



#### LEI Nº 1808 DE 19 DE DEZEMBRO DE 2017

"Dispõe sobre o Sistema Viário Municipal".

**HUGO CESAR LOURENÇO**, Prefeito Municipal de Rifaina, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, FAZ SABER QUE A CAMARA MUNICIPAL APROVOU E ELE SANCIONA E PROMULGA A SEGUINTE LEI:

## 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 mapas dos Anexos I e II, respectivamente, e nos perfis das vias do Anexo III, da presente Lei.
- 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 I da presente Lei.
- 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 da presente Lei.
- Art. 5º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:
- 1- Anexo I Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II Anexo II Mapa do Sistema Viário Urbano;
- III Anexo III Perfis das Vias.

## SEÇÃO I DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

- Art. 6º Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do município de Rifaina, visando os seguintes objetivos:
- I- induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face à 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 às melhorias das condições de circulação;
- III hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo aassegurar 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, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE) e órgãos estaduais competentes.

## SEÇÃO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

- 1- ACESSO é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
  - a) logradouro público e propriedade privada;
  - b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
  - c) 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;
- 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 pista para uso exclusivo para circulação de bicicletas segregada fisicamente do restante da viadotada de sinalização vertical e horizontal características (placas e pintura de solo). Pode estar situada na calçada, no canteiro central ou na própria pista por onde circula o tráfego geral. Geralmente situadas em vias arteriais e coletoras;
- VII CICLOFAIXA faixa para uso exclusivo para circulação de bicicletas sem segregação física em relação ao restante da via e caracterizada por sinalização vertical e horizontal características (placas e pintura de solo). Normalmente situa-se nos bordos da pista por onde circula o tráfego geral, mas pode também situar-se na calçada e no canteiro central. Geralmente situadas em vias arteriais e coletoras;
- VIII 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.
- IX ESTACIONAMENTO é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- X FAIXA de DOMÍNIO de VIAS é a porção do solo, de utilização pública, medida a partir das faces da pista para cada uma de suas laterais;
- XI FAIXA "NON AEDIFICANDI" É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XII GREIDE é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;
- XIII LARGURA de uma VIA é a distância entre os alinhamentos da via;
- XIV LOGRADOURO PÚBLICO é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros);
- XV MEIO-FIO é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XVI FAIXA DE ROLAMENTO ou FAIXA CARROÇÁVEL é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados, ou seja, é a faixa da via destinada á 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 Rifaina 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 I, II e III 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:
- 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;
- VIAS ARTERIAIS sãovias que tem a finalidade de canalizar o tráfego interno principal, interligando na área urbanaou na rural, respectivamente, bairros ou comunidades rurais;
- IV VIAS COLETORAS
   – sãoas vias que coletam o tráfego das vias locais e encaminhamno às de maior fluxo;





- V- VIAS LOCAIS são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso 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:

- I faixa de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,25m (três metros e vinte e cinco centímetros);
- II faixa de estacionamento/acostamento para veículos de, no mínimo, 2,25m (dois metros e vinte e cinco centímetros);
- III ciclovia unidirecional com, no mínimo, 2m (dois metros) ou ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3m (três metros);
- IV ciclofaixa com, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);
- V passeio para pedestre de, no mínimo, 3m (três metros) para lotes comerciais, e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para os demais.

Art. 11. As Vias de Estruturação Municipal deverão comportar no mínimo 14m (catorze metros), contendo:

- 1- 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- II 2 (duas) faixas de acostamento para veículos de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

Art. 12. As Vias Arteriais urbanas deverão comportar, no mínimo,27m (vinte e sete metros), contendo:

- 1- 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) cada;
- II 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros)para cada faixa de rolamento;
- III 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- IV canteiro central de, no mínimo, 3m (três metros).

Art. 13. As Vias Coletoras urbanas deverão comportar, no mínimo,22m (vinte e dois metros), contendo:

- 1- 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) cada;
- II 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
- III 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- IV canteiro central de, no mínimo, 2m (três metros).
- Art. 14. As Vias Locais urbanas deverão comportar no mínimo 14m (catorze metros), sempre em mão direcional única, contendo:





- 1 1 (uma) faixa de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) com 1 (uma) faixa de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,50m (doismetros e cinquenta centímetros), ou;
- II 1 (uma) faixa de rolamento para veículos de, no mínimo, 4,50m (quatro metros e cinquenta centímetros) com 2 (duas) faixas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,25m (dois metros e vinte e cinco centímetros) cada;
- III 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 15. As Vias Marginais deverão comportar no mínimo 15m (quinze metros), contendo:

- 1- 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo 3,25m (três metros e vinte e cinco centímetros) cada;
- II 1 (uma) faixa para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), no lado das edificações;
- III 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) cada;
- IV 1 separador de pistas (cerca), no lado da rodovia.

