



PREFEITURA MUNICIPAL
Vargem Grande do Sul - SP

LEI N.º 4.334, DE 07 DE MAIO DE 2019
Projeto de Lei n.º 36/19

Institui o Plano de Mobilidade Urbana e Rural do Município de Vargem Grande do Sul, nos termos da Lei Federal nº 12.587/2012, e o Sistema Viário Urbano do Município de Vargem Grande do Sul.

O Prefeito Municipal de Vargem Grande do Sul, Estado de São Paulo:

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Ficam instituídos o Plano de Mobilidade Urbana e Rural do Município de Vargem Grande do Sul – SP (PlanMob-VGSul), em cumprimento à Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, com a finalidade de promover a Política de Mobilidade Urbana no Município, e o Sistema Viário do Município, que estabelece as diretrizes para o sistema de circulação, para a implantação de arruamentos e para os sistemas complementares na zona urbana e rural do município.

Parágrafo único. Para os fins desta lei, considera-se por Mobilidade Urbana as condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

Art. 2º O PlanMob-VGSul visa, através de projetos, investimentos e ações conjuntas, implementar e regulamentar a Política de Mobilidade Urbana, objetivando a democratização do uso do espaço público e qualificando as condições para os diversos meios de deslocamento de pessoas e bens nas vias públicas.

Art. 3º O PlanMob-VGSul é o instrumento pelo qual o município exercerá o planejamento e a gestão do Sistema de Mobilidade Urbana e o Sistema Viário do Município, objetivando oferecer à população meios seguros de deslocamento e acesso universal à cidade, conforme desejo e necessidades do cotidiano dos munícipes.

Art. 4º Os projetos e regulamentações do PlanMob-VGSul devem ser compatíveis com as Leis Municipais de Parcelamento do Solo, o Código de Postura, o Código de Obras e Edificações, Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações correlatas.

Seção I

Dos conceitos e definições

Art. 5º Para efeito de aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

I – **ARRUAMENTO**: conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

II – **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;

III – **CANTEIRO CENTRAL**: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

IV – **CICLOFAIXA**: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos delimitada por sinalização específica;

V – **CICLOVIA**: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

VI – **CUL-DE-SAC**: espaço para o retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;

VII – **ESTRADA VICINAL**: estrada pavimentada ou não, que atende principalmente ao tráfego do Município;

VIII – **FAIXA ELEVADA**: travessia elevada de pedestres onde o pavimento é elevado, conforme sinalização específica e critérios estabelecidos em Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – para passagem em nível;

IX – **FAIXA DE DOMÍNIO**: a base física sobre a qual assenta uma via, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização, faixas laterais de segurança até o alinhamento das cercas que separa a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo;

X – **FAIXA DE TRÂNSITO**: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

XI – **LOGRADOURO PÚBLICO**: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões;

XII – **LOMBADA**: ondulação transversal com diferença de nível de um pavimento em asfalto ou concreto, destinada a reduzir a velocidade de veículos;

XIII – LOTE LINDEIRO: aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

XIV – PASSAGEM DE NÍVEL: cruzamento ao mesmo nível entre uma via e uma ferrovia, onde ao modo ferroviário, é dada prioridade de passagem nestes cruzamentos;

XV – PASSARELA: obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres;

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

XVII – PISO TÁTIL: piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente destinado a constituir alerta ou linha de guia, perceptível por pessoal com deficiência visual;

XVIII – PISTA DE ROLAMENTO: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

XIX – PONTE: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;

XX – 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;

XXI – RAMPA: inclinação de superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento;

XXII – RODOVIA: via rural pavimentada;

XXIII – ROTATÓRIA: tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz a diminuição de velocidade em cruzamentos;

XXIV – SISTEMA VIÁRIO: conjunto das vias principais de circulação do Município, com hierarquia superior às de tráfego local;

XXV – SINAIS DE TRÂNSITO: elementos de sinalização viária que se utilizam 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;

XXVI – SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO: 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;

XXVII – SINALIZAÇÃO HORIZONTAL: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

XXVIII – SINALIZAÇÃO VERTICAL: representada por painéis e placas implantados ao meio das vias públicas;

XXIX – TRÁFEGO: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

XXX – TRÁFEGO LEVE: fluxo inferior a 50 veículos por dia em uma direção;

