4.4
PROJETO DE LEI DO SISTEMA VIÁRIO BÁSICO

Define o Sistema Viário Básico do Município de Ponta Grossa e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Ponta Grossa, Estado do Paraná, decretou e eu PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º A abertura de qualquer via ou logradouro público no Município de Ponta Grossa deverá obedecer às normas desta lei e dependerá de aprovação prévia da Prefeitura, através de seus órgãos competentes.

Parágrafo único. Considera-se via ou logradouro público, para fins desta lei, todo espaço destinado à circulação de veículos e pedestres ou à utilização do público.

Art. 2º O Poder Público Municipal, relativamente à circulação urbana e à rede viária, promoverá:

I. a atualização permanente das informações relativas à circulação urbana e à rede viária, em função dos objetivos e da evolução das atividades urbanas;

II. a localização adequada dos fatores de polarização e das disponibilidades de empregos, objetivando melhor distribuição dos fluxos na rede viária e a descentralização urbana;

III. a especialização do tráfego e seus componentes, com vistas a:

a) estimular o transporte coletivo nas suas várias modalidades;
b) estratificar o tráfego de carga em zonas adequadas;
c) integrar a circulação de pedestres na rede viária, com a implantação de suas zonas exclusivas;

IV. o estabelecimento de normas e diretrizes para a implantação do Sistema Viário Urbano e Rural;

V. a compatilibilização da ocupação urbana, ao longo dos eixos dos corredores de transporte coletivo, com vistas a garantir a eficiência e a prioridade desses serviços.

CAPÍTULO I
DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 3° Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para logradouro público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por passeio pavimentado, conforme padrão estabelecido pela municipalidade, a ser construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e ônus daquele.

Art. 4° Os passeios são prioritários para a circulação de pedestres e deverão ser construídos em concordância com o disposto na NBR 9.050/2000, conforme padrões a serem disponibilizados pelo Executivo municipal.

§ 1º Árvores, canteiros, postes de iluminação e sinalização e demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço remanescente for suficiente para o trânsito de pessoas, conforme NBR 9.050/2000.

§ 2° Nas vias existentes pavimentadas, os passeios deverão estar de acordo com o estabelecido pela NBR 9.050/2000 no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses contados da aprovação desta Lei.

Art 5° São responsáveis pela conservação e restauração dos passeios:

I. o proprietário;

II. o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, cause danos ao passeio;

III. a municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela administração pública, do alinhamento ou nivelamento dos logradouros.

Parágrafo único. Após a realização das obras o pavimento da via deverá estar em perfeita ordem.

Art. 6º Na Área Urbana as vias públicas guardarão entre si, considerados os alinhamentos mais próximos, uma distância não inferior a 60 metros, nem superior a 300 metros, salvo casos especiais de planejamento ou de ordem técnica que tornem impossível a obediência a esses limites, a critério dos Departamentos de Urbanismo e setor responsável pelo sistema viário.

Art. 7º A rampa máxima preferível nas vias de circulação é de 12% (doze por cento) e a mínima permitida é de 1% (um por cento).

Parágrafo único Em casos especiais poderá haver rampas de até 15% (quinze por cento), para ruas ou trechos de ruas de até 60 (sessenta) metros, quando deverão ser adotadas medidas específicas, a serem determinadas e aprovadas pelos órgãos competentes.

Art. 8º A extensão das vias sem saída será de, no máximo, 50 (cinqüenta) metros.

Parágrafo único. O balão de retorno das vias sem saída deverá ter diâmetro mínimo de 20 (vinte) metros.

Art. 9º As vias públicas urbanas ficam classificadas hierarquicamente na forma abaixo, segundo o sistema viário expresso no mapa do anexo 01, integrante desta lei:

I. Vias Eixo;
II. Anel Central;
III. Inter-bairros;
IV. Coletoras;
V. Locais;

Art. 10. As tipologias de vias têm a seguinte descrição e características funcionais:

