
MENSAGEM AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº. 016/2023

SENHOR PRESIDENTE,

ILUSTRES LEGISLADORES,

Por intermédio deste expediente encaminhamos a essa Colenda Casa de Leis o Projeto de Lei Complementar nº. 016/2023, que restou assim ementado **“INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPO VERDE/MT, ESTABELECENDO NORMAS E DIRETRIZES, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”**.

A presente iniciativa visa incrementar as funções sociais da cidade, por meio da adoção de políticas e desenvolvimento urbano, bem como a necessidade em disciplinar o trânsito de veículos de passeio e de grande porte no perímetro urbano de Campo Verde – MT.

Ademais, este projeto de lei está em consonância com o disposto no artigo 182 e artigo 30, inciso I, ambos da Constituição Federal de 1988, além das legislações pertinentes para o desenvolvimento da mobilidade municipal, como o Código de Trânsito Brasileiro (LF nº. 9.503/1997), a Lei de Promoção da Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida (LF nº. 10.098/2000), o Estatuto das Cidades (LF nº. 10.257/2001), o Plano Diretor de Campo Verde (Lei Complementar nº. 113/2019) e Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de Campo Verde (Lei Complementar nº. 128/2020) e, especialmente a que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (LF nº. 12.587/2012).

Na certeza de contarmos com a colaboração para a aprovação, por unanimidade, elucidamos as razões do projeto de lei que ora apresento a essa Colenda Casa do Povo, valendo-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência e, por seu intermédio, aos seus ilustres pares, a expressão do meu elevado apreço e distinta consideração.

Gabinete do Prefeito Municipal de Campo Verde, Estado de Mato Grosso, em 18 de outubro de 2023.

ALEXANDRE LOPES DE OLIVEIRA
PREFEITO MUNICIPAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº. 016, DE 05 DE OUTUBRO DE 2023.

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPO VERDE/MT, ESTABELECENDO NORMAS E DIRETRIZES, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

ALEXANDRE LOPES DE OLIVEIRA, Prefeito Municipal de Campo Verde, Estado de Mato Grosso, no uso de suas atribuições legais,

Faz Saber, que a Câmara Municipal de Campo Verde aprecie e aprove o seguinte Projeto de Lei:

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º. Esta lei regulamenta a Política de Mobilidade Urbana do Município de Campo Verde/MT, como parte constituinte do Plano Diretor do Município e institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campo Verde – PMMU/CV, em consonância com art. 21, inciso XX e art. 182 da Constituição Federal de 1988, e a Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal nº. 12.587/2012.

Art. 2º. A presente norma visa:

- I** - Complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento funcional e territorial do Município;
- II** - Fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- III** - Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

IV - Estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;

V - Disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo;

VI - Implementar o sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;

VII - Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.

Art. 3º. Fazem parte das infraestruturas da Mobilidade Urbana do Município de Campo Verde:

I - Ruas, avenidas, travessas, rodovias, estradas e demais logradouros públicos, incluindo os passeios e calçadas;

II - Sistema de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis;

III - Estacionamento, públicos e privados;

IV - Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - Sinalização viária e de trânsito;

VI - Equipamentos e instalações para controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

TÍTULO II

DAS DIRETRIZES GERAIS

Art. 4º. São diretrizes do sistema de mobilidade urbana:

I - Reestruturação do sistema viário através da hierarquização de vias;

II - Estabelecimento de eixos viários estruturais para implantação do sistema de transporte e serviços públicos em geral, estimulando a expansão linear das atividades econômicas;

III - Priorização de um conjunto de políticas de transporte e circulação, visando a mobilidade dos cidadãos, incluindo as pessoas com mobilidade reduzida, de forma a permitir o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e os meios não motorizados de transporte;

IV - Recuperação e construção de calçadas, viabilizando e otimizando a circulação de pedestres e demais pessoas com deficiência, através da padronização de calçadas;

V - Previsão de implantação de infraestrutura necessária ao ordenamento e transposição entre fluxos de veículos e de pedestres, adotando-se viadutos e passarelas de travessias para pedestres em trechos pré-determinados das rodovias que cruzam o perímetro urbano;

VI - Implantação de infraestrutura do tipo Obras de Artes Especiais (OAEs), contemplando viadutos no trecho compreendido na altura do cruzamento da Avenida Mato Grosso com Rodovia MT-140, e no trecho do cruzamento da Rodovia BR – 070 e o prolongamento da Avenida Vereador César Lima, objetivando o ordenamento bem como a transposição entre os fluxos provenientes do tráfego urbano e o tráfego rodoviário;

VII - Adoção e implantação de modelos de canteiros centrais, além da readequação dos já existentes pertencentes as vias arteriais (avenidas).

Art. 5º. O sistema de mobilidade urbana consiste em:

I - Priorizar a acessibilidade de pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e pessoas com mobilidade reduzida à transportes das mais diversas modalidades;

II - Viabilizar o acesso ao transporte público a toda a população;

III - Priorizar o transporte coletivo sobre o individual;

IV - Viabilizar deslocamentos alternativos dentro do Município;

V - Melhorar a fluidez do trânsito, de acordo com os padrões nacionais de segurança definidos pela comunidade técnica.

Art. 6º. Toda e qualquer abertura de via no Município deverá ser previamente aprovada pelo Poder Público Municipal, nos termos previstos nesta Lei e na legislação do parcelamento do solo urbano.

Parágrafo Único: Esta Lei complementa, sem alterar ou substituir, a Lei de Zoneamento do Uso e da Ocupação do Solo Urbano do Município.

Art. 7º. Todas as vias urbanas já aprovadas pelo Poder Público Municipal até a entrada em vigor desta Lei serão classificadas pelas funções que exercem atualmente, conforme identificadas no *Anexo I – Mapa de Hierarquia Viária*.

Art. 8º. A responsabilidade dos projetos, cálculos e especificações das respectivas peças técnicas, bem como à execução das obras, cabe aos profissionais projetistas e responsáveis pela execução conforme especificada na ART/RRT.

Parágrafo Único: A municipalidade não assumirá qualquer responsabilidade em razão de aprovação do projeto ou obra mal executada.

TÍTULO III DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 9º. São atribuições da Administração Pública Municipal:

- I** - Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- II** - Prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- III** - Capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município, em especial a aplicação da Educação como instrumento de promoção da Urbanidade visando à Mobilidade Segura.

TÍTULO IV DOS DISPOSITIVOS DE ORDENAMENTO DO TRÁFEGO

Art. 10º. Para fins de garantir melhorarias ao tráfego de veículos e pessoas dentro do perímetro urbano, fica previsto a implantação dos seguintes dispositivos:

I - Readequação de Canteiros Centrais de Vias Arteriais (avenidas), contemplando a implantação de ciclovias, arborização padronizada (Palmeira Imperial - *Roystonea oleracea*, Resedá - *Lagerstroemia indica*, Quaresmeira - *Tibouchina granulosa* e Manacá da Serra - *Tibouchina mutabilis*), posteamento e passeios públicos (Anexo Único) no prazo de 04 (quatro) anos a contar da publicação desta lei;

II - Implantação de infraestrutura do tipo Obras de Artes Especiais (OAEs), contemplando viadutos no trecho compreendido na altura do cruzamento da Avenida Mato Grosso com Rodovia MT – 140, e no trecho do cruzamento da Rodovia BR – 070 e o prolongamento da Avenida Vereador César Lima no prazo de 10 (dez) anos a contar da publicação desta lei;

III - Implantação do estacionamento rotativo na Zona Azul da região central da cidade no prazo de 10 (dez) anos a contar da publicação desta lei;

IV - Implantação de semáforos ao longo da Avenida Brasil e demais pontos necessários a readequação e gerenciamento de conflitos advindos do fluxo local no prazo 04 (quatro) anos a contar da publicação desta lei;

V - Implantação de lombadas eletrônicas na Avenida Brasil, Avenida Mato Grosso e nas proximidades de escolas, creches, postos de saúdes, hospitais e demais equipamentos públicos geradores de tráfego no prazo de 04 (quatro) anos a contar da publicação desta lei;

VI - Implantação de faixa elevada para travessia de pedestres nas proximidades de escolas, creches, postos de saúdes, hospitais e demais equipamentos públicos que promovam aglomeração de pessoas no prazo 04 (quatro) anos a contar da publicação desta lei;

VII - Implantação de passarelas para travessias de pedestres em trechos da rodovia BR 070 e rodovia MT 140 no prazo de 10 (dez) anos a contar da publicação desta lei;

VIII - Implantação de vagas exclusivas para estacionamento dedicado para bicicletas no prazo de 04 (quatro) anos a contar da publicação desta lei.

TÍTULO V

DA INFRAESTRUTURA PARA A CIRCULAÇÃO DE CICLISTAS

Art. 11. O Sistema Ciclovitário do Município tem a finalidade de criar as condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte e infraestrutura adequada para a circulação de ciclistas na área urbana, devendo ser implantado consonância com o Anexo Único desta norma.

Art. 12. Os traçados do Sistema Ciclovitário seguirão as disposições contidas no Anexo Único desta Lei.

