

LEI N° 334/2024

Ementa: Dispõe sobre a Mobilidade Municipal e Urbana e hierarquização do sistema viário e dimensionamento das vias públicas para o Município de Catanduvas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Catanduvas, Estado do Paraná, aprovou, e eu Moises Aparecido de Souza, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre a Mobilidade Municipal e Urbana do município de Catanduvas hierarquizando e dimensionando as vias públicas, bem como sua definição para novos parcelamentos.

Art. 2º. São partes integrantes desta Lei:

- I. Anexo 01 - Tabelas de características geométricas das vias municipais;
- II. Anexo 02 - Tabelas de características geométricas das vias urbanas da sede e do Distrito de Ibiracema;
- III. Anexo 03 - Perfis das vias municipais;
- IV. Anexo 04 - Perfis das vias urbanas;
- V. Anexo 05 - Dimensões mínimas para retornos;
- VI. Anexo 06 - Mapa do sistema viário municipal;
- VII. Anexo 07 - Mapa do sistema viário urbano da sede;
- VIII. Anexo 08 - Mapa do sistema viário urbano do Distrito de Ibiracema.

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 3º. A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas de outros modos como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 4º. A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 5º. 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 pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 6º. Constituem objetivos da presente Lei:

- I. induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento da mobilidade e sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
- II. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- III. hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;

Art. 7º. O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, bem como com o estabelecido por esta Lei.

Art. 8º. Para os fins desta Lei, entende-se por:

- I. **Acesso:** o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade pública ou privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
- II. **Acostamento:** é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando: permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para estacionar fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.
- III. **Alinhamento:** a linha divisória entre o terreno e o espaço público;
- IV. **Calçada ou passeio:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins;
- V. **Estacionamento:** o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- VI. **Faixa de manutenção de vias:** faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados;



- VII. **Logradouro público:** é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);
- VIII. **Malha urbana:** o conjunto de vias do município;
- IX. **Meio-fio:** a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- X. **Nivelamento:** a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
- XI. **Pista de rolamento:** a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
- XII. **Seção normal da via:** a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;
- XIII. **Sistema viário:** o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XIV. **Via de circulação:** o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais.
- XV. **Via municipal:** o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;
- XVI. **Via urbana:** o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

Art. 9º. A Prefeitura Municipal será responsável pelo disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I. ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II. ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
- III. à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede urbana e do incentivo ao turismo;
- IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
- V. ao estudo sobre a necessidade da instalação de placas de sinalização e quantidades necessárias de redutores de velocidade (Avenida Brasil) e semáforos nos cruzamentos das vias Avenida Paraná e Avenida dos Pioneiros, dentre outras, objetivando agilizar o tráfego dos veículos nestas vias, ficando a cargo do Município, por meio da Secretaria Municipal de Viação e Obras;



MUNICÍPIO DE CATANDUVAS

- VI. ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;
- VII. à colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das vias;
- VIII. à implantação de canteiros ao longo das vias conforme consta nesta Lei, com espécies determinadas pela Plano de Arborização Urbana e Paisagismo;
- IX. ao procedimento de rebaixamento dos meios-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos;
- X. à padronização de calçadas, de acordo com estudos específicos, para utilização de pisos e revestimentos adequados.

Art. 10. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

- I. proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;
- 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 se necessário;

§ 1º. Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras nos passeios será mediante autorização da Secretaria Municipal de Viação e Obras em conjunto com a Secretaria Municipal de Planejamento e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 19 horas e sábados, domingos e feriados a partir das 14 horas.

§ 2º. A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada de modo a deixar livre no mínimo uma faixa de 1,50 m (um metro e meio) de largura correspondente a uma cadeira de rodas e uma pessoa de cada lado.

Art. 11. 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.

Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

Art. 12. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II – DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 13. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de CATANDUVAS compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo 01 (características geométricas), Anexo 04 (perfil das vias) e Anexo 08 (Mapa do sistema viário municipal):

- I. Rodovia Federal: compreende a BR-277, localizada na porção norte do município de Catanduvas. Possibilita a ligação Cascavel-Catanduvas-Ibema sentido Leste-Oeste;
- II. Rodovia Estadual: compreende a PR-471, ligação da sede urbana de Catanduvas com a BR- 277 (norte do município) e com o município de Três Barras do Paraná (sul do município);
- III. Vias Municipais Principais: compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais, e onde trafega o transporte escolar, com a finalidade de promover a circulação no interior do município;
- IV. Vias Municipais Secundárias: compreende as demais vias rurais do município, caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

CAPÍTULO III – DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS DA SEDE

Art. 14. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana da sede de Catanduvas e Distrito de Ibiracema compreendem as seguintes categorias de vias, conforme os Anexos 07 e 08 (Mapa do sistema viário urbano da sede e Mapa do sistema viário do Distrito de Ibiracema):