I. Eixos:

a) funções:
a.1) definir o eixo estrutural da cidade;
a.2) abrigar o itinerário das principais linhas do transporte coletivo (definidas no Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano);
a.3) absorver o tráfego de passagem;

b) descrição: vias sobre os principais espigões, com faixas exclusivas para o transporte coletivo e sistema de mobilidade

urbana indicados na tabela de característica funcionais e geométricas, com previsão de obras de interligação, composto pelas seguintes vias:

b.1) eixo noroeste: Av. Souza Naves, no trecho urbano da BR/376, R D. Pedro II, R João Manoel dos Santos Ribas, no sentido bairro-centro, compondo binário com as ruas Sabiá, R São Camilo, R Francisco Beltrão, parte da rua Toledo e Av Ernesto Vilela no sentido centro-bairro;

b.2) eixo nordeste: Av Benjamim Constant, R Otavio de Carvalho e R Visconde de Baraúna no sentido centro-bairro, Av. Monteiro Lobato, Av Bonifácio Vilela, parte das ruas Penteado de Almeida e R Balduíno Taques, no sentido bairro-centro;

b.3) eixo leste: no segmento Centro/Uvaranas, binário formado pela Av. Carlos Cavalcanti, parte das ruas Conselheiro Barradas, Vicente Machado e do Rosário, no sentido centro- bairro e Av Carlos Cavalcanti, parte da rua pastor Pita, Eduardo Bonjean, parte da rua João Ribeiro, R Mario de Alencar, R Dom Geraldo Pellanda e parte da R Comendador Miro, no sentido centro-bairro;

b.4) eixo sul: R Balduino Taques, parte da Rua Benjamim Constant e Ermelino de Leão, Silva Jardim e Visconde de Mauá , no sentido centro-bairro e Visconde de Mauá, Av. dos Vereadores, Paula Xavier e Jacob Holzmann, parte da Benjamim Constant e Conselheiro Barradas no sentido bairro-centro;

b.5) eixo sudoeste: Rua José Kalinoski e Av. Visconde de Taunay no trecho até a Av. Vicente Machado no sentido bairro-centro, parte das ruas Comendador Miro e R Theodoro Rosas, Av. Visconde de Taunay e R. José Kalinoski no sentido centro-bairro;

b.6) eixo central: binário formado pelas Ruas do Rosário e Comendador Miro interligando os eixos sudoeste e leste;

II. Anel Central:

a) funções:

a.1) interligar as vias eixo;

a.2) delimitar a malha viária central, com restrições para fechamentos ser estabelecida em lei especifica;

b) descrição: vias principais, delimitadoras da malha central composta pelos segmentos das seguintes vias de sentido único de tráfego: parte da R Balduíno Taques, Av Vicente Machado, R

Benjamim Constant e R Barão do Cerro Azul, com previsão de obras de adequação do greide da Rua Benjamim Constant na proximidade do anel central;

III. Vias Inter-Bairros:

a) funções:

a.1) interligar as vias eixo;

a.2) assumir a função de principal ligação viária entre os diversos bairros.

b) descrição: vias de duplo sentido de tráfego destinadas especialmente ao trafego de passagem, devendo serem adaptadas para as novas funções, com previsão de obras de interligação, por vezes, com transposições de rodovia, via férrea e obstáculos naturais (fundos de vale profundos e áreas alagadiças), incorporadas pelas seguintes vias:

b.1) região entre as vias eixo noroeste e leste:

b1.1) parte da Av. Gaivota, R. Simone Araújo de Melo Sá, R. Abílio da Costa Soares, trecho da R. João Bastista França e Silva, Av. Antonio Saad, R. Rio Cavernoso, trecho da R Rio Verde, Av Valério Ronchi e R. Guilherme Scheffer;

b.1.2) parte da R Francisco Beltrão e da R Cascavel, R Terra Boa, R Nº8 e 10 do loteamento Jundiaí, parte da faixa sob a linha de alta tensão do Jd Los Angeles, parte da R Pedro Mezzomo e R João Batista França e Silva, R Jaguapitã, R Antonio João, R Lauro Marcondes Ferreira, R Dom João VI e R Casemiro de Abreu;

b.2) região entre as vias eixos leste e sul:

b.2.1) parte das ruas Alberto José Mezzomo, R João Pedro da Silva, R Maria Angela Caldas, R Catarina dos Santos, R Henrique Lideski, R Marques de Sapucaí e R Duarte da Costa, R Maria Luiza da Silva, R Betara, R Robalo, R Ubarana, Expedicionário João Martins, parte da estrada geral do Cará-Cará, R Massaranduba e R. Thaumaturgo de Azevedo;

