**LEI Nº 1.142/2017**

"Institui o Plano de Circulação e Segurança Viária para a Cidade de Rio Branco do Sul - PR, e outras Providências relacionadas."

**A CÂMARA DO MUNICÍPIO DE RIO BRANCO DO SUL, ESTADO DO PARANÁ, Aprovou e eu, CEZAR GIBRAN JOHNSSON, Prefeito do Município, sanciono a seguinte Lei:**

Art. 1° Esta Lei dispõe sobre o Plano de Circulação e Segurança Viária Urbana do Município de Rio Branco do Sul, que visa hierarquizar, dimensionar e disciplinar as vias, conforme as diretrizes estabelecidas no Plano Urbano Diretor do Município de Rio Branco do Sul, e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através de Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

## CAPÍTULO I
## DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 2° A presente Lei tem por diretrizes e objetivos:

I - Estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros, considerando-se a sua função, localização, características de tráfego e importância na rede viária, visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;

II - Classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da municipalidade, desvios do tráfego de passagem de veículos de carga ou de passageiro, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;

III - Definir as Seções Viárias por classe, de acordo com as diretrizes e estratégias gerais do presente documento, considerando sua hierarquia, dotando-as com espaço adequado para a circulação segura e eficiente de pedestres, bicicletas e veículos em geral;

IV - Preservar a integridade das zonas residenciais, através da disciplina do trafego de passagem de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos;

V - Garantir locomoção com segurança e fluidez, privilegiando o transporte não-motorizado sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual, garantindo de forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável para viagens a pé, bicicleta, transporte coletivo, motocicletas e veículos em geral; e

VI - Privilegiar uso das vias pelos pedestres, através de medidas localizadas em especial nas vias centrais de negócios e nas proximidades de polos geradores de viagens a pé.

## CAPÍTULO II
## DAS DEFINIÇÕES

Art.3° Objetivando a compreensão dos elementos que compõem a via e suas dimensões, devem-se considerar as seguintes definições:

I - Alinhamento Predial: a linha divisória entre o lote e o espaço público;

II - Espaço Público: área de propriedade pública e de utilização comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;

III - Arruamento: conjunto de espaços públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

IV - Caixa da Via: distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição:

V - Calçada: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;

VI - Pista de rolamento: parte da via destinada a alocação de uma ou mais faixas de tráfego e estacionamento de veículos;

VII - Canteiro central: espaço existente entre duas pistas principais,em geral de sentidos opostos, de uma mesma via;

VIII - Calçadão: vias destinadas exclusivamente à circulação de pedestres, contendo mobiliário urbano e paisagismo;

IX - Ciclovias: vias segregadas fisicamente do tráfego motorizado geral, e destinadas exclusivamente ao tráfego de bicicletas;

X - Mobilidade: facilidade de deslocamento, de movimento,considerando os meios de locomoção;

XI - Acessibilidade: Possibilidade e viabilização de alcance, incluindo a percepção e o entendimento para utilização com segurança e autonomia dos espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos;

XII - Via Expressa: vias cujos acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, e as intersecções sempre a nível diferente. Não se permite estacionamento, descarregamento de mercadorias, nem pedestres. O transporte público só em um ônibus expresso, em pontos de parada especialmente desenhados nos intercâmbios.

XIII - Via Semi-Expressa: via construída por alguns trechos expressos.

XIV - Aproximação: espaço da via localizado na chegada desta ao se cruzar com outra.

XV - Meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que sapara a calçada da faixa de rolamento.

## CAPÍTULO III
## DA HIEARQUIZAÇÃO DA VIAS

Art. 4° O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias hierarquizadas, e seus equipamentos de controle de tráfego.

Art. 5° Para efeito da presente Lei, a hierarquia viária urbana da cidade compreende os seguintes tipos de vias:

Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa);

Via Arterial;

Via Coletora; e

Via Local.

Art. 6° Com objetivo especifico de preservar a integridades das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, devem-se:

I - Estabelecer a classificação viária considerando as definições do Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

II - Ampliar as áreas de calçadão e de rum, preferenciais de pedestres na Área Central;

III - Propor um sistema de cicloviário;

IV – Revitalizar a área central para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não-motorizada; e

V - Estruturar o Sistema Viário Básico para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.

