



LEI COMPLEMENTAR Nº 036/2013 DE 13 DE AGOSTO DE 2013.

SÚMULA: DISPÕE SOBRE NORMAS RELATIVAS AO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU, ESTADO DO PARANÁ - LEI DO SISTEMA VIÁRIO - E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BONITO DO IGUAÇU, ESTADO DO PARANÁ, APROVOU E EU, IRIO ONÉLIO DE ROSSO, PREFEITO MUNICIPAL, NO USO DAS ATRIBUIÇÕES QUE ME SÃO CONFERIDAS POR LEI, SANCIONO E MANDO PROMULGAR A SEGUINTE LEI COMPLEMENTAR:

**TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Rio Bonito do Iguaçu, visando os seguintes objetivos:

I - Induzir o desenvolvimento pleno do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo;

II - Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;

III - Hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;

§1º O sistema de circulação e de transportes de Rio Bonito do Iguaçu será objeto de plano específico, de acordo com as diretrizes estabelecidas nesta lei, abrangendo circulação viária, transportes coletivos, de carga e passageiros e circulação de pedestres.

§2º Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes ou reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental.

Art. 2º É obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do Sistema Viário Básico, por força desta Lei, a todo o empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado dentro do Perímetro Urbano do Município de Rio Bonito do Iguaçu.

**TÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES**

Art. 3º Para os efeitos desta Lei consideram-se as seguintes definições:

I - ACOSTAMENTO – parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

II - CALÇADA – parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

III - CANTEIRO CENTRAL – obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

IV - ESTACIONAMENTO – imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.



V - ESTRADA – via rural não pavimentada.

VI - FAIXAS DE TRÂNSITO – qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

VII - LOGRADOURO PÚBLICO – espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

VIII - PASSEIO – parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

IX - RODOVIA – via rural pavimentada.

X - VIA – superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

XI - VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO – aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

XII - VIA ARTERIAL – aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

XIII - VIA COLETORA – aquela 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.

XIV - VIA LOCAL – aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

XV - VIA RURAL – estradas e rodovias.

XVI - VIA URBANA – ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

XVII - VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES – vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

TÍTULO III DAS VIAS DE CIRCULAÇÃO

Art. 4º A abertura de qualquer via ou logradouro público deverá obedecer às normas desta Lei Complementar e o que estiver previsto nas leis do Plano Diretor e do Parcelamento do Solo, e dependerá de aprovação prévia da Municipalidade.

Art. 5º Na área urbana as seções transversais, longitudinais e dimensionamento das vias serão definidos conforme hierarquização viária definida nos artigos 9º e 16 desta lei.



Art. 6º As vias que integram o sistema viário do Município de Rio Bonito do Iguaçu ficam assim classificadas funcionalmente de acordo com suas características:

I – Vias urbanas:

- a) Via de Trânsito Rápido;
- b) Arteriais;
- c) Coletoras;
- d) Locais;
- e) Especiais

Parágrafo Único. Vias Especiais são as vias locais que acabam em praça de retorno, por não existir a possibilidade de continuidade.

II – Vias Rurais:

- a) Rodovias;
- b) Estradas.

Art. 7º Para efeito desta Lei, a via urbana é composta de:

- I –** Faixa de trânsito;
- II –** Calçada ou Passeio;
- III –** Canteiro Central.

Parágrafo único. As Calçadas ou Passeios, quando elevados, terão altura de 5cm (cinco centímetros) a 25cm (vinte e cinco centímetros) acima do nível de circulação dos veículos.

Art. 8º As vias urbanas classificam-se, quanto a sua implantação, em:

- I -** Vias existentes: as vias já implantadas e denominadas;
- II -** Vias previstas: as vias definidas nesta Lei como necessárias, mas sujeitas ainda a projeto e implantação.

Parágrafo único. Após aprovação desta Lei, o Município exigirá dos futuros loteamentos, sua compatibilização com as vias previstas, quando estas estiverem sobre a gleba a ser loteada.