b.2.2) Rua Nabuco de Araújo, parte da Rua César Haddad, R Arnaldo Jansen, R Alfredo Kagemeier, R Ivo Mendes Barreto e das ruas nº 12, 04 e 03 sob a alta tensão do Jd Estrela do Lago, R nº05 do loteamento Vitória Régia, Av. Aldo Vergani;

b.2.3) parte da rua General Dario César, R Siqueira Campos, parte da R Sarquis Antonio Sâmara, Av Pedro Wosgrau;

b.3) região entre as vias eixos sul e noroeste:

b.3.1) parte das ruas Dr. Caminhoa, União Pan-americana, Padre Nóbrega e Luis Murat, R Honduras e R Londrina;

b.3.2) Rua Anita Philipowski, parte das ruas Claudia Ivone Carneiro, Pref Albari Guimarães e Nicolau Kluppel, R Castanheira, R Paul Harris, parte das ruas Ernesto Degraf e Frederico Constant Degraf, Rua A do Jd Planalto, R Francisco Galvão, ruas Eurico Gaspar Dutra e Ernesto Geisel.

IV. Vias Coletoras;

a) funções:

a.1) absorver o tráfego local interligando as vias eixos e inter-bairros;

b) descrição: vias de duplo sentido de tráfego, com previsão de obras de interligação, por vezes, com transposições de obstáculos naturais (fundos de vale profundos e áreas alagadiças), compostas pelas seguintes vias:

b.1) região entre as vias eixos noroeste e nordeste:

b.1.1) parte do Corredor A;

b.1.2) parte da R Toledo e R Salvador Bueno de Cristo;

b.1.3) R. Francisco Otaviano, R Bento Ribeiro, parte das ruas Acelyno Pinto de Carvalho e João Batista França e Silva;

b.1.4) parte da R Édipo Ferreira dos Santos Ribas, R Anita Garibaldi, R Ercílio Slaviero;

b.1.5) parte das ruas Carlos Gomes, Penteado de Almeida e Balduino Taques.

b.2) região entre as vias eixos nordeste e leste:

b.2.1) parte das ruas Barão do Cerro Azul e Francisco Burzio, R Catão Monclaro;

b.2.2) parte da R Theodoro Rosas, R Fagundes Varela;

b.2.3) parte da rua Tenente Pinto Duarte, R Afonso Celso e parte da R Evaldo Nack;

b.2.4) R XV De Setembro e parte da rua Rio Verde, prolongamento da R Valério Ronchi, e parte da R Arichermes Carlos Gobbo;

b.2.5) R Visconde do Bom Retiro, R Pref. Fulton Vitel Borges de Macedo, R Sargento Carlos Argemiro Camargo.

b.3) região entre as vias eixos leste e sul:
b.3.1) R Frederico Wagner, R dos Operários, R Aristides Lobo, R Califórnia e parte da R Vereadora Cândida Mendes Braz;
b.3.2) R. Leopoldo Guimarães da Cunha e Rua nº04 próxima ao Portal dos Franceses;
b.3.3) parte da Av Ana Rita e R Dr. José de Azevedo Macedo.

b.4) região entre as vias eixos sul e sudoeste:
b.4.1) parte da R Padre Nóbrega, R Araucária, R Joaquim de Paula Xavier, R Osmar Frederico Osanan, R Capitão Benedito Lopes Bragança, R José Pedro Moreira, R Nestor Borba, parte da R Baltazar Lisboa;
b.4.2) parte das ruas Álvares de Azevedo e Almirante Tamandaré.

b.5) região entre as vias eixos sudoeste e noroeste:
b.5.1) R Ribeirão do Pinhal, R Fernandes Vieira, parte das ruas Péricles Guimarães Martins e Edgar Sponholz; Rua nº 02 da Chácara Rebita, parte da R Fontoino Xavier Domingues Magalhães, R Bento Viana, R Osmário Martins Ribas, R Newton Prado;
b.5.2) R José Lins do Rego, Senador Nereu Ramos, Dr. César Rocha Milleo, Rua F, parte da R Silveira Neto, R Michel Laidane, parte da rua Nicolau Kluppel Neto;
b.5.3) parte da Av. Frederico Constant Degraf;
b.5.4) parte da Estrada para o Taquari dos Russos.

b.6) região do anel central:
b.6.1) as vias que o delimitam e as vias internas ao mesmo, incluindo os trechos das vias eixo que o transpõem, parte da R Bonifácio Vilela.

