PREFEITURA DE DRACENA
CIDADE MILAGRE

VETO 001

VETO AO PROJETO DE LEI 05/2025 (PODER LEGISLATIVO), AUTÓGRAFO 03/2025.

RAZÕES DO VETO

GENI PEREIRA LOBO PESIN, Prefeita Municipal de Dracena, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e com fundamento no § 1º do art. 66 da Constituição Federal e art. 41, da Lei Orgânica do Município de Dracena VETA o Projeto de Lei 05/2025 (Poder Legislativo), Autógrafo 03/2025, pelas razões a seguir expostas:

O projeto de lei 05/2025 (Poder Legislativo), dispõe sobre a redução da área não edificante em estradas rurais de 15 para 5 metros, alterando, nesse sentido, o art. 5º da Lei 3.266/2004.

Ocorre que a Constituição Federal estabelece o plano diretor como o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, senão vejamos:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem- estar de seus habitantes. (Regulamento) (Vide Lei nº 13.311, de 11 de julho de 2016)

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

Assinado por 1 pessoa: GENI PEREIRA LOBO PESIN
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/5E2B-383A-36AA-BA74 e informe o código 5E2B-383A-36AA-BA74

§ 3° As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4° É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais. (GRIFEI)

Percebe-se, portanto, que é o plano diretor que estabelece a política de desenvolvimento e expansão urbana do município, não podendo a legislação municipal contrariá-lo na regulamentação das matérias que a Constituição Federal lhe atribui.

Nessa linha de raciocínio, estabelece o artigo 181 do Plano Diretor do Município de Dracena:

Art. 181. As vias rurais que interligam diferentes pontos da zona rural, e estes com as vias urbanas, pavimentadas ou não, bem como as ferrovias, devem reservar uma faixa não edificante.

Parágrafo Único. A distância da faixa não edificante fica estipulada nesta Lei, conforme Mapa 11, Anexo 01.

I - <u>Para a via rural deve ser reservada uma faixa de 15 (quinze) metros de cada lado, a contar da extremidade do</u>

Assinado por 1 pessoa: GENI PEREIRA LOBO PESIN
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/5E2B-383A-36AA-BA74 e informe o código 5E2B-383A-36AA-BA74

acostamento da via ou em casos especiais da extremidade da via de rolamento.

II- Para a ferrovia deve ser reservada uma faixa de 15 metros (quinze metros) de cada lado, a contar do eixo da via. (GRIFEI)

Instado a se manifestar, o Conselho Consultivo do Plano Diretor emitiu o parecer 02/2025, apontando diversos problemas para que se procedesse à redução da área não edificante. (documento anexo).

Assim, estando o projeto de lei 005/2025, autógrafo 003/2025, contrariando o art. 181, Parágrafo Único, I, do Plano Diretor do Município de Dracena, não resta outra opção senão vetá-lo.

Diante do exposto, fica VETADO o projeto de lei 005/2025 (Poder Legislativo), Autógrafo 003/2025, com fundamento no § 1º do art. 66 da Constituição Federal e art. 41 da Lei Orgânica do Município de Dracena.

Dracena, 12 de fevereiro de 2025.

GENI PEREIRA LOBO PESIN
Prefeita Municipal

Assinado por 1 pessoa: GENI PEREIRA LOBO PESIN
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/5E2B-383A-36AA-BA74 e informe o código 5E2B-383A-36AA-BA74

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Código para verificação: 5E2B-383A-36AA-BA74

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

GENI PEREIRA LOBO PESIN (CPF 039.XXX.XXX-03) em 14/02/2025 14:13:59 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

https://dracena.1doc.com.br/verificacao/5E2B-383A-36AA-BA74

PARECER 02/2025

REQUERENTE: SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS – PREFEITURA DE DRACENA.

ASSUNTO: Projeto de Lei que altera o Artigo 5º da Lei 3.266 de 15 de dezembro de 2004 e inclui parágrafo único – Memorando 719/2025 *(1doc)*.

I. RELATÓRIO

Submete-se à análise e parecer deste Conselho Consultivo do Plano Diretor Urbanístico a solicitação da Secretaria de Assuntos Jurídicos sobre a alteração da Lei nº 3.266 de Dezembro de 2004 e inclusão de parágrafo único protocolizado sob memorando 719/2025 (1doc).

II. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA

A referida lei dispõe sobre normas para o traçado das estradas municipais, normatizando já no Artigo 1.º as dimensões em duas larguras para as estradas municipais. Pois bem, adotando-se uma estrada municipal com largura mínima de 10m (dez metros) com área não edificante de apenas 5m (cinco metros), há inviabilidade em executar uma avenida, uma vez que para tal empreendimento há a necessidade de no mínimo 21m (vinte e um metros). Tais dimensões estão esculpidas na Lei Complementar n.º 291 de 04 de junho de 2008. De acordo com essa lei, estradas com grande tráfego terão faixa de domínio de 30m (trinta metros).

Para as aprovações de parcelamento de solo, consideramos as estradas que interligam os municípios de Junqueiropólis, Tupi Paulista, Ouro Verde, Distritos de Jamaica e Jaciporã. A Rodovia SP 536 – Rodovia Byron de Azevedo é a utilizada para interligar Dracena ao Distrito de Jamaica, Iandara e o município de Ouro Verde. No trajeto há o bairro denominado Florindo Tabachi (Dracena K). Em 2023 foi apresentado a esta prefeitura um projeto (em anexo) de acesso ao referido bairro. É possível observar que a faixa de domínio do DER (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo) é de 30m (trinta metros). Para viabilizar o projeto deverá ser feita uma desafetação das propriedades lindeiras, sendo que a menor distância seria de 6,04 metros. Em caso de uma eventual construção nessa faixa, não seria possível a execução do projeto, devido a necessidade e importância de uma faixa não edificante. A referida estrada possui um volume acentuado de veículos diários as demais, exigindo um projeto mais elaborado de acesso ao bairro, uma vez que ao lado já existe projeto de outro loteamento.

Assinado por 7 pessoas: DANIELA ANTONIO DA SILVA, GILMAR DE SOUZA, DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI, RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE, GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO, GUILHERME CARLI e EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4 e informe o código A508-9198-53D7-0BA4

Tomando para análise a estrada que interliga o distrito de Jaciporã ao município de Dracena, o trânsito apresenta um menor número de veículos, porém, seu tráfego é composto por veículos de grande porte. Caso futuramente sejam feitos loteamentos na estrada, haverá o mesmo conflito de acesso.

A estrada que interliga o município de Dracena a Junqueirópolis que ainda está em processo de execução de pavimentação, acredita-se que será também com elevado número de veículos de pequeno e grande porte.

Nos projetos de parcelamento de solo até hoje aprovados, sempre é projetado quando existem esses tipos de estradas de maior tráfego, um sistema onde a estrada é para o trânsito rápido e nessa faixa não edificante são executadas as marginais para o trânsito interbairros.

Outro papel fundamental das faixas não edificantes é para a própria manutenção das estradas, em que são feitos taludes e plantio de vegetações, atuando como sistema de drenagem em muitos casos.

O manual de segurança viária do DER/SP apresenta os seguintes fatores de risco associados à via:

Assinado por 7 pessoas: DANIELA ANTONIO DA SILVA, GILMAR DE SOUZA, DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI, RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE, GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO, GUILHERME CARLI e EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4 e informe o código A508-9198-53D7-0BA4

