

LEI Nº 10.686, 20 DE DEZEMBRO DE 2010.

DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA.

ÍNDICE

Capítulo 1

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 3º - Objetivo;

Art. 4º - Abertura ou intervenção de vias;

Capítulo 2

DEFINIÇÕES

Art. 5º - Conceitos e definições;

Capítulo 3

HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 7º - Hierarquia viária;

Capítulo 4

FAIXAS DE DOMÍNIO E SEÇÃO TRANSVERSAL MÍNIMAS

Art. 8º - Dimensões mínimas das vias;

Art. 9º - Vias marginais;

Capítulo 5

CALÇADAS

Art. 14º - Composição calçada pública;

Art. 15º - Faixa de circulação;

Art. 16º - Faixa de serviço;

Art. 16-Aº - Faixa de acesso;

Art. 18º - Calçadas existentes;

Art. 20º - Ocupação da calçada;

Art. 21º - Rebaixamento de calçadas;

Art. 22º - Inclinação longitudinal;

Art. 23º - Rebaixamento do meio-fio e rampa de acesso de veículos;

Capítulo 6

DISPOSIÇÕES TÉCNICAS

Art. 32º - Acesso de entrada e saída de veículos em lotes de esquina;

Art. 33º - Rebaixamento de meios-fios, para acessos de entrada e saída de veículos.

LEI RESUMIDA

Art. 3º A presente Lei tem por objetivo:

I - estabelecer a hierarquização do sistema viário a partir da estruturação urbana definida no Plano Diretor do Município em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro;

II - estabelecer funções diferenciadas para o sistema viário, priorizando os transportes não motorizados e coletivo;

III - estabelecer critérios para intervenções necessárias às adequações das vias existentes;

IV - disciplinar os deslocamentos na malha urbana e rural.

Art. 4º A abertura ou intervenção de qualquer via ou logradouro será regida pelas disposições desta Lei e Anexos integrantes, e dependerá de projeto aprovado ou elaborado pelo órgão responsável pelo planejamento urbano.

§ 1º A necessidade de prolongamento e de alargamento das vias será analisada pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transporte, considerando a relevância de cada via para o sistema de transportes e a sua articulação com os anéis pericentrais, conforme Anexo I, propostos para o Sistema de Circulação de Uberlândia.

§ 2º O órgão responsável pelo planejamento urbano em conjunto com o órgão responsável pelo trânsito e transportes poderá desenvolver, de acordo com o desenvolvimento local e o interesse público, projetos de alteração do planejamento do sistema viário municipal.

§ 3º O sistema viário de novos parcelamentos do solo deverá garantir a continuidade do traçado do Sistema Viário do Município, obedecendo às dimensões definidas nas diretrizes para as vias desse parcelamento e as previstas nesta Lei.

§ 4º As glebas não loteadas e destinadas na íntegra à instalação de empreendimentos voltados para as atividades de serviço, comércio, indústria e equipamentos sociais serão isentas da transferência de sistema viário enquanto inalterada esta condição.

§ 5º A transformação de empreendimentos de que trata o §4º deste artigo em empreendimentos habitacionais será realizada mediante projeto de loteamento, com a devida transferência de áreas verdes públicas, áreas institucionais e áreas destinadas ao sistema viário, nos termos da Lei Complementar nº 523, de 7 de abril de 2011 e suas alterações.

§ 6º Na matrícula da área e no projeto de implantação de empreendimento voltado para as atividades de serviço, comércio, indústria e equipamentos sociais de que trata o § 4º deste artigo, deverá constar a expressão "esta gleba não transferiu as áreas públicas.

Art. 5º Para os efeitos de interpretação e aplicação desta Lei, adotam-se os conceitos e definições:

I - ACESSIBILIDADE - consiste na facilidade de acesso e uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos;

II - ACESSO - permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouros públicos e propriedades públicas e privadas;

III - ANEL VIÁRIO - via que se caracteriza por circundar a malha urbana, possibilitando o tráfego de veículos de passagem sem adentrar a área central da cidade;

IV - Calçada - parte do logradouro, normalmente segregada e em nível diferente, destinada ao trânsito de pedestres e à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, composta de faixa de circulação, faixa de serviço e faixa de acesso.

