



ESTADO DO CEARÁ
GOVERNO MUNICIPAL DE IPU



Lei 087/2001

**“DISPÕE SOBRE SISTEMA VIÁRIO DO
MUNICÍPIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.**

GOVERNO MUNICIPAL DE IPU-CE

**ANTONIA BEZERRA LIMA CARLOS
(PREFEITA EM EXERCÍCIO)**

LEI DO SISTEMA VIÁRIO DE IPU

TASSO RIBEIRO JEREISSATI

GOVERNADOR DO ESTADO DO CEARÁ

FRANCISCO DE QUEIROZ MAIA JÚNIOR

SECRETÁRIO DA INFRAESTRUTURA DO ESTADO DO CEARÁ

ANTONIA BEZERRA LIMA CARLOS

PREFEITA EM EXERCÍCIO

LANA AGUIAR ARAÚJO

COORDENADORA DO PROJETO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E GESTÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DO CEARÁ – PROURB-CE



SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA - SEINFRA
BANCO INTERNACIONAL PARA RECONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO - BIRD



ÍNDICE

ÍNDICE

CAPÍTULO I	6
DISPOSIÇÕES GERAIS	6
CAPÍTULO II	7
DAS DEFINIÇÕES	7
CAPÍTULO III	9
DOS SISTEMAS VIÁRIOS	9
SEÇÃO I	10
VIA TRONCAL REGIONAL	10
SEÇÃO II	10
VIAS ARTERIAIS	10
SEÇÃO III	11
VIAS COLETORAS	11
SEÇÃO IV	12
VIAS LOCAIS	12
SEÇÃO V	13
VIAS ARTERIAIS PAISAGÍSTICAS	13
SEÇÃO VI	14
VIAS PAISAGÍSTICAS ESPECIAIS	14
CAPÍTULO IV	14
DAS CICLOVIAS	14
CAPÍTULO V	15
DISPOSIÇÕES FINAIS	15
ANEXO 01 – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO	17
ANEXO 02 – CORTE DAS VIAS	19
ANEXO 03 – CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS	21

“Dispõe sobre o sistema viário
do Município de IPU
e dá outras providências.”

A Prefeita em exercício do Município de Ipu, Estado do Ceará

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art 1º Esta Lei estabelece as regulamentações do sistema viário para o município IPU, de forma a permitir uma melhor acessibilidade e fluidez do trânsito no município.

Art. 2º Os objetivos propostos por esta lei são os seguintes:

- I - a hierarquização das vias para a distribuição do tráfego, segundo a velocidade e distância.
- II - a classificação funcional das vias, e conseqüente distribuição do tráfego, quanto ao tipo de transporte (cargas, ônibus, bicicletas, pedestres etc.).
- III - a sistematização de recomendações para a otimização da circulação de pedestres e ciclistas, com ênfase na segurança e conforto ambiental.

Art. 3º As diretrizes para a implantação de um Sistema de Estruturação Viária em IPU são as seguintes:

- I - desafogar a área central através do desvio do tráfego de passagem do centro devido à inserção da rodovia regional (BR-403) na malha urbana;
 - II - possibilitar a revitalização da área central e permitir a utilização dos espaços públicos para o lazer da população;
 - III - facilitar o acesso às principais funções urbanas;
 - IV - não causar impactos aos recursos naturais do município e áreas de preservação;
 - V - explorar o potencial paisagístico que é a visão da escarpa da Serra da Ibiapaba;
 - VI - interconexão do sistema viário municipal e regional.
- Art. 4º As vias a serem construídas e o alargamento, ou regularização das vias existentes, deverão integrar-se ao sistema viário existente, e o proposto pelo PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano) com aprovação da Prefeitura de IPU.
- Art. 5º Os desmembramentos que comprometam o prolongamento e/ou alargamento de vias existentes ou projetadas não deverão ser aprovados.
- Art. 6º Deverá ser incluído nas plantas dos projetos de vias, logradouros públicos, planos urbanísticos e nos novos projetos de parcelamento do solo, a exata localização das novas vias com o detalhamento do alinhamento e nivelamento.
- Art. 7º É vedada a construção ou reconstrução de edificações, bem como a colocação de engenhos publicitários de qualquer natureza na faixa de domínio das vias.

