

# Câmara Municipal de União da Vitória

Lei Complementar nº 7/2012  
de 16/01/2012

## Ementa

DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UNIÃO DA VITÓRIA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

## Texto

### Capítulo I

#### Disposições preliminares

Art. 1º As estradas rurais e vias urbanas do Município de União da Vitória serão hierarquizadas e dimensionadas de acordo com o disposto na presente Lei, decorrente das diretrizes gerais explicitadas na Lei do Plano Diretor Municipal, complementada pela Lei de Parcelamento do Solo Urbano, Lei do Uso do Solo Municipal e Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano.

Art. 2º É obrigatória a adoção das disposições emanadas pela presente lei no caso de as novas vias a serem implantadas, bem como em todo empreendimento imobiliário a ser executado no município, por ente privado ou público.

Parágrafo único - No caso das vias já incorporadas ao patrimônio público, os dispositivos da presente lei serão implantados na medida do possível, cabendo ao Conselho de Desenvolvimento Municipal a emissão das regras gerais para adaptação e aos Conselhos de Desenvolvimento Urbano ou Rural, conforme a localização da via, a verificação da aplicação das regras a cada caso concreto.

Art. 3º O Poder Executivo supervisionará e fiscalizará a implantação e manutenção do sistema viário, embasando-se nos dispositivos da presente Lei, no Código de Trânsito Brasileiro e nas normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Estado do Paraná.

### Capítulo II

#### Das definições

Art. 4º Adotam-se, para efeitos da presente lei, as seguintes definições e considerações:

caixa de via - distância entre os alinhamentos dos imóveis urbanos a ambos os lados da via pública; corresponde, na zona rural, à faixa de domínio;

faixa de domínio - distância entre os alinhamentos das propriedades rurais lindeiras à via; corresponde, na zona urbana, à caixa de via;

faixa de rolamento - parte da via destinada ao rolamento de veículos em cada sentido de tráfego; a soma das larguras das faixas de rolamento configura a caixa de rolamento;

caixa de rolamento - largura livre da via, destinada ao rolamento de veículos, medida entre guias, meios fios ou sarjetas;

faixa de estacionamento - parte da caixa de rolamento destinada à parada e estacionamento mais ou menos prolongado de veículos;

baia de estacionamento - faixa de estacionamento fracionada, parcialmente ocupada para uso de parada e estacionamento mais ou menos prolongado de veículos, sendo o restante da faixa ocupada por ajardinamento e/ou mobiliário urbano;

acostamento - faixa lateral à caixa de rolamento das vias rurais, não necessariamente pavimentada, que funciona como escape lateral e eventual parada momentânea de veículos;

passeio - espaço situado entre a caixa de rolamento e o alinhamento das propriedades servidas, destinado à implantação de calçadas, de entradas de veículos e de ajardinamento; ficam também localizados nos passeios os postes para energia e iluminação pública e o ajardinamento / arborização;

calçada - parte do passeio destinado ao tráfego de pedestres;

meio-fio ou meio-fio normal - cordão de pedra ou concreto, simples ou armado destinado a separar os espaços veiculares do passeio, promovendo entre eles diferença de cotas;

meio-fio rebaixado - idem ao meio-fio normal, porém com altura reduzida de forma a permitir o acesso de veículos ou de pessoas portadoras de necessidades especiais de locomoção ao passeio;

rampa de acessibilidade - dispositivo implantado ao longo do trajeto das calçadas, para servir de transição à diferença de cota entre o pavimento da via e o pavimento da calçada, com requisitos definidos pela norma NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas;

ciclovía - via especialmente projetada e construída para tráfego de bicicletas e triciclos; vedado explicitamente seu uso para motocicletas e outras formas de tráfego motorizado;

ciclofaixa - espaço da caixa de rolamento destinado ao trânsito de bicicletas e triciclos, separado das pistas veiculares por pintura ou tachões afixados no pavimento; nas ciclofaixas é vedado o seu uso por motocicletas ou qualquer outro tipo de veículo motorizado;

via pedestrial - via especialmente projetada e construída para tráfego de pessoas a pé, sendo explicitamente vedado o seu uso para bicicletas, motocicletas e outras formas de tráfego motorizado;

arborização viária de pequeno porte - fileira de árvores implantadas ao longo de uma via, na qual 75% ou mais dos indivíduos plantados não chegam a atingir a altura de 5,00m;

arborização viária de porte médio - fileira de árvores implantadas ao longo de uma via, na qual 75% ou mais dos indivíduos plantados atingem altura superior a 5,00m mas não chegam a atingir a altura de 8,00m.

