



6. DIRETRIZES E NORMAS PARA O SISTEMA VIÁRIO

PLANEJAMENTO URBANO

O principal instrumento de planejamento urbano é o Plano Diretor. O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana e tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade e garantir o bem estar de seus habitantes.

Conforme previsto no Plano Diretor, o Poder Público deverá estimular o desenvolvimento de centros de geração de emprego e renda, reforçando a policentralidade da cidade e articulá-los entre si e aos bairros, como forma de facilitar o acesso da população a serviços, diversificar o espaço urbano, estimular preferencialmente a indústria não poluidora, o comércio e a prestação de serviços e diminuir as necessidades de deslocamentos urbanos.

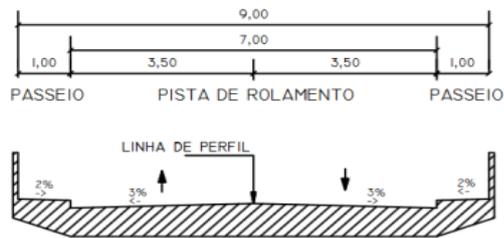
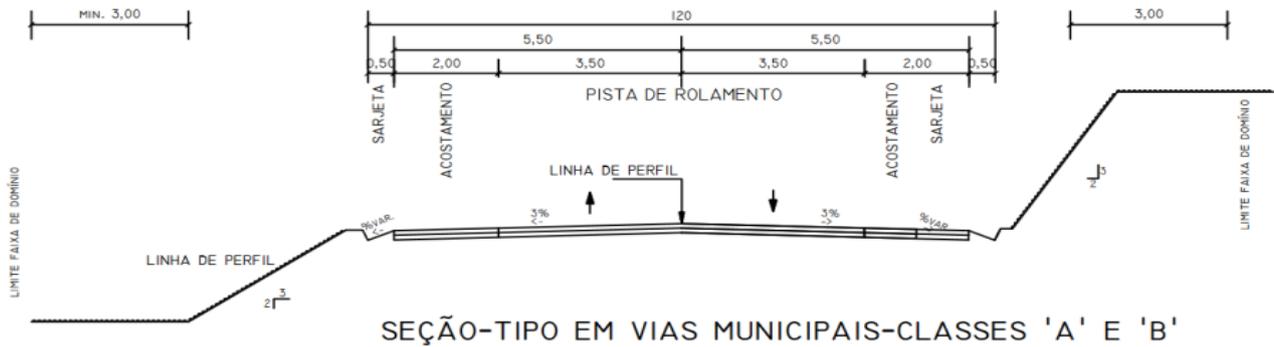
Para estimular o desenvolvimento dos Centros, o Município deverá incentivar a diversificação de atividades e criar programas de fortalecimento e de revitalização. Entre outros, o Município deverá incentivar mediante a projetos de circulação, transportes, sinalização e estacionamento, dando prioridade à circulação de pedestres.

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

A rede viária do Município, composta de vias existentes e vias a serem implantadas serão classificadas, compondo o Plano de Classificação Viária, atendendo ao papel que desempenham ou venham a desempenhar na cidade, junto com a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. A classificação será de acordo com as seguintes categorias e seções tipo apresentadas a seguir:

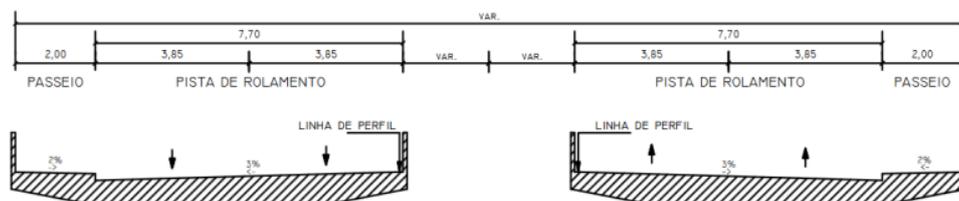
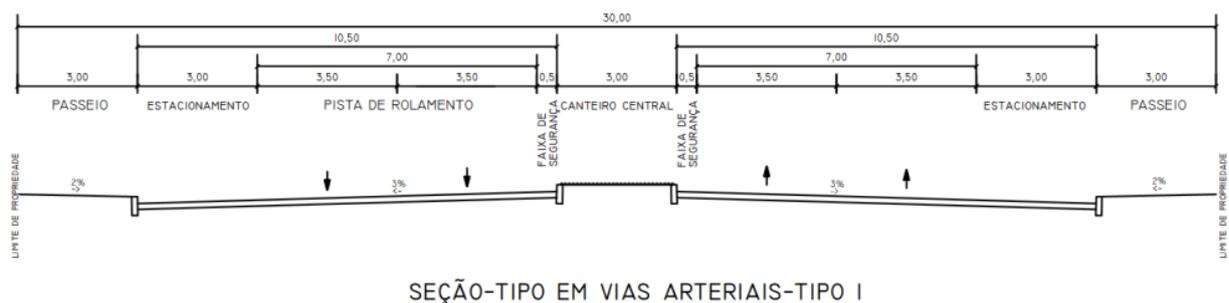
1. Vias Municipais:

Vias situadas na Zona Rural e na Zona de Expansão Urbana, nos trechos ainda não parcelados, que estão sob jurisdição municipal e têm a função de acesso às propriedades rurais e escoamento da produção. Para projetos em vias classificadas como “Via Municipal”, os parâmetros geométricos definidos no Quadro 1 atenderão a esta classificação somente nos casos em que a avaliação do DPURB não defina futura vocação urbana da via.



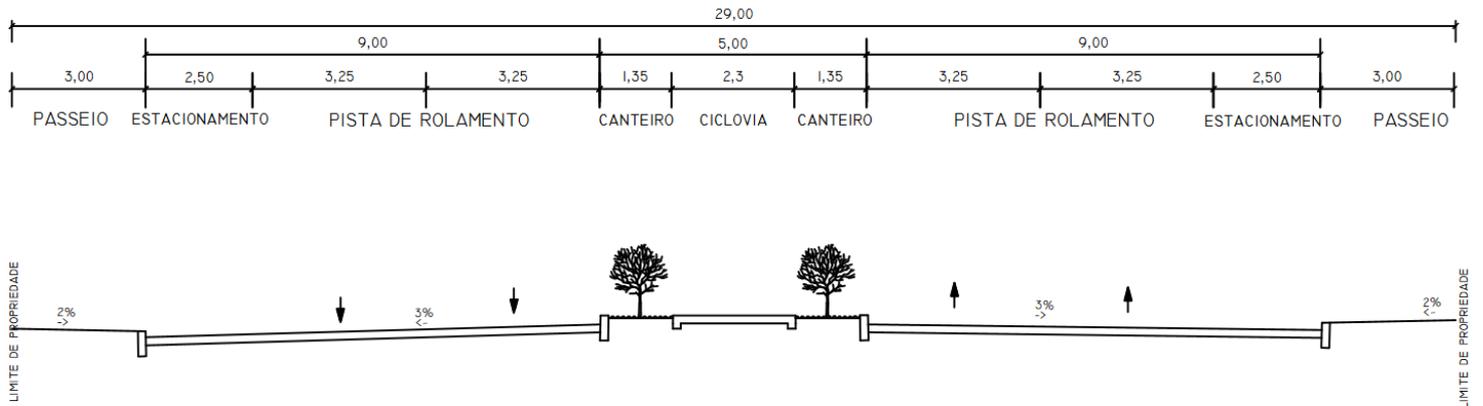
2. Vias Arteriais:

- I. Principal: Rodovias federais, estaduais e vias que fazem ligações intermunicipais. Os parâmetros geométricos definidos no Quadro anexo serão adotados para as vias sob jurisdição municipal;