- I. **Via Arterial Principal:** A via Arterial Principal interliga aglomerados urbanos inter ou intramunicipais, que contemple trecho de rodovia ou estrada, contido em área urbana e/ou via urbana como continuação de rodovia ou estrada. Possibilita acesso à sede urbana, proveniente da BR-277 (porção norte) e do município de Três Barras do Paraná (porção sul). Esta via é a continuidade da rodovia PR-471 municipalizada pelo Decreto 2427/2023, o trecho que se encontra inserido no perímetro urbano assumirá características urbanas, sendo necessária a elaboração de projeto específico para a via e sua conexão com demais vias existentes;
- II. **Via Arterial Secundária:** As vias Arteriais Secundárias interligam regiões de uma cidade, conectam vias arteriais principais com fluxo de passagem não significativo, e interligam regiões conurbadas, considerando sua conectividade. São vias caracterizadas por interseções em nível, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias que tem a finalidade de canalizar o tráfego principal

distribuindo-o às vias coletoras e locais na área urbana, interligando bairros, e nas áreas rurais os distritos. É caracterizada pela concentração de estabelecimentos comerciais, com a presença constante de pedestres, devendo apresentar sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre. Corresponde à Avenida Paraná, Avenida Adolfo Chagas, Avenida Oito de Dezembro e Rua Orleans. Deve-se preservar o padrão existente das vias supracitadas em caso de continuidade das mesmas, em caso de abertura de novas vias, estas seguirão diretrizes apresentadas no anexo 04;

- III. **Via Coletora:** Via Coletora é aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito das regiões da cidade. Onde há concentração de atividade de pequeno e médio porte para atendimento local. Corresponde à Rua Presidente Costa e Silva, Avenida dos Pioneiros e Avenida Jacarandá;
- IV. **Vias Locais:** As Vias Locais são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e a destinada ao acesso local ou a áreas restritas;
- V. **Passeio Público:** É a parte da via pública destinada ao uso exclusivo de pedestres. Deverá ser garantida a qualidade na execução do passeio, bem como da sua manutenção, sendo proibido a criação de degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos de qualquer natureza ou dimensão. Nos lotes de esquina, deverá ser prevista a execução de rampas para garantir a acessibilidade de portadores de necessidades especiais conforme as normas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), Norma Brasileira NBR 9050.

Seção I – Das Vias

Art. 15. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

§ 1º. Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos Anexos 01 ao 05.

§ 2º. Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

§ 3º. Nas vias Estrutural e Especial de Comércio e Serviços deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas portadores de necessidades especiais, de acordo com a NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).



Art. 16. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo Único. As vias estrutural e especial de comércio e serviços não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

Art. 17. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual (PR-471), será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER).

Art. 18. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 19. As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo 02 e 03, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art. 20. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 21. As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Seção II – Das Dimensões das Vias

Art. 22. Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexos 01 ao 05 da presente Lei para o dimensionamento das vias.

Art. 23. Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual. Em caso de prolongamento das vias existentes:

- I. Caso a via seja maior que o estabelecido nos Anexos 01 ao 05 da presente Lei, não poderá haver diminuição da caixa de via, devendo o prolongamento seguir o padrão existente;
- II. Caso a via seja menor que o estabelecido nos Anexos 01 ao 05 da presente Lei, a via a ser ampliada deverá obedecer aos dispostos nos anexos supracitados.

Art. 24. A Secretaria Municipal de Viação e Obras em conjunto com Secretaria Municipal de Planejamento poderão requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais,

quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 25 É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

Seção III – Da Implantação das Vias

Art. 26. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 27. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como os Anexos 03, 04 e 05.

Art. 28. As vias deverão acompanhar 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 150,00 m (cento e cinquenta metros).

Art. 29. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo Único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente de o fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 30. A implantação de vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos (como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

CAPÍTULO IV – DAS CICLOVIAS

Art. 31. Via de uso especial destinada à circulação de bicicletas, triciclos e patinetes, respeitando a velocidade máxima de 20km/h ou de acordo com a legislação Federal e Estadual vigente. É separada fisicamente, com meio-fio, grade, canteiro ou área verde, da pista de circulação de carros. As ciclovias devem ser previstas a partir de projeto específico, adequado ao tipo de via em que será inserida, sempre atendendo os padrões técnicos necessários para a garantia correta da mobilidade.

Art. 32. Considera-se a implantação de ciclovias na sede urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalhador e de lazer para a população.

Art. 33. Na implantação das ciclovias é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças.

CAPÍTULO V – DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 34. Estas áreas deverão ser definidas, demarcadas e ter a sinalização vertical e horizontal implantadas, determinando-se as áreas de estacionamento permitidas e estabelecendo-se critérios de porte de veículos permitidos e horários.

Art. 35. O Município deverá adotar projetos de pavimentação com a implantação de avanço de calçadas nas esquinas, em frente a escolas, hospitais, locais de instalação de paraciclos, entre outros, de modo a facilitar a visualização dos locais de estacionamento.

Art. 36. Fica permitido o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, exclusivamente nas vias do setor comercial, setor de serviços e nas vias estruturais, nas seguintes condições:

- I. instalar guia rebaixada;
- II. deixar liberado o espaço reservado para o passeio sem dificultar a mobilidade dos pedestres;
- III. não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos de forma a dificultar a entrada de pedestres, pessoas idosas ou portadores de deficiências físicas;
- IV. sinalizar este espaço com placas, com a utilização de elementos de paisagismo ou diferenciação de nível;
- V. dar preferência as áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comércio de grande porte.

CAPÍTULO VI – DA REMOÇÃO DE BARREIRAS NAS CALÇADAS

Art. 37. A remoção de barreiras nas calçadas consiste na retirada de obstáculos, empecilhos, desníveis abruptos, tocos de árvores entre outros, que possam existir nos passeios calçados ou locais de concentração de pessoas como praças, para proporcionar

trânsito livre para idosos, portadores de necessidades especiais e população em geral e evitar acidentes.

§ 1º. O plantio de árvores deverá obedecer ao Plano de Arborização Urbana e Paisagismo.

§ 2º. Fica proibida a colocação de placas de propaganda ao longo das calçadas.

