

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO BOM
Estado do Paraná

LEI COMPLEMENTAR N.º 052/2010

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

[\(Novas vias urbanas ao sistema viário – Lei Complementar 06/2014\)](#)
[\(Anexo – Sistema Viário de Rio Bom\)](#)

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

TÍTULO I

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - O sistema viário do município de Rio Bom, é composto pelas vias urbanas da cidade de Rio Bom, pelas vias do Distrito de Santo Antônio do Palmital e pelas estradas rurais, pelos seus respectivos passeios, além das rodovias estaduais, que obedecem legislação específica.

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 - São partes integrantes e complementares ao texto deste Título:

I -Anexo A - Mapa da hierarquização viária urbana;

I-Anexo B – Mapa da hierarquização viária rural;

I-Anexo C – Tabela de Dimensões Mínimas das Vias;

II-Anexo D – Figuras – Hierarquização Viária Urbana.

Art. 4º - 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 estiver em nome da Prefeitura do Município de Rio Bom por doação, permuta, desapropriação ou qualquer outro instrumento jurídico.

Art. 5º - A Prefeitura poderá estabelecer convênios com órgãos do Estado e/ou da União para a execução das pavimentações consideradas prioritárias.

Art. 6º - 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. 7º - Os novos projetos viários na área do Município deverão atender as especificações técnicas da presente Lei e do **Código Nacional de Trânsito**.

SEÇÃO I

DAS DEFINIÇÕES

Art. 8º - Para efeito de aplicação da presente Lei, são adotadas as seguintes definições:

I- Logradouro Público - avenidas, ruas, alamedas, travessas, contornos rodoviários, estradas e caminhos de uso público;

II- Código de Trânsito - conjunto das normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;

III- Passeio, Calçada ou Via de Pedestres - parte do logradouro público ou via de circulação destinada ao tráfego de pedestres;

IV- Pista de Rolamento - parte do logradouro público ou via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego de veículos;

V- Sistema Viário Básico - conjunto das vias principais de circulação do Município, com caracterizações específicas e distintas;

VI- Tráfego - fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo

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

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

IX- 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.

X- 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;

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

XII- Testada do Lote – largura do lote voltado para via pública.

XIII- Sarjeta – Escadouro para águas da chuva que beira o meio-fio dos passeios.

SEÇÃO II

DOS OBJETIVOS

Art. 9º - A Lei do Sistema Viário do Município de Rio Bom tem por objetivo:

I- Melhor aproveitamento do sistema viário existente, com o aumento de suas condições de capacidade e segurança;

II- Promover a hierarquização da rede viária;

III- Disciplinar o tráfego de veículos de carga nos núcleos urbanos;

IV- Definir parâmetros para abertura de novas vias tanto de iniciativa pública como privada;

V- Estabelecer critérios para a estruturação das vias.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO E SUA ESTRUTURAÇÃO

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

I- Via Estrutural Tipo 1 – 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. Deverão ter 14 ou 15m (quatorze ou quinze metros) de pista de rolamento, e 3m (três metros) de calçada;

II- Via Estrutural Tipo 2 – 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. Deverão ter 14 ou 15m (quatorze ou quinze metros) de pista de rolamento, e 3m (três metros) de calçada;

III- Via Coletora – Coletam o tráfego originado das vias locais, distribuindo-o para as Vias Estruturais e vice-versa. Deverão possuir pista de rolamento com largura de 12m (doze metros) ou 13m (treze metros) e calçadas com 3m (três metros) de largura;

IV- Via Local 1 – Destinam-se 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 1, podendo estar inseridas nos locais estabelecidos pelo mapa em Anexo A. Deverão possuir pista de rolamento com largura de 9m (nove metros) ou 10m (dez metros) e calçadas com 3m (três metros) de largura;

V- Via Local 2 - Destinam-se 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 2, 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. Deverão possuir pista de rolamento com largura de 6m (seis metros) e calçadas com 2m (dois metros) de largura;

VI- 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.

