LEI N.º 2.189, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2004

Dispõe sobre o sistema viário no Município de São Francisco e dá outras providências.

JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA, Prefeito Municipal de São Francisco, Estado de Minas Gerais, em pleno exercício do cargo e na forma da Lei, faz saber que a Câmara Municipal aprovou, e eu, em seu nome, sanciono a seguinte Lei:

Capitulo I
Das disposições preliminares

Seção I
Do Sistema Viário

Art. 1°. Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de São Francisco, 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 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.

§ 1°. 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.

§ 2º. Os projetos de vias devem estar em acordo com esta Lei, com as normas técnicas pertinentes, com a Lei de Uso e Ocupação de Solo Urbano e a Lei do Parcelamento do Solo para fins urbanos, com os Códigos de Obras e Código de Posturas, sem prejuízo das disposições concernentes das legislações estadual e federal.

Seção II
Das definições

Art. 2º. O Sistema Viário é o conjunto de vias hierarquizadas, construindo o suporte físico da circulação urbana de acordo com a função e a capacidade de cada via.

§ 1º. Ficam assim definidas as vias públicas para a cidade de São Francisco:

I – **Vias Estruturais:** são as rodovias intermunicipais que têm por função assegurar a circulação regional;

II – **Vias Principais:** são aquelas de acesso à cidade, de ligação rápida entre bairros, as preferenciais para o transporte coletivo de passageiros e os corredores e serviço;

III – **Vias Secundárias:** são as demais vias de circulação urbana.

IV – **Vias Marginais:** são as vias paralelas as faixas de domínio das rodovias intermunicipais (vias estruturais).

V – **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.

VI – **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;

c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

VII – **Alinhamento:** é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

VIII – **Caixa Carroçável** ou de **Rolamento:** é a faixa da via destinada á circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

IX – **Calçada** ou **Passeio:** é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclofaixa, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

X – **Calçadão:** é a parte do logradouro público, destinado ao pedestre e equipado de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos, exceto quando dotado de ciclofaixa, tendo por propósito oferecer condições adequadas à circulação e lazer da coletividade;

XI – **Canteiro Central:** é o espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

XII – **Canteiro Lateral:** é o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e o bordo interno da pista coletora objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

XIII – **Ciclofaixa:** é a faixa exclusiva para bicicletas nas calçadas, passeios e calçadões ou contíguas às vias de circulação;

XIV – **Ciclovia:** é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de biciclos ou seus equivalentes, não motorizados;

XV – **Estacionamento:** é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

XVI – **Faixa de Domínio de Vias:** é a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área *"non aedificandi"*;

XVII – **"Grade":** é a linha reguladora de uma via, composta de uma seqüência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XVIII – **Largura de uma Via:** é a distância entre os alinhamentos da via;

XIX – **Logradouro Público:** é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo, etc);

XX – **Meio-fio:** é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XXI – **Nivelamento:** é a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando o grade da via urbana;

§ 2º. O sistema viário da cidade de São Francisco será objeto de mapa a ser expedido por ocasião da edição de decreto que irá regulamentar os dispositivos desta lei.

§ 3º. Os equipamentos do Sistema Viário que exijam edificações, tais como terminais, oficinas, depósitos e similares, ficam sujeitos aos limites de ocupação da área em que se localizarem, em conformidade com a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano de São Francisco, ressalvadas outras disposições desta Lei e das legislações federal e estadual pertinentes.

Art. 3º. São *"non aedificandi"* a faixa de domínio e as faixas destinadas à ornamentação do sistema viário.

Capitulo II
Do planejamento

Seção I
Do condicionamento físico

Art. 4º. É obrigatório o planejamento técnico anterior à abertura e à pavimentação das vias urbanas e rurais, prevendo-se:

I – estudos geotécnicos e geomorfológicos, que estabelecerão as condições de base e de aterro, a interferência do lençol freático, o condicionamento das encostas, dos greides e das intersecções;

II – existência e manutenção de áreas vegetadas continuas ou não nas laterais das vias;

III – construção e manutenção de valetas e sarjetas respeitando o fluxo do esgotamento pluvial e o fluxo de veículos;

IV – sistema de esgotamento pluvial e sanitário;

V – controle permanente com manutenção e limpeza de bueiros e bocas-de-lobo.

§ 1º. Os estudos de que trata o Inciso I deste Artigo devem ser detalhados para a abertura de vias em encostas com declividade entre 20% (vinte por cento) e até 30% (trinta por cento), inclusive.