Quadro 4.3: Fatores de risco associados à via

Elemento do sistema rodoviário	Fatores de risco específicos
Consistência de projeto	Incompatibilidade do projeto com a velocidade diretriz (quebra da velocidade diretriz); falta de coordenação entre alinhamento horizontal e vertical; distância de visibilidade incompatível com a velocidade operacional; falta de legibilidade em interseções em nível e desnível; acessos não controlados ou sem faixas de aceleração e desaceleração; presença de curva de raio restrito após longo trecho em tangente ou curvas de raios maiores.
Superelevação e superlargura	Superelevação inferior ao exigido pela velocidade de projeto; ausência ou insuficiência de superlargura, sobretudo em rodovias com grande tráfego de veículos pesados.
Raio de curvatura	Ausência de curvas de transição; frequência elevada de curvas em trechos de topografia ondulada ou plana; presença de curva de raio restrito após longo trecho em tangente ou curvas de raios maiores; existência de curva de raio pequeno.
Faixas de tráfego	Larguras de faixa de tráfego inferiores às recomendadas para a classe da via; restrição pontual do número de faixas ou de suas larguras, causando pontos de lentidão; ausência de faixas adicionais em rampas ascendentes longas e de greide acentuado; ausência ou mau dimensionamento de faixas de aceleração e desaceleração.
Superfície de rolamento	Superfície de rolamento incapaz de proporcionar condições de atrito adequadas entre pneu e pavimento, seja por fenômenos como exsudação ou desgaste; ocorrência de panelas ou trilhas de roda pronunciadas; ocorrência de degraus entre faixas de rolamento adjacentes ou entre acostamentos e faixas de rolamento; deficiências na drenagem causadas por problemas de coroamento ou superelevação.
Sinalização viária	Ausência de sinalização horizontal e vertical adequada; ausência de sinalização retrorrefletiva; ausência de manutenção adequada da sinalização horizontal e vertical; inexistência de avisos prévios de mudanças nas características da via; baixa retrorrefletividade em condições de visibilidade reduzida (noturna ou sob chuva); deficiência ou ausência de conserva (roçada), prejudicando a visibilidade da sinalização vertical.

Assinado por 7 pessoas: DANIELA ANTONIO DA SILVA, GILMAR DE SOUZA, DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI, RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE, GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO, GUILHERME CARLI e EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4 e informe o código A508-9198-53D7-0BA4

Elemento do sistema rodoviário	Fatores de risco específicos
Iluminação	Ausência de iluminação em trechos urbanizados e em trechos montanhosos; ofuscamento causado por iluminação pública em área adjacente; ausência de iluminação em túneis, interseções em nível e em desnível.
Barreira central	Ausência de segregação em rodovias com canteiros centrais estreitos ou taludes críticos; ausência ou dimensões restritas nas faixas de segurança, entre barreiras e a faixa de tráfego; ausência de dispositivos antiofuscamento nos casos de barreira baixa.
Acostamento e lateral da via	Ausência de acostamento; acostamento com largura insuficiente; presença de degrau superior a cinco centímetros entre a faixa de rolamento e o acostamento; inexistência ou insuficiência de zona livre lateral segura[3]; circulação de pedestres e ciclistas nas proximidades da via; presença de obstáculos fixos não protegidos dentro da zona livre lateral; presença de elementos de drenagem não traspassáveis; presença de taludes críticos.
Acessos à rodovia	Alta densidade de acessos; ausência de faixas de aceleração e desaceleração; deficiências na legibilidade de agulhas de entrada ou saída; presença de acessos irregulares.
Interseções em desnível	Capacidade insuficiente das alças; comprimento de entrelaçamento insuficiente; velocidade de projeto inadequada; ausência de dispositivos de contenção viária.
Interseções em nível	Presença de conflitos entre trajetórias com grandes diferenças de velocidades; ausência de iluminação; implantação em locais com curvas verticais convexas ou entre curvas horizontais.
Zona de obras ou serviços de conserva/ manutenção	Ausência de sinalização de advertência nos trechos antecedendo locais de obras; falta de iluminação e/ou sinalização vertical retrorrefletiva de advertência; balizamento e/ou canalização com comprimento insuficiente.
Pontes, viadutos e túneis	Ausência de sinalização vertical e horizontal específica e dispositivos de contenção para zonas de transição antes e depois da obra de arte.

Fonte: elaborado pelo autor com base em [1], [2], [4]

Assinado por 7 pessoas: DANIELA ANTONIO DA SILVA, GILMAR DE SOUZA, DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI, RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE, GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO, GUILHERME CARLI e EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4 e informe o código A508-9198-53D7-0BA4

Segundo o manual de segurança viária do DER:

> *"A geometria adequada da via integra uma das principais características do conceito "Rodovias que perdoam"1. Além de atuar diretamente na Segurança Viária por meio dos elementos de projeto, ela também influência no comportamento dos motoristas. Uma faixa de rolamento mais larga, por exemplo, proporciona ultrapassagens mais seguras e mais conforto na viagem. Acostamentos mais amplos, por sua vez, proporcionam áreas de recuperação e permitem paradas mais seguras. A combinação entre os alinhamentos horizontal e vertical também é um exemplo de como a geometria pode influenciar a Segurança Viária: um trecho em tangente com curvas verticais sequenciais pode causar áreas de baixa visibilidade, tornando as ultrapassagens inseguras." (pág. 197)*

