REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

LEI COMPLEMENTAR DO SISTEMA VIÁRIO

MOISÉS JOSÉ DE ANDRADE
PREFEITO MUNICIPAL

ANÍZIO MARCELINO DOS SANTOS
VICE-PREFEITO

LEGISLATIVO MUNICIPAL

JADILSON JOSÉ DOS SANTOS – PRESIDENTE

JOÃO BATISTA DE ANDRADE – VICE-PRESIDENTE

ERICK FERNANDO OLIVEIRA 1º SECRETÁRIO

JOÃO MENDES MACHADO 2º SECRETÁRIO

RAFAEL GONÇALVES NORBIATO

AMARILDO PINTO DE ANDRADE

JOSÉ DONIZETI JACINTO

ANDRÉ VITAL DA SILVA

JOSÉ LISSOTI

RIO BOM, 28 DE ABRIL DE 2023

SUMÁRIO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS (Art. 1º ao 8º)

CAPÍTULO II
DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS URBANAS (Art. 9º ao 13)

CAPÍTULO III
DAS DIMENSÕES DAS VIAS URBANAS (Art. 14 ao 19)

CAPÍTULO IV
DAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS (Art. 20 ao 22)

CAPÍTULO V
DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES (Art. 23 ao 35)

CAPÍTULO VI
DAS VIAS RURAIS (Art. 36 ao 43)

CAPÍTULO VII
DA SINALIZAÇÃO (Art. 44)

CAPÍTULO VIII
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO (Art. 45 ao 52)

CAPÍTULO X
DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO (Art. 53 ao 55)

CAPÍTULO XI
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS (Art. 56 ao 59)

CAPÍTULO XII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (Art. 60 ao 73)

LEI COMPLEMENTAR Nº 011/2023

DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE RIO BOM E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PODER LEGISLATIVO DE RIO BOM, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. A presente Lei destina-se a hierarquizar, ordenar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário do Município de Rio Bom, assegurando a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses comuns do Município no que diz respeito ao seu pleno desenvolvimento.

Art. 2º. As vias do sistema viário do município de Rio Bom obedecerão aos parâmetros e padrões técnicos definidos nesta Lei, pelo Código de Obras e pela Lei Uso e Ocupação do Solo Urbano.

Art. 3º. As disposições desta Lei deverão ser observadas, na aprovação de projetos viários, projetos de loteamentos e execução de qualquer obra particular, bem como em todas as iniciativas do Poder Público Municipal, Estadual ou Federal, que se realizarem no município de Rio Bom.

§ 1º. É de observância obrigatória a Certidão de Diretrizes Viárias expedida pelo órgão competente da Prefeitura Municipal;

§ 2º. Todos os projetos de construção, reconstrução, reforma e ampliação de edificações localizadas em áreas abrangidas pela presente Lei do Sistema Viário dependerão de diretrizes viárias a serem emitidas pelo órgão competente.

§ 3º. Toda e qualquer obra viária somente poderá ter início depois que a escritura de propriedade da área a ser ocupada pelas estiver em nome da Prefeitura do Município de Rio Bom, por doação, permuta, desapropriação ou qualquer outro instrumento jurídico.

§ 4º. Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental e impacto de vizinhança.

Art. 4º. A Prefeitura poderá estabelecer convênios com órgãos do Estado e/ou da União para a execução das pavimentações consideradas prioritárias.

Art. 5º. Todos os logradouros públicos municipais serão conservados pelo poder público municipal.

§ 1º. Atos de vandalismo e depredação dos logradouros públicos serão penalizados pelo órgão competente da Prefeitura mediante aplicação de multas precedidas de notificação;

§ 2º. O valor da multa será definido pelo órgão competente e será vinculado à VRM (Valor de Referência Municipal).

Art. 6º. Os novos projetos viários na área do Município deverão atender as especificações técnicas da presente Lei e do Código de Trânsito.

Seção I
Dos Objetivos

Art. 7º. O ordenamento do Sistema Viário, por meio desta Lei, em por objetivos:

I. Assegurar a circulação e o transporte urbano de modo a atender a população;
II. Garantir o melhor aproveitamento do sistema viário existente e aumento de suas condições de capacidade e segurança;
III. Promover a hierarquização da rede viária;
IV. Disciplinar o tráfego de veículos de carga nos núcleos urbanos;
V. Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;
VI. Estabelecer critérios para a estruturação das vias.

VII. Propiciar um sistema de ciclovias seguro, como alternativa de locomoção e lazer seguras;

VIII. Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres.

Seção II

Das Definições

Art. 8º. Para efeito de aplicação desta lei, são adotadas as seguintes definições:

I. Acesso – é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouro público e propriedade privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; e 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 serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;

III. Alinhamento – é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV. Arruamento – conjunto de ruas públicas destinadas à circulação viária e acesso aos lotes;

V. Caixa de via – distância, definida em projeto, entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

VI. Calçada ou passeio – é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível, de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

VII. Calçadão – é a parte do logradouro público, destinada ao pedestre e equipada de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos;

VIII. Canteiro central – é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

IX. Ciclovia – pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

X. Código de trânsito – conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

XI. Estacionamento – espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

XII. Faixa de domínio de vias – é a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área “non aedificandi”;

XIII. Faixa de estacionamento – parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o estacionamento de veículos;

XIV. Faixa ou Área Permeável – Faixa ou área livre de qualquer tratamento impermeabilizante, destinada à absorção de água pluvial, ao ajardinamento e arborização;

XV. Faixa Pavimentada – Faixa impermeabilizada por algum tipo de pavimentação, que impossibilita a absorção de água pluvial;

XVI. Guia de Balizamento – elemento edificado ou instalado junto aos limites laterais da superfície de piso destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, de modo a serem perceptíveis por pessoas portadoras de deficiência visual;

XVII. Largura de uma via – distância entre os alinhamentos da via;

XVIII. Logradouro público – É o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo etc.);

XIX. Meio-fio – linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XX. Nivelamento – medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

XXI. Passeio – espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;

XXII. Piso Podotátil de Alerta - Este piso deve ser utilizado para sinalizar situações que envolvem risco de segurança. O piso tátil de alerta deve ser diferenciado por cores;

XXIII. Piso Podotátil Direcional – Este piso deve ser utilizado quando da ausência ou descontinuidade de linha-guia identificável, como guia de caminhamento em ambientes internos ou externos, ou quando houver caminhos preferenciais de circulação;

XXIV. Pista de rolamento – parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego de veículos;

XXV. Sarjeta – Escoadouro para águas da chuva que beira o meio-fio dos passeios;

XXVI. Sinalização Horizontal – constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

XXVII. Sinalização Vertical – representada por painéis e placas implantadas ao longo das vias públicas;

XXVIII. Sinalização de trânsito – conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

XXIX. Testada do Lote – largura do lote voltado para via pública;

XXX. Tráfego – fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

XXXI. Via de circulação – é o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, o passeio, o acostamento e canteiro central;

XXXII. Via pública – área de terra, de propriedade pública e uso comum, destinada a vias de circulação e espaços livres;

XXXIII. Via peatonal – via de circulação destinada prioritariamente ou exclusivamente para pedestres.

CAPÍTULO II
DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS URBANAS

Art. 9º. Considera-se sistema viário urbano básico do município de Rio Bom o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas.

Art. 10. O sistema viário urbano do Município será composto pela seguinte hierarquização viária:

I. Via Estrutural 1;
II. Via Estrutural 2;
III. Via Coletora;
IV. Via Local 1;
V. Via Local 2;
VI. Via Local 3;
VII. Via de Pedestres 1;
VIII. Via de Pedestres 2;
IX. Via de Pedestres 3;

Parágrafo único. As vias classificadas por este Artigo estão representadas no 0

Parágrafo único. ANEXOS

Parágrafo único. -Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Urbano.

Art. 11. Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições de vias de circulação:

I. Via Estrutural 1: vias que estruturam a cidade, atendendo às principais demandas de circulação geral. Deve-se privilegiar no canteiro central desta Via o plantio de palmeiras ou espécies arbustivas que possibilitem a caracterização deste eixo como eixo de destaque no município;

II. Via Estrutural 2: vias que estruturam a cidade, atendendo às principais demandas de circulação geral, mas possuem fluxo de veículos e pessoas menor que os da Via Estrutural tipo 1. Também possuem canteiro central, mas neste, as espécies arbustivas devem ser de menor porte, mais discretas que a da Via Estrutural tipo 1;

III. Via Coletora: vias que coletam o tráfego originado das vias locais, distribuindo-o para as Vias Estruturais e vice-versa;

IV. Via Local 1: vias que se destinam à circulação no interior dos bairros e permitem o acesso direto aos lotes, alimentando as Vias Coletoras e Estruturais. Possuem largura superior às Vias Locais Tipo 2, podendo estar inseridas nos locais estabelecidos pelo mapa em 0;

V. Via Local 2: vias que se destinam à circulação no interior dos bairros e permitem o acesso direto aos lotes, alimentando as Vias Coletoras e Estruturais. Possuem largura inferior às Vias Locais Tipo 1, e estão restritas aos loteamentos de Interesse Social, podendo localizar-se apenas nos loteamentos destinados a este fim, estando restrito às demais zonas e eixos do município;

VI. Via Local 3: vias que se destinam à circulação no interior dos bairros e permitem o acesso direto aos lotes, alimentando as Vias Coletoras e Estruturais. Possui largura inferior às Vias Locais Tipo 2 e estão restritas aos futuros loteamentos de Interesse Social, podendo localizar-se apenas nos loteamentos destinados a este fim, estando restrito às demais zonas e eixos do município;

Art. 12. Para fins desta Lei, são adotadas as seguintes definições de vias peatonais:

I. Via de Pedestres 1: destina-se a circulação prioritária de pedestres, caracterizando-se como o “Calçadão” da cidade. Concentra grande número de pessoas aos fins de semana e dias festivos;

II. Via de Pedestres 2: destina-se a circulação prioritária de pedestres, e localiza-se em frente à Igreja Matriz. Esta via deverá ser elevada em 15 cm (quinze centímetros) em relação

às demais, como forma de reduzir a velocidade dos veículos que por ali passam eventualmente. Deverá ainda, ser fechada para o tráfego de veículos aos fins de semana;

III. Via de Pedestres 3: destina-se a circulação unicamente de pedestres, caracterizando-se como pista de caminhada. Devendo apresentar iluminação e pavimentação adequada, de forma a ser considerada segura pelos moradores, sendo composta por pista de caminhada e ciclovia.

Parágrafo único. Nestas vias é proibido:

I. Conduzir através dos passeios, volumes de grande porte;

II. Trafegar na pista de caminhada de bicicletas, patins ou skate devendo estes serem utilizados apenas na ciclovia;

III. Conduzir nos passeios veículos de qualquer espécie;

IV. Amarrar animais em postes, árvores, grades ou portas.

V. Nenhuma das proibições das quais trata esse Parágrafo se aplicam a carrinhos de transporte de crianças ou a cadeiras e carrinhos utilizados por pessoa com deficiência, mesmo quando motorizados.

Art. 13. Os croquis das diretrizes de cada uma dessas vias encontram-se no Anexo IV.