§ 3º. A instalação de estacionamento de bicicletas deverá ser realizada somente nos locais pré-determinados pela prefeitura municipal.

CAPÍTULO VII – DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 38. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 140 (cento e quarenta) Unidades Fiscais Monetárias (UFM's) a 600 (seiscentas) UFM's vigentes à época da infração.

§ 1º. A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§ 2º. O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§ 3º. As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO VIII – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. Deverá ser providenciada a instalação de guias rebaixadas, rampas, sinalização horizontal e vertical indicativa, como faixas de pedestres, placas com nomes de ruas, locais, bairros, órgãos públicos, entre outros.

Art. 40. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Parágrafo Único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, em especial na Zona de Urbanização, de acordo com esta Lei (Anexo 07).

Art. 41. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 095/2008.

Gabinete do Prefeito, Catanduvas/PR, em 05 de novembro de 2024.

MOISES APARECIDO DE SOUZA
PREFEITO MUNICIPAL



Anexo 01 – LEI Nº 334/2024

Tabela de características geométricas das vias Municipais.

| Categorias de vias | Seção normal de via (m) | Pista de rolamento (m) | Faixa de manutenção ambos os lados(m) | Inclinação Mínima ⁽¹⁾ (%) | Rampa máxima ⁽²⁾ (%) |
|---|-------------------------|------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| Rodovia Estadual PR-471 ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ | 30,00 | 7,20 | 2,00 | 0,5 | 20 |
| Estrada Principal | 12,00 | 7,00 | 2,50 | 0,5 | 20 |
| Estrada Secundária | 10,00 | 6,00 | 2,00 | 0,5 | 20 |

Fonte: CTMGEO, 2023

⁽¹⁾ Da seção transversal tipo.

⁽²⁾ Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150m(cento e cinquenta metros).

⁽³⁾ Devem ser respeitadas as vias marginais para promover a interface adequada entre as vias urbanas e rodovia.

⁽⁴⁾ Decreto nº2.981/80 estabelece a faixa de domínio do DER de 30 metros, sendo 15 metros de faixa não edificável para cada lado da rodovia. Características geométricas estabelecidas pelo DER.

Anexo 02 – LEI N° 334/2024
Tabela de características geométricas das vias Urbanas da Sede e do Distrito de Ibiracema.

| Categorias de vias | Seção normal de via (m) | Pista de rolamento (m) | Faixa de estac. (m) | Calçadas (m) ambos os lados | Canteiro | Ciclovia | Inclinação Mínima ⁽¹⁾ (%) | Rampa máxima ⁽²⁾ (%) |
|---|--------------------------------|-------------------------------|----------------------------|------------------------------------|------------------|------------------|---|--|
| Via Arterial Principal | 30,00 | - ⁽³⁾ | - ⁽³⁾ | - ⁽³⁾ | - ⁽³⁾ | - ⁽³⁾ | 0,5 | 20 |
| Via Arterial Secundária ⁽⁴⁾ | 20,00 | 7,00 | (E) 2,50 (D) 2,50 | 4,00 | - ⁽⁶⁾ | - ⁽⁶⁾ | 0,5 | 20 |
| Via Coletora ⁽⁵⁾ | 20,00 | 7,00 | (E) 2,50 (D) 2,50 | 4,00 | - | - | 0,5 | 20 |
| Via Local ⁽⁵⁾ | 15,00 | 6,50 | (D) 2,50 | 3,00 | - | - | 0,5 | 20 |

Fonte: CTMGEO, 2023

⁽¹⁾ Da seção transversal tipo.

⁽²⁾ Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150m (cento e cinquenta metros).

⁽³⁾ Em caso de municipalização da rodovia, será necessária a elaboração de projeto específico para atender à mudança de característica.

