



---

**LEI COMPLEMENTAR N.º 006/2024**

SÚMULA: Dispõe sobre o sistema viário do Município de Ribeirão do Pinhal.

A Câmara Municipal de Ribeirão do Pinhal, Estado do Paraná aprovou, e eu, Dartagnan Calixto Fraiz, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei Complementar:

**CAPÍTULO I**  
**DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Malha Viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§1º A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

§2º Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

**Art. 2º** Integram a malha viária do Município o Sistema Viário Municipal e o Sistema Viário Urbano, descritos e representados nos Anexos da presente Lei Complementar.

**Art. 3º** É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias e estradas existentes no Município definidas no Mapa do Sistema Viário Municipal, Anexo da presente Lei, bem como conteúdo dos Anexos – Perfis das Vias.

**Art. 4º** É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano, Anexo II, bem como o conteúdo dos Anexos III a VII - Perfis das Vias - da presente Lei Complementar.

**Art. 5º** São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I - ANEXO I – Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II - ANEXO II – Mapa do Sistema Viário Urbano da Sede Municipal;
- III - ANEXO III a VII – Perfis das Vias.

**SEÇÃO I**  
**DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES**

**Art. 6º** Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Ribeirão do Pinhal, visando os seguintes objetivos:

- I - induzir o desenvolvimento pleno das áreas urbanas do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face da forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;



- 
- II - adaptar a malha viária existente urbana e rural 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;
  - IV - eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
  - V - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências.

**Parágrafo único.** Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana ou rural, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade (CMC) e órgãos estaduais competentes.

## **SEÇÃO II** **DAS DEFINIÇÕES**

**Art. 7º** 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: a) logradouro público e propriedade privada;

- a) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
- b) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

II - **ACOSTAMENTO** - é a parcela da área adjacente à faixa de rolamento, objetivando:

- a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
- b) 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;
- c) 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 - **CALÇADA** ou **PASSEIO** - é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

V - **CANTEIRO CENTRAL** - é o espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

VI - **CICLOVIA** - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicíclou ou seus equivalentes, não motorizados;

VII - **CRUZAMENTOS** - destinam-se a articular o sistema viário nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos:

- a) cruzamento simples: são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;
- b) cruzamento rotulado: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: PARE/VIA PREFERENCIAL), ou semáforos,



---

conforme estudos de volume de fluxo.

- VIII - ESTACIONAMENTO - é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- IX - FAIXA de DOMÍNIO de VIAS - é a porção do solo ao longo da pista de utilização pública, em ambos os lados da via;
- X - FAIXA NON AEDIFICANDI - É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XI - GREIDE - é a linha reguladora de uma via, composta de uma seqüência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;
- XII - LARGURA de uma VIA - é a distância entre os alinhamentos da via;
- XIII - LOGRADOURO PÚBLICO - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros);
- XIV - MEIO-FIO - é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XV - FAIXA DE ROLAMENTO ou FAIXA CARROÇÁVEL - é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados, ou seja, é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento.

## **CAPÍTULO II** **DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 8º** Considera-se sistema viário do município de Ribeirão do Pinhal o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos Anexos desta Lei.

### **SEÇÃO I** **DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 9º** As vias do Sistema Viário são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

- I - RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL - compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;
- II - VIAS DE ESTRUTURAÇÃO MUNICIPAL - são as que, no interior do Município, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, bem como a comunidades rurais e a outros municípios;
- III - VIAS ARTERIAIS - são vias que têm a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro dentro da área urbana, e se constituem como vias estruturantes da área urbana. Tais vias alimentam e coletam o tráfego das vias Coletoras e Locais;
- IV - VIAS COLETORAS - são as que coletam o tráfego das vias locais e encaminham-no às de maior fluxo (Arteriais);
- V - VIAS LOCAIS - caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso às propriedades e aos lotes;
- VI - VIAS MARGINAIS - são vias auxiliares de uma via arterial, adjacentes, geralmente paralelas, que margeiam e permitem acesso aos lotes lindeiros, possibilitando a limitação



---

de acesso à via principal.