V. Vias Locais:
a) função: possibilitar o acesso às unidades residenciais e às demais atividades de âmbito local distribuídas ao longo da malha urbana;
b) descrição:

b.1) vias com sentido de tráfego normalmente duplo, à exceção das áreas mais centrais e das vias com pista de rolamento insuficiente;

c) integram esta classificação todas as vias que compõem a malha viária urbana, excetuando-se as enquadradas em classificações diferentes.

VI. Desvio da BR/376 e PR-151:

a) funções:
a.1) criar nova alternativa para o tráfego de passagem;
a.2) solucionar os problemas do atual cruzamento dos trechos urbanos da BR/376 e PR-11 com a Av. Ernesto Vilela;

b) descrição: rodovia classe A, conforme classificação do DNER, com execução de via marginal nos trechos a serem ocupados;

Art. 11. Na área abrangida pelo Anel Central será regulamentado horário para o serviço de carga e descarga, sendo proibido o tráfego de passagem de veículos pesados nestas vias, em qualquer horário.

Parágrafo único. Fica definido como veículo pesado aquele com peso total acima de 10 (dez) toneladas e veículo leve aquele com peso total até 10 (dez) toneladas.

Art. 12. Na área urbana a abertura de novas vias obedecerá às seguintes características funcionais e geométricas assim como os perfis das vias conforme estabelecido no anexo 02:

	EIXOS	INTER-BAIRROS	COLETORAS	LOCAIS
DISTÂNCIA MÍNIMA ENTRE PASSEIOS	20,00 m	20,00 m	12,00 m	11,00 m
LARGURA MÍNIMA DOS PASSEIOS	3,00 m	3,00 m	3,00 m	2,50 m
DISTÂNCIA MÍNIMA ENTRE PREDIAIS	26,00 m	26,00 m	18,00 m	16,00 m
RAIO MÍNIMO DE CONFLUÊNCIA*	8,00 m	8,00 m	8,00 m	6,00 m
TIPO DE PAVIMENTAÇÃO	Asfalto	Asfalto	Asfalto, bloco de concreto ou poliedro	Bloco de concreto ou poliedro
CICLOVIAS	INDICADO	INDICADO	POSSÍVEL	POSSIVEL
FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS**	INDICADO	INDICADO	NÃO	NÃO

* O raio de confluência das vias é definido para a área da "orelha", que é um avanço da faixa do passeio, nas esquinas sobre a área de estacionamento, com estreitamento das pistas (ver anexo 02 – geometria das vias). Nos cruzamentos de vias de hierarquia diferente, a concordância obedecerá ao raio da via de maior porte.

** A faixa exclusiva de ônibus é indicada preferencialmente nas vias de mão única que formam binários.

§ 1º Não será permitida a instalação de edifícios educacionais destinados a criança e jovens nas vias classificadas como Eixo e Inter-bairros, sendo possível nas Coletoras e indicado nas locais.

§ 2º As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela acima, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

§ 3° As vias dos loteamentos deverão dar continuidade às principais vias adjacentes e se harmonizar com o sistema viário e a topografia local.

§ 4° As vias poderão terminar nas divisas do terreno a arruar, quando o seu prolongamento estiver previsto ou projetado ou quando interessar ao Município, podendo ser adotado, provisoriamente, o balão de retorno, com diâmetro mínimo igual a 20 (vinte) metros.

Art. 13. Nos casos em que são encontrados pontos de estrangulamento de tráfego e outras deficiências nas vias existentes, deverá ser procedida a correção geométrica necessária para assegurar a fluidez e segurança, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses contados da aprovação desta Lei.

Parágrafo único. Os espaços resultantes da adaptação e correção efetuadas nas vias deverão ser aproveitados urbanisticamente.

Art. 14. Para a malha urbana das sedes dos distritos de Uvaia e Guaragi as vias ficam classificadas hierarquicamente em:

I. Vias Coletoras;
II. Vias Locais.

Parágrafo único. A malha urbana dos demais distritos e localidades são classificadas como sendo vias locais.

Art. 15. A tipologias das vias urbanas dos distritos tem a seguinte descrição e características funcionais:

I. Vias Coletoras:
- a) função: absorver o tráfego local, interligando as vias locais às estradas municipais.
- b) descrição: vias de duplo sentido de tráfego composta pelas seguintes vias:
  - b.1) Distrito de Guaragi: Rua Visconde do Rio Branco, R Benjamim Constant e parte das ruas Campos Sales e Antonio Gomes;

b.2) Distrito de Uvaia: Estrada de Acesso e Rua Aleixo Czezacki.

