SUMÁRIO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS (Art. 1° ao 7°)

CAPÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES (Art. 8° e 9°)

CAPÍTULO III
DA CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS VIAS (Art. 10 ao 16)

CAPÍTULO IV
DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO (Art. 17 ao 20)

CAPÍTULO V
DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA (Art. 21 ao 26)

CAPÍTULO VI
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO (Art. 27 ao 29)

CAPÍTULO VII
DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO (Art. 30 ao 36)

CAPÍTULO VIII
DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO (Art. 37 e 38)

CAPÍTULO IX
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS (Art. 39 ao 43)

CAPÍTULO X
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (Art. 44 ao 53)

LEI COMPLEMENTAR Nº 094/2025 DE 5 DE AGOSTO DE 2025.

SÚMULA: Dispõe sobre a Lei do Sistema Viário do Município de Rio Bonito do Iguaçu/PR e dá outras providências.

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

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. A presente Lei tem por objetivo disciplinar o Sistema Viário do município de Rio Bonito do Iguaçu em complementaridade ao Plano Diretor Municipal de Rio Bonito do Iguaçu e a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano, garantindo a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses da comunidade.

Parágrafo único. Para toda e qualquer alteração, reforma, intervenção, adequação nos espaços destinados a circulação de veículos e pedestres devem ser observadas as normas técnicas brasileiras como a NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, bem como a legislação do Código Brasileiro de Trânsito – Lei Federal nº. 9503/1997 e DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 2º. É obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do Sistema Viário Básico para qualquer empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento dentro do Perímetro Urbano do Município de Rio Bonito do Iguaçu. Integram a malha viária do Município o Sistema Viário Urbano da sede e seus distritos,

conforme descrito nos ANEXOS II a IX, e o Sistema Viário Municipal, conforme os ANEXOS I e X desta lei.

Art. 3º. É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano da sede de Rio Bonito do Iguaçu e seus distritos, ANEXOS II, III, IV, V, VI, VII e VIII da presente Lei.

Art. 4º. É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias existentes e as vias de estruturação no município na área rural.

Art. 5º. Objetivos gerais para disciplinar o Sistema Viário:

I - Assegurar a circulação e o transporte urbano de modo a atender a população;

II - Estabelecer condições para que as vias de circulação possam desempenhar suas funções e dar vazão adequada ao respectivo tráfego;

III - Estabelecer um sistema de vias de circulação adequado ao tráfego e a locomoção dos usuários;

IV - Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

V - Propiciar um sistema de ciclovias seguro, como alternativa de locomoção e lazer seguras;

VI - Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres;

VII - Complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município.

Art. 6º. Todo e qualquer arruamento no Município deverá ser previamente aprovado pela Administração Municipal, nos termos aqui previstos e na Lei de Parcelamento do Solo para fins urbanos. 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. Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental e impacto de vizinhança.

Art. 7º. Os novos loteamentos deverão respeitar o conteúdo desta Lei, bem como os traçados pré-existentes.

CAPÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 8º. A abertura de qualquer via pelo Poder Público ou por empreendedor privado de loteamento deverá ser objeto e obedecerá ao disposto nesta Lei.

Art. 9º. Para efeito de aplicação desta lei, são adotadas as seguintes definições:

I. Acesso – é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouro público e propriedade privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; e logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;

II. Acostamento – é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;

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

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

V. Caixa carroçável ou de rolamento – é a faixa de via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

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

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

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

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

X. Canteiro lateral – é o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e o bordo interno da pista coletora objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente.

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

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

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

XIV. Faixa de domínio de vias – é a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área não edificante;

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

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

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

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

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

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

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

XXII. Seção normal da via – largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

XXIII. Seção reduzida da via – largura total mínima exigida da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

XXIV. Sistema Viário – conjunto de vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;

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

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

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

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

XXIX. Tráfego leve – fluxo inferior a 50 (cinquenta) veículos por dia em uma direção;

XXX. Tráfego médio – fluxo compreendido entre 50 e 400 (cinquenta a quatrocentos) veículos por dia em uma direção;

XXXI. Tráfego pesado – fluxo superior a 400 (quatrocentos) veículos por dia em uma direção;

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

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

CAPÍTULO III
DA CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 10. A estrutura do sistema viário, classificada de acordo com a função que a via desenvolve na distribuição do tráfego e no espaço urbano, fica composta de:

I. Rodovias (Vias Regionais);
II. Via Rural Primaria;
III. Via Rural Secundaria;
IV. Via Arterial;
V. Vias Coletoras;
VI. Vias Locais;
VII. Ciclovias.

Parágrafo único. Junto às rodovias, estradas vicinais, estradas de ferro, dutos e linhas de transmissão de energia elétrica, será obrigatória a reserva de faixa paralela de terreno, não edificável, com 15,00 m (quinze metros) de cada lado, no mínimo, medidos a partir da linha divisória da faixa de domínio.

Art. 11. As Rodovias (Vias Regionais) possuem a função de conduzir, de forma expressa, o tráfego com origem e/ou destino fora do território do Município, são compostas por rodovias.

Parágrafo único. Os loteamentos e construções em proximidade com as áreas urbanas, incluindo distritos, localizados de frente às rodovias estaduais seguem os parâmetros definidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER).

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

I. Rodovias, seguindo a definição estabelecidas no CTB;

II. Via Municipal Primaria: compreende as vias de maior tráfego com a finalidade de promover a circulação no interior do município;

III. Via Municipal Secundária: compreende as demais vias rurais do município, caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade;

§ 1º. As vias rurais e urbanas a serem implantadas, ou prolongamentos das já existentes, até as que serão pavimentadas devem obedecer às dimensões mínimas definidas nos Anexos desta lei.

§ 2º. Fica sob responsabilidade do município a manutenção e abertura de vias na área rural.

§ 3º. Todas as vias rurais deverão possuir faixa de domínio conforme determinações do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, definido pela Lei Federal nº 9503/97.

§ 4º. A Prefeitura Municipal através do Departamento competente poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

§ 5º. É obrigatório recuo mínimo de 15,00m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais rurais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

Art. 13. As vias rurais primarias e secundárias indicadas no mapa do Anexo I e no Quadro Hierarquia Viária Municipal presente no Anexo X desta lei e deverão comportar no mínimo

I. Vias Primarias deverão comportar no mínimo 12,00 m (doze metros):
   a) Uma pista de rolamento: 3,50 m (três metros) sendo uma de cada lado;
   b) Duas faixas de manutenção de 2,50 m (dois metros), sendo uma de cada lado;
   c) Inclinação mínima de 0,5%;
   d) Rampa máxima de 20%.

II. Vias Primarias deverão comportar no mínimo 10,00 m (dez metros):
   a) Uma pista de rolamento: 3,00 m (três metros) sendo uma de cada lado;
   b) Duas faixas de manutenção de 2,00 m (dois metros), sendo uma de cada lado;
   c) Inclinação mínima de 0,5%;
   d) Rampa máxima de 20%.

