

LEI COMPLEMENTAR Nº 037/2005.

DATA: 21 DE DEZEMBRO DE 2005

SÚMULA: “DISPÕE SOBRE A REGULAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SORRISO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

O SR. DILCEU ROSSATO, PREFEITO MUNICIPAL DE SORRISO, ESTADO DE MATO GROSSO, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES CONFERIDAS POR LEI, FAZ SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES APROVOU E ELE SANCIONA A SEGUINTE LEI COMPLEMENTAR:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º - Esta lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Sorriso, visando os seguintes objetivos:

I – Priorizar condições de uso para as seguintes modalidades de transporte: o transporte coletivo e às bicicletas;

II – Reduzir as distâncias a percorrer, dos tempos de viagem, dos custos operacionais, das necessidades de deslocamento, do consumo energético e do impacto ambiental;

III – Resguardar os setores urbanos à mobilidade local;

IV – Estimular a implantação de garagens e estacionamentos com vistas à reconquista dos logradouros públicos, como espaços abertos para interação social e circulação veicular;

V – Induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades do meio urbano;

VI – Adaptar a malha viária existente, às melhorias das condições de circulação;

VII – Hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções que tragam maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto ao usuário;

VIII – Adequar nos locais de concentração de pessoas e veículos, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de necessidades especiais.

Parágrafo Único - Consideram-se setores urbanos, as divisões territoriais urbanas estabelecidas nesta lei, tais como: macrozona, zonas e bairros.

Art. 2º - Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

I – ACESSO: é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

- a) logradouro público e propriedade privada;
- b) propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
- c) logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

II – ACOSTAMENTO: parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

III – ALINHAMENTO: é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

IV – CALÇADA ou PASSEIO PÚBLICO: é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas, quando este for dotado de ciclovia segregada e em nível diferente à via, dotada, quando possível, de mobiliário urbano, sinalização viária e vegetação;

V – CALÇADÃO: é a parte do logradouro público destinado ao pedestre e equipado de forma a impedir o estacionamento e o trânsito de veículos, exceto quando dotados de ciclovia, tendo por propósito oferecer condições adequadas à circulação e lazer da coletividade;

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

VII – CANTEIRO LATERAL: é o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas e o bordo interno da ciclovia ou pista coletora, com o objetivo de separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;

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

IX – CICLOVIA: é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados;

X – ESTACIONAMENTO: é o espaço público ou privado destinado a guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

XI – FAIXA de DOMÍNIO de VIAS: é a área que compreende a largura ou caixa da via, acrescida de área “non edificandi”;

XII – “GRADE”: é a linha reguladora de uma via, composta de uma seqüência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XIII – LARGURA de uma VIA: é a distância entre os alinhamentos de uma via;

XIV – LEITO CARROÇÁVEL ou de ROLAMENTO – é a faixa da via destinada a circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

XV – 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 e calçadões.

XVI – MEIO-FIO: é a linha composta por blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio público da faixa de rolamento ou do acostamento;

XVII – NIVELAMENTO: é a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo, considerando o grade da via urbana;

XVIII – SEÇÃO NORMAL da VIA: é a largura total ideal da via, incluindo a caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

XIX – SEÇÃO REDUZIDA da VIA: é a largura total mínima exigida da via, incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;

XX – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO: conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de veículos, pessoas e cargas;

XXI – VIA de CIRCULAÇÃO: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

Art. 3º - Considera-se sistema viário básico do município de Sorriso, o conjunto de vias que de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas.

Art. 4º - O sistema viário básico é composto das seguintes vias:

- I – Via arterial;**
- II – Via Principal;**
- III – Via Coletora;**

- IV – Via Local;**
V – Via Especial.

§ 1º - As vias de que trata o caput são classificadas conforme o tipo de serviço que oferecem, a função que exercem segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

I – VIAS ARTERIAIS: são vias que atendem ao tráfego de longo percurso e aos grandes fluxos de tráfego interno. Essa rede de vias arteriais proporciona acesso direto aos eixos rodoviários e aos principais geradores de tráfego, tais como: a área central, terminais de passageiros, anel viário e faz a interligação de toda a área urbana. As vias arteriais apresentam pistas distintas para circulação em cada um dos dois sentidos, separadas entre si, por faixa divisória ou pela presença de canteiro central;

II – VIAS PRINCIPAIS: são vias que atendem as ligações entre bairros, na maioria das vezes ligadas às vias arteriais, através de interseções, com grande e médio fluxos de veículos. As vias principais apresentam pistas distintas para circulação em cada um dos dois sentidos, separadas entre si por faixa divisória ou pela presença de canteiro central;

