Mensagem de Lei 039/2024 **Rio Branco do Sul, 27 de novembro de 2024**

Excelentíssimo Senhor Presidente
Joel Coutinho
Rua Domingos Alessandro Nodari,
83.540-000/Rio Branco do Sul-PR

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores,

Encaminhamos, a essa Colenda Casa de Leis, para apreciação dos nobres Edis, a elaboração da Minuta da Mobilidade e do Sistema Viário de Rio Branco do Sul, que resulta do processo de revisão do Plano Diretor Municipal.

De maneira geral, a Minuta de Lei do Sistema Viário seguiu as diretrizes apresentadas no relatório do Produto P3 - Diretrizes e Propostas, validadas em audiência pública.

Em relação ao sistema viário urbano, as principais diretrizes de alteração são:

I. atualização da classificação das hierarquias urbanas conforme o Código de Trânsito Brasileiro (via arterial, coletora, local);

II. inclusão de novas vias como diretrizes viárias entre áreas urbanas ocupadas ou loteamentos irregulares implantados sem atenção ao funcionamento do sistema viário por completo, para melhorar a mobilidade urbana;

III. revisão das caixas de via, considerando dimensões mínimas para a implantação de infraestrutura em vias já implantadas, que sejam adequadas às condições possíveis de mobilidade e acessibilidade, e dimensões ideais para a implantação de novos trechos de vias;

IV. setorização de usos das caixas de via, considerando faixa de calçadas, de serviços e para instalação de infraestrutura de apoio à via (posteamento, arborização, sinalização vertical, por exemplo).

Estas diretrizes estão justificadas no relatório anterior, supramencionado.

Além das diretrizes apresentadas no Produto 3, esta minuta de Lei acrescenta vias na categoria de vias conectoras considerando o fluxo de veículos na cidade, como também, a reavaliação sobre a importância destas vias no deslocamento intramunicipal.

Para a hierarquia viária rural, no avançar dos debates com a Equipe Técnica Municipal, optou-se por atualizar as vias demarcadas como estradas rurais principais, para incluir as rotas incluídas no projeto de extensão das linhas de transporte coletivo, a ser licitado em curto prazo. Além disso, as diretrizes de desvios viários para cargas foram traçadas com maior precisão após análise de viabilidade em visitas *in loco*.

Entende-se, por fim, que a regulamentação da política de mobilidade de Rio Branco do Sul lei será revisada em maiores detalhes quando da elaboração do Plano de Mobilidade de Rio Branco do Sul, ação prevista no Produto P4 - Plano de Ação e Investimentos, que poderá alterar esta lei. Nesse momento, com base no subsídio possibilitado pelo processo de revisão do plano diretor, sugere-se a incorporação dos seguintes dispositivos, conforme poderá ser verificado na minuta proposta a seguir:

I. possibilidade de flexibilização de dimensões de caixas de via por meio de projeto específico e bem fundamentado, que garanta condições de acessibilidade e segurança em áreas de regularização fundiária de interesse social;
II. disposições especiais sobre as estradas rurais e faixas de domínio;
III. adequação da regulamentação sobre áreas de estacionamento e sobre as calçadas, passeios e arborização, em conformidade com o Código de Obras e Edificações (COE) revisto;
IV. incorporação de diretrizes de circulação e sinalização viária;
V. incorporação de diretrizes para projetos de parcelamento e implantação das vias.

Por fim, recomenda-se que a Prefeitura Municipal realize uma análise mais detalhada de vias identificadas como locais na área urbana e como secundárias na área rural, já que em alguns casos podem ser acessos a propriedades e não vias públicas que devem entrar na hierarquia viária. Recomenda-se que essa análise seja realizada com visitas em campo, para melhor avaliação e definição da hierarquia definitiva.

Pelo exposto, Nobres Legisladores e, na certeza de haver cumprido a estreita observância das disposições legais inerentes à matéria, submeto o presente projeto de Lei à apreciação dessa Egrégia Casa Legislativa, **requerendo tramitação em regime de urgência, conforme faculta o artigo 56 da Lei Orgânica Municipal.**

O regime de urgência se justifica em face da necessidade de adequação no novo sistema de gestão.

