PREFEITURA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE

Secretaria Municipal de Defesa Social

Conselheiro Lafaiete, 09 de Abril de 2018.

Ofício: 66 / SMDS / 2018.

Ref.: Resposta ao Processo Externo n° 2885/2018

A Secretaria Municipal de Defesa Social de Conselheiro Lafaiete vem por meio deste, em resposta ao Processo Externo n° 2885/2018, informar que já se iniciou a Elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Conselheiro Lafaiete que visa estabelecer políticas, diretrizes e plano de ação, para o cenário dos próximos anos, com revisões periódicas, relativos à mobilidade urbana, objetivando a promoção da cidadania e inclusão social, o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão, através de ações integradas de desenvolvimento urbano, de mobilidade e de proteção ao meio ambiente no Município de Conselheiro Lafaiete.

Esclareço também que nesta segunda fase estamos realizando a abertura de processo para posterior contratação de empresa especializada na prestação de serviços de engenharia de tráfego para Elaboração do Plano Diretor, visto que a segunda fase contempla 7 etapas, que são elas:
Etapa 1: Consolidação da base de informações, Etapa 2: Reconhecimento das informações disponíveis, Etapa 3: Montagem da base de dados georreferenciadas, Etapa 4: Inventário da infraestrutura viária e das condições de circulação, Etapa 5: Execução de pesquisas, Etapa 6: Análise urbana e Etapa 7: Diagnóstico do quadro institucional.

Com o presente, segue em anexo a minuta do projeto de Lei que institui o plano de mobilidade (PLANMOB) de Conselheiro Lafaiete e da outras providências.

Respeitosamente,

Pedro Antônio Mendes Loureiro
Secretário Municipal de Defesa Social
Município de Conselheiro Lafaiete

Ao Gabinete do Prefeito
A/C: V. Exa. Mário Marcos Leão Dutra
Prefeito Municipal de Cons. Lafaiete
C/C: Vereador Darcy José de Souza
Presidente da Câmara Municipal

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete-MG
-11-Abr-2018-10:54-024864-1/2

PROJETO DE LEI Nº XXXX

"INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE (PLANMOB) DE CONSELHEIRO LAFAIETE E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS"

O Prefeito Municipal de Conselheiro Lafaiete, Estado de Minas Gerais, usando das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1°. O plano local de Mobilidade de Conselheiro Lafaiete é um instrumento de planejamento urbano que, juntamente com o Plano Diretor e demais leis urbanísticas, regulamentam a política de mobilidade com fundamento no desenvolvimento sustentável urbano e ambiental da cidade.

Art. 2°. A política municipal de mobilidade é o instrumento de integração entre os diferentes modos de transporte e visa à melhoria da mobilidade das pessoas e cargas no território do Município e o acesso universal à cidade.

Art. 3°. As diretrizes desta lei deverão ser obrigatoriamente, contempladas no Plano Plurianual, na lei de Diretrizes Orçamentárias e na lei do Orçamento Anual.

Parágrafo único: Após a aprovação desta lei o Município terá o prazo de 180 dias para elaboração e instituição, através de Decreto, do Plano de Ação do PLANMOB que deverá conter os seguintes itens: diretrizes e objetivos; programas e ações; metas, recursos e fontes de financiamento; indicadores; programas e ações prioritários; monitoramento, avaliação e prazos para revisão.

Art. 4°. O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.
§ 1° São modos de transporte urbano:
I- motorizados;
II- não motorizados.
§ 2° Os serviços de transporte urbano são classificados:
I- quanto ao objeto:
a) de passageiros;
b) de cargas.
II- quanto à característica do serviço:
a) coletivo;
b) individual;
III-quanto à natureza do serviço:
a) público;
b) privado.
§ 3° São infraestruturas de mobilidade urbana:
I- vias e demais logradouros público, inclusive as ciclovias;
II- estacionamentos;
III-terminais, estações e demais conexões;
IV- pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
V- sinalização viária e de trânsito;
VI- equipamentos e instalações;
VII- instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I - Das definições

Art. 5°. Para os fins desta lei considera-se:
I - ACESSIBILIDADE: facilidade disponibilizada a todos para garantir a autonomia nos deslocamentos, respeitando-se a legislação em vigor;

II - BICICLETÁRIOS: são caracterizados como estacionamentos de bicicletas de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados, cobertos ou ao ar livre, podendo contar com banheiros e vestiários;

III - 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;

IV - CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

V - CICLOFAIXA: parte da pista destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização própria;

VI - CICLOVIA: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum de veículos automotores e de pedestres;

VII - ESTRADA - via rural não pavimentada;

VIII - FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob-responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

IX - LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação pública de pedestres e de veículos, tendo como elementos básicos o passeio público, a calçada e a pista de rolamento;

X - LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XI - MOBILIDADE URBANA: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

XII - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADO: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XIII - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XIV - MOTO-FRETE: consiste no transporte remunerado de pequenas cargas e volumes legais, compatíveis com a motocicleta, acondicionados, exclusivamente, em equipamento aberto (grelha) ou no interior de equipamento fechado (baú);

XV - MOTO-TÁXI: serviço de transporte individual de passageiros remunerado, através de motocicletas;

XVI - OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XVII - PARACICLOS: estacionamento gratuito para bicicletas, por curto período, com até 20 (vinte) vagas, de uso público e sem qualquer controle de acesso;

XVIII - PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural;

XIX - PISTA - 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;

XX - PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas definidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito;

XXI - REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias;

XXII - RODOVIA - via rural pavimentada;

XXIII - SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utiliza de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres;

XXIV - 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;

XXV - TÁXI: serviço de transporte individual, remunerado, aberto ao público, por intermédio de automóveis de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas;

XXVI - TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

XXVII - TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XXVIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiro não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda

XXIX - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

XXX - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XXXI - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXXII - TRANSPORTE: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas no território do Município;

XXXVI – A superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

XXXVII - VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

XXXVIII - VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

XXXIX - VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

XL - VIA LOCAL - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas;

XLI - VIA RURAL - estradas e rodovias;

XLII - 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;

XLIII - VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres;

CAPÍTULO II - DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES GERAIS.

Seção I - Dos princípios

Art. 6°. O PLANMOB - Conselheiro Lafaiete está fundamentado nos seguintes princípios:

I- acessibilidade universal;

II- desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III- equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV- eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação do PLANMOB;

VI- segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII- equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

IX- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Seção II - Dos objetivos

Art. 7°. O PLANMOB – Conselheiro Lafaiete possui os seguintes objetivos:

I- reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II- promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III- proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV-promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

V- consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Seção III - Das diretrizes Gerais

Art. 8°. As diretrizes norteadoras deste PLANMOB são:

I- integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III- integração entre os modos e serviços de transporte urbano, mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.

CAPÍTULO III - DAS DIRETRIZES PARA OS MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS

Seção I - Dos pedestres

Art. 9°. O Município deverá melhorar as condições de deslocamento a pé, por meio de tratamento das calçadas eliminando barreiras arquitetônicas e urbanísticas.

Parágrafo único: Essa medida será adotada, primeiramente, na zona central e, posteriormente, será expandida para toda a malha urbana gradativamente.

Art. 10. As calçadas irregulares deverão passar por medidas de adequação com a finalidade de cumprir o disposto no Código de (Obras Municipal) vigente.
Parágrafo único: O Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano - COMDU deliberará sobre as adequações quando não for possível a aplicação das leis urbanísticas, quando houver conflito na aplicação das leis ou diante uma omissão legal.

Art. 11. O município providenciará a notificação dos proprietários que deverão adequar as calçadas, estabelecendo as exigências a serem observadas e prazo de regularização.

Art. 12. Deverão ser implantadas preferencialmente calçadas com pisos táteis, antiderrapantes e ecológicos na zona central e gradativamente nos locais de expansão.

Art. 13. O município deverá implantar faixas elevadas destinadas a travessias de pedestres nas adjacências dos principais polos de geração de viagens - PGVs, prioritariamente nas áreas escolares e na zona central.
Parágrafo primeiro: A travessia elevada de pedestres deve atender os padrões e critérios estabelecidos pela Resolução nº 495/2014 do CONTRAN.

Art. 14. Deverá ocorrer o rebaixamento de calçadas para travessias sempre que houver foco de pedestres iniciando-se pela zona central, corredores comerciais e, gradativamente para todo perímetro urbano.
Parágrafo primeiro. Para a implantação de novos parcelamentos de solo e loteamentos será obrigatório à execução de rebaixamento de calçadas para travessias de pedestres de forma a garantir a acessibilidade universal.
§2º. O rebaixamento dos meios-fios deverá obedecer às normas estabelecidas na Norma Brasileira ABNT NBR 9050/2004 que estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

Art. 15. Será obrigatória à sinalização para pedestres na implantação de sistemas semafóricos.