## CAPÍTULO IV
## DA FUNÇÃO DAS VIAS

Art.7° A função da via segundo sua classificação, resultado entre mobilidade e acessibilidade inerentes a cada tipo, é apresentada a seguir:

a) **Via de Trânsito Rápido (ou Via Expressa):** caracteriza-se por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, seus acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível (Código de Trânsito Brasileiro - CTB*);* sem permissão de estacionamento, descarga de mercadorias. O transporte coletivo de passageiros é permitido só em ônibus expressos, com pontos de paradas desenhados nos intercâmbios. Atende a deslocamentos de longa distância entre regiões longínquas da municipalidade; apresenta tráfego de passagem superior a 70% do volume de tráfego da via.

b) **Via Arterial:** caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB). Possui grande grau de continuidade dentro do sistema viário e atende a extensos deslocamentos; apresenta tráfego de passagem entre 45 e 70 % do volume de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas troncos do sistema de transporte público de passageiros.

c) **Via Coletora:** caracteriza-se por interseções em nível, podendo ser controlada por semáforo ou sinalização de parada obrigatória ou de prioridade; destina-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros; apresenta tráfego de passagem entre 30 e 45 % do volume de tráfego da via. Pode abrigar o itinerário de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros.

d) **Via Local:** caracteriza-se por interseções em nível. Sem semáforo, sendo destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB), cuja função principal é prover acesso às edificações ou aos lotes, devendo atender unicamente ao trânsito local; o estacionamento veicular é permitido e o trânsito de pedestres é irrestrito; conecta-se entre si e com as vias coletoras; apresenta tráfego local superior a 70% do volume de tráfego da via, que em geral é pequeno. Pode abrigar o itinerário de linhas locais do sistema de transporte público de passageiros.

Parágrafo Único. A extensão das vias sem saída será de no máximo 100 (cem) metros. E o espaço de retorno dessas vias deverá ter diâmetro mínimo de 20 (vinte) metros.

## CAPÍTULO V
## DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 8° A classificação normativa de vias segundo o Plano de Circulação Viária de Rio Branco do Sul é a seguinte:

**a) Vias de Trânsito Rápido (ou Via Expressa):**
- Av. Ermírio de Moraes (alguns trechos)
- Rodovia PR-092 - Rodovia dos Minérios
- Rodovia PR-092 - Estrada do Calcário (alguns trechos)

**b) Vias Arteriais:**
- Av. Derson Costa
- Av. Ermírio de Moraes
- Av. Industrial
- Av. Pref. Octávio Furquim
- Rua Açungui
- Rua Benjamim Bontorim
- Rua Brasil
- Rua Cel. Carlos Pioli
- Rua Domingos de Faria
- Rua Generoso Marques
- Rua Manoel Muller de Siqueira
- Rua Padre Ribeiro
- Rua Sete de Abril
- Rua Sete de Setembro

**c) Vias Coletoras:**
- Av. Araucária
- Av. Nossa Senhora do Amparo
- Rua Agricultor Gildo Pinheiro
- Rua Amazonas
- Rua Antonio Elias
- Rua Borges de Medeiros
- Rua Carlos Cavalcanti
- Rua Domingos Alessandro Nodari
- Rua Duque de Caxias
- Rua Espirito Santo
- Rua Félix Novak
- Rua Horacy Santos
- Rua Manoel Pinto Ferro
- Rua Pedro Wosch
- Rua Pref. José Pedroso de Morais
- Rua Sete de Abril (um trecho)

d) **Vias Locais:** todas as demais vias não contempladas anteriormente.

§ 1 ° A representação gráfica da classificação funcional das vias segundo o Plano do Sistema Viário de Rio Branco do Sul está apresentada no Mapa de Classificação do Sistema Viário Urbano, Anexo I da presente Lei.

§ 2° Todas as vias existentes deverão atender às seções viárias normativas conforme definições do Plano Urbano Diretor de Rio Branco do Sul.

§ 3° Quanto às vias ainda não planejadas nem projetadas que venham a ser construídas no futuro, deverão obedecer ao disposto no parágrafo anterior, conforme dimensões e características físicas e de usos segundo os padrões de Seções Transversais Viárias, constantes das pranchas apresentadas no Anexo II da presente Lei.

## CAPÍTULO VI
## DAS VIAS DE PEDESTRES

Art. 9° Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por' calçada pavimentada, conforme modelo estabelecido no anexo III - "Manual de implantação de Calçadas de Rio Branco do Sul", a ser construída do pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele.

