



Mensagem nº 50/2024/PAL

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para apreciação dessa Casa Legislativa, o Projeto de Lei nº 45/2024, que “ALTERA A LEI Nº 10.686, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010 QUE “ESTABELECE AS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA, REVOGA OS DISPOSITIVOS LEGAIS QUE MENCIONA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.”.

Por ser de interesse público, busco nos integrantes dessa Casa o acolhimento necessário para aprovar o presente Projeto de Lei, nos termos da Exposição de Motivos anexa.

ODELMO LEÃO
Prefeito

Assinado Digitalmente por:

Odelmo Leão
Prefeito Municipal
IBIjANBg***yxHN0wwp**pkWFT*****DAQAB -
e-CPF
11/09/2024 15:54:40



PROJETO DE LEI Nº 045/2024.

ALTERA A LEI Nº 10.686, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010 QUE “ESTABELECE AS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA, REVOGA OS DISPOSITIVOS LEGAIS QUE MENCIONA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

O PREFEITO DE UBERLÂNDIA,

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

Art. 1º Fica alterada a Lei nº 10.686, de 20 de dezembro de 2010 e suas alterações, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º ...

...

§ 7º Os empreendimentos que confrontarem diretamente com rodovias ou anel viário, deverão apresentar previamente a anuência ou o protocolo de entrada do projeto de acesso no órgão de jurisdição da rodovia ou anel viário para fins de aprovação do projeto arquitetônico e executar a obra conforme os parâmetros estabelecidos pelo respectivo órgão.” (NR)

“Art. 5º ...

...

XLIV – VIA LOCAL PARA LOTEAMENTOS COM LOTES DESTINADOS A USO MULTIFAMILIAR – via que dá suporte ao tráfego local com dimensões compatíveis com a implantação de empreendimentos multifamiliares.

...”(NR)

“Art. 8º ...

...

XIV - Vias locais situadas em loteamentos com lotes destinados a uso



multifamiliar – seção transversal final de, no mínimo, 17 m (dezesete metros).

...

§3º A posição das ciclovias a serem implantadas nas vias estruturais, arteriais, coletoras e marginais será definida pelas diretrizes emitidas pelos órgãos municipais responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transporte.” (NR)

“Art. 9º Deverão ser implantadas vias marginais com 20 m (vinte metros) de largura ao longo das rodovias, anel viário, ferrovias e cursos d’água, externas às suas faixas de domínio ou áreas de preservação permanente.

§ 1º As vias marginais ao longo dos cursos d’água, com função de via coletora, arterial ou estrutural, deverão permanecer com a seção transversal final de maior hierarquia.

§2º ...

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 ou de integração viária, que justifique a dispensa de implantação, desde que a segurança no trânsito, o acesso físico e o planejamento urbano não sejam prejudicados; ou

...

§3º No perímetro urbano, fica mantida a exigência da faixa marginal de 20m (vinte metros) de largura, a partir da faixa de domínio, às margens das rodovias, anel viário, ferrovias ou áreas de preservação permanente de 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.

§4º Excepcionalmente na zona de expansão urbana e zona de urbanização específica, poderá ser dispensada a exigência de faixa destinada à implantação de via marginal de 20m (vinte metros) de largura de que trata o *caput* deste artigo, externa às áreas de preservação permanente dos cursos d’água, sendo obrigatória a reserva da faixa não edificante na forma do artigo 4º, inciso III-B da Lei Federal nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979 e suas alterações.” (NR)



“Art. 10. Nos loteamentos destinados exclusivamente a fins empresariais, as vias locais de acesso aos lotes deverão ter seção transversal mínima de 21,00 m (vinte e um metros).” (NR)

“Art. 14. As Calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação, faixa de serviço e faixa de acesso.” (NR)

“Art. 18. 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).

...”(NR)

“Art. 23. ...

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, hipermercados e atacarejos, centros comerciais, shopping-centers, garagem, hospitais, faculdades 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.” (NR)

“Art. 26. Nos novos loteamentos, os perfis longitudinais das vias devem acompanhar o máximo possível a topografia local e atender aos parâmetros constantes da diretriz de pavimentação, sarjeta e meio-fio emitidas pelo órgão competente.” (NR)

“Art. 27. Nos cruzamentos das vias públicas projetadas, os meios-fios devem ser concordados por um arco de círculo de raio mínimo de:

I - 5m (cinco metros) quando da interseção de vias locais;

II - 7m (sete metros) quando da interseção de vias coletoras e marginais;

III - 9m (nove metros) quando da interseção de vias arteriais ou estruturais.

...”(NR)



“Art. 31. ...

Parágrafo único. O “cul de sac”, nas vias locais de sítios de recreio e na Zona de Urbanização Específica 5 - ZUE 5 - Complexo Turístico Interlagos, deverá ter raio de, no mínimo, 10m (dez metros) no total, incluída a calçada mínima de 2m (dois metros).” (NR)

“Art. 33. 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 8m (oito metros), incluída as abas laterais para inclinação do meio-fio.

Parágrafo único. Quando houver mais de um rebaixamento, a distância mínima entre eles será de 5m (cinco metros).

Art. 33-A. É vedada a previsão e implantação de acesso viário de veículos aos lotes por rotatórias, exceto nas hipóteses previstas neste artigo.