II. Vias locais:
a) função: possibilitar o acesso às unidades residenciais e às demais atividades de âmbito local, distribuídas ao longo da malha viária urbana;
b) descrição: vias com sentido duplo de tráfego, que compõem a malha viária urbana, excetuando-se as já classificadas como coletoras.

Parágrafo único. A abertura de novas vias na malha urbana dos distritos obedecerá as características funcionais e geométricas definidas no quadro apresentado no art.12.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA VIÁRIO RURAL

Art. 16. O sistema viário rural é composto pelas denominadas estradas municipais rurais.

Parágrafo único. São denominadas estradas municipais rurais as estradas existentes no território do Município situadas fora do perímetro urbano e que servem ao trânsito público na área rural, excluídas as integrantes do sistema rodoviário federal e estadual.

Art. 17. Não são consideradas municipais para os efeitos desta lei e demais normas relativas a conservação de estradas municipais rurais, as estradas que embora abertas ao público, servirão de acesso a um único imóvel.

Art. 18. As estradas municipais rurais ficam classificadas hierarquicamente na forma abaixo conforme mapa anexo 03 :

I. Estradas Principais: compostas pelas vias denominadas PG, são as que dão acesso as localidades;
II. Estradas Secundárias: são as vias de acesso das propriedades às estradas principais e que permitem o acesso opcional entre as localidades.

Art. 19 Na área rural a abertura de novas vias obedecerá às seguintes características funcionais e geométricas:

	ESTRADAS PRINCIPAIS	ESTRADAS SECUNDÁRIAS
LARGURA MÍNIMA DE ACOSTAMENTOS	2,00 m	2,00 m
LARGURA MÍNIMA DA PISTA	7,00 m	7,00 m
LARGURA MÍNIMA ENTRE TERRENOS	16,00 m	14,00 m

Parágrafo único. Todas as estradas municipais rurais serão dotadas de faixas de domínio laterais, adjacentes a largura mínima estabelecida entre terrenos, em ambos os lados, medindo cada uma 5,00m (cinco metros) de largura.

Art. 20 É proibido aos proprietários dos terrenos marginais às estradas ou a quaisquer outras pessoas, sob qualquer pretexto:

I. instalar mata-burros, porteiras ou quaisquer outros obstáculos que prejudiquem o livre trânsito de veículos e pedestres ou que dificultem o trabalho de conservação das vias;
II. destruir ou danificar o leito das vias, pontes, bueiros e canaletas de escoamento de águas pluviais, inclusive seu prolongamento fora da estrada;
III. abrir valetas, buracos ou escavações no leito das estradas;
IV. erguer qualquer tipo de obstáculos ou barreiras, como árvores, cercas, postes, tapumes, etc. dentro da faixa de domínio do município;
V. impedir ou dificultar o escoamento de águas pluviais das estradas para o interior das propriedades lindeiras;
VI. permitir que as águas concentradas nas propriedades lindeiras atinjam a pista carroçável das estradas;
VII. executar qualquer espécie de benfeitoria de caráter permanente na área das faixas de domínio.

Parágrafo único. Quando houver condições que dificultem a drenagem na faixa de domínio da via, a municipalidade poderá executar obras dentro das propriedades privadas.

Art. 21 As construções ou benfeitorias existentes na data desta lei sobre as faixas de domínio não poderão sofrer qualquer tipo de reforma ou ampliação que vise sua permanência no local.

Art. 22 A municipalidade poderá executar a conservação de estradas particulares desde que justificada a necessidade de apoio à produção agrícola e mediante recolhimento antecipado aos cofres públicos do valor dos serviços a executar.

Art. 23 O município deverá, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, revisar o mapa rodoviário municipal existente, no tocante a nomenclatura e a simbologia das vias.

CAPÍTULO III
DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 24 Para os efeitos desta Lei, consideram-se pólos geradores de tráfego:

I. conjuntos Habitacionais, loteamentos ou aglomerações residenciais;
II. escolas, faculdades de médio e grande porte e campi universitários;
III. clínicas de médio e grande porte e hospitais;
IV. indústrias de médio e grande porte;
V. estádios e ginásios esportivos;
VI. shopping centers e grandes mercados;
VII. igrejas;
VIII. órgãos públicos;
IX. terminais de ônibus urbanos;
X. terminal rodoviário.