## SEÇÃO II DO DIMENSIONAMENTO

**Art. 10** As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos (ver Anexos):

- I - faixa de rolamento para veículos;
- II - faixa de estacionamento/acostamento para veículos;
- III - ciclovia unidirecional com, no mínimo, 2m (dois metros) ou ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3m (três metros);
- IV - passeio para pedestre.

**Art. 11** As Vias de Estruturação Municipal deverão comportar, no mínimo, 12m (doze metros), contendo (ver Anexos):

- I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de carga de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- II - 2 (duas) faixas de acostamento para veículos de carga de, no mínimo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III - faixa non aedificandi de 12m (doze metros) a partir da margem, nos dois lados da via, podendo o produtor utilizar esta área especificamente para o plantio de cultura semiperene.

**Art. 12** As Vias Arteriais deverão comportar, no mínimo, 16,50m (dezesesseis metros e cinquenta centímetros), contendo (ver Anexos):

- I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- II - 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada;
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- IV - canteiro central de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros).

**Art. 13** As Vias Coletoras deverão comportar no mínimo 13m (treze metros), contendo (ver Anexos):

- I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada;
- II - 1 (uma) faixa de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada;
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

**Art. 14** As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 9m (nove metros), contendo (ver Anexos):

- I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada;
- II - 1 (uma) faixa de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2m (dois metros) a ser definido pelo setor técnico do município;



---

III- 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada.

**Art. 15** As Vias Marginais deverão possuir, no mínimo, 15m (quinze metros), contendo (ver Anexos):

- I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo 3m (três metros) cada;
- II - 1 (uma) faixa para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2m (dois metros), no lado das edificações;
- III - 1 (uma) ciclovia bidirecional, para fluxo nos dois sentidos, com, no mínimo, 3m (três metros) incluindo o separador de pistas de 50cm (cinquenta centímetros) de largura, no lado das edificações;
- IV - 1 (um) passeio para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) no lado das edificações;
- V - 1 separador de pistas com 50cm (cinquenta centímetros) de largura, no lado da rodovia.

**Art. 16** Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual ou federal será obrigatória a reserva de uma faixa non aedificandi de 5m (cinco metros) conforme a Lei Federal nº. 6766/79, alterada pela lei nº13.913 de 2019. A via marginal poderá ter dimensão maior do que a faixa non aedificandi desde que respeitadas as dimensões, a hierarquia e os demais critérios estabelecidos na Lei do Sistema Viário do Município.

**Art. 17** Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório a reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

**Art. 18** As caixas de ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam (ver Anexos III a VII).

**Art. 19** As caixas de ruas dos prolongamentos das vias de estruturação municipal, arteriais, coletoras e locais poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.

### **SEÇÃO III** **DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA**

**Art. 20** A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus Anexos, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do PLANO/PROJETO DE SINALIZAÇÃO URBANA, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

**Art. 21** Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;
- III - a adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos



---

como escolas, terminal rodoviário, casa da cultura e outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pelo Decreto Federal nº. 5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade nº. 10.048 e nº. 10.098/00.

**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.

**Art. 22** O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT.

#### **SEÇÃO IV** **DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO**

**Art. 23** Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

**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. 24** Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR-9050 da ABNT.

**Art. 25** A arborização urbana terá distância média entre si de 12m (doze metros), estando locada no terço externo do passeio e seguirá lei específica municipal e/ou Plano de Arborização do Município.

§1º Quando uma árvore necessitar ser arrancada, mediante autorização do Executivo Municipal, 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 sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

#### **CAPÍTULO III** **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 26** 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. 27** A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Sinalização Urbana e com o Plano de Arborização Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e Anexos desta Lei.

**Art. 28** As modificações que por ventura vierem a ser feita no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal da Cidade (CMC).



