

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

Art. 141. O Sistema de Circulação se configura num conjunto complexo que abrange a interação dos diversos modos de deslocamentos de pessoas e bens dentro do município com a infraestrutura existente e com o meio ambiente, devendo ser eficiente, articulada e harmoniosa.

Art. 142. São princípios do sistema de circulação a hierarquização viária, a regulação urbanística, as preocupações ambientais e a acessibilidade universal.

Art. 143. O planejamento viário deve ocorrer de forma a facilitar a mobilidade urbana, tanto na forma coletiva quanto na individual, e a hierarquização viária é um dos meios para que o sistema de circulação pretendido cumpra sua finalidade.

Art. 144. Os objetivos do sistema de circulação do município de Bela Vista de Goiás são:

I - A implantação de um sistema de mobilidade urbana sustentável, proporcionando acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma a evitar segregação espacial, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, ou seja, baseado principalmente nas pessoas;

II - A ordenação dos fluxos através do sistema viário, com a finalidade de obter racionalização e fluidez no trânsito e a segurança da população;

III - A implantação de um sistema de circulação econômica eficiente de trabalhadores, consumidores, valores e mercadorias, que resulte num fator de atração para empresas, facilitando a gerações de empregos na cidade, e facilite a vida e o escoamento da produção no campo.

Art. 145. As diretrizes para o seu desenvolvimento são:

I - A política de mobilidade como instrumento de universalização do acesso à cidade, do controle da expansão urbana, da qualidade ambiental e da democratização dos espaços públicos;

II - A reordenação dos fluxos internos da cidade e do município, procurando disciplinar a circulação de pedestres e veículos (bicicletas, automóveis, ônibus, caminhões e outros);

III - O acesso amplo e democrático à cidade, a acessibilidade universal e a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas em detrimento dos demais modos motorizados;

IV - A implantação de programas e projetos destinados à proteção da circulação de pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

V - A implantação de calçadas sustentáveis;

VI - A promoção da bicicleta como um modo de mobilidade complementar ao andar a pé a ao transporte público, sendo ainda alternativo ao automóvel, por ser um veículo não poluente, com o fito de trazer benefícios a médio e longo prazo, por contribuir para a solução de problemas nos setores do ambiente, dos transportes e do trânsito.

MOBILIDADE URBANA

Art. 146. O traçado urbano é composto pelas vias públicas necessárias para tornar acessível as diferentes partes da cidade, com o seu desenho geral, a indicação do sistema viário, narrando o arruamento e os respectivos alinhamentos e nivelamentos a serem observados nas construções particulares e públicas.

Art. 147. O crescimento do Município deve ser articulado com o sistema viário existente, respeitando os padrões urbanísticos estabelecidos e com atendimento dos requisitos mínimos de higiene e saúde pública impostos pela legislação aplicável.

Art. 148. O arruamento, requisito prévio para o loteamento, é traçado definidor das vias públicas e espaços livres da cidade.

§1º Toda área de circulação ou de recreação pública é bem de uso comum do povo, bem do domínio público por destinação, dispensando titulação formal para o reconhecimento dessa dominialidade.

§2º Os requisitos para abertura e utilização das vias e logradouros públicos são consubstanciados em imposições urbanísticas de funcionalidade, segurança e estética, tais como largura e declividade das vias de circulação, tipo de pavimentação e calçamento, limite de trânsito e tráfego, arborização e tudo o mais que for de interesse público.

§3º Em loteamentos com perímetro fechado há a outorga para o uso das vias de circulação e áreas verdes mediante permissão, conforme decreto de aprovação do loteamento. (Redação dada pela Lei Complementar nº 93, de 2016)

§4º Todos os confrontantes da via pública, independentemente de indenização, devem respeitar o alinhamento, limite entre a propriedade privada e o domínio público, em benefício do traçado urbano.

§5º O alinhamento modificado posteriormente, que acarrete prejuízo às propriedades fronteiriças, poderão ser indenizados por meio de compensações urbanísticas.

Art. 149. Sistema Viário é o conjunto de logradouros ou vias de circulação, necessários ao deslocamento de veículos e de pessoas e outros, estabelecendo fluxos de tráfego, de maneira que a circulação se processe de forma racional e dentro da estrutura proposta pelo poder público municipal, cumprindo as necessidades da população.

