

LEI Nº 370, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Institui a Lei do Sistema Viário do Município de Cafeara, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CAFEARA APROVA E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO, SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Título I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º – Esta lei estabelece os critérios para a definição e hierarquização do sistema viário do Município de Cafeara.

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º – Para efeito da presente lei, ficam definidos os seguintes termos:

I – acesso: interligação física, instalada para possibilitar o trânsito de veículos ou de pedestres entre a via pública e o lote, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;

II – alinhamento: linha divisória entre o lote e a via pública;

III – aproximação: linha de chegada, no cruzamento ou na interseção;

IV – bolsão de retorno: via local sem saída, com praça de retorno na extremidade;

V – canteiro: dispositivo físico instalado entre duas vias paralelas ou convergentes;

VI – ciclofaixa: faixa de rolamento destinada ao uso exclusivo de ciclistas;

VII – ciclovia: via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas;

VIII – corredores: seqüência de vias que permite continuidade de tráfego;

IX – eixo da via: linha que divide em simetria a faixa de domínio;

X – faixa de domínio: área de terreno destinada, pelo Poder Público, a implantar e manter vias e equipamentos, definida entre alinhamentos prediais;

XI – faixa de rolamento: porção da pista destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, identificada através de pintura no pavimento, medindo entre 2,50m (dois metros e cinqüenta centímetros), no mínimo, a 3,50m (três metros e cinqüenta centímetros) de largura;

XII – hierarquia funcional: define a função predominante de diferentes vias, visando a tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo, em suas imediações;

XIII – interseção: encontro entre duas ou mais vias de circulação;

XIV – interseções múltiplas ou complexas: cruzamento de vias que apresentam mais de três aproximações e cujas funções e padrões físicos caracterizem, pelo menos, uma delas como principal;

XV – miolo de quadra: área localizada no centro de quadra e com potencial de ocupação;

XVI – modo: tecnologia de transportes;

XVII – passarela: via constituída por elemento construtivo aéreo ou subterrâneo, destinada ao deslocamento exclusivo de pedestres e ciclistas, no sentido transversal à via de circulação de veículos;

XVIII – passeio: porção da faixa de domínio destinada ao trânsito de pedestres, construída acima do nível do pavimento;

XIX – pista: superfície contínua da via destinada à circulação e ao estacionamento de veículos;

XX – sentido de tráfego: mão de direção na circulação de veículos;

XXI – sistema estrutural viário: conjunto de vias principais, bem como as interseções múltiplas ou complexas, resultantes do cruzamento de vias;

XXII – tráfego: movimentação, trânsito de veículos e pedestres;

XXIII – vias locais: via pública não estrutural destinada apenas ao acesso aos lotes lindeiros;

XXIV – vias marginais: via auxiliar de uma via principal, adjacente, geralmente paralela, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de acesso à via principal;

XXV – vias principais: vias que permitem o atendimento à atividade de deslocamento entre quaisquer pontos dentro da área urbana;

XXVI – vielas: espaço destinado à circulação de pedestres e ciclistas, interligando duas vias.

CAPÍTULO II

DA COMPOSIÇÃO DA REDE VIÁRIA E SUAS FUNÇÕES

Art. 3º – As vias componentes do sistema viário são assim classificadas: contornos rodoviários, eixos estruturais, anel estrutural, vias arteriais, vias principais, vias coletoras, vias locais, vias para pedestres ou passeio e ciclovias.

§1º – Contorno rodoviário é o anel rodoviário próximo ao limite do perímetro de expansão urbana da cidade que tem como objetivo promover as ligações rodoviárias entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e serve ao tráfego de passagem ou regional.

§2º – Eixos estruturais são aquelas vias de maior capacidade de vazão que têm como objetivo promover a interligação viária entre diferentes quadrantes da cidade.

§3º – Anel estrutural é a via interna que contorna a área central da cidade e tem como função estabelecer ligações perimetrais entre diferentes quadrantes da cidade.

§4º – Via arterial é a via que promove a ligação entre diferentes bairros ou setores da cidade onde a velocidade de serviços é menor e permite maior intensidade de trânsito.

§5º – Via principal é a que promove a distribuição geral do trânsito e a interligação das principais áreas urbanas.