V - CANTEIRO CENTRAL - espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional e esteticamente;

VI - CICLOFAIXAS - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

VII - CICLOVIAS- pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

VIII - CONFRONTANTE - área que fica na divisa ou frente a frente de outras áreas e do sistema viário;

IX - CUL-DE-SAC - espaço para retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;

X - ESTRADAS ALIMENTADORAS ou VICINAIS - estradas principais de acesso às regiões de produção agrícola e demais atividades econômicas localizadas fora da zona urbana;

XI - ESTRADAS DE PENETRAÇÃO OU CORREDORES - vias secundárias de acesso a uma ou mais propriedades ou estabelecimentos;

XII - FAIXA DE CIRCULAÇÃO - parte da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres;

XIII - FAIXA DE DOMÍNIO - superfície lindeira às rodovias e anel viário, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XIV - FAIXA PARA TRAVESSIA DE PEDESTRE - sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via;

XV - FAIXA DE SERVIÇO - parte da calçada, preferencialmente permeável, adjacente ao meio-fio destinada à locação de mobiliários e equipamentos urbanos e de infraestrutura, vegetação, postes de sinalização, grelhas, rebaixo de meio-fio para acesso de veículos aos imóveis, lixeiras, postes de iluminação e eletricidade, tampas de inspeção e outros correlatos;

XVI - ILHA - obstáculo físico, inserido na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XVII - IMPEDÂNCIA - elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres, tais como: mobiliário urbano, entradas de edificações e vitrines junto ao alinhamento, vegetação e postes de sinalização;

XVIII - INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação;

XIX - LOGRADOURO - espaço livre, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, que lhe confere denominação oficial; são as ruas, travessas, becos, avenidas, praças e pontes;

XX - MOBILIDADE URBANA - é o atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto não motorizados;

XXI - PASSEIO - parte da calçada destinada a circulação de pedestres;

XXII - PISO TÁTIL - piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXIII - PROJEÇÃO DE ALARGAMENTO - projetos de alargamento de via para melhoria de circulação;

XXIV - RAMPA - inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento;

XXV - REMANESCENTE VIÁRIO - sobra de área do sistema viário;

XXVI - RODOVIA - estrada que converge para a malha urbana e permite conectar o Município com outras cidades ou regiões;

XXVII - ROTATÓRIA - tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz à diminuição da velocidade em cruzamentos;

XXVIII - ROTAS URBANAS DE CARGA - são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;

XXIX - SEPARADOR FÍSICO - elemento que delimita o uso de determinada área;

XXX - SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL - largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais;

XXXI - SISTEMA VIÁRIO - conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada;

XXXII - TRINCHEIRA - obra de construção civil destinada a servir de passagem sob um determinado local;

XXXIII - VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

XXXIV - VIA ARTERIAL - via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

XXXV - VIA COLETORA - via que coleta e distribui o tráfego oriundo de vias locais, permitindo também os itinerários de transporte coletivo dentro, preferencialmente, de cada bairro;

XXXVI - VIA DE SERVIÇO - via destinada ao trânsito de veículos de cargas na distribuição de mercadorias e produtos;

XXXVII - VIA DE TRANSPOSIÇÃO - via que permite o tráfego de passagem na área central e que opera, geralmente, em binários;

XXXVIII - VIA ESTRUTURAL - via que constitui a ossatura principal do Sistema Viário, dando suporte ao transporte coletivo urbano.

XXXIX - VIA LOCAL - via que dá suporte ao tráfego local;

XL - VIA MARGINAL - via implantada às margens das rodovias, anel viário, ferrovias, cursos d'água, permitindo a circulação e acesso às edificações lindeiras, sem prejudicar a fluidez e segurança das rodovias;

XLI - VIA PARA PEDESTRES - via que destina-se à circulação de pedestres, permitindo a circulação de veículos com acesso controlado, quando necessário.

XLII - VIADUTO - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

XLIII - faixa de acesso - área em frente a imóvel ou terreno, onde pode estar a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis;

Parágrafo Único - Para efeito de complementação, serão consideradas as definições e conceitos da Lei de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Uberlândia.

Art. 7º O Sistema Viário do Município dividi-se em urbano e rural, estruturados de acordo com a seguinte hierarquia viária:

I - Sistema Viário Urbano:

- a) Rodovias, Anel Viário e Ferrovias;
- b) Via Estrutural;
- c) Via Arterial;
- d) Via de Transposição;
- e) Via Coletora;
- f) Via Local;
- g) Via Marginal;
- h) Ciclovia ou Ciclofaixa;
- i) Via de Pedestre;
- j) Via de Serviço;
- k) Rotas Urbanas de Carga (RUC);

II - Sistema Viário Rural:

- a) Rodovias Federal, Estadual e Municipal;
- b) Anel Viário;
- c) Ferrovias;
- d) Estrada Alimentadora ou Vicinal;
- e) Estrada de Penetração ou Corredor.

Art. 8º As vias, conforme sua classificação, deverão obedecer as seguintes faixas de domínio e seção transversal final mínimas:

I - Rodovias Federais: manter a faixa de domínio mínima do órgão de jurisdição:

- a) BR-050: de 50,00 m (cinquenta metros) a 80,00 m (oitenta metros);
- b) BR-365: de 50,00 m (cinquenta metros) a 80,00 m (oitenta metros);
- c) Anéis Viários Norte e Leste: 80,00 m (oitenta metros);

II - Rodovia Estadual e ou de jurisdição do Estado: manter a faixa de domínio mínima do órgão de jurisdição.

