



LEI Nº 3.010, de 24 de setembro de 2020.

EMENTA: DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DAS ÁREAS URBANAS E RURAIS DO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CAMBÉ, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU, E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º Esta lei, parte integrante do Plano Diretor Municipal, estabelece as diretrizes, a hierarquia, as características geométricas e requisitos complementares do **Sistema Viário Básico** do município, assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses do Município no que diz respeito ao seu pleno desenvolvimento.

Art. 2º Constituem os objetivos da presente Lei:

- I. Estabelecer as diretrizes do traçado do sistema viário básico oficial;
- II. Classificar o sistema viário das vias oficiais;
- III. Definir as características geométricas das vias oficiais;
- IV. Definir a projeção de novas vias nas áreas de expansão urbana e em particular na porção norte do território, devido a previsão de implantação de novo contorno rodoviário;
- V. Garantir a continuidade futura do tecido urbano, inclusive nas áreas periféricas ao perímetro urbano, de modo a ordenar qualquer tipo de uso, ocupação ou subdivisão de glebas rurais na macroárea de interesse urbano;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

- específicas e complementares à Lei do Plano Diretor Municipal e/ou pelas concessionárias dos serviços públicos;
- XIII. FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;
- XIV. GUIA - aresta contínua superior do meio-fio, que define a dimensão do passeio público, as cotas de nível dos pavimentos, redes e sistemas;
- XV. GRUPO TÉCNICO PERMANENTE - Grupo de profissionais do Poder Executivo Municipal constituído pela Lei do Plano Diretor em obediência a Lei Estadual no. 15.229/2006;
- XVI. INFRAESTRUTURA BÁSICA - Vias de circulação de pedestres, veículos e bicicletas, pavimentação, guia, sarjeta, passeio público, calçada e rampas de acessibilidade, sistema de drenagem de águas pluviais, mureta no alinhamento predial, sistema de abastecimento de água, sistema de coleta e tratamento de esgoto sanitário, sistema de distribuição de energia elétrica e iluminação pública, arborização e ajardinamento de vias e logradouros públicos, pontes e passarelas;
- XVII. LARGURA DA VIA - distância entre os alinhamentos prediais opostos da via, resultado da somatória da pista, passeio, estacionamento e canteiro central;
- XVIII. LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas;
- XIX. MACROÁREA DE INTERESSE URBANO - são áreas onde o Poder Público Municipal deve exercer o controle do desmembramento e/ou subdivisão de propriedades rurais. Quaisquer desmembramentos ou subdivisões de glebas rurais contidas na Macroárea de Interesse Urbano deverão ser



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

- submetidas à anuência prévia do órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal;
- XX. MACROZONA RURAL - Compreende a zona rural do Município contida entre os limites do município e os perímetros urbanos;
- XXI. PASSEIO PÚBLICO - Área pública, parte integrante da via, em nível diferente da pista de rolamento de veículos, podendo ser com parte pavimentada denominada de calçada, destinada ao trânsito de pedestres e parte destinada à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação, posteamento e similares;
- XXII. PERÍMETRO URBANO - é a poligonal estabelecida em Lei Específica e Complementar à Lei do Plano Diretor Municipal, que define as áreas e/ou zonas urbanas do Município;
- XXIII. PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas, canteiros centrais e acostamentos para o caso de via rural;
- XXIV. ROTATÓRIA - Interseção destinada à distribuição do tráfego, na qual os veículos circulam em um único sentido ao redor de uma ilha central de forma predominantemente circular, em nível diferente da pista de rolamento, podendo ser também constituído por pintura de faixas, sinalizadores ou variações do tipo de piso;
- XXV. SARJETA - Calha exposta da pista que conduz águas pluviais às bocas de lobo;
- XXVI. TRÁFEGO LEVE - Tráfego característico de passagem regular de veículos leves;
- XXVII. TRÁFEGO MÉDIO - Tráfego característico de passagem regular de veículos leves, ônibus e caminhões;
- XXVIII. TRÁFEGO PESADO - Tráfego característico de passagem intensa de veículos leves, ônibus e caminhões;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

- XXIX. VIA – superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o estacionamento, ilha e canteiro central;
- XXX. VIA ARTERIAL - são vias caracterizadas pela conexão entre bairros e regiões urbanas, de fluxo preferencial;
- XXXI. VIA COLETORA - são vias de distribuição ou de coleta do tráfico gerado em bairros ou em vias arteriais;
- XXXII. VIA LOCAL - são vias destinadas a distribuir o tráfego internamente ao bairro, com acesso local de interesse limitado à moradores;
- XXXIII. VIA LOCAL MARGINAL DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - Destina-se a separar zonas de preservação permanente das áreas edificadas;
- XXXIV. VIA LOCAL MARGINAL DE RODOVIA E FERROVIA - Destina-se a separar o trânsito diferenciado de veículos, delimitando uma faixa de segurança, além de ter a função de ser coletora do fluxo das localidades adjacentes;
- XXXV. VIA ARTERIAL MARGINAL DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA - Destina-se a separar as linhas de alta tensão de energia elétrica das áreas edificadas;
- XXXVI. VIA RURAL - Estradas pavimentadas ou não localizadas fora do perímetro urbano.

