

## PROJETO DE LEI N.º 62, DE 11 DE JULHO DE 2013.

Dispõe sobre o Sistema Viário no Município de Montenegro.

### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º Esta Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município de Montenegro, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor.

Art. 2.º Constituem objetivos desta lei:

- I – garantir a perfeita integração viária dentro do território municipal e a integração intermunicipal através das rodovias do sistema estadual e federal;
- II – garantir a continuidade da malha viária, de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;
- III – atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;
- IV – estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;
- V – definir as características geométricas e operacionais das vias compatibilizando com a legislação de zoneamento de uso do solo e itinerário das linhas do transporte coletivo;
- VI – proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art. 3.º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I – Mapa da Hierarquia Viária do Município de Montenegro – Anexo I;
- II – Quadro de Dimensionamento das Vias – Anexo II.

Art. 4.º É obrigatória a adoção das disposições desta lei, em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamento do solo que vierem a ser executados no Município de Montenegro.

## CAPÍTULO II

### DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 5.<sup>º</sup> Para efeitos desta lei e, considerando-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro, as vias no Município de Montenegro classificam-se em:

I – área urbana:

- a) vias estruturais;
- b) vias conectoras
- c) vias marginais;
- d) vias de ligação;
- e) vias locais;
- f) vias paisagísticas;

II – área rural:

- a) rodovia federal: BR 386;
- b) rodovias estaduais: RS 124, RS 240, RS 287, RS 411 e RS 470;
- c) estradas rurais secundárias.

## CAPÍTULO III

### DAS FUNÇÕES E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 6.<sup>º</sup> As vias do Município de Montenegro, de acordo com sua classificação, tem as seguintes funções:

I – vias estruturais: conjunto de vias que conectam os setores urbanos e ligam os principais acessos da cidade ao centro urbano;

II – vias conectoras: são aquelas que articulam as vias estruturais entre si e quando necessário conectam o sistema estrutural ao dos bairros, utilizadas preferencialmente como percurso do transporte coletivo;

III – vias marginais: são as vias paralelas ao sistema rodoviário federal e estadual, necessárias para evitar conflitos de acessibilidade entre rodovias e a malha viária urbana, garantindo também a fluidez de trânsito das rodovias que interceptam a macrozona urbana;

IV – vias de ligação: são aquelas que ligam o loteamento à malha viária existente;

V – vias locais: são as vias de baixa intensidade de tráfego e de acesso às edificações e atividades urbanas;

VI – vias paisagísticas: vias com potencial paisagístico;

VII – vias rurais: conjunto de vias que fazem a ligação entre os núcleos rurais e permitem o acesso às propriedades rurais;

VIII – rodovias: estradas que cruzam o território de Montenegro e que interligam o Município a outras localidades do Estado.

**Parágrafo único.** Novas vias poderão ser definidas e classificadas de acordo com o *caput*, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e a urbanização da cidade.

#### CAPÍTULO IV DAS VIAS

**Art. 7.º** Objetivando o perfeito funcionamento das vias são considerados os seguintes elementos:

I – caixa da via: distância entre os limites dos alinhamentos prediais de cada um dos lados da rua;

II – pista de rolamento: é o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

III – passeio: é o espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento.

**Parágrafo único.** As dimensões dos elementos das vias serão definidas considerando suas funções e classificação do sistema viário definido nesta lei, podendo ser adaptadas de acordo com as características do local onde serão implantados, conforme Anexo II.

**Art. 8.º** Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto:

I – à largura dos passeios e pistas de rolamento;

II – ao tratamento paisagístico;

III – à declividade máxima definida por esta lei.

**§ 1.º** As vias locais sem saída, com praça de retorno ou em cul-de-sac, apresentarão uma extensão máxima de 125m (cento e vinte e cinco metros) medida da via de acesso mais próxima;

**§ 2.º** A praça de retorno ou cul-de-sac deverá ter diâmetro mínimo de 20m (vinte metros);

**§ 3.º** A largura mínima das passagens de pedestres não poderá ser inferior a 2m (dois metros);

**§ 4.º** O ângulo de interseção das vias não poderá ser inferior a 60º (sessenta graus).

**Art. 9.º** Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado permanecem com as dimensões existentes, exceto

quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma.

Parágrafo único. As demais vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às dimensões compatíveis com sua função e classificação no sistema viário.

## CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES DE INTERVENÇÕES NO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10. Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

- I – expansão do sistema viário integrada à malha urbana existente;
- II – melhoria do acesso do transporte coletivo aos bairros;
- III – redução dos conflitos entre tráfego de veículos e deslocamento de pedestres;
- IV – integração entre zona oeste e zona leste da cidade;
- V – integração lógica, segura e confortável de ciclovias e ciclofaixas com o sistema de vias estruturais e conectoras;
- VI – aproveitamento das caixas das vias para ampliação de passeios e implantação de projetos paisagísticos para incremento da segurança do pedestre e melhoria da paisagem urbana;
- VII – implantação das condições de acessibilidade de acordo com a NBR 9050 e o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade
- VIII – caracterização dos principais acessos à cidade a partir das rodovias RS 240, RS 287 e RS 124 e redução dos conflitos nos acessos e nas travessias;
- IX – adaptação das diretrizes previstas no Plano Viário de 1978 – Plano CURA.

## CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 11. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos do solo é de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§ 1º O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento do solo onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta lei.

§ 2.º A implantação do arruamento e demais obras de infraestrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento do Solo.

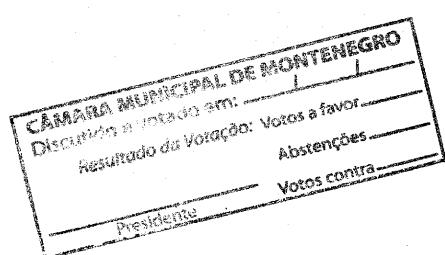
Art. 12. Dentro de 90 (noventa) dias a contar da sua entrada em vigor, o Poder Executivo regulamentará, no que couber, esta Lei.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor após 90 (noventa) dias da sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE MONTENEGRO, em 11 de julho de 2013.



PAULO AZEREDO,  
Prefeito Municipal.



## Anexo II

### Quadro de Dimensionamento das Vias

Classificação	pista de rolamento	passeio mínimo	Declividade		Raio curvatura mínimo vias
			máx. %	mín. %	metros
Estruturais	21	3	10	0,5	100
Conektoras	12	2,5	10	0,5	80
Marginais	11	2	12	0,5	80
De Ligação	11	2	12	0,5	30
Locais	8	2	12	0,5	30