CAPÍTULO II

DAS DEFINIÇÕES

- Art. 8º Para efeito desta Lei, além das definições de artigos posteriores, são adotadas as seguintes definições:
- I - **ACESSO** – É o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

- a) Logradouro público e propriedade privada;
 - b) Propriedade privada e área de uso comum em condomínio;
 - c) Logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
- II - ACOSTAMENTO – É a parcela da área de plataforma adjacente a 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 divisória existente entre o terreno de propriedade particular ou pública e o logradouro público;
- IV - BICICLETÁRIO DE CURTA DURAÇÃO – É o estacionamento de bicicletas dotado de equipamentos mínimo para manter bicicletas acorrentadas.
- V - BICICLETÁRIO DE LONGA DURAÇÃO – É o estacionamento de bicicletas dotado de equipamentos mínimo para manter bicicletas acorrentadas, protegido por cobertura contra intempéries e com vigilância.
- VI - BINÁRIO – É o sistema de circulação composto por duas vias paralelas com tráfego em sentidos apostos, atendendo a fluxos para uma área específica.
- VII - CALÇADA ou PASSEIO– É o espaço destinado a circulação de pedestres.
- VIII - CANTEIRO CENTRAL – É a calçada edificada entre duas pistas de rolamento.
- IX - CICLOFAIXA - É a faixa demarcada na pista de rolamento para circulação exclusiva de bicicletas.
- X - CICLOVIA – é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de separada da pista de rolamento por calçada ou passeio separador.
- XI - EIXO DA VIA – É a linha imaginária que, passando pelo centro da via, é eqüidistante aos alinhamentos.

- XII - ESTACIONAMENTO – É o espaço público ou privado, destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação.
- XIII - FAIXA DE DOMÍNIO DE VIAS – É a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área “non aedificandi”.
- XIV - LOGRADOURO PÚBLICO – é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer público.
- XV - PASSEIO SEPARADOR – É a calçada que separa a ciclovia da via de rolamento.
- XVI - PISTA DE ROLAMENTO – É o espaço destinado a circulação de veículos.
- XVII - VIA DE CIRCULAÇÃO – É o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados ou não, pedestre e animais, compreendendo a pista de rolamento, o passeio, o acostamento e canteiro central.

CAPÍTULO III

DOS SISTEMAS VIÁRIOS

Art. 9º O sistema viário proposto é formado por uma rede estrutural de rodovias composta por:

- I - Via Troncal Regional;
- II - Vias Arteriais;
- III - Vias Coletoras;
- IV - Vias Locais;
- V - Vias Paisagísticas.

Parágrafo Único - Esse sistema tem como principal função a ordenação da estrutura urbana e da sua expansão, possibilitando o preenchimento dos vazios urbanos através da construção de novos canais de acesso.

Art 10. No Sistema Viário de IPU as vias deverão ter caixas de acordo com a sua necessidade de demanda, sendo obrigatório a reserva de faixa de domínio, que inclui calçadas, pista de rolamento, canteiros centrais, acostamento, ciclovias,

sempre que possível, e áreas “non aedificandi” que permita a duplicação quando necessário.

SEÇÃO I

VIA TRONCAL REGIONAL

- Art 11. As vias trocais são vias exclusivas para veículos motorizados, não sendo permitido cruzamentos de vias, salvo com o uso de rotatórias. (VER ANEXO 03)
- Art 12. Via troncal regional, considerada um corredor regional, que se origina na BR-403 que vem de Sobral e contorna a sede urbana à Leste, encontrando-se com a CE-187 no sentido de Ipueiras, continuando ainda na CE-187 que leva à Guaraciaba do Norte, na Serra da Ibiapaba.
- Art 13. Mini anel viário, que interliga em seu percurso os principais equipamentos de caráter regional do município, como o terminal rodoviário e o Hospital Regional de IPU, além do acesso à Bica, sem necessidade de transposição da área central da cidade, com características de uma via paisagística.
- Art 14. A Via Troncal Regional deve ter uma faixa de domínio de 45,00m (quarenta e cinco metros), com a seguinte seção: 3,00m (três metros) de acostamento, pista de rolamento de 7,00m (sete metros), canteiro central de 5,00m (cinco metros), pista de rolamento de 7,00m (sete metros), acostamento lateral de 3,00m (três metros), faixa de segurança non aedificandi de 10,00m (dez metros) em cada margem da via. (VER FIGURA I DO ANEXO 02).

SEÇÃO II

VIAS ARTERIAIS

- Art 15. As Vias arteriais são as canalizadoras principais da circulação veicular urbana, são previstas para um tráfego ativo com percursos rápidos e seguros. (VER FIGURA II ANEXO 02)
- §1º - O tráfego prioritário é tráfego de passagem de longo e médio percurso dentro de cada Unidade de Planejamento, com circulação prioritária para carros e ônibus.
- §2º - Nas Vias Arteriais é permitido estacionar, nas áreas de recuo das calçadas, fora da via.