CAPÍTULO III

Do Sistema Viário Básico

Art. 4º O Sistema Viário do Município de Cambé subdivide-se em:

- I. Sistema Viário Urbano, delimitado pelo perímetro urbano;
- II. Sistema Viário Rural compreendido pelas vias e estradas existentes ou projetadas no interior da macrozona rural, exceto as rodovias federais e estaduais.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

Art. 5º As **Vias Urbanas** subdividem-se em:

- I. **Vias existentes** - vias já implantadas e em uso;
- II. **Vias Previstas** - ainda não implantadas, mas aprovadas em diretrizes e/ou parcelamentos, com prazos em vigência;
- III. **Vias projetadas** - ainda não implantadas, mas definidas na presente Lei, como prolongamentos ou alargamento de vias existentes, em glebas do perímetro urbano ainda não parceladas e em áreas rurais com a função de ordenar a ocupação de atividades dentro do Município.

Parágrafo único. As vias urbanas projetadas se constituem em diretrizes e estarão sujeitas a ajuste no traçado proposto, desde que devidamente justificado por levantamento planialtimétrico e/ou estudo hidrológico da área, aprovados pelo Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 6º Todas as modalidades de Parcelamento de Solo previstas na Lei Específica e Complementar de Parcelamento e Remembramento do Solo Urbano deverão respeitar o traçado, as características geométricas e as categorias funcionais estabelecidas no mapa anexo I do sistema viário básico do município, parte integrante desta Lei.

Art. 7º Nas diretrizes para quaisquer modalidades de parcelamentos do solo, o órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal buscará garantir, sempre que possível, as seguintes recomendações:

- I. A articulação e continuidade das vias existentes com as vias projetadas;
- II. O lançamento de vias arteriais preferencialmente, nas divisas de propriedade, possibilitando a divisão do ônus de sua construção;
- III. O lançamento de vias arteriais ou coletoras no divisor de águas das bacias hidrográficas, conhecido como espigões;



- IV. O lançamento de vias nas depressões naturais do terreno por onde ocorre o escoamento natural das águas de chuva, conhecidos como “talvegue”;
- V. O lançamento no melhor ponto de transposição do fundo de vale, permitindo continuidade e comunicação entre bacias hidrográficas contíguas;
- VI. A harmonização com as curvas de nível, principalmente quando se tem restrições em relação a rampa máxima das vias;
- VII. O aproveitamento das estradas rurais existentes;
- VIII. A harmonização com as Rodovias Estaduais e Federais existentes;
- IX. A harmonização com a linha férrea existente;
- X. A harmonização com o contorno rodoviário norte projetado;
- XI. A harmonização com linhas de transmissão de energia de alta tensão;
- XII. A harmonização com as Áreas de Preservação Permanente, Reservas Florestais Legais e matas nativas.

Parágrafo único. A descontinuidade de vias somente poderá ocorrer mediante parecer do Grupo Técnico Permanente, que demonstre tratar-se de solução técnica e/ou urbanística apropriada.

Art. 8º As vias projetadas que constituem prolongamento de vias existentes, deverão possuir a mesma hierarquização.

Parágrafo único. A largura de via que se constitua em prolongamento de outra existente ou prevista, não poderá ser inferior a largura destas, ainda que, pela sua classificação, possa ser considerada de categoria funcional inferior.

Art. 9º É vedada a construção de vias sem saída, salvo quando:

- I. Inexistir solução técnica apropriada, segundo parecer do Grupo Técnico Permanente, vinculado Municipal;
- II. Atendidas as exigências específicas do Grupo Técnico Permanente, ouvido o Conselho Municipal da Cidade de Cambé – CMCC.

Parágrafo único. Quando aprovadas, nos termos do parágrafo anterior, as vias sem saída não poderão ultrapassar a 100 (cem) metros de comprimento,



devendo obrigatoriamente conter em seu final, um bolsão de retorno, ou praça de retorno, cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 25 (vinte e cinco) metros.

Art. 10. Para dar continuidade, articular, interligar e complementar o sistema viário, todas as vias oficiais interrompidas ou incompletas, devem ser complementadas, através de prolongamentos e/ou alargamentos, de tal forma a interligá-las a outras vias, longitudinais, transversais, oblíquas ou diagonais, existentes ou projetadas.

Parágrafo único. Fica vedado a construção de apenas meia pista em vias locais.

Art. 11. Nas vias de circulação, cujo leito não esteja no mesmo nível dos terrenos marginais, a altura máxima dos taludes laterais não poderá ultrapassar a 3 (três) metros de altura.

§1º Os taludes deverão manter a razão de inclinação mínima de 1:2 (vertical: horizontal) em aterro e 1:1 (vertical: horizontal) em corte.

§2º Deverá ser providenciada a imediata proteção contra erosão por meio do plantio de grama adequada a situação.

§3º Para situações não previstas na presente Lei o órgão competente de Planejamento do Poder Executivo deverá ser consultado.

Art. 12. Todas as modalidades de Parcelamento de Solo previstas na Lei Específica e Complementar de Parcelamento e Remembramento do Solo Urbano em imóveis com testada para Rodovias, seja por ocupação transversal ou paralela ao eixo da mesma, deverá solicitar a prévia autorização do DER ou DNIT, conforme o caso.