Seção II - Dos ciclistas

Art. 16. O município deverá elaborar um plano ciclo viário que contemple uma rede ciclo viária integrada, incluindo ciclo vias e ciclo faixas.
Parágrafo único: O plano ciclo viário deverá prever no mínimo:
a) Vias preferenciais à circulação de ciclistas;
b) Construção de para ciclos e bicicletários, priorizando a zona central, Polos Geradores de Viagens e locais de integração modal;
c) Construção de ciclovias nos parques urbanos e demais áreas de lazer.

CAPÍTULO IV - DAS DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO E PRIVADO

Seção I - Do transporte por terminal integração do coletivo urbano

Art. 17 - O transporte privado coletivo é o serviço de transporte de passageiro não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

Art. 18 - O transporte público coletivo é o serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

Art. 19. O município deverá garantir a equidade no acesso aos serviços de transporte coletivo por ônibus, bem como, a sua eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte coletivo por ônibus.

Art. 20. A infraestrutura viária deverá ser priorizada para o transporte coletivo por ônibus.

Art. 21. O município deverá elaborar projeto executivo de integração modal, física e tarifária do transporte coletivo por ônibus.

Art. 22. O município deverá adequar os horários e itinerários de acordo com estudos técnicos e pesquisas de origem, de destino e embarque/desembarque.

Art. 23. Os pontos de embarque e desembarque deverão ser objeto de tratamento específico de reestruturação, contemplando sinalização e coberturas.
Parágrafo primeiro: Nos pontos de embarque e desembarque de passageiros deverá conter, de forma gratuita e acessível, informações sobre itinerários, horários, tarifa dos serviços e modos de interação com outros modais.

Art. 24. O município deverá restringir a circulação de veículos de carga e descarga em determinados locais e horários, com a finalidade de não comprometer as manobras de conversões.

Seção II - Do transporte de passageiro por táxi

Art. 25. O município deverá assegurar a qualidade da prestação do serviço de táxi no que diz respeito à segurança, continuidade, modicidade tarifária, conforto e acessibilidade;

Art. 26. O município deverá regulamentar e padronizar a prestação dos serviços de táxi, por intermédio de lei específica.

Art. 27. Os pontos de táxi deverão receber padronização uniforme e específica.

Seção III - Do transporte de passageiro por moto táxi

Art. 28. O município deverá promover a adequada prestação do serviço de moto táxi, evitando abusos econômicos e mantendo o incentivo à concorrência salutar; Lei nº 5.542, de 07 de outubro de 2013.

Art. 29. O município deverá assegurar a qualidade da prestação do serviço de moto táxi no que diz respeito à segurança, continuidade, modicidade tarifária, conforto e acessibilidade;

Art. 30. O município deverá regulamentar o serviço de moto táxi e padronizar a frota, por intermédio de lei específica.

Seção IV - Do transporte de passageiros por fretamento

Art. 31. O município deverá regulamentar padronizar e estabelecer os mecanismos de segurança do serviço de transporte escolar público e privado, bem como o transporte privado realizado pelas empresas e demais instituições.

Art. 32. O município deverá regulamentar padronizar e estabelecer os mecanismos de segurança do serviço de transporte de trabalhadores rurais.

Seção V - Do transporte intermunicipal e interestadual

Art. 33. O terminal rodoviário é um polo gerador de viagens - PGV e deve ser considerado como um terminal de integração das rotas do transporte coletivo por ônibus, intermunicipal e interestadual;

Art. 34. A área e o sistema viário do terminal rodoviário e suas adjacências deverão receber tratamento, de forma a privilegiar a entrada e saída do transporte rodoviário.

Art. 35. O município deverá estabelecer condições de segurança para os passageiros, por meio de câmeras de filmagem e, se possível, área fechada para embarque e desembarque.

Art. 36. O município deverá reformar a infraestrutura física do terminal rodoviário.

Art. 37. O terminal rodoviário deverá receber intervenções de acessibilidade e desenho universal.

Art. 38. O terminal rodoviário poderá ser terceirizado.

Seção VI - Do transporte aéreo

Art. 39. O município poderá expandir a estrutura e a área do aeroporto municipal.

Art. 40. O município deverá melhorar as condições operacionais e de segurança para aumentar o número de voos e iniciar os voos comerciais.

Art. 41. O município deverá criar o regimento interno de funcionamento do aeroporto municipal.

CAPÍTULO V - DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Seção I – Das Diretrizes Gerais do Sistema Viário

Art. 42. O sistema viário municipal decorre do planejamento físico e funcional do espaço urbano e sua consecução se processará com observância das normas técnicas indicadas na presente lei.

Art. 43. As disposições desta lei deverão ser observadas na aprovação de projetos viários e execução de qualquer obra particular, bem como em todas as iniciativas dos poderes públicos municipal, estadual e federal, no âmbito do município de Conselheiro Lafaiete.
§ 1° - É obrigatória a análise integrada dos projetos urbanísticos e de parcelamento de uso do solo pelo órgão de trânsito e tráfego do município.
§ 2° - O projeto de construção, reconstrução, reforma e ampliação de edificações de uso não residencial que sejam considerados Polo Gerador de Tráfego (PGT), deverão passar pela análise do órgão de trânsito e tráfego do município.
§ 3° - Ficam também sujeitos a emissão de diretrizes viárias os empreendimentos de parcelamento do solo na área rural do município.
§ 4° - Os empreendimentos de impacto ao sistema viário urbano representado pelo tráfego de veículos e demanda de transportes coletivos, deverão ter sua aprovação condicionada à apresentação de memorial justificativo, nos termos desta lei.

Art. 44. As vias de circulação pública que vierem a ser implantadas no município somente serão liberadas ao uso após vistoria e aprovação da unidade municipal responsável pela execução e recebimento de obras públicas e serão incluídas no mapa viário, na categoria de vias existentes e disponibilizadas ao órgão de trânsito e tráfego do município.

Art. 45. Os novos projetos viários na área do município deverão atender as especificações técnicas da presente lei e do Código de

Trânsito Brasileiro.

Art. 46. Os locais destinados a postos de combustíveis, oficinas, estacionamentos ou garagens de usò coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas e sinalizadas, de acordo com a Resolução nº38/1998 dó CONTRAN.

Art. 47. Toda edificação existente ou a ser construída não poderá fazer rebaixamento de guias a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal.

Art. 48. O órgão municipal gestor de trânsito, com circunscrição sobre a via, poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito.

Art. 49. Preferencialmente, o estacionamento em logradouros públicos deverá ser autorizado do lado direito em vias de sentido único, para obter maior fluidez e segurança nas manobras.

Art. 50. O município deverá restringir sempre que necessário às vias públicas com sentido duplo, implantando sistemas binários.

Art. 51. O município deverá padronizar um tipo de estacionamento (paralelo ou a 45°/90°) ao longo de toda a via, de acordo com as demandas apresentadas e revistas periodicamente.

Art. 52. Deverá ser atribuída prioridade à circulação e segurança dos modos não motòrizados (pedestres e ciclistas) por meio calçadas regulares.

Art. 53. A sinalização viária horizontal e vertical de trânsito deverá ser mantida de acordo com as normas do CONTRAN.

Art. 54. Ó município deverá providenciar a atualização da sinalização dos logradouros públicos.

Art. 55. Os redutores de velocidade, quando possível, deverão ser substituídos por medidas moderadoras de tráfego, conforme resolução nº 039/1998 do CONTRAN.

Art. 56. O município deve garantir a manutenção da boa pavimentação para as vias arteriais e coletoras, proporcionando boa fluidez ao trânsito.

Art. 57. 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.

Parágrafo único: A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra em vias existentes e do empreendedor em caso de novos loteamentos.

Seção II – Do Sistema Viário Urbano

Art. 58. O sistema viário urbano tem como objetivos:

I. assegurar o desenvolvimento harmônico da estrutura urbana e sua integração com as vias de estruturação rural do município e vias de ligação regional;

II. propiciar uma estruturação urbana capaz de atender às funções de habitar, trabalhar, recrear e outras, destinadas à realização humana, em sua plenitude;

III. melhorar a qualidade de vida, especialmente pelo acesso aos serviços básicos, à infraestrutura urbana e aos equipamentos sociais, preservando e melhorando a qualidade do meio ambiente.

Art. 59. Os mapas viários referentes ao sistema viário urbano serão permanentemente atualizados, constituindo-se, dessa forma, em segura fonte de informação da situação real do estágio do desenvolvimento físico do Município.

Art. 60. Para atender às suas finalidades, o PLANMOB contém todos os elementos que permitam definir as funções a serem desempenhadas pelas vias públicas, de acordo com sua categoria, na forma estabelecida por esta Lei.