§1º Nos casos de lotes originados de loteamentos aprovados e implantados até a data de publicação desta lei, poderá ser autorizado o acesso pela rotatória, se constatado ser a única forma de entrada possível no imóvel, mediante análise dos órgãos responsáveis pelo sistema viário, trânsito e transportes.

§2º Nos empreendimentos aprovados e implantados até a data de publicação desta lei, com acesso direto pela rotatória somente serão admitidas reformas e ampliações que não resultem em ampliação do tráfego local, mediante análise dos órgãos responsáveis pelo sistema viário.” (NR)

Art. 2º Na Lei nº 10.686, de 2010 e suas alterações, ficam revogados:

I – os incisos XXVIII, XXXVI, XXXVII do artigo 5º;

II – as alíneas “d”, “j” e “k” do inciso I do artigo 7º;

III – o §2º do artigo 8º.

Art. 3º Fica alterado o Anexo I - Mapa Sistema Viário Urbano que integra a Lei nº 10.686, de 2010 e suas alterações, passando a vigorar nos termos do Anexo desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



20240743616AT

Pág.: 5 de 5

Uberlândia, 11 de setembro de 2024.

ODELMO LEÃO

Prefeito

ROBERTA BRAGA DE PAULA NOGUEIRA

Secretária Municipal de Planejamento Urbano

DIVONEI GONÇALVES DOS SANTOS

Secretário Municipal de Trânsito e Transportes

Assinado Digitalmente por:

Roberta Braga de Paula Nogueira Secretária Municipal de Planejamento Urbano **IBljANBg*****uUoiCdYc**cUsdQ****DAQAB - e-CPF 11/09/2024 15:20:32	Divonei Gonçalves dos Santos Secretário Municipal de Trânsito e Transportes **IBljANBg*****vB/zlaWu**uZHqi****DAQAB - e- CPF 11/09/2024 15:24:04	Odelmo Leão Prefeito Municipal **IBljANBg*****yxHN0wwp**pkWFT****DAQAB - e-CPF 11/09/2024 15:28:32
--	---	--

A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://assinaturadocumento.uberlandia.mg.gov.br/> informando a identificação do sistema 20240743616AT e o código verificar 0ETW ou através do QR CODE acima.



ANEXO

“ANEXO I
MAPA SISTEMA VIÁRIO URBANO”