Art 16. São classificadas como vias Arteriais as vias que possuem um maior percurso e que são conectadas à via troncal:

- I - Rua Boa Vista (CE – 075);
- II - Av. Cel. José Lourenço;
- III - Rua Antônio Martins;
- IV - Av. Manoel de Assis;
- V - Rua Manoel do Céu;
- VI - Av. Boulevard Sebastião Carlos;
- VII - Rua Manoel Vítor;
- VIII - Rua Alfredo Gomes.

Art 17. A Via Arterial sobre o riacho Ipuçaba é a Av. Cel. José Lourenço, compreendida entre a rua Arquimedes Memória e a rua Pedro Araújo, com faixa de domínio de 18m (dezoito metros), com a seguinte seção: calçada de 2,00m (dois metros), pista de rolamento de com 7,00m (sete metros); taxam; pista de rolamento de 7,00m (sete metros); e calçada com 2,00m (dois metros). (VER FIGURA III, ANEXO 02)

Art 18. As vias Arteriais quando não especificadas seus desenhos deverão ter uma faixa de domínio de 25m (vinte e cinco metros); com a seguinte seção: 3,00m (três metros) de calçada, pista de rolamento com 7,00m (sete metros) de largura; canteiro central de 5,00m (cinco metros), pista de rolamento com 7,00m (sete metros) de largura e calçada de 3,00m (três metros).

SEÇÃO III

VIAS COLETORAS

Art 19. A principal função das vias coletoras é interligar as ruas dos setores residenciais, vias arteriais e troncais. (VER ANEXO 01)

§1º - Tem como tráfego prioritário o tráfego de passagem local, com circulação prioritária para carros, pedestres e ciclistas.

§2º - É permitido estacionar, nas faixas reservadas ao longo da via.

Art 20. São Vias Coletoras Existentes:

I - Av. Vereador Francisco das Chagas Farias;

II - Rua José Coelho;

III - Rua Cel. Porfírio;

IV - Av. Dr. Hilton;

V - Rua Cel. Félix;

VI - Rua Cel. Liberalino;

VII - Rua Antônio Memória;

VIII - Rua Dr. Milton Carvalho.

Art 21. Vias Coletoras Projetadas (VCP):

Art 22. As Vias Coletoras devem ter faixa de domínio de 15,0 m (quinze metros), com a seguinte seção: 3,00m (três metros) de calçada; 9,00m (nove metros) de pista de rolamento; 3,00m (três metros) de calçada. (VER FIGURA VI, ANEXO 02)

SEÇÃO IV

VIAS LOCAIS

Art 23. São as vias de acesso às residências e devem ter um tratamento adequado priorizando a circulação dos pedestres e bicicletas com circulação facilitada para os deficientes físicos. (VER ANEXO 03)

Art 24. São Vias Locais projetadas:

I - prolongamento da rua Pe. Corrêa na direção leste até conectar-se perpendicularmente ao mini-anel viário proposto, com extensão de 400m (quatrocentos metros).

II - prolongamento da rua Dr. Leonardo Mota na direção leste até conectar-se ao mini-anel viário proposto, com extensão de 260m (duzentos e sessenta metros).

III - prolongamento da rua Radonai Timbó na direção sul até conectar-se com a rua Antônio Memório com extensão de 250m (duzentos e cinquenta metros).

Art 25. As vias locais devem ter faixa de domínio de 12,50m (doze metros e cinquenta centímetros), seguindo a seguinte seção: calçada de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros) de pista de rolamento, permitindo assim o estacionamento paralelo ao meio-fio à direita do fluxo, e calçada de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).(VER FIGURA VII, ANEXO 02)

SEÇÃO V

VIAS ARTERIAIS PAISAGÍSTICAS

Art 26. Vias Paisagísticas, são as vias que delimitam as áreas de proteção ambiental do recursos hídricos. (ver mapa Sistema Viário Proposto, Anexo 01)

Art 27. O mini-anel viário interno é composto por vias arteriais que, além da função de canalizar o tráfego mais rápido liberando o centro urbano, tem o caráter de vias paisagísticas. (VER MAPA DO SISTEMA VIÁRIO, ANEXO 01)

Art 28. O Sub-sistema viário Arterial Paisagístico de contorno do centro é composto pelas Vias Arteriais Paisagísticas Projetadas (VAPP) e Vias Arteriais Paisagísticas Existente (VAPE). São elas:

I - VAPP 01- Ligando a Rua Arquimedes Memória à Via de Contorno Regional;

II - VAPE 01- Rua Arquimedes Memória;

III - VAPP 02- Ligação viária proposta – Conectando a rua Arquimedes Memória à VPA 03 com extensão de 450m (quatrocentos e cinquenta metros);

IV - VAPP 03- Via proposta – Extensão: 900m (novecentos metros);

V - VAPP 04 - Ligação Viária Proposta – Conectando a VPA 03 à rua Pe. Aureliano Mota com extensão de 200m (duzentos metros);

VI - VAPE 02 - Rua Pe. Aureliano Mota;

VII - VAPP 05 - Via proposta – Conectando a Rua Pe. Aureliano Mota à via de contorno com extensão de 1.000m (mil metros).