### Capítulo III

#### Da classificação das vias

Art. 5º Para os propósitos da presente Lei, as vias urbanas para o tráfego motorizado classificam-se em:

vias expressas - constituintes do contorno rodoviário, com função de desviar o tráfego de origem e destino intermunicipal e interestadual para fora do sistema urbano, sendo destinadas ao tráfego rápido e ao tráfego pesado;

vias arteriais - formam o arcabouço principal do sistema viário urbano, sendo destinadas ao tráfego intenso de passagem;

vias coletoras - complementam a esquematização do sistema viário urbano, servindo como interligação entre as zonas residenciais e o sistema de vias arteriais; e

vias locais - são as vias de acesso às residências, ao comércio e aos serviços, destinadas ao tráfego leve e pouco intenso, desaguando nas vias coletoras ou arteriais.

Art. 6º As vias urbanas para tráfego não motorizado classificam-se em:

ciclovias; e

vias pedestriais.

Art. 7º As vias rurais são classificadas em:

vias rurais primárias - são as que interligam a sede municipal aos extremos leste e oeste do município, acessando as povoações mais importantes da zona rural, tendo tráfego de grande intensidade;

vias rurais secundárias - são as que interligam a sede municipal aos demais povoados da zona rural, ou a centros de produção silviagropecuária de porte; e

vias rurais terciárias - são as vias de penetração, entre as vias secundárias as propriedades rurais.

Parágrafo único - Ficam inclusos, na categoria de vias terciárias, os caminhos situados em propriedade particular, desde que estejam servindo ao escoamento da produção e/ou a comunicação de pessoas, sem interrupção por barreiras de qualquer espécie, sendo permitido ao Poder Público intervir nos mesmos, sob licença do respectivo proprietário, expressa na forma de servidão de passagem.

Art. 8º Para efeitos de classificação segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o contorno rodoviário, em seus ramos atual e futuro, terá a categoria de via expressa, com velocidade permitida de até 80 km/h, as vias urbanas arteriais serão consideradas como de categoria, com velocidade permitida de até 60 km/h; as vias urbanas coletoras, como de categoria coletora, com velocidade permitida de até 40 km/h e as demais vias, como de categoria local.

Art. 9º Para efeitos de classificação segundo o Código de Trânsito Brasileiro, as vias rurais primárias serão, após concluída sua pavimentação, consideradas com a categoria de rodovias, enquanto as demais classes são consideradas com a categoria de estradas.

## Capítulo IV

### Do sistema viário rural

Art. 10 O sistema viário rural, será composto de vias primárias, secundárias e terciárias, conforme o Mapa 01, anexo e integrante desta Lei.

Art. 11 Serão vias rurais principais no Município de União da Vitória:

as rodovias federais e estaduais implantadas em território municipal, a saber: a BR-153 e a PR-447;

a rodovia do Rio Vermelho, doravante denominada de UV-10, partindo da BR-153 na Área Industrial Invernadinha, seguindo para norte de modo a passar por Rio Vermelho e, em retorno para o sul, Rio Vermelho-São José, voltando à BR-153 pelo loteamento Nossa Senhora das Graças, incluindo na via um ramal partindo de Rio Vermelho indo ter a Nossa Senhora Aparecida do Rio Vermelho;

a rodovia do Rio dos Banhados, doravante denominada de UV-20, partindo da PR-447 na altura do Córrego Arrozal, seguindo em direção noroeste até o Rio dos Banhados e, daí, até a Encruzilhada de Porto Almeida.

