LEI COMPLEMENTAR Nº 0019 DE 13/11/2007

"DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE CANOINHAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS"

O Povo do Município de Canoinhas, por seus representantes na Câmara de Vereadores aprovou, e eu, prefeito LEOBERTO WEINERT em seu nome sanciono a seguinte:

LEI

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.1°. A presente Lei destina-se a hierarquizar, dimensionar e disciplinar a implantação do Sistema Viário Básico do Município de Canoinhas, conforme as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor.

Art.2°. Constituem objetivos da presente Lei:

I - Garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana, de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;

II - Atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;

III - Estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para o adequado escoamento do tráfego e segura locomoção do usuário;

IV - Definir as características geométricas e operacionais das vias, compatibilizando-as com a legislação de zoneamento de uso do solo e com itinerário das linhas do transportes coletivo.

Art.3°. É obrigatório a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamentos do solo que vieram a ser executados no Município de Canoinhas.

CAPÍTULO II -

DAS FUNÇÕES E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art.4°. O Sistema Viário do Município de Canoinhas fica classificado em Sistema Viário Municipal e Sistema Viário Urbano.

Art.5°. As diretrizes e a categoria funcional a que pertencem as vias integrantes do Sistema Viário Municipal e do Sistema Viário Urbano estão definidas no mapa em anexo.

§1°. As vias não indicadas no mapa pertencem à categoria de vias locais.

§2°. O mapa anexo poderá ser suplementado por decreto municipal com a inclusão de novas vias nas categorias funcionais estabelecidas, ou com a inclusão de novas vias em novas categorias funcionais.

CAPÍTULO III -

DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art.6°. As vias que integram o Sistema Viário Municipal ficam classificadas, de acordo com sua função e importância, conforme indicado no Mapa do Sistema Viário Municipal anexo, em:

I - Rodovias Estaduais e Federais:

II - Vias Arteriais Municipais;

III - Vias Rurais.

Art.7°. Compreendem-se como Rodovias Estaduais as seguintes vias situadas no município, cuja responsabilidade de implantação e manutenção é do governo do Estado de Santa Catarina:

I - Rodovia Federal BR 280;

II - Rodovia Estadual SC 280;

III - Rodovia Estadual SC 477.

Parágrafo único: As Rodovias Estaduais possuem faixas de domínio e faixas não edificáveis determinadas por legislação estadual e federal pertinentes.

Art.8°. As Vias Arteriais Municipais são vias que atendem o tráfego rodoviário municipal, conectando a sede a localidades rurais e garantem o acesso aos equipamentos públicos e o escoamento da produção da área rural.

Art.9°. Vias Locais Municipais são vias que promovem o acesso às propriedades rurais.

CAPÍTULO IV -
DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art.10. As vias que integram o Sistema Viário Urbano ficam classificados de acordo com sua função e importância, conforme indicado no Anexo II, em:

I - Vias Marginais;

II - Vias Estruturais;

III - Vias Conectoras;

IV - Vias Coletoras;

V - Vias Locais;

VI - Vias Especiais.

Art.11. São Vias Marginais aquelas definidas ao longo das Rodovias Estaduais e Federais, nos trechos inseridos na malha urbana.

Parágrafo único: As Vias Marginais têm como objetivo promover o acesso às atividades lindeiras, das rodovias de forma segura e ordenada.

Art.12. São Vias Estruturais aquelas que orientam as principais correntes de tráfego percorrendo toda a malha urbana com poucas interrupções no seu traçado, as quais têm como objetivos:

129
NÚMERO
RÚBRICA

I - Conduzir o tráfego nos percursos de maior distância;

II - Proporcionar ligações entre os bairros mais distantes.

Art.13. São Vias Conectoras aquelas que conduzem o movimento entre os bairros, suplementando as Vias Estruturais e propiciando alternativas viárias ao tráfego de acesso às atividades urbanas.

Art.14. As Vias Coletoras têm a função de coletar o tráfego das Vias Locais e encaminha-lo às Vias Conectoras e Estruturais.

Art.15. Caracterizam-se como Vias Locais os demais trechos da malha viária não incluídos nas categorias mencionadas nos artigos anteriores, que tem a função de possibilitar o acesso direto aos lotes e edificações e a condução de veículos em pequenos percursos.

Art.16. Caracterizam-se como Vias Especiais os trechos da malha viária constituídos por vias exclusivas para pedestres e bicicletas.

CAPÍTULO V -
DAS DIMENSÕES E DIRETRIZES DAS VIAS

Art.17. Objetivando o perfeito funcionamento das vias são definidos os seguintes elementos:

I - Faixa de domínio: é a área em via pública, delimitada pela distância entre a divisa (alinhamento) dos lotes de um lado da rua, até o alinhamento dos lotes do outro lado, também denominado "caixa da via".

II - Pista de rolamento: é o espaço dentro da caixa da via, onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

III - Passeio: é o espaço destinado á circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento:

IV - Canteiro - a área ajardinada ou pavimentada e levantada como os passeios, situada no centro de uma via, separando duas caixas de rua.