---

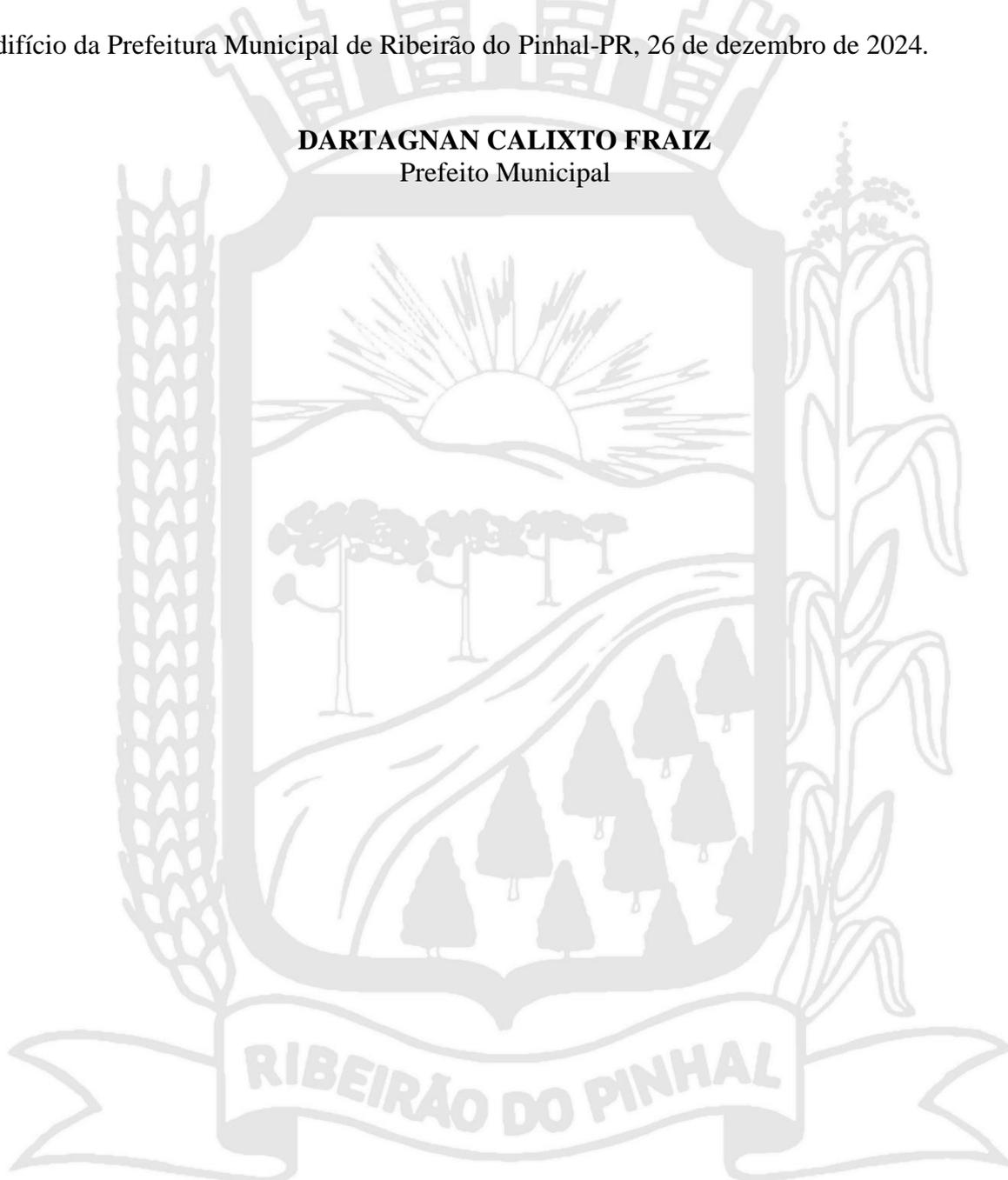
**Art. 29** Os casos omissos da presente Lei Complementar serão dirimidos pelo Conselho da Cidade (CMC).

**Art. 30** Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as Leis Municipais nº 1.345 de 14 de novembro de 2007 e nº 2.026 de 2 de julho de 2019.

Edifício da Prefeitura Municipal de Ribeirão do Pinhal-PR, 26 de dezembro de 2024.