CAPÍTULO III
DAS DIMENSÕES DAS VIAS URBANAS

Art. 14. O sistema viário obedecerá aos padrões de urbanização e aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto à:

I. Definição das dimensões mínimas das caixas de vias;

II. Definição das dimensões mínimas das pistas de rolamento;

III. Definição das dimensões mínimas dos passeios;

IV. Definição das dimensões mínimas das ciclovias.

Art. 15. Todas as vias abertas à circulação de veículos, com o pavimento e passeios definitivos já implantados, permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto de urbanização específico uma nova configuração geométrica.

Art. 16. As vias de circulação a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas, quando for possível, devem obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I. Via Estrutural 1:

a) Caixa de via: 18,00 m (dezoito metros);

b) Pistas de rolamento: 7,00m (sete metros);

c) Faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;

d) Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado;

e) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

f) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

II. Via Estrutural 2:

a) Caixa de via: 23,00m (vinte e três metros);

b) Pistas de rolamento: 7,00m (sete metros);

c) Faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;

d) Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado;

e) Canteiro central: 2,00m (dois metros);

f) Ciclovia ou ciclofaixa: 3,00 (três metros);

g) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

h) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

III. Via Coletora:

a) Caixa de via: 18,00m (dezoito metros);

b) Pista de rolamento: 7,00m (sete metros);

c) Faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;

d) Passeio: 3,00m (três metros) de cada lado;

e) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

f) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

IV. Via Local 1:

a) Caixa de via: 14,00m (catorze metros);

b) Pista de rolamento: 4,00m (quatro metros);

c) Faixa de estacionamento: 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;

d) Passeio: 2,50m (dois metros e meio) de cada lado;

e) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

f) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

V. Via Local 2:

a) Caixa de via: 12,00m (doze metros);

b) Pista de rolamento: 6,00m (seis metros);

c) Faixa de estacionamento: 2,00m (dois metros) do lado direito;

d) Passeio: 2,00m (dois metros) de cada lado;

e) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

f) Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

VI. Via Local 3 (Habitação de Interesse Social):

a) Caixa de via: 11,00m (onze metros);

b) Pista de rolamento: 7,00m (sete metros);

c) Passeio: 2,00m (dois metros) de cada lado;

d) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);

Rampa máxima: 25% (vinte e cinco por cento).

§ 1º. Deverão ser previstas rampas de acesso a pessoas portadoras de necessidades especiais nos passeis dos logradouros urbanos, conforme NBR 9050 e suas alterações, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

§ 2º. As rampas máximas serão aceitas em trechos de via cujo comprimento não exceda 150,00m (cento e cinquenta metros).

Art. 17. As vias de circulação a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas, quando for possível, devem obedecer às seguintes dimensões mínimas:

Art. 18. As vias peatonais existentes, bem como aquelas a serem implantadas ou o prolongamento das existentes, deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas

I. Via de Pedestres 2;

a) Pista de rolamento: 5m (cinco metros);

b) Passeio na lateral da Praça: 2m (dois metros);

c) Passeio na lateral da Igreja: 3m (três metros);

II. Via de Pedestres 3;

a) Pista de caminhada: 3m (três metros);

b) Ciclovia: 3m (três metros).

Art. 19. As diretrizes para o dimensionamento dessas vias encontram-se no Anexo III.

CAPÍTULO IV
DAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS

Art. 20. Nas vias de circulação cujo leito não estiver no mesmo nível dos terrenos marginais, o responsável pela abertura da via executará talude de proteção ou muro de arrimo, de modo a promover o acesso ao lote e proteger o terreno.

Art. 21. As vias sem saída não poderão ultrapassar 70m (setenta metros) de comprimento, devendo obrigatoriamente conter em seu final, bolsão de retorno cuja forma e dimensões permitam a inscrição de um círculo de diâmetro mínimo de 19m (dezenove metros), segundo ilustração contidas no Anexo IV.

Art. 22. Ao longo das faixas de segurança das linhas de transmissão de energia elétrica e rodovias estaduais ou municipais deverá ser construída uma via pública de contorno classificada como Via Local 1.

CAPÍTULO V
DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 23. O sistema de circulação de pedestres da Cidade de Rio Bom é composto pelos passeios ou Vias de Pedestres.

Art. 24. Os passeios ou Vias de Pedestres devem ser executadas atendendo as diretrizes de possibilidade de permeabilidade do solo e de acessibilidade universal.

§ 1º. Por Acessibilidade Universal entende-se o desenho voltado à possibilidade de autonomia na utilização dos espaços para todos os usuários, portadores de necessidades especiais ou não, sendo regulamentada pela NBR 9050;

§ 2º. Para a viabilização da acessibilidade universal em calçadas a norma supracitada estabelece sistema de sinalização através da utilização de pisos podotáteis direcional e de alerta e das guias de balizamento;

§ 3º. Após aprovação desta Lei, as calçadas a serem construídas ou reformadas, devem apresentar área permeável de no mínimo 20% (vinte por cento) de seu total;

§ 4º. Para efeitos de aplicação desta Lei, as faixas permeáveis instaladas no passeio são entendidas como guias de balizamento, em sua condição de limites claros da área de circulação de pedestres e perceptíveis por portadores de deficiência visual.

Art. 25. Os passeios deverão atender as especificações abaixo:

I. As calçadas com largura de 3,00m (três metros) deverão ter uma faixa impermeável junto ao meio-fio, de 0,40m (quarenta centímetros), seguida de uma faixa permeável de 0,80m (oitenta centímetros) e de uma faixa impermeável de 1,80m (um metro e oitenta centímetros). Observa-se, entretanto, que em ocorrência de árvores na faixa permeável, ela sofrerá alargamento, de forma a compreender um quadrado de 1,20m (um metro e vinte centímetros) por 1,20m (um metro e vinte centímetros), como no esquema contido no Anexo IV.

II. As calçadas com largura inferior a 3,00m (três metros) deverão ter uma faixa permeável junto ao meio-fio de 0,60m (sessenta centímetros), seguida de uma faixa pavimentada destinada à circulação de pedestres, onde se dará o acréscimo da largura. Em ocorrência de árvores na faixa permeável, ela sofrerá alargamento, de forma a compreender um quadrado de 1,20m (um metro e vinte centímetros) por 0,80m (oitenta centímetros), como no esquema contido no Anexo IV.

III. Nos passeios das ruas não residenciais, onde não houver faixas de permeabilidade, deverá existir uma área livre de qualquer pavimentação ao redor das árvores existentes, destinada à infiltração de água, formando um quadrado com, no mínimo, 0,40m (quarenta centímetros) além dos limites da árvore, ou com no mínimo 1,20m x 1,20m (um metro e vinte centímetros por um metro e vinte centímetros) nas árvores de menor porte, com bordas em declive para dentro da área não pavimentada.

§ 1º. Os passeios terão declividade transversal mínima de 2% (dois por cento).

§ 2º. Não será permitido qualquer anteparo que dificulte o trafego de pedestres nas calçadas, como muretas, ou desnível de piso, como forma de desviar as águas pluviais.

§ 3º. O sistema de iluminação dos passeios onde houver maior circulação de pedestres deve estar instalado abaixo da copa das arvores, a uma altura mínima de 2,50m do chão (dois metros e cinquenta centímetros), podendo ser fixada nos postes de iluminação ou ter suporte próprio, apoiado no chão.

§ 4º. Na pavimentação dos passeios é recomendada a utilização de ladrilhos hidráulicos, pedra jateada, ou piso intertravado.

§ 5º. Os ladrilhos hidráulicos deverão atender às especificações e padrões de qualidade fixados nas normas EB 1693/86 do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT), enquadrados na especificação NBR – 9457.

Art. 26. As faixas permeáveis não poderão ter comprimento maior que 5,00m (cinco metros) contínuos e entre elas o espaço impermeável deverá ter dimensão entre 1,20m (um metro e vinte centímetros) a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros).

Art. 27. Nos lotes residenciais a área permeável interrompida para acesso de pedestres e veículos deverá respeitar as seguintes dimensões:

§ 1º. O acesso de pedestres terá dimensão mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) e máxima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);

§ 2º. O acesso de veículos terá dimensão mínima de 3,00m (três metros) e máxima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), podendo haver no máximo dois acessos de veículos por lote, desde que respeitem a distância mínima de 15m (quinze metros) entre um acesso e outro.

Art. 28. Na interrupção das faixas permeáveis, ou guias de balizamento, deverá ser instalado sinalização tátil direcional.

Art. 29. Em todas as esquinas, as calçadas devem possuir rampa para acessibilidade de portadores de necessidades especiais, como no esquema contido no Anexo IV.

Art. 30. A transposição das vias deve ser feita através de faixas de pedestres, seguindo as especificações contidas no Anexo IV.

Art. 31. As normas de acessibilidade universal que não forem atendidas pela presente lei, deverão atender a NBR 9050.

Art. 32. Os proprietários de imóveis com frente para logradouros públicos pavimentados, ou dotados de meio-fio e sarjeta, serão obrigados a pavimentar, às suas expensas, o passeio público em toda a testada do lote, atendendo às normas desta Lei.

Art. 33. Quando os passeios públicos se acharem em mau estado, a Prefeitura intimará os proprietários a consertá-los, no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

§ 1º. Será obrigatória a substituição total do revestimento do passeio, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, quando o mau estado do passeio atingir 50% (cinquenta por cento) da área do calçamento.

§ 2º. Quando o mau estado do passeio for resultante de obras executadas por órgão público, os reparos correrão por conta deste.

Art. 34. Durante a execução de obras, será obrigatória a manutenção do passeio desobstruído e em perfeitas condições, sendo vedada a sua utilização, ainda que temporária, como canteiro de obras, ou para carga e descarga de materiais de construção, salvo no lado interior dos tapumes que avançarem sobre o passeio público.

§ 1º. Quando da execução de reparos ou pavimentação do passeio público, o responsável pelo serviço deverá destinar uma faixa de, no mínimo, 1,20m (um metro e vinte centímetros) sobre o logradouro correspondente à testada do imóvel, para o tráfego de pedestres.

§ 2º. Nenhum elemento do canteiro de obras poderá prejudicar a arborização da rua, a iluminação pública, a visibilidade das placas, avisos ou sinais de trânsito e outras instalações de interesse público.

Art. 35. Caberá à Prefeitura Municipal exigir dos proprietários o atendimento ao disposto nesta Lei, bem como, punir, através de multas, aqueles que não o cumprirem.

§ 1º. Findos os prazos legais e não atendidas as intimações para construção ou reforma de passeios ou conservação da vegetação, a Prefeitura poderá executar as obras, cobrando do proprietário as despesas efetuadas, acrescidas de 50% (cinquenta por cento) de multa sobre os custos apurados, devidamente corrigidos até a data de seu ressarcimento.

§ 2º. Em caso de reincidência, a multa será cobrada em dobro.

CAPÍTULO VI
DAS VIAS RURAIS

Art. 36. As vias de circulação rural no Município, conforme suas funções e características físicas classificam-se em:

I. Vias regionais;
II. Estradas Principais:
   a) Radiais;
   b) Longitudinais;
   c) Transversais;
   d) Diagonais.
III. Estradas Secundárias:
   a) Ligações;
   b) Ramais;
   c) Acessos.

Art. 37. Para fins desta Lei, entende-se por via regional, aquela que possui a função de conduzir, de forma expressa, o tráfego com origem e/ou destino fora do território do Município, ou seja, rodovias.