AILTON LUIZ NODARY
Prefeito Municipal em Exercício
PROJETO DE LEI Nº.11/2024

PROJETO DE LEI Nº.11/2024

"Dispõe sobre a Mobilidade e o Sistema Viário de Rio Branco do Sul, a hierarquização do sistema viário, o dimensionamento das vias públicas e dá outras providências."

A CÂMARA DO MUNICÍPIO DE RIO BRANCO DO SUL, ESTADO DO PARANÁ, Aprovou e eu, **AILTON LUIZ NODARY**, Prefeito Municipal em exercício, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Rio Branco do Sul, tendo por referência a Lei do Plano Diretor Municipal, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, o Código de Obras e Edificações, a Lei de Parcelamento do Solo, a Legislação Federal, em especial a Lei nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana e Lei nº 6.766/1979 - Parcelamento, o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar, e a Legislação Estadual pertinente.

Art 2º O Sistema Viário Municipal é composto pelo conjunto de vias do Município, existentes, planejadas ou que venham a ser implantadas, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§ 1º É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos inseridos na Sede urbana de Rio Branco do Sul, definidos nos Mapas da Hierarquia Viária Urbana da presente Lei.

§ 2º É considerado Sistema Viário Rural, para fins desta Lei, o conjunto de estradas do Município de Rio Branco do Sul, definidos no Mapa da Hierarquia Viária Rural da presente Lei.

Art 3º Integram o Sistema Viário Municipal o conjunto de vias urbanas e estradas, rodovias estadual e federal, conforme descrito e representado nos mapas anexos à Lei.

Art 4º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

I. Anexo I – Glossário;
II. Anexo II – Tabela de características geométricas das vias municipais;
III. Anexo III – Tabelas de características geométricas das vias urbanas;
IV. Anexo IV – Perfil das vias Municipais;
V. Anexo V - Perfil das vias da sede Urbana;
VI. Anexo VI - Dimensões mínimas para retornos;
VII. Anexo VII - Mapa do Sistema viário Municipal;
VIII. Anexo VIII - Mapa do Sistema Viário da Sede urbana;
IX. Anexo IX – Mapa do Sistema Viário do Açungui;
X. Anexo X - Demarcação das áreas de estacionamento e avanços de calçadas;
XI. Anexo XI - Uso de recuos das edificações como área de estacionamento;
XII. Anexo XII - Modelo Padrão de Passeios.

Art 5º A regulação do Sistema Viário do Município de Rio Branco do Sul possui a finalidade de atender o interesse coletivo por meio das premissas:

I. induzir o desenvolvimento pleno do Município, através da compatibilização coerente entre a circulação dos transportes motorizados e não motorizados e o ordenamento territorial;
II. estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação visando o adequado ordenamento do trânsito urbano e rural garantindo a segura locomoção;
III. melhorar a capacidade da atual rede viária, implementando soluções para a fluidez no tráfego com o intuito de assegurar segurança e conforto;
IV. promover a melhoria da acessibilidade das vias públicas urbanas através de intervenções no sistema viário;

V. promover a mobilidade dos munícipes com segurança, priorizando os pedestres, favorecendo a inclusão de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, garantindo o acesso democrático ao espaço urbano, aos meios não motorizados de transporte e ao transporte público coletivo;

VI. compatibilizar ao sistema viário os deslocamentos não motorizados, padronizar calçadas e implantar a rede de ciclovias ou ciclo faixas.

CAPÍTULO II – DA HIERARQUIA E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art 6º Integram a hierarquia viária do município de Rio Branco do Sul as seguintes vias, classificadas de acordo com a sua função:

I. RODOVIA: destinada aos deslocamentos de longa distância, comportando tráfego intenso e de alta velocidade, podendo ser de domínio Estadual ou Federal.