Art. 12 Serão vias rurais secundárias:

a estrada UV-11, de Rio Vermelho ao Arroio da Pedra Branca;

a estrada UV-12, de Rio Vermelho ao Faxinal dos Marianos;

a estrada UV-13, do entroncamento com a UV-12 até Palmital de Cima;

a estrada UV-14, do entroncamento com a UV-12 até Guairá;

a estrada UV-15, de Rio Vermelho-São José até Vila Zulmira/Correntes;

a estrada UV-21, de Rio dos Banhados à PR-447 na altura de Papuã;

a estrada UV-22, de Encruzilhada de Porto Almeida até Barra do Palmital e a PR-447;~

a estrada UV-23, de Encruzilhada de Porto Almeida até Porto Almeida;

a estrada UV-31, de São Domingos a Guairá;

a estrada UV-32, da PR-447, na Colônia do Meio até Pinhalão e Palmital de Cima;

a estrada UV-33, da PR-447, na altura de Papuã até a UV-32 antes de Palmital de Cima.

a estrada UV-41, entre a cidade e a divisa com o município de Paula Freitas;

a estrada UV-42, entre a cidade e a BR-153, passando pela divisa com Porto União.

Art. 13 As demais vias rurais implantadas ou a implantar terão a categoria de terciárias.

Parágrafo único - Poderão ser elevadas à categoria de secundárias vias rurais terciárias, mediante decisão tomada em audiência pública convocada pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal e revestida das formalidades previstas na Lei da Gestão Democrática, instruída por parecer do Conselho de Desenvolvimento Rural.

## Capítulo V

## Do sistema viário urbano

Art. 14 O sistema viário básico para tráfego motorizado da sede municipal comportará a parte norte de um sistema de contorno rodoviário que circunda, além de União da Vitória, o quadro urbano de Porto União, um sistema de vias arteriais, adiante descrito, destinado a interligar o contorno rodoviário aos diversos macrozonas da cidade polinucleada, complementados por vias coletoras destinadas a distribuir o tráfego nos diversos bairros das macrozonas, conforme o Mapa 02 anexo e integrante da presente Lei.

Art. 15 O contorno rodoviário, de vias expressas será composto de dois ramos, sendo o primeiro existente e o segundo por implantar:

via expressa Norte, constituída pelo trecho da BR-153 entre a Área Industrial Invernadinha e o cruzamento com a autovia João Paulo Reolon, passando pelo trevo Ouro Verde, entroncamento com a PR-447, entroncamento com Área Industrial Osvaldo Bortoloso e ponte sobre o Rio Iguaçu;

via expressa Leste, no trecho a ser construído entre a Área Industrial Invernadinha e futura ponte sobre o Rio Iguaçu na divisa com Porto União, na direção do Distrito Industrial de Porto União e BR-280.

Art. 16 O sistema de vias arteriais será composto por um conjunto composto por:

via arterial Norte, antigo contorno rodoviário, partindo do trevo Ouro Verde (entroncamento com a BR-153) e chegando ao entroncamento da Área Industrial Osvaldo Bortoloso, sobre a BR-153, passando pelo trevo do Hospital Regional, entroncamento com os Conjuntos, saída norte da Ponte Manoel Ribas e Mercedes;

via arterial Sul, eixo constituído pela Autovia João Paulo Reolon, até entroncamento com a Rua Padre Saporitti, no Rio d'Areia, seguindo pela Rua Padre Saporitti e Avenida Bento Munhoz da Rocha até a divisa com Porto União, cruzando a Ponte Machado da Costa, seguindo pela Avenida Paula Freitas até chegar à Rua Francisco Caus e, por esta, chegando até a BR-153 no local da Área Industrial Invernadinha;

interligação arterial Manoel Ribas, pela ponte de mesma denominação e respectivos acessos;

interligação arterial Domício Scaramella, pela ponte de mesma denominação e seus acessos;

interligação arterial Nova Ponte, através de obra de arte a ser futuramente criada sobre o Rio Iguaçu, no trecho entre Ponte Nova/Navegantes e Jardim Paranaense, e respectivos acessos;

interligação arterial Machado da Costa, da cabeceira leste da ponte de mesma denominação até a cabeceira nordeste da Ponte Domício Scaramella;

extensão arterial Rio d'Areia, pela Rua Padre Saporitti, de Monte Castelo a Limeira;

extensão arterial São Sebastião, pela Avenida Paula Freitas até o futuro entroncamento com a via expressa Leste.