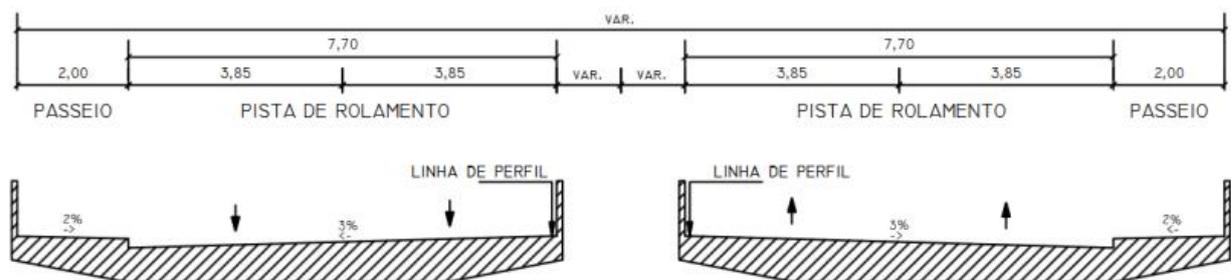
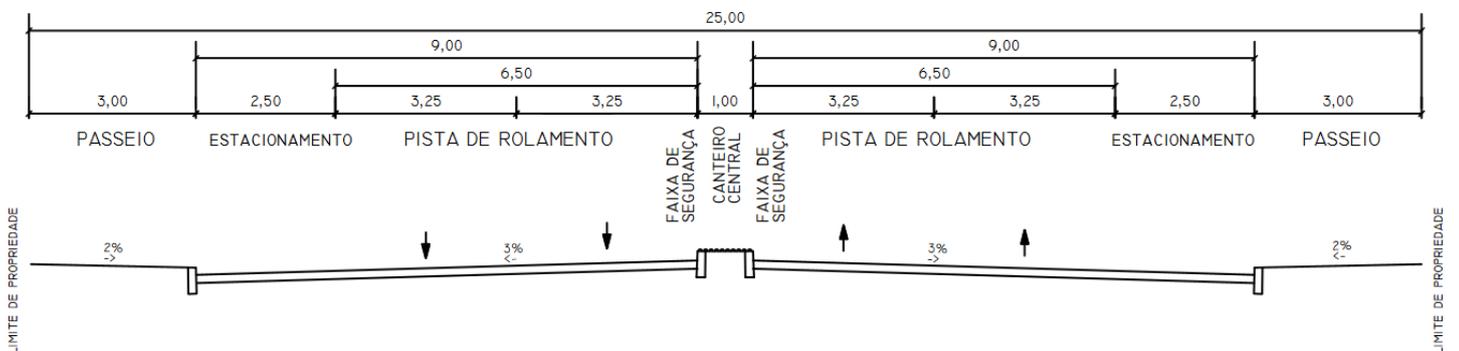




- II. Secundária: Vias ou trechos de vias com significativo volume de tráfego e com a função de fazer ligação entre bairros e de bairros com os centros;

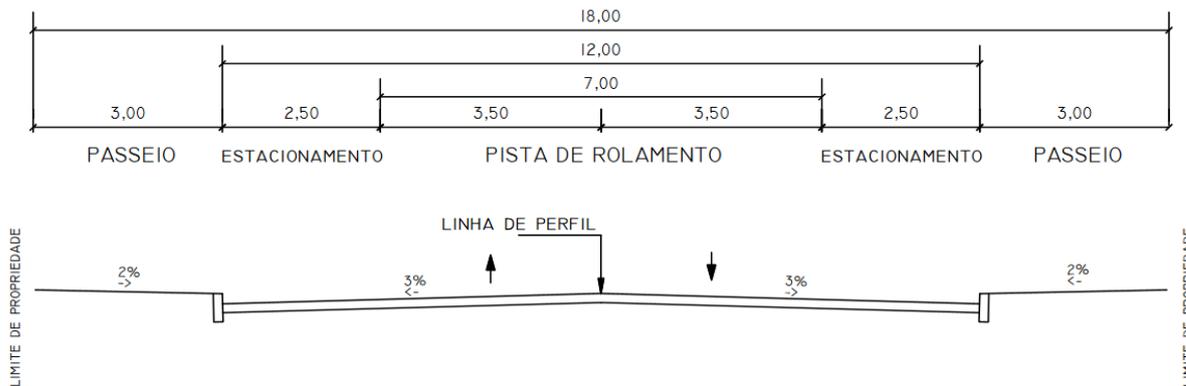


- II. "A" Secundária: Critério adotado para vias arteriais secundárias a serem executadas em locais onde seja inviável o uso de ciclovia, vias onde não exista a possibilidade de adotar predominantemente rampas menores ou iguais a 8%, conforme avaliação do DPURB;