VII- 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. Sua pista de rolamento terá 5m (cinco metros) de largura, e seus passeios, 2m (dois metros) na lateral da praça, e 3m (três metros) na lateral da Igreja.

VIII- 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. Deverá possuir pista de caminhada com largura de 2,5m (dois metros e cinquenta centímetros) e ciclovia com largura de 1,5m (um metro e cinquenta centímetros). Nestas vias, é proibido:

§ 1º- Conduzir através dos passeios, volumes de grande porte;

§ 2º- Trafegar na pista de caminhada de bicicletas, patins ou skate devendo estes serem utilizados apenas na ciclovia;

§ 3º- Conduzir nos passeios veículos de qualquer espécie;

§ 4º- Amarrar animais em postes, árvores, grades ou portas.

Parágrafo Único - Excetuam-se do disposto neste item, carrinhos de crianças ou paralíticos.

Parágrafo Único – As figuras de cada via com suas respectivas características encontram-se no Anexo D desta Lei.

SEÇÃO I

DAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS

Art. 11 - 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. 12 - 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:

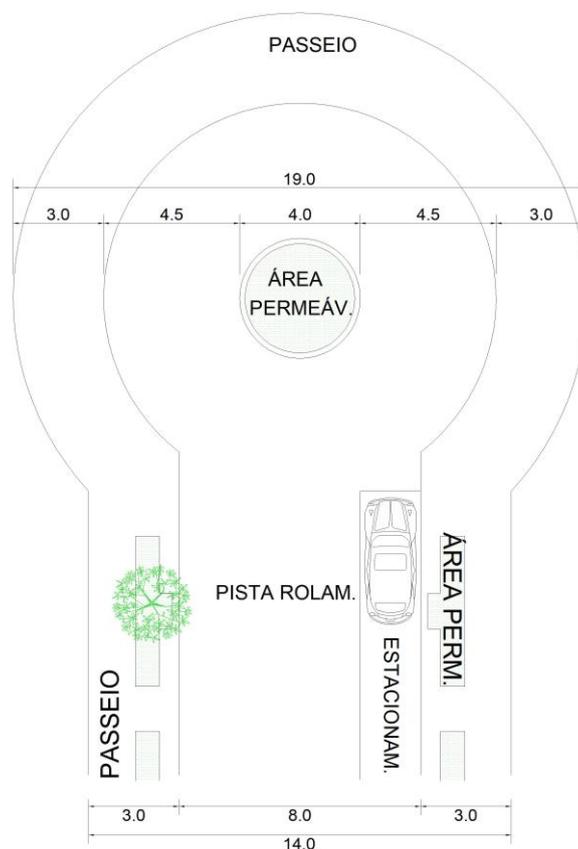


Fig. 01 – Esquema bolsão de retorno.

Art. 13 - 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 na categoria “9” da Tabela I do Anexo C desta Lei.

CAPÍTULO III

DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 14 – O sistema de circulação de pedestres da Cidade de Rio Bom é composto pelos passeios ou Vias de Pedestres.

Art. 15 – 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**, de 30 de Junho de 2004;

§ 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. 16 – Os passeios deverão atender as especificações abaixo:

§ 1º - 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 1,60m (um metro e sessenta 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 abaixo:

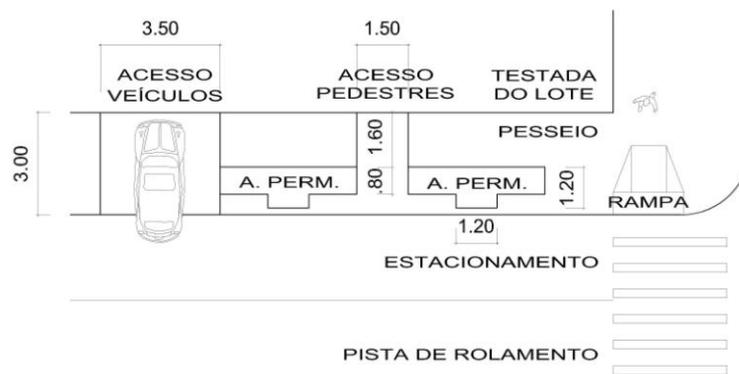


Fig. 02 – Esquema calçada com largura de 3,00m (três metros).