§2º. Nas estradas não pavimentadas da área rural, a velocidade máxima permitida será de 60 Km/h (sessenta quilômetros por hora).

§3º. Nas Rodovias devidamente pavimentadas e sinalizadas, a velocidade máxima permitida será de:

I. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis e camionetas;
II. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para ônibus e micro-ônibus;
III. 80 km/h (oitenta quilômetros por hora) para os demais veículos.

§4º. Fica sob responsabilidade do município a manutenção e abertura de vias na área rural.

Art. 14. Vias arteriais são aquelas que devem receber destaque, em termos de tratamento da paisagem urbana – mobiliário urbano, iluminação pública, arborização, sinalização, em função de que concentra as edificações de maior importância da cidade, também tem como função possibilitar o acesso à cidade e fazer a ligação de seus extremos. Essas vias desempenham a função do eixo principal de ligação no sítio urbano e desenvolvem tráfego contínuo devido ao tipo de uso predominantemente comercial e de serviços ao longo dos trechos principais das avenidas. Conforme Quadro Hierarquia Viária Urbana presente no Anexo IX.

§1º. As vias arteriais deverão ter a dimensão mínima de 20,00 m (vinte metros) sendo:

I. Dois passeios para pedestres – calçada: 4 m (quatro metros), sendo um de cada lado;
II. Uma pista de rolamento: 3,00 m (três metros) sendo uma de cada lado;
III. Estacionamento:2,00 m (dois metros) de cada lado;
IV. Canteiro central: 2,00 m (dois metros);
V. Inclinação mínima de 1%;
VI. Rampa máxima de 20%.

Art. 15. Vias coletoras são aquelas que tem a função de coletar e distribuir o tráfego local e de passagem, fazendo a ligação entre bairros, coletando e distribuindo o tráfego local, formando um sistema de vias interligando a malha urbana. Conforme Quadro Hierarquia Viária Urbana presente no Anexo IX.

§1º. As vias coletoras deverão ter a dimensão mínima de 15,00 m (quinze metros) sendo:

I. Dois passeios para pedestres – calçada: 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), sendo um de cada lado;
II. Uma pista de rolamento: 3,00 m (três metros) sendo um de cada lado;
III. Estacionamento: 2,00 m (dois metros) de cada lado;
IV. Inclinação mínima de 0,5%;
V. Rampa máxima de 20%.

§2º. Nas vias coletoras, a velocidade máxima permitida será de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora).

Art. 16. Vias locais são responsáveis por fazer a ligação das vias coletoras até o destino. Vias de baixa velocidade que promovem a distribuição do tráfego local.

§1º. As vias locais deverão ter a dimensão mínima de 12,00 m (doze metros) sendo:

I. Dois passeios para pedestres – calçada: 2,00 m (dois metros), sendo um de cada lado;
II. Uma pista de rolamento: 3,00 m (três metros), sendo uma de cada lado;
III. Estacionamento: 3,00 m (três metros) em um dos lados;
IV. Inclinação mínima de 0,5%;
V. Rampa máxima de 20%.

§2º. São consideradas vias locais todas as demais vias da cidade, não citadas na presente Lei.

§3º. Nas vias locais, a velocidade máxima permitida será de 30 Km/h (trinta quilômetros por hora).

CAPÍTULO IV
DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO

Art. 17. Na elaboração de projetos para implantação e recuperação de pavimento deverá ser observada a hierarquia das vias estabelecida nesta lei quanto ao volume de tráfego em cada via, classificadas em:

I. Tráfego pesado – fluxo diário superior a 400 veículos em uma direção;
   a) Rodovias de ligação regional;
   b) Vias de estradas vicinais;
   c) Vias arteriais.

II. Trafego médio – fluxo diário compreendido entre 50 a 400 veículos em uma direção;
   a) Vias coletoras.

III. Tráfego leve – fluxo diário inferior que 50 veículos em uma direção.
   a) Vias locais.

Art. 18. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas específicas do DNER e ABNT.

Art. 19. Os novos loteamentos deverão seguir as diretrizes viárias existentes, observando o traçado das vias projetadas conforme ANEXO II ao VIII, de acordo com as orientações gerais estabelecidas pelo setor de planejamento do Poder Executivo na etapa da Consulta Prévia.

Art. 20. O prolongamento de vias já existentes não poderá ser inferior à largura dessas, mesmo que, pela sua função e posição sejam consideradas de classificação funcional inferior.

CAPÍTULO V
DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 21. É de responsabilidade do órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal, a elaboração dos projetos de sinalização viária, locação de carga e descarga e pontos de estacionamento regulamentados no que concerne:

I. Implantação de sinalização vertical e horizontal em toda a área urbana;

II. A sinalização viária horizontal deve ser utilizada como função de organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais de regulamentação, advertência ou indicação, com a representação de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias;

III. A sinalização viária vertical deve ser utilizada de acordo com suas funções de regulamentação, advertência ou indicação de lugares, sendo apropriada a cada situação como estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito;

IV. O estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos de carga e descarga e estacionamento de veículos deverão ser identificados em áreas de demanda e previamente de acordo com as regulamentações técnicas de:

a) Estar localizada junto ao meio fio;
b) Regulamentação da duração da parada;
c) Regulamentação do período do dia em que as paradas são permitidas;
d) Limitação do tamanho e capacidade dos veículos de carga;
e) Determinação sobre de que lado da rua a parada deve ser efetuada;

V. Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos;

VI. Os locais de estacionamento de táxis serão devidamente identificados em área de demanda através de sinalização horizontal e vertical, devendo utilizar o local somente os veículos destinados ao transporte em táxis e licenciados para a atividade.

Parágrafo único. Em caso de novos empreendimentos, o interessado ficará responsável pela execução dos projetos de sinalização viária elaborado pelo órgão competente de Planejamento do Poder Executivo Municipal.

Art. 22. Nas vias públicas próximas equipamentos comunitários de uso coletivo deverão ser previstos vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência, conforme a NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos:

I. Ter sinalização horizontal e vertical;

II. Contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura, quando afastada da faixa de travessia de pedestres. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas, no caso do estacionamento paralelo, ou perpendicular ao meio fio, não sendo recomendável o compartilhamento em estacionamentos oblíquos;
III. Estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos.

Art. 23. Todas as sinalizações para pedestre deverão ser dotadas de comunicação visual em braile e sonora.

Art. 24. A sinalização das vias públicas e vagas para estacionamento são de responsabilidade do município, como estabelece o Código Nacional de Trânsito, aprovado pela Lei Federal de nº. 9.503/1997.

Parágrafo único. Em parcelamentos caracterizados como condomínios horizontais, a sinalização viária será de responsabilidade do condomínio, conforme Código Nacional de Trânsito.

Art. 25. É necessário realizar projetos e intervenções viárias para fortalecer a sinalização de trânsito nas vias da área urbana da sede de Rio Bonito do Iguaçu.

