

**PORTARIA MCTRANS N° 015/2.016
DE 16 DE MARÇO DE 2.016**

Regulamenta critérios, quanto à análise do sistema viário, de projetos de abertura de vias e implantações de loteamentos abertos e fechados no Município de Montes Claros e dá outras providências.

A Presidente da Empresa Municipal de Planejamento, Gestão e Educação em Trânsito e Transportes de Montes Claros - MCTrans, Ivana Colen Brandão, no uso de suas atribuições legais, nos termos do inciso 1.17 do ANEXO I do seu Estatuto Social, aprovado pelo Decreto Municipal nº 2.625 de 17 de julho de 2.009, e

Considerando que, de acordo com o artigo 7º da Lei nº 2.902 de 29 de maio de 2.001 “A TRANSMONTES exercerá as atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar que sejam de competência dos municípios, salvo disposição em contrário constante de seu estatuto”, sendo a MCTrans (antiga TRANSMONTES), portanto, órgão gestor de trânsito municipal;

Considerando que o art. 4º, I, XXXVIII, XLIV e § 3º do Decreto Municipal nº 2.625, de 17 de julho de 2.009 determina que:

“Art. 4º - A MCTRANS, respeitada a legislação federal, estadual e municipal aplicável, terá por finalidade:

I - planejar, supervisionar, organizar, dirigir, coordenar, executar e acompanhar as atividades de disciplina, normatização, trânsito e transportes no Município de Montes Claros, afetas à Administração Municipal;

(...)

XXXVIII - analisar e emitir parecer para aprovação de projetos de edificações que possam transformarem-se em pólos atrativos de trânsito e para aprovação de projetos de abertura de vias e implantação de loteamentos, bem como para a localização, implantação e operação de equipamentos urbanos de grande porte;

(...)

XLIV - praticar todos os atos necessários ao cumprimento de sua atividade, observadas as disposições legais, especialmente da Lei Municipal nº 2.902, Lei Complementar 009, Lei Complementar 019 e deste Estatuto.

(...)

§ 3º - Para execução dos serviços previstos no inciso XXXVIII deverá o interessado submeter, para análise da MCTRANS, o Relatório de Impacto Sobre o Trânsito Urbano (RITU), antes da liberação dos alvarás de construção e de localização, que deverá conter, dentre outros itens:

a) adequação e viabilidade de localização;

b) oferta de estacionamento;

c) condições de acesso de veículos e de pedestres;

d) análise do impacto no trânsito e no transporte público e observância de outros preceitos legais.”

Considerando que, conforme art. 2º do Código de Trânsito Brasileiro - CTB “São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas”.

Considerando que, conforme determina o art. 88 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB “Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente

sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação”.

Considerando que, conforme determina o art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB “Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas”.

Considerando a necessidade de regulamentar critérios, quanto à análise do sistema viário, de projetos de abertura de vias e implantações de loteamentos abertos e fechados no Município de Montes Claros.

RESOLVE:

Art. 1º - Para efeito desta Portaria, serão adotadas as seguintes definições e/ou expressões:

I - Alinhamento Horizontal: projeção do eixo da via no plano horizontal, definindo-o geometricamente. Determina o traçado em planta;

II - Alinhamento Vertical: greide da via urbana, com suas características altimétricas. Determina o traçado em perfil;

III - Baia: recuo na calçada, estendendo o espaço físico da pista de rolamento, com o objetivo de permitir a parada de ônibus, estacionamentos e operações de carga e descarga, de modo a não interferir no fluxo de veículos;

IV - Caixa da Via: distância perpendicular entre os alinhamentos existentes ou projetados de uma via, delimitando o espaço público onde deverão estar contidas as pistas de rolamento, calçadas, canteiros e ciclovias/ciclofaixas;

V - Calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VI - Canteiro Central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

VII - Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

VIII - Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

IX - Cruzamento: interseção de duas vias em nível;

X - Faixas de Circulação: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XI - Ilha: obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

XII - Interseção: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações;

XIII - Logradouro Público: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadões;

XIV - Lote Lindeiro: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XV - Malha Urbana: composição dos logradouros públicos, quarteirões, áreas livres, conformando uma rede interligada de vias da cidade;

XVI - Marcas Viárias: conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via;

XVII - Passagem de Nível: todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria;

XVIII - Passagem Subterrânea: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos;

XIX - Passarela: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres;

XX - Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XXI - Perímetro Urbano: limite entre área urbana e área rural;

XXII - Pista de Rolamento: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

XXIII - Ponte: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;