Art. 150. A estrutura geral da malha viária obedecerá à hierarquia a seguir estabelecida e seus parâmetros estão expressos no **ANEXO IV**:

I - Vias Estruturais - são as rodovias estaduais e federais que atravessam a área urbana e rural do Município, cujas faixas de domínio e recuos para edificações deverão obedecer aos parâmetros expressos em norma do órgão estadual e federal responsável, e ainda aquelas previstas no PDP;

II - Vias Arteriais - denominam-se vias arteriais aquelas vias de circulação geral urbana, com pista dupla, com canteiro central ou pista única, com vistas a proporcionar vazão do fluxo de trânsito ao longo da malha viária, constituído pelas vias de acesso à cidade e pelas vias de acesso e contorno dos bairros;

III - Vias Locais – são as vias localizadas internamente nos bairros, distribuído o fluxo até as quadras;

IV - Vias de Pedestre – são os locais destinados exclusivamente à circulação de pedestres, não permitindo a circulação de nenhum tráfego motorizado;

V - Ciclovias – são as vias destinadas à circulação exclusiva de bicicletas.

VI - Ciclofaixas – são as faixas dentro das vias destinadas à circulação exclusiva de bicicletas.

§1º A relação das vias com a sua respectiva classificação, de acordo com a hierarquia viária, encontram-se no Anexo IV.

§2º As vias a serem projetadas, que constituírem prolongamento de trechos já existentes, seguirão a mesma hierarquização.

§3º Serão criadas e classificadas, por decreto municipal, as novas vias oriundas de parcelamento do solo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e a urbanização da cidade.

§4º O Município, com base em estudos relativos ao trânsito, estabelecerá novas diretrizes viárias, projetos para a execução das diretrizes viárias existentes e avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas.

Art. 151. As Vias Estruturais existentes no Município de Bela Vista de Goiás são:

a) GO – 020;

b) GO – 219;

c) GO – 147;

d) GO – 414;

e) BR – 352.

Art. 152. As Vias Arteriais existentes no Município de Bela Vista de Goiás são:

a) Av. Vilmar M. Cavalcante (Pérola do Sul);

b) Av. Joaquim Bueno Teles (Via Flores, Parque dos Buritis, Jardim Primavera, Oeste, Lucia Alice, São Jorge);

c) Av. Gilson Alves (Lúcia Alice e São Jorge);

d) Rua Ponte Goiás (Jardim Primavera, Parque dos Buritis, Centro, Lúcia Alice e Oeste);

e) Rua Alfredo A. Pinto (Centro);

f) Rua Inácio Pinheiro (Ulisses Guimarães, Maria Nadir, Dona Delfina, Vila São Vicente, Conjunto Habitacional Bela Vista);

g) Rua R – 06 (São Geraldo);

h) Av. José Pontes (Buritizais, São Jorge);

i) Rua Santo Antônio (Santo Antônio, Armando Antônio);

j) Rua Ponte Boa Vista (Las Vegas);

k) Av. Joaquim Bueno Teles (Buritizais);

l) Rua Alfredo A. Pinto (Ulisses Guimarães);

m) Rua Inácio Pinheiro (Ulisses Guimarães, Jardim das Palmeiras, Centro);

n) Rua Piracanjuba (Centro, São Geraldo, Alfaville, Residencial Sussuapara, Clotildes);

o) Rua 04 (Las Vegas);

p) Rua 14 (Las Vegas);

q) Rua 18 (Las Vegas);

r) Rua Ponte Boa Vista (Centro, Santa Cruz).

Art. 153. As soluções operacionais de trânsito são tomadas pelo órgão público que gerencia o tráfego da cidade com o intuito de aprimorar a mobilidade urbana dentro do Município, para promoção do deslocamento das pessoas dentro do espaço urbano. (Redação dada pela Lei Complementar nº 93, de 2016)

Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser utilizado como base para as ações propostas e ter revisões periódicas não superiores a 02 anos. (Redação dada pela Lei Complementar nº 93, de 2016)

Art. 154. Nos parcelamentos definidos pelo Município como de especial interesse social, poderá ser admitido gabarito dos logradouros ou vias de circulação diferente daqueles fixados no PDP,

desde que fique comprovada a impossibilidade de se manter o mínimo exigido, inclusive por motivos ambientais, culturais e paisagísticos, justificado através de estudo técnico.

