Ofício 355/GP/2022

Colniza-MT, 18 de maio de 2022.

ILUSTRÍSSIMO SENHOR
OSEIA PEREIRA GUEDES
DD. Presidente da Câmara Municipal de Colniza-MT.

Senhor Presidente,

Sirvo-me do presente para cumprimentar Vossa Excelência e, consecutivamente **enviar** o Projeto de Lei de nº. 037/2022 a essa casa de Leis, que dispõe sobre **"Dispõe Sobre o Sistema Viário do Município de Colniza - MT e dá outras providencias"**, **para análise e posterior aprovação por esta Douta Casa de Leis.**

Sem mais para o momento, colho o ensejo para consignar os votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

MILTON DE SOUZA AMORIM
PREFEITO MUNICIPAL

MENSAGEM N° 037/2022

SENHOR PRESIDENTE,
SENHORES VEREADORES,

Com meus cordiais e respeitosos cumprimentos, reenvio e submeto à superior deliberação legislativa o **Projeto de Lei n° 037/2022** em apenso, que assim dispõe: **"Dispõe Sobre o Sistema Viário do Município de Colniza - MT e dá outras providencias".**

O presente projeto de lei visa instituir o sistema viário do Município de Colniza - MT, conforme prevê o Plano Diretor Participativo de Colniza – MT 2018-2028, previsto na Lei Federal n. 10.257/2001 – Estatuto da Cidade.

Diante do exposto, requeiro nos termos do Regimento Interno desta Casa, que a sua tramitação se dê em **REGIME DE URGÊNCIA**, e desde já conto com o apoio dos Nobres Legisladores na aprovação desta minuta, esperando merecer a compreensão e aprovação de Vossas Excelências, aproveitamos do ensejo, para renovar aos Nobres Legisladores, que compõem esse Colendo Poder Legislativo, os nossos protestos de estima e consideração.

Essas são as razões, Senhor Presidente, pelas quais encaminho o projeto sob comento à soberana apreciação dessa Casa de Leis.

Colniza/MT, 18 de maio de 2022.

Respeitosamente,

MILTON DE SOUZA AMORIM
PREFEITO MUNICIPAL

PROJETO DE LEI Nº 037 DE 18 DE MAIO DE 2022

Sumula: "Dispõe Sobre o Sistema Viário do Município de Colniza - MT e dá outras providencias".

O Sr. **MILTON DE SOUZA AMORIM,** Prefeito Municipal do Município de Colniza, Estado de Mato Grosso, no uso de suas atribuições legais, encaminha para deliberação na Câmara Municipal o seguinte projeto de Lei:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.1º A presente lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário do Município de Colniza, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor.

Art.2º Constituem objetivos da presente lei:

I. Promover a mobilidade municipal e regional;

II. Fornecer condições de acesso às atividades urbanas e rurais e garantir a circulação e o transporte de pessoas e mercadorias em seu território;

III. Garantir a continuidade da malha viária, de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;

IV. Atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;

V. Estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para o adequado escoamento do tráfego e a segura locomoção do usuário;

VI. Definir as características geométricas e operacionais das vias, compatibilizando-as com a legislação de zoneamento de uso e ocupação do solo e com o itinerário das linhas do transporte coletivo.

Art.3º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamentos do solo que vierem a ser executados no Município de Colniza.

CAPÍTULO II - DAS FUNÇÕES E DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art.4º As diretrizes e a categoria funcional das vias integrantes do Sistema Viário estão definidas no mapa anexo à presente Lei.

§1º As vias não indicadas no mapa pertencem à categoria de vias locais.

§2º O mapa anexo poderá ser suplementado por Decreto Municipal, com a inclusão de novas vias, nas categorias funcionais estabelecidas, ou com a inclusão de novas vias em novas categorias funcionais.

Art.5º As vias que integram o Sistema Viário ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indica o **Mapa do Sistema Viário (Anexo I),** em:

I. Via Regional;
II. Via Perimetral;
III. Via Arterial;
IV. Via Radial;
V. Via Coletora;
VI. Via Parque;
VII. Via Local;
VIII. Vias Rurais;
IX. Ciclovias.

