

PROJETO DE LEI N.º \_\_\_\_\_, DE 08 DE AGOSTO DE 2024.

Altera, inclui e revoga dispositivos da Lei n.º 5.882, de 13.01.2014, que dispõe sobre o Sistema Viário no Município de Montenegro.

**Art. 1º** Altera a redação do artigo 1º da Lei n.º 5.882, de 13 de janeiro de 2014, conforme segue:

“Art. 1.º Esta Lei destina-se a atribuir uma função prioritária a cada elemento do sistema viário com transição gradativa entre funções, de forma a prover um sistema contínuo e balanceado para cada função; hierarquizando, dimensionando e disciplinando a implantação do Sistema Viário Básico do Município de Montenegro, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor.” (NR)

**Art. 2º** Altera a redação do artigo 2º da Lei n.º 5.882, de 13 de janeiro de 2014, conforme segue:

“Art. 2.º Constituem objetivos desta lei:

- I - garantir a eficiência do deslocamento entre os agentes da circulação: o homem, veículo automotor e os veículos especiais e ao acessos locais;
- 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;
- VII – promover a fluidez de circulação dos agentes de circulação, promovendo a integração viária dentro do território municipal e a integração intermunicipal através das rodovias do sistema estadual e federal;
- VIII – garantir a segurança dos diversos agentes de circulação;
- IX - promover a circulação de bens e pessoas;
- X - controlar os impactos sociais;
- XI - universalizar os acessos às atividades sociais.” (NR)

**Art. 3º** Altera a redação do artigo 4º da Lei n.º 5.882, de 13 de janeiro de 2014, conforme segue:

“Art. 4.º É obrigatória a adoção das disposições desta lei, em toda e qualquer edificação, em todo e qualquer empreendimento imobiliário e parcelamento do solo que vierem a ser executados no Município de Montenegro.” (NR)

**Art. 4º** Altera a redação do artigo 5º da Lei n.º 5.882, de 13 de janeiro de 2014, conforme segue:

“Art. 5.º 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 com e sem ciclovia;
  - c) vias marginais;
  - d) vias de ligação;
  - e) vias locais;
  - f) vias paisagísticas.
- II – área rural:
  - a) rodovia federal: BR 386, BR 470;
  - b) rodovias estaduais: RS 124, RS 240, RS 287, RS 411;
  - c) estradas interdistritais;
  - d) estradas vicinais.” (NR)

**Art. 5º** Altera a redação do artigo 6º da Lei n.º 5.882, de 13 de janeiro de 2014, conforme segue:

“Art. 6.º 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, são classificadas com ciclovia ou sem ciclovia;

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.

IX– vias interdistritais: são aquelas que ligam os distritos entre si, ou estradas intermunicipais;

X – estradas vicinais: são aquelas que fazem o acesso às localidades e às propriedades.

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.” (NR)

**Art. 6º** Altera a redação do artigo 7º da Lei n.º 5.882, de 13 de janeiro de 2014, conforme segue:

“Art. 7º 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 pavimentado, destinado à circulação de pedestres;

IV – calçada: é o espaço situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;

V - ciclofaixa: é o espaço destinado a circulação de veículos especiais;

VI - canteiro central: é o espaço de ajardinamento, centralizado em relação às pistas de circulação.