Nome Arquivo: PL SMPU 05 24 ANEXO.pdf

Documento assinado de forma digital por Roberta Braga de Paula Nogueira

Certificado: **IBljANBg***uUoiCdYc**cUsdQ*****DAQAB**

Data: 11/09/2024 15:20:32

Documento assinado de forma digital por Divonei Gonçalves dos Santos

Certificado: **IBljANBg***vB/zlaWu**uZHqi*****DAQAB**

Data: 11/09/2024 15:24:04

Documento assinado de forma digital por Odelmo Leão

Certificado: **IBljANBg***yxHN0wwp**pkWFT*****DAQAB**

Data: 11/09/2024 15:28:32



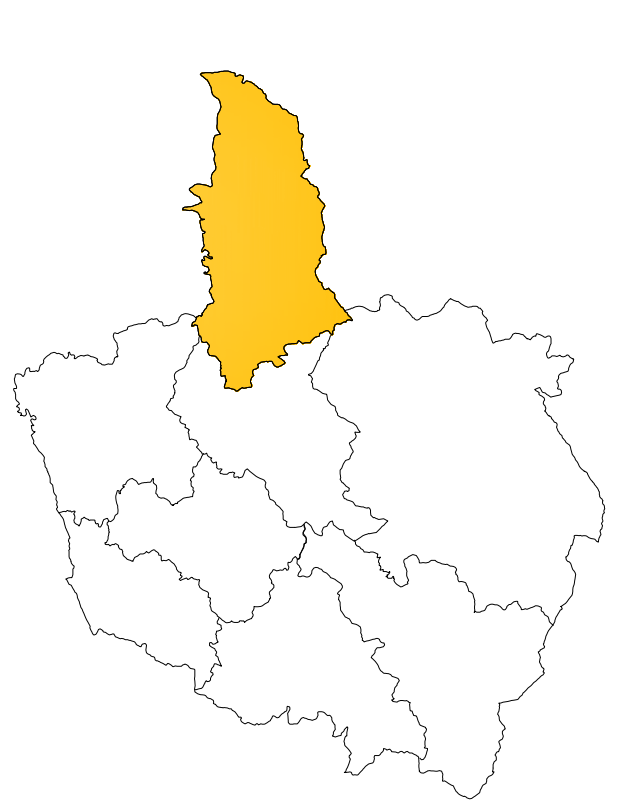
20240743616AT

ANEXO I

MAPA

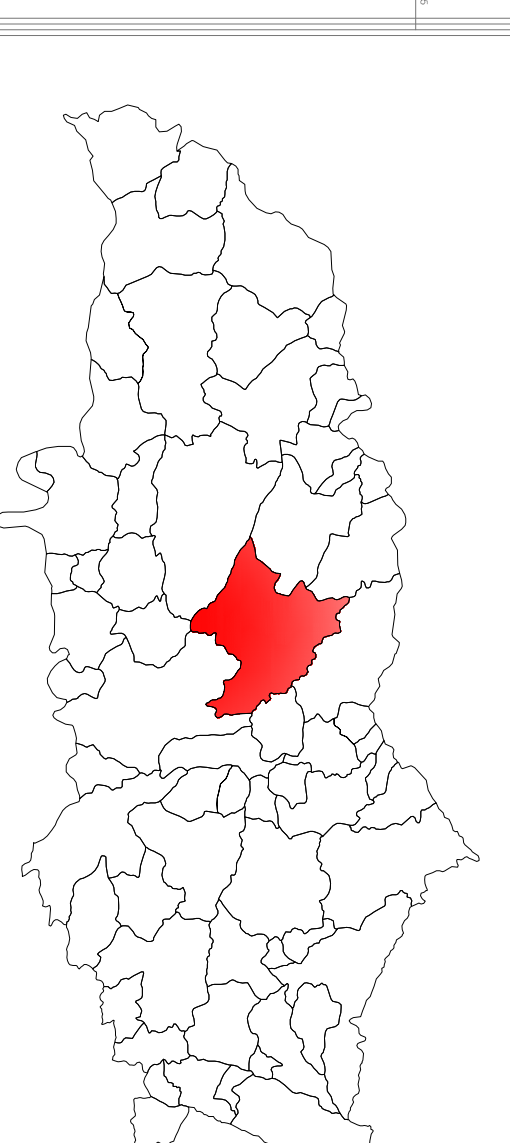
SISTEMA VIÁRIO URBANO

2024



LOCALIZAÇÃO DO TRILHAÇO URBANO NO ENTORNO DE UBERLÂNDIA

ESCALA



LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA NO TRILHAÇO URBANO

ESCALA

LEGENDA

- Área Viário
- Área Viário a ser implantado
- Bairros Integrados
- Hidrografia
- Perímetro Urbano
- Parte 2 do Perímetro Urbano do Distrito de Miraporangá
- Setores
- Vias Estruturais
- Vias Arteriais
- Vias Coletoras
- Vias Marginais
- Vias Arteriais a serem implantadas
- Vias Coletoras a serem implantadas
- Vias Marginais a serem implantadas
- Adequações Viárias a serem implantadas