Art. 9º As vias a que se referem os artigos 5º e 6º deverão respeitar as seguintes dimensões:

- I –** Via de Trânsito Rápido - A ser definida pelo DNIT;
- II –** Arterial - 20,00m (vinte metros), sendo 12,00m (doze metros) de caixa e 4,00m (quatro metros) de calçada para cada lado;



III - Coletora - 15,00 m (quinze metros), sendo 10,00m (dez metros) de caixa e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de calçada de cada lado;

IV – Local - 12,00 m (doze metros), sendo 8,00m (oito metros) de caixa e 2.00m (dois metros) de calçada de cada lado;

V – Especial - 10,00 m (dez metros), sendo 7,00m (sete metros) de caixa e 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de calçada de cada lado.

VI – Rodovias – A ser definida pelo DNIT.

VII – Estradas - 10,00 m (dez metros).

§1º Para loteamentos industriais, o dimensionamento das vias não poderá ser inferior a 20,00m (vinte metros) de largura.

§2º As vias locais nas ZEIS poderão ter sua dimensão reduzida para 10,00m (dez metros) sendo 7,00m (sete metros) de caixa e 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de passeio de cada lado.

Art. 10 As vias arteriais e coletoras devem funcionar como elementos de orientação dos percursos. Para que cumpram este papel, devem ser destacadas das demais e, para tanto, podem ser usados os seguintes recursos:

I - Padrões de sinalização;

II - Tipo de pavimentação;

III - Iluminação.

Art. 11 Qualquer plano de pavimentação urbana deverá obedecer a hierarquia viária do bairro, estabelecida nesta Lei.

Art. 12. As vias de circulação só poderão terminar nas divisas da gleba a lotear quando seu prolongamento estiver na estrutura viária prevista nesta Lei, ou quando a juízo da Municipalidade interessar ao desenvolvimento urbano do Município.

Parágrafo único. Quando não houver previsão de continuidade da estrutura viária por esta Lei, esta deverá terminar em praça de retorno.

Art. 13 As vias de acesso sem saída só serão autorizadas se providas de praça de retorno com raio igual ou superior a largura da caixa de rua.

Art. 14 As vias urbanas projetadas e previstas estão definidas no anexo II – Mapa do Sistema Viário Urbano, integrante desta Lei, e deverão ser observadas quando da aprovação de um projeto de parcelamento.

Art. 15 Os loteamentos com testada para as rodovias estaduais ou federais deverão ter licença e acessos previamente concedidos e aprovados pelo órgão competente, sob pena de serem indeferidos.

Parágrafo único. Os acessos de que trata este artigo deverão ser sinalizados e terem tratamento paisagístico conforme normas estabelecidas pelo órgão competente da Municipalidade.



Art. 16 Todas as vias de circulação a serem projetadas e construídas devem atender os seguintes requisitos:

I - A declividade longitudinal máxima permitida será de 20% (vinte por cento) e a mínima não poderá ser inferior a 1% (um por cento);

II - A declividade transversal máxima permitida será de 4% (quatro por cento) e a mínima de 2% (dois por cento), e esta poderá ser do centro da caixa de rua para as extremidades, ou de uma extremidade da caixa para outra.

§1º Nos movimentos de terra ocasionados pela implantação das vias deverão ser previstas obras e tratamentos de superfície para conter a erosão.

§2º Nas áreas onde houver necessidade da retirada da cobertura vegetal existente deverão ser projetadas obras de contenção de erosão.

Art. 17 A largura da via que constituir prolongamento de outra já existente, ou constante de plano de loteamento já aprovado pela Municipalidade, não poderá ser inferior à largura desta, ainda que pela função e características possa ser considerada de categoria inferior.

Art. 18 Nos cruzamentos das vias públicas os dois alinhamentos deverão ser concordados por um arco de círculo de 5,00 m (cinco metros) de raio mínimo.

Art. 19 As vias destinadas à circulação prioritária de pedestres deverão possuir largura mínima de 3,00 m (três metros) e declividade máxima de 12% (doze por cento). A partir desta inclinação deverão ser utilizadas escadas de acordo com projeto e/ou normas estabelecidas pela Secretaria Municipal responsável.