Art. 38. Para fins desta Lei, entende-se por:

I. Radiais: aquelas que tenham ponto de origem ou que convirjam para a sede do município;

II. Longitudinais: aquelas cuja direção geral é a dos meridianos- direção Norte e Sul;

III. Transversais: aquelas cuja direção aproximada é a dos paralelos- direção Leste e Oeste;

IV. Diagonais: aquelas cuja direção é a Nordeste para o Sudoeste ou Noroeste para Sudeste;

V. Ligações: aquelas que não se enquadrando nas categorias precedentes ligam pontos importantes de duas ou mais vias regionais ou estradas principais, de duas ou mais localidades, ou que permitem acessos à cidade, aeroportos, balneários, locais turísticos e outros, de interesse do Município;

VI. Ramais: aquelas que se originam em um ponto de uma rodovia e não chegam a atingir a outra;

VII. Acessos: aqueles que por serem de pequena extensão ligam os núcleos e estradas ou rodovias.

Art. 39. As vias rurais a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I. Via regional:

a) Seguir definições para rodovias conforme o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER - PR;

II. Estrada principal:

a) Caixa de via: de 22,00m (vinte e dois metros) a 26,00m (vinte e seis metros);
b) Pista de Rolamento: mínimo de 8,00m (oito metros) a 12,00 (doze metros);
c) Faixa de alargamento: 2,00m (dois metros) de cada lado da via;
d) Faixa de valetas: 5,00m (cinco metros) de cada lado da via;
e) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);
f) Rampa máxima: 20% (vinte e cinco por cento).

III. Estrada secundária:

a) Caixa de via: de 16,00m (dezesseis metros) a 18,00m (dezoito metros);
b) Pista de Rolamento: mínimo de 6,00m (seis metros) a 8,00 (oito metros);
c) Faixa de valetas: 5,00m (cinco metros) de cada lado da via;
d) Inclinação mínima: 0,5% (meio por cento);
e) Rampa máxima: 20% (vinte e cinco por cento).

Parágrafo único. Fica sob responsabilidade do município a manutenção e abertura de vias na área rural.

Art. 40. Nas propriedades onde já existem cercas inseridas na faixa mínima de 7,00 (sete metros), ficará a cargo do Executivo Municipal baixar decreto limitando o prazo para removê-las conforme o parágrafo único do artigo anterior.

Art. 41. É expressamente proibido locação de curvas de nível e ou terraços que deságuem nas estradas rurais, bem como o tráfego de implementos de arrasto.

Art. 42. Todas as vias rurais deverão possuir faixa de domínio conforme determinações do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, definido pela Lei Federal nº 9503/97.

Art. 43. As diretrizes para o dimensionamento dessas vias encontram-se no Anexo III.

CAPÍTULO VII
DA SINALIZAÇÃO

Art. 44. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, aprovado pela Lei Federal nº 9503/97.

§ 1º. Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º. A sinalização horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal responsável.

§ 3º. O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de tráfego.

CAPÍTULO VIII
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 45. O Sistema Cicloviário é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art. 46. São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Cicloviário:

I. Ciclovia: Via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:

a) Largura mínima: 3,00m (três metros) para pista bidirecional;

b) Largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;

c) Declividade longitudinal máxima: 5% (cinco por cento);

d) Declividade transversal máxima: 2% (dois porcento) e mínima: 1% (um por cento);

e) Raio mínimo de curvatura: 3,00m (três metros).

II. Ciclofaixa: via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:

a) Largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;

b) As características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;

c) Raio mínimo de curvatura: 3,00 metros.

III. Estacionamentos: Dispositivos com capacidade para estacionar até 10 bicicletas, por um curto espaço de tempo, instalado em locais de fluxo de pessoas;

IV. Bicicletários: estacionamentos com alta capacidade de vagas, cercados, localizados junto a grandes polos geradores de tráfego, praças, parques, vias públicas, supermercados, universidades, shopping centers, indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo urbano, etc.

Art. 47. Todas as áreas de abrangência das ciclovias, que consequentemente criam limites, declividades e barreiras físicas e naturais, deverão receber tratamento específico à sinalização, interseções, arborização, iluminação pública e estacionamentos.

CAPÍTULO IX
DA ARBORIZAÇÃO DOS LOGRADOUROS PÚBLICOS

Art. 48. Compete ao Município a elaboração dos projetos e, em colaboração com seus munícipes, a execução e conservação da arborização e ajardinamento dos logradouros públicos.

§ 1º. Os passeios das vias, e, lotes residenciais, mediante licença do Município, poderão ser arborizados pelos proprietários das edificações fronteiras, às suas expensas, obedecidas as exigências legais.

§ 2º. Caberá ao órgão competente do Município decidir sobre a espécie vegetal que mais convenha a cada caso, bem como sobre o espaçamento entre as árvores.

Art. 49. É atribuição exclusiva do Município, podar, cortar, derrubar ou sacrificar as árvores de arborização pública.

§ 1º. Quando se tornar absolutamente imprescindível, poderá ser solicitada pelo interessado a remoção ou o sacrifício de árvores, mediante o pagamento das despesas relativas ao corte e ao replantio.

§ 2º. A solicitação a que se refere o parágrafo anterior deverá ser acompanhada de justificativa, que será criteriosamente analisada pelo órgão competente do Município.

§ 3º. A fim de não ser desfigurada a arborização do logradouro, tais remoções importarão no imediato plantio da mesma ou de novas árvores, em ponto cujo afastamento seja o menor possível da antiga posição.

§ 4º. Por cortar ou sacrificar a arborização pública será aplicada ao responsável uma multa de 05 (cinco) a 20 (vinte) valores de referência ou unidades fiscais, por árvore, conforme o caso e a juízo da autoridade municipal competente.

Art. 50. São proibidas quaisquer obras, serviços ou atividades em logradouros públicos que venham a prejudicar a vegetação existente.

Art. 51. Os tapumes e andaimes das construções deverão ser providos de proteção de arborização sempre que isso for exigido pelo órgão municipal competente.

Art. 52. Nas árvores das vias públicas não poderão ser amarrados ou fixados fios, nem colocados anúncios, cartazes ou publicações de qualquer espécie.

CAPÍTULO X
DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 53. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

I. Promover obras de paisagismo e revitalização urbana nas Avenidas centrais, coletoras e locais;

II. Estabelecer incentivos para tratamento paisagístico nos passeios por proprietários;

III. Proceder a iluminação adequada, observando a hierarquia viária;

IV. Elaborar programa de obras com definição de propriedades; e

V. Criar programas de sinalização urbana, bem como realizar a sua manutenção.

Art. 54. A secretaria responsável, além das demais atribuições relativas ao planejamento e controle do sistema viário, trânsito e transportes, caberá:

I. Propor melhorias no sistema viário urbano;

II. Propor abertura ou prolongamento de vias, para melhor escoamento do tráfego urbano e rural;

III. Propor soluções para os cruzamentos com grande fluxo de tráfego e em locais onde haja conflitos;

IV. Estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos no regulamento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei Federal nº 9.503/1997;

V. Fixar áreas de estacionamento de veículos;

VI. Determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horário e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e de carga e descarga;

VII. Permitir estacionamentos especiais, devidamente justificáveis;

VIII. Disciplinar a colocação de ondulações transversais no sentido de circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos;

IX. O estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;

X. A criação de terminal para veículos que fazem o transporte de pessoas interurbano e intermunicipal, ônibus, caminhonetes, taxis e moto táxis.

Parágrafo único. A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no *caput* do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 55. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário Federal, Estadual e Municipal, será obrigatório a reserva de uma faixa de 20,00m (vinte metros), para a implantação de uma via local margeando a Rodovia.

CAPÍTULO XI
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 56. A implantação das vias deve ser adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias à abertura das vias e implantação das edificações.

Art. 57. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem natural ou córrego.

Art. 58. Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplenagem junto aos 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. 59. Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas, conforme mapa do sistema viário anexo à parte integrante desta Lei.

CAPÍTULO XII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 60. As determinações desta Lei não substituem e nem isentam de obediência às normas federais, estaduais e municipais que objetivam assegurar condições ambientais em geral, além das sanitárias, de iluminação, ventilação, insolação, circulação interna, para todos os tipos de edificações, independente das zonas ou setores em que são construídas.

Art. 61. As infrações a presente Lei darão ensejo à cassação do respectivo alvará, embargo administrativo, aplicação de multas e demolição de obras.

Art. 62. São passíveis de punição a bem do serviço público os servidores do Poder Executivo Municipal que, direta ou indiretamente, fraudando a presente Lei, concedam ou contribuam para que sejam concedidos licenças, alvarás, certidões, declarações ou laudos técnicos irregulares ou falsos.

Art. 63. O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 64. A abertura de qualquer via ou logradouro público dependerá de aprovação prévia do órgão competente do Município.

Art. 65. Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do Sistema Viário do Município.

Art. 66. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverão obedecer às diretrizes básicas de arruamento e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§ 5º. O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

§ 6º. O Poder Executivo Municipal poderá exigir, a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas no Anexo III.

§ 7º. O prolongamento de vias consolidadas deverá obedecer a largura mínima para o tipo de via que ela for classificada.

Art. 67. As modificações que porventura vierem a ser feitas no sistema viário básico deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona.

Art. 68. Após a aprovação desta Lei, não será permitida a abertura de vias de dimensões inferiores a 13,00m (dez metros) da caixa de via.

Art. 69. Os loteamentos aprovados, registrados e não implantados, em época anterior a presente Lei e cujos lotes já tenham sido alienados ou compromissados a terceiros, no todo ou em parte, serão analisados pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Interesse Social de Rio Bom, sob a ótica desta Lei, da lei Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano e do Código de Obras.

Art. 70. Alterações no conteúdo da presente Lei estarão condicionadas à deliberação do Conselho do Município.

Parágrafo único. Os casos omissos serão analisados pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Interesse Social.

Art. 71. Os casos omissos na presente Lei, serão estudados e julgados pelo órgão competente aplicando-se Leis, Decretos e Regulamentos Especiais.

Art. 72. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

I. 0
II. ANEXOS
III. -Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Urbano;
IV. Anexo II - Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Rural;
V. Anexo III - Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano e Rural;
VI. Anexo IV - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano;
VII. Anexo V - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Rural.

Art. 73. A presente Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Rio Bom, 28 de abril de 2023.