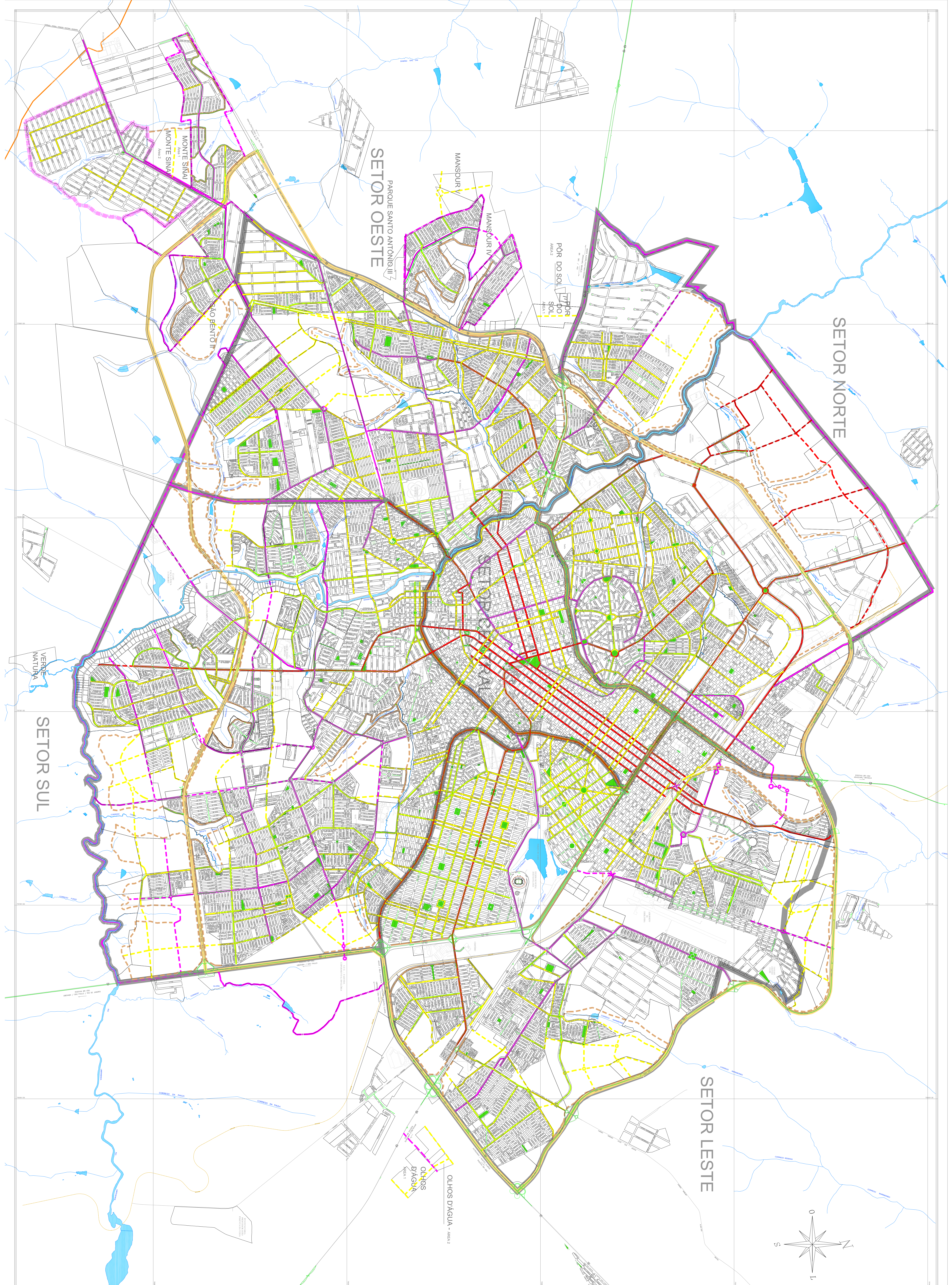
ESCALA

400m 800m 1200m 1600m 2000m

Secretaria de Planejamento Urbano
Diretoria de Urbanismo - Núcleo de Projetos Viários

1/72 16.6.1020/PI - Cartografia/SERP/AN - Prefeitura/Município de Uberlândia

JUNHO/2024
DATUM - SIRGAS 2000



Nome Arquivo: ANEXO PL Mapa Sistema Viário base 2024 - versão agosto_2024.pdf

Documento assinado de forma digital por Roberta Braga de Paula Nogueira

Certificado: **IBljANBg***uUoiCdYc**cUsdQ*****DAQAB**

Data: 11/09/2024 15:20:32

Documento assinado de forma digital por Divonei Gonçalves dos Santos

Certificado: **IBljANBg***vB/zlaWu**uZHqi*****DAQAB**

Data: 11/09/2024 15:24:04

Documento assinado de forma digital por Odelmo Leão

Certificado: **IBljANBg***yxHN0wwp**pkWFT*****DAQAB**

Data: 11/09/2024 15:28:32



20240743616AT



Exposição de Motivos nº 05/2024/SMPU

Senhor Prefeito,

Submeto à apreciação de Vossa Excelência o Projeto de Lei que “ALTERA A LEI Nº 10.686, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010 QUE “ESTABELECE AS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA, REVOGA OS DISPOSITIVOS LEGAIS QUE MENCIONA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

Este projeto de lei objetiva alterar os artigos 4º, 5º, 8º, 9º, 10, 14, 18, 23, 26, 27, 31 e 33, incluir o artigo 33-A, bem como alterar o Anexo I – Mapa do Sistema Viário, todos da Lei nº 10.686, de 2010 e suas alterações.

O §7º ora acrescentado ao artigo 4º tem por fim prever na lei do sistema viário que os empreendimentos que confrontarem diretamente com rodovias ou anel viário deverão apresentar a anuência ou o projeto de acesso aprovado pelo órgão de jurisdição da rodovia ou anel viário e deverão executar a obra conforme os parâmetros estabelecidos pelo respectivo órgão.

Estamos revogando no artigo 5º os incisos XXVIII, XXXVI e XXXVII, e no inciso I do artigo 7º, as alíneas “d”, “j” e “k” que tratam de rotas urbanas de carga, via de serviço e via de transposição, cujos conceitos não integram a norma federal de trânsito vigente.

A rota urbana de cargas não é uma classificação dada pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB e as especificações dadas pela rota urbana de cargas podem ser classificadas como via arterial ou como as próprias rodovias e anel viário, não havendo uma seção transversal específica para a rota urbana de cargas.

Ainda neste mesmo contexto, o CTB não possui classificação de via de serviço e via de transposição.

Atualmente tais classificações nem estão presentes no mapa do viário e já não existem nas últimas atualizações. A classificação dada para via de serviço e de transposição está incluída nas próprias vias coletoras e arteriais. A via de serviço está relacionada mais ao uso permitido (Lei de Uso e Ocupação do Solo – Setor de Vias Coletoras - SVC) do que às questões de malha viária, visto que as funcionalidades se sobrepõem.

E ainda, estamos incluindo o inciso XLIV ao artigo 5º e o inciso XIV ao



artigo 8º, sendo que em ambos os casos objetivam inserir a via local para loteamentos com lotes destinados a uso multifamiliar no rol de definições e para fixar a seção transversal final de, no mínimo 17,00 m.

Atualmente houve um aumento de propostas para loteamentos com concepção de terrenos grandes voltados a empreendimentos multifamiliares. Esses lotes grandes levam a uma alta concentração de entrada e saída de veículos, bem como maior demanda de prestadores de serviços, o que tem sido motivo de reclamações em algumas regiões de Uberlândia, em virtude do impacto na malha viária de tais empreendimentos. Portanto, a via local para uso multifamiliar deve ser maior em sua seção transversal de forma a comportar o fluxo de veículos, bem como áreas de estacionamento sem impactar o leito viário.

A via local para uso multifamiliar é maior em sua seção transversal de forma a comportar o fluxo de veículos bem como áreas de estacionamento sem impactar o leito viário. Para isso foi calculado 3,00 metros de calçada de cada lado, 3,00 metros de pista de rolamento em cada sentido e estacionamentos de 2,50 metros de cada lado, chegando a uma seção de 17,00 metros.