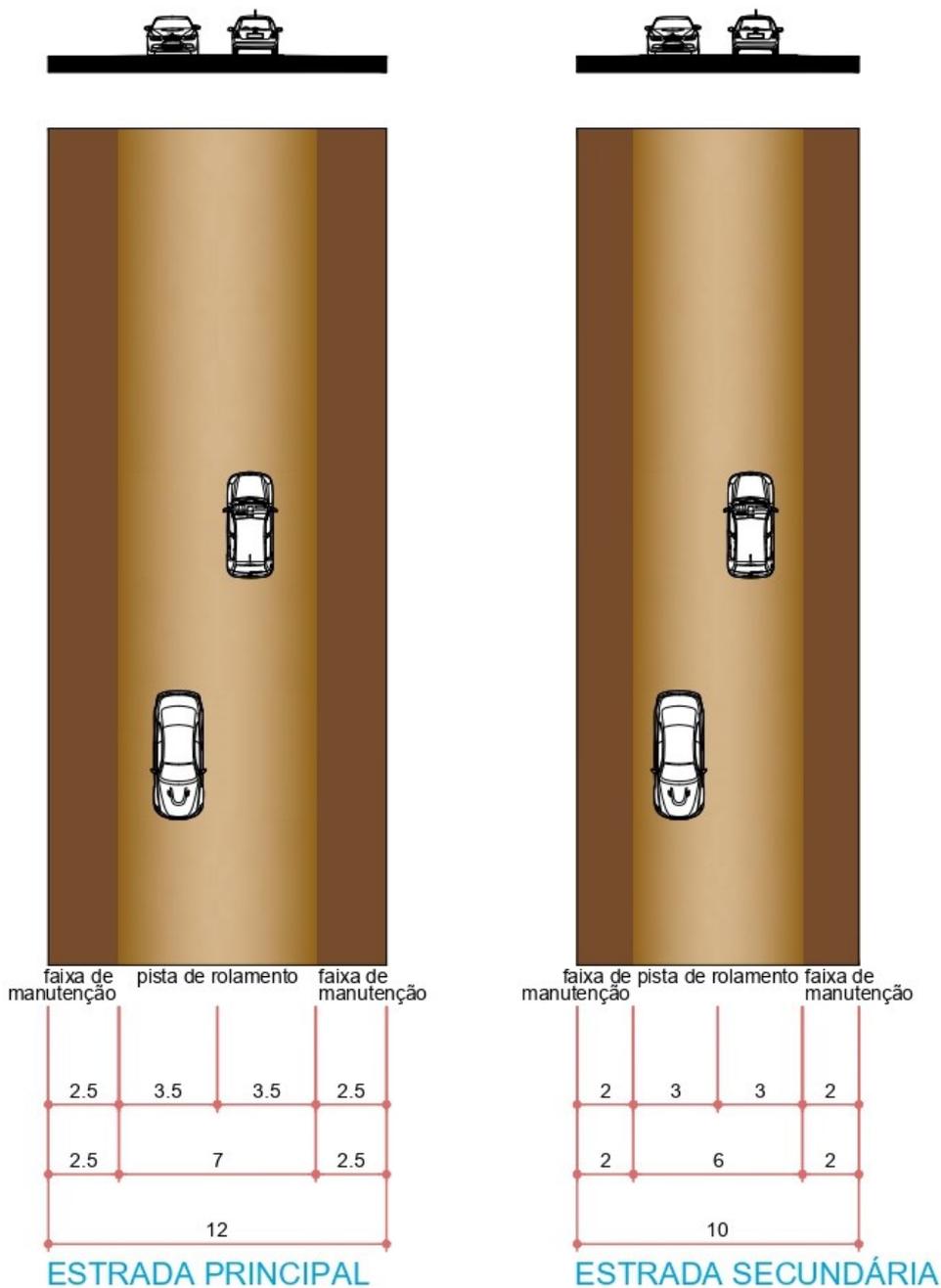
⁽⁴⁾ As vias Arteriais Secundárias existentes, como Av. Paraná, Av. Adolfo Chagas, Av. 8 de dezembro e Rua Orleans tem dimensões específicas que devem ser seguidas em caso de prolongamento, as demais vias Arteriais Secundárias a serem implantadas deverão seguir o padrão apresentado acima.

⁽⁵⁾ As dimensões apresentadas devem ser consideradas em caso de ampliação das vias existentes ou implantação de vias novas.

⁽⁶⁾ Caso haja na via existente, esta deve ser considerada para o prolongamento da via.



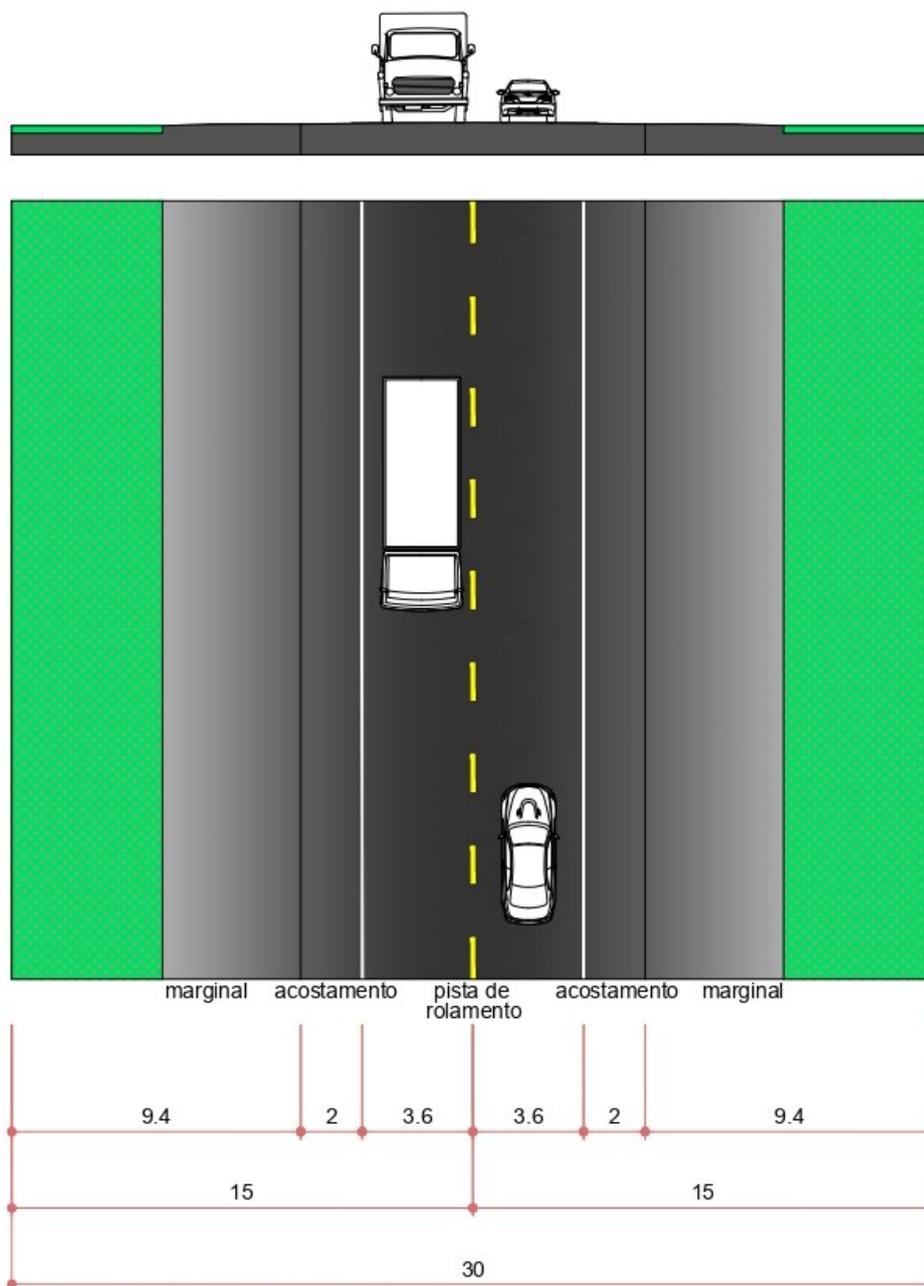
Anexo 03 – LEI Nº 334/2024 Perfis das Vias Municipais.