Art. 13. Os novos projetos de loteamentos da cidade a serem executados após a aprovação da presente Lei de Mobilidade Urbana deverão implantar a infraestrutura ciclovitária, bem como a instalação de bicicletários e paraciclos em acordo com o modelo estabelecido através do Manual de Mobiliário Urbano pelo Poder Público Municipal em seus canteiros centrais demais vias, sejam elas locais, coletoras ou arteriais.

Art. 14. As vias do Sistema Ciclovitário não apenas deverão serem implantadas junto ao eixo dos canteiros centrais como terão prioridade, juntamente com as vias arteriais, no que se refere à pavimentação, manutenção e recuperação.

TÍTULO VI

DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

Art. 15. O Sistema de Transporte Público por Ônibus do município de Campo Verde, como política pública terá prioridade em relação aos demais modais motorizados, devendo ser organizado, planejado e gerenciado pelo Poder Público Municipal, respeitando os dispositivos legais em vigor.

Art. 16. O Transporte Público por Ônibus no município de Campo Verde deverá ter como prioridade:

I - Ampliação da participação do transporte público no espaço físico do sistema viário;

II - Criação de sistemas de informação relacionadas ao transporte público coletivo;

III - Desestímulo ao uso do transporte individual, de modo articulado à melhoria do transporte público coletivo;

IV - Promoção da acessibilidade universal e garantia de segurança a todo o sistema, incluindo a infraestrutura de acesso e os veículos.

Art. 17. São deveres do Executivo Municipal:

I - Prestar informações sobre o sistema de transporte e sua operação, propiciando escolha otimizada dos meios de deslocamento;

II - Criar e/ou melhorar os mecanismos de fiscalização dos serviços de transporte coletivo;

III - Realizar estudos periódicos sobre a satisfação dos usuários.

Art. 18. A infraestrutura necessária ao Transporte Público por Ônibus de Campo Verde deverá garantir:

I - Quando for o caso e após estudos técnicos, faixas de rolamento e sinalização horizontal que indique a prioridade do serviço de transporte coletivo;

II - Pontos de parada, identificados por sinalização vertical ou estrutura de abrigos em conformidade com o Manual de Mobiliário Urbano, para fins de embarque e desembarque dos usuários do transporte coletivo, devidamente sinalizados com informações sobre o itinerário e a frequência do transporte coletivo;

III - Pontos de parada de ônibus de transporte coletivo, com estrutura de abrigos, protegidas contra intempéries, que contenham bancos ou barras de apoio e que sejam instaladas de forma a não obstruir a faixa livre de passeio público.

Art. 19. As atualizações, ampliações e adequações de demanda do itinerário, deverão estar de acordo com as revisões previstas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo Único: Caberá ao Executivo Municipal a realização de estudos técnicos, com o objetivo de promover atualizações, ampliações e adequações de demanda.

Art. 20 As vias dos Sistema de Transporte Público por Ônibus não apenas devem ser reestruturadas como terão prioridade no que se refere à pavimentação, manutenção e recuperação.

TÍTULO VII

CARACTERIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TÁXI E MOTO TÁXI

Art. 21 A oferta dos serviços de Táxi e Moto Táxi deverão seguir as Leis Municipais n'sº. 1.766/2011, 1.769/2011 e contíguas.

Parágrafo Único. Considerando-se que os serviços de táxi e moto táxi já se encontram regulamentados e em funcionamento no Município.

TÍTULO VIII

CARACTERIZAÇÃO DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 22. Os procedimentos para a implantação de novos Polos Geradores de Tráfego no Município serão previstos no Plano Diretor de Campo Verde.

Art. 23. Para fins desta Lei, entende-se por Polos Geradores de Tráfego no município de Campo Verde:

I - Aqueles que apresentam elevada quantidade de veículos parando ou estacionando em seu entorno em horários pontuais e com paradas rápidas, como escolas, hospitais, supermercados, centros comerciais e demais estabelecimentos privados ou equipamentos públicos como escolas, creches, postos de saúde, praças, etc.;

II - Aqueles que apresentam elevada quantidade de veículos estacionados em seu entorno, durante vários períodos do dia e com permanências superiores a 15 (quinze) minutos, como escolas, hospitais, centros comerciais, supermercados e demais estabelecimentos comerciais.

Art. 24. É obrigatória a reserva de espaços destinados a estacionamentos de veículos vinculados a atividades de edificações comerciais e prestadoras de serviços, com o respectivo número de vagas calculadas de acordo com o tipo de uso do imóvel bem como o seu tamanho, conforme o disposto na Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Art. 25. Os estacionamentos vinculados a estabelecimentos comerciais, prestadores de serviços e equipamentos públicos, devem reservar o mínimo de 20% (vinte por cento) do total de vagas, devidamente identificadas através de sinalização, para atender idosos e pessoas com deficiência que estejam portando o cartão de identificação.

Art. 26. Os espaços para acesso, circulação e estacionamento de veículos serão projetados, dimensionados e executados livres de qualquer interferência estrutural ou física que possam reduzi-los, exceto quando esta interferência não ultrapassar 10% (dez por cento) da dimensão mínima exigida na largura.

Art. 27. O “*layout*” de novos estacionamentos coletivos, principalmente em regiões pertencentes aos Polos Geradores de Tráfego, deverão ser submetidos a análise do Executivo Municipal.

Art. 28. As vagas de estacionamento serão dimensionadas em função do tipo de veículo, e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo, formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as dimensões mínimas conforme tabela I:

Tabela I - Dimensão de vaga e faixa de acesso em metros

TIPO DE VEÍCULO	TIPO DE VAGA			FAIXA DE ACESSO	
	Altura	Largura	Comprimento	0 a 45°	46 a 90°
Pequeno	2,90	2,50	5,00	2,75	4,50
Médio	2,90	2,50	5,00	2,75	5,00
Grande	2,90	2,50	5,50	3,80	5,50
PCD	2,90	3,50	5,50	3,80	5,50
Moto	2,90	1,00	2,00	2,75	2,75
Caminhão leve (8t)	3,50	3,10	8,00	4,50	7,00

Art. 29. Para estabelecimentos comerciais, e demais prestadores de serviços, deverá ser respeitado a quantidade mínima de 01 (uma) vaga de estacionamento, a cada fração de 120m² (cento e vinte metros quadrados) de área construída. As referidas vagas devem estar localizadas dentro do lote e ter acesso direto ao logradouro público.

Parágrafo Único: Deverá ser reservada 20% (vinte por cento) da quantia total de vagas de estacionamento privativo, devidamente identificadas desde a etapa de aprovação

do projeto arquitetônico, até a etapa de implantação das respectivas no interior do lote onde esteja edificado o estabelecimento comercial.

Art. 30. Nos casos envolvendo atividades que resultem na aglomeração de pessoas, deverá ser reservada 01 (uma) vaga de estacionamento, a cada fração de 75m² (setenta e cinco metros quadrados) de área construída, situadas no interior do lote e com acesso direto ao logradouro público.

TÍTULO IX

DA INFRAESTRUTURA PARA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 31. Fica o Executivo Municipal autorizado a tornar obrigatória a construção, adequação, conservação, limpeza e manutenção de calçadas em imóveis residenciais, comerciais e terrenos baldios no Município de Campo Verde/MT.

§1º - A limpeza, conservação, construção, manutenção ou adequação de que trata o "caput" deste artigo dizem respeito a calçadas simples e/ou ajardinadas.

§2º - Os proprietários dos imóveis que tenham frente para logradouros públicos são obrigados a executar as calçadas, bem como ficam responsáveis pela sua conservação e limpeza.

Art. 32. As calçadas deverão ser construídas conforme modelos apresentados na Lei Municipal nº. 1.296/2007, obedecendo as seguintes diretrizes:

§1º - Deverão apresentar largura conforme padrão do logradouro onde se encontram em acordo com o projeto de loteamento aprovado;

§2º - Para novos loteamentos, o projeto urbanístico deverá contemplar calçadas que estejam em acordo com os padrões de acessibilidade segundo normas regulamentadoras, em especial a NBR 9050 da ABNT.

§3º - Em projetos de novos loteamentos a largura mínima das calçadas não poderá ser inferior a 03 (três) metros, contados a partir da face externa do meio-fio, sendo:

I - FAIXA DE SERVIÇO: largura mínima de 1,30m (um metro e trinta centímetros) contados a partir da face externa do meio-fio, destinada ao mobiliário urbano, lixeiras, rampas, placas de sinalização e arborização;

II - FAIXA DE PASSEIO/FAIXA DE PECURSO: largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) contados a partir da faixa de serviço, que deverá ser mantida livre de obstáculos para trânsito de pedestres;

III - FAIXA DE ACESSO/FAIXA PERMEÁVEL: largura mínima de 0,50cm (cinquenta centímetros) entre a faixa de passeio e o limite frontal do lote.

§4º - Apenas para loteamentos de interesse social situados em ZEIS, as calçadas poderão ser de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura, contados a partir da face externa do meio-fio;

§5º - Deverão atender as normas de acessibilidade, em especial a NBR 9050 da ABNT;

§6º - Não será admitida a existência de degraus, rampas e desníveis, em qualquer direção, que impeçam ou dificultem o trânsito de pedestres, de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida ou o fluxo de águas;

§7º - Deverão possuir inclinação transversal máxima de até 3%, (três por cento) com queda para o meio-fio, de forma a favorecer o fluxo de águas para a sarjeta;

§8º - Não poderão ser executados quaisquer tipos de construção nas calçadas ou implantação de qualquer tipo de estrutura que impeça a livre circulação de pedestres;

§9º - Devem ter declividade longitudinal acompanhando o perfil da pista de rolamento.