Art.6º As Vias Regionais correspondem aos trechos das Rodovias Federais e Estaduais localizados dentro do perímetro urbano do Município, e que estruturam o sistema de circulação dos principais fluxos de tráfego de longa distância e de interesse regional e nacional.

§1º As vias referidas no caput desse artigo necessitam de adequação geométrica para o estabelecimento de pista dupla, com no mínimo quatro faixas de tráfego (duas por sentido), separadas por canteiro central e com acesso controlado por faixas laterais paralelas (marginais).

§2º Devem ser implantadas ciclovias ao longo de toda a extensão das Vias Regionais.

§3º As interseções das Vias Regionais com as vias que integram o sistema viário urbano devem ser projetadas em desnível.

Art.7º As Vias Perimetrais são vias de contorno e têm como finalidade:

I. . Disciplinar o tráfego de passagem e de longa distância;

II. Dar continuidade ao sistema de circulação viária Urbano.

§1º As vias referidas no caput desse artigo necessitam de adequação geométrica para o estabelecimento de acesso controlado por faixas laterais paralelas (marginais).

§2º As interseções das Vias Perimetrais com as vias que integram o sistema viário urbano devem ser projetadas em desnível.

§3º As Vias Perimetrais comportam a implantação de ciclovias.

Art.8º As Vias Arteriais são vias com média ou alta mobilidade e acessibilidade, que proporcionam ligação entre bairros, e de bairros com o centro .

§1º As Vias Arteriais têm como função principal atender às necessidades de altos volumes de tráfego de longo e médio percurso na área urbana.

§2º As vias referidas no caput desse artigo são apropriadas para operação de sistema de transporte coletivo de alta capacidade, segregado do tráfego local e de passagem, desde que efetuada a adequação dos pontos de parada através da construção de baias.

§3º A implantação de ciclovias é considerada prioritária nas Vias Arteriais

Art.9º As Vias Radiais são vias com média mobilidade e acessibilidade, que fazem ligação intra-urbana na direção norte –sul do Perímetro urbano, passando pelo centro.

§1º As Vias Radiais tem como função alimentar as Vias Regionais, Perimetrais e Arteriais e captar o tráfego das Vias Coletoras, formando um sistema de circulação contínuo no interior do Município.

§2º As vias referidas neste artigo são próprias para operação de sistema de transporte coletivo compartilhado com o tráfego local e de passagem, comportando, inclusive, o estabelecimento de binários de tráfego, com altos volumes de fluxo de longo e médio percurso na área urbana.

§3º A implantação de ciclovias é considerada prioritária nas Vias Radiais.

Art.10 As Vias Coletoras são vias alimentadoras das Vias Arteriais e Radiais, e têm como função receber o tráfego das Vias Locais, caracterizando-se pelo equilíbrio entre mobilidade de tráfego e acessibilidade.

§1º As vias referidas neste artigo comportam o estabelecimento de binários de tráfego, possibilitam a integração com os usos lindeiros à via, e atendem ao tráfego de passagem e local.

§2º As Vias Coletoras são consideradas prioritárias para o itinerário do transporte coletivo, sendo possível a implantação de ciclovias.

Art.11 As Vias Parques são vias que proporcionam acesso à Macrozona urbana e Rural de Interesse de Conservação e Preservação do Patrimônio Ambiental e Cultural e à Zona Especial

de Interesse Cultural, Ambiental e Turístico, contormando-as e compondo projetos urbanísticos.

§1º As Vias Parques integram projetos urbanísticos destinados à requalificação da paisagem, preservação do patrimônio ambiental e cultural e desenvolvimento do turismo.

§2º A implantação de ciclovias é considerada prioritária nas Vias Parques.

Art.12 As Vias Locais são todas as demais vias urbanas, não incluídas nas categorias anteriores, apresentando baixa mobilidade e alta acessibilidade.

