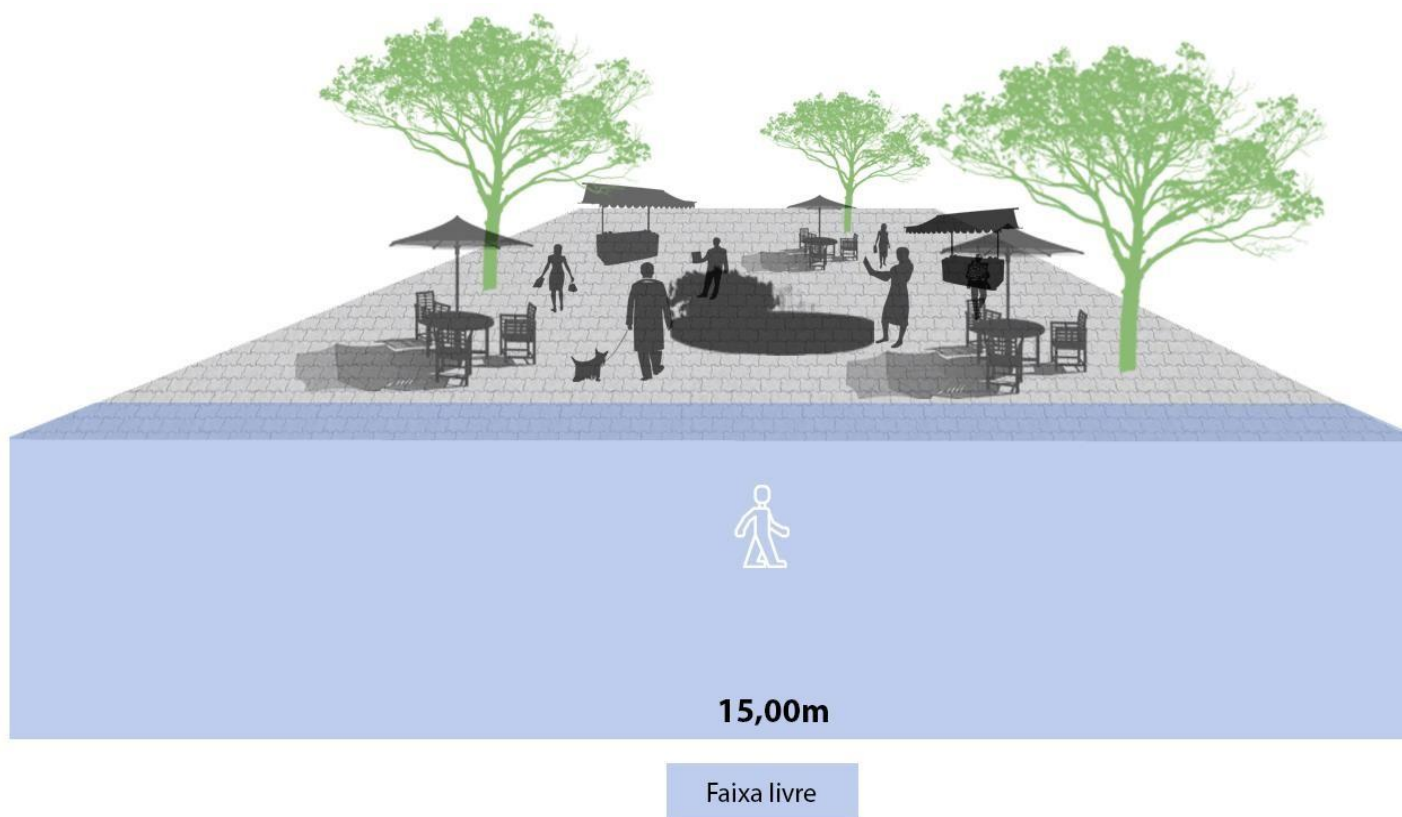
Vias Coletoras e Vias Locais (Sem estacionamento)



Calçadão (Rua Luiz Menelecki – com ciclovía)