Art. 26. O tráfego de charretes, carroças, tratores, colheitadeiras, dentre outros similares devem seguir normas específicas como:

I. Não trafegar nas rodovias, à noite;
II. Ser conduzidos pela direita da pista, bem junto ao acostamento e onde não houver acostamento, devem seguir as normas do Código de Trânsito Brasileiro;
III. Devem possuir sinalização refletiva na parte traseira;
IV. A circulação de equipamentos e maquinários pesados nas rodovias somente é permitida sobre a carroceria de caminhões e quando for o caso de se realizar a travessia de uma propriedade rural para outra, a

manobra deve ser informada com antecedência ao Posto de Policiamento Rodoviário mais próximo, para o acompanhamento de segurança.

CAPÍTULO VI
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 27. O Sistema Cicloviário é composto do conjunto de ciclovias e ciclofaixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art. 28. São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Cicloviário:

I. Ciclovia: Via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:
   a) largura mínima: 3,00m (três metros) para pista bidirecional;
   b) largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;
   c) declividade longitudinal máxima: 5% (cinco por cento);
   d) declividade transversal máxima: 2% (dois porcento) e mínima: 1% (um por cento);
   e) raio mínimo de curvatura: 3,00m (três metros).

II. Ciclofaixa: via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:
   a) largura mínima: 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para pista unidirecional;
   b) as características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada;
   c) raio mínimo de curvatura: 3,00 metros.

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

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

Art. 29. Todas as áreas de abrangência das ciclovias, que consequentemente criam limites, declividades e barreiras físicas e naturais, deverão receber tratamento específico à sinalização, interseções, arborização, iluminação pública e estacionamentos.

CAPÍTULO VII
DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art. 30. As calçadas deverão obrigatoriamente atender aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outras determinações do órgão municipal competente, observadas as peculiaridades específicas:

I. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;

II. Deverá haver na calçada condições de permeabilidade;

III. Todas as calçadas deverão ser dotadas de piso tátil;

IV. Fica permitido apenas um rebaixamento de meio-fio por lote de no máximo 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) de largura, para acesso de veículos. Tal rebaixamento não pode entrar em conflito com a NBR 9050 ou norma posterior que lhe altere;

V. A instalação de mobiliários urbanos nas calçadas como: lixeiras, pontos de ônibus, bancos e arborização devem ser de forma a não

atrapalhar o fluxo de pedestres, deixando uma área de passagem livre de pelo menos 1,20m (um metro e vinte centímetros).

Parágrafo único. A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 31. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para cadeirantes conforme as normas especificadas pela ABNT, NBR 9050.

Art. 32. Compete ao Município a elaboração dos projetos e, em colaboração com seus munícipes, a execução e conservação da arborização e ajardinamento dos logradouros públicos.

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

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

Art. 33. Quando o município não conseguir realizar o serviço solicitado por não haver equipe ou material apropriado para a realização do serviço, poderá a solicitante realizar a erradicação ou poda da arvore solicitada mediante autorização do órgão competente do município, sendo de total responsabilidade da solicitante as despesas relativas do trabalho e possíveis danos que possam ocorrer sem ônus ao município.

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

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

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

Art. 34. São proibidas quaisquer obras, serviços ou atividades em logradouros públicos que venham a prejudicar a vegetação existente.

Art. 35. Os tapumes e andaimes das construções deverão ser providos de proteção de arborização sempre que isso for exigido pelo órgão municipal competente.

Art. 36. A arborização urbana deverá ter minimamente 1 (uma) árvore por lote, estando locada no terço externo do passeio com espécies adequadas, conforme orientações da concessionária de energia elétrica e Plano de Arborização Urbana.

§1º. Quando uma árvore necessitar ser arrancada, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

§2º. Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

§3º. Os passeios desarborizados receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

§4º. As árvores de porte médio deverão estar localizadas preferencialmente nos passeios onde não houver a rede elétrica aérea.

§5º. A vegetação utilizada em canteiros centrais, rotatórias e áreas próximas a cruzamentos não podem prejudicar a visibilidade dos motoristas e pedestres.

CAPÍTULO VIII
DAS DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 37. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

I. Promover obras de paisagismo e revitalização urbana nas Avenidas centrais, coletoras e locais;
II. Estabelecer incentivos para tratamento paisagístico nos passeios por proprietários;
III. Proceder a iluminação adequada, observando a hierarquia viária;
IV. Elaborar programa de obras com definição de propriedades; e
V. Criar programas de sinalização urbana, bem como realizar a sua manutenção.

Art. 38. A secretaria responsável, além das demais atribuições relativas ao planejamento e controle do sistema viário, trânsito e transportes, caberá:

I. Propor melhorias no sistema viário urbano;
II. Propor abertura ou prolongamento de vias, para melhor escoamento do tráfego urbano e rural;
III. Propor soluções para os cruzamentos com grande fluxo de tráfego e em locais onde hajam conflitos;
IV. Estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos no regulamento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei Federal nº 9.503/1997;
V. Fixar áreas de estacionamento de veículos;
VI. Determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horário e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e de carga e descarga;
VII. Permitir estacionamentos especiais, devidamente justificáveis;

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

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

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

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

CAPÍTULO IX
DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 39. A implantação das vias deve ser adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias à abertura das vias e implantação das edificações.

Art. 40. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem natural ou córrego.

Art. 41. Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplenagem junto aos córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente de o fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 42. As vias de dimensões superiores a 13,00m (treze metros) poderão ter sua caixa de rolamento reduzida para fins de pavimentação se necessário e recomendado, conforme as características de cada caso.

Art. 43. Os novos loteamentos deverão observar o traçado das vias projetadas, conforme mapa do sistema viário anexo à parte integrante desta Lei.

CAPÍTULO X
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 44. Em caso de descumprimento das normas estabelecidas nesta Lei, ao responsável pela conduta serão aplicadas sanções que poderão ser as seguintes, cumulativamente ou não:

I. Multa em dinheiro;
II. Obrigação de fazer ou de não fazer;
III. Outras sanções previstas em Leis específicas.

Parágrafo único. As sanções serão aplicadas pelo órgão competente de planejamento municipal, cabendo recurso ao Conselho Municipal de Desenvolvimento.

Art. 45. 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. 46. A abertura de qualquer via ou logradouro público dependerá de aprovação prévia do órgão competente do Município.

Art. 47. Qualquer arruamento a ser implantado deve articular-se com as vias adjacentes oficiais assegurando a continuidade do Sistema Viário do Município.

Art. 48. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, deverão obedecer às diretrizes básicas de arruamento e são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§1º. O loteador deverá solicitar previamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei.

§2º. O Poder Executivo Municipal poderá exigir, a seu critério, em razão das características urbanísticas pretendidas para o empreendimento, dimensões de vias maiores do que as mínimas obrigatórias estabelecidas.

§3º. O prolongamento de vias consolidadas deverá obedecer a largura mínima para o tipo de via que ela for classificada.