§ 2º - 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 abaixo:

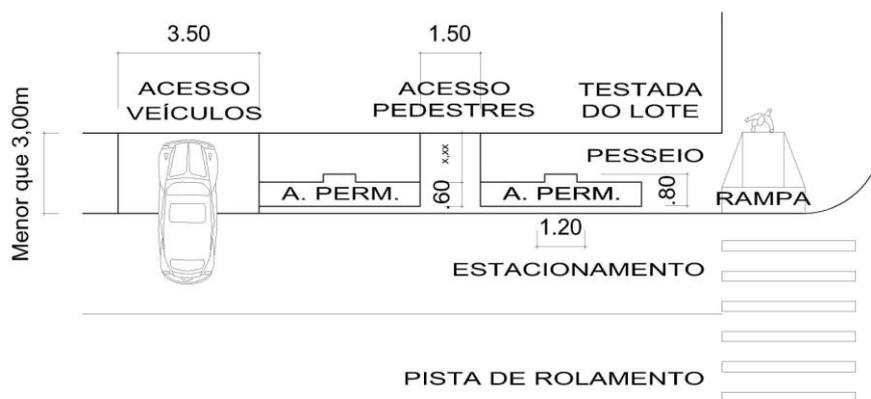


Fig. 03 – Esquema calçada com largura inferior a 3,00m (três metros).

§ 3º - 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;

§ 4º - Os passeios terão declividade transversal mínima de 2% (dois por cento);

§ 5º - Não será permitido qualquer anteparo que dificulte o tráfego de pedestres nas calçadas, como muretas, ou desnível de piso, como forma de desviar as águas pluviais;

§ 6º - 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;

§ 7º - Na pavimentação dos passeios é recomendada a utilização de ladrilhos hidráulicos, pedra jateada, ou piso intertravado;

§ 8º- 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. 17 – 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).

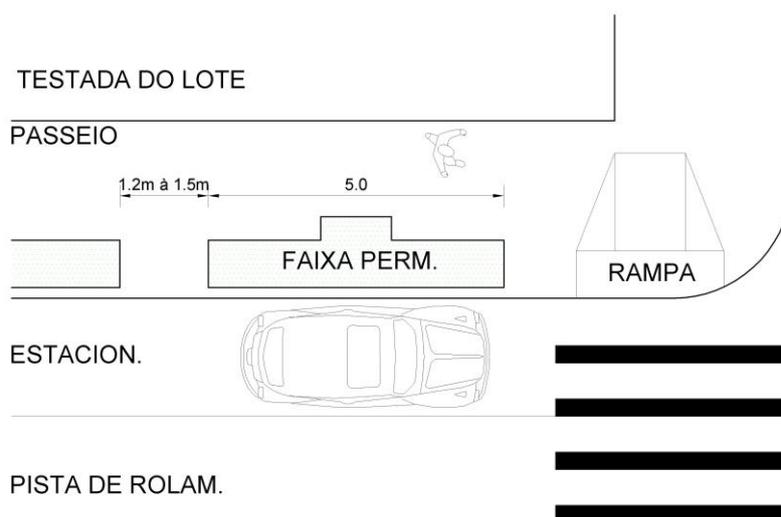


Fig. 04 – Esquema de comprimento da faixa permeável.

Art. 18 – 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 distancia mínima de 15m (quinze metros) entre um acesso e outro.