III – VIAS COLETORAS: são vias que têm a função de coletar o tráfego das vias principais e canalizá-lo às vias locais e bairros, acomodando fluxos de tráfego local dentro das áreas residenciais, comerciais e industriais, além de atender aos trechos coletores/distribuidores de alguns itinerários de ônibus;

IV – VIAS LOCAIS: são vias destinadas ao tráfego interno dos bairros. O sistema de vias locais, compreende facilidades próprias e serve primeiramente para proporcionar acesso direto aos locais de residência, lazer e trabalho. O sistema oferece o mais baixo plano de mobilidade e geralmente, não contém rotas de veículos destinados ao transporte coletivo;

V – VIAS ESPECIAIS: são vias destinadas ao tráfego interno, geralmente sem ligação direta entre duas vias distintas, com Padrão Geométrico Mínimo diferenciado.

§ 2º - As VIAS ARTERIAIS, VIAS PRINCIPAIS e VIAS COLETORAS estão representadas no anexo denominado “Classificação Funcional das Vias”.

§ 3º - O Poder Executivo deverá elaborar estudos detalhados para implantação das vias projetadas, seguindo ao predisposto nos anexos.

§ 4º - O Poder Executivo estabelecerá normas sobre as condições para implantação de acessos e locais de paradas de ônibus, ou estacionamento de farmácias/drogarias ao longo das vias públicas.

Art. 5º - A cada classe de via, corresponde um Padrão Geométrico Mínimo de caixa viária, exceto para a classe das Vias Especiais.

Art. 6º - Para os efeitos desta Lei, Padrão Geométrico Mínimo (PGM) é a largura mínima da caixa viária, prevista para cada classe de via.

Parágrafo Único - Integram a caixa viária:

- I** – Leito carroçável: destinado ao trânsito de veículos;
- II** – Passeios públicos: destinado ao trânsito de pedestres;
- III** – Canteiros centrais;
- IV** – Canteiros laterais;
- V** – Ciclovias/ciclofaixas.

Art. 7º - As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do Poder Executivo, classificadas como VIAS ARTERIAIS, terão seu Padrão Geométrico Mínimo fixado em 44,00 m (quarenta e quatro metros) de largura.

Art. 8º - As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do Poder Executivo, classificadas como VIAS PRINCIPAIS DO TIPO I, terão seu Padrão Geométrico Mínimo fixado em 31,00 m (trinta e um metros) de largura.

§ 1º - As Avenidas Tancredo Neves, Natalino João Brescansin, Brasil, Ademar Raiter, Dos Imigrantes, Porto Alegre e Curitiba serão enquadradas na categoria de VIA PRINCIPAL DO TIPO II, e terão seu Padrão Geométrico Mínimo fixado em 25,00 m (vinte e cinco metros), devendo-se manter o mesmo padrão no caso de futuras ampliações, conforme indicado no Mapa 4, em anexo.

§ 2º - A Avenida Claudino Frâncio, bem como sua extensão (Avenida Los Angeles), deverão ser enquadradas da categoria de VIA PRINCIPAL DO TIPO III, adotando o Padrão Geométrico Mínimo de 25,00 m (vinte e cinco metros) e deverão ser dotadas de ciclovia, conforme indicação nos anexos, que fazem parte da presente Lei.

Art. 9º - As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do Poder Executivo, classificadas como VIAS COLETORAS, terão seu Padrão Geométrico Mínimo fixado em 18,00 m (dezoito metros) de largura, conforme indicado no Mapa em anexo, que fazem parte desta Lei.

Parágrafo Único - As vias classificadas como VIAS COLETORAS, quando implantadas em sistema binário, terão o Padrão Geométrico Mínimo estabelecido em 15,00 m (quinze metros) de largura.

Art. 10 - As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico do Poder Executivo, classificadas como VIAS LOCAIS, terão seu PGM fixado em 15,00 m (quinze e um metros) de largura.

Parágrafo Único - As vias classificadas como locais, quando projetadas para Zonas de Interesse Social, poderão ter seu Padrão Geométrico Mínimo estabelecido em 12,00 m (doze metros) de largura.

Art. 11 - As classes de VIAS ARTERIAIS e VIAS PRINCIPAIS implantadas a partir da publicação desta Lei serão dotadas de ciclovias, com largura útil especificada pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Parágrafo Único - Recomenda-se para as ciclovias, quando adotado o sentido único de circulação, uma largura mínima de 2,00 m (dois metros), e quando adotado o sentido duplo de circulação, uma largura mínima de 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros). Quanto às ciclofaixas, recomenda-se o uso de sentido único de circulação com largura mínima de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros). Estes valores, entretanto, podem ser aumentados, conforme o volume de bicicletas na via, e isso deve ser determinado através de estudos de Engenharia de Tráfego pelo órgão competente.