Art 29. As Vias Arteriais Paisagísticas devem ter faixa de domínio de 30,00m (trinta metros), com a seguinte seção: calçada de 3,00m (três metros), pista de rolamento com 7,00m (sete metros) de largura; canteiro central de 5,00m (cinco metros); pista de rolamento com 7,00m (sete metros) de largura; passeio separador de 2,00m (dois metros), ciclovia de 3,00m (três metros) e calçada de 3,00m (três metros). (VER FIGURA IV, ANEXO 02)

SEÇÃO VI

VIAS PAISAGÍSTICAS ESPECIAIS

Art 30. As Vias Paisagísticas Especiais são vias marginais a áreas de valor paisagístico.

Art 31. Via Paisagística Existente é a que segue o leito do Riacho Ipuçaba pela margem direita em direção à nascente, e tem como ponto final a Bica do IPU. A Via Paisagística Existente deve ser readequada ao uso indicado e ter um desenho compatível com a topografia.

Art 32. Via Paisagística Projetada é a que segue o leito do Riacho Ipuçaba pela margem esquerda em direção à nascente, e tem como ponto final a Bica do IPU.

Art 33. As Vias Paisagísticas especiais devem ter faixa de domínio de 20,00m (vinte metros) com a seguinte seção: pista de rolamento com 8,00m (oito metros) de largura, estacionamento (em trechos onde for conveniente) de 3,00m (três metros), passeio separador de 1,00m (um metro), ciclovia de 3,00m (três metros), calçada de 5,00 (cinco metros). (VER FIGURA V, ANEXO 02)

Art 34. A Via Paisagística terá o revestimento em paralelepípedos rejuntados com argamassa de cimento e areia.

Art 35. Serão distribuídos ao longo do percurso da via paisagística: estacionamentos, iluminação pública, caixas de coleta de lixo e arborização.

CAPÍTULO IV

DAS CICLOVIAS

Art 36. As ciclovias são vias especiais que garantem o acesso à cidade em meios diversificados e seguros, protegendo os ciclistas e deficientes.

- §1º - Nas ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas é permitido:
- I - circular de bicicleta;
 - II - circular de cadeira de rodas motorizada;
 - III - patinar, onde não haja proibição expressa, desde que se mantenha à direita e não obstrua a passagem;
 - IV - trafegar com carrinhos de limpeza urbana e cadeira de rodas empurradas pelo próprio deficiente físico.
- §2º - As ambulâncias, viaturas de polícia e defesa civil só poderão invadir a faixa de segurança em caso de emergência.
- §3º - É proibido nas ciclovias, ciclofaixas e passeio separador:
- I - entrar, circular ou estacionar com qualquer tipo de veículo motorizado, como automóveis, caminhões, motocicletas e similares de qualquer tipo;
 - II - conduzir animais de qualquer tipo, salvo para travessia;
 - III - realizar manobras perigosas ou acrobáticas com as bicicletas;
 - IV - desrespeitar o sinal vermelho para ciclistas ou a prioridade de travessia de pedestres no sinal vermelho intermitente;
 - V - trafegar na contramão;
 - VI - estacionar, trafegar, obstruir acesso ou entrar com veículo de vendedor ambulante, motorizado ou a tração animal, bem como a venda de qualquer produto.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

- Art 37. São documentos integrantes desta Lei, como parte complementar de seu texto, os seguintes anexos:
- I - Anexo nº 01 – Mapa do Sistema Viário Básico.

II - Anexo nº 02 – Seções das vias.

III - Anexo nº 03 - Tabela da Classificação das Vias quanto a Classe, Tráfego Predominante, Estacionamento e Uso do Solo Predominante.