Fonte: CTMGEO, 2023



Anexo 04 – LEI Nº 334/2024 Perfis das Vias Urbanas.

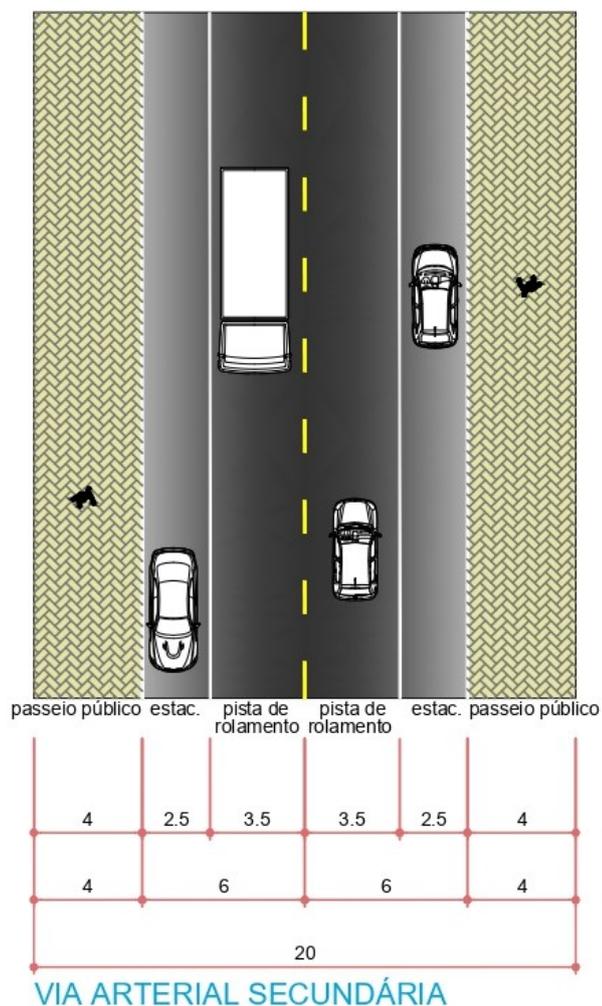
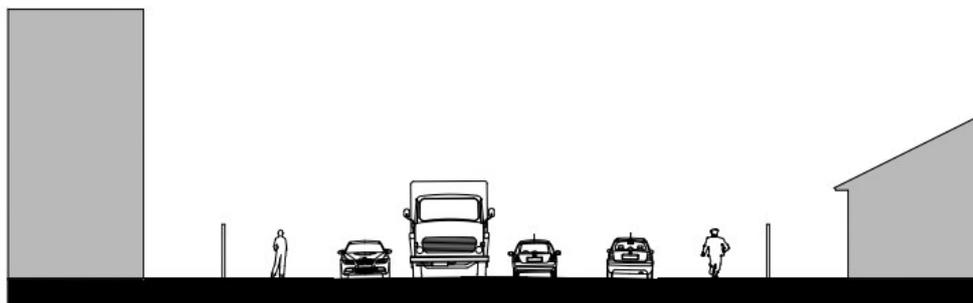


ARTERIAL PRINCIPAL - PR471

Fonte: CTMGEO, 2023



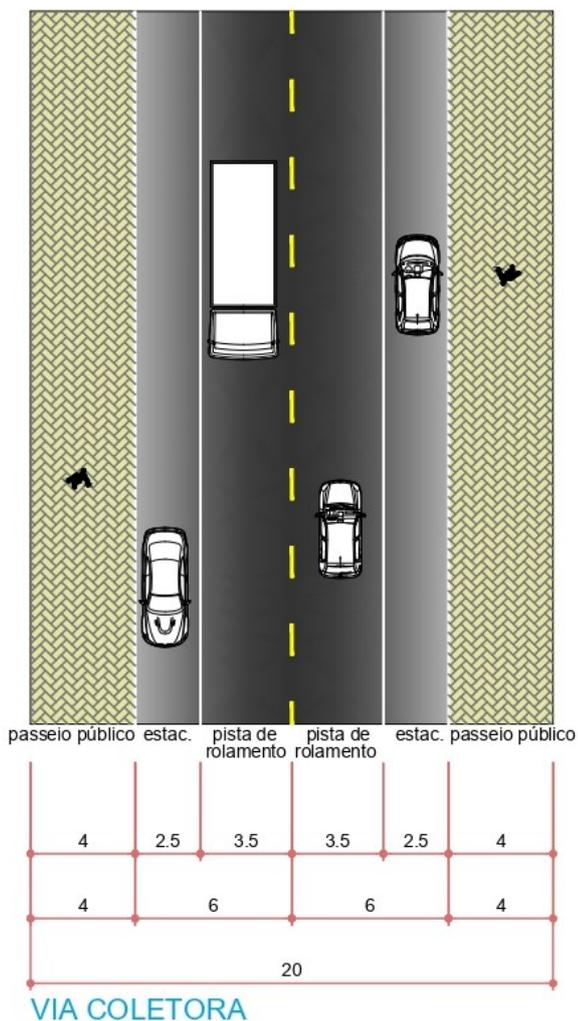
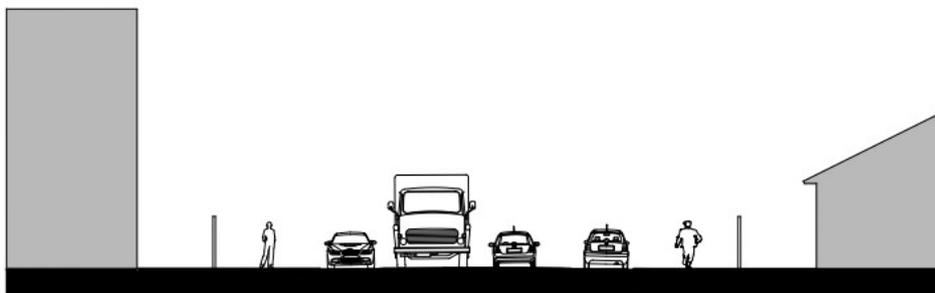
MUNICÍPIO DE CATANDUVAS