Ainda de acordo com o mesmo manual, "a distância mínima desejável entre um veículo parado no acostamento e a faixa de rolamento é de 0,30m, preferencialmente 0,60m, o que corresponde à largura desejável de 3,0m para o acostamento, de acordo com A Policy on Geometric Design of Highways and Streets(4). Entretanto, a adoção desse valor pode não ser viável em rodovias com baixos volumes de tráfego ou situadas em regiões que apresentem condições topográficas adversas. Para rodovias de padrão mais modesto, deve-se considerar acostamento com largura mínima de 0,6 m, sendo desejáveis larguras entre 1,8 m e 2,4 m. Para rodovias com maiores volumes de tráfego, elevada velocidade e grande participação de veículos comerciais, o acostamento deve ter largura mínima de 3,0 m, sendo desejável o valor de 3,6 m".

III. CONCLUSÃO

Cada estrada possui sua particularidade e é necessário projetar um sistema viário visando um futuro de desenvolvimento urbano ascendente.

Em relação a segurança, analisando uma estrada reta e plana de 30 metros de faixa de domínio, a faixa não edificante de 5 metros seria o suficiente para ser executada uma pista simples com duas faixas de rolamento de 3,60 metros e acostamento dos dois lados. Porém já não seria o espaço suficiente para uma rotatória. Já uma estrada plana e reta, com faixa de domínio de 10 metros, os 5 metros de faixa não edificante seriam o suficiente, porém não é a realidade do município onde a topografia não é desta forma. Além disso em muitos casos é necessário ser executadas faixas de aceleração e desaceleração seguras.

Salientamos ainda que, o artigo 181 do Plano Diretor dispõe sobre a faixa não edificante de 15 (quinze) metros.

Assinado por 7 pessoas: DANIELA ANTONIO DA SILVA, GILMAR DE SOUZA, DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI, RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE, GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO, GUILHERME CARLI e EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4 e informe o código A508-9198-53D7-0BA4

É o que cumpre informar.

Dracena, 11 de fevereiro de 2025.

CONSELHO CONSULTIVO DO PLANO DIRETOR URBANÍSTICO

DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI/ DANIELA ANTONIO DA SILVA/ EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO/ GILMAR DE SOUZA / GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO/ GUILHERME CARLI / RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE

Assinado por 7 pessoas: DANIELA ANTONIO DA SILVA, GILMAR DE SOUZA, DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI, RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE, GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO, GUILHERME CARLI e EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4 e informe o código A508-9198-53D7-0BA4

Assinado por 7 pessoas: DANIELA ANTONIO DA SILVA, GILMAR DE SOUZA, DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI, RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE, GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO , GUILHERME CARLI e EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4 e informe o código A508-9198-53D7-0BA4

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Código para verificação: A508-9198-53D7-0BA4

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- DANIELA ANTONIO DA SILVA (CPF 422.XXX.XXX-74) em 11/02/2025 15:34:06 (GMT-03:00)
  Papel: Parte
  Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- GILMAR DE SOUZA (CPF 058.XXX.XXX-37) em 11/02/2025 15:35:08 (GMT-03:00)
  Papel: Parte
  Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- DANIEL CHIARADIA STEPHANELLI (CPF 439.XXX.XXX-00) em 11/02/2025 15:46:31 (GMT-03:00)
  Papel: Parte
  Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- RENATO MANOEL DE OLIVEIRA CAVALCANTE (CPF 337.XXX.XXX-04) em 11/02/2025 16:02:01 (GMT-03:00)
  Papel: Parte
  Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- GIOVANNA SAEMY LOPES SAITO (CPF 470.XXX.XXX-79) em 11/02/2025 16:07:49 (GMT-03:00)
  Papel: Parte
  Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- GUILHERME CARLI (CPF 415.XXX.XXX-59) em 11/02/2025 16:13:27 (GMT-03:00)
  Papel: Parte
  Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- EDDY RALNY YAMASHITA DE MELO (CPF 395.XXX.XXX-33) em 11/02/2025 16:20:06 (GMT-03:00)
  Papel: Parte
  Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

https://dracena.1doc.com.br/verificacao/A508-9198-53D7-0BA4