Parágrafo único. No caso de imóveis localizados em área urbana ou rural, com testada para Rodovias Estaduais ou Federais, deve ser garantido o atendimento das normas do DER ou do DNIT, e da Legislação Estadual e Federal correlata, em especial o Decreto Estadual no 140 de 2015, evitando ocupações indevidas da faixa de domínio, bem como garantindo a



preservação da faixa não edificável, conforme a Lei Federal no 6766 de 1979.

CAPÍTULO IV

SEÇÃO I

Do Dimensionamento e das Características Geométricas das Vias

Art. 13. As vias urbanas e rurais do Município, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

- I. Vias locais;
- II. Vias Coletoras;
- III. Vias arteriais;
- IV. Vias rurais.

Art. 14. O dimensionamento das vias deverá obedecer, no mínimo, aos padrões definidos na **TABELA I - ANEXO I** e **FIGURAS 1 A 6 (PERFIS DE VIAS) - ANEXO II**, integrantes desta Lei.

§1º As **VIAS LOCAIS** destinam-se a acessar o lote, sendo sua largura mínima de 15,00 (quinze) metros, de acordo com a Tabela I - ANEXO I e a Figura 3 do ANEXO II.

§2º As **VIAS COLETORAS** destinam-se a distribuir ou coletar o tráfego gerado em bairros ou vias de maior categoria, sendo sua largura mínima de 20,0 (vinte) metros, de acordo com a Tabela I - ANEXO I e a Figura 2 do ANEXO II.

§3º As **VIAS ARTERIAIS** destinam-se a organizar o tráfego geral, permitindo interligar diferentes regiões urbanas e constituir-se em eixos comerciais e de serviços como prolongamento do centro comercial principal, sendo sua largura mínima de 30,0 (trinta) metros, de acordo com a Tabela I - ANEXO I e a Figura 1 do ANEXO II.

§4º Ao longo das faixas de domínio de rodovias e contornos rodoviários, de ambos os lados, deverá ser construída uma via **LOCAL MARGINAL DE RODOVIA**, com largura variável, conforme concessionária pública



responsável pela administração da via no município, e de acordo com a Tabela I - ANEXO I e a Figura 5 do ANEXO II.

§5º Ao longo das faixas de domínio de ferrovias e contornos ferroviários, de ambos os lados, deverá ser construída uma via **LOCAL MARGINAL DE FERROVIA**, com a largura mínima de 15,0 (quinze) metros ou conforme definição da concessionária pública responsável pela administração da via no município, e de acordo com a Tabela I - ANEXO I e a Figura 5 do ANEXO II.

§6º Ao longo das linhas de transmissão de energia elétrica deverá ser construída uma via **ARTERIAL MARGINAL DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA**, de acordo com a Tabela I - ANEXO I e a Figura 6 do ANEXO II, atendendo às exigências da concessionária pública responsável pelo abastecimento de energia elétrica no município, com no mínimo pista de 9,0 (nove) metros de pista para cada lado do canteiro central e 3,0 (três) metros de passeio público, construídos apenas dos lados opostos ao canteiro central.

§7º Os fundos de vales e matas existentes no perímetro urbano deverão ser margeados por uma via **LOCAL MARGINAL DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE** de no mínimo 15,0 (quinze) metros, de acordo com a Tabela I - ANEXO I e a Figura 4 do ANEXO II, respeitando-se o limite de área de preservação permanente medidos a partir das margens do rio, córrego ou ribeirão.

§8º As **VIAS RURAIS**, exceto rodovias, terão pista de rolamento de no mínimo 7,00 (sete) metros, com faixa de domínio de 7,5 metros (sete metros e meio), do eixo da pista.

Art. 15. Com exceção aos parcelamentos do solo urbano destinados às Zonas Especiais de Habitação de Interesse Social e às vias rurais, nenhuma via e circulação de veículos no município poderá ter largura inferior a 15,00 (quinze) metros, sendo no mínimo 9,00 (nove) metros de pista e 3,0 (três) metros de passeio público de cada lado.

Parágrafo único. Em empreendimentos destinados à habitação de interesse social, as dimensões das vias locais poderão ser inferiores às estabelecidas no artigo, de acordo com parâmetros definidos pelo Grupo Técnico



Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento do Poder Executivo Municipal, ouvido o Conselho Municipal da Cidade de Cambé – CMCC.

Art. 16. As vias a serem construídas deverão atender aos seguintes requisitos:

- I. Rampa com declividade longitudinal máxima de 12% (doze por cento) e mínima de 1% (um por cento);
- II. Declividade transversal máxima de 4% (quatro por cento) e mínima de 2% (dois por cento) do centro da pista em direção ao meio-fio.

Parágrafo único. Serão permitidas rampas de até 15% (quinze por cento), a critério do Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento, desde que:

- a) Sejam dotadas de passeios públicos e rede de drenagem de águas pluviais;
- b) Seja comprovada a impossibilidade de outra solução técnica.

Art. 17. Nos cruzamentos de vias, o alinhamento predial deverá ser concordado com arco de circunferência de raio mínimo de 9 (nove) metros, salvo em casos especiais para os quais outras especificações poderão ser adotadas pelo órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 18. Para melhor orientação dos usuários nos percursos entre os diferentes bairros ou regiões da cidade, as vias arteriais devem estar destacadas das demais com diferentes padrões de sinalização, de tipo de pavimentação e do tipo de iluminação.