Sub Seção I - Da Hierarquização Viária Urbana

Art. 61. A hierarquização viária urbana está representada no ANEXO I – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário, relacionada no ANEXO II – Relação das Vias da Hierarquia Física e compreende as seguintes tipologias de vias:

I- vias de trânsito rápido;

II- vias arteriais;

III- vias coletoras principais;

IV- vias coletoras secundárias;

V- vias locais;

VI- vias com tráfego compartilhado;

VII- vias com circulação de bicicletas;

VIII- vias de circulação para pedestres.

Art. 62. As vias de trânsito rápido são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível, são as rodovias que interligam a cidade com as demais regiões do Estado e do País, que operam sob a gestão estadual ou federal.

Art. 63. As vias arteriais são aquelas caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforos, com acessibilidade às vias secundárias e locais, permitindo ligações entre diferentes regiões da cidade, com ênfase na mobilidade e nas condições satisfatórias de fluidez, possibilitando a acessibilidade aos lotes de forma a não comprometer a operação da via e a segurança de seus usuários.

Art. 64. As vias arteriais se dividem em:

I - Vias Arteriais de 1ª Categoria:

a) podem ocorrer na área urbana consolidada ou em novos parcelamentos;
b) possuir pavimento dimensionado para tráfego médio ou pesado;
c) operar em mão dupla ou em sistema binário;
d) previr o uso lindeiro misto;
e) adequar para abrigar todos os modais;
f) destinar sem restrições para trafego geral e de transporte de cargas;
g) transporte coletivo em tráfego partilhado;
h) em novos parcelamentos deverão prever canteiros centrais mais largos e serão submetidas a critérios especiais de aprovação de projetos, considerando-se os usos e as edificações lindeiras, podendo apresentar características distintas, suas dimensões geométricas deverão obedecer os critérios previstos no ANEXO III – Dimensões Geométricas das Vias.

II. Vias Arteriais de 2ª Categoria:

a) ocorrem na área urbana consolidada;
b) possuem pavimento dimensionado para tráfego médio ou pesado;
c) operam em mão dupla ou em sistema binário;
d) previsão de uso lindeiro misto;
e) adequação para abrigar todos os modais;
f) transporte Coletivo em tráfego partilhado;
g) destinadas para trafego geral e com restrições ao de carga.

Art. 65. As vias coletoras são aquelas que recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais, arteriais e de trânsito rápido, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade, possibilitando integração com o uso de solo lindeiro quanto à localização de comércio, serviços e outras atividades.

Art. 66. As vias coletoras se dividem em:

I. Vias Coletoras Principais:

a) podem ocorrer na área urbana consolidada ou em novos parcelamentos;
b) prioritariamente destinadas ao transporte coletivo e vinculadas ao uso misto;
c) pavimento dimensionado para tráfego médio ou pesado;
d) operam em mão dupla ou em sistema binário;
e) destinada preferencialmente ao tráfego de média distância para ligações entre subcentros, com pequena participação de tráfego local;
f) conexão com vias expressas e avenidas principais;
g) acesso e travessia para as vias do sistema coletor;
h) destinada para tráfego geral e com restrições ao de carga;
i) transporte Coletivo em tráfego partilhado;
j) em novos parcelamentos serão submetidas a critérios especiais de aprovação de projetos, considerando-se os usos e as edificações lindeiras, podendo apresentar características distintas, suas dimensões geométricas deverão obedecer os critérios previstos no ANEXO III – Dimensões Geométricas das Vias.

II. Vias Coletoras Secundárias:

a) podem ocorrer na área urbana consolidada ou em novos parcelamentos;
b) prioritariamente destinadas ao transporte coletivo e vinculadas ao uso misto;
c) pavimento dimensionado para tráfego médio ou pesado;

d) operam em mão dupla ou em sistema binário;
e) destinada preferencialmente ao tráfego gerado nas áreas internas, com participação significativa do tráfego local;
f) destinada para tráfego leve e com grandes restrições ao transporte de carga, apenas para abastecimento local, exceto aquelas dos empreendimentos para fins industriais, onde o transporte de cargas é prioritário;
g) transporte Coletivo em tráfego partilhado;
h) em novos parcelamentos serão submetidas a critérios especiais de aprovação de projetos, considerando-se os usos e as edificações lindeiras, podendo apresentar características distintas, suas dimensões geométricas deverão obedecer os critérios previstos no ANEXO III – Dimensões Geométricas das Vias.

Art. 67. As vias locais são aquelas que promovem a distribuição do tráfego local, apresentando baixa fluidez e alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com os usos lindeiros.

Art. 68. As vias com tráfego compartilhado são aquelas que operam em regime especial que comporta pedestres, automóveis e ciclistas, exigindo controle de velocidade e implantação de infraestrutura adequada para os modos não motorizados.

Art. 69. As vias ou espaços viários destinados à circulação de bicicletas podem ocorrer por meio de ciclovias com características geométricas e infraestruturas próprias ao uso exclusivo de bicicletas e de ciclo faixas, que são espaços definidos no leito carroçável por meio de sinalização de trânsito.

Art. 70. As vias de circulação para pedestres são espaços abertos compostos por calçadas com as seguintes características:
I- faixa de passeio é o espaço destinado exclusivamente à circulação dos pedestres;
II- faixa de mobiliário é a área destinada à implantação de lixeiras, sinalização toponímica, postes de energia, orelhões, caixas de correio e arborização;
III-faixa de permeabilidade é a área permeável, ou provida de pavimento permeável, para infiltração de águas pluviais e a implantação de vegetação.

Art. 71. As vias rurais são as vias que interligam a zona rural entre seus diferentes pontos e estes, com as vias urbanas.

Art. 72. As vias da zona central, situadas na área comercial, configuram áreas com alta demanda por estacionamento, exigindo normas e critérios especiais para a adequação de novos projetos de edificações.

Art. 73. As vias de novos loteamentos deverão respeitar as dimensões e regras estabelecidas nesta Lei.

Sub Seção II - Da Classificação Viária Urbana

Art. 74. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:
I - via de trânsito rápido;
II - via arterial;
III - via coletora;
IV - via local.

Art. 75. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, observadas as suas características técnicas e as condições de trânsito.

Art. 76. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima, nas vias urbanas, será de:
I - oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
II - sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais de 1ª categoria;
III - quarenta quilômetros por hora, nas vias arteriais de 2ª categoria;
IV - quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
V - trinta quilômetros por hora, nas vias locais.
Parágrafo único: A Prefeitura, através de seu órgão municipal de trânsito e tráfego, poderá estabelecer, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, dependendo do estudo técnico de engenharia.

Sub Seção III – Das Especificações Técnicas das Vias Urbanas

Art. 77 - As vias urbanas de circulação pública deverão ter as dimensões dos passeios e da faixa de rolamento ajustadas às funções que lhe são inerentes, observado rigorosamente o projeto elaborado ou aprovado pelo órgão municipal responsável pelos serviços de trânsito e tráfego.
§ 1º As dimensões a que se refere o "caput" deste artigo deverão corresponder às dimensões do ANEXO III – Dimensões Geométricas das Vias e múltiplos de filas de veículos ou pedestres, segundo os seguintes gabaritos mínimos:
a) 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para cada fila de veículo estacionado paralelo ao meio-fio;
b) 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) para cada fila de veículo estacionado à 45º (quarenta e cinco graus) em relação ao meio-fio;

c) 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros) para cada fila de veículo estacionado à 90° (noventa graus) em relação ao meio-fio;
d) 3,00m (três metros) para cada fila de veículo em movimento e em vias arteriais e coletoras;
e) 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) para cada fila de veículo em movimento e em vias de trânsito rápido;
f) raios de concordância entre alinhamentos das vias de 9,00 (nove) metros, exceto para as vias de empreendimentos industriais, que serão de 11,00 (onze) metros;
g) as declividades máximas das vias urbanas serão de 10% e as mínimas de 0,5%, podendo se admitir, a critério da Prefeitura, até 15%, para as máximas, mediante cabal demonstração de impossibilidade prática de atendimento do limite fixado, em trechos não superiores a 100 (cem) metros.

Art. 78 - As vias de trânsito rápido obedecerão a projetos específicos, aprovados pelo departamento responsável pelos serviços de trânsito e tráfego.

Seção III– Do Sistema de Estradas Municipais

Art. 79 - O sistema de estradas municipais deverá ser planejado e implantado de modo a atender suas funções específicas e segundo o critério técnico de dar-lhe forma característica de malha, adequadamente interligado ao sistema viário urbano e integrado aos sistemas viários estaduais e federais.
Parágrafo Único - As principais funções a considerar no planejamento e implantação do sistema de estradas municipais são as seguintes:
a) assegurar livre trânsito público na área rural do município;
b) proporcionar facilidades de intercâmbio e de escoamento de produtos em geral;
c) permitir o acesso de glebas e terrenos às rodovias estaduais e federais.