§ 2º. É vedada a abertura de vias em encostas de declividade superior a 30% (trinta por cento) na zona urbana.

Art. 5º. Os barrancos, cortes e taludes decorrentes da abertura de vias, das obras e construções ou dos aterros estão sujeitas a obras de sustentação em padrões técnicos e de segurança, que devem incluir:

I – para os de solo ou de material desagregado: cobertura vegetal permanente, dispositivos de drenagem profunda, inclinação frontal máxima de 45° (quarenta e cinco graus) e altura máxima de 1,5 m (um metro e cinqüenta centímetros), confecção de degraus proporcionais observando a inclinação e a altura citadas, assim como o distanciamento mínimo de 0,5 m (cinqüenta centímetros);

II – para os de rocha, mesmo quando fragmentada: arrimo com drenagem profunda, altura máxima de 1,5 m (um metro e cinqüenta centímetros), confecção de degraus proporcionais observando a altura citada bem como o distanciamento mínimo de 0,30 m (trinta centímetros).

§ 1º. A abertura de vias e sua pavimentação deve prever o condicionamento às declividades do terreno, de maneira a tangenciar as curvas de nível e a realizar cortes que obedeçam os parâmetros referidos nos Incisos I e II deste Artigo, assim como o escoamento pluvial, o esgotamento sanitário e a compactação das bases de rolamento.

§ 2º. É vedada a aprovação de obras com aterros, cortes e taludes que não obedeçam aos padrões técnicos e de segurança exigidos nesta Lei e no Código de Obras de São Luiz Gonzaga.

Art. 6º. Nas vias de circulação de veículos cujo leito não estiver no mesmo nível dos terrenos marginais, são obrigatórios taludes com declividade máxima de 100% (cem por cento) e altura máxima de 1,5 m (um metro e cinqüenta centímetros), com espaçamento mínimo de 0,50 (cinqüenta centímetros) entre cada nível ou degrau.

§ 1º. São permitidas alturas de até 3 m (três metros) para taludes com declividade máxima de 60% (sessenta por cento).

§ 2º. Todos os taludes devem ser recobertos por gramíneas.

§ 3º. Os taludes podem ser substituídos por muros de arrimo ou proteção, com drenagens, às expensas do loteador ou proprietário.

Seção II
Dos padrões técnicos

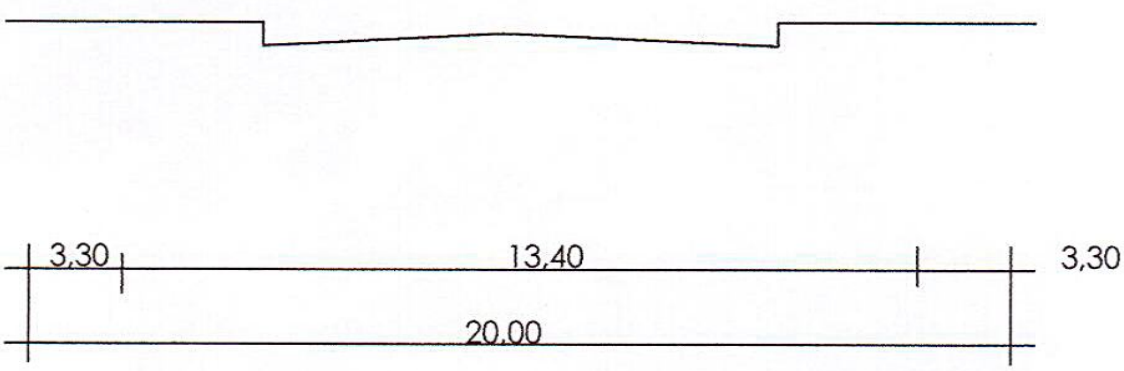
Art. 7º. As caixas de via obedecem, no mínimo, os seguintes gabaritos:

I – 20,00 m (vinte metros) nas vias Principais;