§6º – Vias coletoras são as que ligam um ou mais bairros entre si e coletam ou distribuem o fluxo do trânsito a partir das vias arteriais e estruturais.

§7º – Via local é aquela de distribuição do tráfego internamente ao bairro e se liga quase sempre a uma via coletora ou principal.

§8º – Vias para pedestres são aquelas de passagem para transeuntes.

§9º – Ciclovia é a via pública destinada ao uso exclusivo de ciclistas.

Art. 4º – A estruturação viária depende das faixas carroçáveis, dos espaços de estacionamento e da sinalização existente dos obstáculos ao livre movimento de coisas ou pessoas, ou seja, é função da parte dinâmica e estática dos componentes da circulação.

CAPÍTULO III

DA CARACTERIZAÇÃO DOS COMPONENTES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 5º – Os componentes do sistema viário tem as seguintes características:

I – contornos rodoviários: faixa de domínio de 50,00m (cinquenta metros) a 90,00m (noventa metros), sendo seu perfil formado por via marginal, canteiro, rodovias com faixas de rolamento e canteiro com ciclovia central em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 6%;

II – eixos estruturais e anéis estruturais: faixa de domínio de 30,00m (trinta metros) a 50,00m (cinquenta metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixas de rolamento e ciclovia, em cada sentido de tráfego, com rampa máxima de 8%;

III – vias arteriais: faixa de domínio de 25,00m (vinte e cinco metros) a 34,00m (trinta e quatro metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixas de rolamento e canteiro central, em cada sentido de tráfego, com rampa máxima de 10%;

IV – vias coletoras: faixa de domínio de 20,00m (vinte metros) a 24,00m (vinte e quatro metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento e faixas de rolamento, para cada sentido de tráfego, podendo ser dotadas de canteiro central com rampa de 10%;

V – vias principais: faixa de domínio de 12,00m (doze metros) a 20,00m (vinte metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixa de rolamento em cada sentido e passeio, com inclinação máxima de 10%;

VI – vias locais: faixa de domínio de 10,00m (dez metros) a 15,00m (quinze metros), sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixa de rolamento em cada sentido e passeio, com inclinação máxima de 10%;

VII – vias para pedestres: classificadas como passeios, com largura mínima de 3,00m (três metros); vielas, com largura mínima de 5,00m (cinco metros), e calçadas;

VIII – ciclovias: faixas de rolamento com 1,40m (um metro e quarenta centímetros) por sentido de tráfego.

CAPÍTULO IV

DAS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 6º – O Conselho Municipal de Planejamento Urbano poderá elaborar diretrizes ao sistema viário estrutural, composto pelos contornos rodoviários, eixos estruturais, anel estrutural e vias arteriais, assim como pelas obras complementares necessárias à sua adequação, implementação, implantação e expansão futura, bem como, à requerimento da Secretaria de Obras, autorizar o Poder Executivo a promover alterações nos traçados ou alinhamento de vias.

Art. 7º – Nas confluências de vias é obrigatória a execução de rampa para pessoas portadoras de deficiências, com largura de 1,20m (um metro e vinte centímetros), a contar do ponto de concordância do desenvolvimento de curva.

Art. 8º – As rotatórias e obras de arte deverão ser construídas com raio interno de no mínimo 20,00 metros em todos os cruzamentos de vias estruturais com arteriais, assim como nos cruzamentos de vias arteriais com arteriais.

§1º – Na construção de que trata este artigo deverá ser reservada área suficiente para possibilitar a implantação de trevos, visando ao atendimento da demanda futura de tráfego.

§2º – No caso de interseções entre rodovias e vias estruturais ou arteriais, deverão ser construídos trevos.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 9º – São consideradas rodovias urbanas a PR 543, que recebe a denominação de Av. Filadélfia, no trecho entre a divisa com o Município de Bom Sucesso, na rua Santa Clara, até a rua Valdecir Magri, e denomina-se Av. Paraná, no trecho da rua Valdecir Magri até a rua Maria Patrocínio Fernandes.

Art. 10 – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Cafeara, 13 de Dezembro de 2011.

Geraldo Marques Monteiro
Prefeito Municipal