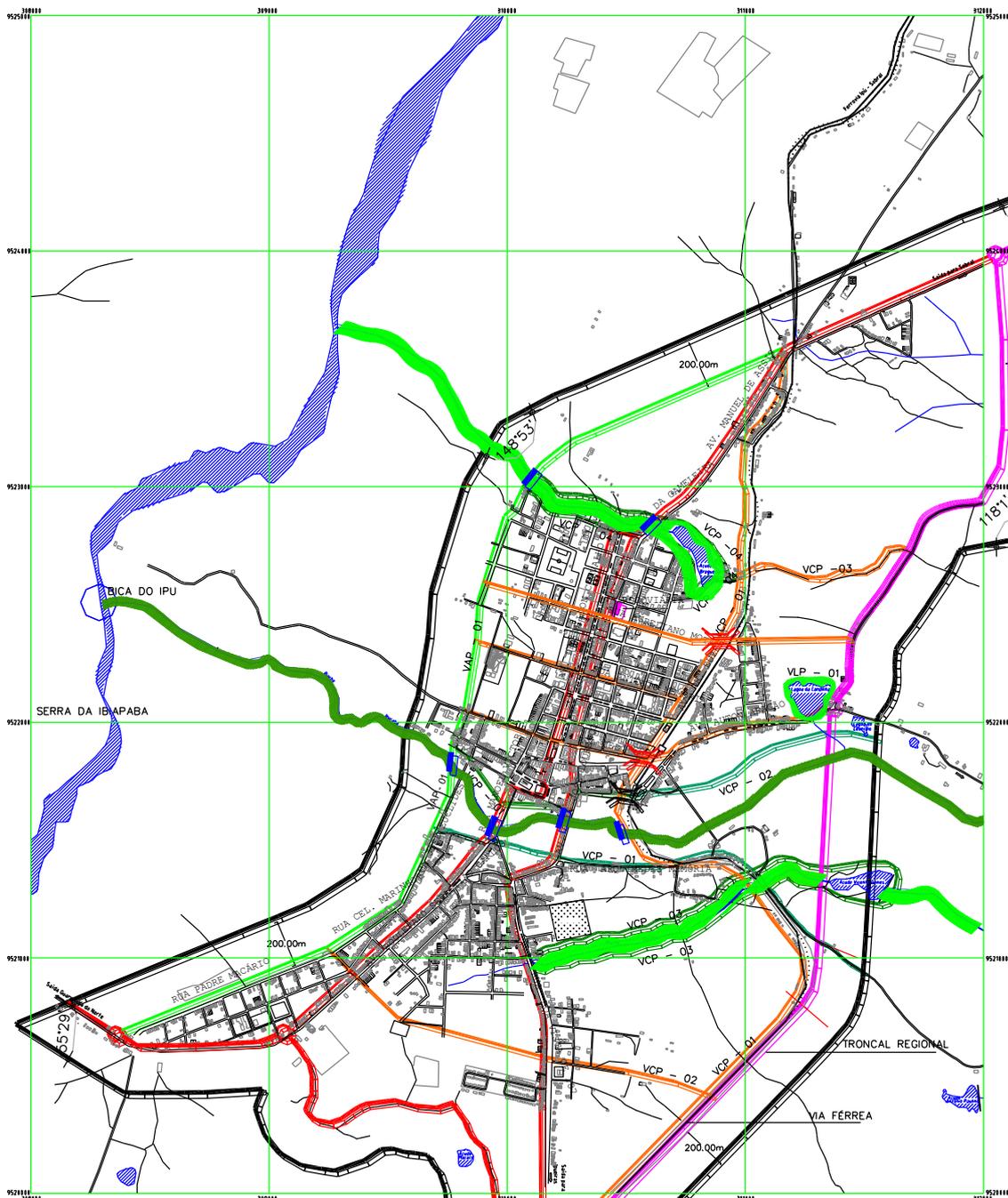
Art 38. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Prefeitura de Ipu, em 19 de setembro de 2001.

ANTONIA BEZERRA LIMA CARLOS

Prefeita em exercício

ANEXO 01 – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO



LEGENDA

- PERÍMETRO URBANO
- VAP - VIA ARTERIAL PAISAGÍSTICA
- VCP - VIA COLETORA PAISAGÍSTICA
- VLP - VIA LOCAL PAISAGÍSTICA

VIAS EXISTENTES

- TRONCAL REGIONAL
- ARTERIAL
- COLETORA
- PAISAGÍSTICA
- TRANSPOSIÇÃO RODOVIÁRIA / FERROVIÁRIA
- PONTE

VIAS PROPOSTAS

- TRONCAL REGIONAL
- ARTERIAL
- COLETORA
- PAISAGÍSTICA
- ENTROCAMENTO VIÁRIO
- PONTE
- TRANSPOSIÇÃO RODOVIÁRIA / FERROVIÁRIA