Parágrafo único. As Vias Locais caracterizam-se pela intensa integração com o uso e ocupação do solo, pela função exclusiva de acesso aos lotes lindeiros e pelo tráfego de caráter essencialmente local.

Art.13 As Vias Rurais são as vias que interligam a zona rural entre seus diferentes pontos e entre estes e as vias integrantes do sistema viário urbano.

Art.14 As Ciclovias são vias com características geométricas e infraestrutura próprias à circulação exclusiva de biciclos leves, separadas da via pública de tráfego motorizado por meio fio ou obstáculo similar.

§1º As ciclovias também possuem área destinada aos pedestres, separadas por dispositivo semelhante ao dos biciclos ou através de desnível, de modo a diferenciá-las e torná-las exclusivas.

§2º As ciclovias devem constituir um Sistema Cicloviário integrado ao Sistema Viário e de Transportes, sendo sua implantação considerada prioritária ao longo das Vias Regionais, Perimetrais, Arteriais e Radiais e Parques.

CAPÍTULO III - DAS DIMENSÕES E DIRETRIZES DAS VIAS

Art.15 As vias contêm os seguintes elementos abaixo definidos:

I. Caixa da Via: distância definida em projeto, entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

II. Caixa de Rolamento: espaço dentro da caixa da via, onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

III. Passeio: espaço destinado à circulação de pedestres e implantação de ciclovias, situado entre o alinhamento predial e o início da caixa de rolamento.

IV. Canteiro Central: elemento divisor entre duas caixas de rolamento de uma mesma via;

Art.16 As dimensões das vias ficam definidas de acordo com a Tabela de Classificação Hierárquica e Dimensionamento das vias Anexo II integrante desta lei.

§1º As Vias Marginais poderão ser implantadas dentro das faixas de domínio das rodovias, desde que o projeto seja aprovado pelo órgão competente do Estado do Mato Grosso ou da União Federal.

§2º No interior de Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS, observado o disposto na Lei do Plano Diretor, em leis específicas sobre a matéria e a critério do Órgão de Planejamento e Gestão Socioespacial da Prefeitura Municipal, as vias locais poderão ter dimensões menores do que as estabelecidas no Anexo II.

Art.17 Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos nesta Lei quanto à largura dos passeios e caixa de rolamento e pelo Município quanto ao tratamento paisagístico e tipo de pavimento.

Art.18 A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 15% (quinze por cento) e a declividade mínima de 0,5% (meio por cento).

Parágrafo único. As condições que deverão ser adotadas nas ruas ou trechos de ruas com diferença de nível, que obriguem rampas superiores a 15% (quinze por cento), serão determinadas pelo órgão municipal competente.

Art.19 As vias locais urbanas que forem interrompidas deverão possuir balão de retorno com raio mínimo de 9m (nove metros) de faixa de domínio, além do que apresentarão uma extensão máxima de 125m (cento e vinte e cinco metros).

Art.20 Os acessos das atividades lindeiras às rodovias, nos trechos urbanos, somente serão autorizados a partir das vias marginais.

Parágrafo único. Enquanto as vias marginais não estiverem implantadas, a instalação de atividades lindeiras às rodovias apenas será autorizada mediante aprovação pelos órgãos estadual e municipal competentes.

Art.21 O estacionamento e as paradas de veículos nas vias públicas, serão regulamentados pelo órgão municipal competente, sendo a sua proibição indicada através de sinalização implantada ao longo das vias.

Art.22 A implantação de vias em novos parcelamentos são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o Município.

§1º O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei e com a Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

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

Art.23 Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer às diretrizes do Sistema Viário e incluirão, obrigatoriamente, a liberação, para o Poder Público Municipal, das caixas de vias necessárias à sua implantação ou ampliação, de acordo com o Anexo II e com os critérios seguintes:

I. Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser obedecidos os atingimentos estabelecidos pelos respectivos Projetos Geométricos das vias;

II. Quando os Projetos Geométricos das vias não estiverem estabelecidos, será adotado o critério abaixo indicado, para a liberação das caixas das vias:

a) quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados ou não comprometidos por loteamentos já aprovados, deverá ser liberada a metade da caixa da via para cada lado do eixo da via existente ou projetada;

b) quando um lado do eixo da via estiver comprometido por loteamento ou por edificações de caráter definitivo, deverá ser liberada a caixa da via integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente.