TÍTULO IV **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 20 É parte integrante desta Lei o anexo I – Mapa do Sistema Viário Municipal e Anexo II – Mapa do Sistema Viário Urbano.

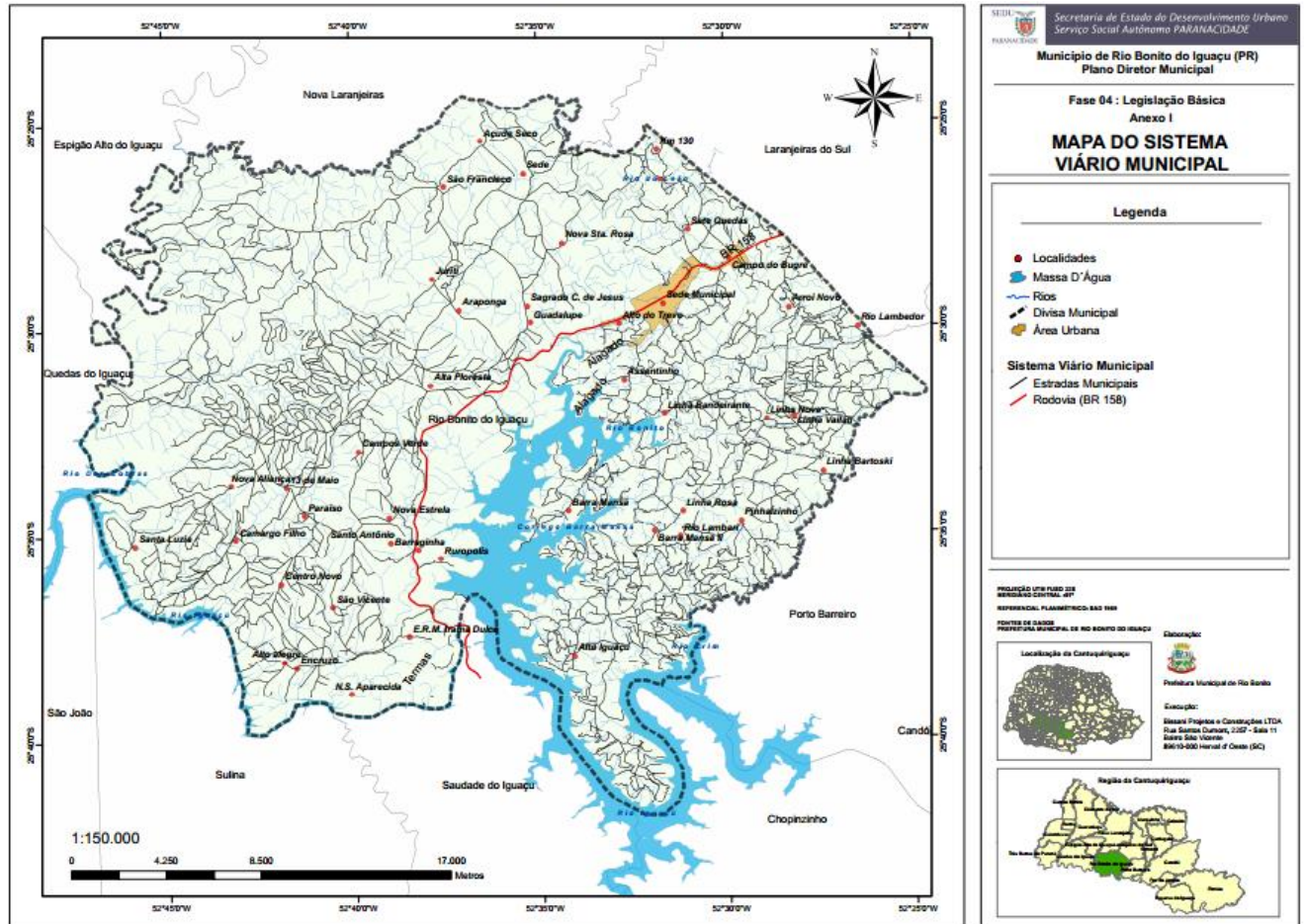
Art. 21 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Rio Bonito do Iguaçu-PR., em 13 de agosto de 2013.