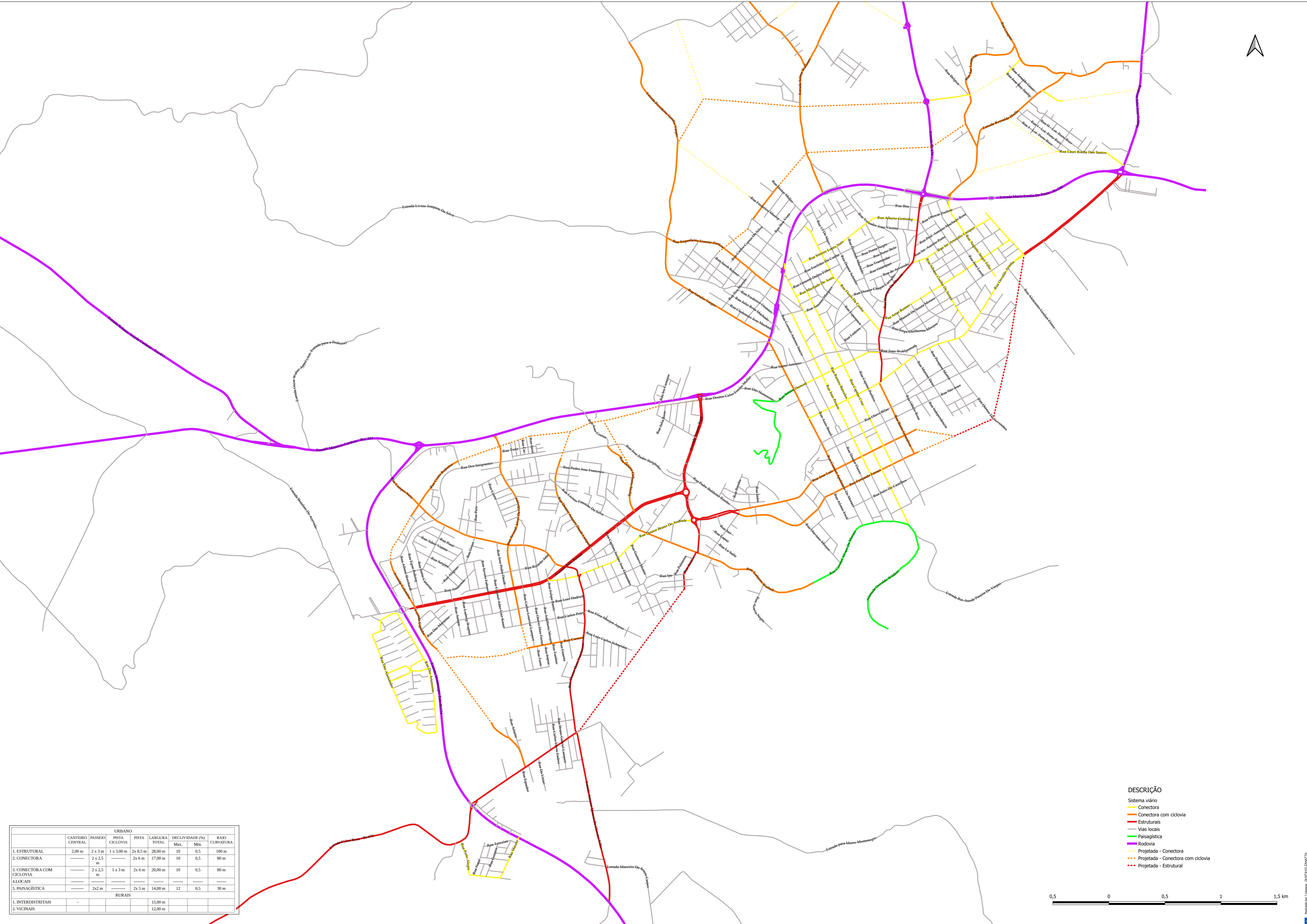
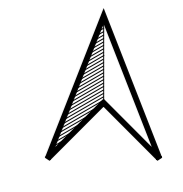
Parágrafo único. As dimensões dos elementos das vias serão definidas considerando suas funções e classificação do sistema viário definido nesta lei, podendo ser adaptadas de acordo com as características do local onde serão implantados, conforme Anexo II.” (NR)

**Art. 7º** Revoga o parágrafo 3º do artigo 8º, o inciso VII do artigo 10, da Lei n.º 5.882, de 13.01.2014, que dispõe sobre o Sistema Viário no Município de Montenegro.