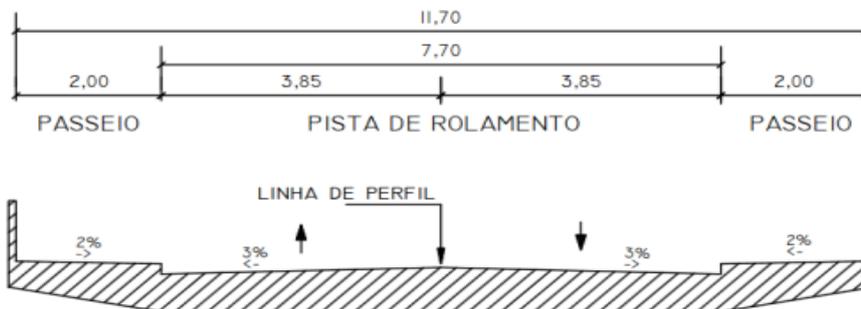




III. Existente: Critério adotado a vias existentes com restrições de alargamento, conforme a avaliação do DPURB;



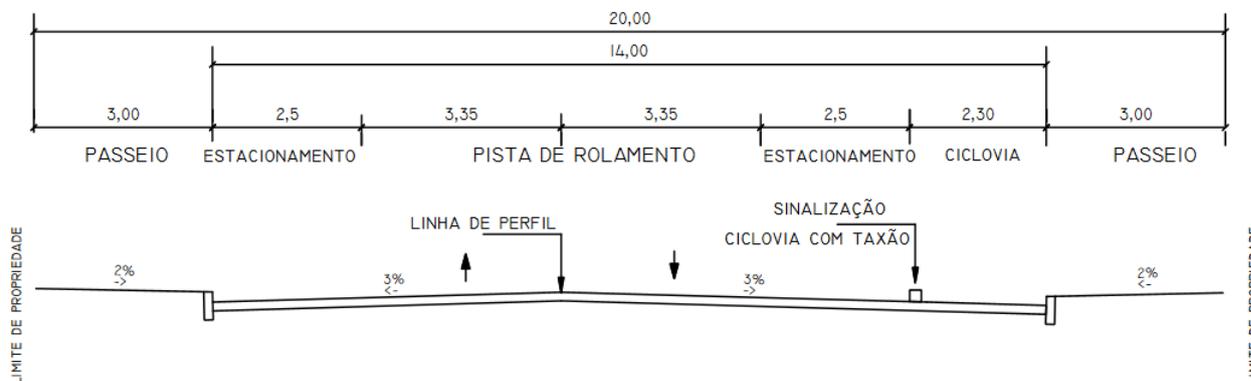
SEÇÃO-TIPO EM VIAS ARTERIAIS-TIPO III



SEÇÃO-TIPO EM OBRAS DE ARTE (VIAS ARTERIAIS III)

3. **Vias coletoras:** Vias ou trechos de vias com a função de receber e distribuir o tráfego das vias arteriais para as vias locais;