XXXI – TRÁFEGO MÉDIO: fluxo compreendido entre 50 a 400 veículos por dia em sua direção;

XXXII – TRÁFEGO PESADO: fluxo superior a 400 veículos por dia em uma direção;

XXXIII – TRÂNSITO: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

XXXIV – TRINCHEIRA: obra de construção civil destinada a servir de passagem sob um determinado local;

XXXV – USO COMPARTILHADO: possibilidade de uma via pública servir para diversas finalidades como ciclo faixas, áreas de serviço;

XXXVI – VIA: 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;

XXIX – 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 – VIADUTO: obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior;

XLI – VIA FÉRREA: sistema de transporte sobre trilhos que atravessa certa extensão territorial e por onde circulam trens que conduzem passageiros ou cargas;

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

XLIII – VIA PERIMETRAL: são vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga pesada;

XLIV – VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES: vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Art. 6º De acordo com as suas funções e características físicas, as vias de circulação do Município são classificadas em ordem decrescente de importância, da seguinte forma:

I – Nível I, compreendendo as rodovias estaduais, os contornos rodoviários e as vias de trânsito rápido;

II – Nível II, compreendendo as vias coletoras;

III – Nível III, compreendendo as vias arteriais;

IV – Nível IV, compreendendo as rodovias municipais e estradas vicinais;

V – Nível V, compreendendo as vias locais;

VI – Nível VI, compreendendo as ciclovias.

Parágrafo único. A preferência de passagem nos cruzamentos obedecerá o disposto no Artigo 29 da Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7º A abertura de vias públicas em ocasião de novos loteamentos deve seguir os seguintes parâmetros mínimos:

I – Vias Coletoras e Arteriais deverão ter, no mínimo, 16 m (dezesesseis metros), sendo 10 m (dez metros) de pista de rolamento e 3 m (três metros) de calçada em cada lado;

II – Vias Locais deverão ter, no mínimo, 15 m (quinze metros), sendo 9 m (nove metros) de pista de rolamento e 3 m (três metros) de calçada em cada lado;

III – Avenidas com canteiro central deverão ter, no mínimo, 31 m (trinta e um metros), sendo 10 m (dez metros) de pista de rolamento (2 pistas), 5 (cinco metros) de canteiro central e 3 (três metros) de calçada em cada lado.

§ 1º Nos canteiros centrais e rotatórias das avenidas, ainda que edificadas anteriormente a presente lei, somente poderá haver plantio de vegetação que não ultrapasse os 50 cm (cinquenta centímetros) de altura, preservando a visibilidade do fluxo contrário.

§ 2º As vias que conformarem prolongamento de vias existentes deverão respeitar as suas dimensões originais e o alinhamento com a via a ser prolongada, a fim de evitar a formação de interseções que dificultem a instalação de sinalização viária e a passagem segura pela via transversal por parte dos condutores de veículos, salvo nos casos em que haja análise e determinação do Departamento de obras para que o projeto seja adequado aos requisitos previstos nesta lei,

§ 3º Exemplos de interseções desalinhadas que dificultam a mobilidade constam no Anexo II desta Lei.

§ 4º O Poder Público Municipal e os proprietários não serão obrigados a promover atualizações nas dimensões das vias que já foram constituídas ou que já tiveram seus projetos apresentados antes da aprovação desta lei, exceto em casos de comprovado risco aos usuários.

§ 5º A representação gráfica dos gabaritos para dimensionamento dos passeios consta do Anexo IV – Gabarito de Passeios, Modelos 01, 02, 03 e 04.

Art. 8º Para efeito desta Lei, considera-se faixa *non aedificandi*:

I – para rodovias: faixa onde será necessário implantar as faixas de drenagem pluvial e a do acostamento;

II – para estradas: faixa de escoamento de água pluvial e distância de proteção de cerca de propriedades, limítrofes.

Art. 9º Na Zona Rural (ZR) a denominação e as larguras mínimas das faixas de domínio das estradas rurais serão as seguintes:

I – Rodovia Municipal: 15 m (quinze metros), sendo 8 m (oito metros) de pista de rolamento e 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) de faixa *non aedificandi* de cada lado;

II – Estrada Vicinal Secundária: 12 m (doze metros), sendo 8 m (oito metros) de pista de rolamento e 2 m (dois metros) de faixa *non aedificandi* de cada lado.