IRIO ONÉLIO DE ROSSO
Prefeito Municipal

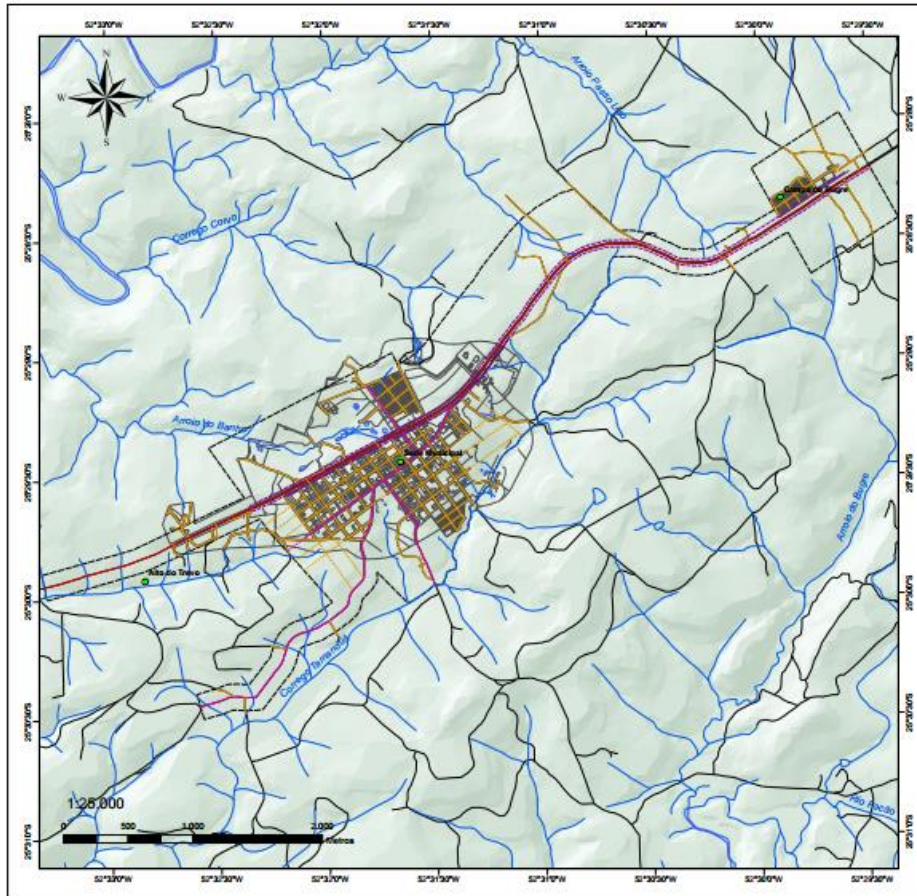


ANEXO I
Mapa do Sistema Viário Municipal
(Parte integrante da Lei Complementar nº 036/2013)





ANEXO II
Mapa do Sistema Viário Urbano.
(Parte integrante da Lei Complementar nº 036/2013)



SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO URBANO
Serviço Social Assistencial / PARANACIDADE

Município de Rio Bonito do Iguaçu (PR)
Plano Diretor Municipal

Fase 04 : Legislação Básica
Anexo II

MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Legenda

- Rios
- Lagos
- Perímetro Urbano Proposto
- Estradas Municipais
- Divisas e Alinhamentos
- Localidades
- Estrutura Viária
 - Via de Trânsito Rápido
 - Vias Arteriais Existentes
 - Vias Arteriais Previstas
 - Vias Coletoras Existentes
 - Vias Coletoras Previstas
 - Vias Locais Existentes
 - Vias Locais Previstas

PROJEÇÃO UTM FUSO 22B
MERIDIANO CENTRAL 49° W
INFORMAÇÕES PLANEJAMENTO CAD URB

FORTESE DE CADASTRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO BONITO DO IGUAÇU

Localização:
Município de Rio Bonito

Endereço:
Rua Paraná Quilom, 2207 - Sala 11
Bairro São Vicente
89010-000 Foz de Iguaçu (SC)

Região do Catarinense