Moisés José de Andrade
Prefeito municipal

ANEXOS

Anexo I -Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Urbano



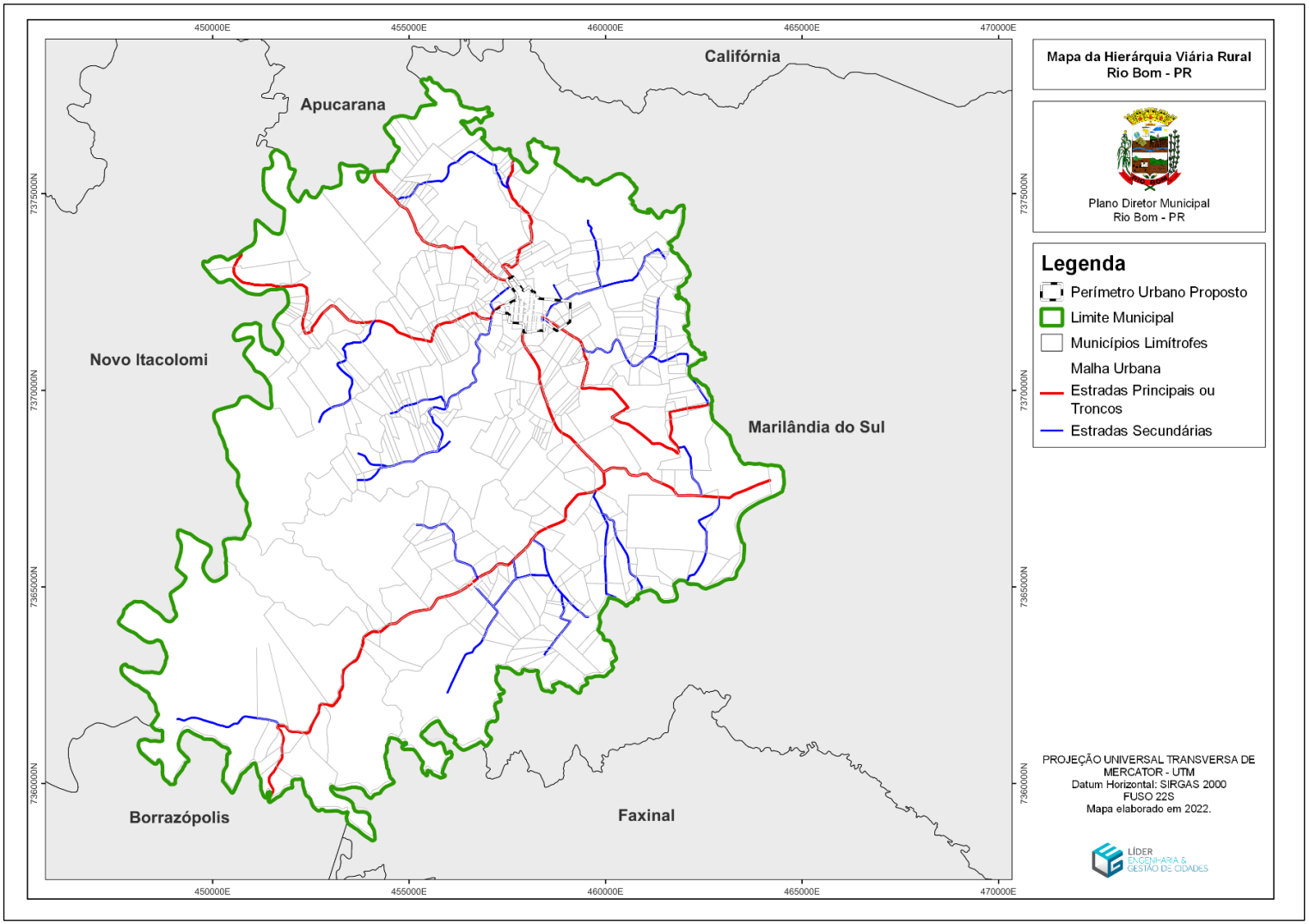
PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO BOM

Estado do Paraná

Av. Curitiba, Nº 65 – CNPJ: 757712120001-71 - Fone: (043) 468 1123

gabineteprefeito@riobom.pr.gov.br

Anexo II - Mapa de Hierarquia do Sistema Viário Rural



PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO BOM

Estado do Paraná

Av. Curitiba, Nº 65 – CNPJ: 757712120001-71 - Fone: (043) 468 1123

gabineteprefeito@riobom.pr.gov.br

Anexo III - Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano e Rural

Categorias das vias	Caixa de via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de estacionamento (m)	Faixa de alargamento (m)	Faixa de valetas (m)	Passeios (m)	Canteiro central (m)	Ciclovia ou Ciclofaixa (m)	Inclinação mínima (1) (%)	Rampa máxima (2) (%)
Estrutural 1	18,00	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-		(E) 3,00 (D) 3,00	-		0,5	25
Estrutural 2	23,00	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-		(E) 3,00 (D) 3,00	2,00	3,00	0,5	25
Coletoras	18,00	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-		(E) 3,00 (D) 3,00	-	-	0,5	25
Local 1	14,00	4,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-		(E) 2,50 (D) 2,50	-	-	0,5	25
Local 2	12,00	6,00	(D) 2,00	-		(E) 2,00 (D) 2,00	-	-	0,5	25
Local 3 (HIS)	11,00	7,00				(E) 2,00 (D) 2,00			0,5	25
Pedestres 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pedestres 2	10,00	3,00	(D) 2,00	-	-	(I) 3,00 (P) 2,00-	-	-	0,5	25
Pedestres 3	7,40	-	-	-	-	3,00(3)	0,70(4)	3,00	0,5	25
Vias Regionais	Parâmetros definidos pelo DER/PR*									
Estradas Principais	22,00 a 26,00	8,00 a 12,00	-	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 5,00 (D) 5,00	-	-	-	0,5	20
Estradas Secundárias	16,00 a 18,00	6,00 a 8,00	-	-	(E) 5,00 (D) 5,00	-	-	-	0,5	20

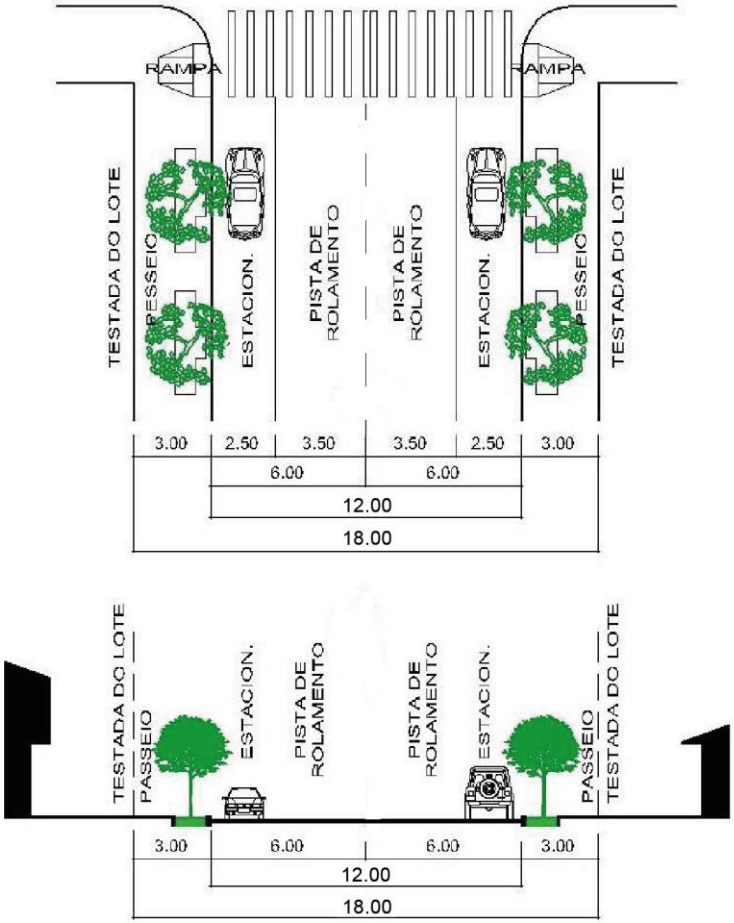
(1) Da seção transversal tipo.
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).
(3) Pista de Caminhada.
(4) Canteiro lateral.
(D) Direita.
(E) Esquerda.
(P) Praça.
(I) Praça.

*Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná.

Anexo IV - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Viário Urbano

Via Estrutural 1

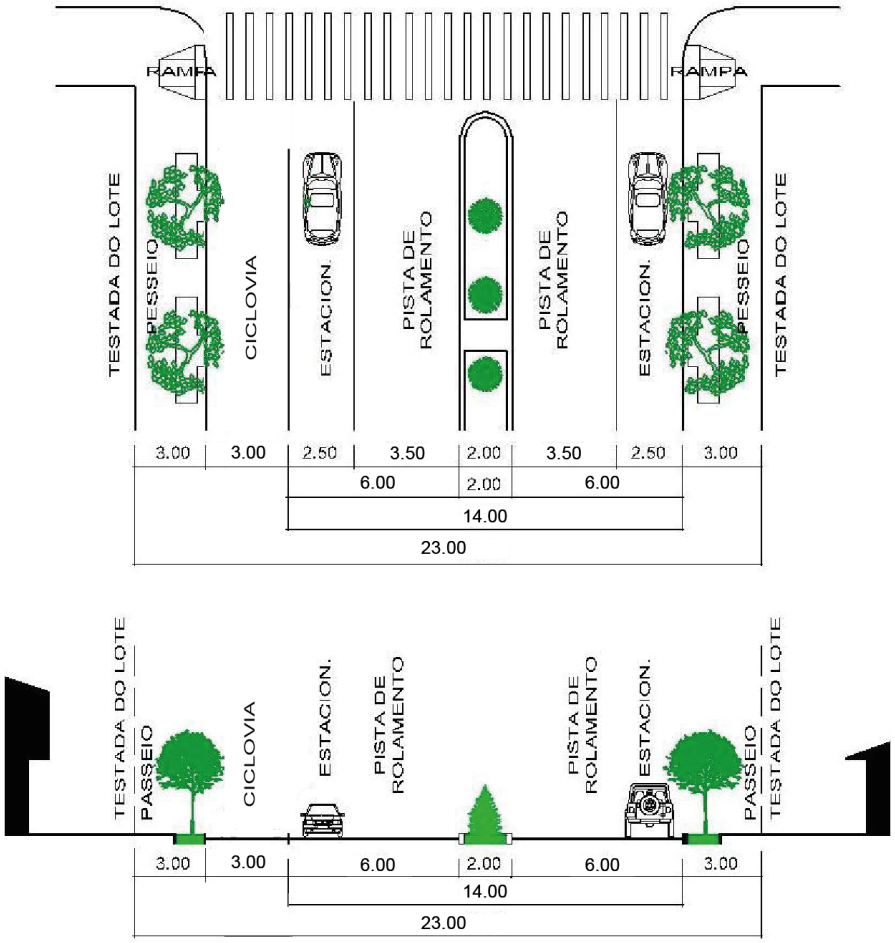
Figura 1 - Esquema Via Estrutural 1



Via Estrutural 2

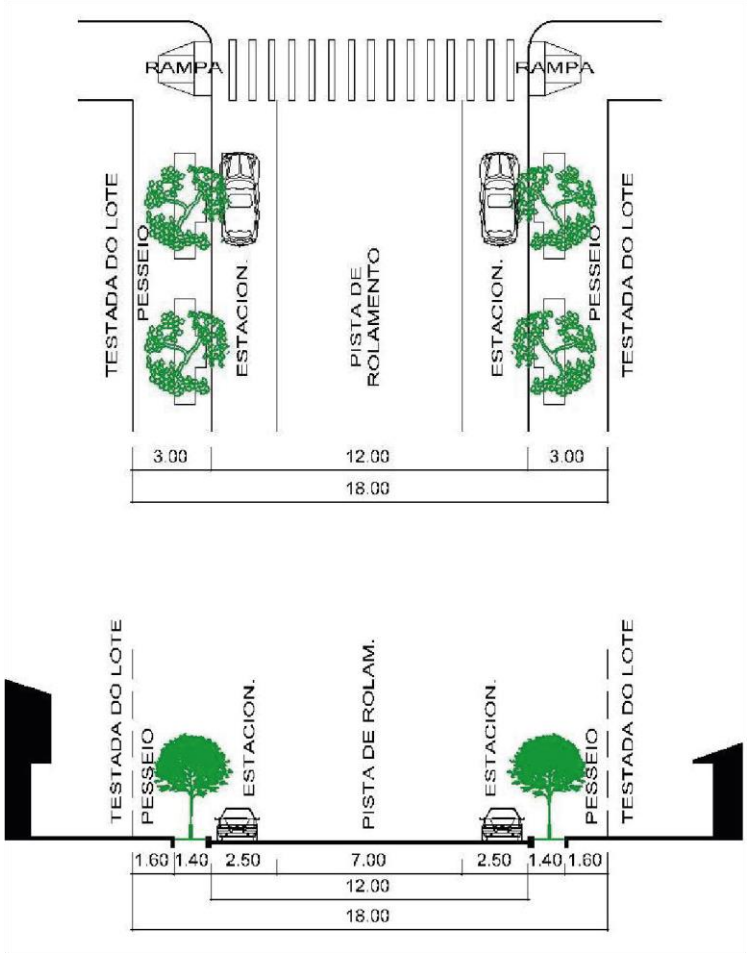
.