Art. 12 - A classificação funcional das vias atuais que compõem o Sistema Viário Básico do município de Sorriso, denominado "Classificação Funcional das Vias" e no anexo, denominado "Quadro da Classificação funcional das Vias Públicas de Sorriso".

§ 1º - As dimensões das vias resultantes de novos parcelamentos do solo obedecerão ao padrão normal constante no anexo.

§ 2º - Serão admitidas vias com padrões dentro do intervalo entre seção reduzida e seção normal, de acordo com o disposto no Mapa em anexo, nas áreas ocupadas e com parcelamento do solo consolidado, mediante estudos específicos de urbanização de áreas ou alinhamentos das vias.

§ 3º - Quando da implantação do Sistema Viário Básico em áreas já ocupadas, as vias classificadas como Coletoras, poderão ter solução em binário, desde que as mesmas suportem pelo menos duas faixas de tráfego.

Art. 13 - Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o Sistema Rodoviário Estadual e Municipal, será obrigatório a reserva de uma faixa “non edificandi” de 20,00 m (vinte metros) para cada lado da via, contados a partir do seu eixo, denominada FAIXA de DOMÍNIO da RODOVIA, destinada a futuras ampliações quando assim se fizer necessário.

Art. 14 - O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 15 - As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

CAPÍTULO II DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS

Art. 16 - Caberá ao Poder Público Municipal, o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

I – Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga, descarga e estacionamento de veículos;

II – Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;

III – A construção de vias de circulação exclusiva para pedestres na área de renovação urbanística do centro da cidade, definida pelo “Quadrilátero Central”, quando assim se fizer necessário;

IV – A criação de áreas de estacionamento ao longo das vias e de equipamentos do tipo “estacionamento rotativo”, em pontos adequados.

Parágrafo Único - A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no caput do artigo, poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 17 - Fica estabelecida a delimitação de um perímetro denominado “QUADRILÁTERO CENTRAL”, formado pela área circunscrita entre as seguintes vias:

I – Avenida Curitiba, no trecho compreendido entre a Rua Ataulfo Alves e a Rua Santarém;

II – Rua Santarém, no trecho compreendido entre a Avenida Curitiba e a Avenida Marginal Esquerda;

III – Avenida Ademar Raiter, no trecho compreendido entre a Avenida Marginal Esquerda e a Rua Edgar Garcia de Siqueira;

IV – Rua Edgar Garcia de Siqueira, no trecho compreendido entre a Avenida Ademar Raiter e a Avenida Florianópolis;

V – Avenida Florianópolis, no trecho compreendido entre a Rua Edgar Garcia de Siqueira e a Avenida Perimetral Sudeste;

VI – Avenida Perimetral Sudeste, no trecho compreendido entre a Avenida Florianópolis e a Rua Carazinho;

VII – Rua Carazinho, no trecho compreendido entre a Avenida Perimetral Sudeste e a Avenida Marginal Direita;

VIII – Avenida Marginal Direita, no trecho compreendido entre a Rua Carazinho e a Avenida Tancredo Neves;

IX – Avenida Tancredo Neves, no trecho compreendido entre a Avenida Marginal Direita e Avenida Marginal Esquerda;

X – Avenida Marginal Esquerda, no trecho compreendido entre a Avenida Tancredo Neves e Rua Ataulfo Alves;

XI – Rua Ataulfo Alves, no trecho compreendido entre a Avenida Marginal Esquerda e a Avenida Curitiba.

Parágrafo Único - A localização geográfica do Quadrilátero Central está representado no Mapa anexo, denominado "Quadrilátero Central".

Art. 18 - O Quadrilátero Central, de que trata o artigo anterior, tem as seguintes funções:

I – Restringir o tráfego de veículos pesados e extra-pesados entre as 6:00 e 22:00 horas;

II – Implantar o estacionamento regulamentado nas vias públicas;

III – Determinar o horário para carga e descarga de produtos, caso seja necessária a permanência do veículo na via pública.

