

PROJETO DE LEI

SISTEMA VIÁRIO

Súmula: Esta lei dispõe sobre o sistema viário das áreas urbanas e sobre o sistema rodoviário do município de Assaí.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º Esta lei estabelece os critérios para a definição e hierarquização da malha viária do Município de Assaí, regulando os sistemas viários urbanos e o sistema rodoviário municipal.

Art. 2.º 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.

§2º Aplica-se à malha viária a legislação federal e estadual, especialmente o Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Art. 3.º Integram a malha viária do município o sistema viário urbano e o sistema rodoviário municipal, descritos e apresentados nos mapas do sistema viário rural (anexo I), do sistema viário urbano do distrito sede (anexo II) e do sistema viário urbano do distrito Pau D'Alho do Sul (anexo III).

Art. 4.º É considerado sistema viário urbano, para fins desta lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos nos mapas dos sistemas viários urbanos do distrito sede e do distrito Pau D'Alho do Sul.

Art. 5.º É considerado sistema rodoviário municipal, para fins desta lei, as rodovias e estradas municipais existentes no município de Assaí, definidas no mapa do sistema rodoviário municipal.

Art. 6.º São partes integrantes desta lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I - Mapa do sistema viário rural;
- II. Anexo II - Mapa do sistema viário urbano do distrito sede;
- III. Anexo III - Mapa do sistema viário urbano do distrito Pau D'Alho do Sul;
- IV. Anexo IV - Seções transversais das vias municipais.

CAPÍTULO I - SEÇÃO I

DOS OBJETIVOS

Art. 7.º Constituem objetivos da presente lei:

- I. induzir o desenvolvimento pleno das áreas urbanas do município, através da compatibilização entre circulação, zoneamento e uso e ocupação do solo, definindo as características geométricas das vias oficiais de circulação;
- II. hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções, visando maior fluidez no tráfego de veículos, assegurando segurança e conforto na locomoção de pessoas;

- III. adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação, eliminando os pontos críticos de conflitos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- IV. adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas com necessidades especiais;
- V. estabelecer diretrizes para o sistema viário básico municipal (urbano e rural).

Art. 8.º É obrigatória a adoção das disposições da presente lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, subdivisões, unificações ou arruamentos que vierem a ser estabelecidos e executados.

§1º A Secretaria responsável pelo planejamento urbano do município de Assaí, definirá as diretrizes viárias do Município e suas hierarquias funcionais;

§2º 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 relatório de impacto e estarão sujeitos a análise do Sistema Integrado de Planejamento Urbano - SIPU.

CAPÍTULO I - SEÇÃO II

DAS DEFINIÇÕES

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

- I. **ACESSO:** interligação física que possibilita o trânsito de veículos ou de pedestres entre:
 - a) a via pública, o lote ou data;
 - b) o logradouro público e a propriedade privada;

- c) entre vias de circulação de veículos;
 - d) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínios;
 - e) logradouro público e espaço de uso comum em condomínios.
- II. ACOSTAMENTO: é a parcela da área adjacente à pista 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;
- III. ALINHAMENTO: é a linha que limita os lotes, chácaras ou datas com relação à via pública;
- IV. CAIXA DA VIA ou LARGURA DA VIA: distância definida no projeto entre os dois alinhamentos em oposição;
- V. CALÇADA ou PASSEIO: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres, e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
- VI. CANTEIRO CENTRAL: divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado, objetivando separá-los física, operacional, psicológica e esteticamente;
- VII. CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento ou do passeio destinada à circulação exclusiva de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados, delimitada por sinalização específica;
- VIII. CICLOVIA: pista própria destinada à circulação de bicicletas, ou seus equivalentes, não motorizados, separada fisicamente do tráfego comum;
- IX. CRUZAMENTO: interseção de duas vias em nível;
- X. EIXO DA VIA: linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;
- XI. ESTACIONAMENTO: é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