Figura 2 - Esquema Via Estrutural 2



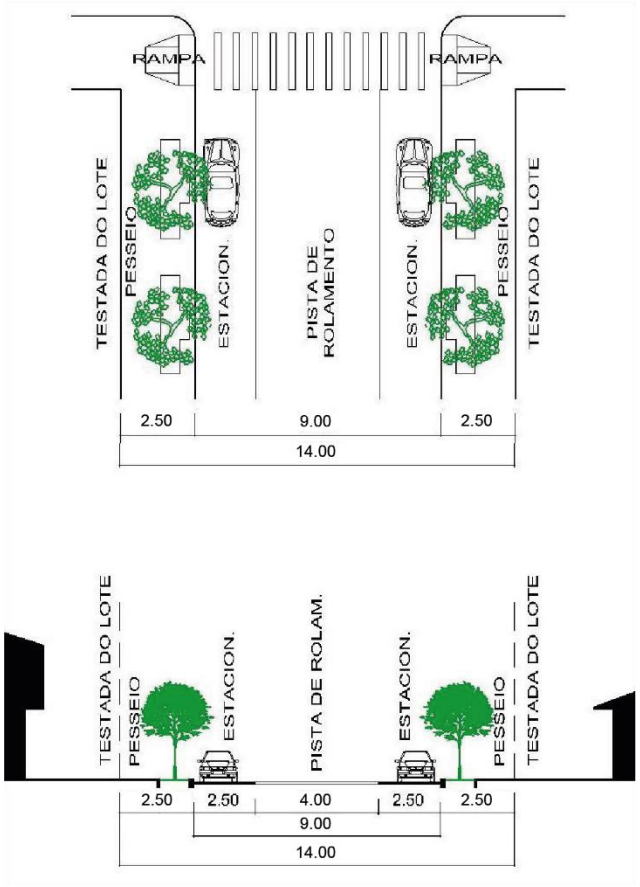
Via Coletora

Figura 3 - Esquema Via Coletora



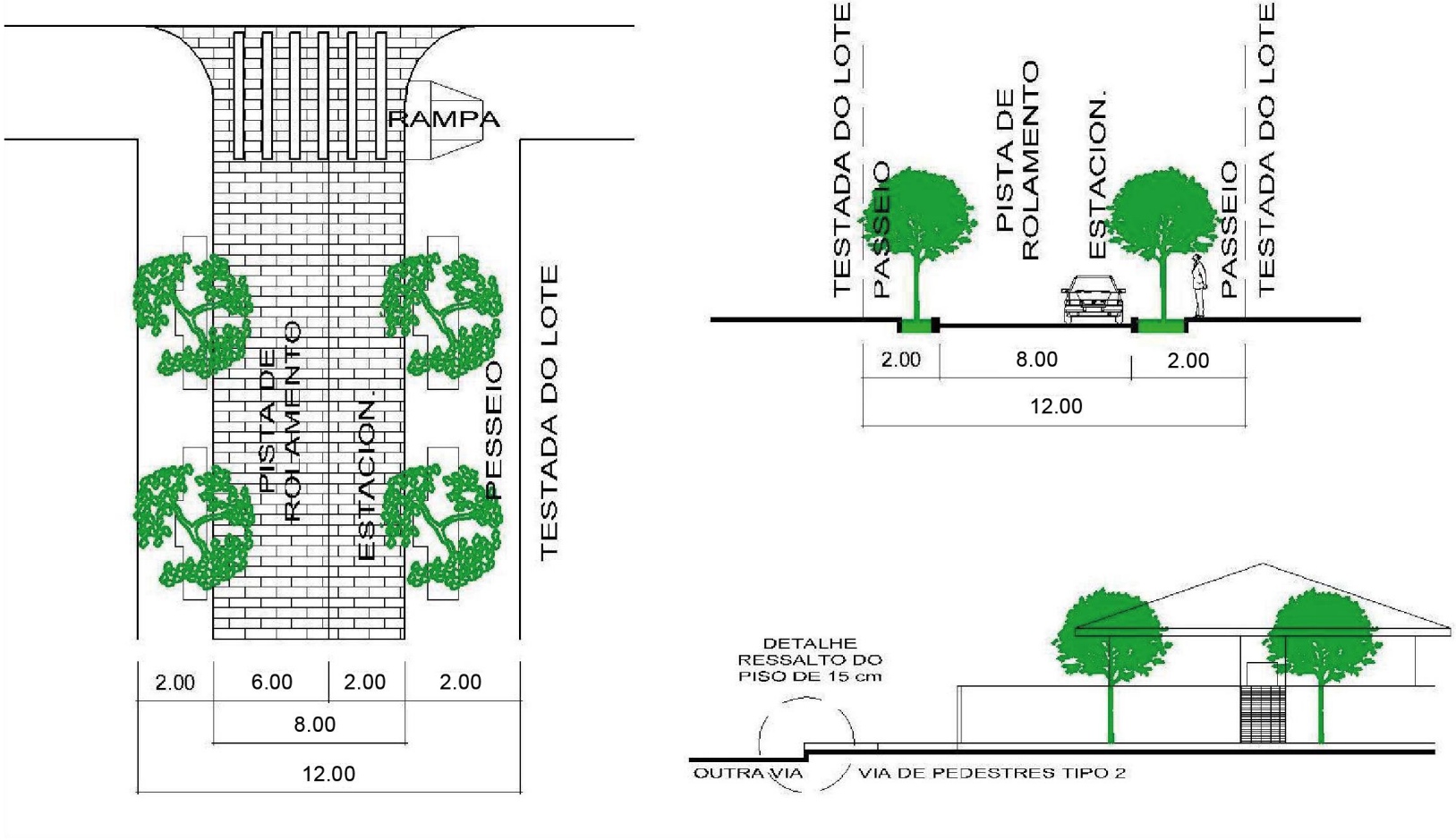
Via Local 1

Figura 4 - Esquema Via Local 1



Via Local 2

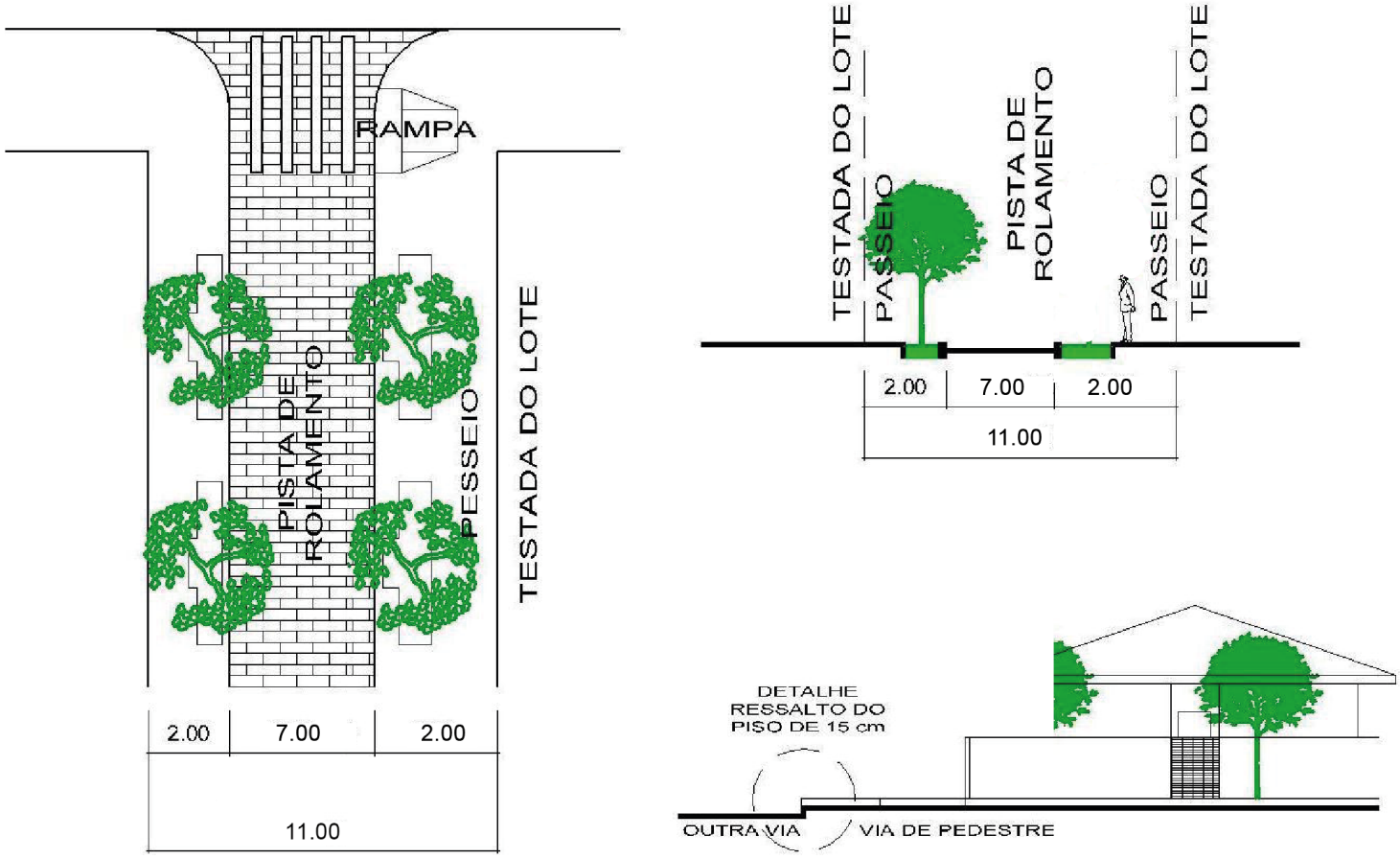
Figura 5 - Esquema Via Local 2



Via Local 3 (Habitação de Interesse Social)