E ainda, estamos revogando o §2º do artigo 8º, pois na redação atual consta a referência do perfil das seções transversais finais das vias em relação ao Anexo IV, que entretanto trata do rebaixo da calçada de acesso de veículos. A referência correta deste assunto seria quanto ao contido no Anexo III da Lei nº 10.686/2010, que foi revogado pela Lei nº 13.252/2019. Nessa esteira estamos atualizando a redação do §3º do artigo 8º e dos artigos 10, 14 e 18.

No tocante a alteração do §3º do artigo 8º a implantação de via esta relacionado ao parcelamento do solo das áreas não parceladas, sendo que para o parcelamento do solo é previsto a emissão de diretriz, conforme Lei Complementar nº 523/2011, e de acordo com a redação ora proposta nas diretrizes será definido o posicionamento da ciclovia pelos órgãos responsáveis.

Na atualização dos artigos 9º, 10, 14 e 18 simplesmente foi retirada a expressão “conforme Anexo III” visto que a supressão não prejudicará a aplicação destes dispositivos.

As alterações propostas ao artigo 9º da Lei nº 10.686/2010 visam adequar seu texto que atualmente emprega dois termos que correspondem ao mesmo intuito “fundo de vale” e “cursos d’água”.

O “fundo de vale” trata-se dos pontos mais baixos da topografia cercado



por áreas mais altas onde escoem águas da chuva, estando localizado geralmente os cursos d'água.

Já o termo “curso d'água” é um termo adotado pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico - ANA e também pelo Instituto Mineiro de Gestão de águas – Igam, para denominar de forma geral os fluxos de água em canal natural de drenagem de uma bacia, tais como rio, riacho, ribeirão, córrego, etc. Portanto, a palavra “curso d'água” é um termo mais técnico para ser adotado no contexto desse dispositivo legal.

As vias marginais ao longo dos córregos e rios tem como intuito possibilitar o deslocamento na malha urbana de forma a contornar as barreiras físicas naturais das cidades, bem como estimular a implantação de parques lineares de forma a preservar a área de preservação permanente ao redor dos cursos d'água. Portanto, parte da alteração também é reforçar que as vias marginais serão externas as áreas de preservação permanente dos cursos d'água, visto que antes só informava que era ao longo dos “cursos d'água”.

A alteração do parágrafo único do artigo 23 tem por finalidade acrescentar outros usos específicos que podem causar maior impacto e requerem a apresentação de projeto de circulação de veículos e pedestres para sua implantação, tais como hipermercados, atacarejos, centros comerciais, hospitais e faculdades.

No texto do artigo 26 foi suprimida a Tabela de declividades por tipo de via, para que tais parâmetros possam ser fixadas na diretriz de pavimentação, sarjeta e meio-fio de acordo com os perfis longitudinais analisados pelo órgão competente, ou seja, pela Secretaria Municipal de Obras de acordo com a topografia do local. Tais critérios são técnicos e devem ser informados na diretriz dos loteamentos, que define assim os parâmetros a serem seguidos.

No artigo 27 desta nova redação foi realizada a troca de “calçada” para “meios-fios”, para deixar mais claro e definir precisamente o ponto da curva a ser analisado, visto que a calçada possui a curva do meio-fio e a curva dos lotes, bem como foi acrescida a “via marginal” na redação do inciso II para complementar, pois não havia a previsão.

Estamos propondo acrescentar o parágrafo único no artigo 31 para suprir a lacuna legal e excepcionar que o “cul de sac”, nas vias locais de sítios de recreio e na Zona de Urbanização Específica 5 - ZUE 5 - Complexo Turístico Interlagos, que deverá ter raio de, no mínimo, 10,00 m no total, dado a natureza rústica destes empreendimentos.



As abas laterais para a inclinação de meio-fio dependem da largura do rebaixo, podendo ser até o máximo do tamanho da faixa de serviço, não sendo necessário estar limitada a 50 cm. As abas laterais são incluídas no tamanho máximo permitido para o rebaixo do veículo, portanto as modificações ao parágrafo único do artigo 33 visam deixar mais claro o texto do dispositivo.

O artigo 33-A ora acrescido veda a previsão e implantação de acesso viário de veículos aos lotes por rotatórias, exceto nas hipóteses previstas em seus parágrafos. Essa proposta visa garantir o tratamento viário adequado para permitir maior fluidez e segurança ao trânsito. O acesso a lotes por meio da rotatória pode gerar conflito com o trânsito e tornar o acesso inseguro. Os §§1º e 2º excetam as situações já existentes e regulamentadas.

Por fim, salientamos que os documentos fiscais exigidos pelo artigo 16 da Lei Complementar Federal nº 101, de 04 de maio de 2000 e suas alterações – Lei de Responsabilidade Fiscal, não são necessários, tendo em vista que o Projeto de Lei Complementar em tela não contempla criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento de despesa.

Essas, Senhor Prefeito, são as razões pelas quais submetemos à consideração de Vossa Excelência o Projeto de Lei Complementar em questão.