SEÇÃO II

Do sistema Ciclovitário

Art.19. Constituem o Sistema Ciclovitário:

- I. A malha básica de ciclovias;
- II. A malha básica de ciclofaixas;
- III. As faixas compartilhadas;



- IV. A sinalização específica para ciclistas;
- V. Os bicicletários, paraciclos e estacionamentos necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art.20. Para efeito da seção "Do Sistema Cicloviário", considera-se:

- I. Ciclovia - são vias destinadas à circulação de bicicletas, separada fisicamente da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;
- II. Ciclofaixa - são vias destinadas à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores, sendo permitidas nas vias existentes respeitando o mesmo sentido do fluxo do tráfego de veículos;
- III. Faixa Compartilhada: ciclovia ou ciclofaixa onde o espaço destinado ao trânsito de veículos bicicletas é compartilhado por pedestres ou veículos automotores, de acordo com regulamentação específica;
- IV. Bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;
- V. Paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte para número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto.

Art. 21. No perímetro urbano, as ciclovias e ciclofaixas deverão prioritariamente ser implantadas ao longo da ferrovia, nas vias arteriais, vias locais marginais de rodovias e vias locais marginais de áreas de preservação permanente, observadas as disposições do Plano Municipal de Mobilidade.

Art. 22. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de:

- I. 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pistas de ciclovias e ciclofaixas de sentido único de circulação;



- II. 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para pistas de ciclovias com sentido duplo de circulação.

Parágrafo único. Não será permitido ciclofaixa com duplo sentido de circulação.

Art. 23. As especificações do Sistema Cicloviário deverão ser regulamentadas por Portaria do órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal, observadas a Lei Federal no. 9.503/1997 do Código de Trânsito Brasileiro e as disposições do Plano Municipal de Mobilidade.

SEÇÃO III

Das Rotatórias

Art. 24. Na **interseção de vias arteriais**, deverá ser implantada uma rotatória de tráfego, cujas características permitam facilitar o tráfego de veículos em conformidade com as normas e disposições expressas pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Parágrafo único. A execução de rotatórias poderá ser dispensada, a critério do Grupo Técnico Permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento, em casos excepcionais, onde não seja possível a execução das mesmas, dada a existência de vias já consolidadas que inviabilizam tal benfeitoria.

Art. 25. As **rotatórias** deverão possuir diâmetro inscrito mínimo de 70 (setenta) metros para as ilhas centrais.

Parágrafo único. O diâmetro inscrito mínimo de que trata o artigo poderá ser reduzido mediante comprovação técnica que ateste a perfeita funcionalidade da rotatória.

Art. 26. Nas **rotatórias** deverão ser implantados os seguintes serviços:

- I. Pavimentação asfáltica com características similares aos das vias arteriais que a ela convergem;
- II. Ajardinamento do Interior das ilhas centrais;



III. Iluminação das ilhas centrais.

Art. 27. É vedado o rebaixamento de guias e a entrada e saída de veículos em rotatória.

CAPÍTULO V Da Pavimentação das Vias

Art. 28. O dimensionamento mínimo de **pavimentação das vias** será regulamentado por Decreto Municipal, diferenciando conforme o tráfego em:

- I. **TRÁFEGO LEVE:** Para as vias locais;
- II. **TRÁFEGO MÉDIO:** Para as vias coletoras e via local marginal de Zonas de Preservação Permanente;
- III. **TRÁFEGO PESADO:** Para as vias arteriais, local marginal de rodovia, local marginal de ferrovia e arterial marginal de linhas de transmissão de energia elétrica.

CAPÍTULO VI Dos passeios Públicos

Art. 29. O padrão de passeio público a ser adotado no Município deverá ser regulamentado por meio de Decreto do Poder Executivo Municipal, observado os requisitos mínimos indicados na Lei Específica e Complementar do Código de Obras e Edificações e do Plano Municipal de Mobilidade.

CAPÍTULO VII Das Disposições Finais

Art. 30. Os casos omissos ou as dúvidas suscitadas serão resolvidos pelo Grupo Técnico permanente, vinculado ao Órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único. O Grupo Técnico permanente desenvolverá estudos com o intuito de elaborar Projeto de Lei, normatizando os casos omissos e/ou as



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

dúvidas reincidentes, no prazo de 90 (noventa) dias após a ocorrência dos fatos.

Art. 31. São partes integrantes desta Lei:

- I. Anexo I – Tabela - Categoria das vias e dimensões;
- II. Anexo II – Figuras - Categoria das vias e dimensões;
- III. Anexo III – Mapa da Hierarquia Viária - Perímetro Urbano;
- IV. Anexo IV – Mapa da Hierarquia Viária - Município.

Art. 32. A presente Lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 2195 de 2008 que dispõe sobre o Sistema Viário Básico do Município de Cambé, suas alterações, e o Decreto Municipal nº 254 de 2000.

EDIFÍCIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE
CAMBÉ, aos 24 de setembro de 2020.