Art. 80 - O sistema de estradas municipais é constituído pelos existentes, organicamente articulados entre si, localizados na área rural.
§ 1° - A Prefeitura deverá regulamentar as estradas municipais existentes através de lei específica.
§ 2°,- Consideram-se estradas municipais as existentes e as planejadas, bem como os que vierem a ser abertas, constituindo frente de glebas ou terrenos, devidamente aprovados pela prefeitura.
§ 3° - Após sua aprovação pela prefeitura e sua inclusão na respectiva planta oficial, as estradas passarão a integrar o correspondente sistema municipal.

Art. 81 - Para aceitação e oficialização por parte da prefeitura, de estradas já existentes que constituem frente de glebas ou terrenos e são destinados ao livre trânsito público, é indispensável que os mesmos preencham ou tenham condições de preencher as exigências técnicas, estabelecidas nesta lei, para as estradas municipais.
§ 1° - A aprovação de estrada a que se refere este artigo será feita com base no requerimento dos interessados e da doação ao município da faixa de terreno tecnicamente exigível para estradas municipais, segundo disposições desta lei.
§ 2° - O requerimento deverá ser dirigido ao Prefeito Municipal pelos proprietários das glebas ou terrenos marginais à estrada que se deseja aprovação oficial e sua integração ao sistema de estradas municipais.
§ 3° - A doação da faixa da estrada de que trata este artigo deverá ser feita pelos proprietários das glebas ou terrenos marginais à estrada em causa, mediante documento público devidamente transcrito no registro de imóveis.

Art. 82 - A estrada, dentro de estabelecimento agrícola, pecuário ou agroindustrial, que for aberta ao trânsito público, deverá obedecer aos requisitos técnicos correspondentes à sua função no sistema de estradas municipais, havendo obrigatoriedade de comunicação à prefeitura, para efeito de aceitação e oficialização.
§ 1° - A estrada a que se refere este artigo deverá ser gravada pelo proprietário como servidão pública, mediante documento público devidamente transcrito no registro de imóveis.
§ 2° - A servidão pública de que trata o parágrafo anterior só poderá ser extinta, cancelada ou alterada mediante anuência expressa da prefeitura.

Art. 83 - Para abertura de estrada de uso público no território do município, constituindo frente de glebas ou terrenos, é obrigatória a prévia autorização da prefeitura.
§ 1° - Após exame do projeto pelo órgão competente da prefeitura, sua aceitação e oficialização serão assim formalizadas:
a) expedição da respectiva licença de construção por parte da prefeitura;
b) doação ao município, por parte dos proprietários dos terrenos lindeiros à estrada projetada, da faixa de terreno necessária para sua construção e fixada por lei;
c) aceitação por parte dos referidos proprietários dos encargos e restrições que forem oficialmente estabelecidos.
§2° - A doação e as obrigações a que se referem às alíneas do parágrafo anterior deverão ser obrigatoriamente, formalizada em documento público devidamente transcrito no registro de imóveis.
§ 3° - A doação ao município da faixa de domínio da estrada projetada será feita sem que haja qualquer indenização por parte da prefeitura.
§ 4° - Fica reservado à administração municipal o direito de exercer fiscalização dos serviços e obras de construção da estrada projetada e oficializada.

Sub Seção I – Designação e da Nomenclatura das Estradas Municipais

Art. 84 - Para efeito desta lei, as vias de circulação municipais nas áreas rurais obedecerão às seguintes designações:
I - estradas municipais;
II - estradas secundárias.
Parágrafo Único - As designações estabelecidas neste artigo têm por finalidade indicar a importância relativa das diversas vias de circulação municipais, nas áreas rurais.

Art. 85 - A nomenclatura das estradas principais e secundárias obedecerá à sigla CL, correspondente ao nome oficial do município de Conselheiro Lafaiete, justapondo-se um número para efeito de identificação.

Sub Seção II – Das Especificações das Estradas Municipais

Art. 86 - As estradas principais e secundárias, e suas características técnicas construtivas, serão especificadas através de decreto do Prefeito.
Parágrafo Único - As especificações a que se refere este artigo figurarão no cadastro do sistema de estradas municipais.

Art. 87 - A faixa de domínio público terá largura mínima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) lindeira as pistas de rolamento das estradas.

Art. 88 - A faixa não edificável terá largura mínima de 15,00 (quinze metros) de cada lado, a partir do eixo da via.

Art. 89 - As pistas de rolamento deverão obedecer às seguintes larguras mínimas:
I - Estradas principais: 7,00 (sete) metros;
II - Estradas secundárias: 6,00 (seis) metros.

Seção IV – Dos Elementos de Sinalização Urbana

Art. 90 - É considerado elemento de sinalização urbana todo tipo de informação horizontal ou vertical cujo objetivo seja informar, indicar, alertar ou orientar o usuário do espaço urbano quanto à circulação, transporte, localização de equipamentos urbanos ou similares.

Art. 91 - Os elementos de sinalização urbana são constituídos de:
I - sinalização de trânsito;
II - nomenclatura de logradouros públicos;
III - numeração de edificações e lotes;
IV - informações cartográficas.

Art. 92 - Toda e qualquer utilização de elementos de sinalização urbana no município deve respeitar o Código de Trânsito Brasileiro e suas resoluções, observando as questões de segurança e acessibilidade a todos os usuários, sem distinção.
Parágrafo Único - A critério do departamento responsável pelos serviços de trânsito e tráfego poderão ser proibidos quaisquer instrumentos publicitários com inscrições, luminosos ou outros elementos que possam interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 93 - A instalação de placas de sinalização na área urbana do município deve atender as necessidades dos usuários, inclusive turistas, de forma que identifiquem os pontos de referência mais significativos da cidade, entre eles museus, teatros e órgãos da administração pública municipal, os bairros, as principais vias do plano viário, assim como a localização das rodovias que servem o município com as principais cidades vizinhas.

Art. 94 - A instalação de qualquer elemento de sinalização urbana deve receber autorização do órgão competente da administração municipal.

Sub Seção I – Da Sinalização de Trânsito

Art. 95 - É considerado como sinalização de trânsito, todo e qualquer elemento que, através de textos, imagens ou sons, regulamente, advirtam, oriente ou indique a motoristas ou pedestres, informações pertinentes ao sistema viário ou a localização de espaços e equipamentos urbanos, de acordo com o estabelecido nesta Lei, em sua regulamentação e no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 96 - A sinalização de trânsito deve obedecer ao Código de Trânsito Brasileiro em todas suas especificações: nas cores e na forma das mensagens, nas categorias de regulamentação, advertência, orientação e indicação e nas suas formas de expressão, horizontal, vertical e semafórica.
Parágrafo Único - Os suportes para fixação das sinalizações vertical e semafórica deverão apresentar um projeto limpo, que interfira o mínimo na paisagem urbana e poderão ter características próprias de desenho desde que respeitadas às disposições do Código de Trânsito Brasileiro, as resoluções do CONTRAN e eventualmente outras posturas sobre a matéria.

Art. 97 - É vedada a veiculação publicitária na sinalização de trânsito oficial, exceto quando proveniente de parcerias, nos termos desta Lei e de sua regulamentação.

§ 1° - A publicidade, na forma de parcerias, nos termos do "caput" deste artigo, deverá obedecer a uma padronização quanto à cor, tamanho, forma, letra e material.

§ 2° - A publicidade só poderá indicar pontos referenciais localizados na malha urbana, consorciado com o sistema de orientação de tráfego.

§ 3° - Os elementos relacionados à publicidade não poderão ser afixados nos semáforos.

Art. 98 - Em todos os novos projetos de parcelamento do solo deverá ser prevista a implantação de sinalização de trânsito.

Sub Seção II – Da Nomenclatura de Logradouros Públicos

Art. 99 - Deverá ser criado um sistema de sinalização de identificação, com a utilização de cores específicas, com a finalidade de definir rotas referenciais e específicas.

Art. 100 - As vias de circulação pública e os demais logradouros do município, que se acham sob sua jurisdição, receberão, obrigatoriamente, nomenclatura oficial por meio de placas denominativas.

Art. 101 - O sistema de emplacamento das vias urbanas e dos demais logradouros públicos deve receber, nos cruzamentos, duas placas, sendo uma na esquina da quadra que termina e sempre a direita do sentido do trânsito e outra em posição diagonalmente oposta, na quadra seguinte.

§ 1° - As placas denominativas de vias urbanas e demais logradouros públicos serão, obrigatoriamente, padronizadas, na forma da lei.