Art. 49. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário básico deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona.

Art. 50. Após a aprovação desta Lei, não será permitida a abertura de vias de dimensões inferiores a 13,00m (treze metros) da caixa de via.

Art. 51. Os casos omissos na presente Lei, serão estudados e julgados pelo órgão competente aplicando-se Leis, Decretos e Regulamentos Especiais.

Art. 52. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

I. Anexo I – Mapa de Proposta do Sistema Viário Municipal;
II. Anexo II – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Sede;
III. Anexo III – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Alagado;
IV. Anexo IV – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Araponga;

V. Anexo V – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano - Distrito Centro Novo;

VI. Anexo VI – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano - Distrito Linha Rosa;

VII. Anexo VII – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Pinhalzinho;

VIII. Anexo VIII – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Paraíso;

IX. Anexo IX - Quadro de Hierarquia Viária Urbana;

X. Anexo X – Quadro de Hierarquia Viária Municipal;

XI. Anexo XI – Modelo de Rampa para Cadeirantes;

XII. Anexo XII – Modelo de Sinalização para Vagas de Estacionamento de Veículos que Conduzam ou são Conduzidos por Pessoa com Deficiência;

XIII. ANEXO XIII – Glossário.

Art. 53. Esta lei entra em vigor a partir de sua publicação oficial, revogando as demais disposições em contrário especialmente a Lei Complementar nº 036/2013 de 13/08/2013.

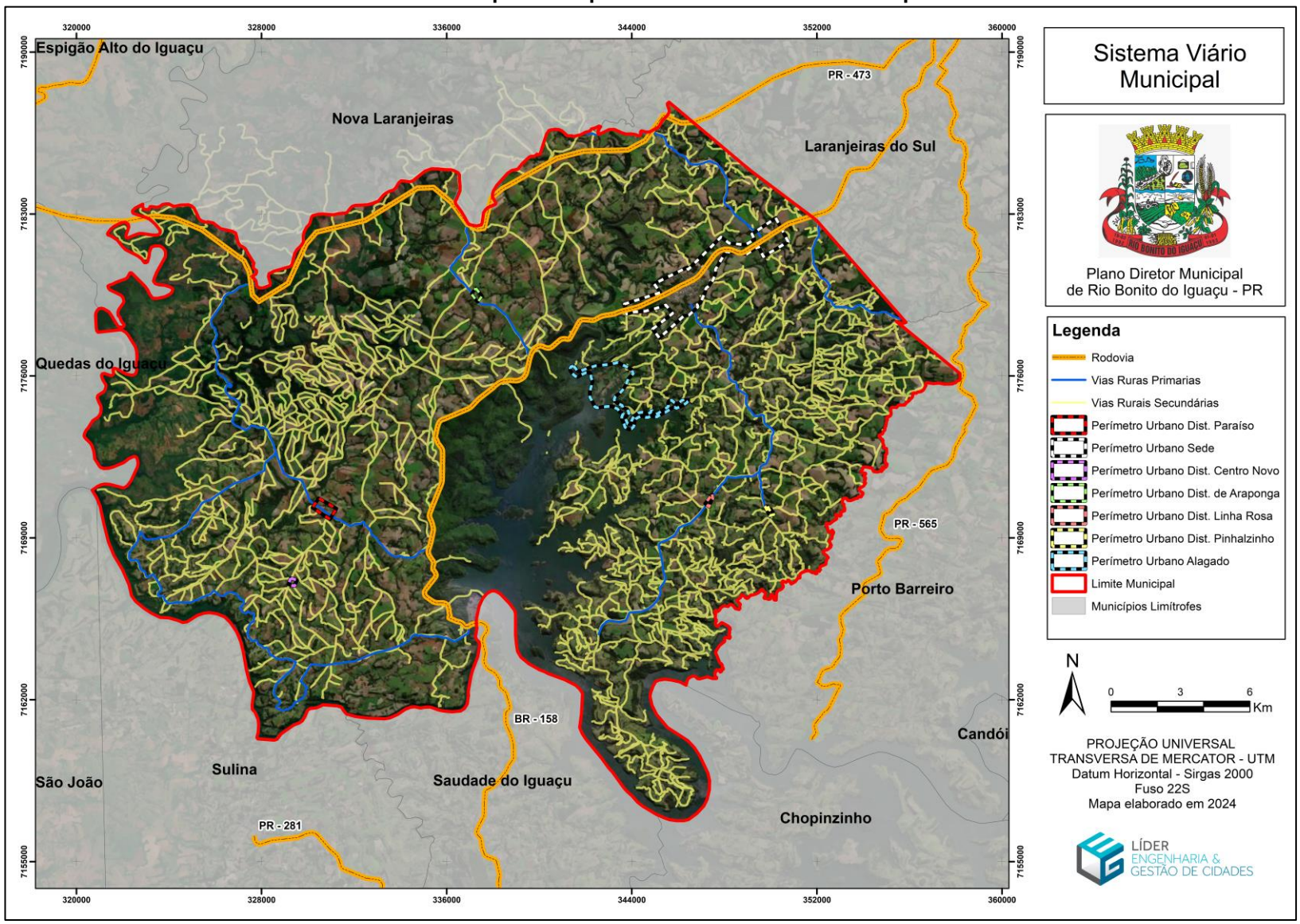
Gabinete do Prefeito Municipal de Rio Bonito do Iguaçu/PR., em 5 de agosto de 2025.