A. são rodovias: Rodovia Federal BR-476 (Estrada da Ribeira), Rodovia Estadual PR-092 (Rodovia dos Minérios / Rota da Princesa), Rodovia Estadual PR-800 (acesso a Itaperuçu).

II. VIA MARGINAL: correspondem às vias paralelas às Rodovias, com função de separar o tráfego local do rodoviário, possibilitando o acesso aos imóveis lindeiros ou com testada para as Rodovias nos trechos, ordenando o tráfego local, os acessos e as transposições rodoviárias, diminuindo os conflitos com as Rodovias.

III. VIA ARTERIAL: possibilita o trânsito entre as regiões da cidade e é caracterizada no Código de Trânsito Brasileiro por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais.

IV. VIA COLETORA: caracterizada no Código de Trânsito Brasileiro como destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

V. VIA COMPARTILHADA: destinada à circulação compartilhada de pedestres e transportes não motorizados e motorizados, priorizando o pedestre sobre os demais meios de transporte.

VI. VIA LOCAL: caracterizada no Código de Trânsito Brasileiro por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VII. ESTRADA RURAL PRINCIPAL: caracterizada pelas principais ligações entre as rodovias, os municípios limítrofes, as áreas urbanizadas, para prestação de serviços públicos, ou que façam conexão de caráter intermunicipal.

VIII. as estradas rurais principais estão indicadas no Anexo VII - Mapa do Sistema viário Municipal.

IX. ESTRADA RURAL SECUNDÁRIA: caracterizada por fazer a ligação entre as estradas principais e dar acesso a todas as demais localidades rurais.

X. ESTRADA RURAL TERCIÁRIA: corresponde às vias de acesso às propriedades rurais ou às vias utilizadas como servidão de passagem.

§ 1º As vias integrantes da hierarquização do sistema viário de Rio Branco do Sul estão identificadas em mapas, nos Anexos VII e VIII, referentes ao Mapa da Hierarquia Viária de Rio Branco do Sul.

§ 2º As vias de loteamento deverão se articular com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas (diretrizes viárias), e harmonizar-se com a topografia local, obedecendo às diretrizes da Lei de Parcelamento do Solo.

§ 3º As diretrizes viárias, vias projetadas e ou ainda sem implantação, mesmo que não nomeadas na classificação das vias existentes, estão dispostas nos Anexos VII e VIII desta lei.

CAPÍTULO III – DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

Art 7º As vias implantadas, pavimentadas e consolidadas poderão ter as dimensões atuais adequadas gradativamente em caso de reformas ou obras a partir do padrão previsto nesta Lei

.

Art 8º Em casos onde a via esteja localizada em área de regularização fundiária de interesse social, nos termos da política habitacional do município, o órgão municipal pode flexibilizar as dimensões das caixas da via por meio de projeto específico que garanta condições de acessibilidade e segurança.

Parágrafo único. As áreas de regularização fundiária de interesse social estão indicadas e regulamentadas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Art 9º Quando da implantação de novas vias ou de diretrizes viárias, deverá ser considerado o dimensionamento mínimo previsto nos padrões e perfis de vias ora estabelecidos.