Art. 155. A declividade dos logradouros ou vias de circulação dependerá da topografia do terreno, devendo obedecer às normas específicas, e, em nenhum caso, ser superior a 30% (trinta por cento).

Art. 156. As vias internas dos loteamentos com perímetros fechados constituem-se em vias locais, devendo observar os gabaritos previstos para estas vias. (Redação dada pela Lei Complementar nº 93, de 2016)

Parágrafo único. Conforme características e tamanho do empreendimento, poderão ser exigidas vias arteriais internas e/ou externas. (Redação dada pela Lei Complementar nº 93, de 2016)

Art. 157. O gabarito de uma via é a medida total de sua largura, incluindo as pistas de rolamento, acostamento, passeios e, quando for o caso, os canteiros ou divisores físicos centrais.

Art. 158. Os lotes com testada para os logradouros ou vias de circulação que apresentam gabarito com dimensões inferiores ao previsto no PDP podem ter um recuo da edificação, além daquele obrigatório para ajardinamento, denominado “*recuo viário*”, que será igual à metade da largura necessária para que o logradouro ou a via de circulação atinja o gabarito estabelecido.

Art. 159. Dependendo do alinhamento geral do logradouro ou via de circulação, e a critério do Município, o recuo viário poderá ser descentralizado, de modo a corrigir o gabarito do mesmo.

Art. 160. A área do lote, correspondente ao “*recuo viário*”, não será computada para fins de cálculo da taxa de ocupação (TO), índice de aproveitamento (IA) e coeficiente ideal (CI), se houver indenização.

§1º Não havendo indenização, a área correspondente ao “*recuo viário*” poderá ser usada no cálculo dos “requisitos urbanísticos” aqui citados e, neste caso, o proprietário do lote perde o direito à indenização e deverá doar a área ao Município.

§2º A alteração dos requisitos urbanísticos deverá ser formulada mediante a outorga da respectiva escritura pública e registro da mesma.

§3º As despesas de outorga das escrituras correrão por conta do proprietário do imóvel.

§4º Fica AUTORIZADO o Município a receber as áreas de terras, referentes aos “*recuos viários*”, conforme plantas e memoriais descritivos específicos, bem como conceder ao proprietário o direito de uso do índice de aproveitamento (IA), taxa de ocupação (TO) e coeficiente ideal (CI) da respectiva área no lote remanescente, de conformidade com a presente lei.

§5º A indenização dos recuos viários por parte do Município também poderá ser feita mediante a “transferência do direito de construir”, conforme previsto na presente lei.

Art. 161. Os traçados viários, não revogados por esta Lei, integram o PDP.

Art. 162. Os veículos com Peso Bruto Total superior a 10 toneladas ficam proibidos de transitar pelas vias pertencentes à ZM 2.

Art. 163. O transporte coletivo é modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, integrado à Região Metropolitana de Goiânia - criada pela Lei Complementar Estadual nº 027/1999 -, com tarifa única, é realizado pela Rede Metropolitana de Transportes Coletivos – RMTC, devendo o Município de Bela Vista de Goiás propiciar a sua manutenção em prol dos interesses da coletividade.

Art. 164. Os projetos de vias de pedestres deverão estar de acordo com as normas de segurança, conforto físico e visual, além do atendimento à NBR 9050/94, em consonância com os termos do **ANEXO VII.**

MOBILIDADE RURAL

Art. 165. Na Zona Rural o gabarito mínimo para as vias de circulação denominadas “Estradas Vicinais”, localizadas na zona rural do Município, deverá ser de 8,00m (oito metros) para as vias principais, devendo conter ainda 1,5m (um metro e meio) de acostamento, e de 7,00m (sete metros) para as estradas secundárias, devendo conter ainda 1,00m (um metro) de acostamento para cada lado, conforme ANEXO IV, com exceção a Estrada intermunicipal que liga Bela Vista de Goiás a Leopoldo de Bulhões, passando pela Região Lagoa, que deverá ser de 12,00m (doze metros) e com 1,5m (um metro e meio) de acostamento para cada lado.