Art. 33. O piso construído no passeio público não poderá obstruir tampas e acessos de serviços necessários a prestação de serviços das concessionárias e prestadores de serviço, nem formar degraus ou ressaltos com elas.

Art. 34. Eventuais desníveis a serem vencidos entre a cota de nível do meio-fio e a cota de nível do terreno particular devem ser resolvidos na faixa de acesso, de forma a não prejudicar o tráfego de pedestres.

Art. 35. Será considerada de má qualidade a calçada que apresentar ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como as que não garantam acessibilidade universal.

Art. 36. Nos terrenos baldios em ruas providas de pavimentação e meio-fio, além da execução das calçadas, a testada frontal deve ser vedada por mureta com altura mínima de 60cm (sessenta centímetros).

Art. 37. Qualquer obra de infraestrutura que exija a destruição, total ou parcial da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor da obra ou proprietário do imóvel, em toda a sua extensão, restabelecendo a sua situação original.

Art. 38. Nos projetos arquitetônicos (construção nova e/ou reforma) para aprovação e emissão do Alvará de Construção, além das disposições previstas no Código de Obras do Município, deverá constar o projeto das calçadas com indicação da posição do mobiliário urbano e arborização existente e o local proposto para o rebaixamento de meio-fio para acesso de veículos, conforme modelos constantes nesta Lei.

Art. 39. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as regras estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) (NBR 9050/2015).

Art. 40. O rebaixamento do meio-fio, destinado à entrada de veículos deverá obedecer as seguintes disposições:

§1º - Fica proibido o rebaixamento do meio-fio em toda a testada do lote;

§2º - Será permitido apenas um rebaixo por testada de lote residencial;

§3º - As rampas para veículos devem ter largura máxima de 60 cm (sessenta centímetros), e extensão mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) e

máxima de 6,00m (seis metros), não podendo ser rebaixados mais de 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel;

§4º - Quando for necessário, devido ao uso, mais de um rebaixo por testada, deve ser apresentado projeto para aprovação e emissão de autorização pelo município, desde que não ultrapasse as disposições contidas no parágrafo anterior, e não prejudique o trânsito de pedestres.

Art. 41. O passeio público não poderá ser usado como espaço de manobra, estacionamento, parada de veículo ou qualquer outro tipo de uso que possa gerar obstrução da calçada e dificulte a trafegabilidade de pedestres, devendo ser utilizado somente como acesso ao imóvel e circulação de pedestres.

Art. 42. Mediante aprovação do Executivo Municipal, árvores ou mobiliário urbano poderão ser transplantados ou removidos para um local próximo quando for indispensável para construção de rampas de acesso para veículos, ficando os encargos financeiros sobre responsabilidade do interessado.

Art. 43. Nos lotes de esquina será obrigatória a execução de rampas de pedestres junto aos passeios públicos, nos seguintes termos:

I - Devem ser executadas conforme modelo no Anexo Único desta lei, de acordo com a ABNT NBR 9050/2015;

II - A localização da rampa de pedestres deverá ser aprovada pelo município e respeitar as normas de acessibilidade, Código de Posturas e Legislação Federal pertinente;

III - A rampa deverá ser construída a partir do fim do desenvolvimento da curva nas esquinas, permitir acesso direto à faixa de travessia de pedestres;

IV - A rampa não poderá ter declividade superior a 8,33%, (oito vírgula trinta e três por cento) conforme a norma ABNT NBR 9050, comprimento variável em função da altura do meio-fio e largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

Art. 44. Decorrido o prazo previsto no artigo 60 desta lei, fica autorizado o município a executar o calçamento de forma compulsória, sendo que os custos serão repassados ao proprietário do imóvel através de contribuição de melhorias.

Art. 45. A implantação de suportes para estacionamento de bicicletas não será permitida em calçadas.

Parágrafo Único: Os suportes para estacionamento de bicicleta serão instalados pelo Executivo Municipal nas proximidades das esquinas, próximos as faixas de pedestres, de forma a garantir a permeabilidade visual e contribuir para a segurança no trânsito.

Art. 46. As lixeiras para acondicionamento de lixo domiciliar devem ser instaladas na faixa de serviço obedecendo o mesmo alinhamento dos postes.

§1º - Fica proibida a instalação de lixeira, totens, placas comerciais ou qualquer outro dispositivo fixo na faixa de acesso ou na faixa de passeio da calçada;

§2º - Fica proibido o depósito e acúmulo de lixo em qualquer parte da calçada.

Art. 47. A faixa de passeio deverá ser mantida livre para o trânsito de pedestre, sendo proibido qualquer tipo de obstrução da mesma ou modificação no nivelamento no encontro de calçadas pertencentes a lotes vizinhos.

Art. 48. Não será permitida a fixação ou instalação de qualquer tipo de toldo e defensas de proteção no passeio público.

Art. 49. Não será permitida instalação ou depósito de qualquer tipo de caçambas destinadas à coleta de terra, entulho proveniente de obra, construção, reforma ou demolição de qualquer natureza, na calçada.

Art. 50. É vedada a alteração da destinação das vagas de estacionamentos internos localizadas na parte frontal dos lotes, ou descumprimento do projeto aprovado para fins de emissão do Alvará de Construção ou de Regularização. Sendo proibido o deslocamento dessas

vagas para a projeção da largura da calçada, sob pena de impedimento de renovação ou emissão de novas licenças/alvarás até a adequação das infrações.

Art. 51. O estacionamento de veículos sobre passeios públicos que cause a obstrução de calçadas é terminantemente proibido, sendo considerada infração grave, sujeito a penalidade através da aplicação de multa conforme especificado pelo inciso VIII, Art. 181, da Lei Federal nº. 9.503/1997.

Art. 52. Não é permitido construção de caixas de captação de água, fossas sépticas, fossas negras, sumidouros ou similares nas calçadas.

Art. 53. No caso de lançamento das águas da chuva proveniente dos terrenos, quando permitido, deve ser feito por meio de tubulação, passando por baixo da calçada e conduzida até a sarjeta.

Art. 54. As calçadas devem seguir o seguinte padrão:

I - FAIXA DE SERVIÇO: permeável com largura mínima de 1,30m (um metro e trinta centímetros);

II - FAIXA DE PASSEIO / FAIXA DE PERCURSO: pavimentada em material cimentício com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);

III - FAIXA DE ACESSO / FAIXA PERMEÁVEL: permeável, com largura mínima de 0,50cm (cinquenta centímetros).

Art. 55. O material de pavimentação utilizado na faixa de serviço e na faixa de passeio deverá ser antiderrapante, resistente e capaz de garantir a formação de uma superfície contínua, sem ressalto ou depressão.

Art. 56. Para revestimento da faixa de serviço e faixa de passeio serão permitidos os seguintes materiais:

I - Blocos (intertravados) de concreto pré-fabricados;

II - Placas pré-fabricadas de concreto;

III - Concreto moldado *in loco*.

Art. 57º. Para revestimento da faixa de serviço e faixa de passeio não serão permitidos:

I - Revestimento com pedra polida, marmorite, pastilha, cerâmica lisa;

II - Ladrilhos entremeados com grama e/ou blocos de concreto entremeados com grama.

Art. 58. Para revestimento da faixa de acesso e faixa de serviço serão permitidos:

I - Plantio de grama, ou outra forração vegetal baixa;

II - Blocos de concreto entremeados com grama;

III - Pedra britada, pedrisco ou similar.

§1º - Na faixa de acesso e de serviço serão permitidos trechos pavimentados para acesso de pedestres e veículos no lote;

§2º - Cada trecho pavimentado na faixa de acesso deve seguir o mesmo padrão de revestimento das faixas de passeio e serviço.

Art. 59. Poderão ser executados pisos táteis de alerta e direcionais, de acordo com norma ABNT NBR 9050/2015, devendo ser apresentado projeto para aprovação pelo município.

Art. 60. Os proprietários de imóveis cujas calçadas se encontrem em mal estado de conservação e limpeza, com obstrução para trânsito de pedestre, com existência de fossa ou similar e/ou com acúmulo de lixo, estarão sujeitas as penalidades:

§1º - Os proprietários de imóveis serão notificados para adequação, onde terão prazo de 15 (quinze) dias para apresentar resposta, e até 24 (vinte e quatro) meses para execução da adequação;

§2º - O não cumprimento das exigências após o prazo previsto no parágrafo anterior resultará em multa, nos ditames da Lei Complementar nº. 01, de dezembro de 1994 - Código Administrativo do Município de Campo Verde-MT ou legislação especial vigente;

§3º - O pagamento da multa não isenta o proprietário de executar as adequações.

Art. 61. Os proprietários de imóveis cujas calçadas não forem construídas segundo as disposições ora implantadas, e depois de decorrido o prazo previsto no artigo 60 desta Lei, estarão sujeitos à aplicação de multa, nos ditames da Lei Complementar nº. 01, de dezembro de 1994 - Código Administrativo do Município de Campo Verde-MT ou legislação especial vigente.