I. VIA ARTERIAL:

A. caixa da via: 15,6m (quinze metros e sessenta centímetros);

B. caixa de rolamento: 11m (onze metros);

C. faixa de rolamento 3m (três metros);

D. calçada: 2,3m (dois metros e trinta centímetros);

E. passeio: 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de cada lado;

II. VIA COLETORA:

A. caixa da via: 12,2m (doze metros e vinte centímetros)caixa de rolamento: 7,6m (sete metros e sessenta centímetros);

B. faixa de rolamento: 2,7m (dois metros e setenta centímetros);

C. calçada: 2,3m (dois metros e trinta centímetros) de cada lado;

D. passeio: 1,5m (um metro e cinquenta centímetros) de cada lado;

III. VIA COMPARTILHADA:

A. caixa da via: 2,6m (dois metros e sessenta centímetros);

IV. VIA LOCAL:

A. caixa da via: 11,2m (onze metros e vinte centímetros) ;

B. caixa de rolamento: 7,2m (sete metros e vinte centímetros);

C. faixa de rolamento: 2,5m (dois metros e cinquenta centímetros);

D. calçada: 2m (dois metros) de cada lado;

E. passeio: 1,2m (um metro e vinte centímetros) de cada lado;

V. CICLOVIA:

A. com 2,5m (dois metros e cinquenta centímetros) com duplo sentido de circulação de bicicletas;

VI. ESTRADA RURAL PRINCIPAL:

A. faixa de domínio: 20m (vinte metros), sendo 10m (dez metros) de cada lado, a partir do limite da caixa da via;

B. caixa da via: 16m (dezesseis metros);

VII. ESTRADA RURAL SECUNDÁRIA:

A. faixa de domínio: 20m (vinte metros), sendo 10m (dez metros) de cada lado, a partir do limite da caixa da via;

B. caixa da via: 12m (doze metros);

VIII. ESTRADA RURAL TERCIÁRIA: conforme projeto aprovado pelo órgão municipal de urbanismo.

§ 1º Os perfis das vias podem ser consultados nos Anexos IV e V, integrantes desta lei, referentes ao Perfil das vias Municipais e ao Perfil das vias da Sede urbana.

§ 2º Em situações em que se demonstrar a inviabilidade de seguimento do padrão estabelecido, em razão de aspectos físicos do terreno ou no caso de projetos paisagísticos específicos promovidos pelo Poder Executivo, o Município poderá estabelecer padrões especiais de dimensionamento para cada caso que se enquadre nestas hipóteses mediante análise e aprovação do setor técnico responsável pela gestão da mobilidade e do sistema viário.

Art. 10º As rodovias federais e estaduais e as ferrovias seguirão padrões de caixas e faixas de domínio próprios estabelecidos pelo orgão competente e respeitando as dimensões mínimas da legislação federal.

§ 1º Os parcelamentos situados ao longo de rodovias estaduais, federais e ferrovias deverão respeitar as faixas não edificáveis de 15m (quinze metros), além das faixas de domínio.

§ 2º Entende-se como faixa não edificável a área lindeira à rodovia, definida e de competência municipal, estadual ou federal.

CAPÍTULO IV – DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE AS ESTRADAS RURAIS E FAIXAS DE DOMÍNIO

Art 11 Entende-se como faixa de domínio, a área que é composta pela pista ou faixa de rolamento e os espaços laterais e que são de domínio do Estado ou do Município, de utilidade pública, definido por Decreto de Utilidade Pública, sendo ou não desapropriada em conformidade com a necessidade exigida em projeto de engenharia.

Parágrafo único. A faixa de domínio público será destinada preferencialmente à instalação de calçadas, mobiliários e equipamentos públicos; abrigos de transporte coletivo e escolar; pontos de coleta de lixo; manutenção de condições adequadas de tráfego; obras de escoamento das águas pluviais ou de águas correntes; colocação de placas de sinalização e outras de interesse público;

fixação de postes e passagem de redes de energia elétrica, de telefonia, redes de distribuição de água e outros serviços públicos ou de interesse público; áreas de proteção de tráfego.

Art 12 Incidem a partir do limite das faixas de domínio das rodovias e das ferrovias as faixas não edificáveis com dimensão de 15m (quinze metros), contados a partir da linha que define a faixa de domínio da estrada.

Art 13 Ficam declaradas de utilidade pública e instituídas servidões administrativas nas estradas ou trechos de estradas vicinais particulares que já integram ou venham integrar as linhas de transporte público escolar.