José do Carmo Garcia
Prefeito Municipal

PUBLICADO NO JORNAL Oficial do
Município de Cambé

Nº 805 pág. 157 de 28 / 09 / 2020



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

ANEXO I - TABELA I Categoria das vias e dimensões

CATEGORIA DA VIA	LARGURA EM METROS									
	CANTEIRO CENTRAL	PISTA			PASSEIO PÚBLICO			FAIXA DE DOMÍNIO DO EIXO	TOTAL	
		Lado 1	Lado 2	Total	Lado 1	Lado 2	Total			
ARTERIAL	6,0	9,0	9,0	18,0	3,0	3,0	6,0	15,0	30,0	
COLETORA	-	-	-	14,0	3,0	3,0	6,0	10,0	20,0	
LOCAIS	-	-	-	9,0	3,0	3,0	6,0	7,5	15,0	
LOCAL MARGINAL DE ZONA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE	-	-	-	9,0	3,0	3,0	6,0	7,5	15,0	
LOCAL MARGINAL DE RODOVIA	-	-	-	9,0	3,0	2,0	5,0	Variável	Variável	
LOCAL MARGINAL DE FERROVIA	-	-	-	9,0	3,0	2,0	5,0	Variável	Variável	
ARTERIAL MARGINAL DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA	Variável	9,0	9,0	18,0	3,0	3,0	6,0	Variável	Variável	
RURAL	-	-	-	7,0	2,5 (*)	2,5 (*)	5,0 (*)	7,5	15,0	

(*) Refere-se ao acostamento



ANEXO II - Categoria das Vias e Perfis

Figura 1 - VIAS ARTERIAIS

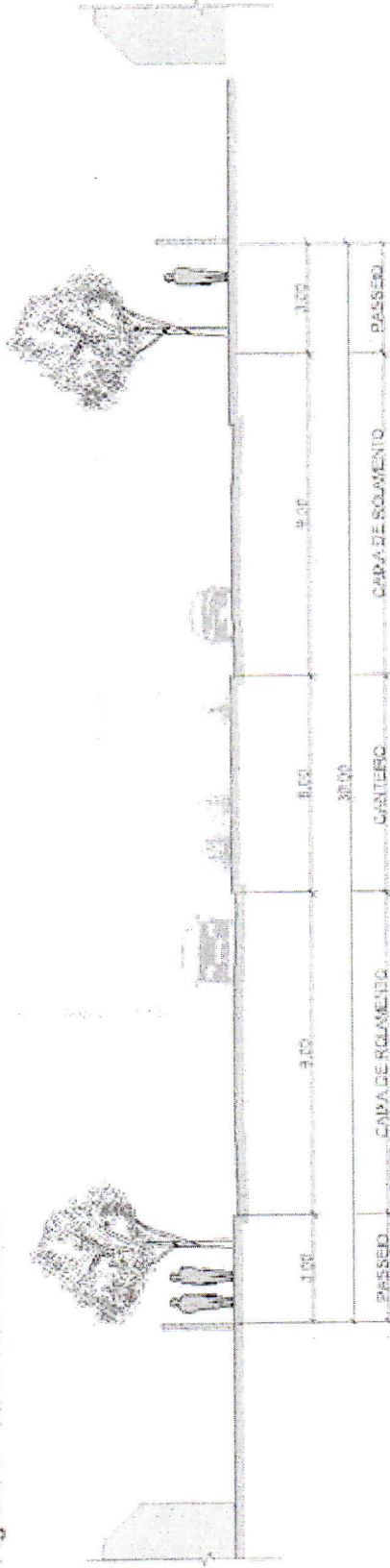
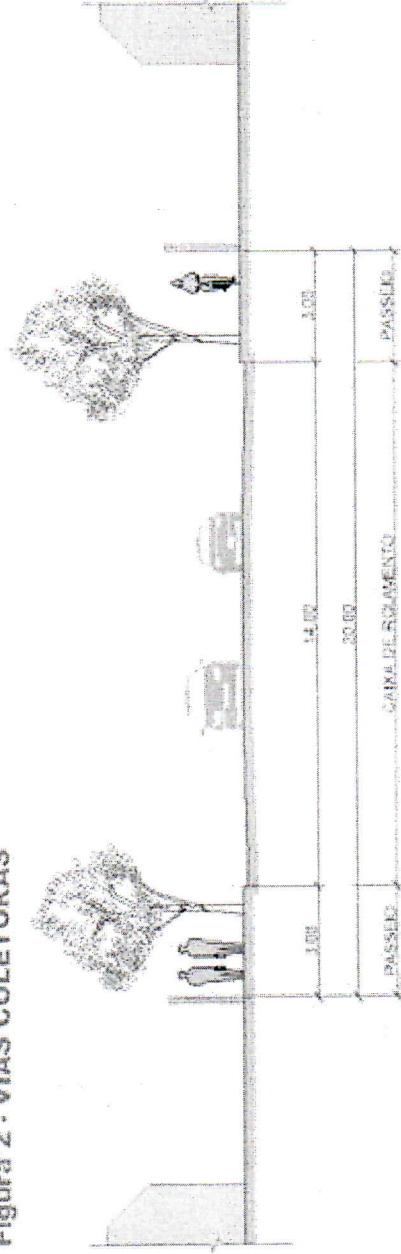