ANEXO 01

SISTEMA VIÁRIO



ANEXO 02 – CORTE DAS VIAS

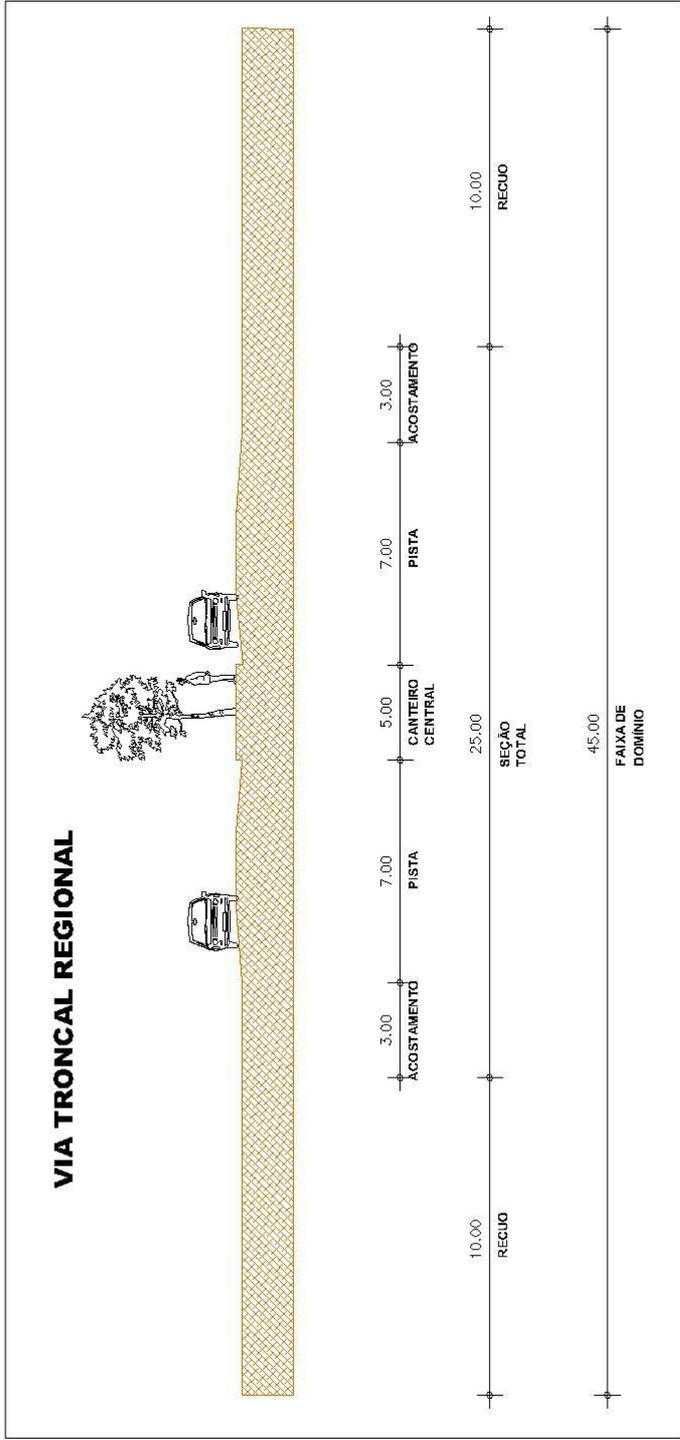


FIGURA I

VIA ARTERIAL

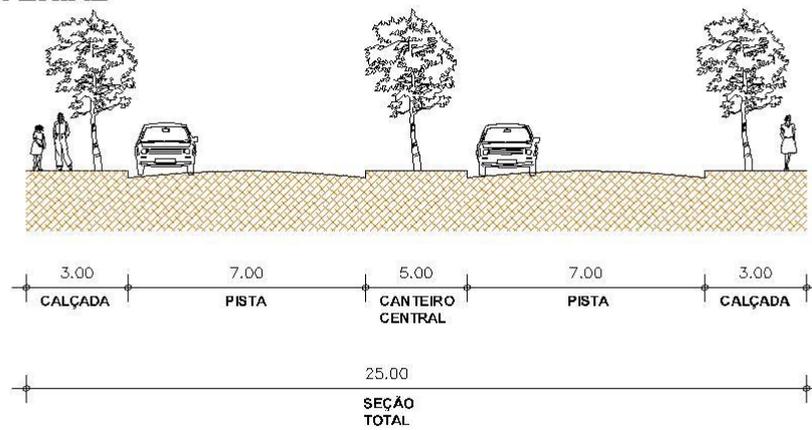


FIGURA II

VIA ARTERIAL SOBRE O RIO

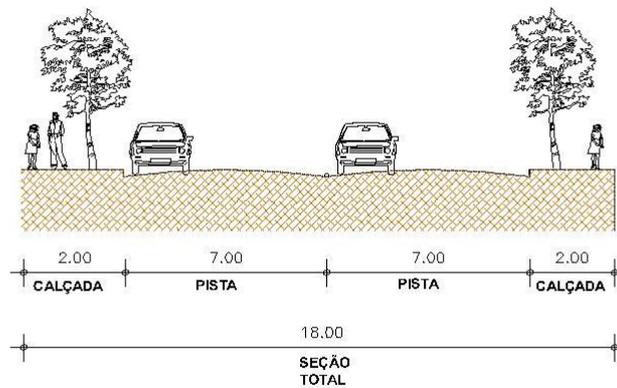


FIGURA III

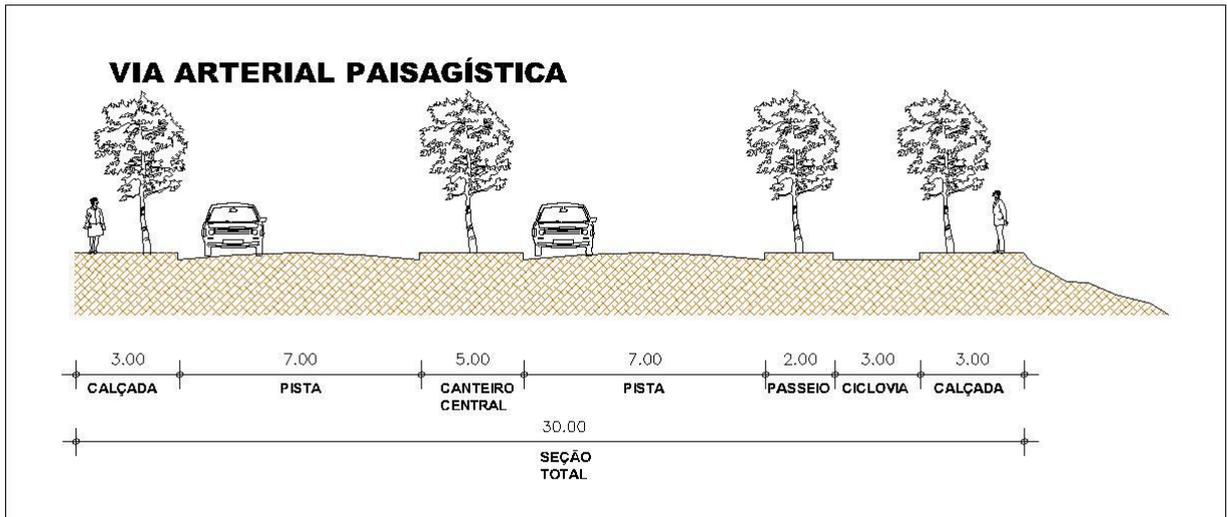


FIGURA IV

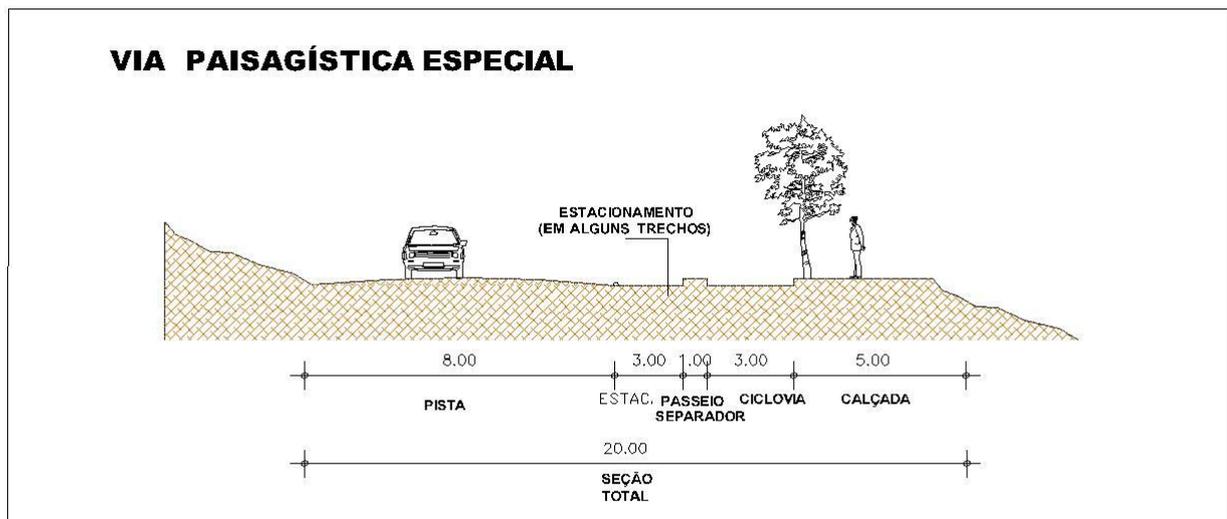


FIGURA V

VIA COLETORA

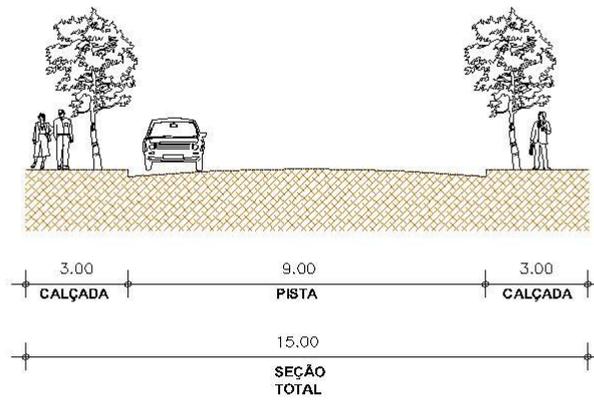


FIGURA VI

VIA LOCAL

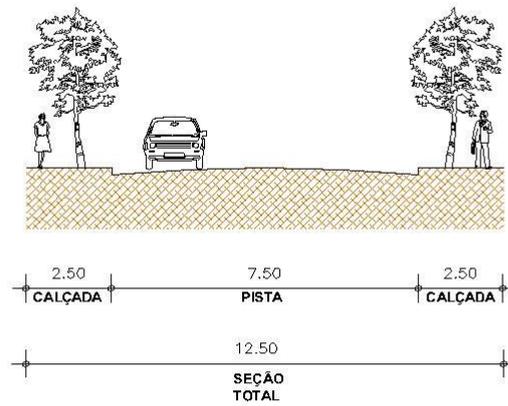


FIGURA VII

ANEXO 03 – CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS			
Classificação Viária	Tipo de Tráfego Predominante	Estacionamento	Uso do Solo Predominante
Troncal regional	Tráfego de passagem inter-regional Circulação prioritária: carros, ônibus e caminhões	Não permitido	Específico de acordo com recomendações do PDDU