SEZAR AUGUSTO BOVINO
Prefeito Municipal

ANEXOS

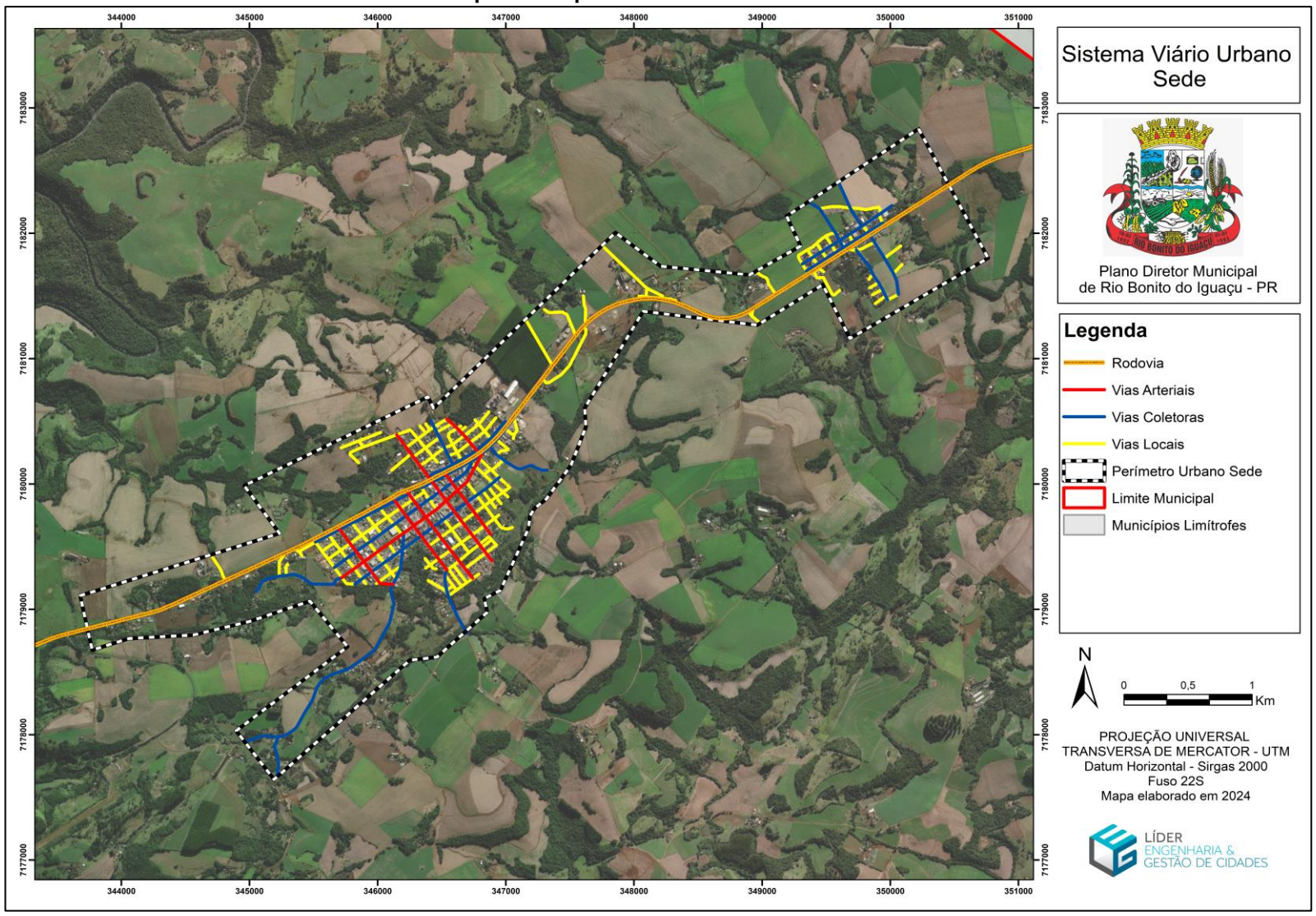
ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo I – Mapa de Proposta do Sistema Viário Municipal.



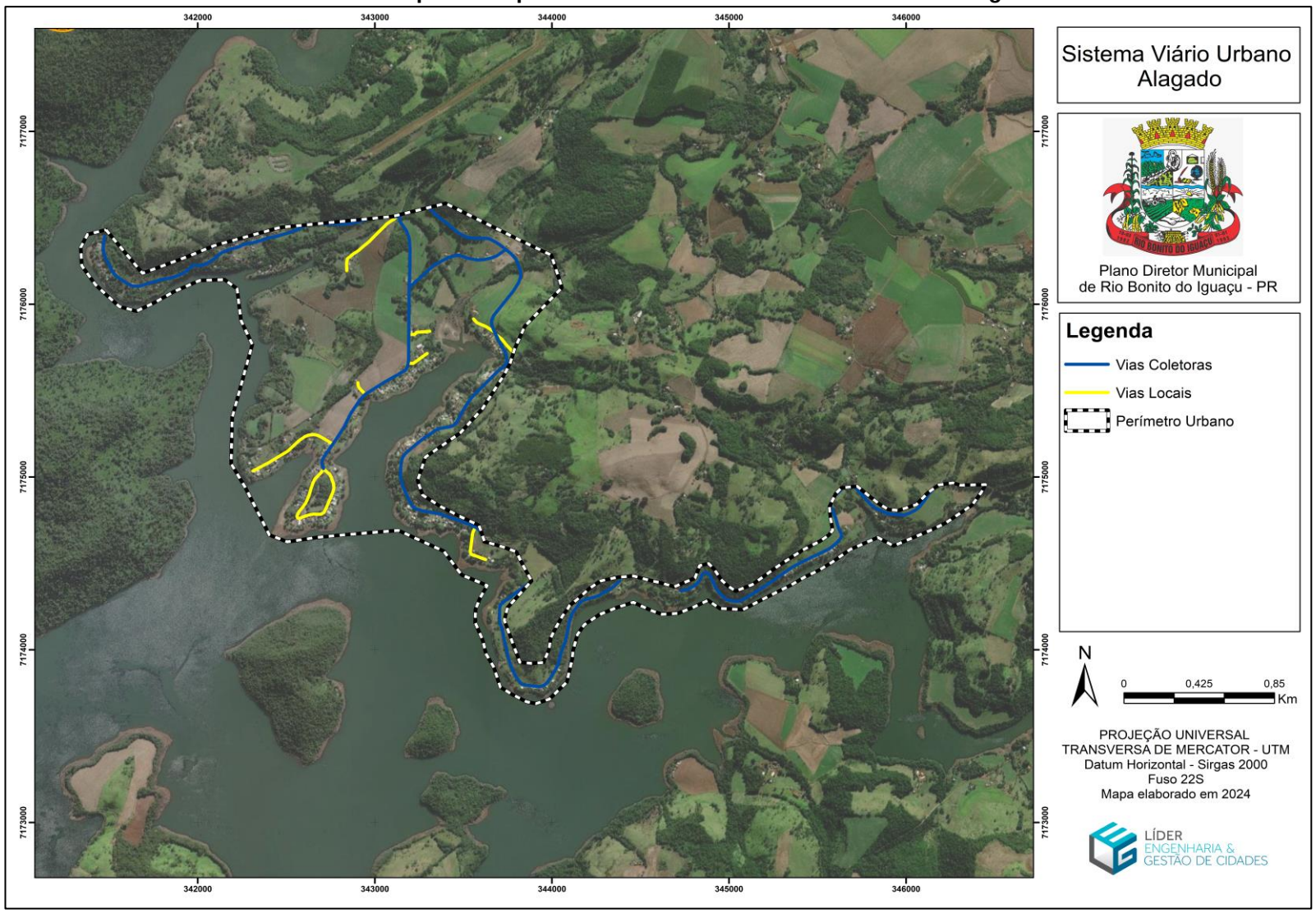
ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo II – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano - Sede.