- a) BR-497: 80,00 m (oitenta metros);
- b) BR-365 MGC: 80,00 m (oitenta metros);
- c) MGC - 452: 80,00 m (oitenta metros);
- d) Anéis Viários Sul e Oeste: 50,00 m (cinquenta metros);

III - Rodovias Municipais - RM Neuza Rezende, Estrada do Pau Furado e Campo Florido:

- a) faixa de domínio com largura mínima de 60,00 m (sessenta metros);
- b) pista de rolamento com largura mínima de 10,00 m (dez metros);

IV - Estradas Alimentadoras ou Vicinais:

- a) faixa de domínio com largura mínima de 40,00 m (quarenta metros);
- b) pista de rolamento com largura mínima de 8,00 m (oito metros);

V - Estradas de Penetração ou Corredores:

- a) faixa de domínio com largura mínima de 30,00 m (trinta metros);
- b) pista de rolamento com largura mínima de 8,00 m (oito metros);

VI - Ferrovias: faixa de domínio com largura de 30,00 m (trinta metros);

VII - Estruturais - seção transversal final de, no mínimo, 40,00 m (quarenta metros);

VIII - Arteriais - seção transversal final de, no mínimo, 40,00 m (quarenta metros);

IX - Coletoras - seção transversal final de, no mínimo, 28,00 m (vinte oito metros);

X - Locais - seção transversal final de, no mínimo, 14,00 m (quatorze metros);

XI - Locais - Modalidade Sítios de Recreio e Zona de Urbanização Específica 5 - ZUE 5 - Complexo Turístico Interlagos: seção transversal final de, no mínimo, 12,00 m (doze metros);

XII - Vias Marginais - seção transversal final de, no mínimo, 20,00 m (vinte metros);

XIII - Ciclovias: mínimo de 3,00 m (três metros) para sentido bidirecional e 1,5 m (um metro e cinquenta centímetros) para sentido unidirecional.

§ 1º As vias, quando inseridas em regiões da cidade, já consolidadas, poderão permanecer ou ter a seção transversal final alterada a critério do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano.

§ 2º O perfil das seções transversais finais das vias consta do Anexo IV desta lei.

§ 3º No Anexo III, as ciclovias, de implantação obrigatória, poderão ser realocadas nos perfis, conforme parecer dos órgãos municipais responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes.

Art. 9º Deverão ser implantadas vias marginais com 20,00 m (vinte metros) de largura, ao longo das rodovias, anel viário e ferrovias, externas às suas faixas de domínio, conforme Anexo III.

§ 1º As vias marginais aos fundos de vale, com função de via coletora, arterial ou estrutural, deverão permanecer com a seção transversal final de maior hierarquia.

§ 2º A implantação das vias marginais no local poderá, em caráter excepcional e mediante estudo e parecer conjunto dos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes, ser dispensada nos seguintes casos:

I - requerimento com laudo técnico devidamente assinado por profissional habilitado, acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica ou Registro de Responsabilidade Técnica - ART/RRT, apresentado pelo empreendedor demonstrando a inviabilidade técnica de implantação, desde que a segurança no trânsito e o acesso físico não sejam prejudicados; ou

II - implantação de empreendimento de interesse público, devidamente justificado, desde que a segurança no trânsito e o acesso físico não sejam prejudicados.

§ 3º Fica mantida a exigência da faixa marginal de vinte metros de largura, a partir da faixa de domínio, às margens das rodovias, anel viário, ferrovias e cursos d'água, como faixa não edificante nas hipóteses de dispensa de implantação de que trata o § 2º deste artigo, em observância à legislação federal aplicável, e em sendo o caso de posterior necessidade de implantação da referida via marginal, os custos correrão a cargo do empreendedor.

Art. 14º As Calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação, faixa de serviço e faixa de acesso, conforme Anexo III.

Art. 15º A faixa de circulação destina-se exclusivamente ao trânsito de pedestres, não podendo ser atribuído outro uso, mesmo que temporário, e deverá ter inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento), ter permanente manutenção, superfície regular, firme, estável e antiderrapante, sob qualquer condição, e deverá evitar trepidação que prejudique a livre circulação.

§ 1º Consideram-se materiais adequados para acabamento de faixas de circulação:

- a) cimentado áspero;
- b) cimentado estampado;
- c) ladrilho hidráulico;
- d) bloco intertravado;
- e) placa pré-moldada de concreto.