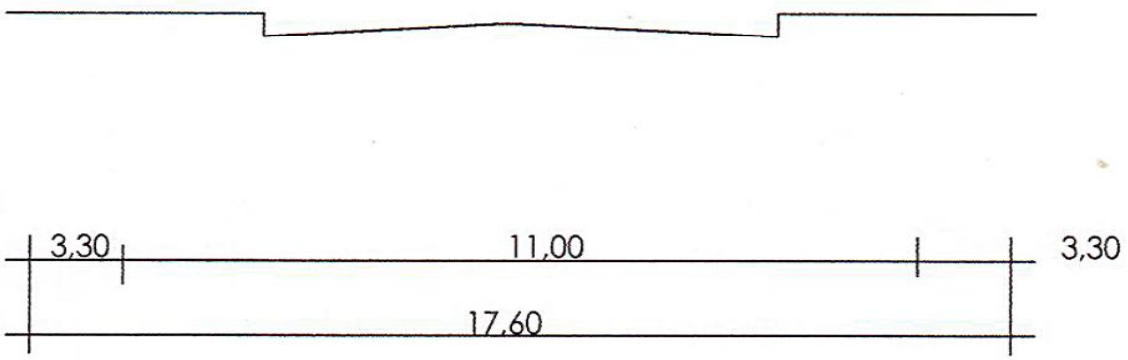
II – 17,60 m (dezessete metros e sessenta centímetros) nas Vias Secundárias.

§ 1º. As seções transversais das vias estão representadas a seguir e devem obedecer o projeto final de engenharia, desde que aprovado pelo órgão municipal competente e observado os mínimos dispostos nesta Lei.

a) Vias Principais



b) Vias Secundárias



§ 2º. Nos loteamentos destinados exclusivamente a fins industriais, as vias devem obedecer ao que dispõe a Lei do Parcelamento do Solo Urbano, nos artigos específicos.

Art. 8º. A largura de uma nova via que se constituir em prolongamento de outra já existente ou prevista em plano aprovado pelo poder público municipal não pode ser inferior à largura desta última, ainda que, pela sua função, possa ser considerada de categoria inferior.

Art. 9º. A divisão das vias de circulação em pista de rolamento e passeios ou calcadas deve acompanhar perfis típicos padronizados pela prefeitura Municipal, obedecendo aos seguintes critérios mínimos:

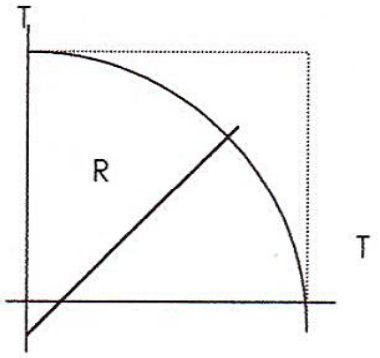
I – a pista de rolamento é composta de 2 (duas) faixas de 3 (três) metros de largura e 2 (duas) faixas de 2,50 m (dois metros e cinqüenta centímetros);

II – da largura total das vias, excluída a pista de rolamento e o canteiro central, se o caso, o restante é destinado, em parte iguais, aos passeios ou calçadas.

III – a largura mínima do acostamento, se necessário, é de 2,50 m (dois metros e cinqüenta centímetros).

IV – a localização e a altura das árvores não podem interferir nas redes de execução de serviços públicos essenciais.

Art. 10. Os alinhamentos de vias, nos cruzamentos, devem concordar por um arco de circulo com raio mínimo de 2,00 m (dois metros).



T = Ponto de Tangência

R = Raio de Curvatura

§ 1º. Nos cruzamentos cujos alinhamentos formam ângulo menor que 85° (oitenta e cinco graus), reduz-se nunca menos de um metro do raio, para cada 5° (cinco graus), nunca podendo ser inferior a 3 (três) metros.

§ 2º. Não são permitidos cruzamentos com ângulo inferior a 60° (sessenta graus).

Art. 11. Nos cruzamentos de vias já existentes e se houver aquiescência, mediante instrumento público, do proprietário do terreno de esquina, o Poder Público pode executar as obras necessárias à ampliação do raio de curvatura da concordância entre os alinhamentos das ruas.

§ 1º. O proprietário do terreno, como compensação, é dispensado de obedecer ao afastamento frontal obrigatório e poderá obter outras concessões a serem determinada pelo Poder Público Municipal.

§ 2º. O raio de curvatura mínimo obedece às disposições do Artigo 10 desta Lei.

§ 3º. O passeio público deve manter, no mínimo, a mesma largura anterior às obras de ampliação da via.