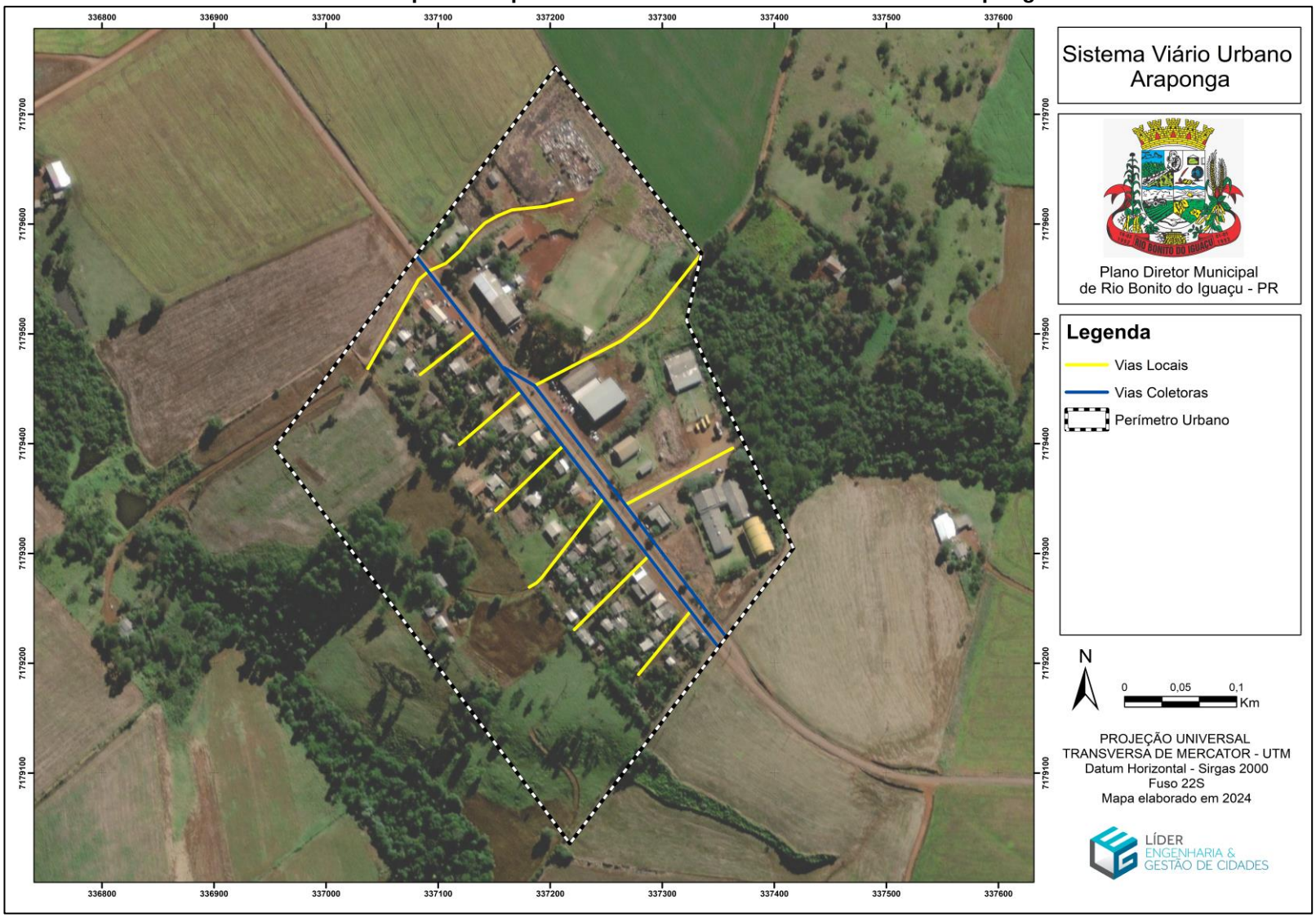
ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo III – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Alagado.



ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo IV – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Araponga.

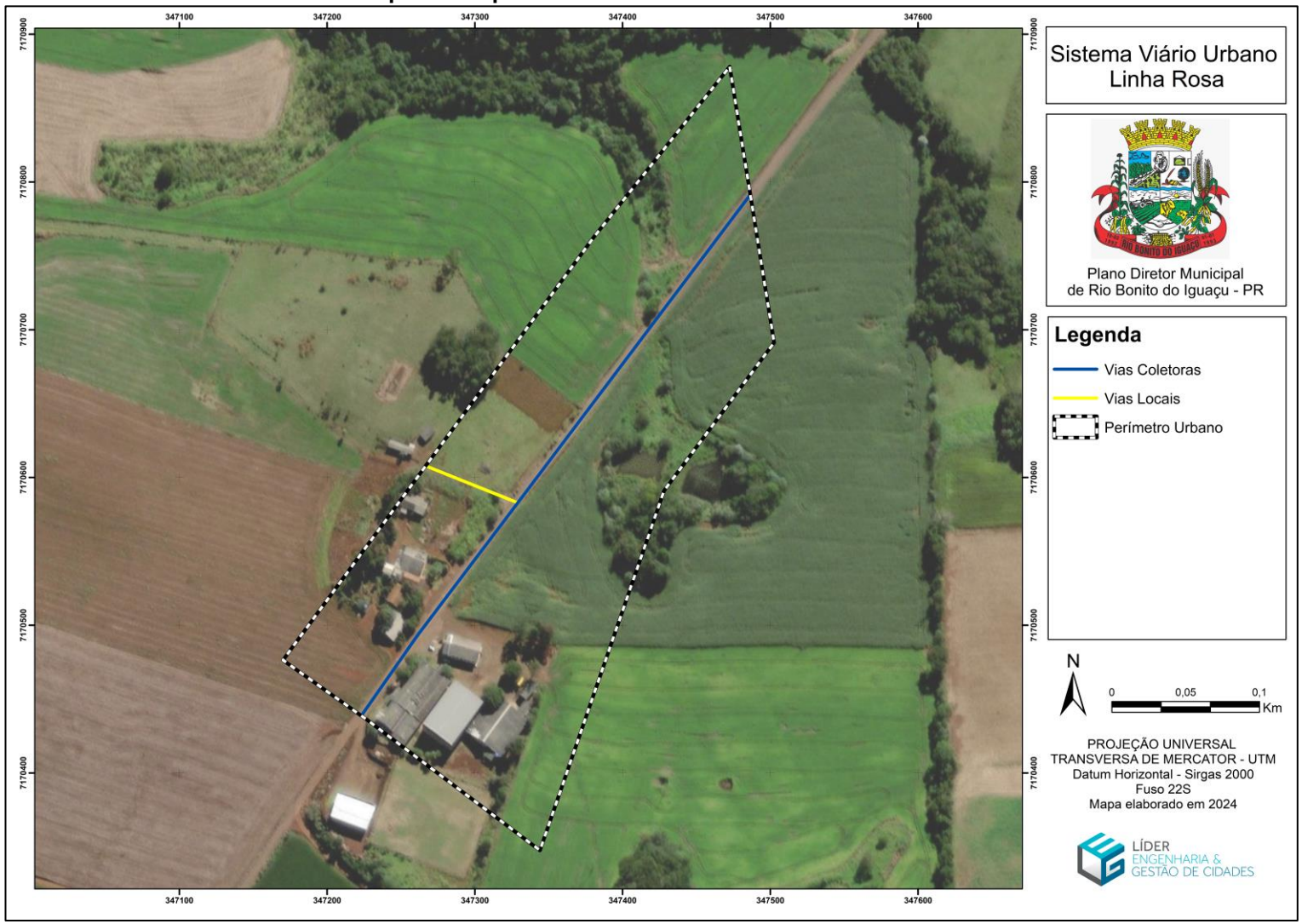


ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo V – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano - Distrito Centro Novo.