**DARTAGNAN CALIXTO FRAIZ**

Prefeito Municipal

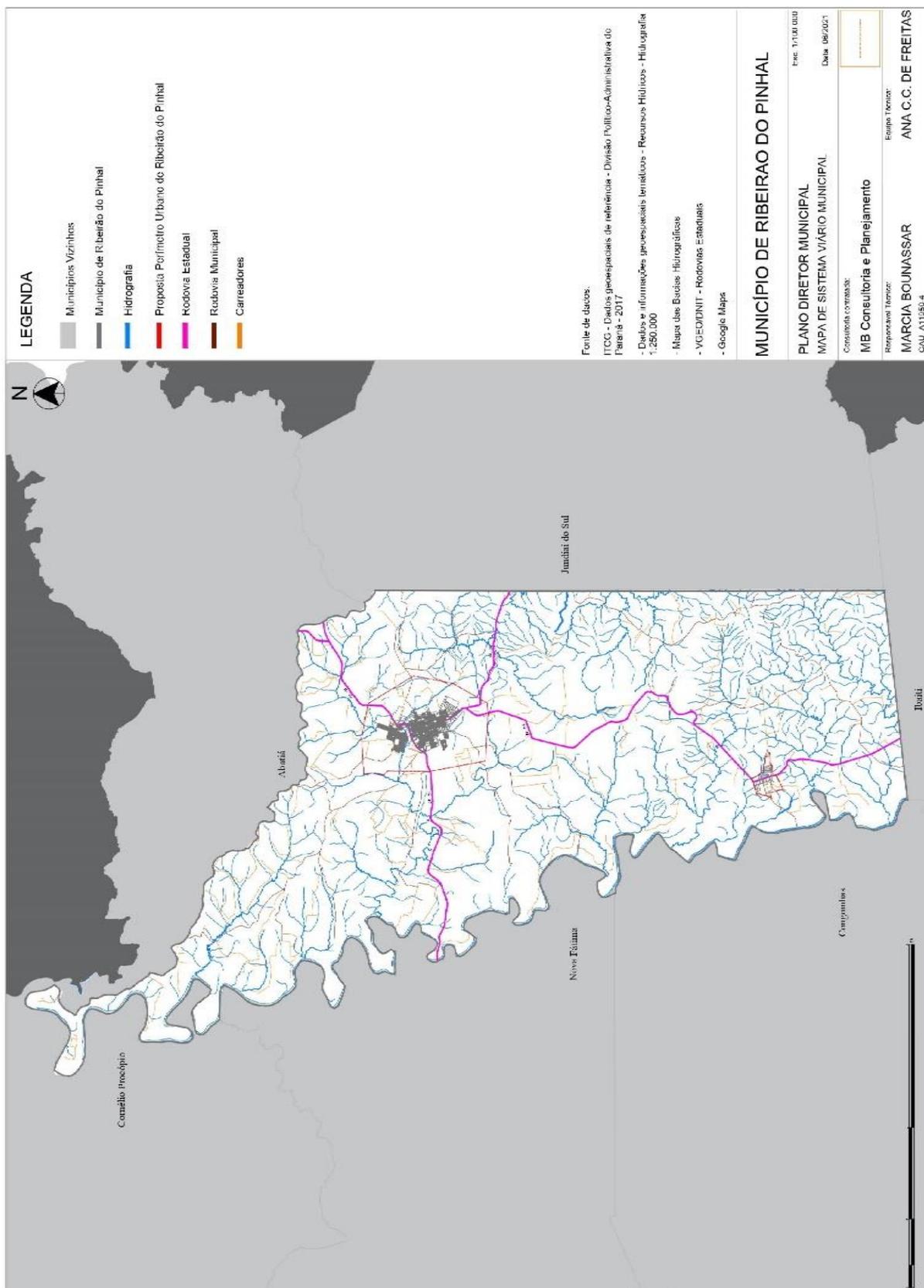




# PREFEITURA DE RIBEIRÃO DO