- XII. ESTRADA: via rural sem pavimentação asfáltica;
- XIII. FAIXA DE DOMÍNIO: é a porção do solo ao longo de rodovias, estradas e vias de utilização pública, medida a partir do centro da pista para cada uma de suas laterais;
- XIV. FAIXA DE ROLAMENTO: área longitudinal da pista destinada ao tráfego de veículos, podendo ser identificada por meio de pintura no pavimento;
- XV. HIERARQUIA FUNCIONAL: define a função predominante de diferentes vias, compatibilizando o tráfego que as vias atendem com suas características físicas e padrões de uso e ocupação do solo;
- XVI. ILHA: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;
- XVII. INTERSEÇÃO: encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;
- XVIII. LEITO CARROÇÁVEL: espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de rolamento, excluídos os passeios, os canteiros centrais, acostamentos e estacionamentos de veículos;
- XIX. LOGRADOURO PÚBLICO: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres e lazer públicos, tais como rua, avenida, calçada, praças, parques, áreas de lazer, calçadas;
- XX. MEIO-FIO: é a linha que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento, composta por elementos contrutivos como blocos ou concreto;
- XXI. PERÍMETRO URBANO: limite entre área urbana e área rural;
- XXII. PISTA: parte da via destinada à circulação ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, rotatórias ou aos canteiros;
- XXIII. RODOVIA: via rural com pavimentação asfáltica;
- XXIV. ROTATÓRIA: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;
- XXV. SENTIDO DE TRÁFEGO: mão de direção na circulação de veículos;

- XXVI. SINAIS DE TRÂNSITO: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;
- XXVII. 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;
- XXVIII. SISTEMA VIÁRIO: conjunto das vias oficiais de circulação;
- XXIX. TRÁFEGO ou TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos (motorizados ou não), pessoas e animais nas vias;
- XXX. VIA: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pistas, calçadas, acostamentos, ilhas, rotatórias e canteiros;
- XXXI. VIA RURAL: estradas e rodovias;
- XXXII. VIA URBANA: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana;
- XXXIII. VIELA: espaço destinado à circulação de pedestres, ciclistas e veículos de moradores de lotes que tenham acesso por ela.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 10.º Considera-se sistema viário urbano do Município de Assaí, o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado no Anexo II desta lei.

CAPÍTULO II - SEÇÃO I

DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 11.º As vias do sistema viário são classificadas, de acordo com a natureza da sua circulação, do zoneamento e do uso do solo, conforme segue:

- I. VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO: é 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.
- II. VIA ARTERIAL: é via de elevada capacidade de tráfego que tem como objetivo promover a interligação viária entre diferentes bairros ou regiões da cidade, coletando o tráfego das vias coletoras e locais, sendo caracterizada por interseções em nível. São classificadas em:
 - a) VIA ARTERIAL PRINCIPAL: trecho de rodovia ou estrada contido em área urbana, via urbana como continuação de rodovia ou estrada, ou contorno rodoviário, contido em área urbana;
 - b) VIA ARTERIAL SECUNDÁRIA: interliga regiões de uma cidade, conectando vias arteriais principais com fluxo de passagem não significativo.
- III. VIA COLETORA: é 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, ligando um ou mais bairros entre si. São classificadas em:
 - a) VIA COLETORA PRINCIPAL: interliga sub-regiões de uma região da cidade por meio da transposição de divisas, ou a continuação de via arterial secundária, após a divisa das sub-regiões, em região com baixa ocupação;
 - b) VIA COLETORA SECUNDÁRIA: apresenta maior extensão e conectividade em áreas com maior densidade demográfica dentro de uma sub-região.
- IV. VIA LOCAL: é aquela que distribui o tráfego internamente ao bairro, caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;
- V. VIAS E ÁREAS PARA PEDESTRES: é aquela destinada à circulação prioritária de pedestres;