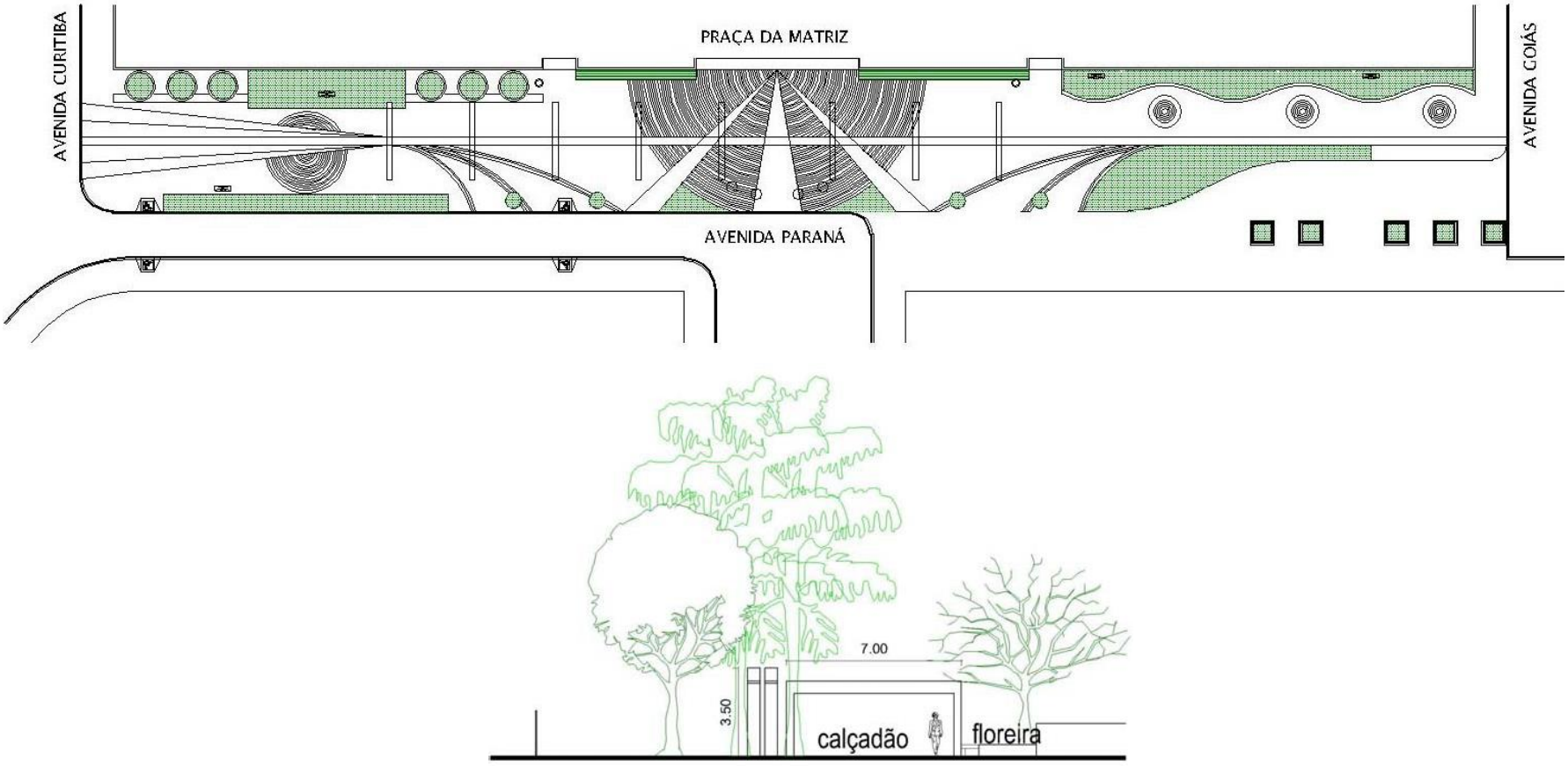
.