§1º - O pagamento da multa não isenta o proprietário de executar a construção da calçada;

§2º - Os proprietários de imóveis serão notificados para adequação, onde terão prazo de 15 (quinze) dias para apresentar resposta, e até 90 (noventa) dias para construção da(s) calçada(s).

Art. 62. O Certificado de Conclusão da Obra, ou Habite-se, além das disposições previstas no Código de Obras do Município, só poderá ser emitido após a execução das calçadas e plantio da arborização conforme as disposições desta lei.

Art. 63. Nos imóveis onde já exista arborização consolidada ou posteamento instalado no local previsto para a faixa de passeio deverá ser executada a faixa de passeio em concreto com largura de no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros), desviando-se do obstáculo de forma a manter a padronização e continuidade em toda a extensão do passeio no logradouro.

§1º - A calçada deverá apresentar ao longo de toda a testada faixa pavimentada sem desníveis ou obstruções, obedecendo as demais disposições da presente lei.

§2º - Nos pontos onde exista poste ou árvore já implantados, o passeio deve possuir, em ao menos uma das laterais, faixa livre com calçamento de no mínimo 1,20m (um

metro e vinte centímetros) de largura, permitindo o desvio pelo pedestre sem obstáculos (vide modelo previsto no Anexo Único desta Lei.

Art. 64. Os imóveis onde já existam passeios construídos de forma divergente dos moldes constantes nesta lei podem permanecer inalterados, exceto:

I - Calçadas cuja faixa de passeio livre para trânsito de pedestres seja inferior a 1,20m (um metro e vinte centímetros);

II - Calçadas quebradas e/ou danificadas que dificultem o tráfego de pedestres;

III - Calçadas com inclinação transversal maior que 3% (três por cento), ou contendo degraus, rampas e obstáculos ao tráfego de pedestres.

§1º - Nas situações constantes dos incisos I e II deste artigo, o proprietário deverá executar adequação das calçadas nos termos da presente lei.

§2º Em caso de futuras reformas o proprietário deverá proceder com a adequação das calçadas nos termos da presente lei.

Art. 65. Os proprietários dos imóveis urbanos, construídos ou não, terão um prazo de 24 (vinte e quatro) meses a contar da vigência da presente lei para proceder com a construção ou adequação das calçadas, sendo a adequação obrigatória nas hipóteses previstas nos artigos 60 e 64 desta norma.

TÍTULO X

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 66. O sistema viário básico de Campo Verde regular-se-á pela presente lei, da qual faz parte integrante o Mapa de Hierarquia Viária (Anexo Único).

Art. 67. O sistema de mobilidade urbana é integrado pelo:

I - Sistema Viário;

II - Transporte Municipal;

III - Infraestruturas.

Art. 68. O estabelecimento da hierarquia viária deverá obedecer aos seguintes padrões:

I - Vias locais: leito carroçável com largura mínima de 09 (nove) metros, sendo duas calçadas mais leito carroçável totalizando 14 (quatorze) metros;

II - Vias coletoras: leito carroçável com largura mínima de 12 (doze) metros, sendo duas calçadas mais leito carroçável totalizando 20 (vinte) metros;

III - Vias arteriais: leito carroçável com largura mínima de 16 (dezesesseis) metros, sendo quatro calçadas, duas no canteiro central e duas nas ruas laterais mais leito carroçável, totalizando 50 (cinquenta) metros;

IV - Rodovias (BR-070, MT-140 e MT-344): as dimensões serão definidas pelos órgãos federais e estaduais;

V - Ciclovias: largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) para cada sentido.

VI - Vias Marginais (paralela à pista principal da rodovia): leito carroçável com largura mínima de 11m (onze metros), sendo 1 calçada de acesso aos lotes marginais mais leito carroçável, totalizando 15m (quinze metros) a partir do limite da faixa de domínio de rodovias;

§1º As vias arteriais deverão ser executadas com infraestrutura ampla, pavimentação em CBUQ / CAUQ, superpostes com iluminação de led, calçadas, arborização e ajardinamento, seguindo padrão existente no Município.

§2º As vias coletoras e vias locais deverão serem executadas adotando pavimentação em TSD (Tratamento Superficial Duplo), TST (Tratamento Superficial Triplo), PMF (Pré Misturado à Frio), Pavimento Intertravado de Concreto ou CBUQ / CAUQ.

§3º Todas as vias executadas em ZI - Zonas Industriais, deverão ser executadas utilizando CBUQ / CAUQ ou Pavimento Rígido de Concreto.

§4º Quando da aprovação de novos loteamentos os projetos de vias e de canteiros deverão contemplar e estar em acordo com os itens acima citados, além de outros estabelecidos pelo Executivo Municipal de acordo com o interesse público.

Art. 69. Nos casos de restauração profunda em vias urbanas, deverá ser utilizado:

I - CBUQ / CAUQ – para vias artérias e nas vias pertencentes a Zona Industrial;

II - CBUQ / CAUQ ou PMF (Pré Misturado à Frio) – para vias coletoras e locais.

Art. 70. Nos casos de restauração superficial em vias urbanas, deverá ser utilizado materiais betuminosos ou Pavimento Rígido de Concreto.

Art. 71. Na aprovação de novos loteamentos deverá ocorrer a classificação das vias, que automaticamente serão inseridas através de atualização do Mapa de Hierarquização Viária.

TÍTULO XI

DAS VIAS E CANTEIROS

Art. 72. Para fins de permeabilidade visual de pedestres, ciclistas, condutores de veículos automotores, deverá ser adotado a padronização de arborização (Palmeira Imperial - *Roystonea oleracea*, Resedá - *Lagerstroemia indica*, Quaresmeira - *Tibouchina granulosa* e Manacá da Serra - *Tibouchina mutabilis*) nos canteiros centrais das vias arteriais, tanto para os canteiros já existentes, quanto para os que deverão serem criados em novos loteamentos, minimizando assim o risco de acidentes e sinistros.

Art. 73. Os canteiros centrais das vias arteriais deverão contar com ciclovia, passeios públicos, arborização padronizada, estando em acordo com o modelo previsto no Anexo Único.

Art. 74. A execução das obras de readequação dos canteiros existentes ocorrerão no prazo de até 02 (dois) anos da publicação desta norma e deverão considerar prioritários os canteiros de maior relevância para os munícipes.

Art. 75. As propostas de novos loteamentos deverão estar em acordo com os padrões do sistema viário, bem como os modelos de canteiros apresentados no Anexo Único desta norma.

TÍTULO XII

DO ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS DE 02 RODAS

Art. 76. O Executivo Municipal delimitará espaços destinados ao estacionamento exclusivo dos veículos motorizados de 02 (duas) rodas.

Parágrafo Único: As placas de sinalização serão instaladas nas proximidades dos trechos destinados ao estacionamento tratados do “caput” deste artigo.

Art. 77. O estacionamento dos veículos motorizados de 02 (duas) rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

Art. 78. As penalidades por desobediência desta Lei serão aplicadas de acordo com o Código Nacional de Trânsito.

TÍTULO XIII

DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGAS

Art. 79. Fica vedada a circulação de caminhões de carga acima de 4 (quatro) eixos e máquinas pesadas no quadrante central da cidade de Campo Verde – MT entre às 06:00 às 20:00 horas.

§1º - Será autorizado o trânsito de veículos de carga acima de 04 (quatro) eixos no horário compreendido entre as 06:00 às 20:00 horas, somente para carga e descarga, impreterivelmente pelo tempo necessário à sua conclusão, desde que comprove a necessidade de acesso do veículo junto ao quadrante em horário restrito, através de apresentação de nota fiscal do condutor.

§2º - Não será admitido o estacionamento de veículos de cargas nos arredores de estabelecimentos, independente do seguimento ou natureza, para fins de aguardar a sua vez de descarga.

§3º - O processo de carga e descarga deverá ser realizado em área apropriada prevista no interior do estabelecimento, sendo vedada a obstrução de vias públicas

§4º Excetua-se do disposto no “caput” deste artigo:

- a) Os veículos a serviço do poder público;
- b) Os veículos tipo caminhão de até 04 (quatro) eixos e pequenos utilitários, utilizados na entrega de mercadorias pelos estabelecimentos comerciais da cidade;
- c) O trânsito de caminhões, ônibus e carretas, desde que sem carga, no horário compreendido entre 06:00 às 20:00 horas.

Art. 80. Para novos estabelecimentos comerciais passíveis de desenvolver atividades que gerem aglomeração de pessoas, deverá ser prevista, no mínimo, uma vaga para caminhão no interior da área do lote para fins de carga e descarga, apresentando a devida sinalização horizontal e vertical.

Parágrafo Único - Em função do tipo da edificação, hierarquia das vias de acesso e impacto da atividade no sistema viário, o Executivo Municipal poderá determinar a obrigatoriedade de vagas destinadas a carga e descarga em proporcionalidade à área edificada, sob pena de inviabilidade de emissão da licença de funcionamento.

Art. 81. O rebaixamento de guias destinado a acesso de veículos não poderá exceder a 30 % (trinta por cento) da extensão da testada do imóvel, até o limite máximo de 07m (sete metros), exceto:

I - Para imóveis residenciais o limite máximo será de 05m (cinco metros);

II - No caso de unidades residenciais agrupados horizontalmente será admitido rebaixamento de no máximo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) por unidade;

III - Para edificações comerciais onde o recuo frontal é ocupado para vagas de estacionamento será admitido 100% (cem por cento) de rebaixamento;

IV - Para edificações de uso misto residencial/comercial/prestação de serviços deverá ser utilizado o acesso mais restritivo.