Arterial	Tráfego de passagem de longo e médio percurso dentro da zona urbana. Circulação prioritária: carros e ônibus	Permitido fora de via em áreas de recuo na calçada	Predominantemente comércio e serviços.
Coletora	Tráfego de passagem e local. Circulação prioritária: carros, pedestres, ciclistas e coletivos	Permitido em faixas reservadas ao longo da via	Residencial ou comercial e serviços
Local	Tráfego local. Circulação prioritária: Pedestres e ciclistas	Permitido	Residencial
Paisagística	Tráfego de passagem ao longo de áreas de proteção ambiental. Circulação prioritária: carros, pedestres e ciclistas	Permitido somente fora do campo de visão da paisagem natural	Diferenciado para cada lado da via. <ul style="list-style-type: none"> • Preservação e proteção ambiental. • Comércio e serviços. • Lazer e turismo

EQUIPE TÉCNICA

COORDENADOR	ARQ. JOSÉ SALES COSTA FILHO, Esp
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO	ARQ. RENATO BEZERRA PEQUENO, Msc
ESTUDOS URBANO-REGIONAIS	ADM. OSCAR ARRUDA D'ALVA
ESTRUTURAÇÃO URBANA	ARQ. MÔNICA FIÚZA GONDIM, Msc. ARQ. PAULO ROBERTO P. ARAÚJO ARQ. ALINA ARRUDA D'ALVA ARQ. CLARISSA FIGUEIREDO SAMPAIO
SISTEMA VIÁRIO/TRANSPORTES	ARQ. MÔNICA FIÚZA GONDIM, Msc.
ASPECTOS FÍSICO-AMBIENTAIS	ENGº TADEU DOTE SÁ, Msc ENGº RICARDO THEÓPHILO, Msc.
RELAÇÕES COMUNITÁRIAS	SOC. ELIANE DE SOUZA GALHARDI
LEGISLAÇÃO	ADV. GEOVANA CARTAXO, Msc. ADV. ALEXANDRE LANDIM
EQUIPE DE APOIO:	
ESTRUTURAÇÃO URBANA	EST. CAROLINA GONDIM ROCHA EST. EMANUELA R. MONTEIRO TEC. KLAYTON VICTOR BEZERRA TEC. ANA PAULA MARINHO LOPES
IMPLEMENTAÇÃO	ADV. GEOVANA CARTAXO, Msc. SOC. ELIANE DE SOUZA GALHARDI ARQ. MÔNICA FIÚZA GONDIM, Msc. ARQ. PAULO ROBERTO P. ARAÚJO