§ 2° - Em cada placa denominativa de logradouros, imediatamente abaixo do nome deste, deverão ser indicados os números limites das edificações contínuas existentes no trecho compreendido entre dois cruzamentos do respectivo logradouro e o código de endereçamento postal - CEP - da área onde esta estiver instalada.

§ 3° - As placas denominativas serão colocadas, preferencialmente, em postes apropriados e em nível suficiente para serem visíveis acima dos veículos de altura normal média, quando estacionados.

§ 4° - Excepcionalmente, as placas denominativas de logradouros serão colocadas nas paredes das edificações.

§ 5° - Será permitido, após análise e aprovação pelos órgãos competentes da administração municipal, o uso publicitário contíguo à nomenclatura de logradouros, desde que não atrapalhe a visibilidade da mesma e respeite as normas de segurança e durabilidade.

§ 6° - A publicidade, na forma de parceria, a que se refere o parágrafo anterior, deverá obedecer a uma padronização quanto ao tamanho, forma e material, através de regulamento do Poder Executivo.

Art. 102 - A administração municipal manterá organizada e atualizada no órgão municipal competente, o cadastro de emplacamento das vias urbanas e demais logradouros públicos, para os devidos fins.

Art. 103 - Em todos os novos projetos de parcelamento do solo deverá ser prevista a implantação de sinalização denominativa de vias urbanas e logradouros públicos.

Parágrafo único: A obrigação de sinalizar é de responsabilidade do empreendedor.

Sub Seção III – Da Numeração das Edificações e Lotes

Art. 104 - Toda e qualquer edificação existente ou que vier a ser construída ou reconstruída, localizada na área urbana terá, obrigatoriamente, numeração legível, sendo o número designado pela administração municipal.

Art. 105 - A numeração das edificações e lotes deve ser instalada de maneira que possa ser visualizada dos logradouros lindeiros próximo.

Parágrafo Único - Para efeito de estabelecimento do ponto de origem de logradouro será obedecido o sistema de orientação do cadastro físico do município.

Art. 106 - A administração municipal deverá manter organizada e atualizada na unidade municipal competente, o cadastro da numeração das edificações e lotes, por logradouro, no qual serão anotadas quaisquer alterações feitas na numeração.

Sub Seção IV – Da Sinalização de Interesse Privado

Art. 107 - Será considerada sinalização de interesse privado, as placas instaladas em locais apropriados, respeitando as normas de segurança de trânsito e em acordo com esta lei, com sua regulamentação e com o Código de Trânsito Brasileiro, cujo objetivo seja informar as pessoas os empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego Regional.

Art. 108 - As placas de informações de interesse privado só poderão ser instaladas com a autorização do Departamento Municipal de Trânsito e Tráfego.

Sub Seção V – Do Sistema de Circulação e Estacionamento.

Art. 109 - O sistema de circulação e de estacionamento nos aglomerados urbanos do município deverá ser ordenado e disciplinado em conformidade com a hierarquia do sistema viário das áreas urbanas e de expansão urbana, às exigências desta lei e às prescrições do Código de Trânsito Brasileiro e de seu regulamento.

§ 1° - Basicamente, o sistema de circulação de veículos e pedestres nas vias urbanas e estradas municipais reger-se-á pela legislação federal pertinente ao Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2° - O ordenamento e disciplinamento do sistema de circulação e de estacionamento terão como finalidade:

a) assegurar normalidade ao trânsito de veículos e bem estar aos transeuntes;

b) proporcionar-lhe melhor fluidez e maior segurança possíveis.

§3° - No ordenamento e disciplinamento do sistema de circulação e de estacionamento deverão ser considerados os seguintes problemas:

a) sinalização e sentidos de trânsito;

b) sistema de circulação de veículos, em geral baseado no princípio de origem e destino, com pistas de mão única, não se considerando o uso e a capacidade do veículo;

c) itinerários de transportes coletivos intermunicipais ou interestaduais de passageiros, de forma que interfira o menos possível no tráfego urbano;

d) itinerários pontos de parada, horários de transportes coletivos urbanos, bem como períodos destinados ao estacionamento dos referidos veículos e ao embarque ou desembarque de passageiros.

e) itinerários e horários especiais para o tráfego de veículos de carga e para as operações de carga e descarga;

f) proibição de circulação de veículos ou passagem de animais em determinadas vias públicas;

g) velocidade máxima permitida para veículos automotores em cada via urbana, considerados, especialmente, as condições de trânsito;

h) tonelagem máxima permitida a veículos de transporte de carga que circulem nos logradouros urbanos;

i) pontos e áreas de estacionamento de veículos em logradouros públicos;

j) locais não edificados que podem ser destinados ao estacionamento e guarda de veículos;

k) fixação e sinalização dos limites das zonas de silêncio.

§4° - O ordenamento e disciplinamento referidos neste artigo deverão ser feitos mediante decreto do prefeito, observadas as proposições do departamento municipal responsável pelos serviços de trânsito e tráfego.

Art. 110 - Os sinais de controle de trânsito, os sinais direcionais e as placas indicativas convencionais terão uniformidade e padronização, sendo obrigatoriamente localizadas onde sejam facilmente visíveis pelos motoristas e pelos pedestres.

Art. 111 - O sistema nacional de sinalização gráfica de trânsito, normalizado pelo Código de Trânsito Brasileiro e seu regulamento, será obrigatoriamente observado, bem como quaisquer alterações que nele se verifiquem, compreendendo:

I - inscrições em placas, dimensões e modelos oficialmente previstos;

II - pinturas no leito das pistas de rolamento das vias urbanas, nelas demarcadas e apostas;

III - pórticos de estrutura metálica sobre as pistas de rolamento, fixados nos passeios laterais e nas saídas municipais das rodovias.

Art. 112 - É proibido perturbar ou interromper, por qualquer meio ou forma, o livre trânsito de veículos e de pedestre nas vias, praças e passeios dos aglomerados urbanos do município, bem como nas estradas e caminhos municipais, exceto para execução obrigatória de obras e serviços ou quando a sinalização de trânsito ou exigências de ordem de segurança pública o determinar.

§1° - Qualquer obra devidamente autorizada em logradouro público só poderá ser iniciada depois de prévia comunicação ao departamento municipal responsável pelos serviços de trânsito e tráfego.

§2° - Para se realizar qualquer reparo ou serviço, de emergência ou não, em logradouro público, será necessária que se faça prévia comunicação à unidade municipal responsável pelos serviços de trânsito e tráfego.

§3° - Quem for executor do reparo, obra ou serviço é responsável pela sinalização de qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via como no passeio.

§ 4° - Ao término de qualquer reparo, serviço ou obra em logradouro público, as pistas de rolamento e os passeios deverão ficar totalmente desimpedidos de entulhos, para livre e imediata circulação de veículos e pedestres.

§ 5° - Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

§ 6° - A execução dos remendos na pavimentação decorrentes de reparos, obras ou serviços são de inteira responsabilidade financeira e técnica do responsável pelos trabalhos e deverá obedecer rigorosamente o Código de Postura do Município de Conselheiro Lafaiete.

Art. 113 – Nos pontos de parada de transporte coletivo deverá ser demarcada a sinalização horizontal da extensão da área reservada, bem como seu posicionamento em relação ao marco indicativo do ponto de parada, seguindo critérios estabelecidos pelo departamento municipal gestor dos serviços de trânsito e tráfego.

Art. 114 - A demarcação dos pontos de paradas terá prioridade em relação ao estacionamento em via pública, cabendo ao departamento municipal gestor de trânsito e tráfego estabelecer os locais, independente da atividade ocupada pelo lote frontal existente.

Art. 115 - Os pontos iniciais e terminais das linhas de transportes coletivos urbanos deverão ser adequadamente distribuídos nas áreas

urbanas e de extensão urbana, consideradas as possibilidades reais de suporte de cada local, mediante designação e sinalização pelo departamento municipal de trânsito e tráfego.

§1° - Os pontos de parada de transportes coletivos, nos seus itinerários, deverão ser distribuídos de forma que possibilitem o embarque e o desembarque de passageiros diretamente no passeio.

§2° - O tempo de estacionamento de transportes coletivos nos pontos de parada será estritamente necessário para o embarque e o desembarque de passageiros.

Art. 116 - Ao entrarem nas áreas urbanas e de extensão urbana, as linhas de transportes intermunicipais e interestaduais serão submetidas a itinerários especiais e compulsórios, a fim de não serem criadas dificuldades desnecessárias no sistema de circulação urbana.

§ 1° - Para estacionamento de veículos coletivos de linhas não urbanas serão fixadas áreas especiais nas adjacências das estações rodoviárias, onde os referidos veículos ficarão aguardando horário ou recebendo os serviços de asseio e limpeza.