Art.18. As dimensões das vias ficam definidas de acordo com a tabela abaixo:

Classificação	Dimensão total da faixa de domínio (m)	Largura mínima do passeio (m)	Largura mínima da pista de rolamento (m)	Largura do canteiro central (m)
SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL				
Rodovias Estaduais e Federais	**Parâmetros estabelecidos em legislação específica**			
Vias Arteriais	20m	-	-	-
Vias Rurais	16 m	-	-	-

SISTEMA VIÁRIO URBANO

Vias Marginais	20m	-	-	-
Vias Estruturais	20m na área urbana consolidada a 30 m nas novas vias	3m de cada lado	16 m	1,5m para as vias de 30m
Vias Conectoras	20m na área urbana consolidada e 24m nas novas vias	3m de cada lado	12m	1,5m para as vias de 24m
Vias Coletoras	20m	3m de cada lado	12m	-
Vias Locais	20m	3m de cada lado	10m	-

Art.19. Os acessos das atividades lindeiras às rodovias estaduais somente serão autorizados a partir das vias marginais.

§1°. Enquanto as vias marginais não estiverem implantadas, a instalação de atividades lindeiras às rodovias apenas será autorizada mediante aprovação pelos órgãos estadual e municipal competentes.

§2°. As vias marginais deverão ser implantadas fora da faixa de domínio da rodovia a que margeiam.

Art.20. O estacionamento e as paradas de veículos, nas vias públicas, serão regulamentados pelo município, devendo sua proibição ser indicada através de sinalização implantada ao longo das vias.

CAPÍTULO VI -
DIRETRIZES VIÁRIAS PARA PARCELAMENTO

Art.21. A implantação de vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário principal, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

§1°. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento, onde constará a orientação para traçado das vias de acordo com esta Lei e com a Lei de Parcelamento do Solo.

§2°. A implantação do arruamento e demais obras de infra-estrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento.

Art.22. Os projetos de parcelamento do solo deverão obedecer às diretrizes do Sistema Viário e incluirão, obrigatoriamente, a liberação para o poder público municipal, das faixas de domínio necessárias à sua implantação ou ampliação, de acordo com o Art. 18 e de acordo com os critérios seguintes:

I - Quando as vias estiverem projetadas, deverão ser obedecidos os atingimentos estabelecidos pelos seus respectivos projetos geométricos;

II - Quando os projetos geométricos das vias não estiverem estabelecidos, será adotado o critério a seguir indicado para a liberação das faixas de domínio das vias indicadas no mapa anexo.

a) Quando ambos os lados do eixo da via estiverem desocupados ou não comprometidos por loteamentos já aprovados, deverá ser liberada a metade da faixa de domínio para cada lado do eixo da via existente ou projetada.

b) Quando um lado do eixo da via estiver comprometido por loteamento ou por edificações de caráter definitivo, deverá ser liberada a faixa de domínio integral, medida a partir do alinhamento predial estabelecido pela ocupação existente.

Parágrafo único: Nos casos que exigirem soluções especiais para a obtenção de geometria tecnicamente mais adequada para as vias, como os trechos em curva ou parcelamento de terrenos em vazios inferiores a 50,00m (cinqüenta metros) de testada, o órgão municipal competente emitirá instruções específicas com o objetivo de proporcionar uma melhor geometria final para as vias.

Art.23. A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 15% (quinze por cento).

Parágrafo único: Em áreas excessivamente acidentadas deverão ser seguidos critérios especialmente estabelecidos pelo órgão municipal competente.

Art.24. As vias de acesso sem saída só serão autorizadas se providas de praças de retorno com o raio igual ou superior a largura da caixa de rua, e, se contado com esta, seu cumprimento não ultrapassar a 15 (quinze) vezes a largura da via.

Art.25. A declividade transversal mínima nas vias de circulação será de 2% (dois por cento).

Parágrafo único: Declividade transversal poderá ser do centro da caixa de rua para as extremidades e de uma extremidade da caixa para a outra.

Art.26. A largura da via que constituir prolongamento de outra já existente não poderá ser inferior a largura desta, ainda que pela função e característica possa ser considerada de categoria inferior.

Art.27. Nos cruzamentos das vias públicas, os dois alinhamentos deverão ser concordados por um arco de 8 m (oito metros) de raio mínimo.

Art.28. Para aprovação de loteamento será verificada a continuidade das vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas, de modo a promover o máximo de continuidade na rede de vias municipais.

032
NÚMERO
RÚBRICA

Art.29. Os projetos de loteamento que possuírem vias com diretrizes estabelecidas ao longo de faixas de preservação de fundo de vale deverão prever uma linha de lotes localizada entre a faixa de domínio da via e o início da área de preservação.
Parágrafo único: A exigência do caput deste Artigo poderá ser dispensada, se comprovada inviabilidade técnica.

Art.30. Para lotes desmembramentos e averbados até a data de aprovação da presente Lei serão admitidas servidões com no mínimo 6 (seis) metros.

CAPÍTULO VII-
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art.31. São partes integrantes da presente Lei os seguintes anexos:
I - Anexo I - Mapa do Sistema Viário Municipal;
II - Anexo II - Mapa Sistema Viário Urbano.

Art.32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art.33. Revogadas as disposições em contrário.

Canoinhas/SC, 13 de novembro de 2007.

LEOBERTO WEINERT
Prefeito

Esta Lei foi registrada e publicada na Secretaria Municipal de Administração e Finanças, em 13/11/2007.

ARGOS JOSÉ BURGARDT
Secretário Municipal de Administração de Finanças