Art 14 O uso de faixas de domínio e de faixas não edificáveis obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art 15 Aos proprietários de áreas marginais às estradas rurais municipais de que trata esta Lei são proibidas nas faixas de domínio, salvo com licença do órgão municipal responsável pelo planejamento do sistema de circulação rural, as seguintes atividades:

I. edificar em faixas de domínio de vias rurais;
II. instalar muros e cercas de qualquer natureza, ou cercas elétricas, em desacordo com o Código de Obras e Edificações;
III. arrancar, quebrar ou danificar de qualquer modo os marcos quilométricos e os sinais convencionais de trânsito, placas, tabuleiros sinalizações colocadas nas estradas de rodagem;
IV. plantar vegetação e culturas que em razão do porte possam prejudicar, pela umidade provocada pela falta de iluminação solar, a consistência da faixa de rolamento ou que venha a prejudicar de alguma forma o tráfego de veículos;
V. proceder com escavações, desmontes ou taludes;
VI. encaminhar águas servidas ou pluviais para o leito de estradas, impedir, dificultar ou represar o escoamento das águas, fazer

barragem que levem águas a aproximarem-se do leito das estradas a menos de 05 (cinco) metros em período de enchentes;

VII. manter animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação.

§ 1º Compete ao proprietário de áreas marginais às estradas municipais proceder à limpeza e manutenção da faixa de domínio sempre que a vegetação possa comprometer a faixa de rolamento ou a sua visibilidade.

§ 2º Eventuais avarias a cercas, taipas e culturas existentes na faixa marginal não geram direito à indenização quando da execução de serviços de recuperação e manutenção das estradas municipais ou para a passagem ou manutenção de serviços em faixas de domínio das estradas.

§ 3º A falta de atendimento do disposto neste artigo acarretará ao infrator sanções, inclusive pecuniárias, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§ 4º Identificada qualquer transgressão ao disposto neste artigo, será procedida pelo Poder Executivo a notificação ao proprietário, para que no prazo de 30 (trinta) dias, cumpra com sua obrigação, sendo que o não atendimento ensejará a realização do respectivo serviço pelo Município e por consequência o lançamento da respectiva tarifa ou preço público, em face do infrator.

Art 16 São públicas as estradas federais, estaduais e municipais que servem ao trânsito habitual a diversos usuários, sendo:

I. Federais as Rodovias Federais;

II. Estaduais as Rodovias Estaduais e estradas que constam no Cadastro do Estado do Paraná;

III. Municipais as que constam como Estradas Rurais Principais e Secundárias no cadastro e no Anexo VII - Mapa de Hierarquia viária Municipal.

Art 17 A estrada dentro de estabelecimento rural que for aberta ao trânsito público, deverá obedecer aos requisitos técnicos correspondentes à sua função no sistema de estradas municipais, indicada no Anexo VII - Mapa de Hierarquia viária Municipal, havendo obrigatoriedade de comunicação à Administração Municipal, para efeito de aceitação e oficialização.

§ 1º A estrada, nos termos do caput deste artigo após aceita e oficializada no sistema de estradas municipais, passará a constituir servidão pública para todos os efeitos legais.

§ 2º A servidão pública de que trata o parágrafo anterior só poderá ser extinta, cancelada ou alterada mediante anuência expressa da Administração Municipal.

Art 18 Quando necessário, abertura, alargamento ou prolongamento da estrada, o Executivo Municipal promoverá acordo com os proprietários dos terrenos marginais para obter o necessário consentimento, com ou sem indenização.

§ 1º Para a desapropriação, o custo do alargamento será lançado como contribuição de melhoria, com base no Código Tributário Municipal.

§ 2º O proprietário de área marginal às estradas municipais que consentir em realizar a doação das áreas necessárias ao alargamento previsto neste artigo ao Município, ficará isento da Contribuição de Melhoria.

§ 3º Não sendo possível o ajuste amigável, o Executivo Municipal promoverá a desapropriação por Utilidade Pública, nos termos da legislação em vigor.