Respeitosamente,

ROBERTA BRAGA DE PAULA NOGUEIRA

Secretária Municipal de Planejamento Urbano

DIVONEI GONÇALVES DOS SANTOS

Secretário Municipal de Trânsito e Transportes

Assinado Digitalmente por:

Roberta Braga de Paula Nogueira Secretária Municipal de Planejamento Urbano **IBljANBg*****uUoiCdYc**cUsdQ*****DAQAB - e-CPF 10/09/2024 10:49:36	Divonei Gonçalves dos Santos Secretário Municipal de Trânsito e Transportes **IBljANBg*****vB/zlaWu**uZHqi*****DAQAB - e- CPF 10/09/2024 16:13:34
---	--

Vistado de forma eletrônica por:

MARCELANGE MARIA DE ALMEIDA PEREIRA ESPER - ASSESSOR TÉCNICO DAM-13
SECRETARIA MUNIC. DE PLANEJ. URBANO
MAT.34287-4
Data: 05/09/2024 16:44:21



Sandro Márcio Pereira Miranda - Assessor Técnico DAM-16
Prefeitura Municipal de Uberlândia
Data: 10/09/2024 10:12:52

20240743523AT



QUADRO COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES PROPOSTAS

Texto em vigor Lei nº 10.686, de 2010 e suas alterações	Texto proposto
<p>Art. 4º ...</p> <p>...</p> <p>SEM CORRESPONDÊNCIA</p>	<p>Art. 4º ...</p> <p>...</p> <p>§ 7º Os empreendimentos que confrontarem diretamente com rodovias ou anel viário, deverão apresentar previamente a anuência ou o protocolo de entrada do projeto de acesso no órgão de jurisdição da rodovia ou anel viário para fins de aprovação do projeto arquitetônico e executar a obra conforme os parâmetros estabelecidos pelo respectivo órgão.</p>
<p>Art. 5º ...</p> <p>...</p> <p>XXVIII - ROTAS URBANAS DE CARGA - são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;</p> <p>...</p> <p>XXXVI - VIA DE SERVIÇO - via destinada ao trânsito de veículos de cargas na distribuição de mercadorias e produtos;</p> <p>...</p> <p>XXXVII - VIA DE TRANSPOSIÇÃO - via que permite o tráfego de passagem na área central e que opera, geralmente, em binários;</p> <p>...</p> <p>SEM CORRESPONDÊNCIA</p>	<p>Art. 5º ...</p> <p>...</p> <p>XXVIII - Revogado.</p> <p>...</p> <p>XXXVI - Revogado.</p> <p>...</p> <p>XXXVII - Revogado.</p> <p>...</p> <p>XLIV – VIA LOCAL PARA LOTEAMENTOS COM LOTES DESTINADOS A USO</p>

<p>Art. 7º ... I - d) Via de Transposição; ... j) Via de Serviço; k) Rotas Urbanas de Carga (RUC); ... Art. 8º SEM CORRESPONDÊNCIA ... § 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.</p>	<p>MULTIFAMILIAR – via que dá suporte ao tráfego local com dimensões compatíveis com a implantação de empreendimentos multifamiliares. ... Art. 7º ... I - d) Revogado. ... j) Revogado. k) Revogado. ... Art. 8º XIV - Locais para loteamentos com Lotes destinados a uso multifamiliar – seção transversal final de, no mínimo 17,00 m (dezessete metros). ... §2º Revogado. ... §3º A posição das ciclovias a serem implantadas nas vias estruturais, arteriais, coletoras e marginais será definida pelas diretrizes emitidas pelos órgãos municipais responsáveis pelo planejamento urbano e trânsito e transporte. Art. 9º Deverão ser implantadas vias marginais com 20 m (vinte metros) de largura ao longo das rodovias, anel viário, ferrovias e cursos d’água, externas às suas faixas de</p>
---	---

<p>§ 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.</p> <p>§2º ...</p> <p>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</p> <p>...</p> <p>§ 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.</p>	<p>domínio ou áreas de preservação permanente.</p> <p>§ 1º As vias marginais ao longo dos cursos d'água, com função de via coletora, arterial ou estrutural, deverão permanecer com a seção transversal final de maior hierarquia.</p> <p>§2º ...</p> <p>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 ou de integração viária, que justifique a dispensa de implantação, desde que a segurança no trânsito, o acesso físico e o planejamento urbano não sejam prejudicados; ou</p> <p>...</p> <p>§3º No perímetro urbano, fica mantida a exigência da faixa marginal de 20m (vinte metros) de largura, a partir da faixa de domínio, às margens das rodovias, anel viário, ferrovias ou áreas de preservação permanente de cursos d'água, como faixa não edificante nas hipóteses de dispensa de implantação de que trata o <i>caput</i> 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.</p>
--	---

SEM CORRESPONDÊNCIA

Art. 10. Nos loteamentos destinados exclusivamente a fins empresariais, as vias locais de acesso aos lotes deverão ter seção transversal mínima de 21,00 m (vinte e um metros), conforme Anexo III.

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

Art. 18. 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. 23. ...

Parágrafo Único - Para estabelecimentos de grande porte e com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados,

§4º Excepcionalmente na zona de expansão urbana e zona de urbanização específica, poderá ser dispensada a exigência de faixa destinada à implantação de via marginal de 20m (vinte metros) de largura de que trata o *caput* deste artigo, externa às áreas de preservação permanente dos cursos d'água, sendo obrigatória a reserva da faixa não edificante na forma do artigo 4º, inciso III-B da Lei Federal nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979 e suas alterações.” (NR)

Art. 10. Nos loteamentos destinados exclusivamente a fins empresariais, as vias locais de acesso aos lotes deverão ter seção transversal mínima de 21,00 m (vinte e um metros).