Parágrafo único. Não será permitido o plantio em área destinada à faixa *non aedificandi*, nem tampouco seu fechamento com cercas, muros ou quaisquer outros meios.

Art. 10. As vias de circulação do município, segundo a hierarquia estabelecida nesta lei, correspondem a seguinte classificação quanto ao volume de tráfego, para efeito de subsidiar a elaboração de projetos de pavimentação:

I – Classe 1, de tráfego pesado, compreendendo:

- a) Rodovias estaduais;
- b) Contornos rodoviários;
- c) Vias Coletoras;
- d) Vias arteriais.

II – Classe 2, de tráfego médio, compreendendo rodovias municipais e vicinais;

III – Classe 3, de tráfego leve, compreendendo:

- a) Estradas;
- b) Vias locais.

Seção II

Dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana

Art. 11. São objetivos do Plano de Mobilidade Urbana do município:

I – priorizar os meios de transporte não motorizados sobre os motorizados e o transporte público coletivo sobre o motorizado individual;

II – criar medidas que estimulem a utilização de meios de transportes alternativos;

III – reduzir as desigualdades promovendo a inclusão social e a democratização do uso do espaço público;

IV – promover o acesso a serviços básicos e equipamentos sociais;

V – proporcionar melhoria nas condições de infraestrutura urbana no que se refere à mobilidade e à acessibilidade;

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

VII – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;

VIII – promover intervenções no Sistema de Mobilidade Urbana que contribuam para a melhoria da qualidade do meio ambiente;

IX – criar mecanismos que viabilizem a pavimentação das ruas de terra ainda existentes no período urbano, citadas no Anexo I da presente lei;

X – buscar alternativas de receita para viabilizar ações, projetos e obras necessárias para melhoria da mobilidade urbana.

Seção III

Dos objetivos do Sistema Viário Urbano

Art. 12. São objetivos do Sistema Viário Urbano:

I – complementar as diretrizes de uso e ocupação do solo no ordenamento territorial do município;

II – fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam, adequadamente, desempenhar suas funções e dar vazão ao volume de tráfego;

III – assegurar a continuidade dos arruamentos existentes nos novos parcelamentos do solo no município;

IV – fornecer o suporte técnico necessário para a elaboração dos projetos de pavimentação das vias públicas;

V – promover o uso compartilhado de vias, adotando sistemas de transportes alternativos como ciclo faixas, ciclovias, dentre outros;

VI – adequar calçadas, rampas de acessibilidade, guias rebaixadas, sistemas de proteção, escoamento das águas, lombadas e faixas elevadas;

VII – orientar sobre a instalação de sinalização vertical e horizontal, principalmente no que tange nomeação, orientação de ruas e vagas de estacionamento;

VIII – orientar os usuários para educação compulsória do trânsito criando mecanismos através de escolas e outras instituições públicas e privadas.

CAPÍTULO II

DA MOBILIDADE DOS PEDESTRES E DA ACESSIBILIDADE

Art. 13. Será prioridade do PlanMob-VGSul as ações e projetos em benefício da mobilidade dos pedestres e da acessibilidade universal.

Art. 14. Compete ao Poder Público Municipal zelar pela conservação dos passeios e calçadas existentes nos arredores das repartições públicas municipais, dos rios e córregos existentes no perímetro urbano, assim como das praças públicas, mantendo as calçadas e passeios existentes em bom estado e livres de obstáculos físicos, saliências ou depressões, promovendo a mobilidade universal.

Art. 15. Compete ao Poder Público Municipal, através do Departamento de Obras, na aprovação de novas edificações particulares, garantir que os projetos disponham de calçadas com as dimensões previstas no Modelo 4 do Anexo IV desta lei e livres de degraus, ondulações e/ou obstáculos físicos, proporcionando mobilidade equitativa.

Parágrafo único. Reformas e alterações nas calçadas já existentes quando da aprovação desta lei deverão observar as dimensões dos Modelos 1,2 e 3, constantes no Anexo IV.

Art. 16. Compete ao Departamento de Agricultura e Meio Ambiente, em parceria com os demais órgãos municipais, desenvolver e implementar projeto de arborização urbana, que disponha de normas para plantio organizado de árvores nas vias públicas, proporcionando, assim, meio ambiente adequado aos pedestres.