Art. 10 As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto na Norma Técnica Brasileira relacionada, conforme modelos propostos no manual referido no artigo anterior.

Parágrafo Único. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito de pessoas, conforme a Norma Técnica Brasileira.

Art. 11 São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

I – o proprietário;

II – o concessionário ou permissionário, que ao prestar serviço público venha a provocar danos na calçada:

III – a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública. do alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

Parágrafo único. Depois da realização das obras o pavimento da calçada deverá estar em perfeita ordem.

Art. 12 A rampa máxima preferível nas vias de circulação de pedestres é de 12% (doze por cento), e a largura mínima é de 2,5m (dois metros e cinquenta centímetros), devendo o pavimento ter superfície regular.

Parágrafo único. Em casos especiais poderá haver rampas superiores, em função da topografia local. No entanto a cada trecho de ruas de até 60 (sessenta) metros, deverão ser adotadas medidas específicas a serem determinadas e aprovadas pelos órgãos competentes, a fim de atenuar o desconforto e o desgaste nos deslocamentos de pedestres.

## CAPÍTULO VII
## DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 13 O Sistema Cicloviário deverá ser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e ao longo das vias.

Art. 14 Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Público e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 15 A largura mínima de cada ciclovia deverá ser de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista com sentido único de circulação, e 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§ 1 As ciclovias, separadas fisicamente das pistas de rodagem de veículos, serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível, e semafórica se necessário.

§ 2º Os trechos das ciclovias devem ser integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 16 Fica a critério da gestão municipal competente o detalhamento e a atualização do Sistema Cicloviário.

Art. 17 A proposição de um Sistema Cicloviário para Rio Branco do Sul será resultado da análise de dados sobre os desejos de viagem pelo modo bicicleta, a serem levantados oportunamente, por solicitação da Administração Pública Municipal.

## CAPÍTULO VIII
## DAS DIRETRIZES PARA EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 18 As diretrizes para expansão do sistema viário de Rio Branco do Sul são apresentadas no Anexo IV, através do Mapa intitulado "Diretrizes Estratégicas de Expansão e Adequação do Sistema Viário".

§ 1º Os parâmetros de projeto geométrico de novas vias deverão seguir as características físicas mínimas constantes do Anexo I.

§ 2° As calçadas das novas vias deverão obedecer aos conceitos e parâmetros definidos no Manual de Implantação de Calçadas, constante do Anexo III, e sua implantação deverá estar vinculada a um projeto paisagístico.

§ 3° Na abertura de novas vias locais deverá ser evitada a fluência do traçado do entorno, para evitar sua continuidade e preservar assim a função de via local, ao dificultar o tráfego de veículos de passagem.

§ 4° As vias Arteriais deverão ter a continuidade de seu traçado garantida na abertura de novos loteamentos.

§ 5° A abertura de novas vias deverá acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de talvegues, sendo aceitáveis rampas de até 18% (dezoito por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

§ 6° Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos, encostas e fundos de vale.

§ 7° As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não apresentarem continuidade com as vias classificadas como coletoras ou arteriais.

## CAPÍTULO IX
## DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 19 A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada de Rio Branco do Sul deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre-picos.

Art. 20 Dever-se-á adotar:

I - sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes, excetuando-se cruzamentos entre vias locais;

II - sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico; e

III - sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres.

Art. 21 Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

§ 1º O tempo mencionado no caput deste artigo será indicado através de porta-foco independente e fase exclusiva:

§ 2° Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

## CAPÍTULO X
## DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 22 As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.

Art. 23 Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN nº 303/2008 e n° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 24 Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, conforme as condições estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal.

## CAPÍTULO XI
## DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 25 Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

I – Escolas, faculdades e universidades;

II - Clínicas de médio e grande porte e hospitais;

III - Indústrias de médio e grande porte;

IV - Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;

V - Centros de compras, como shoppings centers;

VI - Mercados de grande e médio porte;

VII - Igrejas;

VIII - Centro Cívico;

IX - Edificações de Serviços Públicos;

X - Estádios e ginásios esportivos;

XI - Terminais de cargas.

Art. 26 Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem corno polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas rara moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Parágrafo único. O cálculo de vagas, de acordo com o tipo de polo gerador de tráfego, deverá constar do Código de Obras do Município.