Art. 12. Nas intersecções entre vias de hierarquia diferente, devem ser obedecidos os seguintes critérios:

I – as intercessões entre as Vias Principais e as Vias Estruturais são detalhadas pelo órgão técnico municipal, ouvido o órgão federal competente;

II – é vedado o acesso direto de Vias Secundárias a Vias Estruturais;

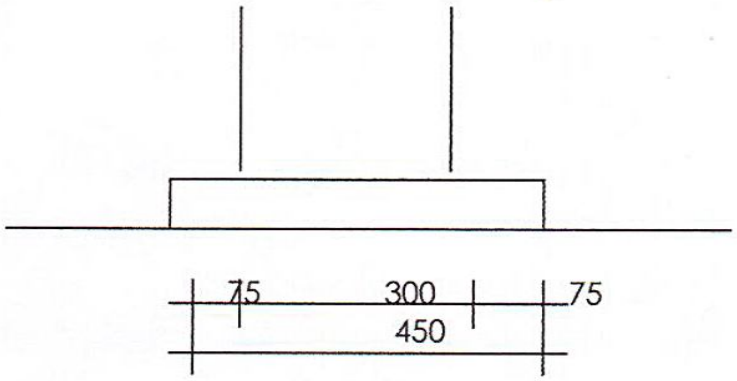
III – acessos das Vias Secundárias às Vias Estruturais são realizados somente através de vias marginais e as intercessões são detalhadas pelo órgão técnico municipal, ouvido o órgão federal competente e atendendo

as disposições da Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano de São Luiz Gonzaga.

Art. 13. Os aterros lindeiros às Vias Estruturais somente podem ser edificados se tiverem acesso por via independente ou marginal excetuando-se aquelas atividades de relevância para a circulação viária intermunicipal após aprovação do órgão federal competente, sempre respeitando a faixa ***non aedificandi.***

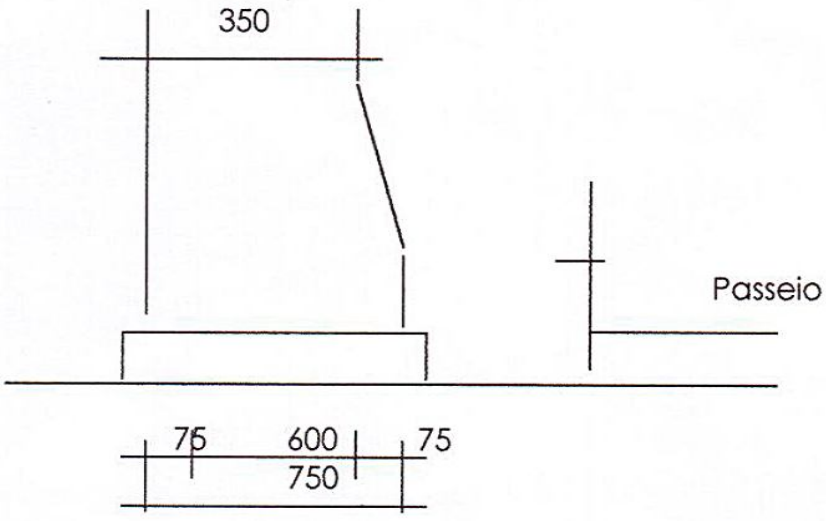
Art. 14. Os acessos de veículos ao interior dos lotes devem obedecer aos critérios mínimos representados nos esquemas desenhados a seguir:

I – acesso de automóveis, com rebaixamento de meio-fio;



