

## LEI Nº 6.375, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2024.

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

**A Câmara Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito sanciono a seguinte Lei:**

### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, PRINCÍPIOS E DEFINIÇÕES

**Art. 1º** Esta Lei estabelece a hierarquização e definição do sistema viário básico do Município 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 - 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 os perfis viários conforme hierarquia estabelecida nos Anexos II e V desta Lei.

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

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

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

- I - Acesso: interligação física que possibilita o trânsito de veículos e/ou pedestres entre a via pública e o lote ou, ainda, entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres ou entre vias de circulação de veículos;
- II - Alinhamento: linha legal limitando os lotes ou chácaras com relação à via pública;

- III - Aproximação: linha de chegada no cruzamento ou na interseção;
- IV - Caixa da via: distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição, considerando o somatório da caixa de rolamento mais as calçadas;
- V - Caixa de rolamento: compreende o somatório da área das faixas/pista de rolamento e das faixas de estacionamento;
- VI - Calçada: parte da via reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- VII - Canteiro: divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;
- VIII - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento ou do passeio destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
- IX - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;
- X - Ciclorrota: trajeto, que pode ou não ser sinalizado, ligado a circuitos turísticos ou esportivos;
- XI - Eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;
- XII - Faixa de domínio: área ao longo das rodovias e ferrovias destinada a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme estabelecido nas normas técnicas pertinentes, sendo definida no âmbito da respectiva licença urbanística;
- XIII - Faixa de estacionamento: área entre o passeio, ou eventualmente canteiro, destinada ao estacionamento de veículos;
- XIV - Faixa ou pista de rolamento: área longitudinal da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento, excluindo-se a faixa de estacionamento;
- XV - Hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;
- XVI - Interseção: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;
- XVII - Passarela: estrutura em desnível aéreo destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres;
- XVIII - Passeio: parte da calçada, com largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres, nos termos previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB);
- XIX - Pista: parte da via destinada à circulação e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;
- XX - Sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;
- XXI - Sistema estrutural viário: conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;
- XXII - Tráfego (trânsito): movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias;
- XXIII - Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro;
- XXIV - Via binária: superfície por onde transitam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;
- XXV - Via de circulação: avenidas, ruas, alamedas, travessas, estradas e caminhos de uso público;

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

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

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

- I - Faixa de acesso;
- II - Faixa livre;
- III - Faixa de serviço;
- IV - Faixa de estacionamento;
- V - Infraestrutura cicloviária;
- VI - Amortecimento;
- VII - Faixa / pista de rolamento;
- VIII - Caixa de rolamento;
- IX - Caixa da via.

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

### Seção I Da classificação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - Vias existentes: as vias implantadas e denominadas;

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

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

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

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

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

## **Seção II**

### **Das dimensões e requisitos obrigatórios das vias**

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

I - Caixa da via;

II - Pistas de rolamento;

III - Faixas de estacionamento;

IV - Infraestrutura cicloviária;

V - Amortecimento;

VI - Canteiro;

VII - Faixa de serviço;

VIII - Faixa livre.

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

I - Para a classe de via marginal as larguras exigidas para a caixa da via variam entre 32,10m (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 (dezesesseis 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 (dezesesseis metros e vinte centímetros).

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

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

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

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

II - Para as classes de via coletora 2:

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

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

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

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

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

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

- I - representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;
- II - constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Seção III** **Dos passeios e calçadas**

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

### **CAPÍTULO III** **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

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

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

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

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

**Art. 22.** Esta Lei entra em vigor em 1º de fevereiro de 2025.

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

ROBSON  
CANTU:441436  
64968

Assinado de forma digital  
por ROBSON  
CANTU:44143664968  
Dados: 2024.12.13  
11:55:38 -03'00'

(assinado digitalmente)  
ROBSON CANTU  
Prefeito Municipal