Fonte: CTMGEO, 2023



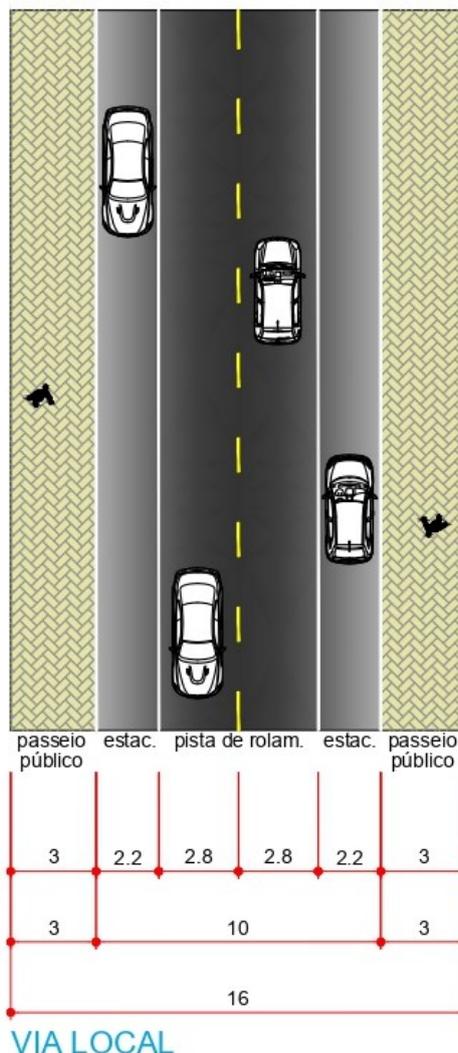
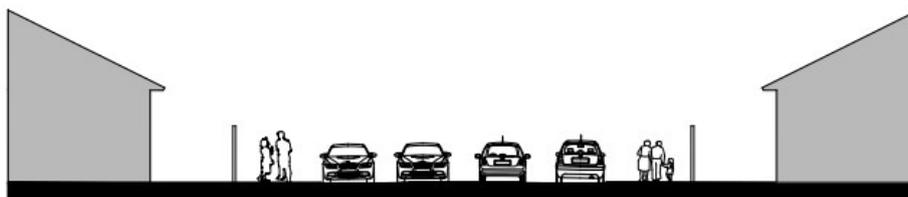
MUNICÍPIO DE CATANDUVAS