CAPÍTULO II - SEÇÃO II

DO DIMENSIONAMENTO

Art. 12.º As vias deverão ser dimensionadas tendo como parâmetro os seguintes elementos, conforme explicitado no anexo IV - perfis e seções transversais das vias municipais:

- I. caixa da via com, no mínimo, 14m (quatorze metros) de largura;
- II. leito carroçável com, no mínimo, 6m (seis metros) de largura;
- III. passeio para pedestres com a medida mínima de 2,00m (dois metros) de largura, sendo no mínimo 1,30m (um metro e trinta centímetros) livre de interferências e o restante destinado a implantação de mobiliário urbano e arborização, podendo conter vegetação;
- IV. pista de rolamento para veículo leve com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura;
- V. pista de rolamento para veículos de carga com, no mínimo, 3,50m (três metros e meio) de largura;
- VI. estacionamento de veículos leves com, no mínimo, 2,00m (dois metros) de largura;
- VII. estacionamento para veículos pesados com, no mínimo, 3,00m (três metros) de largura;
- VIII. ciclovia ou ciclofaixa com, no mínimo, 0,80 (oitenta e cinco centímetros) por sentido de tráfego, mais 0,40 (quarenta centímetros) de faixa de segurança entre a ciclovia e a faixa de estacionamento ou pista de rolamento;

Art. 13.º As vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo quando:

- I. representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego;
- II. estiverem sujeitas à readequação geométrica;
- III. constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão.

Parágrafo Único. Existindo necessidade de conexão viária, cujo dimensionamento da via seja inferior ao disposto no artigo anterior, esta poderá ser feita com ajustes ao perfil existente.

Art. 14.º As Vias Arteriais deverão comportar no mínimo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;
- II. 1 (uma) pista de estacionamento para veículos leves;
- III. 1 (uma) pista de estacionamento para veículos de carga;
- IV. 2 (dois) passeios para pedestres de 3m (três metros) de largura;
- V. áreas para carga e descarga, podendo nestes locais a largura do passeio ser diminuída o mínimo previsto nesta lei, visando atender a esta função;
- VI. faixa de domínio de 9,00m (nove metros).

Art. 15.º As Vias Coletoras deverão comportar no mínimo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;
- II. 1 (uma) pista de estacionamento para veículos leves;
- III. 1 (uma) pista de estacionamento para veículos de carga;
- IV. 2 (dois) passeios para pedestres;
- V. faixa de domínio de 8,00m (oito metros).

Parágrafo único. Quando a via coletora estiver localizada às margens dos fundos de vale, ela deverá comportar no mínimo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;
- II. 1 (uma) pista de estacionamento para veículos leves;
- III. 1 (uma) pista de estacionamento para veículos de carga;
- IV. 2 (dois) passeios para pedestres;
- V. 1 (uma) ciclovia ou ciclofaixa;
- VI. faixa de domínio de 9,00m (nove metros).

Art. 16.º As Vias Locais deverão comportar no mínimo:

- I. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos leves;
- II. 2 (duas) pistas de estacionamento para veículos leves;
- III. 2 (dois) passeios para pedestres;
- IV. faixa de domínio de 7,00m (sete metros).

CAPÍTULO II - SEÇÃO III

DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 17.º Caberá ao Poder Público Municipal, considerando parecer dos integrantes do SIPU, 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, a paradas para veículos de transporte coletivo e ao estacionamento de veículos;
- II. ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

- III. ao alargamento dos passeios nos locais onde encontram-se os serviços públicos como escolas, postos de saúde, entre outros;
- IV. ao disciplinamento dos sentidos dos fluxos de circulação do trânsito nas vias urbanas, determinando as vias preferenciais;
- V. a projetos de readequação geométrica que se fizerem necessários.

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

Art. 18.º O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer ao disposto nesta lei, bem como as normas técnicas específicas e legislações vigentes.

CAPÍTULO II - SEÇÃO IV

DAS CALÇADAS E DA ARBORIZAÇÃO

Art. 19.º As calçadas devem seguir as dimensões especificadas nesta lei.