Art. 17 O sistema de vias coletoras será constituído por:

via coletora Limeira, constituída pela rua André Juck e Avenida Marechal Deodoro da Fonseca e interligação com a Rua Padre Saporitti, através da Rua Miguel Forte;

via coletora Rocio-São Basílio, composta pelas rua Marechal Deodoro, desde a Rua Miguel Forte até a Rua Prudente de Moraes;

via coletora São Basílio-São Bernardo, constituída pela Rua Prudente de Moraes;

via coletora São Joaquim-Roseira, constituída pela Rua Francisco Luiz, pela marginal ao Rio Guabiroba pela margem esquerda e pela rua Ivan Benghi, com futura passagem em desnível sobre a BR-153;

via coletora João Paulo-Muzzolon, constituída pela Rua Joaquim Fernandes Luiz e via marginal ao Rio Guabiroba, a ser construída na margem direita;

via coletora São Cristóvão-Ouro Verde, partindo da Avenida Paula Freitas pela Rua Pedro Stelmachuk, seguindo pela Rua 19 de Novembro e pela Rua Eróclito Tesseroli, até a BR-376;

via coletora São Cristóvão-São Vicente, constituída pela Rua Wilkis Amazonas Correia (inclusive futura extensão através do atual aeroporto), Rua Hermínio Millis e Rua João Antonio de Farias, até chegar à Avenida Paula Freitas;

via coletora Bom Jesus, servindo a esse bairro pela Estrada Braulina Pigatto;

via coletora Cidade Jardim-Bento Munhoz, servindo esses bairros pelas ruas Bernardo Stamm e Joaquim Didek;

via coletora Sagrada Família, servindo esse bairro pela Rua Júlia Amazonas;

via coletora Nossa Senhora da Salete, servindo esse bairro pela Rua Papa João XXIII

via coletora São Braz Oeste, servindo esse bairro pela rua Manoel de S. Delboux;

via coletora São Braz Leste, servindo esse bairro pela rua Fernando Moecke

Parágrafo único - Complementa o sistema de vias coletoras o par de binários centrais destinados a hierarquizar e disciplinar o trânsito veicular na zona central, constituído de:

binário central SW-NE, composto pelas ruas Clotário Portugal e Costa Carvalho, com direções de tráfego opostas entre si;

binário central SE-NW, composto pelas ruas Professora Amazília e Benjamim Constant, com direções de tráfego opostas entre si.

Art. 18 O sistema de vias urbanas para tráfego não-motorizado será constituído por uma rede cicloviária destinada a promover tanto a ligação emprego/moradia quanto o desfrute de caminhos agradáveis na várzea do Rio Iguaçu, e, ainda, de vias pedestriais, preferivelmente formando áreas contínuas abarcando ruas e praças, na zona comercial central, a serem implantadas ao longo do tempo.

Art. 19 As ciclovias serão implantadas sobre as faixas laterais de vias públicas existentes ou em trechos especialmente reservados ao longo dos parques a serem criados na várzea do Rio Iguaçu, ou ainda, na faixa desocupada pela ferrovia, constituindo um sistema composto por:

ciclovia do Iguaçu, desde a Ponte Machado da Costa até a Ponte do Rio d'Areia, marginando o Rio Iguaçu pela sua margem esquerda;

ciclovia da Ferrovia, desde a Ponte Machado da Costa até a Ponte do Rio D'Areia, através da faixa desocupada pela antiga estrada de ferro, complementada por trechos de ruas da malha urbana normal, onde necessário;

ciclovia Paula Freitas, acompanhando a avenida do mesmo nome, da Ponte Machado da Costa até a Rua Francisco Caus em São Sebastião;

ciclovia São Cristóvão, acompanhando a várzea do Rio Iguaçu pela sua margem direita, desde a Nova Ponte da qual trata a alínea e) do Art. 16 até interligar-se com a avenida Paula Freitas na altura de São Vicente;

ciclovia Guabiroba, partindo do Rio Iguaçu através da Nova Ponte da qual trata a alínea e) do Art. 16, alcançando o trevo com o antigo contorno rodoviário, seguindo daí em diante a lateral da via coletora São Joaquim-Roseira;

ciclovia Rio d'Areia, seguindo as margens desse curso d'água, a curta distância da extensão arterial Rio d'Areia e via coletora Limeira;

ciclovia São Gabriel, ao largo da Autovia João Paulo Reolon.