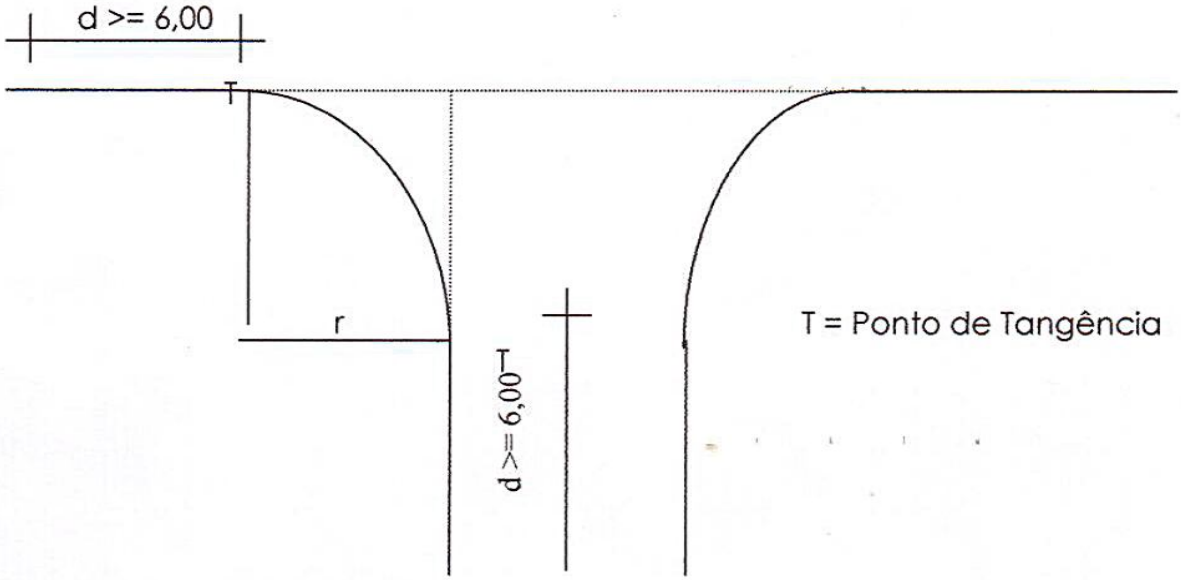
Esc.1:50

II- acesso de caminhões ou ônibus, com rebaixamento de meio-fio.



Esc. 1: 250

Art. 15. O acesso direto aos imóveis situados nas interseções de vias deve respeitar a distância mínima de 6,00 m (seis) metros medida a partir do ponto de tangência, conforme desenho a seguir.



§ 1º. Se a intersecção das vias não for por curva de concordância, deve ser respeitada a mesma distância, simulando-se um arco de circulo imaginário e obedecendo o raio de curvatura definido no Artigo 10 desta Lei.

§ 2º. No caso de lote localizado na interseção de Via Principal com Estrutural, a distância mínima para o acesso deve ser definida em conjunto com o órgão municipal competente, nunca sendo inferior a 20 (vinte) metros do ponto de tangência.

§ 3º. Nos seguintes casos, os projetos de acesso a estacionamento devem ser definidos em conjunto com o órgão municipal competente:

I – estacionamento de automóveis cujo número de vagas é superior a 30 (trinta);

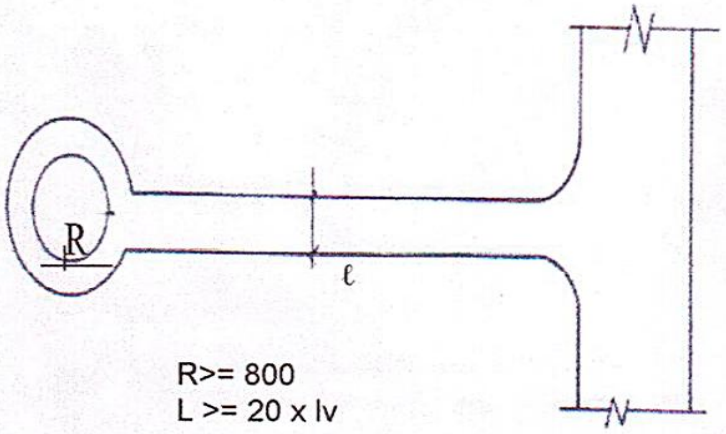
II – se o lote é frontal a Via Principal ou Estrutural;

III – terminais rodoviários de transporte coletivo ou de carga;

IV – os acessos que forem projetados com curva horizontal de concordância.

Art. 16. As vias de circulação sem saída, para receber tráfego de veículos, são autorizadas se providas de praça de retorno no seu término e se seu comprimento, incluído o espaço de manobras, não exceder a 20 (vinte) vezes a sua largura.

§ 1º. As praças de retorno para o tráfego de automóveis devem possuir raio mínimo igual à largura da via e nunca inferior a 8 (oito) metros, com o passeio contornando todo o perímetro do retorno com largura igual à dos passeios da via de acesso, conforme o exemplo da figura a seguir.



R = Raio da Praça de Retorno
lv = Largura da Via
L = Comprimento da Via

§ 2º. As praças de retorno para o tráfego de caminhões ou ônibus devem possuir raio mínimo de 20 (vinte) metros.

§ 3º. As vias de circulação podem terminar nas divisas de gleba a arruar, no caso de seu prolongamento estar previsto no plano viário da cidade ou a juízo do órgão competente municipal, se interessar à municipalidade.

Art. 17. A rampa máxima permitida nas vias de circulação de veículos é de 25% (vinte e cinco por cento), devendo apresentar abaulamento necessário para direcionar as águas pluviais às sarjetas.

Art. 18. As vias urbanas são obrigatoriamente arborizadas, com vistas à preservação da qualidade ambiental e urbanística, a executadas mediante orientação do setor competente do poder público municipal.