**Art. 8º** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

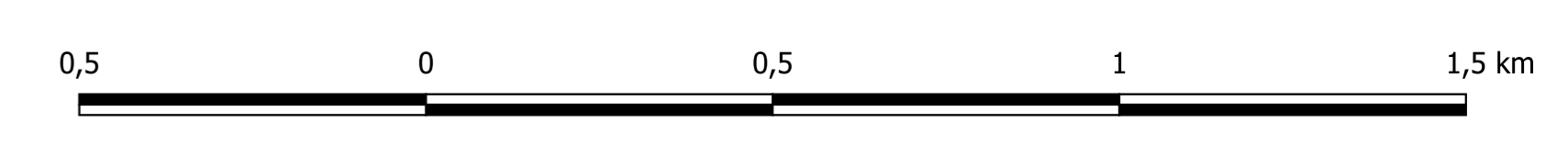
GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE MONTENEGRO, em 08 de agosto de 2024.

GUSTAVO ZANATTA,  
Prefeito Municipal.



	URBANO							
	CANTEIRO CENTRAL	PASSEIO	PISTA CICLOVIA	PISTA	LARGURA TOTAL	DECLIVIDADE (%)		RAIO CURVATURA
						Max.	Min.	
1. ESTRUTURAL	2,00 m	2 x 3 m	1 x 3,00 m	2x 8,5 m	28,00 m	10	0,5	100 m
2. CONECTORA	-----	2 x 2,5 m	-----	2x 6 m	17,00 m	10	0,5	80 m
3. CONECTORA COM CICLOVIA	-----	2 x 2,5 m	1 x 3 m	2x 6 m	20,00 m	10	0,5	80 m
4. LOCAIS	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
5. PAISAGISTICA	-----	2x2 m	-----	2x 5 m	14,00 m	12	0,5	30 m
RURALS								
1. INTERDISTRITAIS	-	-	-	-	15,00 m	-	-	-
2. VICINAIS	-	-	-	-	12,00 m	-	-	-

- DESCRIÇÃO**
- Sistema viário
  - Conectora
  - Conectora com ciclovia
  - Estruturais
  - Vias locais
  - Paisagística
  - Rodovia
  - Projetada - Conectora
  - Projetada - Conectora com ciclovia
  - Projetada - Estrutural



URBANO								
	CANTEIRO CENTRAL	PASSEIO	PISTA CICLOVIA	PISTA	LARGURA TOTAL	DECLIVIDADE (%)		RAIO CURVATURA
						Max.	Min.	
1. ESTRUTURAL	2,00 m	2 x 3 m	1 x 3 m	2x 8,5 m	28,00 m	10	0,5	100 m
2. CONECTORA	-----	2 x 2,5 m	-----	2x 6 m	17,00 m	10	0,5	80 m
3. CONECTORA COM CICLOVIA	-----	2 x 2,5 m	1 x 3 m	2x 6 m	20,00 m	10	0,5	80 m
4. LOCAIS	-----		-----	-----	-----	-----	-----	-----
5. PAISAGÍSTICA	-----	2x2 m	-----	2x 5 m	14,00 m	12	0,5	30 m
			RURAIS					
1. INTERDISTRITAIS					15,00 m			
2. VICINAIS					12,00 m			

Ofício n.º 114/2024-GP-AAL

Montenegro, 08 de agosto de 2024.

Assunto: Mensagem Justificativa do projeto de lei n.º \_\_\_\_/2024

Excelentíssimo Senhor Presidente:

Encaminho projeto de Lei Complementar que visa alterar, incluir e revogar dispositivos da Lei n.º 5.882, de 13.01.2014, que dispõe sobre o Sistema Viário no Município de Montenegro.