Art. 25 Deverão ser previstas vagas para veículos dentro dos terrenos dos imóveis, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Parágrafo único. O cálculo de vagas, de acordo com o tipo de pólo gerador de tráfego, deverá constar do Código de obras do Município.

CAPÍTULO IV
DA SINALIZAÇÃO

Art. 26 Com relação à sinalização viária deverá se adotar:

I. sinalização vertical e horizontal nos cruzamentos onde não houver semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes;
II. sinalização vertical indicando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais de ônibus urbanos e aos pontos de interesse turístico e econômico;
III. sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres.

Art. 27 Nos cruzamentos com semáforos, estes deverão contemplar um tempo exclusivo para que os pedestres possam atravessar as vias.

§ 1º O tempo mencionado no caput deste artigo será indicado em semáforo exclusivo;

§ 2º Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

Art. 28 As determinações constantes deste capítulo deverão estar implantadas no prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses contados da aprovação desta Lei, nas vias já pavimentadas.

CAPÍTULO V
DO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 29 Todas as proposições relativas ao transporte coletivo deverão atender às diretrizes do Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano – PDTCU.

Art. 30 Todas as vias que contemplarem linhas de ônibus deverão ser pavimentadas, conforme sua hierarquia.

Art. 31 O Executivo municipal deverá promover o desenvolvimento de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

§ 1º Os novos pontos de ônibus deverão ter quadros fornecendo os horários e itinerários das linhas de ônibus às quais servirem, podendo conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação específica a ser criada;

§ 2º Os novos pontos de ônibus deverão substituir os antigos, gradativamente, do Anel Central para os bairros, preferencialmente nas vias principais de trânsito, estando presentes em todas as paradas de ônibus, no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses contados da aprovação desta Lei.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 32 Todas as lombadas fixas e obstáculos tipo "tachões" e similares existentes que estiverem em desacordo com o Código de Trânsito Brasileiro deverão ser retirados das vias no prazo máximo de 12 (doze) meses contados da aprovação desta Lei.

Art. 33 A largura de uma nova via que constituir prolongamento de outra já existente ou projetada não poderá ser inferior à largura desta última.

Art. 34 A descrição das vias integrantes do sistema viário urbano definido nesta lei poderá ser alterada, por decreto do Poder Executivo, com fundamento em exigências técnicas verificadas na sua implantação.

Art. 35 As rodovias federais e estaduais que cortam o município deverão ter o trânsito livre, não sendo admitidos, em qualquer hipótese, cruzamentos em nível, sinaleiros, lombadas e afins.

§ 1º Os cruzamentos das vias da malha municipal com rodovias federais e estaduais somente serão admitidos através de viadutos e trincheiras instalados em vias eixo ou inter-bairros.

§ 2º Os acessos das vias da malha municipal com rodovias federais e estaduais serão feitos, conforme legislação própria, por via classificada como coletora ou superior.

§ 3º As vias locais que atualmente acessam tais rodovias terão seu tráfego interrompido na confluência com estas.

Art. 36 Os cruzamentos de vias classificadas como coletoras ou superiores com vias férreas será admitido em nível, mas, deverá ser projetada a instalação de viadutos ou trincheiras nestes pontos no prazo máximo de 60 meses contados da aprovação desta Lei.

Parágrafo único. As vias locais que atualmente acessam as vias férreas terão seu tráfego interrompido na confluência com estas.

Art. 37 As obras que requerem travessia sob o pavimento, esta deverá ser realizada pelo método não destrutivo.