Art 19 Compete ao Município de Rio Branco do Sul:

I. conservar as estradas mantendo as características técnicas essenciais às estradas não pavimentadas, quais sejam:
   A. boa capacidade de suporte;
   B. boas condições de rolamento e aderência;
II. manter sistema de drenagem adequado, objetivando que as águas corram diretamente sobre as vias, mediante a manutenção de abaulamento transversal com mínimo de 3% (três por cento) de declividade para proteger a pista de rolamento;
III. manter os acostamentos de estradas livres de quaisquer barreiras, inclusive de espécies arbóreas;
IV. manter mapas atualizados de todas as estradas municipais e de servidão pública;
V. colocar piquetes demarcatórios da estrada em locais estrategicamente escolhidos, de modo a evitar que os maquinários dos proprietários lindeiros e do Município sejam impedidos de trabalhar;

VI. manter as estradas adequadamente sinalizadas, em toda sua extensão;

VII. manter limpos os barrancos, taludes e acostamentos ao longo das estradas, com a colaboração de proprietários lindeiros.

§ 1º Cabe ao Poder Executivo municipal a sinalização das estradas municipais.

§ 2º O Poder Executivo municipal poderá exigir de particulares ações de conservação e manutenção de estradas rurais, ou outras relacionadas à melhoria das condições de trafegabilidade, drenagem e acessibilidade na área rural, como parte de medidas mitigadoras e compensatórias oriundas de Termos de Ajustamento de Conduta, Estudos de Impacto de Vizinhança, ou similares.

Art 20 Compete aos proprietários lindeiros:

I. a utilização e manejo do solo, sendo obrigatório, quando for necessário, o terraceamento em nível;

II. a execução das obras e serviços que impeçam as águas pluviais de atingirem as estradas;

III. impedir que cercas, culturas, plantas, galhos, ervas daninhas ou quaisquer outros obstáculos de sua propriedade reduzam o leito carroçável das estradas ou prejudiquem o funcionamento das valas de escoamento das águas;

IV. implantar e executar as obras necessárias e apropriadas nos locais onde não seja possível, tecnicamente, reter ou impedir a passagem das águas pelas estradas;

V. conter os semoventes de sua propriedade, impedindo-os de ter acesso às estradas, sendo de sua responsabilidade danos que estes causarem;

VI. a conservação dos marcos de sinalização das estradas implantados pelo Município;

VII. construir, nos acessos das propriedades, bueiros com alas de alvenaria ou similar nos montantes e jusantes possibilitando a continuidade do escoamento das águas pelas valas das estradas;

VIII. manter limpos os bueiros de acessos das propriedades.

Art 21 A conservação das estradas poderá ser realizada em regime de parceria entre o Poder Executivo e os proprietários rurais interessados.

Parágrafo único. São instrumentos de parceria pelo proprietário rural:

I. o fornecimento de argila, areia, saibro, pedregulho, cascalho, brita, canos de concreto, cimento, pedra grês, piçarra e outros materiais necessários à manutenção da estrada;

II. a prestação do serviço direto ou mediante contratação de terceiros para as obras de manutenção e conservação das estradas, seguindo orientações do Poder Executivo.

CAPÍTULO V – DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art 22 As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com a sinalização vertical e horizontal que determine as áreas de estacionamento permitidas.

Art 23 As áreas de estacionamento de veículos e garagens devem ser executadas em conformidade com o disposto no Código de Obras e Edificações (COE) municipal.

Art 24 O estacionamento de veículos em vias públicas e em paradas de carga e descarga deverá obedecer ao sentido do fluxo e ser paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada ou meio-fio.

Art 25 O Município deverá adotar projetos de pavimentação com a implantação de avanço de calçadas nas esquinas, em frente a escolas, hospitais, locais de instalação de paraciclos, entre outros, que facilitam a visualização dos locais de estacionamento, conforme consta no Anexo X - Demarcação das áreas de estacionamento e avanços de calçadas.

Art 26 O uso dos recuos das edificações como área de estacionamento (Anexo X - Demarcação das áreas de estacionamento e avanços de calçadas), deverá obedecer ao disposto no Código de Obras e Edificações (COE), mediante autorização do órgão municipal gestor de urbanismo, exclusivamente em locais de comércio e serviços.

CAPÍTULO VI – DAS CALÇADAS, PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art 27 São responsabilidades do executor das calçadas, passeios e arborização:

I. remover qualquer tipo de obstáculo das calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

II. consultar o Código de Obras e Edificações (COE) de Rio Branco do Sul para verificar o padrão e materiais utilizados para a pavimentação das calçadas e garantir a regularidade do pavimento.