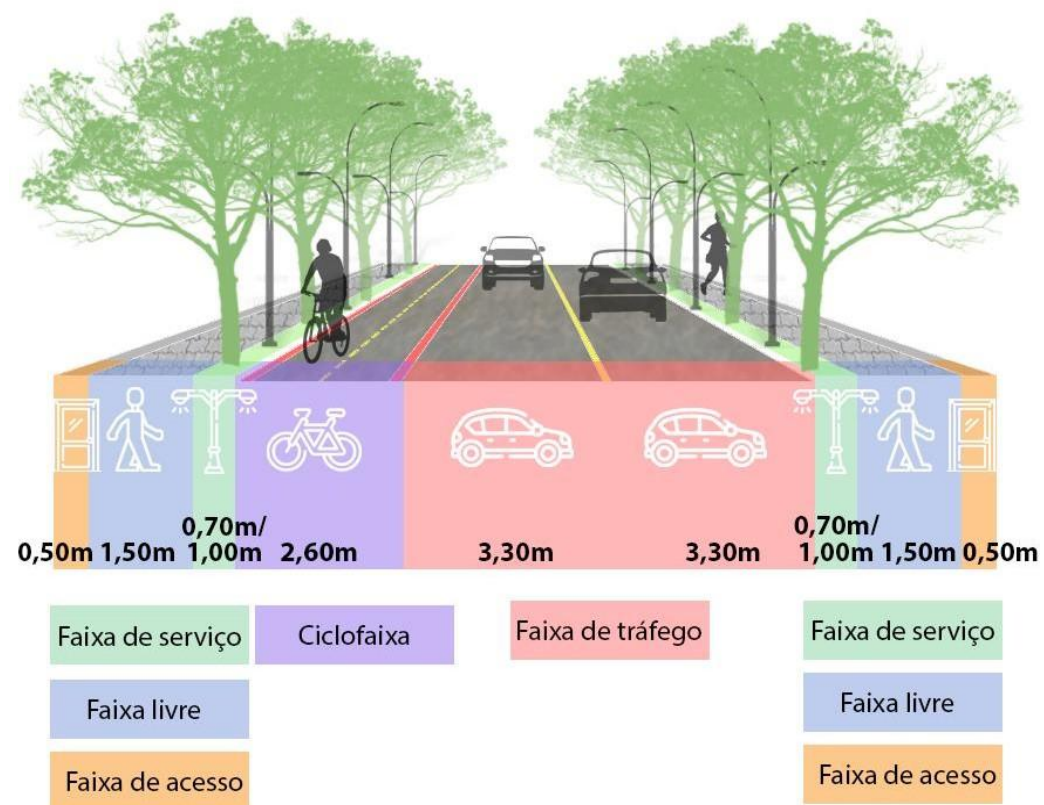


Calçadão (Rua Avelino Ribas – sem ciclovia)