Seção III
Das áreas de circulação de pedestres

Art. 19. É obrigatória a construção e a pavimentação dos passeios em todas as vias urbanas pavimentadas obedecendo-se, no mínimo, os seguintes requisitos:

I – larguras mínimas de acordo com as dimensões constantes da figura do Artigo 7º desta Lei;

II – declividade transversal mínima de 3% (três por cento) e máxima de 4% (quatro por cento);

III – rebaixamento de meio fio nos acessos a lote e a estacionamento;

IV – inexistência de degraus e desníveis.

§ 1º. As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como, os passeios devem ter, nas esquinas, o meio fio rebaixo para facilitar o acesso de deficientes físicos.

§ 2º. O **Habite-se** das edificações e o licenciamento das atividades ficam condicionadas à execução dos passeios exigidos neste Artigo.

Art. 20. O Poder Executivo municipal pode criar vias de circulação exclusiva de pedestres, utilizando-se do sistema viário existente ou projetado.

§ 1º. Nas vias de circulação exclusiva de pedestres resultantes da transformação de vias urbanas já existentes, os usos a serem licenciados devem atender aqueles fixados para as referidas áreas onde se localizaram.

§ 2º. Os usos de que trata o parágrafo primeiro deste Artigo devem atender as disposições da Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano de São Francisco e as determinações do Código de Posturas de São Francisco.

Seção IV
Da circulação regional

Art. 21. As **áreas de circulação regional**, que incluem as rodovias federais e estaduais e os terminais de transporte rodoviário, estão sob a guarda e a conservação dos órgãos competentes e obedecem a legislação federal, estadual e municipal sobre a matéria, bem como as normas técnicas vigentes.

Art. 22. Nas margens das faixas de domínio das rodovias intermunicipais, são garantidas as faixas ***non aedificandi*** de 15 m (quinze metros) de largura previstas em legislação federal.

§ 1º. O poder público municipal deve planejar vias paralelas às faixas de domínio, determinando uma faixa ***non aedificandi*** para este fim, de no mínio 15,00 m com passeio público somente no lado edificável.

§ 2º. Deve ser instalada a sinalização por meio de placas, junto aos trevos, indicando o acesso mais conveniente.

Seção V
Da expansão do sistema viário

Art. 23. A expansão do Sistema Viário Urbano de São Francisco deve obedecer, principalmente, aos seguintes aspectos:

I – compatibilidade com o sistema viário existente;

II – facilidade de ligação com as diversas regiões da cidade;

III – os eixos projetados em forma de trama;

IV – cuidados com as intersecções;

V – previsão de vias marginais ao longo das vias estruturais.

Art. 24. Esta Lei determina como prioridade para a expansão viária de São Francisco a elaboração do projeto final e a execução das seguintes alternativas viárias:

I – execução de marginais ao longo das rodovias intermunicipais nos trechos que atravessam o perímetro urbano;

II – execução de vias principais nos trechos que atravessam o perímetro urbano.

Parágrafo único. Os traçados definitivos serão determinados pelos levantamentos topográficos, geotécnicos e ambiental que precedem a fase do projeto.

Capítulo III
Das Disposições finais

Art. 25. Anterior à denominação oficial, a identificação das vias e logradouros públicos é feita por meio de números ou letras.

Art. 26. Compete ao Poder Executivo municipal orientar e fiscalizar a aplicação desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo municipal não pode realizar, aprovar nem licenciar obra, parcelamento do solo ou qualquer atividade que, mesmo a titulo precário, esteja em discordância com as disposições desta Lei, bem como das demais legislações pertinentes.

Art. 27. As infrações a esta Lei constatadas pelo órgão municipal competente dão ensejo á interdição da atividade, à cassação de licença ou de aprovação, ao embargo administrativo ou à demolição das obras, conforme o caso, além da aplicação de multas, independente de outras sanções legais cabíveis.

Parágrafo único. Havendo omissão do(s) proprietário(s) na realização de obras ou melhorias exigidas por esta Lei, o poder público municipal pode executá-la, cobrando os custos acrescidos de multa.

Art. 28. Os casos omissos nesta lei serão julgados e resolvidos pelo órgão municipal competente da Prefeitura Municipal.

Art 29. Revogadas as disposições em contrario, a presente Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Registre-se. Publique-se. Cumpra-se.

São Francisco (MG), em 17 de dezembro de 2004.

JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA
Prefeito Municipal