Art 28 Os passeios devem ser construídos com material antiderrapante, contínuos livres de obstáculos, não possuir elementos que prejudiquem a circulação de pedestres.

Art 29 As calçadas terão largura mínima variada de acordo com a classificação da hierarquia viária conforme definido nesta Lei e serão constituídas em três faixas, sendo:

I. Faixa de Serviço: adjacente ao meio fio, com no mínimo de 50cm (cinquenta centímetros);

II. Faixa Livre para Circulação de Pedestres: com largura variável de acordo com a classificação da hierarquia viária;

III. Faixa de Acesso ou Transição: situada entre a Faixa Livre para Circulação de Pedestres e o alinhamento predial ou testada do lote, com no mínimo 30cm (trinta centímetros).

§ 1º A setorização das calçadas está representada no Anexo XII - Modelo Padrão de Passeios.

§ 2º Para passeios com dimensões inferiores ao dimensionamento mínimo previsto neste Código, deverá ser priorizado o fluxo livre de pedestres ou a adequação da largura deve ser adequada de acordo com a disponibilidade de espaço e a função da via, podendo se transformar em uma via compartilhada, ou até mesmo exclusiva de pedestres.

§ 3º A proposta de alteração de setorização de calçadas a que o § 2º deste artigo se refere deverá ser aprovada pelo órgão municipal de urbanismo.

Art 30 Árvores, bancos, floreiras e demais obstáculos só poderão ser instalados quando o espaço restante para circulação for de no mínimo 1,5m (um metro e cinquenta centímetros).

Art 31 Considerando as características topológicas do município, será definida uma área para a execução e manutenção dos passeios de acordo com a norma NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) dentro do programa estadual “Rotas Acessíveis”.

Art 32 Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverão ser executadas as rampas de acessibilidade construídas na direção do fluxo da travessia de pedestres, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme as normas especificadas pela NBR-9050.

Art 33 As vias urbanas serão arborizadas conforme especificações previstas no Plano Municipal de Arborização, cuja manutenção e fiscalização é de responsabilidade do Município.

Art 34 A rampa máxima preferível nas vias de circulação de pedestres será de 12% (doze por cento) e a largura mínima de 1,2m (um metro e vinte centímetros), devendo o pavimento ter superfície regular.

§ 1º Em casos específicos, poderá haver rampas com inclinação maior do que o definido no caput deste artigo, em função da topografia local em trechos de até 60m (sessenta metros).

§ 2º Em trechos maiores de 60m (sessenta metros), as rampas deverão atender ao disposto no Código de Obras e Edificações (COE).

CAPÍTULO VII – DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art 35 A orientação e a determinação de importância das vias preferenciais, do sentido dos fluxos, da organização e das limitações de tráfego deverão obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei e nas leis que compõem o Plano Diretor

municipal, cabendo ao órgão municipal de urbanismo o planejamento e a elaboração de projetos de circulação e da sinalização do Município, de diretrizes viárias e adequações geométricas.

Art 36 Caberá ao Poder Executivo Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne a:

I. bons níveis de fluidez de tráfego com o estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

II. trânsito de veículos pesados, rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

III. estruturação de vias de deslocamento dos pedestres, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, livres de obstáculos, de acordo com as normas de acessibilidade universal;

IV. instalação de sinalização viária horizontal e vertical e de redutores de velocidade;

V. instalação de mobiliário urbano ao longo das vias;

VI. arborização e implantação de canteiros ao longo das vias;

VII. rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida .

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

Art 37 A sinalização das vias públicas é de competência exclusiva do Município, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito e iluminação adequada.

§ 2º Nos cruzamentos entre vias de categorias diferentes, deve ser priorizado o tráfego das vias de maior fluxo de veículos, e/ou categoria e dimensões superiores.