Art. 20 As vias pedestriais serão decretadas, ao longo do tempo, em ruas de categoria local, na região de comércio central, mediante decisão tomada em audiência pública convocada pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal e revestida das formalidades previstas na Lei da Gestão Democrática, instruída por parecer do Conselho de Desenvolvimento Urbano.

Parágrafo único - Por ocasião da transformação de ruas centrais de categoria local em vias pedestriais, serão estabelecidas de antemão suas características técnicas, sendo obrigatório incluir nas mesmas a proibição de uso de pisos que sejam ou que possam tornar-se escorregadios sob chuva.

## Capítulo VI

### Das características técnicas das vias rurais

Art. 21 As vias rurais primárias deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada na Figura 01 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

raio mínimo de curvatura horizontal de 100m;

rampa máxima admissível de 12%;

faixa de domínio mínima de 15,00m;

caixa de rolamento mínima de 5,40m, comportando duas faixas de rolamento de 2,70m cada uma;

acostamento mínimo de 1,80m;

pavimentação asfáltica, em pedra regular ou irregular ou em blocos articulados de concreto, com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo).

Art. 22 As vias rurais secundárias deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada na Figura 02 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

raio mínimo de curvatura horizontal de 50m;

rampa máxima admissível de 15%;

faixa de domínio mínima de 12,50m;

caixa de rolamento mínima de 5,40m, comportando duas faixas de rolamento de 2,70m cada uma;

acostamento mínimo de 0,90m;

revestimento em material granular compactado, com espessura suficiente para servir de base a uma estrutura dimensionada para 5x10<sup>4</sup> passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo).

Art. 23 As vias rurais terciárias deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada na Figura 02 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

raio mínimo de curvatura horizontal de 25,00m;

rampa máxima admissível de 20%;

faixa de domínio mínima de 10 metros;

caixa de rolamento mínima de 5,40m, sem acostamento;

revestimento em material granular leve, com espessura suficiente para servir de sub-base ou base, a uma futura estrutura dimensionada para 10<sup>4</sup> passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo).

## Capítulo VII

### Das características técnicas das vias urbanas para tráfego motorizado

Art. 24 As vias urbanas componentes dos contornos rodoviários serão vias expressas, na classificação instituída pelo Código de Trânsito Brasileiro, com as dimensões de seção transversal adaptadas para aquelas constantes da Figura 03, anexa e integrante desta lei.

Parágrafo único - Alternativamente às características geométricas apresentadas na Figura 03 anexa e integrante desta Lei, poderá ser negociado com o Departamento Nacional de Infraestrutura em Transporte (DNIT) e/ou com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) outra forma de seção transversal em que a rodovia ocupe o local do canteiro central, transformando-se as duas pistas em vias marginais, cujas interligações com a rodovia fiquem afastadas no mínimo 1.000 metros umas das outras, e preferencialmente ocorram em desnível.

Art. 25 As vias urbanas arteriais serão projetadas e implantadas ou, onde já existentes, adaptadas, para atender à seção transversal ilustrada na Figura 04 anexa a esta lei, bem como os requisitos seguintes:

distância mínima entre cruzamentos de 100m;

rampa máxima admissível de 10%;

caixa de via mínima de 25,00m;

duas caixas de rolamento mínima de 6,50m comportando, cada uma, duas faixas de rolamento de 3,25m cada uma separadas por um canteiro central com dimensão mínima de 2,00m;

estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual ao total das quadras urbanizadas, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;

passeios laterais de 3,00m no mínimo, sendo destinados às calçadas para pedestres no mínimo 1,20 e no máximo 2,50m, reservando-se os 0,50m mais próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

raio mínimo de concordância nas esquinas de 5,00m;

disposição, em todos os cruzamentos, de rampas de acesso para portadores de necessidades especiais de locomoção, conforme norma NBR-9050 da ABNT;

pavimentação asfáltica com estrutura dimensionada para 106 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);

iluminação viária central, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de vapor de sódio de 250W ou mais;

arborização bilateral de grande porte, com árvores colocadas nos avanços do passeio sobre as baias de estacionamento, a intervalos máximos de 20,00m entre árvores