Art. 14. As Calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação, faixa de serviço e faixa de acesso.

Art. 18. 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).

Art. 23. ...

Parágrafo único. Para estabelecimentos de grande porte e com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, como postos de abastecimento de combustíveis,



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. 26. Nos novos loteamentos, os perfis longitudinais das vias devem acompanhar o máximo possível a topografia local, respeitando os seguintes parâmetros:

Tipo de Via	Declividades	
	Mínima	Máxima
Via Estrutural	1	5
Via Arterial	1	5
Via de Transposição	1	14
Via Coletora	1	6
Via Local	1	14
Via Marginal	1	5
Ciclovía ou ciclofaixa	1	14
Via de Pedestres	1	8,33

supermercados, hipermercados e atacarejos, centros comerciais, shopping-centers, garagem, hospitais, faculdades 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. 26. Nos novos loteamentos, os perfis longitudinais das vias devem acompanhar o máximo possível a topografia local e atender os parâmetros constantes da diretriz de pavimentação, sarjeta e meio-fio emitidas pelo órgão competente.



<p>Art. 27. Nos cruzamentos das vias públicas projetadas, as calçadas devem ser concordadas por um arco de círculo de raio mínimo de:</p> <p>I - 5,00 m (cinco metros) quando da interseção de vias locais; II - 7,00 m (sete metros) quando da interseção de vias coletoras; III - 9,00 m (nove metros) quando da interseção de vias arteriais ou estruturais.</p> <p>Parágrafo Único - O raio mínimo que prevalecerá no cruzamento das vias projetadas, independente de sua classificação, será o de maior dimensão.</p> <p>Art. 31. ...</p> <p>SEM CORRESPONDÊNCIA</p> <p>Art. 33. 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).</p> <p>Parágrafo Único - Quando houver mais</p>	<p>Art. 27. Nos cruzamentos das vias públicas projetadas, os meios-fios devem ser concordadas por um arco de círculo de raio mínimo de:</p> <p>I - 5,00 m (cinco metros) quando da interseção de vias locais; II - 7,00 m (sete metros) quando da interseção de vias coletoras e marginais; III - 9,00 m (nove metros) quando da interseção de vias arteriais ou estruturais.</p> <p>...” (NR)</p> <p>Art. 31. ...</p> <p>Parágrafo único - O “cul de sac”, nas vias locais de sítios de recreio e na Zona de Urbanização Específica 5 - ZUE 5 - Complexo Turístico Interlagos, deverá ter raio de, no mínimo, 10,00 m (dez metros) no total, incluída a calçada mínima de 2,00 m (dois metros).</p> <p>Art. 33. 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), incluída as abas laterais para inclinação do meio-fio.</p>
--	--



<p>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.</p>	<p>Parágrafo único - Quando houver mais de um rebaixamento, a distância mínima entre eles será de 5,00 m (cinco metros).” (NR)</p>
<p>SEM CORRESPONDÊNCIA</p>	<p>...</p>
<p>SEM CORRESPONDÊNCIA</p>	<p>Art. 33-A. É vedada a previsão e implantação de acesso viário de veículos aos lotes por rotatórias, exceto nas hipóteses previstas neste artigo.</p>
<p>SEM CORRESPONDÊNCIA</p>	<p>§1º. Nos casos de lotes originados de loteamentos aprovados e implantados até a data de publicação desta lei, poderá ser autorizado o acesso pela rotatória, se constatado ser a única forma de entrada possível no imóvel, mediante análise dos órgãos responsáveis pelo sistema viário, trânsito e transportes.</p>
	<p>§2º. Nos empreendimentos aprovados e implantados na data de publicação desta lei, com acesso direto pela rotatória somente serão admitidas reformas e ampliações que não resultem em ampliação do tráfego local, mediante análise dos órgãos responsáveis pelo sistema viário.</p>



PARECER nº 05/2024/SMPU

Referência: Exposição de Motivos nº 05/2024/SMPU

I. RELATÓRIO.

Trata-se de proposição de lei que “ALTERA A LEI Nº 10.686, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010 QUE “ESTABELECE AS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA, REVOGA OS DISPOSITIVOS LEGAIS QUE MENCIONA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS””, para alterar os artigos 4º, 5º, 8º, 9º, 23, 26, 27, 31 e 33, incluir o artigo 33-A, bem como alterar o Anexo I – Mapa do Sistema Viário Urbano.

É o relatório, passa-se a opinar.

II. FUNDAMENTAÇÃO.

Esclarece-se desde já que este Parecer é meramente consultivo e se limita a abordar os aspectos formais do Projeto de Lei em análise.

¿ Inicialmente, registre-se que a manifestação *in casu* cinge-se à análise dos aspectos de constitucionalidade e legalidade da proposição apresentada, bem como da observância da técnica legislativa, à luz da legislação vigente, não adentrando, portanto, em aspectos relativos ao mérito, à conveniência e à oportunidade da prática da proposta, que estão reservados à esfera discricionária do gestor público competente, tampouco examinar questões de natureza eminentemente técnica, administrativa e/ou financeira.

As alterações ora propostas à Lei nº 10.686, de 2010, por intermédio do projeto de lei em apreço não vislumbram qualquer impedimento legal.