Art. 82. O perímetro indicativo que proíbe a livre circulação de veículos de carga acima de 04 (quatro) eixos e máquinas pesadas no quadrante central, fica estabelecido da seguinte forma: contempla todo o perímetro dos loteamentos Campo Real I, Campo Real II, Campo Real III, Estação da Luz e Jardim Cidade Verde, excluindo-se a Avenida Brasília e Avenida Goiás.

Art. 83. Fica vedada a obstrução de vias em decorrência do estacionamento de veículos em vias locais, vias coletoras, vias arteriais e nas vias marginais paralelas as rodovias estaduais e federais situadas no interior do perímetro urbano.

§1º - Incluem-se na proibição:

- a)** Veículos motorizados de passeio;
- b)** Veículos de cargas;
- c)** Veículos pesados que esteja efetuando a descarga de materiais diversos ou produtos agrícolas durante a safra diretamente nos armazéns, bem como o transbordo de produtos agrícolas entre empresas;

§2º - Os veículos que descumprirem o disposto no “caput” deste artigo, estarão sujeitos as penalidades cabíveis;

Art. 84. É terminantemente vedado o estacionamento de caminhões, carretas, reboques, guinchos e demais veículos de cargas junto aos canteiros centrais das vias arteriais.

Art. 85. Constitui infração de trânsito, com fulcro no artigo 181 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, estando o infrator sujeito às penalidades e às medidas administrativas indicadas, bem como às punições cabíveis, estacionar o veículo:

-
- I** - Nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;
- II** - Afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro;
- III** - Na pista de rolamento das vias locais, vias coletoras e vias arteriais;
- IV** - No passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público;
- V** - Onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos;
- VI** - Impedindo a movimentação de outro veículo;
- VII** - Ao lado de outro veículo em fila dupla;
- VIII** - Na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;
- IX** - Onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre 10m (dez metros) antes e depois do marco do ponto;
- X** - Na contramão de direção;
- XI** - Em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado);
- XII** - Em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar);
- XIII** - Em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido);
- XIV** - Nas vagas reservadas às pessoas com deficiência ou idosos, sem credencial que comprove tal condição.

Parágrafo Único - Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

Art. 86. Fica admitida a circulação de caminhões e máquinas a serviço público e serviços particulares de obras em andamento.

TÍTULO XIV

DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 87. Compete ao Departamento Nacional de Trânsito - DNIT, executar a sinalização horizontal e vertical em rodovias federais (BR 070) que cruzam o perímetro do município.

Art. 88. Compete a Secretaria de Infraestrutura do Estado, executar a sinalização horizontal e vertical em rodovias estaduais que cruzam o perímetro do município.

Art. 89. Para loteamentos novos, a responsabilidade de execução da sinalização vertical e horizontal será exclusivamente do empreendedor, devendo estar em acordo com o projeto de sinalização previamente aprovado, conforme as normas do CONTRAN.

Art. 90. Compete ao Poder Executivo Municipal, gerir a execução do processo de sinalização horizontal e vertical em vias urbanas dentro do perímetro urbano.

TÍTULO XV

DAS ÁREAS EXCLUSIVAS PARA ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS PESADOS

Art. 91. O Executivo Municipal deverá regulamentar instrumento que trate da destinação de áreas específicas para estacionamento de veículos pesados no prazo de 24 (vinte e quatro) meses a contar da aprovação desta lei.

§1º - A criação dessas áreas tem por finalidade acabar com a livre circulação e estacionamento de veículos pesados no centro e nos bairros pertencentes ao perímetro urbano, destinando local apropriado onde estes veículos poderão permanecer estacionados enquanto aguardam para realizar a carga ou descarga de grãos, mercadorias, dentre outros produtos.

§2º - Excetuam-se à presente lei, aqueles veículos pesados, comprovados através de nota fiscal do produtor, que efetuem a descarga do produto agrícola durante a safra diretamente nos armazéns, localizados no interior do perímetro urbano, que apresentem pátio privado para proceder com a descarga de materiais, excluindo-se defensivos agrícolas que deverá seguir critérios da legislação competente.

TÍTULO XVI

DA ALTURA MÍNIMA PARA FIAÇÃO ELÉTRICA E ESTRUTURA LÓGICA (GABARITO VERTICAL)

Art. 92. As dimensões regulamentares para veículos que circulem pelo interior do perímetro urbano, com ou sem carga, deverão estar em conformidade com a Resolução do Contran nº. 882/2021, são as seguintes:

I - Largura máxima: 2,60m (dois metros e sessenta centímetros); e

II - Altura máxima: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros).

Art. 93. As concessionárias e demais prestadores de serviços essenciais deverão apresentar estrutura de cabeamento e fiação de acordo com o limite de altura máxima apresentada no artigo anterior, de maneira a evitar o rompimento de cabos e exposição de transeuntes e moradores à riscos diversos.

TÍTULO XVII

DA PERMEABILIDADE VISUAL NA PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Art. 94. Para fins de permeabilidade visual, os veículos motorizados de 02 (duas) rodas e bicicletas terão estacionamentos exclusivos, devidamente identificados e sinalizados, nas proximidades das esquinas, onde ocorrer a intersecção de vias urbanas, acoplado a faixa de pedestres, sendo proibido o estacionamento de veículos de passeios ou de veículos de cargas nos pontos previamente identificados através de sinalização.

Art. 95. Fica expressamente proibido o estacionamento de veículos de passeio ou veículos de carga junto as esquinas e a menos de 05 (cinco) metros do bordo do alinhamento da via transversal, bem como em pontos de intersecção de vias locais, vias coletoras,

vias arteriais e vias marginais, tanto da região central como nos bairros, de maneira a evitar a obstrução visual de condutores e consequentemente a ocorrência de acidentes.

§1º - O Executivo Municipal, deverá fiscalizar e coordenar o acompanhamento e execução da sinalização horizontal e vertical, para fins de cumprimento do disposto no “*caput*” deste artigo.

§2º - O descumprimento no exposto no “*caput*” deste artigo caracteriza infração, passível de aplicação de multa, conforme estabelece o inciso I, art. 181 da Lei nº. 9.503/1997.

Art. 96. De forma a minimizar a ocorrência de conflitos entre os fluxos provenientes do tráfego urbano e do tráfego rodoviário, serão realizadas medidas para que evitem a obstrução no campo de visão de motoristas que estejam acessando as rodovias através de vias marginais, ou que estejam acessando as vias marginais através das rodovias.

Parágrafo Único - Será adotado a padronização da arborização inseridas nos canteiros situados entre as Rodovias e as Vias Marginais, sendo utilizado o plantio de espécies com baixa densidade arbustiva como Ipê - *Handroanthus* e Palmeira Azul - *Bismarckia nobilis*, de forma intercalada, mantendo o devido espaçamento entre indivíduos intra-especies.

TÍTULO XVIII

DA CRIAÇÃO DA COMISSÃO INTERNA PERMANENTE DE COORDENAÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO E DA MOBILIDADE URBANA

Art. 97. Fica o Executivo Municipal incumbido de criar, no prazo de 90 (noventa) dias, a Comissão com caráter deliberativo, formada por membros do corpo técnico de servidores preferencialmente pertencentes as áreas de Engenharia e Urbanismo da Prefeitura Municipal, que deverão acompanhar o processo de implantação das propostas apresentadas nesta lei.

Art. 98. O principal escopo da Comissão consiste em oferecer suporte e assistência técnica ao Executivo Municipal e prestação de esclarecimentos aos demais órgãos e entidades, devendo ser designado um servidor com competência técnica para presidir e acompanhar a implementação das atividades inerentes a execução do plano de mobilidade urbana.

CIDADE EM *Transformação*

Art. 99. O presidente Comissão descrita do artigo 92 deste diploma legal, deverá ser dotado de conhecimentos técnicos para fins de dar andamento as propostas apresentadas nessa lei, além de ser capaz de elaborar estudos com propostas de solução ou medidas mitigatórias as problemáticas do tráfego urbano.

Art. 100. A Comissão deverá se reunir mensalmente para fins de estudar sobre as demandas existentes, discutir e deliberar assuntos porventura omissos nessa lei.

TÍTULO XIX

MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DESTE PLANO

Art. 101. O Plano de Mobilidade Urbana de Campo Verde será acompanhado, monitorado e avaliado pela Comissão de Acompanhamento de Implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana a ser criada pelo Executivo Municipal.

Art. 102. A Avaliação do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Verde deverá ser anual, realizada pela Comissão de Acompanhamento de Implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 103. A Revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Verde acontecerá no intervalo máximo de 05 (cinco) anos, devendo o Município utilizar do corpo técnico disponível do Executivo Municipal.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 104. É parte integrante desta Lei Complementar o Anexo Único.

Art. 105. Esta lei deverá constituir base, nos assuntos pertinentes a Mobilidade Urbana, para elaboração da revisão do Plano Diretor do município de Campo Verde/MT.

Art. 106. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Campo Verde, Estado de Mato Grosso,
em 05 de outubro de 2023.