§1º Nos casos em que esta largura for inferior, deverá ser regularizado, fazendo-se o alargamento igualmente para cada lado, tendo-se como referência o eixo da estrada existente, ficando sob responsabilidade do Município a retirada e implantação de cercas existentes onde for realizada a alteração das estradas.

§2º As vias da zona rural serão doadas ao Município na forma da lei.

§3º Por condições técnicas ou em função da topografia do terreno, o Município poderá determinar traçado e gabarito diferente do estabelecido no *caput* deste artigo.

§4º Ao longo das estradas vicinais, quando houver necessidade, os proprietários ficam obrigados a aceitar a construção de bacias de contenção de águas pluviais visando a proteção das estradas, bem como do meio ambiente.

Art. 166. As principais “Estradas Vicinais” são:

I - A Estrada intermunicipal que liga Bela Vista de Goiás a Leopoldo de Bulhões, passando pela Região Lagoa;

II - A antiga Estrada que ligava Bela Vista de Goiás a Goiânia, passando por Roselândia, Caiçara e Barcelona;

III - A antiga Estrada que liga Bela Vista de Goiás a Cristianópolis, passando pela Região das Torres;

IV - A Estrada que liga Bela Vista de Goiás a Boa Vista, passando pela Região do Cercado;

V - A Estrada que liga Bela Vista de Goiás a Região do Cará;

VI - A Estrada que liga Bela Vista de Goiás a Boa Vista, passando por Taquari, Areião e Santa Rita;

VII - A Estrada que liga Bela Vista de Goiás a Caldazinha, passando pelo Aterro Sanitário, Quilombo e Aborrecido;

VIII - A Estrada que liga Bela Vista de Goiás a Hidrolândia, partindo do Trevo, passando por Mato Grande e Caiçara.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 167. O sistema viário projetado para o meio urbano e rural deverá ser implantado, no prazo de 10 (dez) anos, pela Secretaria

Municipal de Viação, Estradas e Rodagens em conjunto com a Superintendência Municipal de Trânsito, com a Secretaria Municipal de Planejamento e Finanças e com a Secretaria Municipal de Agricultura, Pecuária, Pesca e Abastecimento.

Art. 168. O Município deve desenvolver projeto para ampliação da acessibilidade, adequando os espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida, sejam elas idosos, crianças ou portadores de deficiência física, por meio da Secretaria Municipal de Planejamento e Finanças, da Secretaria Municipal de Viação, Estradas e Rodagens e da Superintendência Municipal de Trânsito no prazo de 02 (dois) anos.

Parágrafo Único. O projeto de ampliação da acessibilidade, adequando os espaços públicos às pessoas com mobilidade reduzida, sejam elas idosos, crianças ou portadores de deficiência física deverá ser implantado no prazo de 08 (oito) anos pelos mesmos órgãos mencionados no *caput* ou dos que vierem a substituí-los.

Art. 169. A Superintendência Municipal de Trânsito e o Conselho Municipal de Desenvolvimento da Cidade deverão elaborar, em conjunto, um projeto de estruturação do transporte coletivo no Município, integrado à região metropolitana, regulamentando os trajetos e paradas de ônibus, prevendo restrições nas vias em que circula para melhor efetividade do sistema no prazo de 01 (um) ano e revisão anual.

Art. 170. O Município deve desenvolver projeto e implantação de sistema cicloviário no município, nos prazos de 02 (dois) anos e 08 (oito) anos, respectivamente, através da Secretaria Municipal de Planejamento e Finanças, da Secretaria Municipal de Viação, Estradas e Rodagens e da Superintendência Municipal de Trânsito, ou pelas que vierem a substituí-las.

Art. 171. A Superintendência Municipal de Trânsito e o Conselho Municipal de Desenvolvimento da Cidade deverão realizar, em conjunto, estudos de circulação e programas de implantação de melhorias na mobilidade urbana a cada 02 (dois) anos.