O sistema viário de uma cidade deve ser compreendido por analogia a um organismo vivo em permanente crescimento. Para a “alimentar” esse fenômeno é preciso haver caminhos por onde circulam todos os elementos necessários à manutenção da vida, tal como o sangue que percorre as artérias de um corpo. Os fluxos de deslocamento têm maior volume num determinado ponto de origem e a partir daí ocorre uma capilarização que se estende aos limites do sistema, num processo de distribuição-captção e comunicação. Porém, no caso de um desenho viário urbano nem todos os caminhos partem obrigatoriamente do mesmo ponto, visto que o parcelamento de glebas em lotes e quadras configuradas pela abertura de novas ruas pode acontecer simultaneamente em diferentes lugares da cidade por conta das iniciativas individuais. Somente a racionalidade do planejamento é capaz de dar um sentido lógico a esse conjunto de vias na medida em que estabelece uma escala a ser seguida pelos diversos empreendimentos imobiliários, interligando umas às outras de forma integrada. Assim é, por exemplo, que uma avenida pode atender a vários loteamentos, até atingir sua máxima capacidade. A partir daí a funcionalidade do sistema poderá ficar comprometida e o “corpo” sofrer uma redução generalizada de eficiência, o que deve ser evitado.

Da situação demonstrada acima decorre a classificação das vias urbanas numa hierarquia em termos de seu dimensionamento. A importância de cada categoria é dada, em última análise, pelas medidas mínimas que o projeto de loteamento deve observar, segundo a autoridade municipal estabelece em razão de uma visão ampliada de desenvolvimento da cidade como um todo. Vias Estruturais ou Conectoras ou Locais, como o próprio nome indica, têm características correspondentes a uma determinada função que cada qual deve desempenhar no contexto da mobilidade espacial. Em Montenegro já tivemos a experiência de um modelo concebido para comportar um grande aumento populacional, por ocasião do Projeto CURA. Mesmo não se confirmando tal crescimento quanto ao número de habitantes, o crescimento proporcionalmente muito maior da frota de veículos constatado nos últimos anos acabou por justificar, hoje, as dimensões das vias executadas naquela época.

Também é importante destacar que, ao contrário de um ser vivo, os fluxos de transporte não se auto-organizam perfeitamente ao ritmo da natureza e carecem, portanto, de gerenciamento, caso da racionalidade do planejamento já mencionada. A autoridade deve monitorar constantemente a direção e a intensidade do trânsito, visto que um sistema viário não apenas se expande horizontalmente do centro para a periferia em decorrência do parcelamento do solo, mas muito se altera na medida da densificação de zonas já consolidadas forçadas a absorver o crescimento da frota de veículos particulares, os quais demandam por espaço e saturam as ruas centrais, principalmente. Não é à toa que a Lei de Zoneamento recomenda um número máximo de pavimentos de modo a manter a verticalização sob controle, bem como a Lei do Código de Obras exige a criação de vagas de estacionamento no interior do próprio lote a ser edificado. Para situações como esta - em áreas já congestionadas pelo tráfego excessivo - uma lei viária por si só pouco tem a oferecer em termos de soluções a curto prazo. Apenas ao longo do tempo, conforme as construções forem aprovadas de acordo com novos recuos frontais, poderá haver a possibilidade de alargamento de ruas. Assim sendo, futuramente outras medidas serão necessárias para dar suporte ao projeto de lei que ora se propõe, caso do Plano Municipal de Mobilidade Urbana previsto pelo Plano Diretor, enfatizando modalidades de transporte coletivo e alternativo poupadores de espaço, de energia e de custos em geral.

Desta forma, solicito a aprovação do presente Projeto de Lei.  
Atenciosamente,

GUSTAVO ZANATTA  
Prefeito Municipal

A Sua Excelência o Senhor  
Vereador Talis Ferreira  
Câmara Municipal de Vereadores  
Montenegro/RS



## VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 399A-AAFE-0E12-2DA3

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ GUSTAVO ZANATTA (CPF 938.XXX.XXX-53) em 08/08/2024 11:14:02 (GMT-03:00)  
Papel: Parte  
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://montenegro.1doc.com.br/verificacao/399A-AAFE-0E12-2DA3>