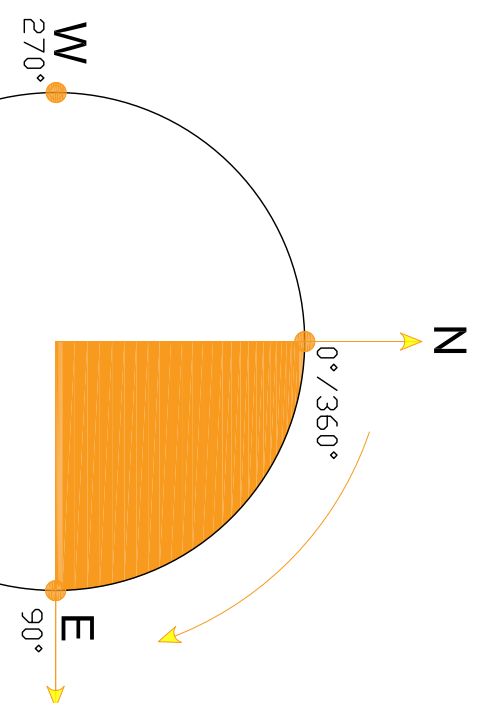
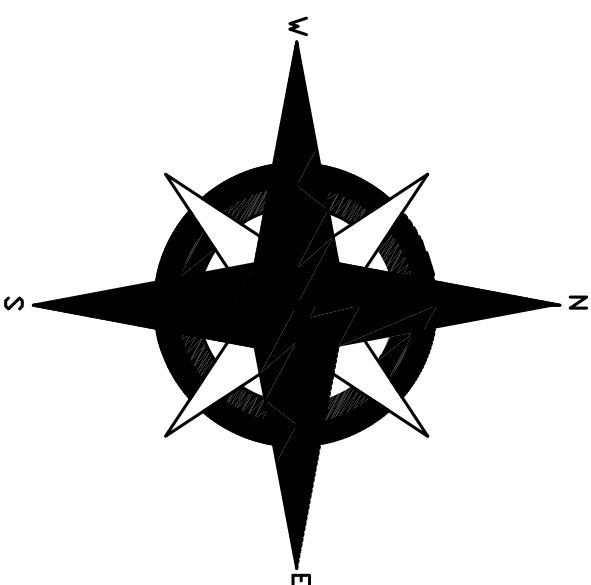
ALEXANDRE LOPES DE OLIVEIRA
PREFEITO MUNICIPAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº. 016, DE 05 DE OUTUBRO DE 2023.

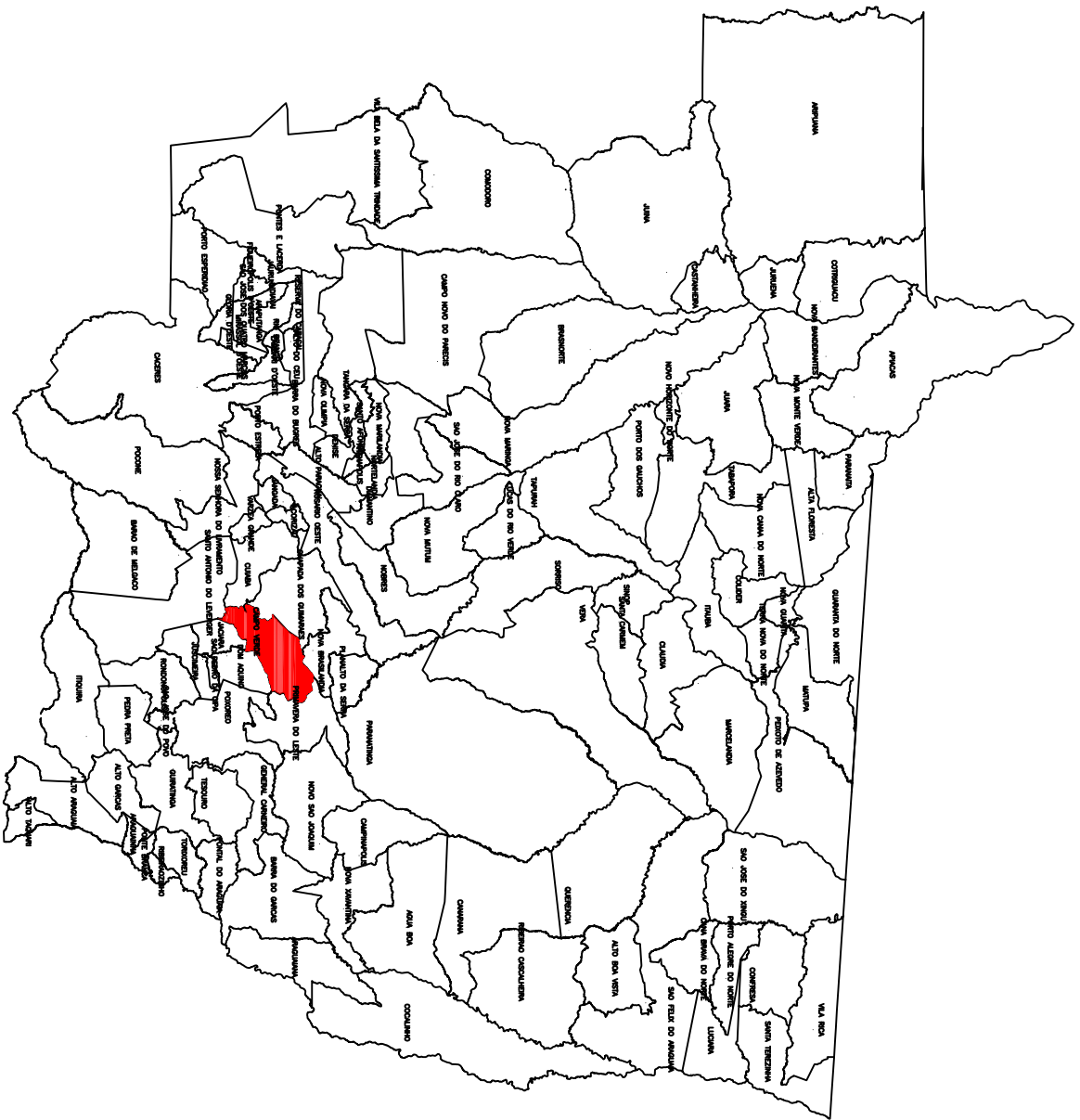
ANEXO ÚNICO



HIERARQUIA VIÁRIA (ANEXO I) - Plano Municipal de Mobilidade Urbana

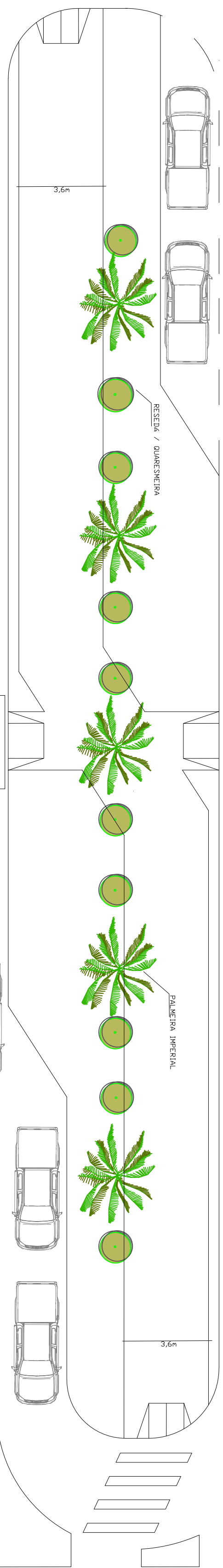


LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA:

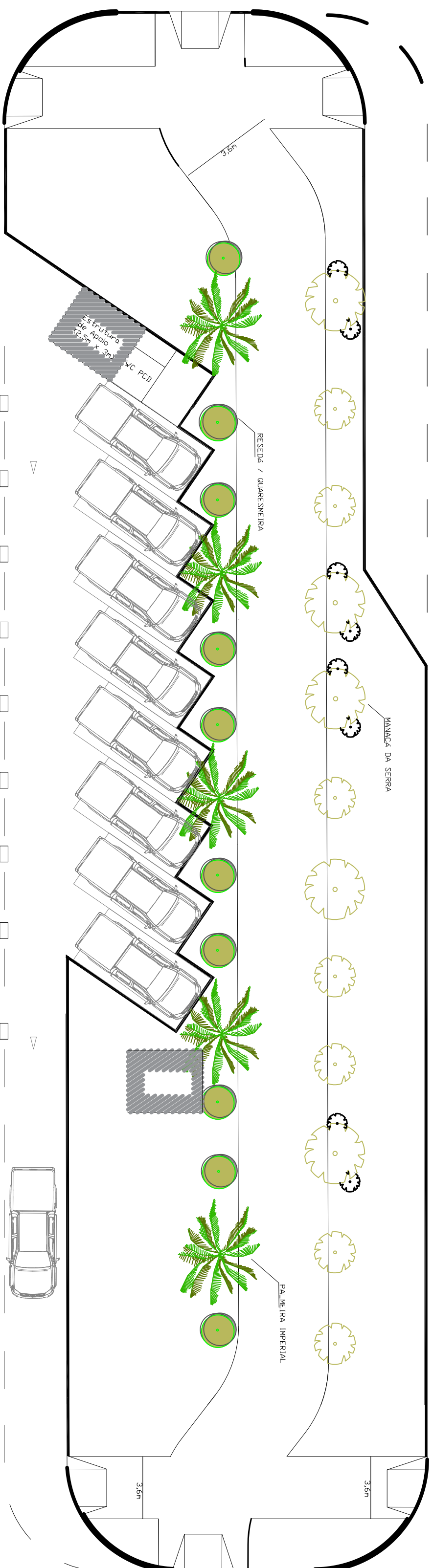


LEGENDA:

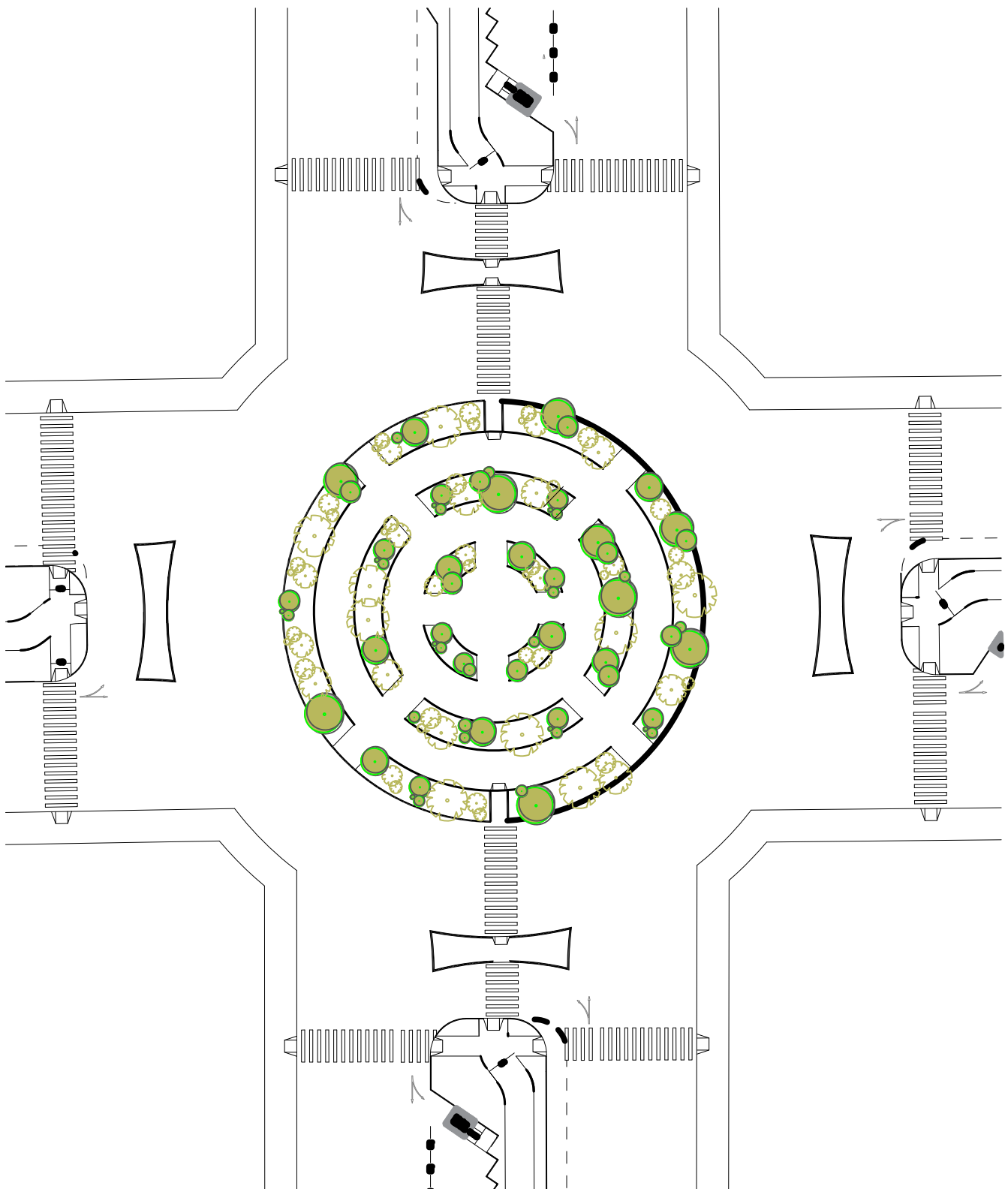
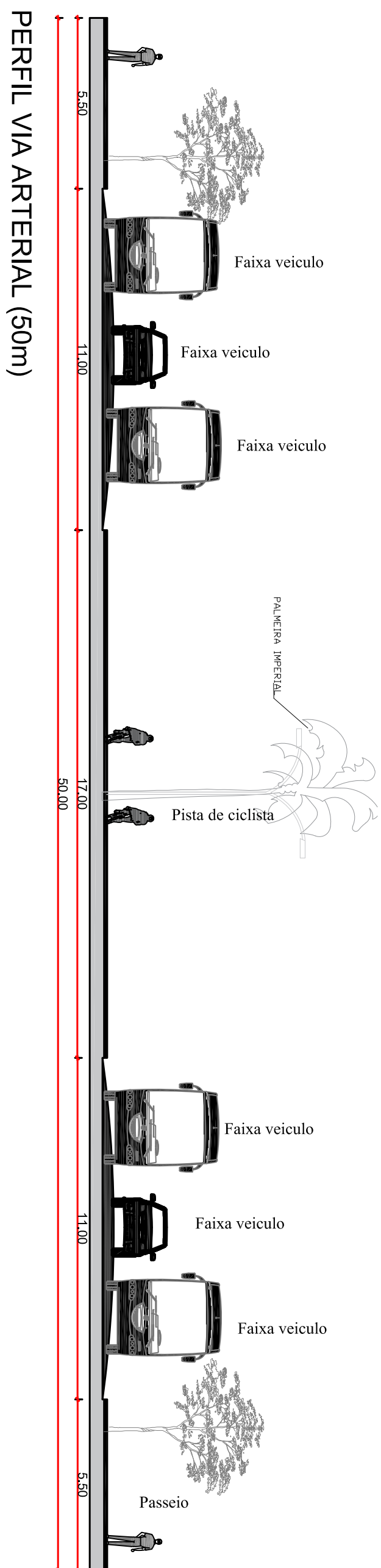
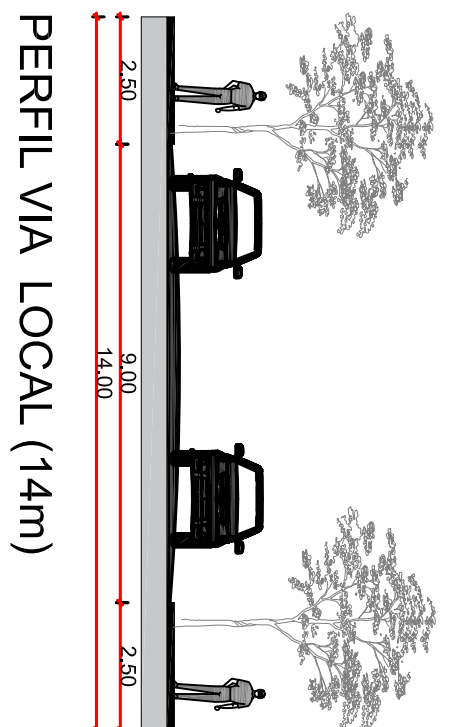
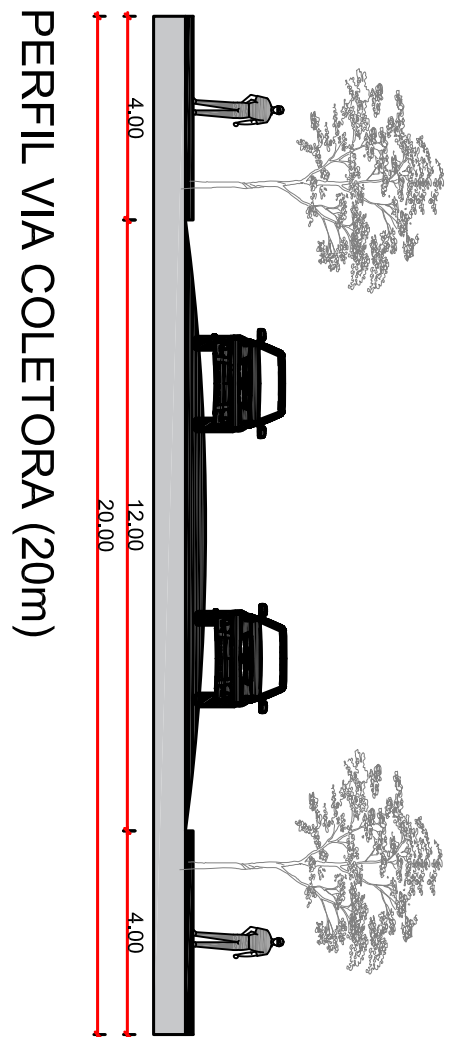
VIAS LOCAIS (14 m) VIAS COLETORAS (20 m) DIRETRIZES VIÁRIAS (50 m) VIAS PREVISTAS RODOVIAS