Art. 26 As vias urbanas coletoras serão projetadas e implantadas ou, onde já existentes, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada na Figura 05 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

distância mínima entre cruzamentos de 50m;

rampa máxima admissível de 15%;

caixa de via mínima de 18,00m;

caixa de rolamento mínima de 6,00m, comportando duas faixas de rolamento, de 3,00m cada;

estacionamento, sob a forma de baias, em ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento igual a 2/3 do total da quadra, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;

passeios laterais de 3,50m no mínimo, sendo destinados às calçadas para pedestres no mínimo 1,20 e no máximo 3,00m, reservando-se os 0,50m mais próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

raio mínimo de concordância nos cruzamentos de 5,00m;

disposição, em todos os cruzamentos, de rampas de acesso para portadores de necessidades especiais de locomoção, conforme norma NBR-9050 da ABNT;

pavimentação asfáltica, ou em pedra regular ou irregular ou ainda em blocos articulados de concreto, com estrutura dimensionada para 105 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);

iluminação viária unilateral, com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de vapor de sódio de 250w ou mais;

arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Art. 27 As vias urbanas locais deverão ser projetadas e implantadas ou, na medida do possível, adaptadas para atender à seção transversal ilustrada na Figura 06 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

distância mínima entre cruzamentos de 30,00m;

rampa máxima admissível de 20%;

caixa de via mínima de 14,00m;

caixa de rolamento mínima de 5,40m a 6,00m, comportando duas faixas de rolamento de 2,70m a 3,00m cada uma;

estacionamento, sob a forma de baias, a ambos os lados, com largura mínima de 2,00m e comprimento de 1/3 do total da quadra, reduzido das entradas de veículos, dos espaços necessários para acomodar a arborização e de 5,00m em cada extremidade;

passeios laterais de 2,00 a 2,30m, sendo destinados às calçadas para pedestres no mínimo 1,20 e no máximo 1,80m, reservando-se os 0,50m mais próximos do alinhamento predial, para ajardinamento e/ou rampas de nivelamento nas entradas de garagens;

raio mínimo de concordância nos cruzamentos de 5,00m;

disposição, em todos os cruzamentos, de rampas de acesso para portadores de necessidades especiais de locomoção, conforme norma NBR-9050 da ABNT;

pavimentação em pedra regular ou irregular ou em blocos articulados de concreto, com estrutura dimensionada para 104 passagens do eixo-padrão durante vida útil de 15 anos (método do ex-Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou método da Prefeitura Municipal de São Paulo);

iluminação viária unilateral com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de vapor de sódio de 80w ou mais;

arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

§ 1º Para as vias locais que bordejarem áreas onde for vedada a edificação, poderão ser dispensadas as baias de estacionamento referentes a esse lado, sendo possível a redução da caixa de via em 2,00m, mantidas as demais características.

§ 2º Serão admitidas vias locais com término em balão de retorno (cul-de-sac) desde que o comprimento da via sem saída seja inferior a 60,00 metros e o diâmetro mínimo do balão de retorno seja de 18,00 metros entre alinhamentos dos lotes circunvizinhos.

## Capítulo VIII

Das características técnicas das vias urbanas para tráfego não-motorizado

Art. 28 As ciclovias em geral deverão ser projetadas e implantadas para atender à seção transversal ilustrada na Figura 07 anexa a esta Lei, bem como os requisitos seguintes:

distância mínima entre cruzamentos de 30,00m;

rampa máxima admissível de 5%;

caixa de via mínima de 14,00m;

caixa de rolamento mínima de 2,20m, comportando duas faixas de rolamento de 1,10m cada uma;

raio mínimo de concordância nos cruzamentos de 1,50m;

disposição, em todos os cruzamentos, de rampas de acesso cujo desnível com o pavimento da via de tráfego não-motorizado não seja superior a 0,02m;

pavimentação em material betuminoso do tipo concreto betuminoso usinado a quente, pré-misturado a frio ou tratamento superficial ou em material hidráulico do tipo concreto de cimento portland em lençol ou em placas articuladas, sendo vedado o uso de material que seja ou que possa se tornar, sob chuva, escorregadio.

iluminação viária unilateral com postes afastados no máximo 40 metros entre si, com luminárias de vapor de sódio de 80W ou mais, podendo ser aproveitada a iluminação viária de rua de tráfego motorizado que se encontre a menos de 30,00m de distância da ciclovia;

arborização bilateral, de pequeno porte na face dos postes e de médio porte na face oposta.