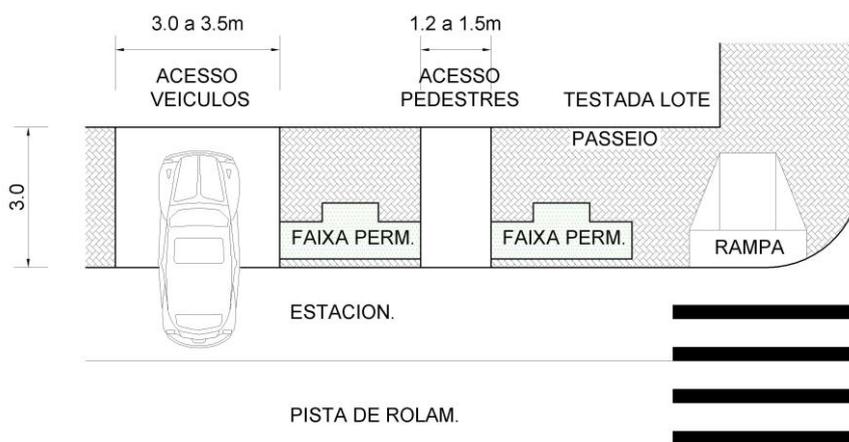


Fig. 05 – Esquema de comprimento dos acessos de pedestre e veículos.

Art. 19 – Na interrupção das faixas permeáveis, ou guias de balizamento, deverá ser instalado sinalização tátil direcional.

Art. 20 – Em todas as esquinas, as calçadas devem possuir rampa para acessibilidade de portadores de necessidades especiais, como especificado abaixo:

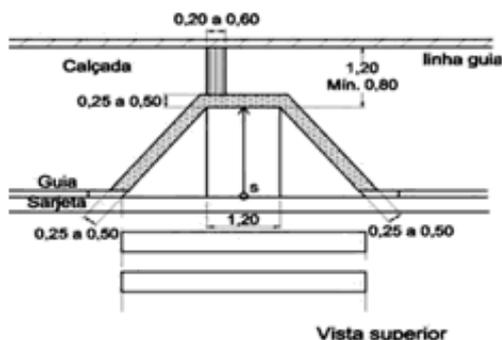


Fig. 06 – Exemplo de composição de Sinalização tátil, de alerta, e direcional nos passeios. Esquina.

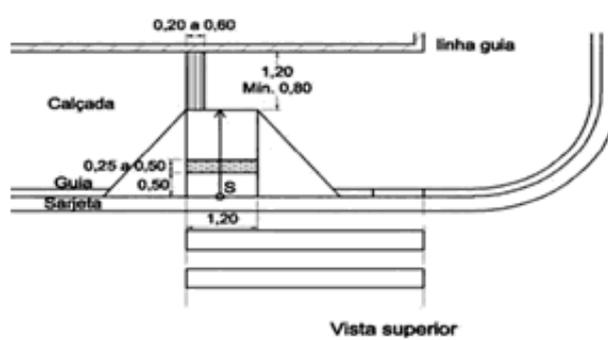


Fig. 07 - Exemplo de composição de Sinalização tátil, de alerta, e direcional nos passeios.

FONTE: NBR 9050.

FONTE: NBR 9050.

Art. 21 – A transposição das vias deve ser feita através de faixas de pedestres, seguindo as seguintes especificações:

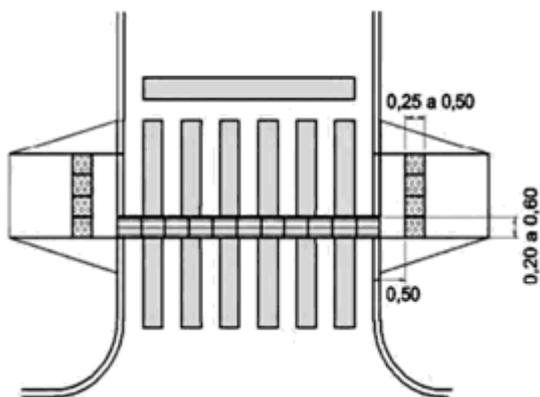


Fig. 08 – Exemplo de rebaixamento de calçada com calçada com

sinalização tátil e direcional.