Art. 19 - Fica determinado o estacionamento regulamentado em 1h (uma hora) ao longo das seguintes vias, ou trechos de vias públicas, presentes no Quadrilátero Central:

I – Ao longo de toda a Avenida Tancredo Neves;

II – Ao longo de toda a Avenida Natalino João Brescansin;

III – Ao longo de toda a Avenida Ademar Raiter;

IV – Ao longo de toda a Avenida Curitiba;

V – Ao longo da Avenida Marginal Esquerda;

VI – Ao longo da Avenida Marginal Direita;

VII – Ao longo da Rua Mato Grosso, nos trechos compreendidos entre a Rua Ataulfo Alves e Rua Nelson Gonçalves, Rua Cartola e Rua dos Estados, Rua dos Ex Combatentes e Rua Santarém;

VIII – Ao longo da Rua das Videiras, nos trechos compreendidos entre a Rua Ataulfo Alves e Rua Nelson Gonçalves, Rua Cartola e Rua dos Estados, Rua dos Ex Combatentes e Rua Santarém;

IX – Ao longo da Rua Edgar Garcia de Siqueira, nos Trechos compreendidos entre a Avenida Tancredo Neves e a Rua Cascavel, Rua Criciúma e a Rua Zulmar Bertuol, Rua de Ligação Oeste e a Avenida Florianópolis;

X – Ao longo da Rua Bené, nos trechos compreendidos entre a Rua Carazinho e a Rua Cascavel, Rua Criciúma e a Rua Zulmar Bertuol, Rua de Ligação Oeste e a Avenida Florianópolis;

XI – Ao longo da Rua Foz do Iguaçu, nos trechos compreendidos entre a Rua Carazinho e a Rua Cascavel, Rua Criciúma e a Rua Zulmar Bertuol, Rua de Ligação Oeste e a Avenida Florianópolis;

XII – Ao longo da Rua Genésio Roberto Baggio, nos trechos compreendidos entre a Rua Carazinho e a Rua Cascavel, Rua Criciúma e a Rua Zulmar Bertuol, Rua de Ligação Oeste e a Avenida Florianópolis;

XIII – Ao longo de toda a Avenida Perimetral Sudeste.

§ 1º - Caberá ao Poder Executivo construir vagas de estacionamento oblíquas a via, em toda a extensão das Avenidas Marginal Direita e Esquerda e Avenida Rio Grande do Sul.

§ 2º - As vagas oblíquas já existentes na via, construídos com recursos da iniciativa privada, deverão permitir o estacionamento sem tempo pré-determinado, àqueles que investiram em tal dispositivo.

§ 3º - Caberá ao Poder Executivo manter um cadastro dos munícipes que estão isentos do estacionamento rotativo, no trecho citado no parágrafo anterior.

Art. 20 - Fica determinado o estacionamento regulamentado em 2h (duas horas) ao longo de todas as vias ou trecho de vias públicas presentes no Quadrilátero Central, exceto para as vias ou trechos de vias citadas no artigo anterior.

Parágrafo Único - O estacionamento regulamentado de que trata o caput deste artigo deverá ser implantado gradualmente, no momento em que se fizer necessário, seguindo estudos técnicos e critérios adotados pelo órgão responsável.

Art. 21 - O estacionamento regulamentado deve funcionar no período entre as 09:00 horas e 16:00 horas, independente do local ou tempo de permanência máxima permitido.

Art. 22 - Fica estabelecida a seguinte classificação veicular, de acordo com o seu peso bruto total:

I – Veículos automotores leves, para aqueles com peso bruto total igual ou inferior a 4t (quatro toneladas);

II – Veículos automotores médios, para aqueles com peso bruto total maior do que 4t (quatro toneladas) e menor ou igual a 8t (oito toneladas);

III – Veículos automotores pesados, para aqueles com peso bruto total superior a 8t (oito toneladas) e menor ou igual a 14t (quatorze toneladas);

IV – Veículos automotores extra-pesados, para aqueles com peso bruto total superior a 14t (quatorze toneladas).

Art. 23 - A circulação de veículos automotores será permitida, nos dias úteis e aos sábados e domingos, em todas as vias urbanas, exceto:

I – Para veículos automotores médios, pesados e extrapesados nas VIAS ESPECIAS e nas VIAS LOCAIS em qualquer horário do dia;

II – Para veículos médios, pesados e extrapesados entre as 6:00 horas e 22:00 horas nas VIAS COLETORAS;

III – Para veículos pesados e extrapesados entre as 6:00 horas e 22:00 horas nas VIAS PRINCIPAIS e VIAS ARTERIAIS;

Parágrafo único - Fica permitida a circulação de veículos médios, pesados e extra-pesados, nas VIAS COLETORAS que integram as Zonas Industriais em qualquer dia da semana e a qualquer hora do dia.

Art. 24 - A circulação de veículos automotores extra-pesados fica permitida somente nas VIAS ARTERIAIS e VIAS PRINCIPAIS entre as 22:00 h e 6:00 h.