Figura 6 - Esquema Via Local 3



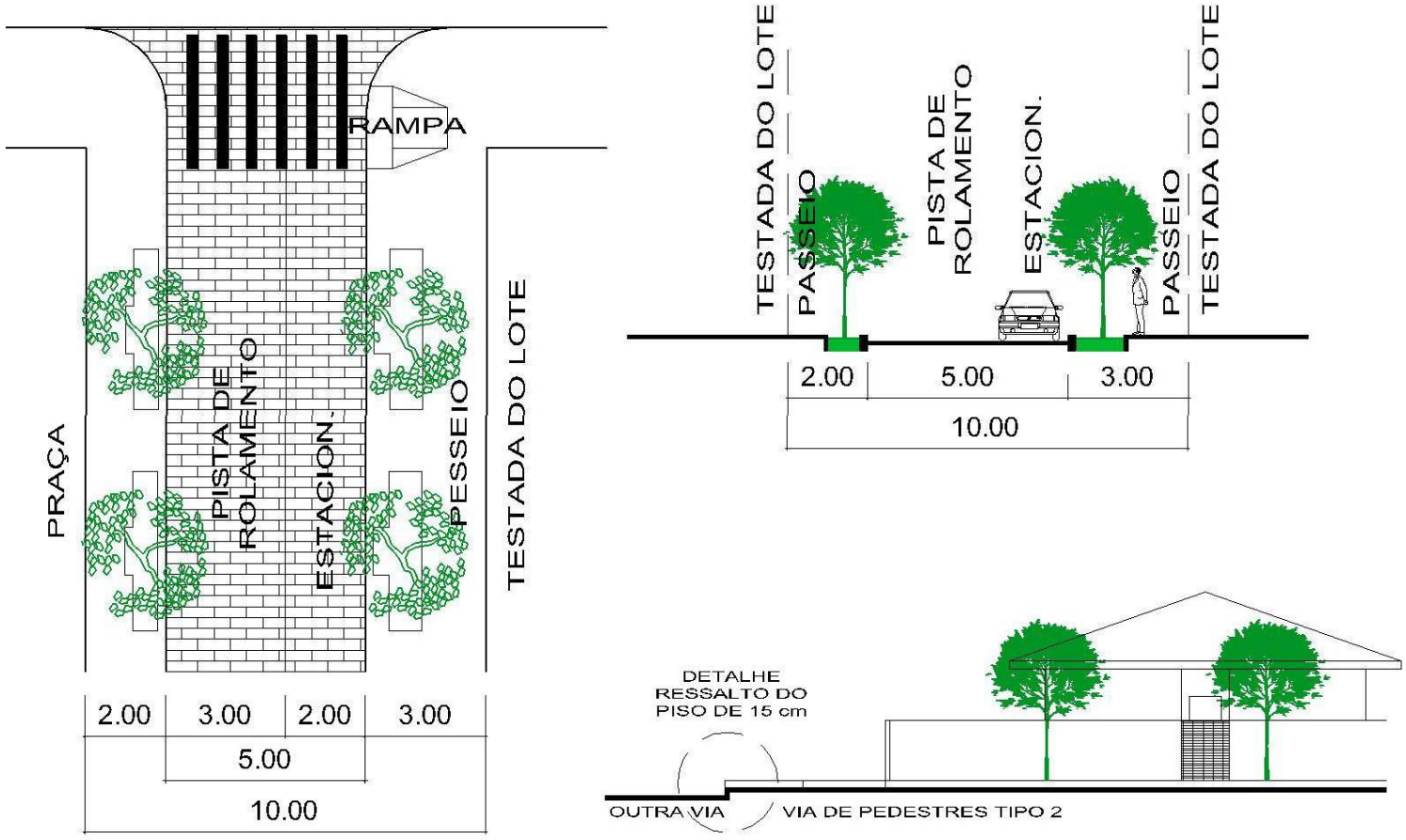
Via de Pedestres 1

Figura 7 - Esquema Via de Pedestres 1



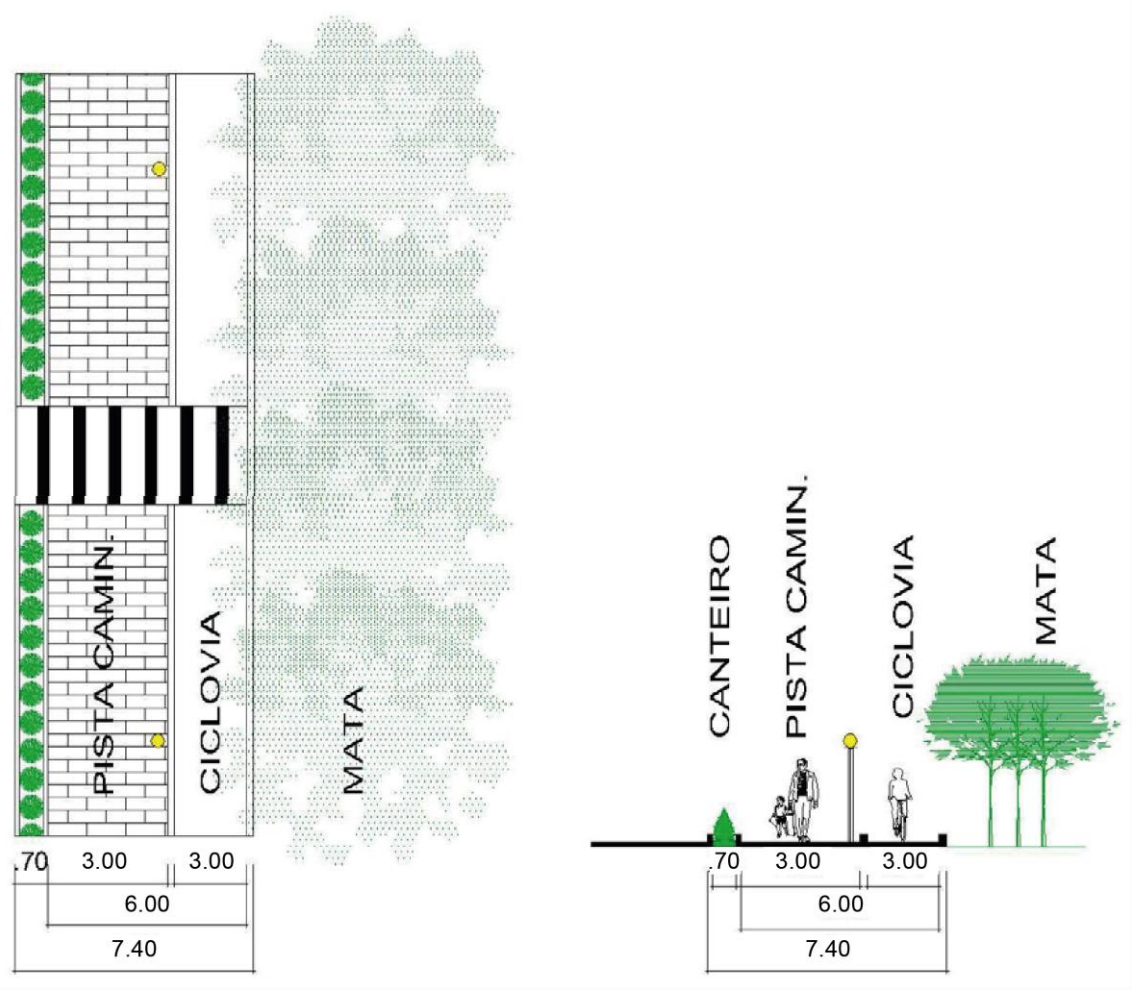
Via de Pedestres 2

Figura 8 - Esquema Via de Pedestres 2



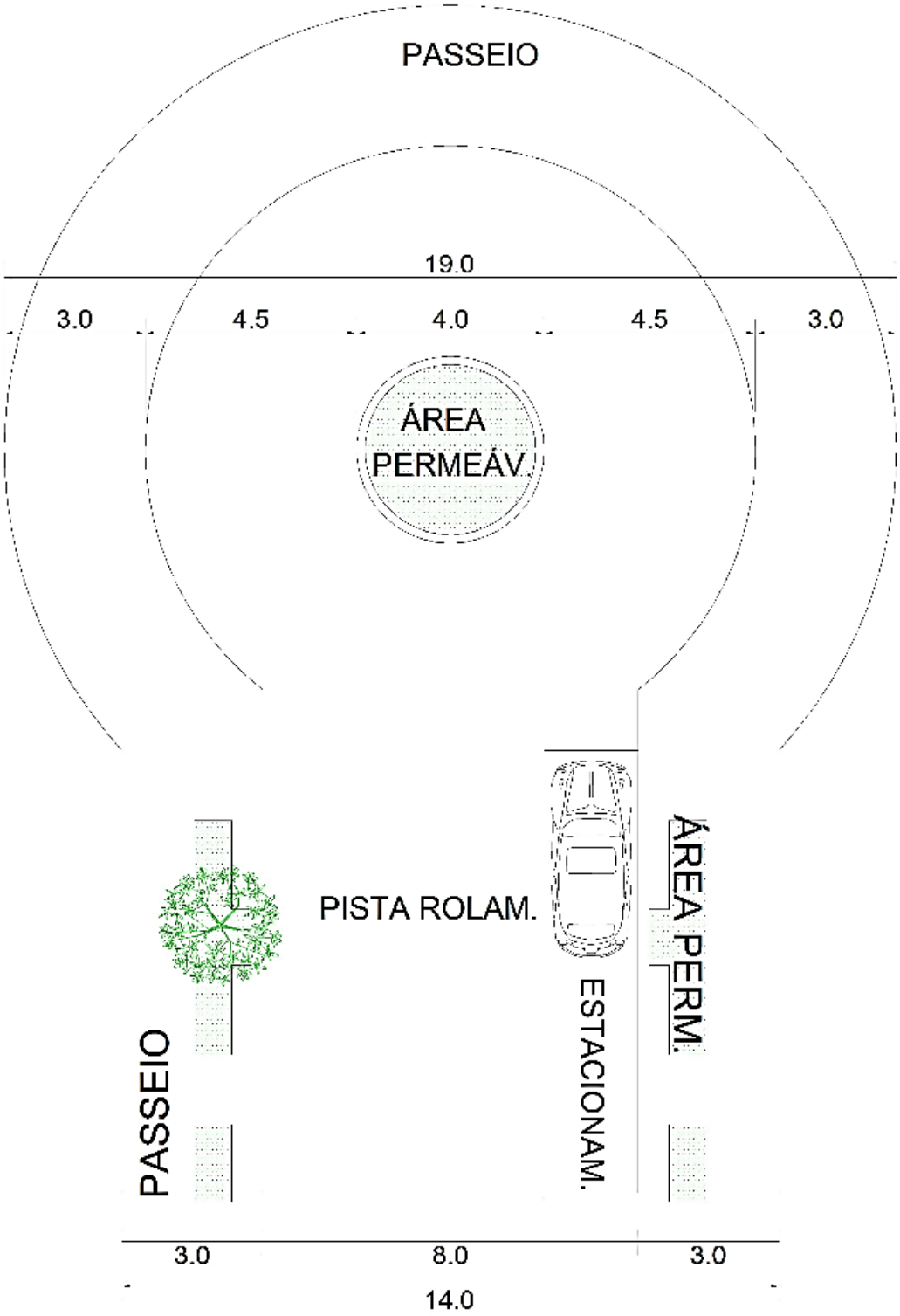
Via de Pedestres 3

Figura 9 - Esquema Via de Pedestres 3



Bolsão de retorno

Figura 10 - Esquema bolsão de retorno



Sistema de Circulação de Pedestres

Figura 11 – Esquema calçada com largura de 3,00m (três metros)

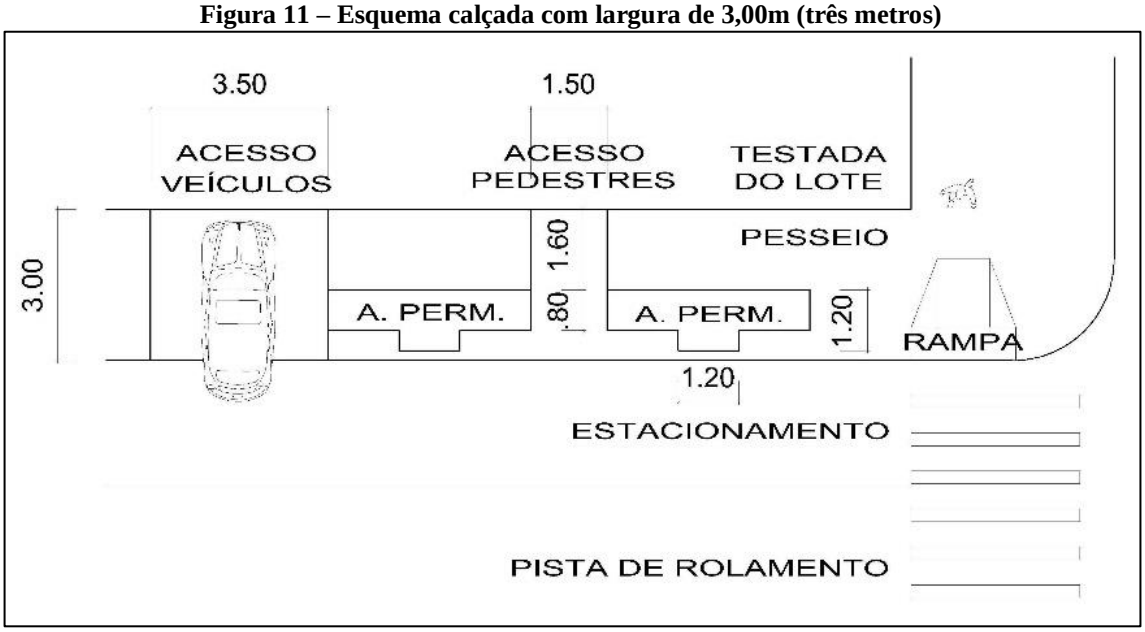


Figura 12- Esquema calçada com largura inferior a 3,00m (três metros)

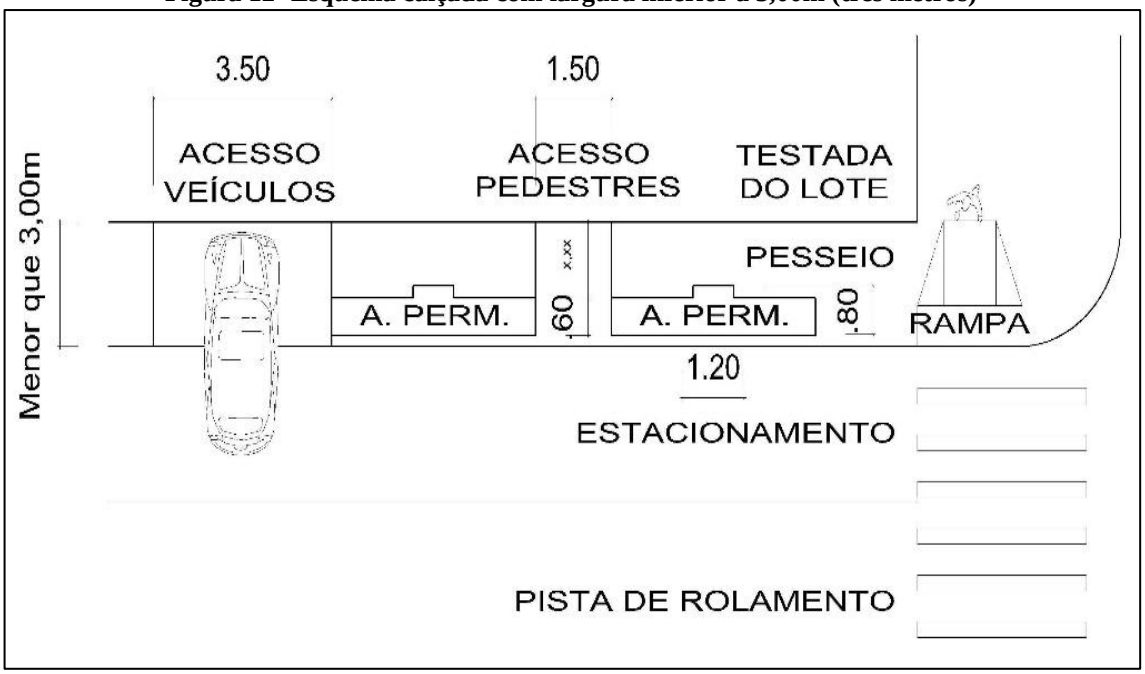


Figura 13 - Esquema de comprimento dos acessos de pedestre e veículos

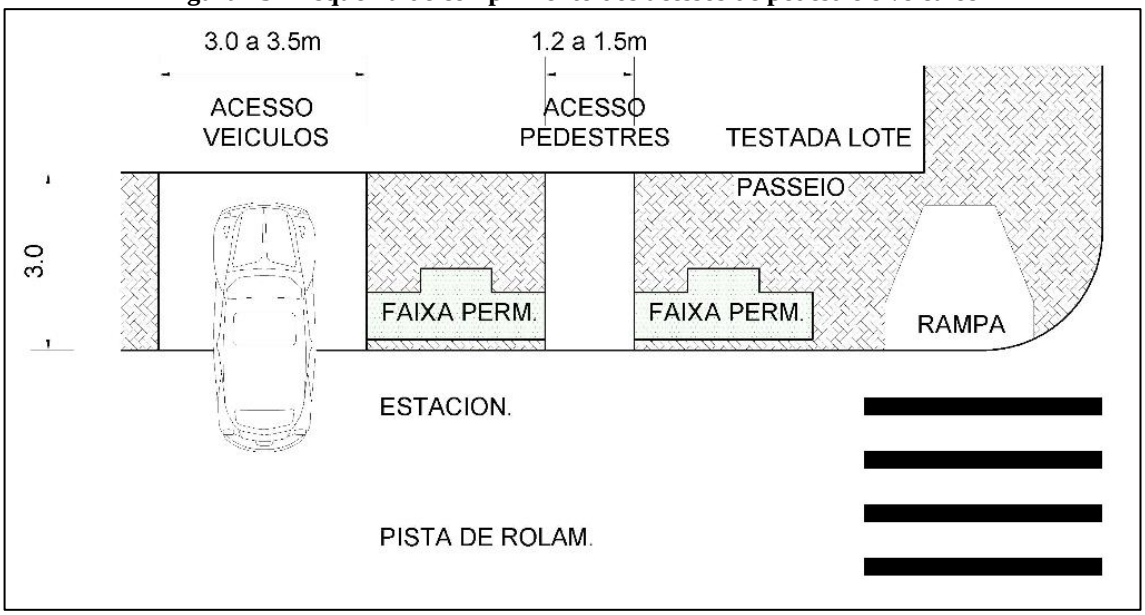
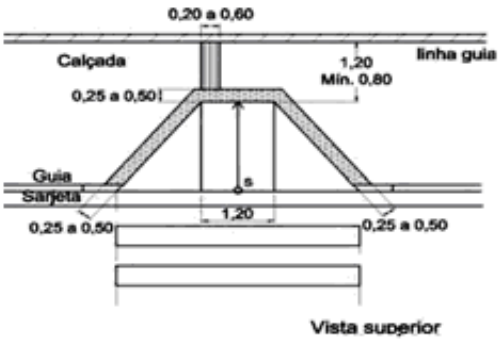
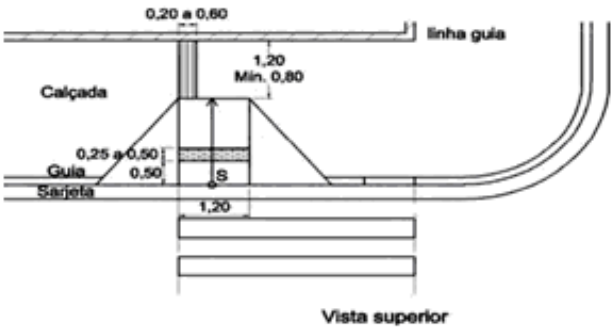