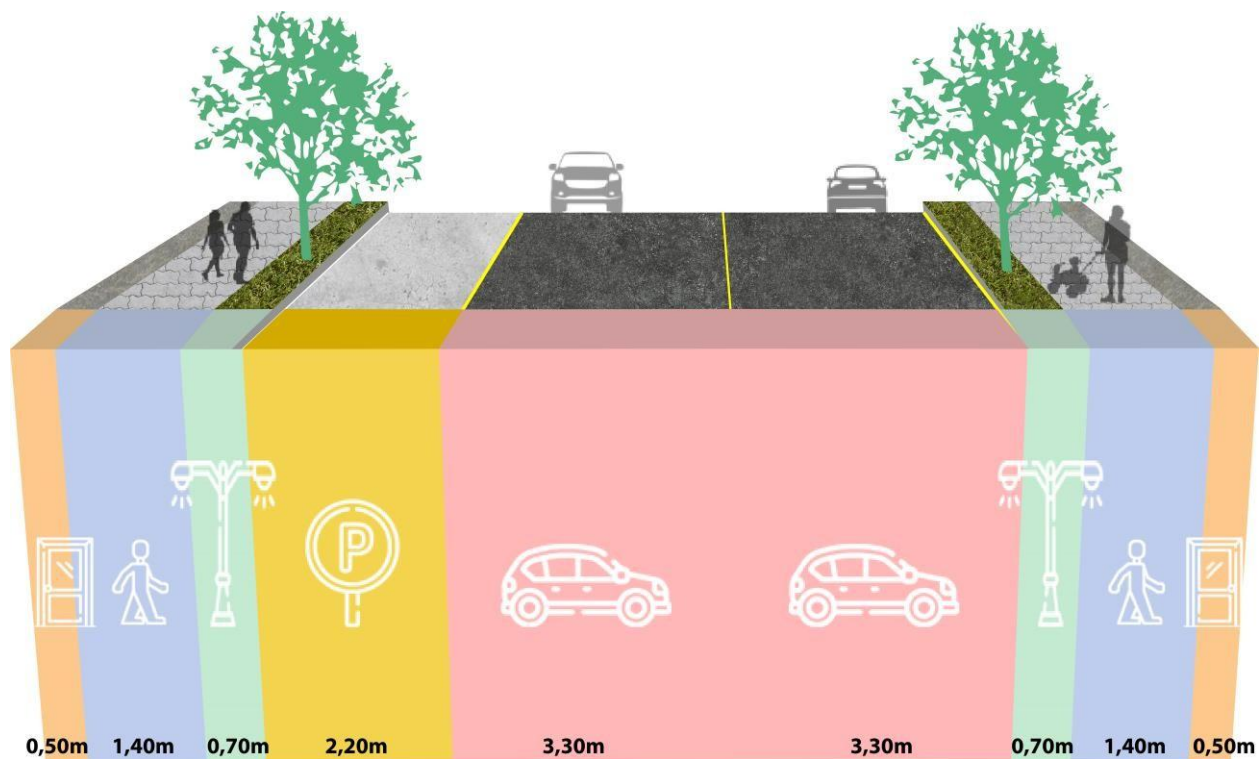




Via Local (com ciclofaixa)



Via Local (com estacionamento)



Faixa de acesso

Estacionamento

Faixas de tráfego

Faixa de serviço

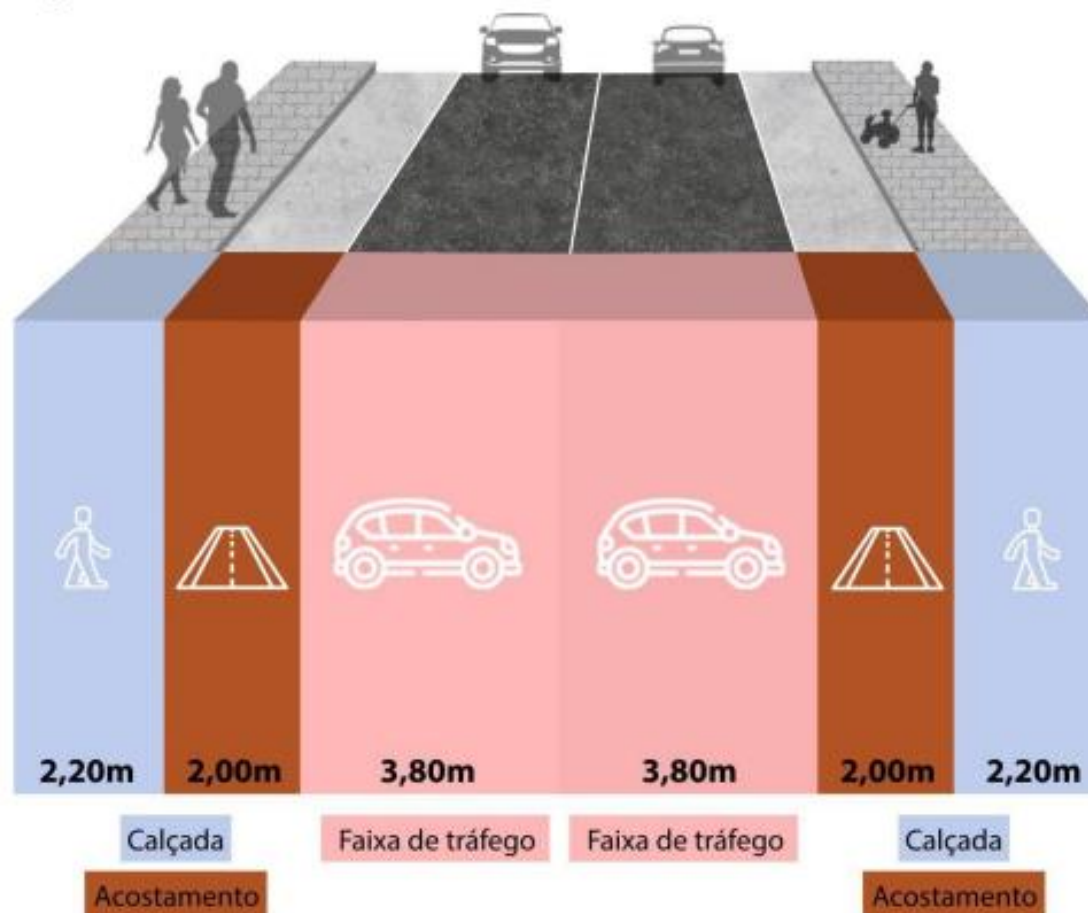
Faixa livre

Faixa livre

Faixa de serviço

Faixa de acesso

Via Municipal Rural Principal





Via Municipal Rural Secundária