## CAPÍTULO XII
## DOS LIMITES DE VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO

Art. 27 Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na Cidade de Rio Branco do Sul estão de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 28 Os limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via na cidade, considerando a hierarquia viária, são os que se seguem:

a) Via de Trânsito Rápido: 60 Km/h

b) Via Arterial: 40 Km/h

c) Via Coletora: 40 Km/h

d) Via Local: 30 km/h

Parágrafo único - A representação gráfica das vias com seus limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via, na Cidade de Rio Branco do Sul, é apresentada no Mapa de Limites de Velocidade Viário, Anexo V da presente Lei.

Art. 29 Devem realizar-se estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida para as vias arteriais, em trechos específicos, sempre que haja conflito de tráfego e risco de acidentes de trânsito.

§1° Os conflitos de tráfego e risco de acidentes de trânsito se caracterizam pela presença de polos geradores de tráfego, ou de grande extensão de via com presença de comércio e serviços, em trechos viários de vias arteriais ou coletoras, que por sua característica de uso apresentam considerável fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres e veículos gerados pelas edificações lindeiras.

§2° Os trechos viários que apresentam grande atividade de acesso-egresso às edificações, e de circulação de pedestres pela presença destes polos geradores de tráfego, devem contar com estudos de engenharia de tráfego para definir-se limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 30 Devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida em trechos de vias arteriais, sempre que houver registro de um ou mais atropelamentos, considerando os últimos 12 meses anteriores à data da análise, independente da atividade de acesso-egresso às edificações e de circulação de pedestres, para definir limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 31 Quando não for possível realizar os estudos recomendados para trechos específicos da via, podem ser adotados os limites máximos de velocidade segundo o que se segue:

- Trecho de Via Arterial com presença de polo gerador de tráfego de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h.

- Trecho de Via Coletora com presença de polo gerador de tráfego de pedestres: Velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h.

- Trecho de Via Arterial com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.

- Trecho de Via Coletora com forte presença de pequenos comércios e serviços: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.

- Via Arterial com presença de polo gerador de tráfego de veículos: Velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.

Art. 32 Quando o trecho viário permite acesso à Zona Militar ou Área de Segurança Nacional, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 Km/h.

## CAPITULO XIII
## DO TRANSPORTE PÚBLICO

### SEÇÃO I
### DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Art. 33 Todas as proposições relativas ao transporte coletivo de passageiros deverão atender às diretrizes do Plano Diretor de Transporte Público da Região Metropolitana de Curitiba-PR.

Art. 34 As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 35 A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

Parágrafo único. Os novos pontos de ônibus deverão apresentar sinalização fornecendo 0S horários e itinerários das rotas de ônibus às quais servem, incluindo informações em Braille, podendo os equipamentos referidos conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação específica a ser criada.

Art. 36 A administração pública deverá promover a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas portadoras de deficiência, com mobilidade reduzida e idosos, dotando a frota, equipamentos e de infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização.

Art. 37 A administração pública deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento, concessão ou permissão de serviço público ou obra.

### SEÇÃO II
### DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR TÁXI

Art. 38 A administração pública deverá aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização da frota; elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços; adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança; e definir padrões de pontos de táxi e adequar os existentes aos novos padrões estabelecidos.

### SEÇÃO III
### DO TRANSPORTE DE ESCOLARES

Art. 39 A administração pública deverá licitar a operação dos serviços de transporte escolar; adotar novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário e para o controle operacional; e aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização e fiscalização da frota.

## CAPÍTULO XIV
## DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 40 A administração pública deverá estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

I - elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;

II - definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos;

III - estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nas principais vias e área central da Cidade;

IV - promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana de Rio Branco do Sul.

**CAPÍTULO XV**
**DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 41 São partes integrantes desta Lei os anexos:

Anexo I – Mapa – Classificação do Sistema Viário Urbano;

Anexo II – Seções Transversais Viárias;

Anexo III – Manual de Implantação de Calçadas de Rio Branco do Sul;

Anexo IV – Mapa – Diretrizes Estratégicas de Expansão e Adequação do Sistema Viário;

Anexo V – Mapa – Limites de Velocidade para o Sistema Viário (segundo sua hierarquia).

Art. 42 Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art. 43 Esta Lei entrará em vigor no dia seguinte após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito do Município de Rio Branco do Sul, Estado do Paraná, em 14 de julho de 2017.

***CEZAR GIBRAN JOHNSSON***
Prefeito

** Os anexos desta lei encotram-se disponíveis para consulta na Sede da Prefeitura do Município de Rio Branco do Sul.*