Figura 2 - VIAS COLETORAS





ANEXO II - Categoria das Vias e Perfis

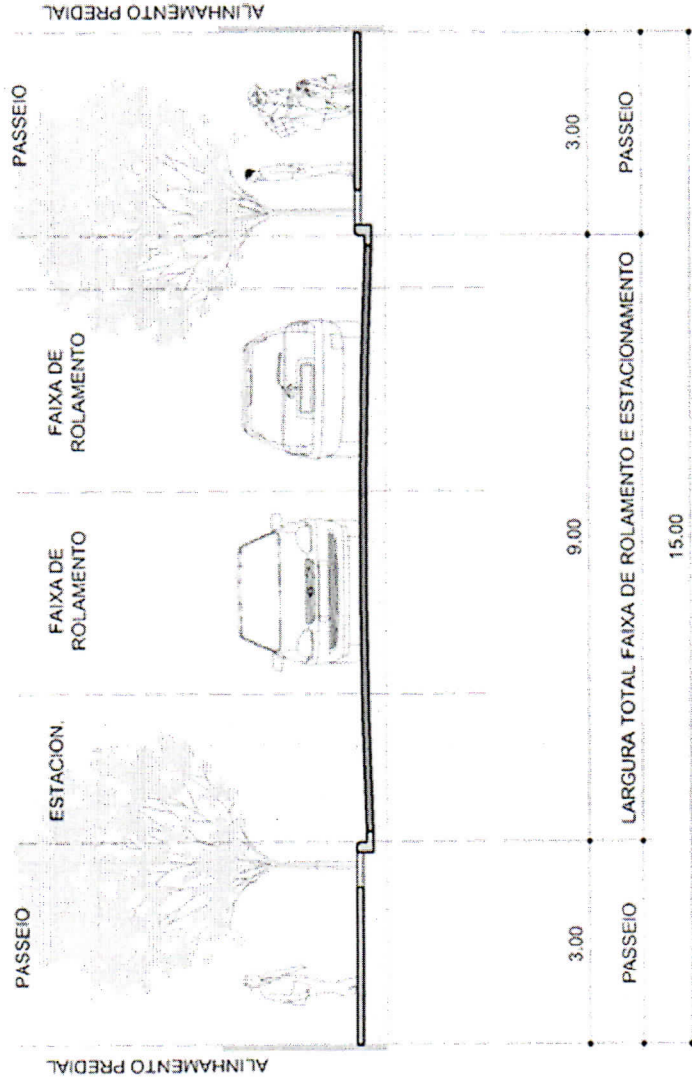


Figura 3 - Vias Locais





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

ANEXO II - Categoria das Vias e Perfis

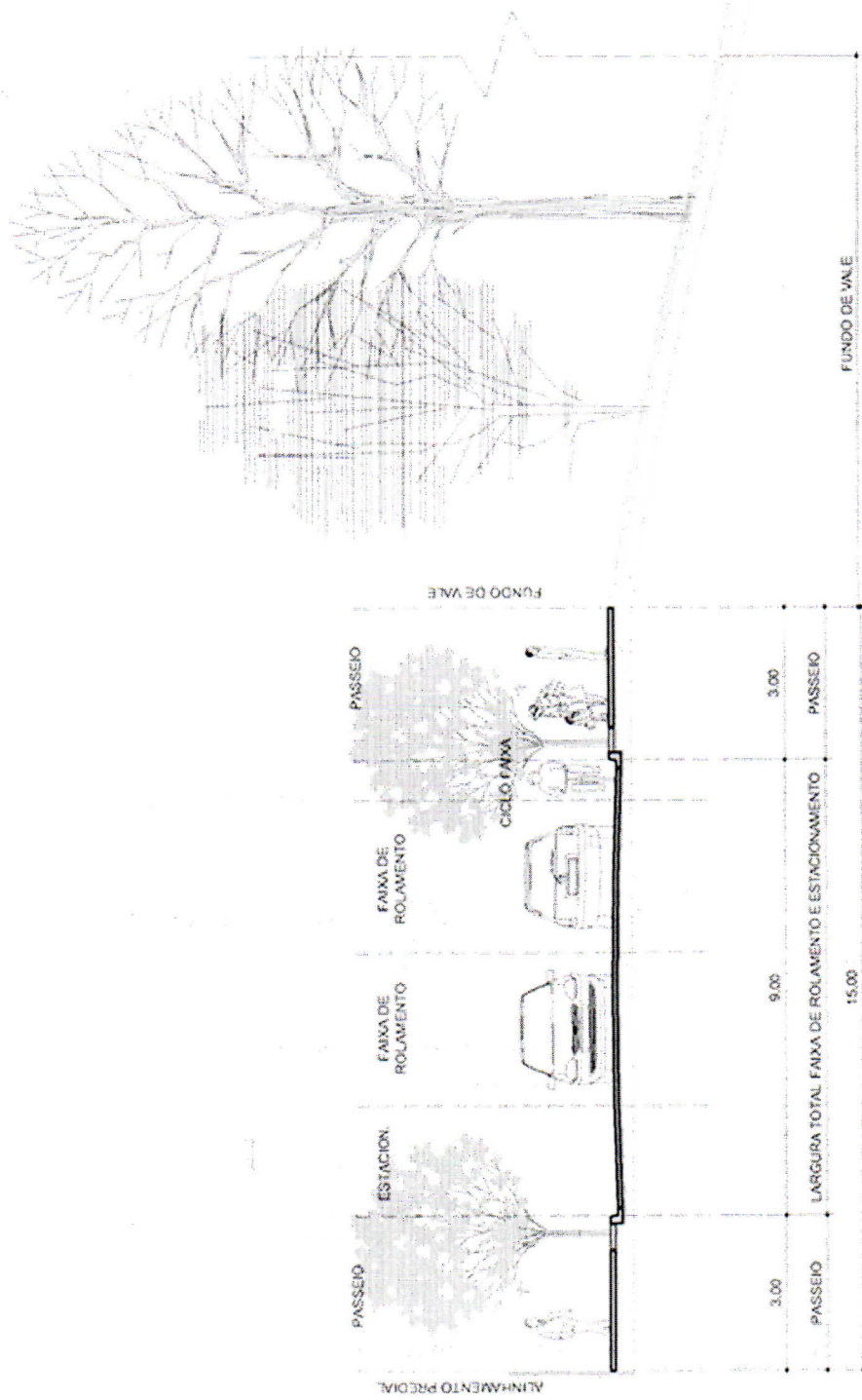


Figura 4 - Vias Locais Marginais de áreas de preservação permanente - APP