FONTE: NBR 9050.

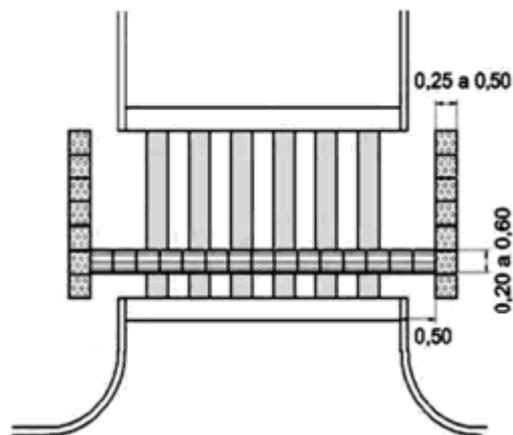


Fig. 09 - Exemplo de rebaixamento de

sinalização tátil e direcional.

FONTE: NBR 9050.

Art. 22 – As normas de acessibilidade universal que não forem atendidas pela presente lei, deverão atender a NBR 9050.

Art. 23 – 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. 24 – 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. 25 – 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. 26 – 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 IV

DAS ESTRADAS RURAIS

Art. 27 – As estradas municipais ficam assim classificadas:

I – Estradas principais ou troncos:

- a) radiais;
- b) longitudinais
- c) transversais;
- d) diagonais;

II – Estradas secundárias:

- a) ligações;
- b) ramais;
- c) acessos;

Parágrafo Único – 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 rodovias troncos, 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.

§ 1º - As pistas de rodagem das Estradas Principais ou Troncos do município deverão ter larguras de no mínimo 8,00m (oito metros) e no máximo 12,00m (doze metros).

§ 2º - As pistas de rodagem das Estradas Secundárias do município, deverão ter larguras de no mínimo 6,00m (seis metros) e no máximo 8,00m (oito metros).

Art. 28 - Todos os proprietários de terra que possuírem divisa com estradas rurais do tipo Principais ou Troncos, deverão deixar desocupada faixa de terra de no mínimo 7,00m (sete metros) na divisa lateral das mesmas.

Parágrafo único – O disposto neste artigo destina-se: 2,00m (dois metros) para alargamento das estradas e 5,00m (cinco metros) para possíveis construções de valetas superficiais para escoamento das águas pluviais.