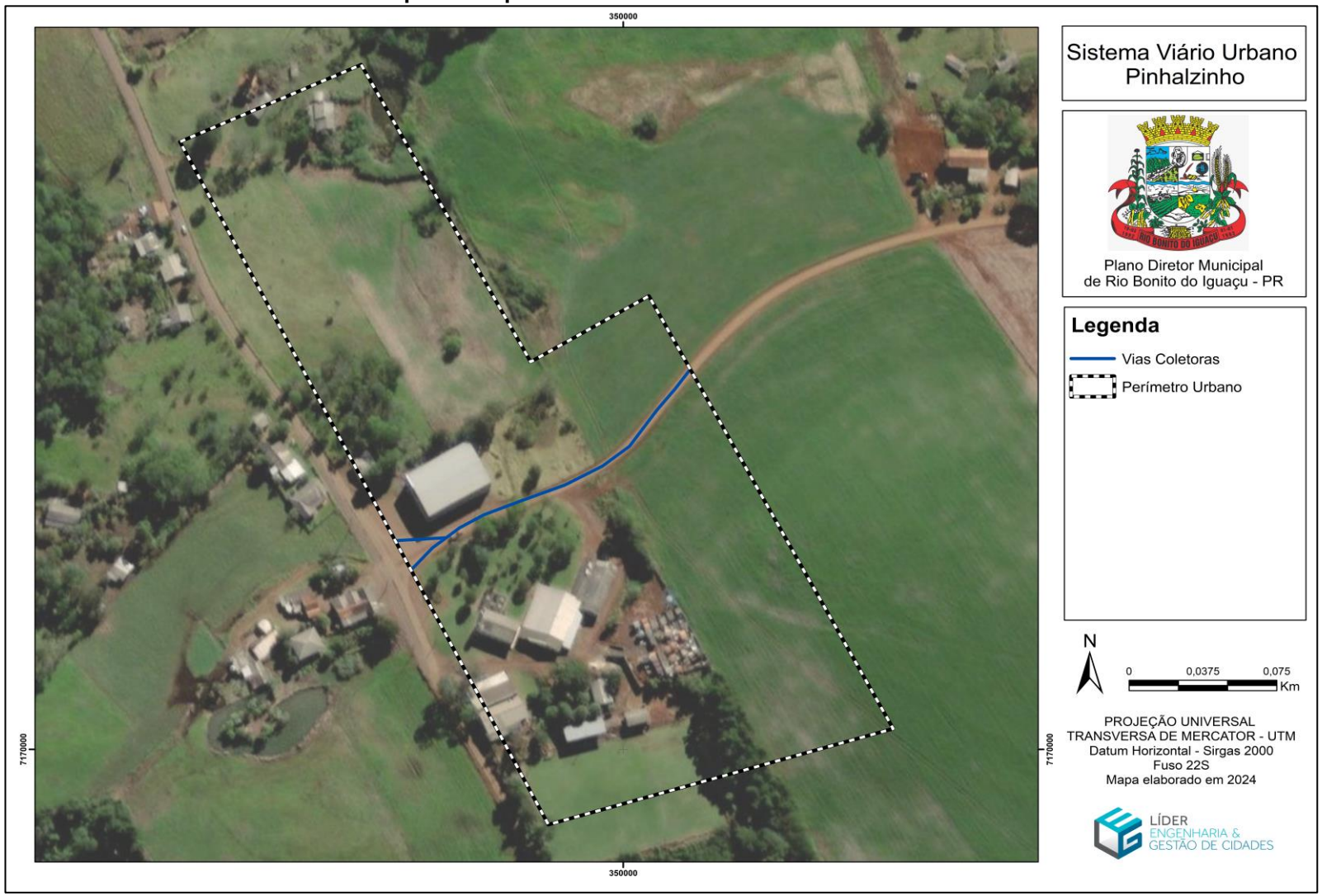
ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo VI – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano - Distrito Linha Rosa.



ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo VII – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Pinhalzinho.



ESTADO DO PARANÁ
MUNICÍPIO DE RIO BONITO DO IGUAÇU
PREFEITURA MUNICIPAL

Anexo VIII – Mapa de Proposta do Sistema Viário Urbano – Distrito Paraíso

Anexo IX - QUADRO DE HIERARQUIA VIÁRIA URBANA.

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro central (m)	Inclinação mínima (1) (%)	Rampa máxima (2) (%)
Trânsito Rápido (3)	A ser definida pelo DNIT						
Arterial	20,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 4,00 (D) 4,00	2,00 (4)	0,5	25
Coletora	15,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-	0,5	25
Local	12,00	(E) 3,00 (D) 3,00	2,00 (5)	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	25

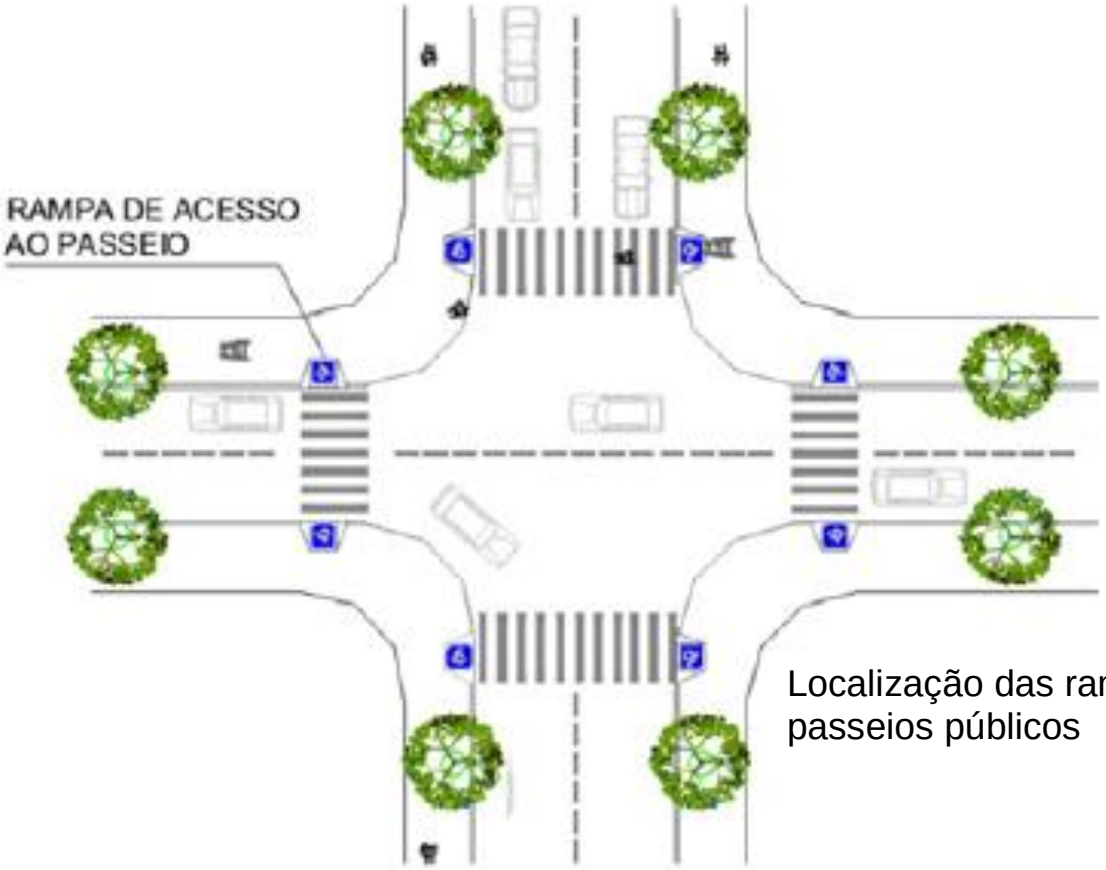
(1) Da seção transversal tipo;
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros);
(3) Aplicável em cada sentido da Rodovia;
(4) Canteiro central com função de separador de pistas de rolamento, devendo ser observada a permissão de conversões;
(5) A faixa de estacionamento deverá ser implantada ao lado oposto do motorista;
(D) Direita;
(E) Esquerda.