Fonte: CTMGEO, 2023



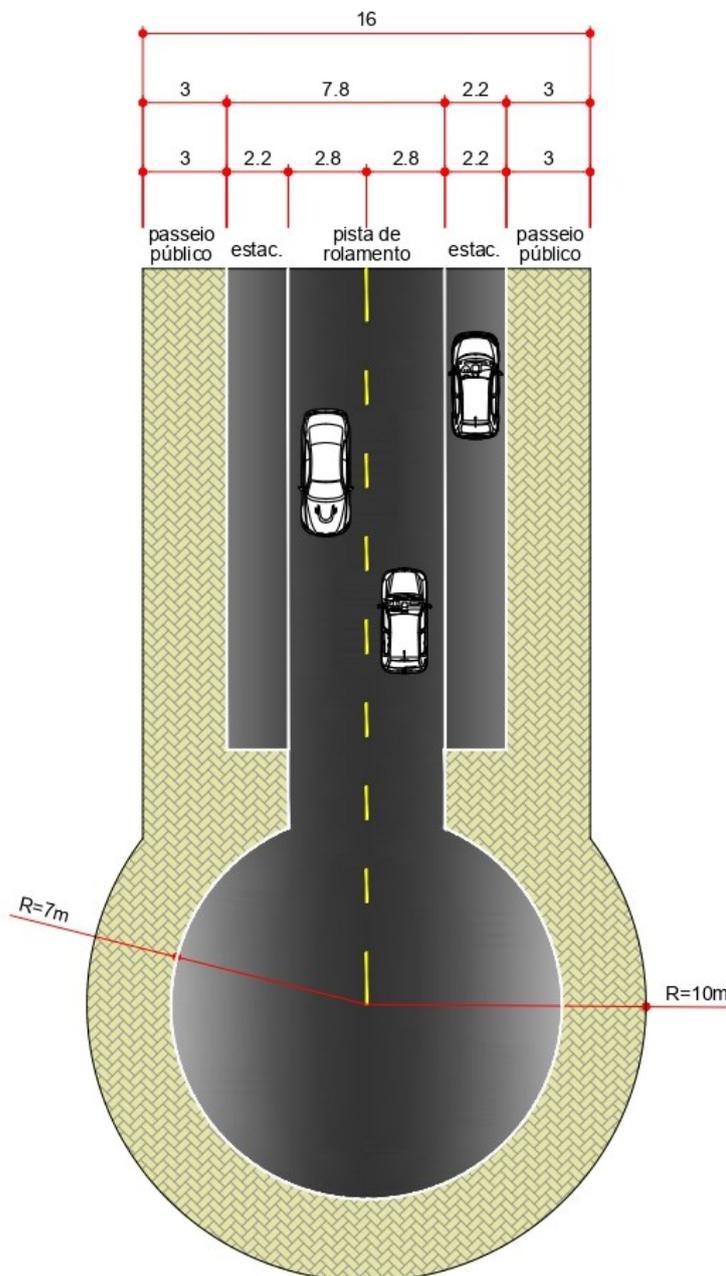
MUNICÍPIO DE CATANDUVAS



Fonte: CTMGEO, 2023

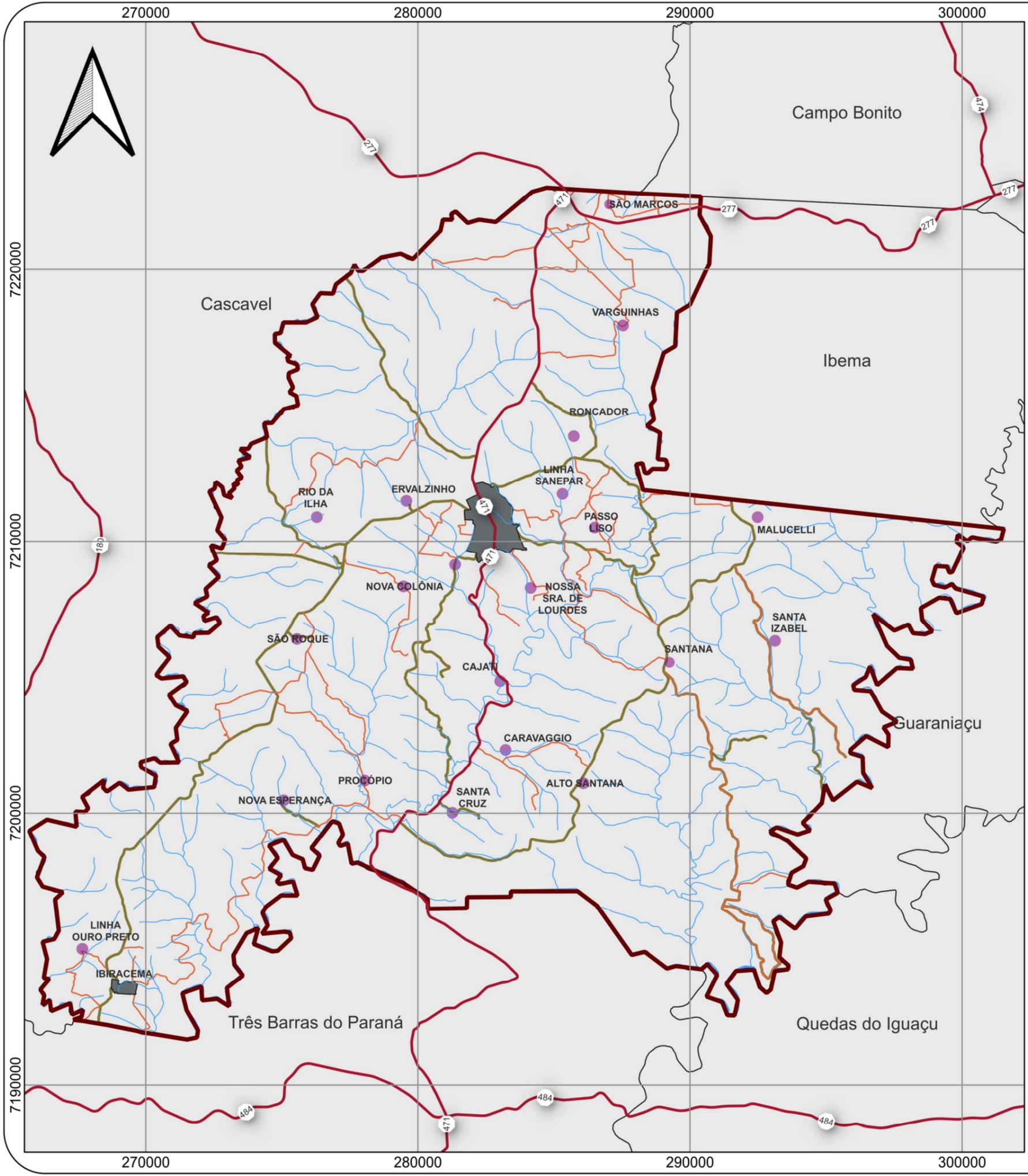


Anexo 05 – LEI Nº 334/2024



DIMENSÕES MÍNIMAS P/ RETORNO

Fonte: CTMGEO, 2023



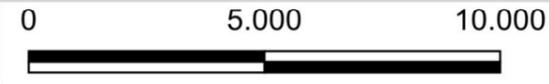
LEGENDA

-  Drenagem
-  Rodovia PR-471
-  Estradas Principais
-  Estradas Secundárias
-  Perímetro Urbano alterado
-  Área de Consolidação da Urbanização
-  Localidades