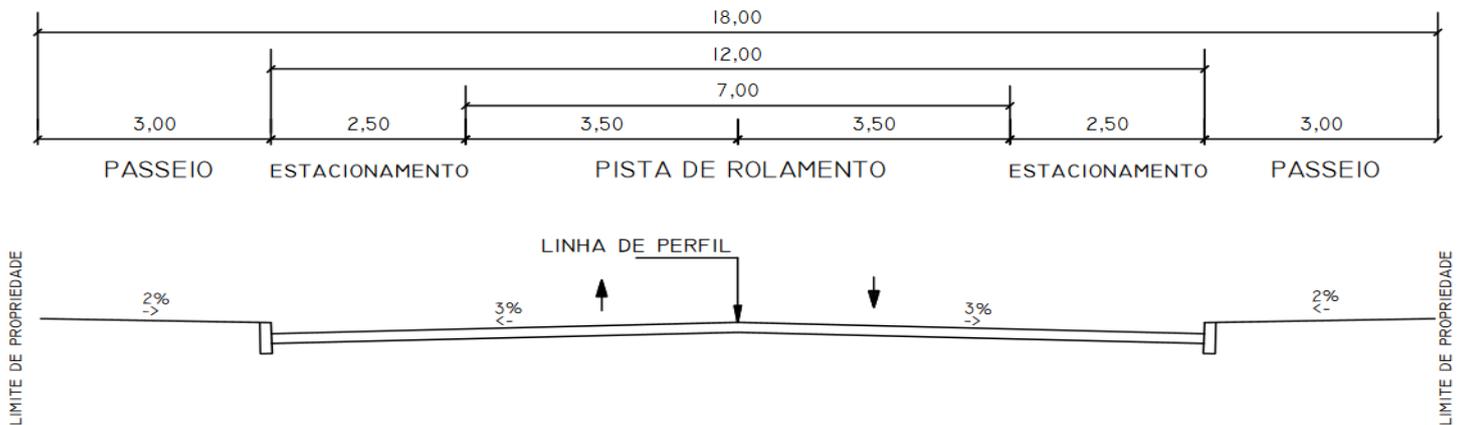
I. Principal: Novos projetos;



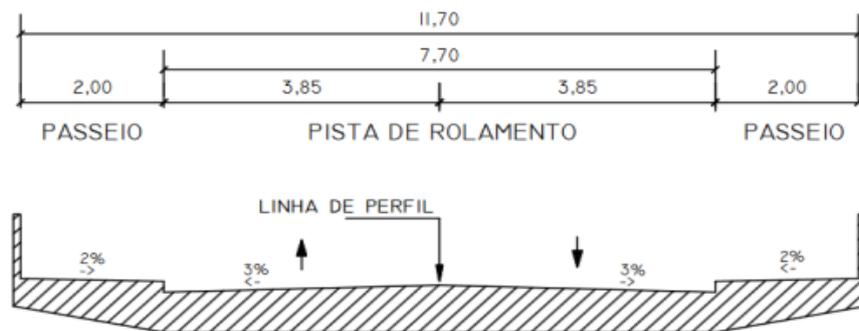
SEÇÃO-TIPO EM VIAS COLETORAS - TIPO I



- I. "A" Principal: Critério adotado para vias coletoras principais a serem executadas em locais onde seja inviável o uso de ciclovia, vias onde não exista a possibilidade de adotar predominantemente rampas menores ou iguais a 8%, conforme avaliação do DPURB;

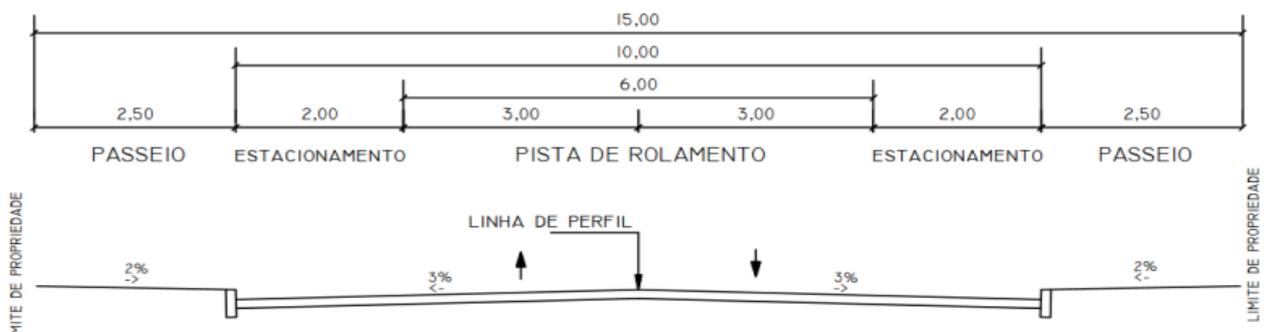


SEÇÃO-TIPO EM VIAS COLETORAS-TIPO I "A"