§ 2° - Não serão permitidos embarques e desembarques de passageiros em escritórios ou agências das empresas de veículos coletivos de linhas não urbanas.

Art. 117 - Para circulação e estacionamento dos veículos de transporte de carga e operações de carga e descarga obedecerão aos seguintes critérios:

I - a circulação de veículos de carga na via pública só será permitida durante o tempo necessário e em locais permitidos pelo departamento municipal gestor dos serviços de trânsito e tráfego, fiscalizado pelos agentes de trânsito, cabendo autuação pelo não cumprimento;

II - todo material de construção deverá ser entregue no canteiro de serviço, obrigatoriamente localizado fora da pista de rolamento e passeio;

III - nos estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas, nos armazéns, depósitos e oficinas, a carga e a descarga de materiais e produtos não poderão ser feitas através do passeio nem poderão impedir o livre trânsito de pedestres e de veículos, cabendo fiscalização e penalidade feita pelo órgão competente da administração municipal.

IV - nas vias e praças de domínio exclusivo de pedestres, somente será permitida a circulação dos veículos com autorização do departamento municipal gestor dos serviços de trânsito e tráfego, cabendo penalidade aos veículos não autorizados.

Art. 118 – Para consolidação de novas feiras-livres e eventos deverá ser consultado o órgão de trânsito e tráfego afim de realização de estudo de viabilidade de instalação.

Art. 119 - Os pontos de táxis serão identificados pela placa de sinalização indicativa e por sinalização horizontal demarcando somente a área do ponto.

Art. 120 - Na circulação de pedestres somente deverão ser permitidas suas travessias nas vias preferenciais sobre as faixas de proteção que unem os passeios.

Art. 121 - O município deverá destinar no mínimo 2% (dois por cento) do total de vagas de estacionamento em logradouros públicos para as pessoas com deficiência, conforme Resolução N° 304/2008 do CONTRAN.

Art. 122 - O município deverá destinar no mínimo 5% (cinco por cento) do total de vagas de estacionamento em logradouros públicos para os idosos, conforme Resolução N° 303/2008 do CONTRAN.

Seção V – Dos Passeios Públicos

Art. 123 - Os passeios deverão ser longitudinalmente paralelos ao greide do logradouro público, e terem transversalmente uma declividade de 2% (dois por cento) do alinhamento para a guia.

Parágrafo Único - Em caso de acidentes topográficos poderá ser permitida declividade superior à fixada no "caput" deste artigo, desde que sejam adotadas medidas que evitem escorregamentos.

Art. 124 - Os responsáveis por imóveis, edificados ou não, lindeiros a vias ou logradouros públicos dotados de guias e sarjetas, são obrigados a construir os respectivos passeios na extensão correspondente a sua testada.

Art. 125 - Os passeios deverão ser mantidos em perfeito estado de conservação, para que os pedestres neles transitem com segurança, resguardados, também, seus aspectos estéticos e harmônicos.

Art. 126 - Caracterizam-se como situações de mau estado de preservação dos passeios, dentre outras, a existência de buracos, de ondulações, de desníveis não exigidos pela natureza do logradouro, de obstáculos que impeçam o trânsito livre e seguro dos pedestres e a execução de reparos em desacordo com o aspecto estético ou harmônico do passeio existente.

Art. 127 - As calçadas devem ser executadas com materiais duráveis e de superfície regulares, através das técnicas apropriadas e obedientes às normas da ABNT, não podendo resultar em superfícies escorregadias ou derrapantes.

Art. 128 - As empresas ou concessionárias de serviços públicos, que tenham equipamentos no subsolo, precisam de autorização da administração municipal para executar qualquer obra ou serviço e obrigadas a reparar as calçadas danificadas na execução dessas obras ou serviços, entregando-as no mesmo estado em que se encontravam, dentro dos padrões legais.

Art. 129 - As rampas dos passeios destinadas à entrada e saída de veículos, somente poderão ser construídas mediante licença do órgão competente da administração municipal, observados os seguintes requisitos:

I. Não ultrapassarem a 0,50m (cinquenta centímetros) de comprimento a partir do meio fio sobre o passeio. É proibida a construção de rampas sobre a sarjeta junto ao meio fio;
II. Ser esclarecido, no pedido de licença, a posição de árvores, postes ou outros dispositivos porventura existentes no passeio, no trecho em que a rampa tiver de ser executada.
§ 1° - Quando for necessário modificar a disposição da arborização pública, as árvores deverão ser transplantadas para o local à pequena distância, a critério do órgão competente da administração municipal, correndo as despesas por conta do interessado.
§ 2° - No caso de não ser possível a transplantação de árvores, estas poderão ser sacrificadas mediante pagamento pelo interessado de indenização arbitrada pela administração municipal, para cada caso.

Art. 130 - Os passeios deverão ser mantidos permanentemente em bom estado de conservação.
§ 1° - A conservação do passeio, tanto na parte pavimentada como na ajardinada, na testada de cada imóvel, caberá ao proprietário ou inquilino.
§ 2° - Sem eximir-se da sua responsabilidade perante a administração municipal, o proprietário do imóvel poderá transferir ao seu inquilino a obrigação de cuidar da conservação do passeio.

Art. 131 - As obras eventualmente existentes sobre o passeio devem ser convenientemente sinalizadas e isoladas, assegurando-se a largura mínima de 1,20 (um metro e vinte centímetros) para circulação. Caso contrário, deve ser feito desvio pelo leito carroçável da via, providenciando-se uma rampa provisória, com largura mínima de 1,00 (um metro) e inclinação máxima de 10% (dez por cento), conforme ABNT NBR 9050/2004.

Art. 132 – As condições gerais de circulação em passeios públicos, além do disposto nesta Lei e demais Leis Urbanísticas Municipais, deverão estar de acordo com a ABNT NBR 9050/2004.

Seção VI – Do sistema ciclo viário

Art. 133 - O sistema ciclo viário de Conselheiro Lafaiete integra o sistema viário urbano quando viável a sua implantação.

Art. 134 - O sistema ciclo viário é composto do conjunto de ciclovias e ciclo faixas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Art. 135 – As ciclovias e ciclo faixas deverão seguir as seguintes dimensões:
I - Ciclovia - via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, com as seguintes características:
a) largura mínima: 2,50 metros para pista bidirecional;
b) largura mínima: 1,50 metros para pista unidirecional.
II – Ciclo faixa - via destinada ao tráfego preferencial de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos, através de sinalização visual com as seguintes características:
a) largura mínima: 1,80 metros para pista unidirecional;
b) as características de declividade obedecem às características das vias onde estiver implantada.

Art. 136 - A implantação de uma ciclovia, por seu efeito estruturador, cria uma área de abrangência para circulação de bicicletas, que apresenta seus limites na distância, declividade e barreiras físicas e naturais, devendo receber um tratamento específico quanto à sinalização, interseções e estacionamentos.

Art. 137 - Em novos projetos de parcelamento do solo poderá ser prevista a implantação de ciclovias ou ciclo faixas, articulada ao sistema ciclo viário definido por esta lei, ficando a critério do órgão de trânsito e tráfego do município.

Seção VII – Do sistema de carga e descarga

Art. 138 - O Município deverá regulamentar através de decreto o sistema de carga e descarga, que deverá contemplar:
I - as áreas destinadas à carga e descarga na Zona Central e nas áreas com potenciais demandas;
II - horários e locais para carga e descarga;
III - orientar e restringir, por meio de sinalização específica, a circulação e estacionamento dos veículos de carga.

CAPÍTULO VI - DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 139 - Os Pólos Geradores de Tráfego (PGT) são empreendimentos ou eventos que atraem ou produzem viagens causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres. O procedimento para aprovação de projetos arquitetônicos e para execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades de PGT's no município de Conselheiro Lafaiete seguirá o disposto nesta lei.

Art. 140 - As átividades e os respectivos portes adotados para enquadramento como PGT estão especificados no ANEXO IV, incluso, que é parte integrante desta lei.

§ 1°. Serão consideradas para o enquadramento e classificação de PGT as construções novas, a instalação de atividades, as regularizações e as ampliações de construções existentes, desde que a área construída seja compatível com o PGT, sendo que no caso de regularização ou ampliação a compatibilidade da área deve ser total, ou seja, a existente acrescida da regularizada ou ampliada.

Art. 141 - Os PGTs subdividem-se em função do grau de impacto no sistema viário:

I - P0: Pólo Gerador de Baixo Impacto;

II - P1: Pólo Gerador de Alto Impacto.

§ 1°. A classificação de PGTs pelo grau de impacto viário e exigências mínimas a serem atendidas estão estabelecidas no ANEXO IV desta Lei.

§ 2°. As exigências mlnimas de vagas de estacionamento, para os estabelecimentos que não se enquadram como PGT, estão estabelecidas no ANEXO V incluso, que é parte integrante desta Lei.