A matéria objeto do projeto de lei em apreço:

–está em consonância com a legislação federal pertinente;

–é um assunto de interesse local cuja competência privativa é do Prefeito nos termos do art. 28, alínea *f*, da Lei Orgânica Municipal, pois envolve o sistema viário do Município;



–não contempla criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento de despesa para os fins exigidos pelo art. 16 da Lei Complementar Federal nº 101, de 04 de maio de 2000 e suas alterações – Lei de Responsabilidade Fiscal.

III. CONCLUSÃO.

¿Ante o exposto, conclui-se pela constitucionalidade e legalidade da proposta sob exame, não se vislumbrando, por conseguinte, óbice jurídico ao seu trâmite.

MARCELANGE MARIA DA ALMEIDA PEREIRA ESPER

Assessora Técnica

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano

SANDRO MÁRCIO PEREIRA MIRANDA

Assessor Técnico

Assessoria Jurídica

Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

Assinado Digitalmente por:

MARCELANGE MARIA DE ALMEIDA
PEREIRA ESPER
ASSESSOR TÉCNICO DAM-13
cb556638***086146db**91ba3*****6fce6
05/09/2024 16:52:13

Sandro Márcio Pereira Miranda
Assessor Técnico DAM-16
2a3e50ac***103da416**52e92*****6cbbd
10/09/2024 10:12:45



DECLARAÇÃO

Roberta Braga de Paula Nogueira, Secretária Municipal de Planejamento Urbano e Divonei Gonçalves dos Santos, Secretário Municipal de Trânsito e Transportes, residentes e domiciliados nesta cidade, DECLARAM, para fins do Projeto de Lei que “ALTERA A LEI Nº 10.686, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010 QUE “ESTABELECE AS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA, REVOGA OS DISPOSITIVOS LEGAIS QUE MENCIONA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”, referente à Exposição de Motivos nº 05/2024/SMPU que, nos termos do disposto na Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000 e suas alterações – Lei de Responsabilidade Fiscal, o Projeto de Lei em questão não acarreta impacto orçamentário, estando de acordo com a Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO para 2024–14.025, de 27 de julho de 2023, a Lei Orçamentária Anual - LOA para 2024 - Lei nº 14.150 de 27 de dezembro de 2023 e no Plano Plurianual - PPA 2022 a 2025 - Lei nº 13.676, de 28 de dezembro de 2021.

ROBERTA BRAGA DE PAULA NOGUEIRA

Secretária Municipal de Planejamento Urbano

DIVONEI GONÇALVES DOS SANTOS

Secretário Municipal de Trânsito e Transportes

Assinado Digitalmente por:

Roberta Braga de Paula Nogueira Secretária Municipal de Planejamento Urbano	Divonei Gonçalves dos Santos Secretário Municipal de Trânsito e Transportes
IBljANBg***uUoiCdYc**cUsdQ****DAQAB - e-CPF	**IBljANBg*****vB/zlaWu**uZHqi****DAQAB - e- CPF
10/09/2024 10:49:36	10/09/2024 16:13:51

A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://assinaturadocumento.uberlandia.mg.gov.br/> informando a identificação do sistema 20240743566AT e o código verificar UGZM ou através do QR CODE acima.

Vistado de forma eletrônica por:

MARCELANGE MARIA DE ALMEIDA PEREIRA ESPER - ASSESSOR TÉCNICO DAM-13
SECRETARIA MUNIC. DE PLANEJ. URBANO
MAT.34287-4
Data: 05/09/2024 17:07:21



Sandro Márcio Pereira Miranda - Assessor Técnico DAM-16
Prefeitura Municipal de Uberlândia
Data: 10/09/2024 10:12:27

20240743566AT

Vistado de forma eletrônica por:

MARCELANGE MARIA DE ALMEIDA PEREIRA ESPER - ASSESSOR TÉCNICO DAM-13
SECRETARIA MUNIC. DE PLANEJ. URBANO
MAT.34287-4
Data: 10/09/2024 17:26:24

Sandro Márcio Pereira Miranda - Assessor Técnico DAM-16
Prefeitura Municipal de Uberlândia
Data: 11/09/2024 11:12:53

ELAINE PEIXOTO RODRIGUES - ASSESSOR TÉCNICO DAM-18
SECRETARIA MUNICIPAL DE FINANÇAS
MAT.14057-0
Data: 11/09/2024 12:24:49

Henckmar Borges Neto - Secretário Municipal de Finanças
Prefeitura Municipal de Uberlândia
Data: 11/09/2024 12:45:51



20240743616AT

STHEFANE ALVES VASCONCELOS - COORDENADOR ADJUNTO LEGISLATIVO FCM-14
PROCURADORIA GERAL DO MUNICIPIO
MAT.28712-1
Data: 11/09/2024 13:43:04

Geraldo Alves Mundim Neto - Procurador Geral do Município
Prefeitura Municipal de Uberlândia
Data: 11/09/2024 15:14:55

Marco Túlio de Castro Caliman - Secretário Municipal de Governo e Comunicação e da Juventude
Prefeitura Municipal de
Data: 11/09/2024 15:18:32

Vistado de forma eletrônica por:

**Geraldo Alves Mundim Neto - Procurador Geral do Município
Prefeitura Municipal de Uberlândia
Data: 11/09/2024 15:52:59**



20240747504PALOF