CAPÍTULO VIII – DOS PROJETOS DE PARCELAMENTO E DA IMPLANTAÇÃO DE VIAS

Art 38 É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, parcelamentos ou arruamentos, condomínios que vierem a ser projetados ou executados no Município de Rio Branco do Sul.

Art 39 Todos os empreendimentos de parcelamento, aberturas de novas vias e mesmo seus prolongamentos deverão obter do órgão municipal de urbanismo, previamente, as respectivas licenças e diretrizes de arruamento, nos termos do Art. 6º da Lei Federal nº 6.766/1979.

Art 40 Os projetos de médio e grande porte que dificultem o acesso e causem impactos na circulação viária, restringindo a fluidez e segurança no trânsito e no sistema viário, como a construção de novos eixos viários, transposições em desnível, ampliação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos específicos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do órgão municipal de urbanismo e do Comitê de Desenvolvimento Territorial (CODET).

Parágrafo único. Projetos de sistema viário estão sujeitos à exigência de Estudo de Impacto de Vizinhança nos termos da legislação específica.

Art 41 Os projetos de arruamento deverão privilegiar a continuidade das vias existentes, devendo seguir o dimensionamento adequado às funções a que se destinam conforme estabelecido nesta lei.

Art 42 A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem e à abertura das vias e implantação das edificações.

Art 43 As vias deverão, sempre que possível, acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos.

Art 44 A realização de obras de terraplanagem deve evitar a remoção de vegetação e a implantação junto a linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. A realização de obras públicas ou privadas deve seguir o disposto no Código de Obras e Edificações (COE) municipal.

CAPÍTULO IX – DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 45 Ninguém poderá abrir, fechar, desviar ou modificar vias e estradas sem licença prévia do Poder Executivo Municipal.

§ 1º Sempre que os munícipes apresentarem solicitação ou sugestão ao Executivo Municipal sobre a conveniência de abertura ou modificação de traçado de vias, estradas e caminhos municipais, deverão instruir a representação com memorial justificativo e proposta de alternativa de traçado.

§ 2º Caso a alteração de traçado de via seja classificada como de interesse metropolitano, deverá ser submetido caderno técnico à Câmara Técnica do Sistema Viário Metropolitano de Curitiba (CTSVMC), nos termos estabelecidos pela própria CTSVMC, como forma a se obter anuência para alteração de traçado e/ou caixa viária e/ou classificação viária.

§ 3º Não poderão ser fechadas, mesmo de modo temporário, vias e estradas sem prévia autorização do órgão municipal de urbanismo mediante aprovação de estudo de impacto e abertura prévia de alternativa viária adequada.

§ 4º Concedida a permissão, o requerente fará a modificação a sua custa, sem interromper o trânsito, não lhe assistindo direito a qualquer indenização.

Art 46 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 47 As modificações que porventura vierem a ser feitas no sistema viário municipal deverão estar de acordo com os pressupostos do Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente, podendo ser revistas e atualizadas mediante justificativas técnicas embasadas da necessidade e viabilidade das modificações, sujeitas à análise e parecer favorável do Comitê de Desenvolvimento Territorial (CODET) e publicizadas.

Art 48 Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo órgão municipal de urbanismo.

Art 49 Projetos de empreendimentos de parcelamento aprovados ou em implantação seguirão os padrões previamente aprovados, de modo que as presentes disposições valerão para os projetos apresentados a partir da vigência desta lei.

Art 50 O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, bem como com o estabelecido por esta Lei.

Art 51 Eventuais atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art 52 A falta de atendimento às obrigações dispostas nesta lei acarretará na incidência de multa, além da obrigação de restabelecer na área de domínio, a condição inicial, no prazo de 15 (quinze) dias a notificação, findo os quais a multa será duplicada a cada período de 20 (vinte) dias ou fração excedente.

Art. 53 Fica revogada a Lei Municipal Nº 991/2012, a Lei 1142/2017 e demais disposições em contrário.

Art. 54 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito do Município de Rio Branco do Sul, em 27 de novembro de 2024.

AILTON LUIZ NODARY
Prefeito Municipal em Exercício