§ 1º As normas para o plantio deverão ser transmitidas aos munícipes que desejarem efetuar plantio de árvore por meios próprios.

§ 2º O plantio deverá obedecer uma distância mínima de 6,00 (seis) metros do bordo de construção das vias transversais, a fim de não prejudicar a sinalização viária de trânsito nas esquinas, conforme Anexo VII da presente lei.

Art. 17. A utilização das calçadas e passeios por parte de estabelecimentos comerciais e industriais e/ou para depósito temporário de materiais de construção, colocação de cavaletes de publicidade e/ou passagem de veículos, deverá obedecer o disposto na legislação municipal vigente.

Art. 18. Conforme estabelecido na NBR-9050 da ABNT, os loteamentos e edificações deverão dispor, nas esquinas, de rampas de acessibilidade.

Art. 19. Nas seções de via onde houver demanda de travessia, nas proximidades de escolas e junto a semáforos ou focos de pedestres, deverão ser aplicadas Faixas de Travessia de Pedestres, conforme padrões estabelecidos:

I – na Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro;

II – nas resoluções do CONTRAN que regulamentem a sua implantação e sinalização;

III – na NBR-9050 da ABNT.

Art. 20. Compete ao Poder Público Municipal fazer adaptações na infraestrutura de acessibilidade já existente, promovendo a adequação destas às normas e padrões em vigor, conforme a NBR-9050 da ABNT, devendo ser observadas futuras alterações e procedidas atualizações que se julgarem necessárias.

Art. 21. Nas margens das pistas de rolamento onde a construção de calçadas seja inviável devido ao relevo, vegetação ou outro impedimento, deverá ser feito estudo no sentido de se delimitar passeio em uma das margens da via, através de pintura e instalação de elementos físicos refletivos, resguardando o espaço para trânsito de pedestres, seguindo o disposto na Resolução nº 236/2007, do Conselho Nacional de Trânsito – Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV.

CAPÍTULO III

DA MOBILIDADE DOS CICLISTAS

Art. 22. A utilização de meios de transporte de tração humana, sobretudo de bicicletas, será estimulada através de ações, estudos e projetos que proporcionem aos usuários melhores condições para esse modal de transporte.

Art. 23. As ações em prol da utilização de bicicletas deverão compreender campanhas educativas de trânsito, organizadas pelo Departamento de Segurança e Trânsito, que instruem sobre as maneiras seguras de se trafegar conduzindo bicicleta.

Art. 24 O Poder Público fará estudos, através do Departamento de Obras, em parceria

com a Divisão de Trânsito, tanto para averiguar a possibilidade de instalação de ciclofaixas ou ciclovias nos logradouros constantes no Anexo V, quanto para a identificação de outros logradouros que também possibilitem tais projetos.

Art. 25. O Departamento de Segurança e Trânsito deverá ser comunicado sobre os locais indicados a receber ciclofaixa ou ciclovia e, após averiguação, deverá elaborar parecer sobre a indicação e a sinalização do local.

Art. 26. O Poder Público poderá, sem prejuízo à mobilidade e em conformidade com as normas de utilização dos espaços públicos, proceder a instalação de bicicletários públicos, oferecendo locais apropriados para o estacionamento de bicicletas.

Parágrafo único. Para fins desta lei, entende-se por bicicletário o local, na via ou fora dela, com ou sem cobertura, destinado ao estacionamento de bicicletas, que possibilite aos proprietários fixá-las, utilizando cadeado próprio ou outro dispositivo.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE URBANO PÚBLICO COLETIVO

Art. 27. São diretrizes fundamentais do Sistema de Transporte Público Coletivo do município:

I – priorizar o incentivo ao uso do transporte público coletivo em relação ao individual privado;

II – promover a equidade no acesso aos serviços;

III – priorizar o acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo com eficiência e eficácia na prestação dos serviços;

IV – ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade, de acordo com a legislação vigente;

V – arrecadar contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

VI – garantir a simplicidade na compreensão, a transparência da estrutura tarifária para o usuário e a publicidade do processo de revisão;

VII – garantir modicidade da tarifa para o usuário;

VIII – garantir a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

IX – promover a articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos;

X – estabelecer parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo, observando o princípio da publicidade;

Parágrafo único. O Município deverá divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 28. É direito do usuário do transporte público coletivo:

I – receber o serviço adequado, nos termos do Artigo [60 da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#);

II – ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais;

III – ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema, sendo os pontos de embarque, sempre que possível, providos de estação de espera com assento e cobertura;

IV – ser informado, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

a) seus direitos e responsabilidades;

b) os direitos e obrigações dos operadores dos serviços;

c) os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 29. Serão realizados estudos periódicos pelos gestores, com o intuito de viabilizar a melhoria dos padrões de transporte público coletivo urbano e rural, conforme haja aumento de demanda populacional e extensão territorial.