XXIV - Sinais de Trânsito: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, etc., destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;

XXV - Sinalização: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

XXVI - Sinalização Estatigráfica Horizontal: é um subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias;

XXVII - Sinalização Estatigráfica Vertical: é um subsistema da sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista;

XXVIII - Sobrelevação: declividade transversal da pista em um único sentido, nos trechos em curva horizontal, com caimento orientado para o centro da curva (lado interno), com o objetivo de contrabalançar a atuação da aceleração centrífuga sobre os veículos;

XXIX - Superlargura: acréscimo total de largura proporcionado às pistas em curvas horizontais, de forma a considerar as exigências físicas operacionais então decorrentes da curvatura, e assegurar um padrão adequado de segurança e conforto de dirigir;

XXX - Via Urbana: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão;

XXXI - Viaduto: obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

Art. 2º - É obrigatória a adoção das diretrizes viárias específicas, constantes na presente Portaria, em todos os projetos de abertura de vias e implantações de loteamentos abertos e fechados no Município de Montes Claros.

Art. 3º - O projeto de abertura de vias e implantações de loteamentos abertos e fechados deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, sendo o mesmo responsável pelos resultados apresentados.

Art. 4º - A MCTrans classifica as vias urbanas da cidade de acordo com a função de ligação desempenhada e com as características físicas e operacionais de cada via, fornecendo uma base conceitual para estudos e projetos envolvendo a rede de tráfego do Município. Assim, são definidas 5 (cinco) classes para as vias, em ordem decrescente de hierarquia:

I - vias de trânsito rápido: caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acesso direto às vias laterais e sem travessia de pedestres em nível. A velocidade máxima para essas vias será indicada por meio de sinalização. Quando não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de 80 km/h;

II - vias arteriais: são aquelas em que existem interseções em nível, geralmente são controladas por semáforo e contam com acesso às vias laterais, permitindo o trânsito entre as regiões de uma cidade. A velocidade máxima para essas vias será indicada por meio de sinalização. Quando não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de 60 km/h;

III - vias coletoras: destinadas a coletarem e distribuírem o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, permitindo o trânsito dentro de regiões de uma cidade. A velocidade máxima para essas vias será indicada por meio de sinalização. Quando não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de 40 km/h;

IV - vias locais: são as vias destinadas apenas ao acesso local ou áreas restritas, caracterizada por interseções em nível não semaforizadas. A velocidade máxima para essas vias será indicada por meio de sinalização. Quando não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de 30 km/h;

V - vias especiais: são aquelas destinadas a usos exclusivos, tais como, tráfego de pedestres, de bicicletas, de transporte coletivo, possuindo características geométricas intrínsecas à utilização que se destinam.

Art. 5º - Todo loteamento, seja aberto ou fechado, a ser implantado no Município de Montes Claros, deverá apresentar uma malha viária hierarquizada, possibilitando um melhor desempenho quanto às diferentes funções das vias.

Parágrafo Único - As vias arteriais e coletoras deverão interligar-se, apresentando um traçado contínuo entre os loteamentos, impedindo que o tráfego de passagem se utilize das vias locais.

Art. 6º - As características físicas das vias urbanas devem atender a circulação dos modos motorizados (automóveis, motocicletas, ônibus, etc.) e dos não motorizados (pedestres, bicicletas, etc.).

§ 1º - As composições das vias devem ser projetadas observando-se a sua função, conforme Anexo I - Composições Básicas das Vias Urbanas.

§ 2º - As larguras mínimas devem ser projetadas observando-se o Anexo II - Características Geométricas Básicas das Vias Urbanas.

§ 3º - Caso as composições das vias sejam distintas das apresentadas no referido anexo, estas deverão ser aprovadas pela MCTrans, sendo que, as larguras totais mínimas não poderão ser menores do que as indicadas no Anexo II - Características Geométricas Básicas das Vias Urbanas.

Art. 7º - A abertura de qualquer via ou logradouro público deverá garantir a continuidade do traçado com as vias de circulação existentes ou projetadas das áreas adjacentes ao novo empreendimento.

Parágrafo Único - A largura de uma via que seja prolongamento de outra existente ou constante de plano já aprovado, não poderá ser inferior à largura desta, ainda que pela sua função e características, possa ser considerada de categoria inferior.

Art. 8º - Sempre que a gleba loteada confrontar com rodovias federais ou estaduais, deverá ser apresentado projeto, aprovado pelo órgão responsável, contendo as intervenções necessárias para a segurança no trânsito urbano.