Parágrafo único. Nos casos que exigirem soluções especiais para a obtenção de geometria considerada tecnicamente adequada para as vias, como os trechos em curva ou parcelamento de terrenos em vazios inferiores a 50,00 m (cinquenta metros) de testada, o Órgão de Planejamento e Gestão Socioespacial emitirá instruções específicas, com o objetivo de proporcionar uma melhor geometria final para as vias.

Art.24 Para aprovação de loteamento será verificada a continuidade das vias oficiais adjacentes, existentes ou projetadas, de modo a promover o máximo de continuidade na rede de sistema viário.

Art.25 Quando as diretrizes viárias propostas na presente lei, coincidirem com as vias existentes, a Prefeitura Municipal implantará a caixa da via final, por ocasião do licenciamento do parcelamento dos terrenos lindeiros, ou quando da exigência de ampliação dos recuos das novas edificações, em relação aos alinhamentos atuais.

§1º A ampliação dos recuos, para fins de alargamento e implantação da caixa da via prevista conforme diretrizes viárias desta Lei será definida por Decreto do Executivo Municipal.

§2º Em áreas já parceladas ou ocupadas, as caixas das vias indicadas no Anexo II poderão ser reduzidas, desde que verificada a impossibilidade concreta de atendimento das definições da presente lei, sem comprometimento das edificações já existentes.

§3º A redução mencionada no parágrafo anterior será autorizada mediante Decreto do Executivo Municipal, baseado em justificativa formulada pelo órgão municipal competente.

CAPÍTULO V - DISPOSIÇÕES FINAIS

Art.26 São partes integrantes da presente Lei os seguintes anexos:

I. Anexo I – Mapa de Hierarquia do Sistema Viário;
II. Anexo II – Tabela de classificação hierárquica e dimensionamento das vias.

Art.27 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Colniza, Estado de Mato Grosso, em 18 de maio de 2022.

MILTON DE SOUZA AMORIM
PREFEITO MUNICIPAL

DE CLASSIFICAÇÃO HIERÁRQUICA E DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

CLASSE DA VIA	DIMENSÕES MÍNIMAS					
	CAIXA DA VIA	CAIXA DE ROLAMENTO	FAIXA DE CIRCULAÇÃO	FAIXA DE ESTACIONAMENTO PARALELO A VIA	PASSEIO	CICLOVIA BIDIRECIONAL
VIA REGIONAL	*	*	*	*	*	2,50m
VIA PERIMETRAL	**38,00 m** (quatro faixas de tráfego, duas marginais (com no mínimo 15,00m de largura cada)	*	3,50m	2,50m	3,00m	2,50m
VIA ARTERIAL	**24,00m** (via com duas faixas de trafego)	12,00 m	3,50m	2,50m	6,00m	2,50m
	36,00 m (via com quatro faixas de tráfego e canteiro central com no mínimo 5,00m de largura)	9,50m				
VIA RADIAL	**22,00m** (via com duas faixas de tráfego)	12,00m	3,50m	2,50m	5,00m	2,50m
	32,00 m (via com quatro faixas de tráfego e canteiro central com no mínimo 3,00m de largura)	9,50m				

VIA COLETORA	18,00m	12,00m	3,50m	2,50m	3,00m	2,50m
VIA LOCAL	14,00m	8,00m	3,30m	2,40m	3,00m	2,50m
VIA PARQUE	**	*	**	**	**	2,50m
VIA RURAL	***	*	***	***	***	*

Nota:

* Parâmetros a serem estabelecidos de acordo com as Classes de Projeto do DNIT e do DER/MT.

**** Parâmetros a serem estabelecidos de acordo com o Projeto Urbanístico.

*** Parâmetros a serem estabelecidos de acordo com as Classes de Projeto do Órgão Responsável do Estad