CAPÍTULO V

DO TRANSPORTE URBANO PRIVADO

Art. 30. O Poder Executivo regulamentará os serviços de transportes urbanos privados de táxi, mototáxi e outros semelhantes que venham a surgir, aplicando as legislações federais e estaduais pertinentes, e criando normas que permitam a integração entre eles e a mobilidade urbana, sem prejuízo do transporte coletivo público.

CAPÍTULO VI

DO TRANSPORTE URBANO DE CARGAS

Art. 31. O Poder Público Municipal fará estudos a fim de promover ações que visem a redução do tráfego de veículos de carga de grande porte na região central da cidade e em vias com dimensões reduzidas que não comportem tais veículos, de modo a impedir que estes causem prejuízo à livre circulação dos demais veículos e transtornos a moradores e comerciantes da área.

Parágrafo único. Para fins desta lei, entende-se por veículos de carga de grande porte aqueles destinados ao transporte de carga com peso bruto total superior a 5.000 (cinco mil e quinhentos) quilogramas.

Art. 32. O tráfego de veículos de carga de grande porte poderá ser restrito a locais e horários, definidos por estudos, com regulamentação através de sinalização viária, nos termos da Resolução nº 180/2005, do Conselho Nacional de Trânsito – Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I.

Art. 33. Poderá o Poder Público Municipal, mediante estudo, criar lei municipal que disponha sobre dias, horários e locais para operações de carga e descarga na região central do município.

CAPÍTULO VII

DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 34. A execução de arruamentos, bem como qualquer serviço ou obras no sistema viário do município, deverá ser previamente aprovado pela Administração Municipal, nos termos previstos nesta lei e na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Art. 35. Os arruamentos nos projetos de parcelamento do solo no Município deverão obedecer às diretrizes do Sistema Viário Urbano e à representação gráfica indicada no Anexo IV desta lei.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. A manutenção da sinalização de trânsito das vias públicas urbanas e estradas municipais é de responsabilidade do Departamento de Segurança e Trânsito, consoante estabelece a Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 1º Nos termos do Artigo 88 da Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro, nenhuma via pavimentada poderá ser entregue, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

§ 2º A sinalização viária dos loteamentos e condomínios a serem edificados é de responsabilidade do loteador, devendo ser instalada somente após aprovação do projeto de sinalização junto ao Departamento de Segurança e Trânsito – DESETRAN.

Art. 37. São partes integrantes e complementares desta lei os seguintes anexos:

- I – Anexo I – Ruas sem Pavimentação;
- II – Anexo II – Exemplos de Interseções Desalinhadas;
- III – Anexo III – Mapa Viário do Itinerário Atual do Transporte Público;
- IV – Anexo IV – Gabarito de Passeios;
- V – Anexo V – Mapa Ciclofaixa/Ciclovia;
- VI – Anexo VI – Mapa com Proposta de Possível Divisão do Itinerário do Transporte Público;
- VII – Anexo VII – Plantio de Árvores;
- VIII – Anexo VIII (Modelos 1,2,3 e 4) – Relatório de Frota de Veículos.

Art. 38. A presente lei complementa o Código de Obras, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano do Município, o Código de Postura do Município e demais legislações correlatas.

Art. 39. O Plano de Mobilidade Urbana e Rural deverá ser revisado e atualizado em prazo não superior a 10(dez) anos ou mediante solicitação do Poder Executivo, com a participação efetiva de representantes da sociedade civil e dos operadores de serviços, visando atender às evoluções legislativas e tecnológicas referentes à mobilidade urbana.

Art. 40. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Vargem Grande do Sul, 07 de maio de 2019.

AMARILDO DUZI MORAES

Registrada e publicada na Secretaria Geral da Prefeitura Municipal de Vargem Grande do Sul, Estado de São Paulo, em 07 de maio de 2019.

TALITA DE CÁSSIA MORAES