Art. 16. As Vias para Pedestres deverão possuir, no mínimo, 10m (dez metros), contendo:

- 1- seção transversal de 10m (dez metros) com 3m (três metros) pavimentados com concreto ecológico, com iluminação e mobiliário urbano completo;
- II acessibilidade conforme NBR 9050;
- III permeabilidade de 40% (quarenta por cento);
- Art. 17. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário ou ferroviário estadual ou federal, bem como ao longo das águas correntes e dormentes, além da reserva mínima não edificando para proteção dos recursos hídricos, será obrigatória a reserva de uma faixa *non aedificandi* de 25m (vinte e cinco metros) para a implantação de via margeando a rodovia ou ferrovia, ou curso d'água, em ambos os lados, a exceção quando houver um plano especial da via definido pela Prefeitura.
- Art. 18. Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório à reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

**Parágrafo único.** Se necessária, a reserva de faixa não-edificável vinculada a dutovias será exigida no âmbito do respectivo licenciamento ambiental, observados critérios e parâmetros que garantam a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme estabelecido nas normas técnicas pertinentes.

- **Art. 19.** As vias dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.
- Art. 20. O dimensionamento das ruas dos prolongamentos das vias de estruturação municipal, arteriais, coletoras e locais poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.
- Art. 21. As rampas máximas permitidas nas vias de circulação serão de 10% (dez por cento) e a declividade mínima de 0,5% (meio por cento), devendo ser apresentada Licença Ambiental junto aos órgãos competentes (DPRN e/ou IBAMA) para intervenção em áreas de interesse ambiental, onde será necessário o desmatamento de vegetação nativa, assim como corte de árvores isoladas, localizadas no sistema viário projetado e quadras.





- **Art. 22.** As vias locais sem saída ou aqueles cujo prolongamento não estiver previsto, serão providas de praças de retorno que permitam a inscrição de um circulo de diâmetro mínimo de 12,00m (doze metros).
- Art. 23. Nos cruzamentos das vias publicas, os dois alinhamentos deverão ser concordados pôr um arco de circulo de raio de 9,00m (nove metros).
- Art. 24. As vias urbanas com dimensão 9m (9 metros) ou inferior, só poderá ter uma única faixa de estacionamento.

## SEÇÃO III DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

- Art. 25. 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 I, II e III, 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. 26. Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:
- 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. 27. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT.

## SEÇÃO IV DOS PASSEIOS E DA ARBORIZAÇÃO

Art. 28. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres, e devem ser executados com piso antiderrapante e piso tátil, conforme as normas especificadas pela NBR 9050 da ABNT.

**Parágrafo único.** A construção e manutenção dos passeios serão de responsabilidade dos proprietários dos lotes, após a execução de meio fio e sarjeta pelo loteador ou pela Prefeitura, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 29. 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.



# MUNICIPAL DE RIFAINA A cidade que a gente faz Governo 2017/2020

## PREFEITURA MUNICIPAL DE RIFAINA ESTADO DE SÃO PAULO CNPJ 45.318.995/0001-71

- Art. 30. A arborização urbana terá uma 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, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.
- § 2º Em hipótese alguma poder-se-á 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

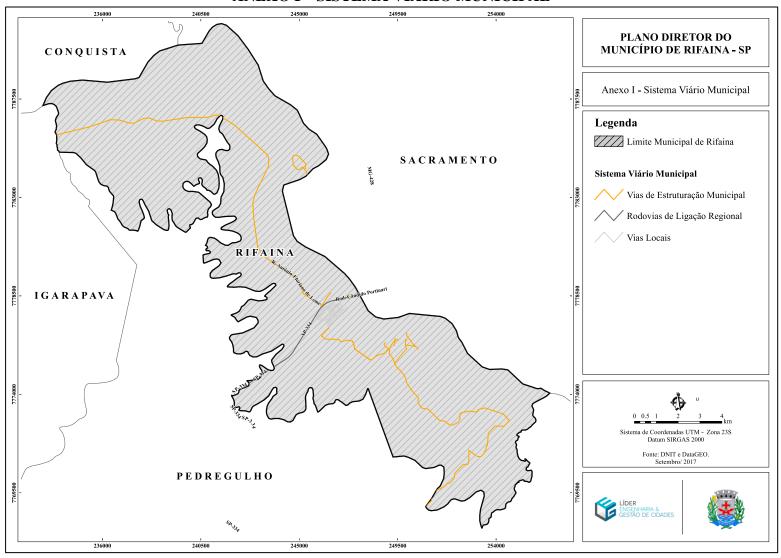
- Art. 31. O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.
- Art. 32. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Projeto de Sinalização Urbana e com o Plano de Arborização urbana, de acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei.
- Art. 33. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o 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 (CONCIDADE).
- Art. 34. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE).
- Art. 35. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando outras leis complementares, alterações posteriores e/ou outras disposições contrárias.

PREFEITO MUNICIPAL DE RIFAINA HUGO CÉSAR LOURENÇO PREFEITO MUNICIPAL





# ANEXO I – SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL







# ANEXO II – SISTEMA VIÁRIO URBANO







## ANEXO III – PERFIS DAS VIAS