Figura 14 - Exemplo de composição de Sinalização tátil, de alerta, e direcional nos passeios



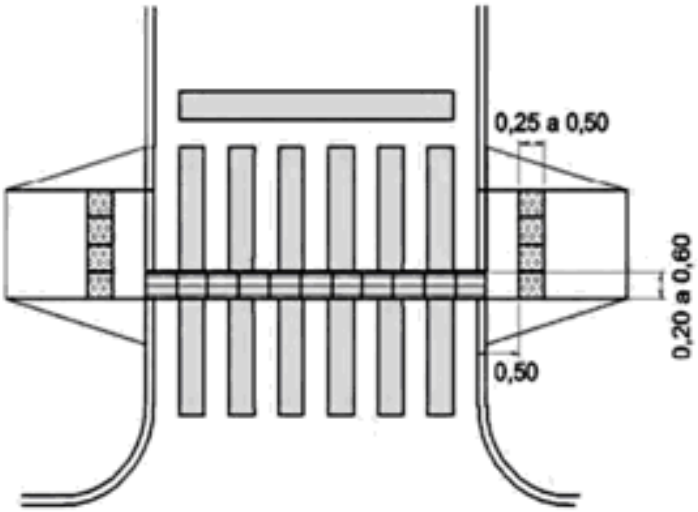
FONTE: NBR 9050.

Figura 15 - Exemplo de composição de Sinalização tátil, de alerta, e direcional nos passeios Esquina



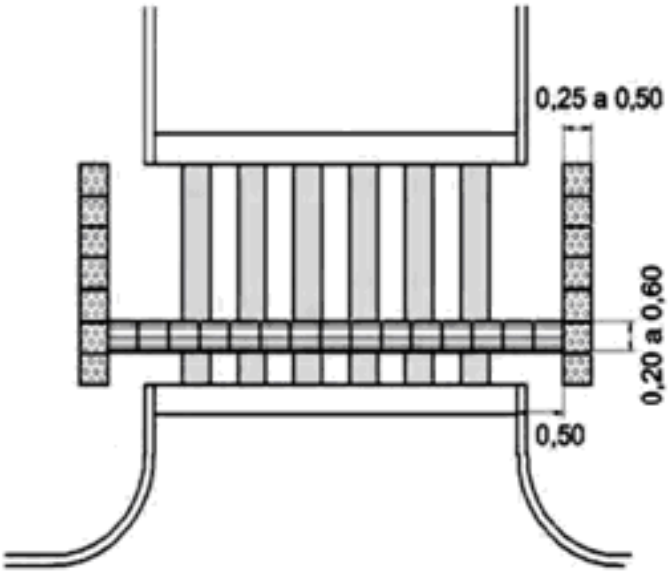
FONTE: NBR 9050.

Figura 16 - Exemplo de rebaixamento de calçada com sinalização tátil e direcional



FONTE: NBR 9050.

Figura 17 - Exemplo de rebaixamento de calçada com sinalização tátil e direcional

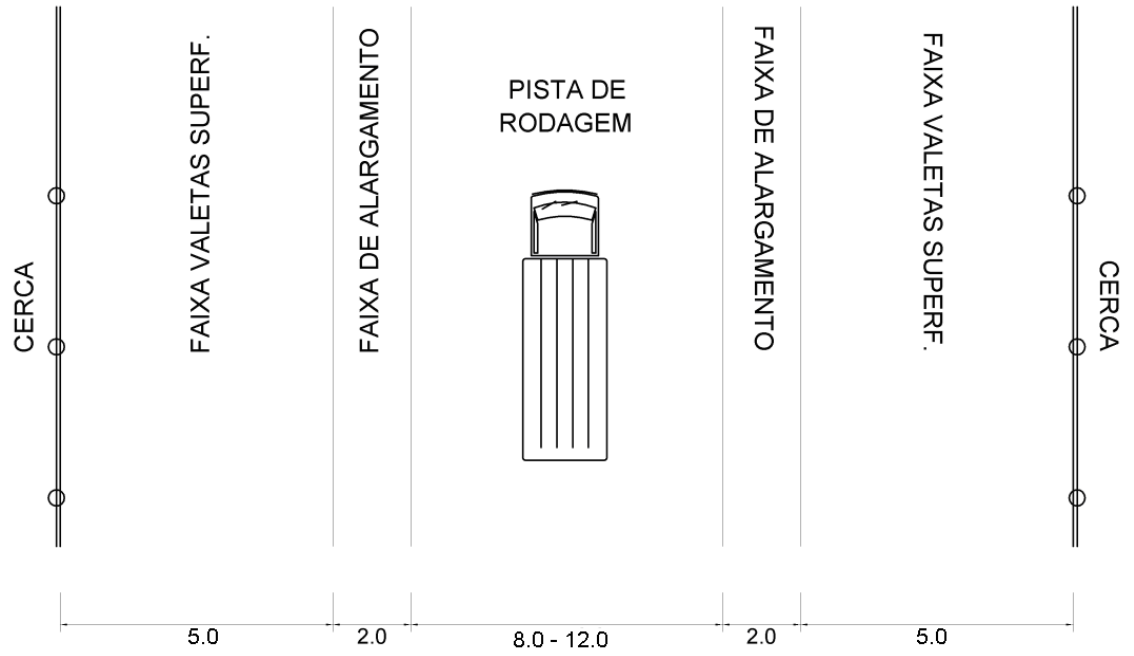


FONTE: NBR 9050.

Anexo V - Croquis das Diretrizes para o Dimensionamento Rural

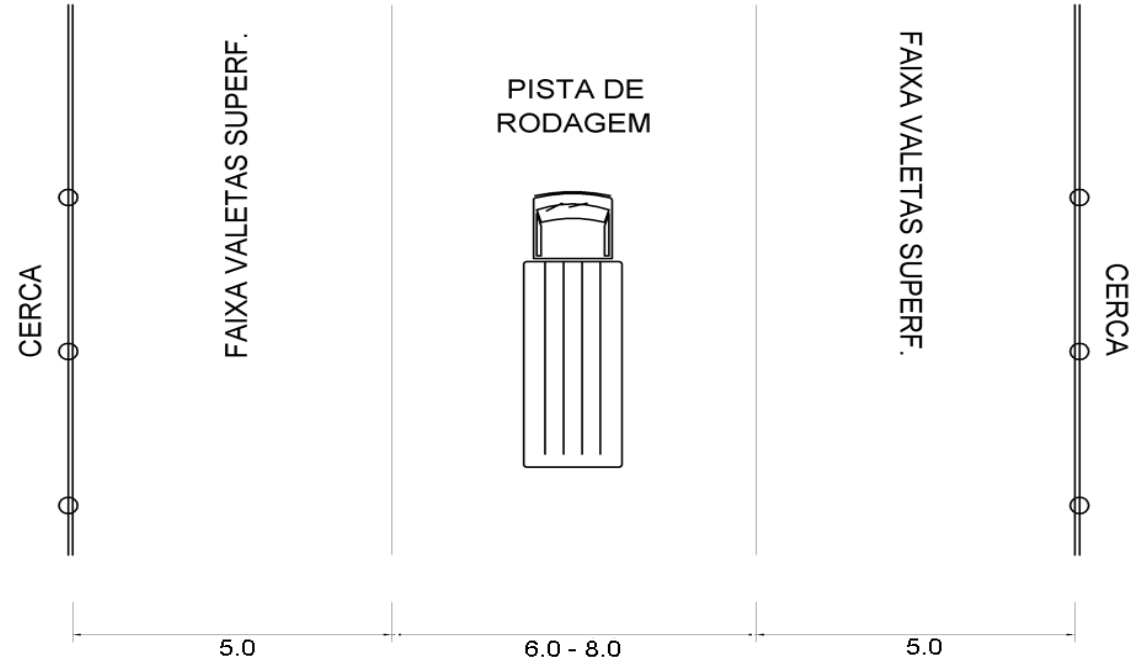
Estradas Principais

Figura 18 - Desenho esquemático da conformação das Estradas Principais



Estradas Secundárias

Figura 19 - Fig. 11 – Desenho esquemático da conformação das Estradas Secundária



MOISÉS JOSÉ DE ANDRADE
Prefeito Municipal

EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

PORTARIA Nº 85/2021)

Dheison Moro Rossi
Controladoria Interna;

Fred Keller Oliveira Verolla
Secretário Municipal de Administração;

João Emanuel da Silva
Secretário de Agricultura, Pecuária e Meio Ambiente;

Leandro Benedito
Enfermeiro Padrão;

Leydiene de carvalho
Oficial Administrativo;

Maria Aparecida Novaes dos Santos
Secretária Mun. de Assistência Social;

Priscila Carina Barros
Professora;

Sergio Henrique Ribas Macuco
Engenheiro Civil;

Sidnei Braz de Souza
Secretário Mun. de Viação, Obras e Serviços Públicos;

Virgílio Primon
Chefe de Gabinete.

EQUIPE TÉCNICA – LIDER ENGENHARIA

Osmani Jurandyr Vicente Jr.
(Coordenador Técnico Responsável)
Arquiteto e Urbanista
CAU A23196-7

Robson Ricardo Resende
Engenheiro Sanitarista e Ambiental
CREA – SC 99639-2

Daniel Mazzini Ferreira Vianna
Arquiteto e Urbanista
CAU 89.230-0

Juliano Mauricio da Silva
Engenheiro Civil
CREA/PR 117165-D

Larissa de Souza Correia
Engenheira Cartógrafa
PR-119410/D

Paula E.R. Ferraz de Barros
Advogada
OAB 107.935

Renan Abdala Garcia de Mello
Facilitador
OABSP 287222

Carolina Bavia Ferrucio Bandolin
Assistente Social
CRESS /PR n 10.952

Tito Sampaio Matos
Arquiteto e Urbanista

Victor Kennedy Lisboa Jorge
Arquiteto e Urbanista