§ 2º Quando o acabamento for executado por assentamento de peças com existência de juntas, como blocos intertravados, placas de concreto, ou quando o processo executivo necessitar ou se caracterizar por ranhura ou sulcos na superfície, como concreto

estampado, as juntas, ranhuras ou sulcos não poderão ter espessuras e profundidades superiores a 5 mm (cinco milímetros).

§ 3º A faixa de circulação deve:

I - possuir a dimensão de no mínimo:

- a) 1,20 m (um metro e vinte centímetros) para calçadas menores de 3,00 m (três metros);
- b) 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) para calçadas iguais ou maiores de 3,00 m (três metros);

II - ser completamente desobstruída e isenta de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana aflorados (postes, armários de equipamentos, e outros), orlas de árvores e jardineiras, rebaixamentos para acesso de veículos, bem como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre;

III - quanto a eventuais obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros).

§ 4º São vedados os usos dos seguintes materiais na faixa de circulação: pintura resinada, ardósia, granito polido, mármore, marmorite, pastilhas, cerâmica lisa e cimento liso.

Art. 16º A faixa de serviço, conforme sua definição, deverá ser contígua ao meio-fio para uso específico de infraestrutura, instalação de mobiliário urbano e arborização.

Art. 16-Aº A faixa de acesso é uma faixa de apoio à propriedade em frente a imóvel ou terreno, onde pode estar a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis, e observadas as seguintes condições:

I - deve manter a inclinação longitudinal na proporção de até 1:12, o que corresponde a 8,33% de caimento;

II - poderá ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas, devidamente justificadas pelo responsável técnico.

Art. 18º As calçadas existentes, com largura inferior a 2,00 m (dois metros), quando reformadas, deverão prever faixa de serviço de, no mínimo, 0,55 m (cinquenta e cinco centímetros) e o restante como faixa de circulação de, no mínimo, 1,20 m (um metro e vinte centímetros), conforme Anexo III.

Art. 20º É vedada a abertura de portas, portões e grades, com ocupação parcial ou total da calçada, independente da forma de acionamento.

§ 1º Os portões com abertura basculante instalados no alinhamento das divisas com as vias públicas somente poderão ter abertura com a sua aresta inferior basculando para dentro.

§ 2º Somente será permitido portão com abertura para fora quando a projeção do portão aberto estiver totalmente dentro do limite do lote.

§ 3º A altura mínima da parte projetada sobre a calçada é de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros).

Art. 21º Nos empreendimentos caracterizados como condomínios ou loteamentos fechados de qualquer natureza, as calçadas das vias de acesso ao empreendimento deverão ser contínuas, inclusive naquelas onde forem implantados os acessos de veículos, conforme Anexo IV.

Parágrafo Único - Nestes casos, o rebaixamento da calçada pública para acesso de veículos deverá ser implantado tanto na faixa de serviço quanto no alinhamento do imóvel, na parte interna do lote, conforme Anexo IV.

Art. 22º Para a elaboração de projetos de novos loteamentos, deverão ser adotados critérios geométricos na definição do traçado viário, de tal forma que a inclinação longitudinal máxima das calçadas não ultrapasse 8,33% (oito, vírgula, trinta e três por cento).

Parágrafo Único - Na impossibilidade de adoção da inclinação especificada no caput deste artigo, a inclinação longitudinal admissível é de 14% (quatorze por cento), com construção de patamares nivelados de descanso a cada 10,00 m (dez metros), na largura da faixa de circulação e com comprimento mínimo de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

Art. 23º A implantação do rebaixamento de meio-fio e execução de rampa de acesso de veículos somente serão permitidas dentro da faixa de serviço.

Parágrafo Único - Para estabelecimentos de grande porte e com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, como postos de abastecimento de combustíveis, supermercados, shopping-centers, garagem e edifícios-garagem, deverá ser apresentado projeto de circulação de veículos e pedestres, com a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos de veículos, locais de entrada e saída, sinalização vertical e horizontal e sinalização de luzes intermitentes no alinhamento do imóvel, devendo ser aprovado pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transportes.

Art. 32º Os acessos de entrada e saída de veículos em lotes de esquina, deverão estar localizados a uma distância mínima de 5,00 m (cinco metros), a partir do alinhamento do lote com a calçada.

Parágrafo Único - Nos lotes de esquina, os acessos de entrada e saída de veículos deverão estar dispostos separadamente em uma testada ou limitados a um acesso por testada.

Art. 33º O rebaixamento de meios-fios, para acesso de entrada e saída de veículos, poderá ser de até 50% (cinquenta por cento) da testada do lote, desde que cada rebaixamento não ultrapasse 8,00 m (oito metros).

Parágrafo Único - Quando houver mais de um rebaixamento, a distância mínima entre eles será de 5,00 m (cinco metros), sendo que as medidas acima já contemplam 50 cm (cinquenta centímetros) de cada lado para inclinação do meio-fio.