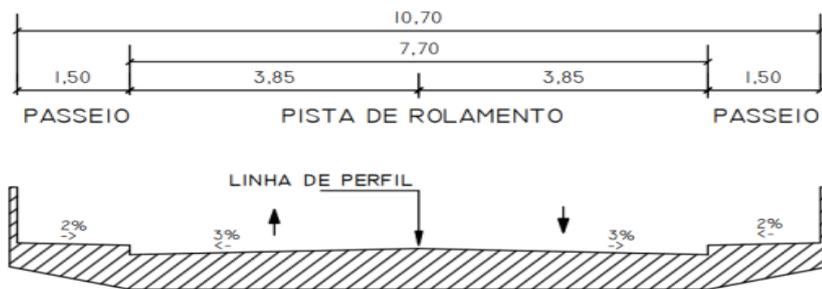


SEÇÃO-TIPO EM OBRAS DE ARTE (VIAS COLETORAS I)

- II. Secundária: Adequação de vias existentes com restrições de alargamento, conforme a avaliação do DPURB;



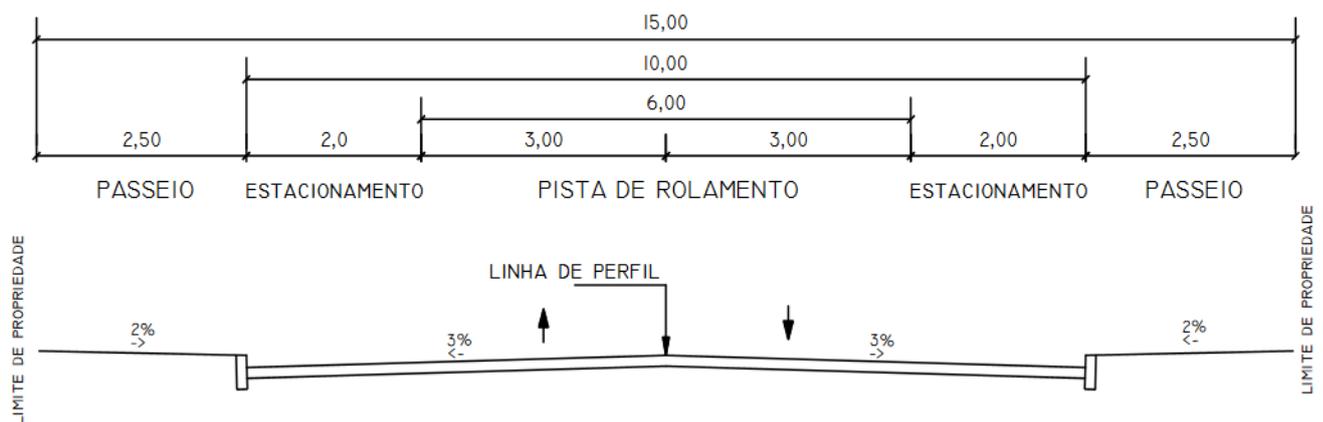
SEÇÃO-TIPO EM VIAS COLETORAS-TIPO II



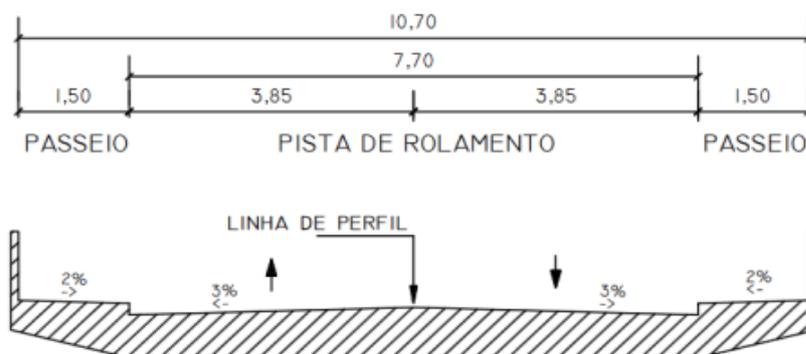
SEÇÃO-TIPO EM OBRAS DE ARTE (VIAS COLETORAS II)