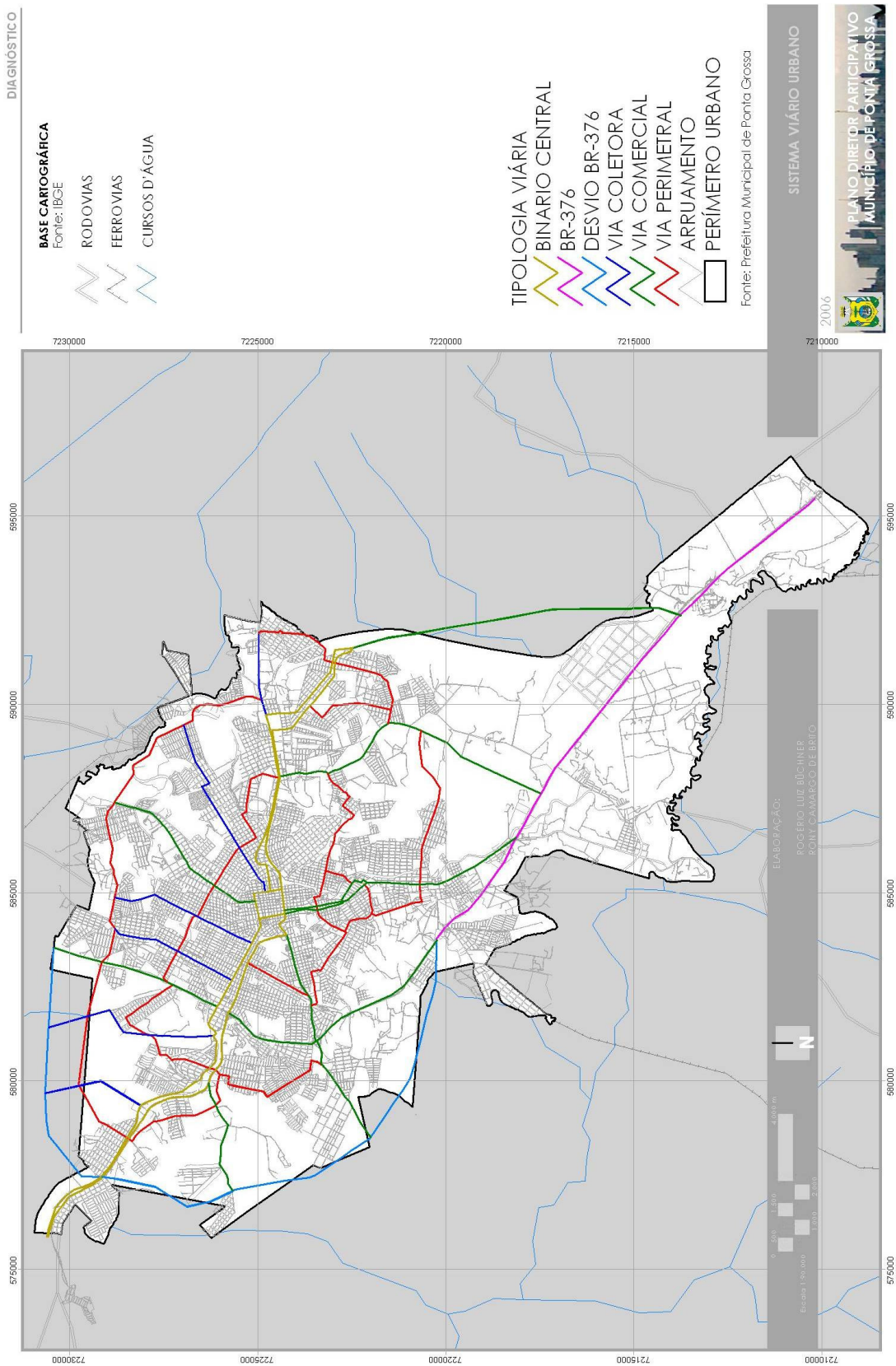
Art. 38 Deverão ser previstas vias, que serão classificadas como coletoras, a serem localizadas às margens das rodovias federais e estaduais e vias férreas, com o fim de promover o acesso das vias locais aos viadutos e trincheiras, ou diretamente às rodovias citadas, desde que de acordo com a legislação a elas pertinentes.

Art. 39 O Executivo Municipal deverá providenciar o projeto executivo com o traçado dos alinhamentos prediais definidos para as vias indicadas no mapa do anexo 01em conformidade com o disposto nas tabela do artigo 12 e no artigo 19 no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses contados da aprovação desta Lei.

Art. 40 Ao longo das faixas de domínio público das rodovias federais, estaduais e estradas municipais, ferrovias e dutos de transporte, será obrigatória a reserva de uma faixa "non edificandi" de 15 (quinze) metros de cada lado.