Parágrafo único - No caso de ciclofaixas ou de trechos de ciclovias lançadas lateralmente a ruas de tráfego motorizado, ficam dispensadas as alíneas h) e i) do caput deste artigo.

## Capítulo IX

Dos passeios, meios-fios, calçadas e acesso a garagens

Art. 29 Os passeios das vias urbanas serão delimitados por meios-fios, normais ou rebaixados, conforme Figura 07, anexa e integrante desta lei, os quais serão de pedra, de concreto simples ou armado, proporcionando desnível de 0,12m, se normais, e de 0,02m, se rebaixados, em relação à caixa de rolamento ou à baia de estacionamento.

Art. 30 Dentro da faixa dos passeios, serão construídas calçadas para uso pedestrial, com largura mínima de 1,20m em respeito à norma NBR-9050, e largura máxima de maneira a permitir ajardinamento de pelo menos 0,50m junto à testada das edificações, conforme ilustrado na Figura 07 anexa a esta lei, podendo ser pavimentadas com material hidráulico do tipo concreto de cimento portland em lençol ou em placas articuladas, sendo vedado o uso de material que seja ou que se torne escorregadio sob chuva, tendo inclinação em direção à via pública, maior que 0,5% e inferior a 3,0%, formando superfície contínua, sendo expressamente proibida a interposição de degraus ou quaisquer outras formas de descontinuidade na superfície.

§ 1º Defronte as portas dos estabelecimentos comerciais será dispensada a faixa de ajardinamento junto à testada das edificações, de que trata o caput do presente artigo.

§ 2º Permite-se a utilização, nas calçadas, de pedras naturais, do tipo que pode tornar-se escorregadio, a título de composição artística, não sendo admitido interpor com pedras mais de mais 0,40m no sentido do trajeto dos pedestres.

Art. 31 Dentro da faixa dos passeios, poderão ser construídas entradas para garagens, que farão face com a via pública através de meios-fios rebaixados e formarão rampa de concordância com comprimento máximo de 2,00 metros, sendo absolutamente vedada a interrupção da sarjeta por qualquer tipo de obstáculo, bem como a interposição de degraus de qualquer natureza, sendo a concordância entre as calçadas e as entradas de veículos realizada através de superfície rampeada.

§ 1º As entradas de veículos serão pavimentadas com o mesmo material das calçadas circunvizinhas, com base reforçada, exceto nos estabelecimentos situados nas zonas industriais (ZIL e ZIP) onde base e revestimento serão de material mais resistente.

§ 2º A largura mínima assegurada para a entrada de garagens será de 2,80m e a máxima, de 35% da testada do lote, limitada a 7,00m, podendo ser executada outra entrada semelhante somente se guardada a distância livre de 7,00m entre elas.

§ 3º As restrições de largura máxima a que se refere o § 2º deste artigo aplicam-se também às entradas de veículos para acesso aos pátios dos postos de combustíveis, oficinas mecânicas e assemelhadas.

Art. 32 Toda a área de passeio que não estiver ocupada por calçadas ou por entradas de veículos, receberá ajardinamento, projetado de modo a se compor com a arborização viária, empregando espécies com altura inferior a 0,30m, sendo expressamente vedadas as espécies vegetais que possam desenvolver espinhos ou de segregar substâncias nocivas à saúde humana e animal.

## Capítulo X

### Disposições gerais

Art. 33 O escoamento das águas pluviais, nas vias urbanas, será feito pelas sarjetas, bocas de lobo e galerias de águas pluviais e, nas vias rurais, por sarjetas, revestidas ou não, aliviadas por saídas laterais espaçadas de maneira a não proporcionar erosão no terreno para o qual contribuirão.