4. **Vias Locais:** Vias ou trechos de vias, com baixo volume de tráfego, cuja função é possibilitar o acesso aos lotes lindeiros;

I. Principal: Fazem ligação com as coletoras e/ou outras vias;



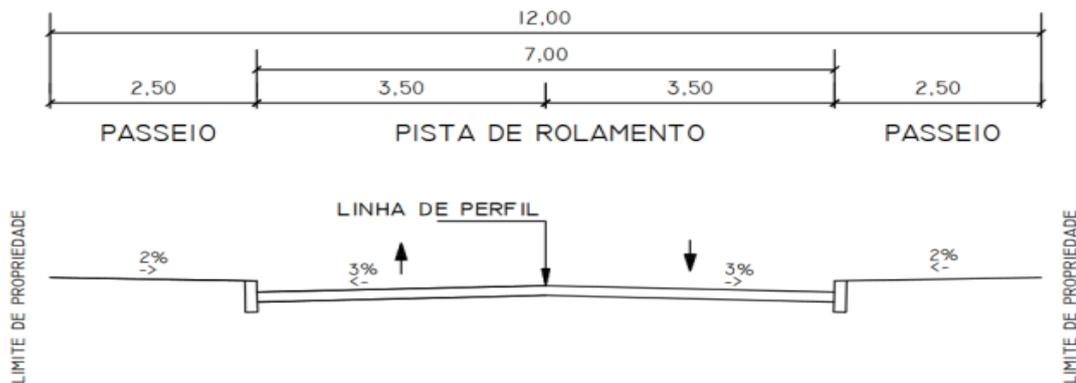
SEÇÃO-TIPO EM VIAS LOCAIS-TIPO I



SEÇÃO-TIPO EM OBRAS DE ARTE (VIAS LOCAIS I)



- II. Secundárias: Vias sem saída ou demais vias locais, conforme avaliação do DPURB;



SEÇÃO-TIPO EM VIAS LOCAIS - TIPO II

5. **Vias de Pedestres:** Vias ou trechos de vias destinadas apenas à circulação de pedestres e veículos autorizados;
6. **Ciclovias:** Via lateral separada fisicamente de outras, destinada exclusivamente ao tráfego de bicicletas;
7. **Disposições gerais sobre a legislação viária no município**

Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes para as áreas lindeiras às vias que compõem o Sistema Viário Arterial Principal do Município:

I - Nas rodovias federais BR-381, BR-262, e estaduais MG- 050, MG-060 e Via Expressa Leste-Oeste, será necessária a apreciação do órgão federal ou estadual, respectivamente, para a liberação de qualquer atividade, sendo que ao longo da BR-381, da BR-262 e da Via Expressa Leste-Oeste serão exigidas vias laterais, para acesso às glebas ou lotes lindeiros;

II - Na Via do Contorno de Betim não serão implantadas vias laterais, devendo as glebas ou lotes ter frente para vias a serem implantadas conforme as diretrizes do Sistema Viário, admitindo-se acessos provisórios até que se construam as referidas vias;

III - Não serão admitidos lotes residenciais nas vias laterais ao longo da BR-381, BR-262 e Via Expressa;

IV - Quando executada a Via do Contorno, o município deverá assumir o trecho substituído, entre os entroncamentos com a BR-262 e a Via Expressa Leste-Oeste, transformando-o numa avenida urbana arterial que permita a integração dos bairros lindeiros;



V - A margem direita da ferrovia, no sentido Contagem-Juatuba, deverá dispor de faixa “non aedificandi” de 20,00m (vinte metros) de largura, a partir da faixa de domínio, destinada à futura implantação do metrô;