Art. 9º - Nos cruzamentos das vias públicas, os meios-fios de dois alinhamentos deverão ser concordados por um arco de círculo com raio de giro veicular mínimo conforme Anexo III - Raios de Giro nas Interseções das Vias Urbanas.

Art. 10 - Para a análise de aberturas de vias e implantações de loteamentos abertos e fechados, as diretrizes viárias específicas serão analisadas após solicitação de secretaria competente da Administração Direta a este órgão gestor.

§ 1º - Para a referida análise, por esta MCTrans, deverão ser apresentados os seguintes documentos:

I - planta de situação:

a) indicação em planta de todas as referências quanto à localização do projeto na malha urbana, na escala de 1:10.000 ou 1:5.000;

JCB

II - projeto geométrico:

a) deverá ser concebido a partir do levantamento topográfico planialtimétrico e cadastral da área objeto do projeto. Conterá o conjunto dos elementos necessários e suficientes para definição da forma geométrica das vias públicas, incluindo seus elementos: pistas de rolamento, calçadas, canteiros central/lateral, ilhas, ciclovias/ciclofaixas e os raios de giro veicular nas interseções. O projeto deverá ser devidamente dimensionado, cotado e amarrado em elementos identificáveis na malha viária. Deverá ser apresentado na escala 1:1.000;

b) deverá apresentar detalhes da geometria de todas as interseções viárias, mostrados em adjacência à representação principal, em plantas detalhadas em separado, desenhadas na escala 1:500;

c) deverá apresentar as seções transversais tipo de toda a rede de vias que compõem a área de abrangência do projeto, contendo: a(s) pista(s) de rolamento, a(s) sarjeta(s), a(s) faixa(s) de trânsito, de estacionamento, calçada(s), canteiro(s) central/lateral e ciclovia(s)/ciclofaixa(s);

III - projeto de sinalização estatigráfica horizontal:

a) deverá ser concebido a partir do projeto geométrico executivo concluído, constando: **marcas longitudinais**: divisão de fluxo, continuidade, bordo, estacionamento, canalização/zebrado, dispositivos delimitadores (tachas e tachões); **marcas transversais**: retenção, travessia de pedestres, inscrições no pavimento (setas direcionais, símbolos e legendas), dispositivos delimitadores (tachas e tachões), de acordo com as normas e dispositivos legais contidos no CTB - Lei n.º 9.053 de 23 de setembro de 1.997, seus anexos e resoluções;

b) deverá ser observado, no projeto, o posicionamento correto da sinalização na via pública, de forma a permitir a sua exata e perfeita implantação, evitando-se ambiguidades;

c) deverá ser desenvolvido considerando a representação gráfica da sinalização em escala e com as respectivas características técnicas (dimensões, padrão de traçado e cores);

d) deverão ser apresentados detalhes de toda a sinalização, devidamente dimensionados, cotados e contendo as especificações técnicas aplicáveis a cada situação de projeto;

IV - projeto de sinalização estatigráfica vertical:

a) deverá ser concebido a partir do projeto geométrico executivo concluído, constando: as placas de regulamentação/indicativas, representadas de forma esquemática, respeitando rigorosamente os formatos, dimensões, mensagens, tarjas, orlas, pictogramas, setas, cores, divisões, posicionamentos, suportes de sustentação, de acordo com as normas e dispositivos legais contidos no CTB - Lei n.º 9.053 de 23 de setembro de 1.997, seus anexos e resoluções;

b) deverá ser observado, no projeto, o posicionamento correto da sinalização na via pública, de forma a permitir a sua exata e perfeita implantação, evitando-se ambiguidades.

§ 2º - Nos projetos geométricos das vias urbanas, a utilização de superlargura e sobrelevação em curvas horizontais deverá ser analisada caso a caso, com justificativas técnicas sobre seu emprego tendo como condicionantes o raio da curva, a velocidade diretriz de projeto e o greide projetado. Quanto às curvas verticais, essas devem unir de modo confortável e seguro as rampas de acente (subidas) com as rampas de declive (descidas) e vice-versa.

§ 3º - Os projetos deverão ser elaborados por profissional técnico habilitado, sendo o mesmo responsável pelos mesmos.

§ 4º - Qualquer modificação nos projetos, deverá ser submetida à nova análise da MCTrans.

§ 5º - Caso sejam apresentados no projeto parâmetros diferenciados dos indicados nesta Portaria, os mesmos deverão ser justificados, referenciados e fundamentados tecnicamente.