PINHAL

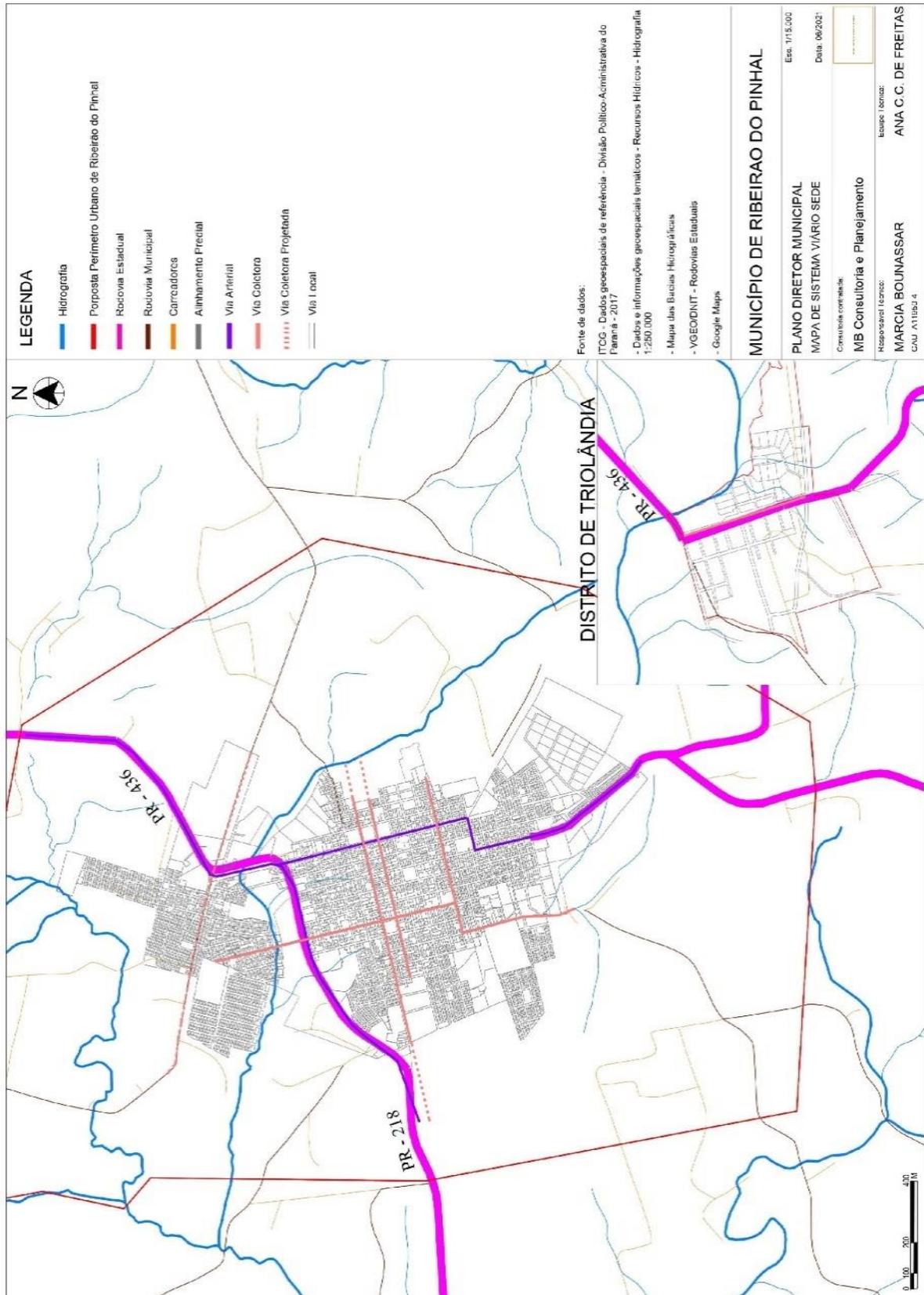
ESTADO DO PARANÁ

## ANEXO I – MAPA SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL



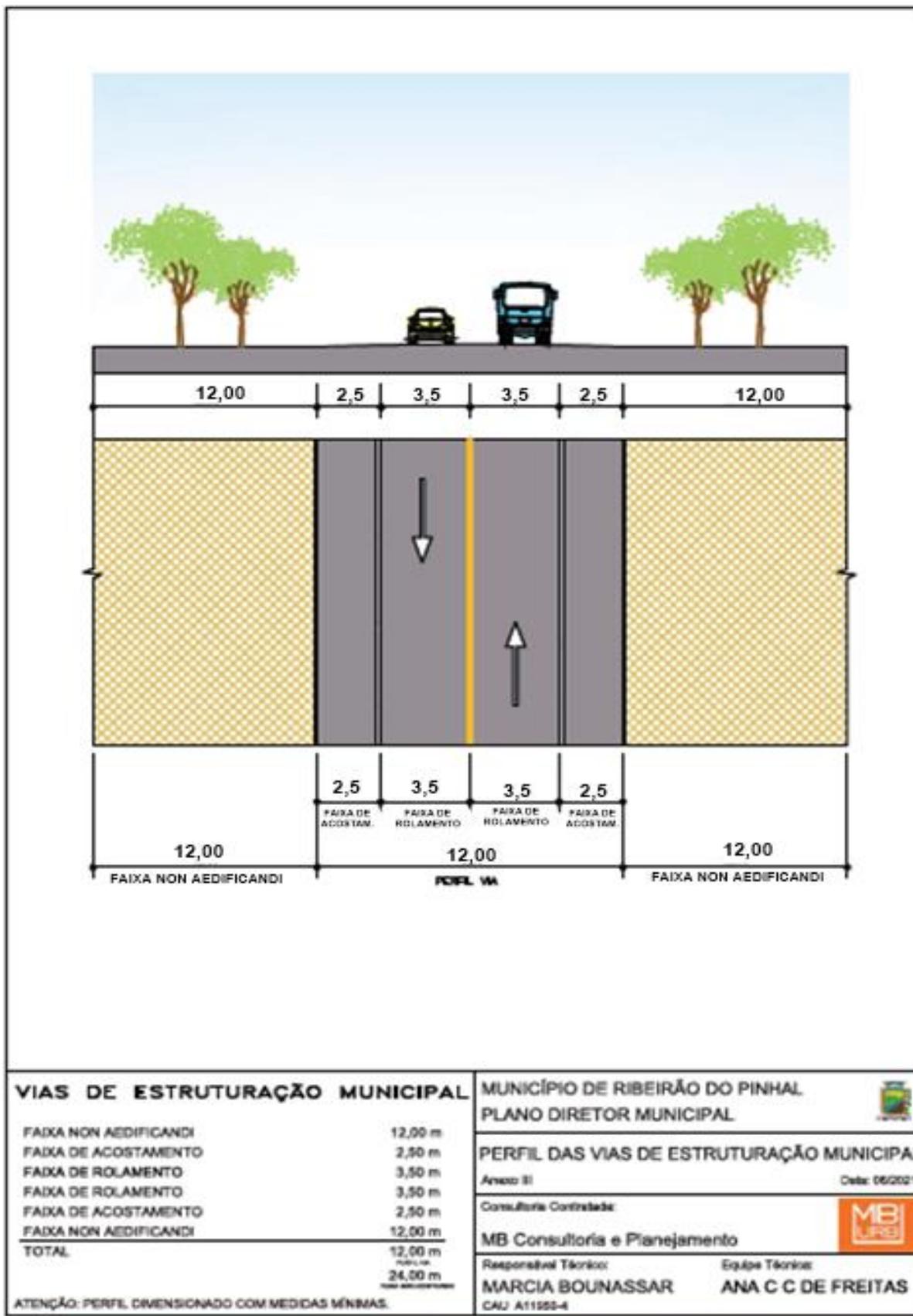


**ANEXO II – MAPA SISTEMA VIÁRIO URBANO DA SEDE MUNICIPAL**