§1º As calçadas devem ter área livre para circulação de 1,30 metros, devendo ser contínuas e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos, obstáculos ou outras interferências que prejudiquem a circulação de pedestres;

§2º A manutenção das calçadas será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Poder Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 20.º Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa de acessibilidade conforme as normas técnicas especificadas pela ABNT.

Art. 21.º A arborização urbana terá uma distância média entre si de 10m (dez metros), estando locada no terço externo do passeio, observando as espécies indicadas para esta finalidade e seguindo o Plano de Arborização Urbana do Município de Assaí.

§1º As árvores deverão ter em seu entorno uma área permeável de no mínimo 0,50 (zero vírgula cinquenta) metros de largura e 0,50 (zero vírgula cinquenta) metros de profundidade, totalizando 0,25 (zero vírgula vinte e cinco) metros quadrados;

§2º Quando uma árvore necessitar ser arrancada, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível do localda anterior;

§3º 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;

§4º Os passeios desarborizados receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana do Município de Assaí;

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

CAPÍTULO III

DO SISTEMA VIÁRIO RURAL

Art. 22.º Considera-se sistema rodoviário do município de Assaí, o conjunto de rodovias e estradas que viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas

dentro do município, e conectando-o aos municípios vizinhos, sendo consubstanciado no anexo I desta lei.

CAPÍTULO III - SEÇÃO I

DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO RURAL

Art. 23.º As vias do sistema rodoviário municipal são classificadas em:

- I. **RODOVIAS:** são as vias rurais com pavimentação asfáltica, de responsabilidade da União, do Estado ou do Município, com a função de interligação entre os distritos ou entre os municípios vizinhos.
- II. **ESTRADAS:** são as vias rurais sem pavimentação asfáltica que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais. Sendo classificadas em:
 - a) **ESTRADAS PRINCIPAIS:** aquelas que, no interior do Município de Assaí, estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território, explicitadas no anexo I;
 - b) **ESTRADAS SECUNDÁRIAS:** são as demais estradas municipais.
- III. **CARREADORES:** estradas informais, improvisadas ou que acabam se formando involuntariamente como um rastro em meio a propriedades devido ao tráfego de veículos, carroças e animais, sendo de propriedade particular, podendo mudar de localização a qualquer momento.

Art. 24.º As Rodovias Municipais deverão comportar no mínimo:

- I. leito carroçável de no mínimo 7m (sete metros);
- II. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;
- III. faixa de domínio de 12m (sete metros).

§1º A largura das rodovias estaduais e federais, bem como suas faixas de domínio, serão definidas pelos respectivos órgãos competentes.

Art. 25.º As Estradas Principais Municipais deverão comportar no mínimo:

- I. leito carroçável de no mínimo 7m (sete metros);
- II. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;
- III. faixa de domínio de 12m (doze metros).

Art. 26.º As Estradas Secundárias Municipais deverão comportar no mínimo:

- I. leito carroçável de no mínimo 7m (sete metros);
- II. 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de carga;
- III. faixa de domínio de 8m (oito metros).

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 27.º O Poder Executivo Municipal divulgará de forma ampla e didática o conteúdo, desta Lei, sobre o Sistema Viário, visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 28.º As datas resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam dispensadas da exigência do recuo frontal quando este (recuo frontal) for utilizado para a respectiva ampliação.

Art. 29.º As modificações que por ventura vierem a ser feitas no Sistema Viário deverão considerar o zoneamento e o uso e ocupação do solo vigentes, podendo ser efetuadas pelo Poder Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico da Secretaria responsável pelo Planejamento Urbano do Município, bem como dos demais integrantes do Sistema Integrado de Planejamento Urbano - SIPU.

Art. 30.º A pavimentação das vias deverão seguir as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), as disposições do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER).

Art. 31.º Os casos omissos da presente lei serão dirimidos pelo SIPU.

Art. 32.º Esta lei entra em vigor no ato de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.