Parágrafo único - A nenhum proprietário de terreno vizinho à via pública, urbana ou rural, será dado furtar-se a permitir o livre escoamento das águas provindas da via, conforme o Código Civil da República, podendo, entretanto, o proprietário exigir a implantação de bacia de contenção de vazões, desde que disponibilize espaço suficiente para essa função.

Art. 34 Nas vias componentes do sistema viário do Município de União da Vitória, caberá ao poder público municipal projetar, implantar e manter a sinalização viária vertical e horizontal exigida pelo Código de Trânsito Brasileiro, ouvidas as ponderações do Conselho Municipal de Trânsito.

Art. 35 Nas esquinas das vias urbanas serão instalados postes para suporte de placas com dimensões de 0,25x0,40m, indicando o nome das ruas, seus códigos de endereçamento postal e o nome do bairro oficial onde situadas, sendo permitido conceder à iniciativa privada, mediante ônus, o direito de utilizar para publicidade, no mesmo poste, e em placa devidamente individualizada, área de até 0,10m<sup>2</sup>.

Art. 36 Nos cruzamentos das vias rurais, serão instaladas placas indicativas das localidades mais próximas, bem como suas distâncias, em quilômetros, conforme modelo e dimensões padronizadas no Código de Trânsito Brasileiro, sendo permitido ao Poder Público conceder à iniciativa privada, mediante ônus, o direito de utilizar para publicidade, no mesmo poste, e em placa devidamente individualizada, área de até 0,20m<sup>2</sup>.

Art. 37 O gabarito mínimo para passagens superiores e inferiores (pontes, túneis, bueiros e viadutos) das vias urbanas e rurais integrantes do sistema viário municipal será constituído de um retângulo com base de 6,00m e altura de 4,50m, excetuadas as passagens das vias expressas, que obedecerão ao gabarito constituído de retângulo com base de 8,00m e altura de 5,50m.

Art. 38 Para as vias urbanas já existentes, que foram classificadas nas categorias de arteriais e de coletoras e que não tenham ainda a dimensão "caixa de via" prescrita por esta lei, decretará o Poder Executivo, dentro de um ano da entrada em vigência desta lei, novos alinhamentos, ao qual estarão obrigadas quaisquer novas construções lindeiras, ressalvado o direito a indenização, justa e prévia, quando da acessão pública ao alargamento.

Art. 39 Para as vias rurais já existentes, de qualquer categoria, que não tenham ainda a largura da faixa de domínio prescrita nesta lei, decretará o Poder Executivo, dentro de um ano após o início da vigência da presente Lei, novos alinhamentos, ao qual estarão obrigadas todas as cercas, muros e demais alinhamentos das propriedades fronteiriças, ressalvado o direito a indenização, justa e prévia, quando da acessão pública ao alargamento.

Art. 40 Nos casos omissos e na impossibilidade de cumprimento integral dos requisitos da presente Lei por parte de vias já existentes, será o assunto submetido ao Conselho de Desenvolvimento Municipal, que poderá delegar o tema ao Conselho de Desenvolvimento Urbano ou Rural, conforme a localização da via, sendo emitido, em cada caso, um parecer que será levado a conhecimento da Câmara Municipal como contribuição ao aperfeiçoamento do corpo legislativo.

Art. 41 Constituem parte integrante da presente lei os seguintes mapas ilustrativos e peças gráficas elucidativas:

Mapa 01 - Sistema viário rural;

Mapa 02 - Sistema viário urbano;

Figura 01 - Características mínimas das vias rurais primárias;

Figura 02 - Características mínimas das vias rurais secundárias;

Figura 03 - Características mínimas das vias rurais terciárias;

Figura 04 - Características mínimas das vias urbanas expressas;

Figura 05 - Características mínimas das vias urbanas arteriais;

Figura 06 - Características mínimas das vias urbanas coletoras;

Figura 07 - Características mínimas das vias urbanas locais;

Figura 08 - Características mínimas das ciclovias urbanas;

Figura 09 - Detalhe dos meios-fios, rampas e calçadas urbanas.

Art. 42 A presente Lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.