§ 3°. Caso a atividade pretendida não esteja especificada nos ANEXO IV e V desta Lei, será adotado o parâmetro por similaridade de uso.

Art. 142 - Os empreendimentos ou atividades classificados como PGT estão sujeitos as diretrizes viárias específicas, que serão emitidas pelo órgão municipal de trânsito e tráfego, mediante abertura de protocolo pelo proprietário do imóvel ou representante legal, intituladas Certidão de Diretrizes Viárias - CDV, precedido da apresentação dos seguintes documentos:

I - requerimento padrão para abertura de protocolo;

II - formulário para análise de PGT preenchido, nos termos do ANEXO VI, incluso, que é parte integrante deste decreto;

III - projeto de implantação ou anteprojeto do empreendimento;

IV - certidão de zoneamento expedida pelo órgão municipal de planejamento urbano;

V - indicação do imóvel em foto aérea ou planta, contendo a demarcação da área objeto de análise;

VI - no caso de modificação do projeto ou da atividade, apresentar cópia da CDV anteriormente emitida.

§ 1°. Outros documentos, informações ou projetos poderão ser solicitados a qualquer momento desde que tecnicamente justificados, a fim de fundamentar a análise viária e a expedição da certidão de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2°. A CDV terá validade 01(um) ano, a partir da data de sua expedição.

§ 3°. Caso os órgãos competentes de planejamento urbano, trânsito e tráfego, julguem necessários, desde que tecnicamente justificado, outros empreendimentos não enquadrados como PGT poderão ser objeto da expedição da CDV, para fundamentar a aprovação do Alvará de Construção.

Art. 143 - A CDV conterá no mínimo, as seguintes informações:

I - caracterização do sistema viário lindeiros;

II - enquadramento do empreendimento;

III - número de vagas a ser atendido;

IV - localização dos acessos e necessidade de área de acumulação;

V - espaços de circulação e manobra;

VI - áreas de embarque e desembarque, e carga e descarga;

VII - recuos especiais;

VIII - exigência e diretrizes para elaboração de projeto executivo de acessos especiais, doação de área para alargamento de vias e demais medidas mitigadoras e/ou compensatórias do sistema viário e/ou de transportes públicos.

Art. 144 - Quando a análise técnica do PGT indicar a necessidade de implantação de medidas mitigadoras e/ou compensatórias no sistema viário, inseridas ou não dentro do limite da propriedade do empreendimento, considerando inclusive as áreas objeto de doação, ficam a cargo do empreendedor os custos do projeto, da implantação e de execução das medidas necessárias à qualificação da estrutura urbana para instalação do uso requerido.

§ 1°. Para os empreendimentos classificados como P0 as medidas mitigadoras a serem implantadas pelo empreendedor serão restritas ao limite da propriedade do imóvel, considerando inclusive as áreas objeto de doação.

§ 2°. Para os empreendimentos classificados como P1 as medidas mitigadoras e/ou compensatórias a serem implantadas pelo empreendedor poderão ou não estar inseridas no limite da propriedade do imóvel e serão aquelas definidas pela análise do CDV.

Art. 145 - Os projetos executivos para implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias de que tratam o artigo 143 desta lei, deverão ser apresentados para análise e aprovação do órgão municipal de trânsito e tráfego, mediante abertura de protocolo, intitulado processo de melhorias viárias.

§ 1°. No caso da necessidade de doação de área para a execução das referidas melhorias viárias, a mesma deverá ser formalizada ao poder público, por meio da abertura de processo administrativo junto ao órgão de planejamento urbano, intitulado processo de doação de área.

Art. 146 - Para os empreendimentos que serão concluídos em etapas e esta condição for informada pelo interessado com a inclusão de cronograma de execução, a CDV poderá condicionar a cada uma dessas etapas as medidas mitigadoras e/ou compensatórias pertinentes.

Art. 147 - Qualquer modificação nos projetos de edificação que implique na alteração da área computável ou do número total de vagas ou alteração dos acessos deverá ser submetida à nova análise do departamento municipal de trânsito e tráfego.

Art. 148 - Os projetos executivos e as obras referentes à execução das medidas mitigadoras e/ou compensatórias deverão ser acompanhados pelo departamento municipal de trânsito e tráfego e demais órgãos municipais competentes.

Art. 149 - Para aprovação do projeto de construção ou de reforma do PGT o interessado deverá atender as diretrizes contidas na CDV e apresentar os seguintes documentos além de outros instituídos por decreto:
I - termo de compromisso assinados e com firmas reconhecidas em cartório;
II - cronograma de obras viárias;
III - apresentação de escritura pública de doação de bens imóveis, registrada no respectivo cartório de registro de imóveis;
IV - uma via da ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) ou RRT (Registro de Responsabilidade Técnica) devidamente quitada.

Art. 150 - Fica a concessão da licença de início de obras vinculada à aprovação do processo de melhorias viárias, quando cabível.

Art. 151 - Fica a expedição de habite-se do PGT, vinculada à execução das medidas mitigadoras e/ou compensatórias previstas na CDV e do termo de recebimento de obras e exigências de melhorias viárias.
§ 1°. A execução das medidas mitigadoras e/ou compensatórias previstas na CDV deverão ser concluídas em até 90 (noventa) dias da solicitação do habite-se, para que haja tempo hábil para a verificação as obras e emissão do termo de recebimento de obras e exigências de melhorias viárias.
§ 2°. No caso de habite-se parcial, fica sua emissão vinculada à execução das medidas mitigadoras e/ou compensatórias estipuladas pelo departamento municipal de trânsito e tráfego referentes àquela etapa na CDV, sendo que o mesmo se aplica ao termo de recebimento das obras e exigências de melhorias viárias.
§ 3°. Nos casos necessários e desde que tecnicamente justificados, as obras viárias relacionadas às medidas mitigadoras e/ou compensatórias, poderão ser antecipadas às obras civis do empreendimento, a critério do departamento municipal de trânsito e tráfego, sendo que nestes casos a licença para início de obras ficará vinculada à emissão do termo de recebimento de obras e exigências de melhorias viárias.

Art. 152 - O erro, omissão ou falsidade de quaisquer informações constantes nos documentos e/ou relatórios fornecidos pelo requerente, acarretará cassação das licenças expedidas, bem como demais penalidades previstas na legislação vigente.

CAPÍTULO VII - DA EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE

Art. 153 – A educação para o trânsito no município tem as seguintes diretrizes:
I - promover a educação para o trânsito abrangendo toda a população, trabalhando princípios, cidadania, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis à locomoção;
II - promover a adoção de currículo interdisciplinar sobre segurança no trânsito, nos termos do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) em toda rede municipal de educação;
III - promover a adoção de conteúdos curriculares relativos à educação para o trânsito na capacitação de professores multiplicadores;
IV - promover programas de caráter permanente de educação para o trânsito;
V - promover a capacitação e o aperfeiçoamento técnico dos profissionais da área de trânsito.

Art. 154 - O município deverá promover o uso adequado dos espaços urbanos por todas as categorias de usuários através das seguintes ações:
I - Aproveitar a característica cultural da população de atender apelos à civilidade, com campanhas educativas, para promover um melhor convívio nas vias públicas de todos os seus usuários, e suas particularidades;
II - Adotar discurso sobre o uso participativo e comunitário dos espaços de domínio público, como meio de racionalizar os deslocamentos de todos e reduzir os níveis de estresse urbano, através da viabilização de: campanhas educativas comportamentais e institucionais em meios de comunicação, e trabalhos e ações educativas desenvolvidas diretamente com os cidadãos.

Art. 155 - O município deverá desenvolver campanhas educativas específicas, abordando os seguintes temas:
I - motociclistas;
II - excesso de velocidade;
III - uso de álcool e outras drogas;
IV - pedestres;
V - ciclistas;
VI - pessoas portadoras de necessidades especiais;

VIII - comportamentos seguros no trânsito.

Art. 156 - O município deverá promover a bicicleta, como meio de transporte, lazer e de melhoria das condições de saúde da população, vinculado aos projetos da prefeitura de melhorias da rede ciclo viário.

Art. 157 - O município deverá promover as caminhadas como opção de modal, dinamizando o uso das vias públicas e melhorando as condições de saúde da população, através de campanhas educativas específicas para pedestres, e vinculá-los com programas da prefeitura de melhorias de infraestrutura para os pedestres (acessibilidade).

Art. 158 - O município deverá realizar anualmente no período de 18 a 25 de setembro a Semana Nacional de Trânsito.