Art. 41 Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

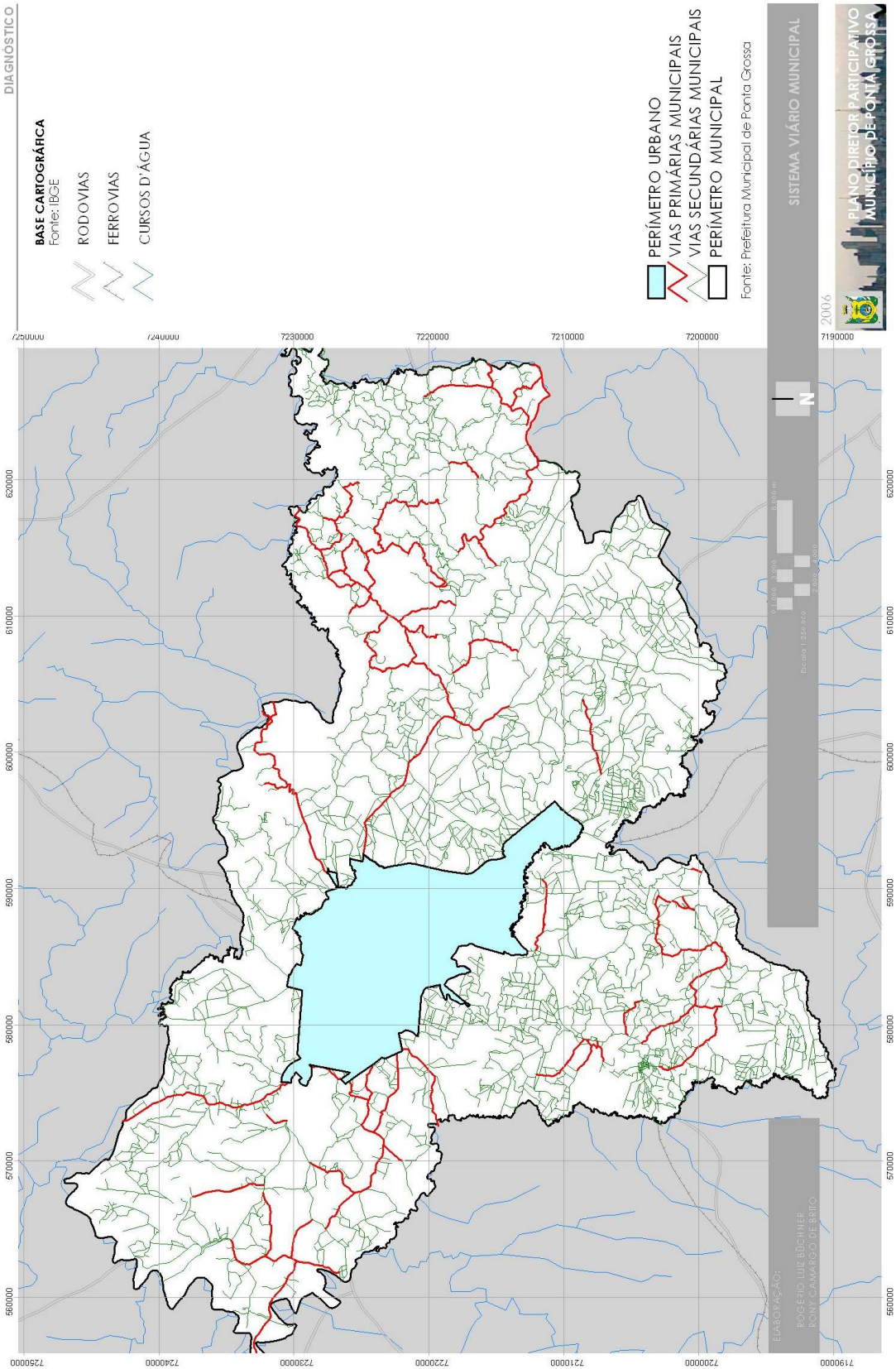
ANEXO 01 – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO



ANEXO 02 - PERFIS DAS VIAS QUE COMPÕE O SITEMA VIÁRIO MUNICIPAL
ANEXO 02 - PERFIS DAS VIAS QUE COMPÕE O SITEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO 02 - PERFIS DAS VIAS QUE COMPÕE O SITEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO 02 - PERFIS DAS VIAS QUE COMPÕE O SITEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO 02 - PERFIS DAS VIAS QUE COMPÕE O SITEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO 03 – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO RURAL