Art. 25 - A circulação de ônibus de turismo, carro-forte, caminhão betoneira e veículos de serviços especiais (coleta de lixo, manutenção da rede elétrica, etc.), serão permitidos em qualquer horário.

Art. 26 - Dependirão de autorização do Órgão Gestor Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos para circular na Zona Urbana de Sorriso:

I – Transporte de cargas especiais;

II – Transporte coletivo interurbano, intermunicipal e interestadual em horários regulares;

III – Veículos com altura superior a 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros).

Art. 27 - Fica criado o "Anel Viário de Sorriso", conforme ilustrado no Mapa denominado "Anel Viário de Sorriso".

§ 1º - O Anel Viário de Sorriso tem como função proporcionar novas rotas de Tráfego, tanto para aqueles que têm como destino a área central da cidade, bem como para os que buscam saídas alternativas para distritos de Ipiranga do Norte ou municípios como Tapurah, de modo a evitar a concentração intensa de veículos automotores de diferentes portes ao longo da BR 163, no trecho compreendido entre o Córrego Gonçalves e o Rio Lira.

§ 2º - O Poder Executivo deverá elaborar estudos detalhados para implantação gradativa da primeira e segunda etapa do Anel Viário, seguindo ao predisposto no Mapa anexo.

§ 3º - A caixa viária do Anel Viário será composto de pista simples, com duplo sentido de circulação, acostamentos, faixa de domínio de 20 m (vinte metros) para cada lado contado a partir do eixo da via, e obras de engenharia de acordo com a necessidade ao longo do trecho, elaboradas a partir de estudos técnicos por parte órgão municipal competente.

Art. 28 - Fica criado o "Projeto Piloto de Via Segregada Para Bicicletas", conforme ilustrado no Mapa, em anexo, com a implantação de ciclovia ao longo de toda a extensão da Rua Lupicínio Rodrigues.

Parágrafo Único - O Poder Executivo deverá regulamentar a implantação do "Projeto Piloto de Via Segregada Para Bicicletas".

CAPÍTULO III DA ACESSIBILIDADE AOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Art. 29 - Todos os parcelamentos do solo urbano deverão prever condições de acesso aos portadores de necessidades especiais, conforme NBR 9050, nos cruzamentos entre as vias públicas, ou na presença de faixa de pedestre, a partir da publicação desta Lei.

Art. 30 - O Poder Executivo Municipal fica obrigado a fazer as devidas adequações nas vias públicas já existentes, num prazo de 05 (cinco) anos, contados a partir da publicação desta Lei.

Parágrafo Único - As disposições da NBR-9050, do ano de 1994, referente à Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências, serão observadas na aplicação da Estratégia de Mobilidade Urbana, no caso de obras de construção de praças, vias públicas, loteamentos e espaços urbanos em geral, tanto nos planos e projetos de iniciativa privada como do Poder Público.

CAPÍTULO IV DOS ANEXOS

Art. 31 - São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

ANEXO I - Quadro da Classificação Funcional das Vias Públicas de Sorriso;

ANEXO II - Planta baixa das vias (hierarquização viária proposta);

MAPA 1 – Classificação Funcional das Vias;

MAPA 2 – Quadrilátero Central;

MAPA 3 – Anel Viário de Sorriso;

MAPA 4 – Projeto Piloto de Vias Segregadas para Bicicletas.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 32 - Os projetos de médio e grande porte que envolvam a construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão ser elaborados contendo estudos técnicos pelo órgão competente e relatórios de impacto ambiental.

Art. 33 - Fica permitido o tráfego de veículos automotores que cuidam da segurança pública, dos veículos de combate a incêndio e de veículos especiais, como carro forte, no calçadão, quando se fizer necessário.

Art. 34 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas a Lei Complementar Nº 018/2004 e demais disposições em contrário.

**GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE SORRISO,
ESTADO DE MATO GROSSO, EM 21 DE DEZEMBRO DE 2005.**



DILCEU ROSSATO
Prefeito Municipal

LUIZ CARLOS NARDI
Vice Prefeito Municipal
ALCI LUIZ ROMANINI
MARCOS FOLADOR
ALEI FERNANDES
NERY DEMAR CERUTTI
ROMÉLIO JOSÉ GARDIN
MARISA DE FÁTIMA SANTOS NETTO
CÁTIA REGINA RANDON ROSSATO
ARI JOSÉ ZANATTA
ELSO RODRIGUES

REGISTRE-SE. PUBLIQUE-SE. CUMPRA-SE.



ALCI LUIZ ROMANINI
Secretário de Administração