Anexo X – QUADRO DE HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL.

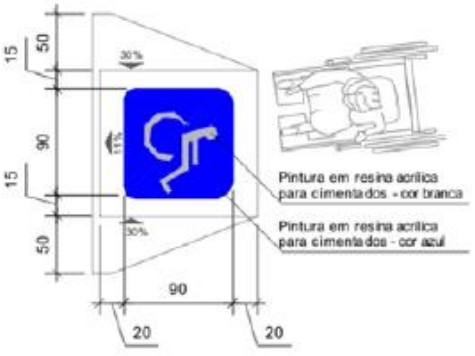
Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de manutenção/ Calçada (m)	Inclinação mínima (1) (%)	Rampa máxima (%)
Rodovias	Parâmetros definidos pelo DNIT				
Vias Rurais Primarias	12,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 2,50 (D) 2,50	0,5	20
Vias Rurais Secundárias	10,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,00 (D) 2,00	0,5	20

(1) Da seção transversal tipo.
(D) Direita.
(E) Esquerda.

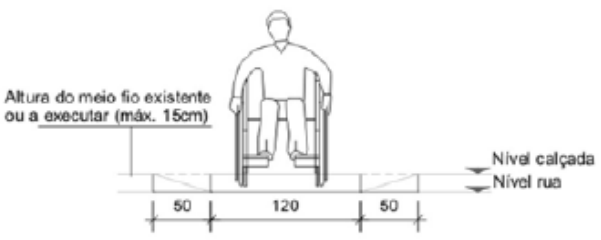
Anexo XI – MODELO DE RAMPA PARA CADEIRANTES.



Localização das rampas nos passeios públicos

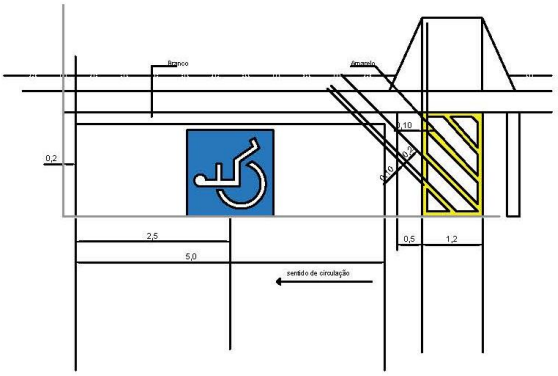


Detalhe das rampas em corte e planta



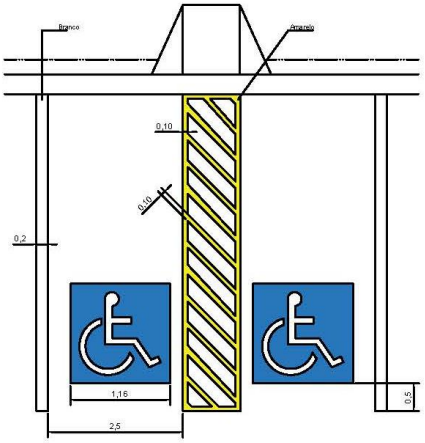
Anexo XII – MODELO DE SINALIZAÇÃO PARA VAGAS DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS QUE CONDUZAM OU SÃO CONDUZIDOS POR PESSOA COM DEFICIÊNCIA.

Estacionamento Paralelo a Calçada



Placa de Sinalização Vertical em Espaço Interno

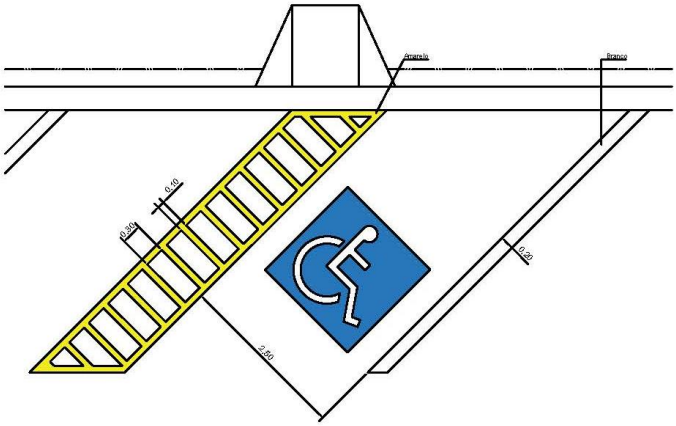
Estacionamento em 90º



Placa de Regulamentação de Estacionamento em Vias Públicas

A borda inferior das placas instaladas deve ficar a uma altura livre entre 2,10m e 2,50 m em relação ao solo. Em estacionamentos com pé-direito baixo, é permitida a sinalização à altura de 1,50m.

Estacionamento em 45º



ANEXO XIII – GLOSSÁRIO.

Acesso – dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade privada;

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;

Alinhamento – linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

Área "Non Aedificandi" – É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;

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;

Canteiro Central – obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

Ciclovia - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

Estacionamento – é o espaço público ou privado destinado à guarda ou imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros ou carga, constituídos pelas áreas de vagas e circulação;

Estrada – via rural não pavimentada;

Faixas de Domínio – superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

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;

Faixa de Rolamento – espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;

Infração - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

Largura da Via – distância entre os alinhamentos da via;

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;

Lote Lindeiro - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

Meio Fio – é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento;

Passeio - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separado por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

Pista de Rolamento - é o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

Sinalização - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

Via – superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a faixa de rolamento a calçada, o acostamento e canteiro central.