FONTE

Prefeitura Municipal de Catanduvas
 Cadastro Ambiental Rural
 Departamento de Estradas de Rodagem (DER)
 Instituto Água e Terra (IAT)
 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

ESCALA 1/150.000



Município: Catanduvas
 PLANO DIRETOR MUNICIPAL ANO: 2024
 Mapa:
 Anexo 06 - Sistema Viário Municipal
 Consultoria Contratada:
 CTMGEO - Soluções em Geotecnologias
 Responsável Técnico:
 Tainã Lopes Simoni CAU-PR 54549-0



269000

269500

7194000

7194000

7193500

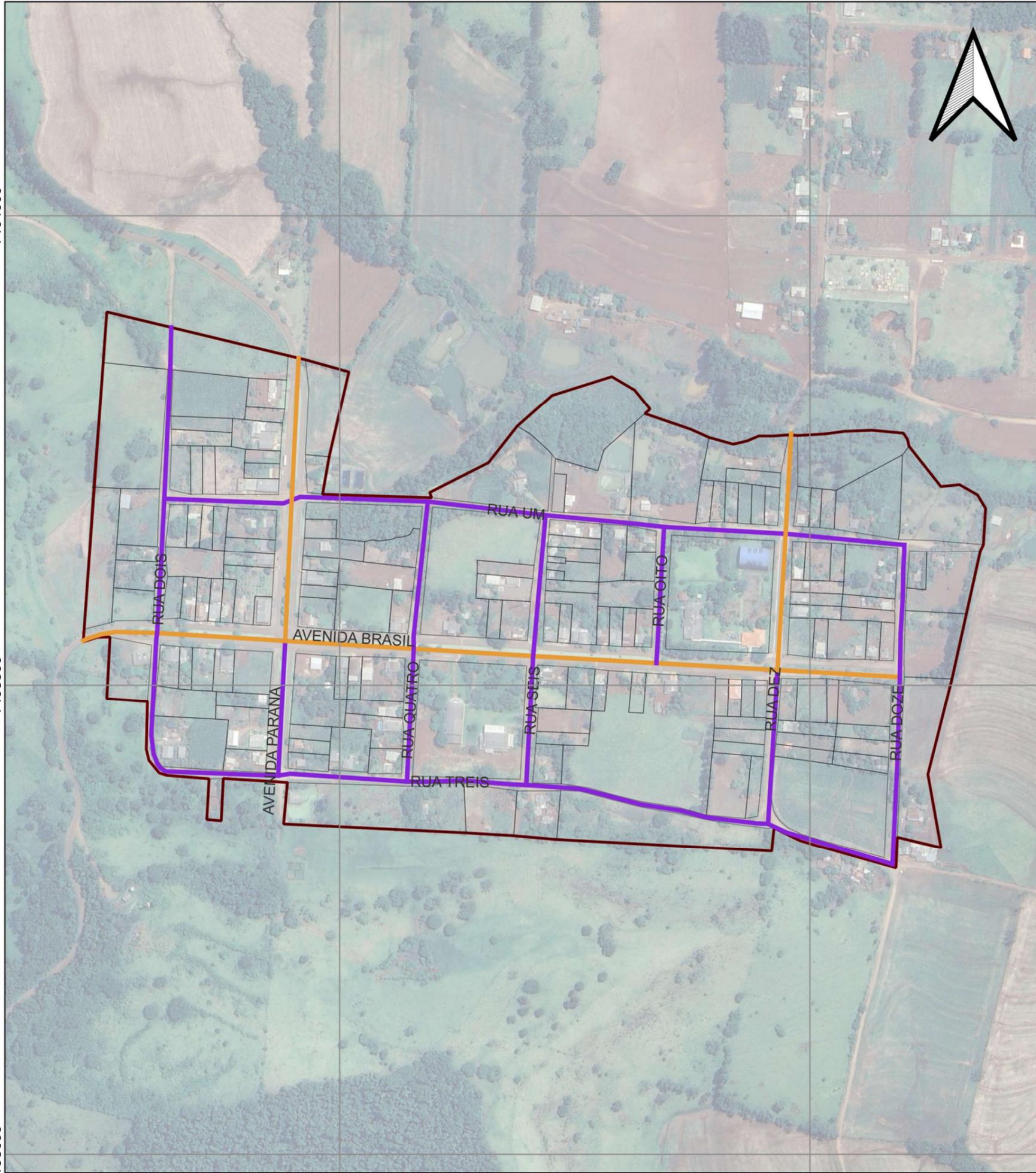
7193500

7193000

7193000

269000

269500



LEGENDA

-  Perímetro Urbano de Ibiracema
- Hierarquia Viária Urbana
-  Via Arterial Secundária
-  Via Local

FONTE

Prefeitura Municipal de Catanduvas
 Cadastro Ambiental Rural
 Departamento de Estradas de Rodagem (DER)
 Instituto Água e Terra (IAT)
 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

ESCALA



Município: Catanduvas
 PLANO DIRETOR MUNICIPAL ANO: 2024
 Mapa:
 Anexo 08 - Sistema Viário Distrito de Ibiracema
 Consultoria Contratada:
 CTMGEO - Soluções em Geotecnologias
 Responsável Técnico:
 Tainã Lopes Simoni
 CAU-PR 54549-0