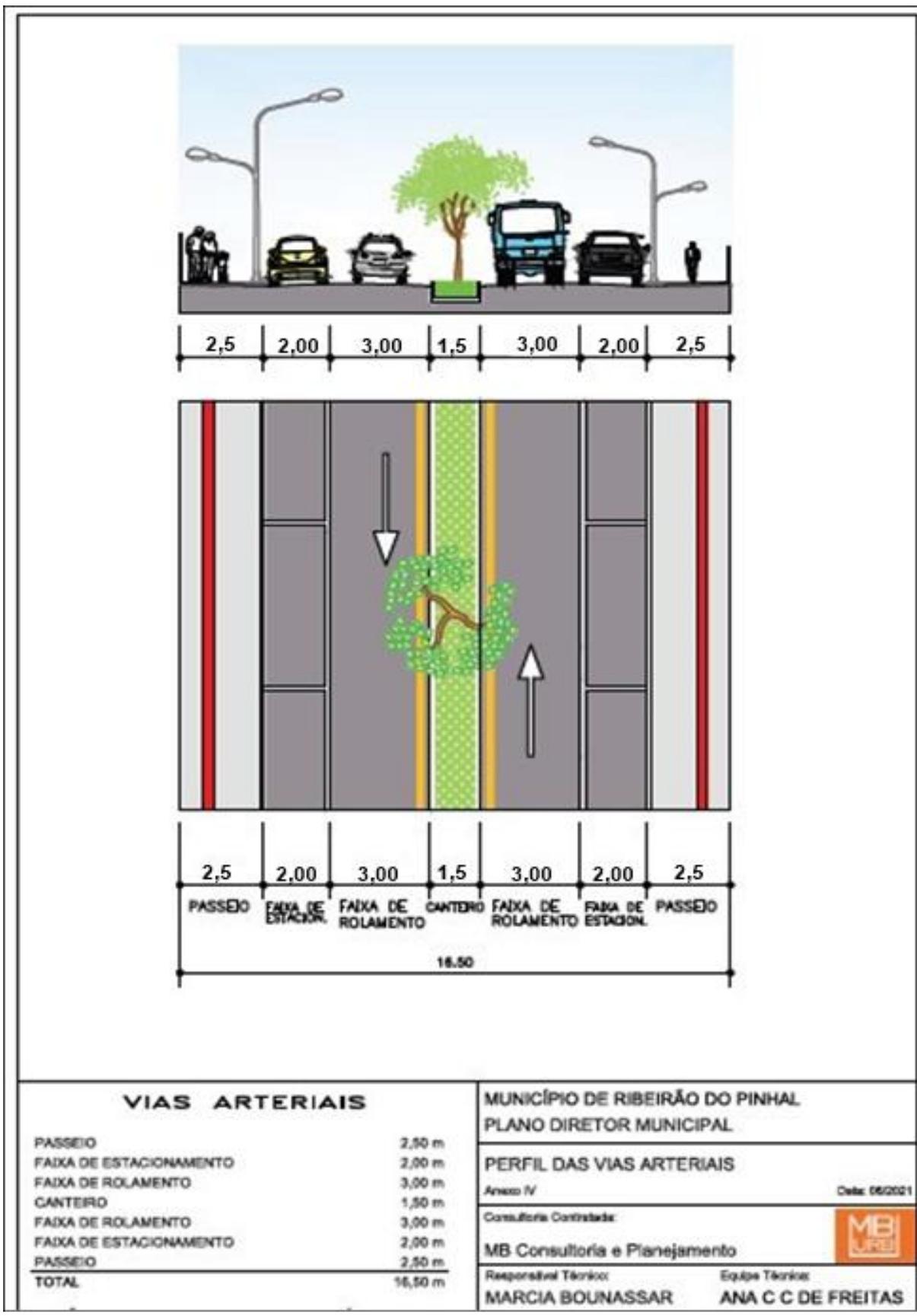


**ANEXO III – PERFIS DAS VIAS**



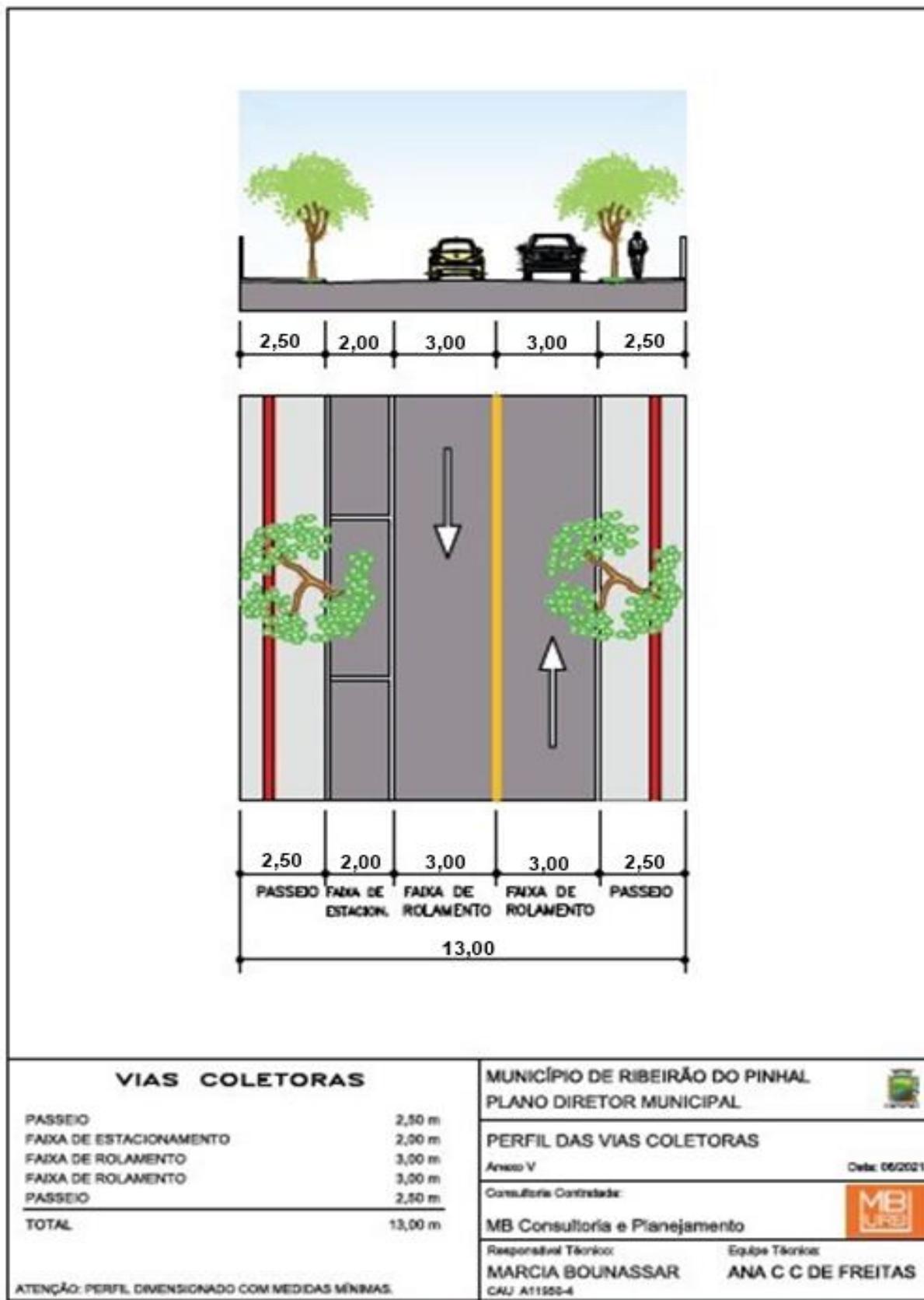


**ANEXO IV – PERFIS DAS VIAS**





**ANEXO V – PERFIS DAS VIAS**





ANEXO VI – PERFIS DAS VIAS





ANEXO VII – PERFIS DAS VIAS