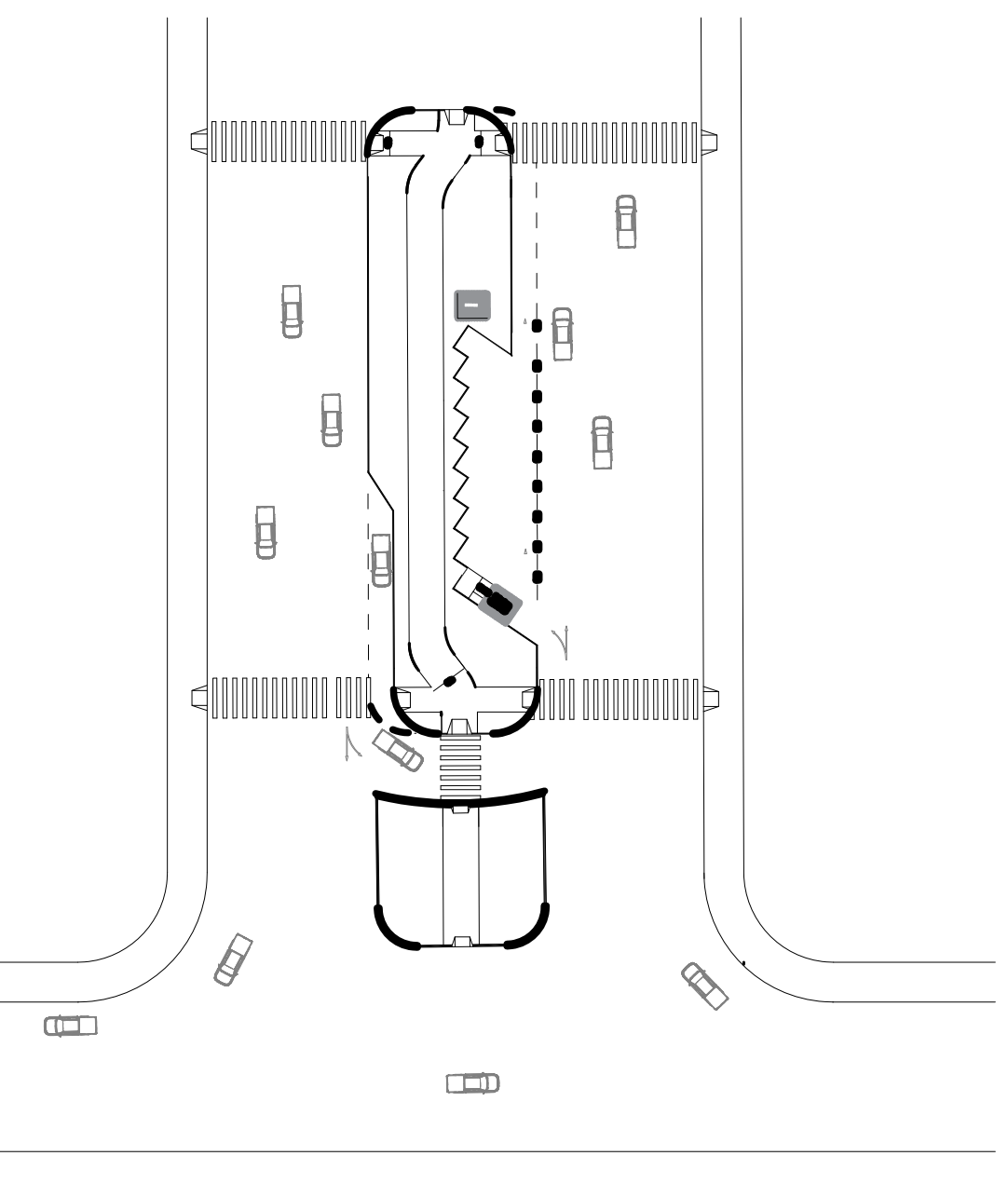
I- MODELO DE CANTEIRO CENTRAL - VIAS ARTERIAIS / DIRETRIZES VIÁRIAS - Largura Interior à 15m (Adequação em canteiros já existentes). Pavimentação Executada em revestimento permeável



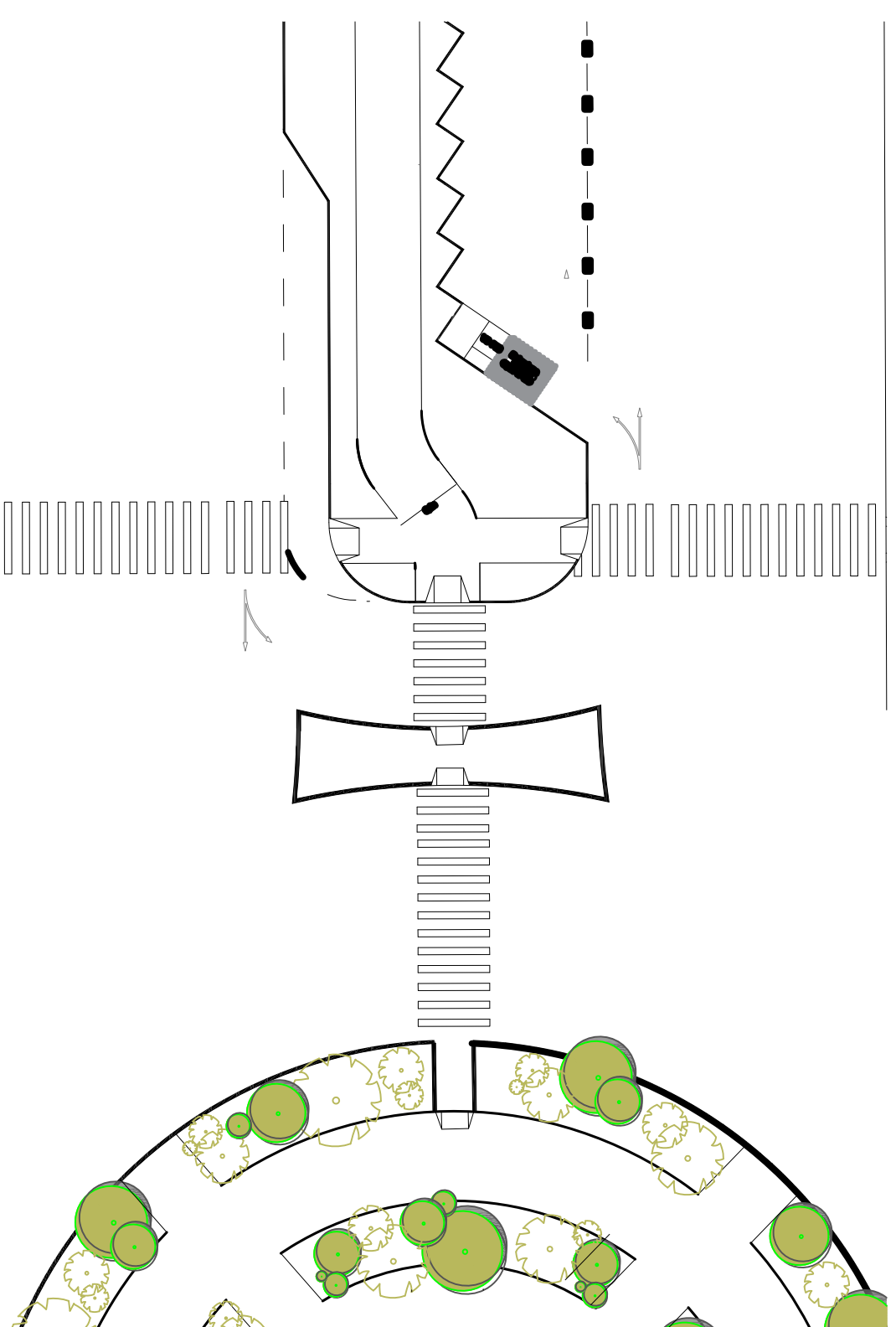
II- MODELO DE CANTEIRO CENTRAL - VIAS ARTERIAIS / DIRETRIZES VIÁRIAS - Largura a partir de 15m (Novos e Existentes) Pavimentação Executada em revestimento permeável



a - MODELO DE INTERSECÇÃO EM ROTATÓRIAS - Esc: 1/1000



b - MODELO DE CABECEIRAS DE CANTEIRO CENTRAL - Esc: 1/1000



c - MODELO DE CABECEIRAS DE CANTEIRO CENTRAL - ROTATORIAS - Esc: 1/500

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO VERDE - MT

Responsável Técnico:

JORGE R. S. ALBERTO
Arquiteto e Urbanista CNU 156289-4

Assinatura:

Projeto:

Mapa de Hierarquia Viária

Desenho:

PREFEITO DO MUNICÍPIO DE CAMPO VERDE/MT
CNPJ: 24.354.989/0001-58

Assunto:

HIERARQUIA VIÁRIA - PMMU

Data:

FEVEREIRO/2023

Escala:

1 / 20.000

Revisão:

Folha:

ÁREA: 32.888,111.29 M²
PERÍMETRO: 38.030,740 M

UNICA

Mapa de Hierarquia Viária
Esc.:1/20.000

PERFIL VIA COLETORA (20m)

PERFIL VIA LOCAL (14m)

PERFIL VIA ARTERIAL (50m)

FORMATO
A4

ABNT