Art. 159 - O município deverá manter projeto, de caráter permanente, "Educando para o Trânsito", através das seguintes ações:
I - adequar o projeto "Educando para o trânsito" à Portaria nº 147/09 do CONTRAN;
II - manter o atendimento em toda rede de ensino municipal;
III - atender as redes estadual e particular de ensino e entidades

Art. 160 - O município deverá manter o programa de caráter permanente, "CIA DO TRÂNSITO".

Art. 161 – O Programa CIA DO TRÂNSITO deverá conter os seguintes projetos:
I - Projeto "VIDA EM TRÂNSITO", que abrange ações de artes cênicas e teatro de fantoches;
II - TRANSITOLÂNDIA,
III - o físico que desenvolve atividades educativas utilizando todos os equipamentos de trânsito e orientando as crianças como procederem;
IV - TRÂNSITO EM MOVIMENTO abrange ações educativas, através de personagens lúdicos, a fim de realizar abordagens nas vias e demais logradouros públicos.

Seção I - Da Redução de acidentes de Trânsito

Art. 162 - O município deverá reduzir o número de acidentes de trânsito através das seguintes ações:
I - Adotar medidas científicas para atenuar estatísticas de acidentes de trânsito, e desenvolver programas e projetos específicos abordando os assuntos mais contundentes;
II - Desenvolver programas e projetos que visem corrigir problemas identificados no sistema viário, e prevenir a ocorrência de novos acidentes.

Art. 163 - O município deverá criar um banco de dados de acidentalidade viária integrado com os órgãos competentes contendo:
I - a identificação e classificação dos acidentes de trânsito;
II - identificação dos pontos de conflitos de trânsito e dos locais com maiores números de acidentes e vítimas do trânsito.

Art. 164 - O município deverá criar campanhas educativas comportamentais e institucionais a fim de reduzir o número e grau de severidades dos acidentes de trânsito de maior recorrência.

CAPÍTULO VIII - DA FISCALIZAÇÃO

Art. 165 - O município deverá garantir a atuação da autoridade municipal de trânsito e tráfego, através de um contingente de agentes de fiscalização de trânsito que atenda às demandas de fiscalização, operação e educação de trânsito.
§1º - Para cumprir a boa atuação deverá planejar a ampliação e reposição dos quadros de agentes municipais de trânsito;

Art. 166 - O município deverá manter o treinamento, qualificação e requalificação dos agentes municipais de trânsito através das seguintes ações:
I - Desenvolver programas de treinamento, qualificação e requalificação dos agentes municipais de trânsito.
II - Aplicar programas contínuos de treinamento, qualificação e requalificação, especializando os profissionais agentes municipais de trânsito, e buscando a excelência na atuação e cumprimento de suas funções.
III - Normatizar os procedimentos dos agentes municipais de trânsito, em ações de fiscalização e operação de trânsito.
IV - Disponibilizar e aplicar métodos, regras e procedimentos para os agentes municipais de trânsito.

CAPÍTULO IX - DA GESTÃO

Art. 167 - O município deverá garantir a qualidade da gestão do trânsito e tráfego considerando as seguintes diretrizes:
I - Gestão humanista voltada à cidadania, colocando-se em primeiro lugar os interesses da população com relação à mobilidade, acessibilidade, segurança e conforto;
II - Ações ou intervenções planejadas, sistêmicas e participativas, com foco em resultados e eficácia continuamente avaliada;

III - Administração prática, eficiente e rápida, não permitindo ingerências externas às suas legítimas ações;
IV - Prestação dos serviços realizada por pessoas capacitadas, motivadas e reconhecidas por seu desempenho, na busca incessante da excelência no atendimento aos cidadãos;
V - Busca permanente de meios logísticos e tecnológicos, adequados à realidade do órgão, para melhoria contínua das condições de trabalho.

Art. 168 – A fim de garantir a eficiência e eficácia da gestão, o município deverá executar as seguintes ações:
I - Unificar e estruturar os órgãos de trânsito e tráfego, previstos no Art. I° da Lei Municipal n°40/2012;
II - Estruturar a JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações;
III – Manter a integração ao Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 169– A estrutura administrativa do Departamento Municipal de Trânsito e Tráfego é constituída dos seguintes órgãos:
I - Diretoria de Trânsito e Tráfego;
II - Gerência de Trânsito e Tráfego;
III- Seção de Fiscalização, Tráfego e Educação para o Trânsito;
IV- Sinalização viária- FGIII;
V- Inspeção Veicular, controle e análise de estatísticas de trânsito – FGIII;
VI- Seção de Engenharia e Administração.
Parágrafo único: Os cargos em comissão serão de livre nomeação e exoneração pelo Prefeito Municipal.

Art. 170 – Após a aprovação desta lei, o município terá o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para elaboração do regimento interno da gerência de trânsito e tráfego que será aprovado através de Decreto do Poder Executivo.

Art. 171 – A Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI é responsável pelo julgamento de recursos interpostos contra a penalidade imposta pelo departamento municipal de trânsito e tráfego na esfera de sua competência.

Art. 172– A JARI é composta pelos seguintes membros:
I - um representante do órgão que impôs a penalidade;
II - um representante indicado pela entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito;
III - um representante com conhecimento na área de trânsito com no mínimo nível médio.
§1° - A nomeação dos três titulares e dos respectivos suplentes será efetivada pelo Prefeito Municipal.
§2° - O mandato dos membros da JARI terá duração de dois anos, permitida uma recondução.
§3° - Na inexistência da entidade disposta no inciso II, deverá a mesma ser substituído por um servidor público habilitado, integrante do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 173 - Aos membros da JARI, pertencentes ou não ao quadro de servidores do município, fica assegurado o direito ao recebimento de gratificação especial mensal, devida enquanto o membro estiver no efetivo desempenho e exercício das funções.
§1° - A gratificação prevista no "caput" deste artigo corresponderá ao valor de 01(uma) Ufirs para cada membro por sessão, podendo ocorrer no máximo 06 (seis) reuniões ao mês para julgamento, mediante efetivo comparecimento.
§2° - As gratificações previstas no parágrafo anterior não têm natureza salarial, correspondem tão somente a uma verba indenizatória e as sessões deverão ocorrer em horário diferente da jornada de trabalho do servidor municipal.

Art. 174 - A JARI deverá informar ao Conselho Estadual de Trânsito (CETRAN) a sua composição e encaminhará o seu regimento interno, observada a Resolução 357/2010, que estabelece as diretrizes para elaboração do referido regimento interno.

CAPÍTULO XII - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 175- A gestão do PLANMOB compete à Secretaria Municipal de Defesa Social, através do Departamento Municipal de Trânsito e Tráfego.

Art. 176 - Assim que entrar em vigor esta lei, o PPA 2014-2017 deverá ser atualizado no que couber para ajustar-se aos programas e ações do PLANMOB.

Art. 177 - Fica o município autorizado a estabelecer convênios e parcerias com o estado, com a união e com entidades, instituições e organizações não governamentais, visando à implantação e execução do PLANMOB de que trata esta lei.

Art. 178 - São partes integrantes desta lei os seguintes Anexos:
I - ANEXO I – Mapa da hierarquia do sistema viário;
II - ANEXO II – Relação das vias da hierarquia física;
III - ANEXO III – Dimensões geométricas das vias;

IV - ANEXO IV – Classificação dos PGT´s pelo grau de impacto viário e exigências mínimas;
V - ANEXO V – Relação das atividades que não se enquadram como PGT;
VI - ANEXO VI – Modelo do formulário para análise de PGT.

Art. 179 - Esta lei deverá ser revista em processo amplo, democrático e participativo, no prazo de 05 (cinco) anos a partir da data de sua publicação.

Art. 180 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário e as Leis nº 5.258/2010, Lei nº 4.239/1997, Lei nº 4.840/2006, Lei nº 5.078/2009 e Lei nº 5.111/2009.

Prefeitura Municipal de Conselheiro Lafaiete, de de 2017.

Prefeito Municipal

ANEXO I – Mapa da Hierarquia do Sistema Viário

ANEXO II – Relação das Vias da Hierarquia Física

1. As vias arteriais de 1° categoria já consolidadas são as seguintes:
2. As vias arteriais de 2° categoria já consolidadas são as seguintes:
3. As vias coletoras principais já consolidadas são as seguintes:
4. As vias coletoras secundárias já consolidadas são as seguintes:
5. As vias com tráfego compartilhado já consolidado são as seguintes:
6. As vias com circulação de bicicletas já consolidadas são as seguintes:
7. As vias com circulação para pedestres já consolidadas são as seguintes:
8. As demais vias, não descritas nesse anexo, são consideradas Vias Locais.

ANEXO III – Dimensões geométricas das Vias

ANEXO IV – Classificação de PGTs pelo grau de impacto viário e exigências mínimas

ANEXO V – Relação das atividades que não se enquadram como PGT

ANEXO VI – Modelo de Formulário para análise de PGT