§ 6º - Outros documentos, informações ou projetos poderão ser solicitados a qualquer momento desde que tecnicamente justificados, a fim de fundamentar a análise viária.

Art. 11 - Fica a aprovação dos projetos de abertura de vias de jurisdição municipal e implantações de loteamentos abertos e fechados condicionada à anuência da MCTrans.

J-B

Art. 12 - As obras dos projetos referentes à esta Portaria deverão ser aprovadas, quando do seus términos, pela MCTrans.

Art. 13 - A responsabilidade civil pelos serviços de projetos, cálculo e especificações cabe a seus autores e responsáveis técnicos, e pela execução das obras e serviços, aos profissionais diretamente envolvidos na sua implementação.

Art. 14 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.


Ivana Colen Brandão
PRESIDENTE

ANEXO I

COMPOSIÇÕES BÁSICAS DAS VIAS URBANAS							
TIPO DE VIA	CALÇADA	FAIXA DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS	CICLOFAIXA	CICLOVIA	FAIXA DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS	CANTEIRO SEPARADOR DE FAIXAS DE CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS	CANTEIRO CENTRAL
ARTERIAL	Em ambos os lados da via	No mínimo quatro faixas	-	Duas ciclovias unidirecionais ou uma bidirecional	Duas faixas em ambos os lados da via	Obrigatório	Obrigatório
COLETORA	Em ambos os lados da via	No mínimo duas faixas	Duas ciclofaixas unidirecionais ou uma bidirecional	-	Duas faixas em ambos os lados da via	-	Opcional
LOCAL	Em ambos os lados da via	Duas faixas	-	-	No mínimo uma faixa	-	-

ANEXO II

CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS BÁSICAS DAS VIAS URBANAS	
DIMENSIONAMENTO MÍNIMO DAS CALÇADAS	
TIPO DE CALÇADA	LARGURA MÍNIMA (m)
Calçada em via local	2,50
Calçada em via coletora	3,00
Calçada em via arterial	4,00
Calçada compartilhada pedestres/bicicletas	7,00
DIMENSIONAMENTO MÍNIMO DOS CANTEIROS	
TIPO DE CANTEIRO	LARGURA MÍNIMA (m)
Canteiro central sem permissão para retorno de veículos	1,00
Canteiro central com permissão para retorno de veículos	15,00
Canteiro central com permissão para circulação de bicicletas nas extremidades e pedestres no centro	8,00
Canteiro central com permissão para circulação de pedestres nas extremidades e bicicletas no centro	7,00
Canteiro lateral separador de ciclovias	1,50
DIMENSIONAMENTO MÍNIMO DAS FAIXAS DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS	
TIPO DE FAIXA DE CIRCULAÇÃO	LARGURA MÍNIMA (m)
Faixa em via local	3,00
Faixa em via coletora	3,30
Faixa em via arterial	3,50
Faixa exclusiva para motocicletas	1,50
Faixa segregada para ônibus	3,70
DIMENSIONAMENTO MÍNIMO DAS FAIXAS DE CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS	
TIPO DE FAIXA DE CIRCULAÇÃO	LARGURA MÍNIMA (m)
Ciclofaixa unidirecional	2,00
Ciclofaixa bidirecional	3,00
Ciclovia unidirecional	2,00
Ciclovia bidirecional	3,00
DIMENSIONAMENTO MÍNIMO DAS FAIXAS DE ESTACIONAMENTO PARALELO DE VEÍCULOS	
TIPO DE FAIXA DE ESTACIONAMENTO	LARGURA MÍNIMA (m)
Faixa em via local	2,20
Faixa em via coletora	2,50
Faixa em via arterial	2,50

OBS:

a) As cicloviás até poderão ser implantadas no mesmo nível da calçada, ou em nível intermediário entre a calçada e a pista de rolamento da via, mas não poderão, de forma alguma, promover redução das dimensões das calçadas (faixas livre, de serviço e de acesso aos imóveis);

b) Quaisquer modificações dessas características deverão estar fundamentadas em fatos significativos e sujeitas a provação da Diretoria de Trânsito e Sistema Viário desta MCTrans.

JCB

ANEXO III

RAIOS DE GIRO NAS INTERSEÇÕES DAS VIAS URBANAS		
TIPO DE VIA	MÍNIMO ACEITÁVEL (m)	MÍNIMO RECOMENDADO (m)
ARTERIAL	8,00	12,00
COLETORA	8,00	12,00
LOCAL	8,00	12,00