VI – Realizar estudo para implantação de trincheiras ou viadutos, nas passagens de nível de maior importância para o sistema viário;

VII - Realizar estudo técnico relativo à interligação entre a ferrovia que corta o município e a que liga Belo Horizonte ao Rio de Janeiro;

VIII - Ao longo das Vias Municipais, a faixa de 15,00m de cada lado, a partir do seu eixo, fica considerada como área non-aedificandi;

IX - Ao longo das Vias Arteriais poderão ser exigidos recuos frontais além dos já estabelecidos na legislação edilícia;

X – Estudos para transferência da Ferrovia Centro Atlântica S/A (FCA) do Centro do Município de Betim;

XI - Estudos para transferência do terminal de carga de combustível da Petrobrás, atualmente na região do Imbiruçu, para a área adjacente à Refinaria, com criação de um ramal ferroviário, para ligação da rede ferroviária federal.

PLANO DE CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA

Para projetos de novas vias ou redefinição de vias existentes no município, apresenta-se a seguir os parâmetros geométricos e definições de seções tipo, conforme categorias estabelecidas no Plano Diretor do município de Betim.

Todos os projetos deverão respeitar as diretrizes específicas estabelecidas pelo DPURB.

QUADRO 1 – CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DO SISTEMA DE VIAS

CARACTERÍSTICAS	VIAS MUNICIPAIS		VIAS ARTERIAIS				VIAS COLETORAS			VIAS LOCAIS		VIAS DE PEDESTRES	CICLOVIAS
	CLASSE A ¹	CLASSE B ²	I PRINCIPAL ³	II SECUNDÁRIA ⁴	II "A" SECUNDÁRIA ⁴	III EXISTENTE ⁵	I PRINCIPAL ⁶	I "A" PRINCIPAL ⁶	II SECUNDÁRIA ⁷	I PRINCIPAL	II SECUNDÁRIA		
Velocidade Diretriz (km/h)	60	50	60	50	50	40	40	50	40	40	30	-	-
Velocidade Operacional (km/h)	54	45	54	45	45	36	36	45	36	36	30	-	-
Distância de Visibilidade de Parada (m)	70	55	70	55	55	40	40	55	40	40	30	-	-
Raio Mínimo Curvatura Horizontal (m)	125	80	125	80	80	50	50	80	50	50	25	-	30
Rampa Máxima (%)	8,0	10,0	8,0	9,0	9,0	12,0	12,0	10,0	12,0	15,0	25,0	15,0	20,0
Rampa Mínima (%)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	-	0,5
Comprimento Crítico de Rampa (m)	150	150	150	120	120	100	100	120	100	100	60	-	-
Comprimento Curvatura Vertical Mínimo (m)	40	30	40	30	30	30	30	30	30	30	20	-	-
Faixa de Rolamento (m)	3,5	3,5	3,5	3,25	3,25	3,5	3,35	3,5	3	3	3,5	4,0	2,8
Acostamento (m)	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canteiro Central (m)	-	-	3,0	2,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Passeio (m)	-	-	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5	2,5	2,5	-	-
Faixa de Estacionamento (m)	-	-	3,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2	2,0	-	-	-
Gabarito Vertical Mínimo (m)	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	4,5	4,5	2,5	3,0
Faixas de Trânsito (quantidade)	2	2	2 x 2	2 x 2	2 x 2	2	2	2	2	2	2	-	2
Gabarito de Drenagem (m)	0,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gabarito das Vias - Caixa Total (m)	12,0	12,0	30,0	29,0	25,0	18,0	20,0	18,0	15,0	15,0	12,0	4,0	2,30

¹ Terreno natural com declividade predominante < 30% - ² Terreno natural com declividade predominante > 30% - ³ Ligações Intermunicipais - ⁴ Ligações Municipais - ⁵ Ligações municipais de vias existentes com restrições de alargamento - ⁶ Para novos projetos - ⁷ Para adequação de vias existentes



Prefeitura de
BETIM