0 1m 2m 3m
ESCALA GRÁFICA



ANEXO II - Categoria das Vias e Perfis

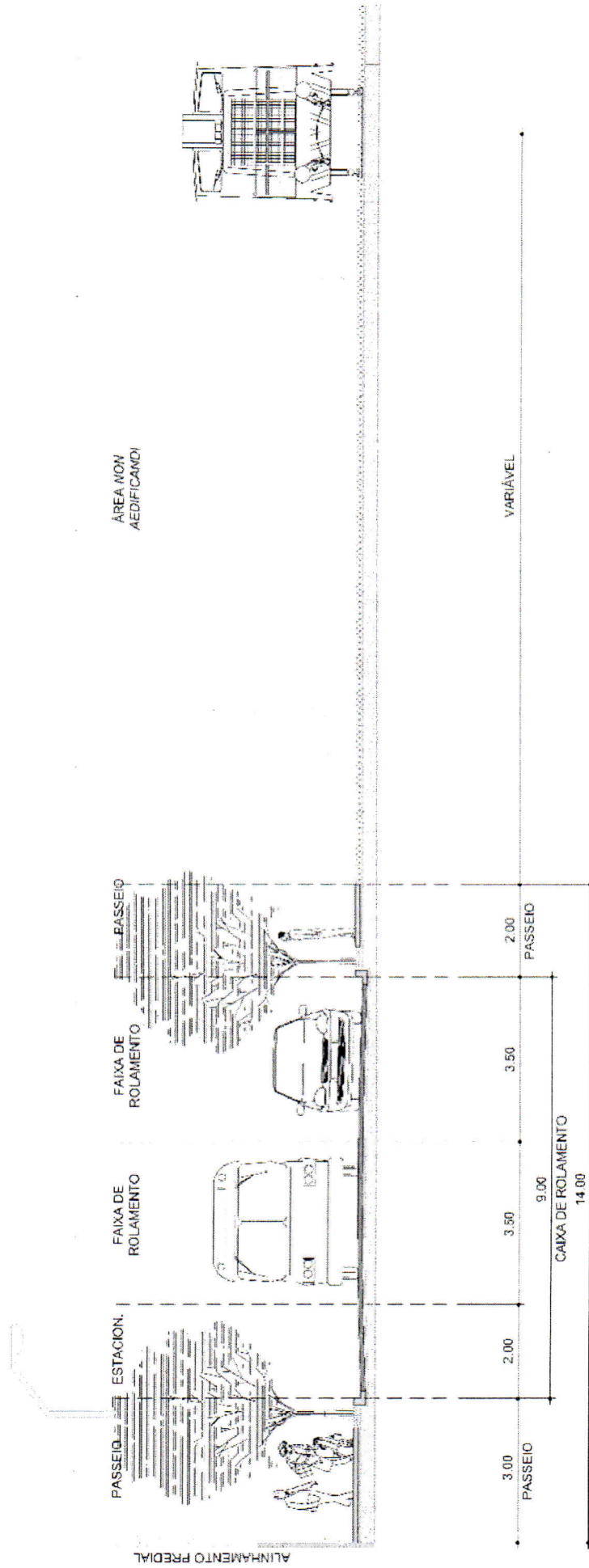


Figura 5 - VIA LOCAL MARGINAL DE FERROVIA e RODOVIA



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CAMBÉ

ESTADO DO PARANÁ

ANEXO II - Categoria das Vias e Perfis