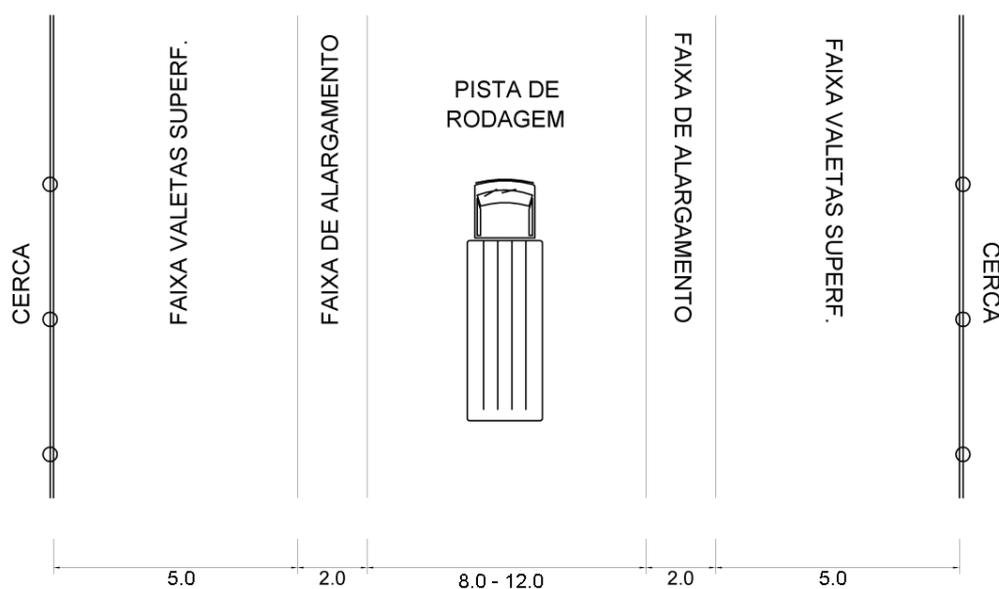


Fig. 10 – Desenho esquemático da conformação das Estradas Principais ou Troncos.

Art. 29 - Todos os proprietários de terra que possuírem divisa com estradas rurais do tipo Secundárias e/ou possuírem estradas secundárias dentro de sua propriedade, deverão deixar desocupada faixa de terra de no mínimo 5,00m (cinco metros) na divisa lateral das mesmas.

Parágrafo único – O disposto neste artigo destina-se: 5,00m (cinco metros) para possíveis construções de valetas superficiais para escoamento das águas pluviais.

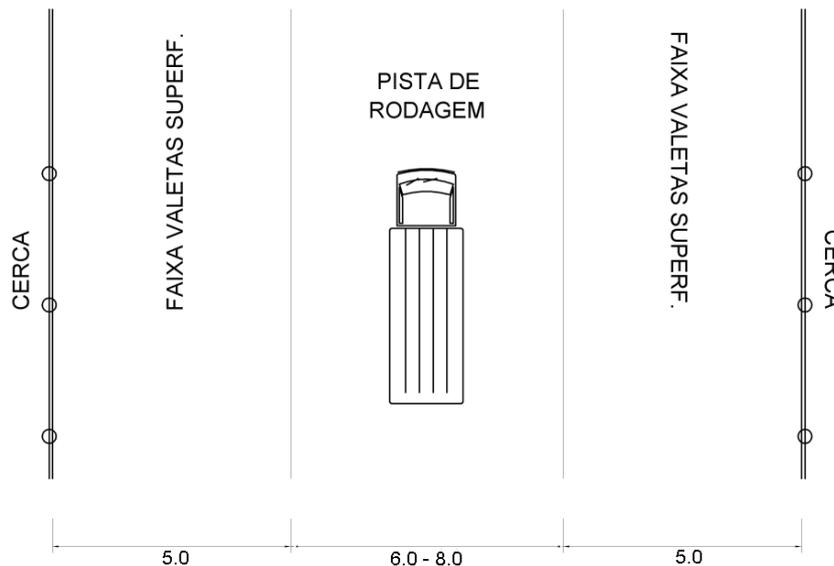


Fig. 11 – Desenho esquemático da conformação das Estradas Secundárias.

Art. 30 - 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. 31 - É expressamente proibido locação de curvas de nível e ou terraços que deságüem nas estradas rurais, bem como o tráfego de implementos de arrasto.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 32 - 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. 33 - As infrações a presente Lei darão ensejo à cassação do respectivo alvará, embargo administrativo, aplicação de multas e demolição de obras.

Art. 34 - 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. 35 - 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 do Plano Diretor e Habitação Social de Rio Bom, sob a ótica desta Lei, da lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e do Código de Obras.

Art. 36 - Alterações no conteúdo da presente Lei estarão condicionadas à deliberação do Conselho do Município.

Parágrafo único - Os casos omissos serão analisados pelo Conselho do Plano Diretor e Habitação Social de Rio Bom.

Art. 37 - A presente Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Rio Bom, Estado do Paraná, aos 15 dias do mês de dezembro de 2010.

MAURO PINTO DE ANDRADE
PREFEITO MUNICIPAL