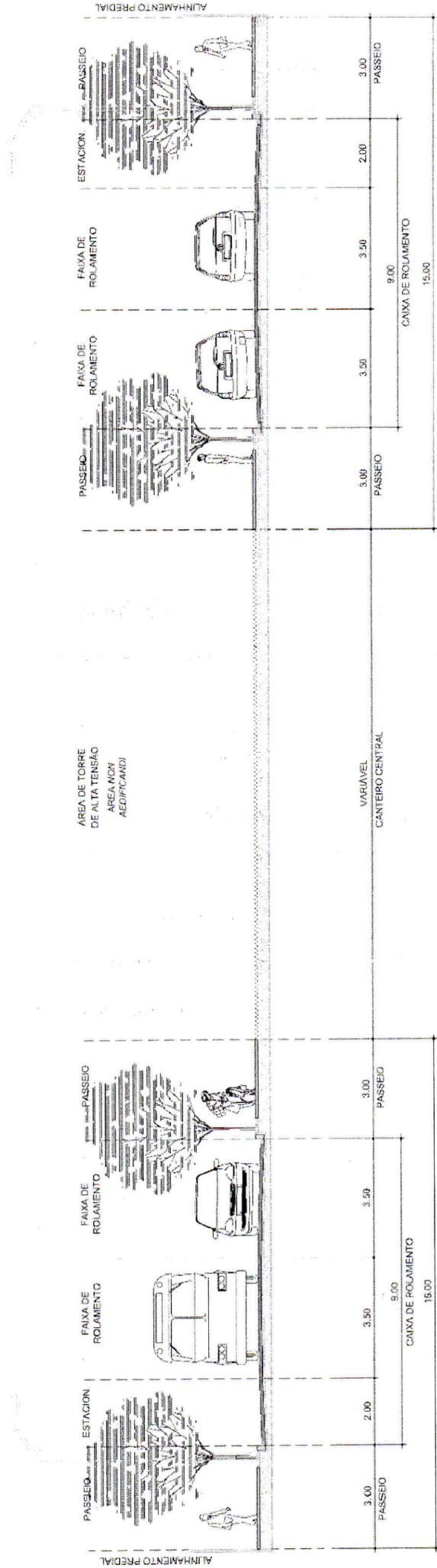
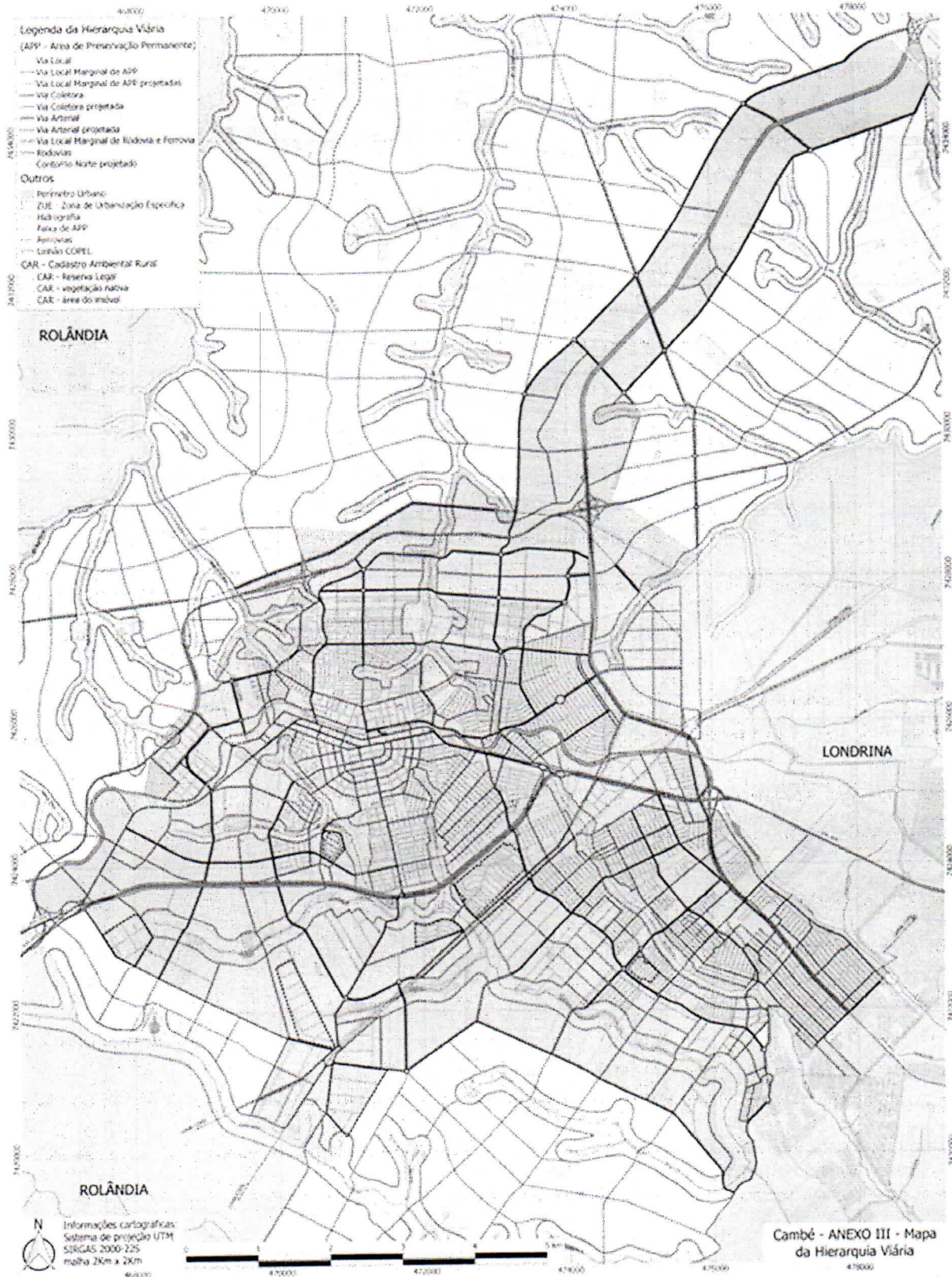


Figura 6 - VIA ARTERIAL MARGINAL DE LINHAS DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA

0 0.5m 1m 2m 3m
ESCALA GRÁFICA



ANEXO III - Mapa da Hierarquia Viária - Perímetro Urbano





ANEXO IV - Mapa da Hierarquia Viária - Município

