LEI COMPLEMENTAR N.º 45/2021

Regulamenta a Estratégia de Mobilidade Urbana do Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial do Município de Luiz Alves e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE LUIZ ALVES, Estado de Santa Catarina, no uso das atribuições legais, FAZ SABER que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e ele sanciona a seguinte Lei Complementar:

TÍTULO I
MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE LUIZ ALVES

CAPÍTULO I
DO CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 1º A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, por intermédio de veículos, vias, ciclovias e calçadas, possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Parágrafo único. A mobilidade urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Art. 2º A mobilidade urbana do Município de Luiz Alves presente nesta Lei Complementar engloba os seguintes temas:

I - sistema de transporte público;

II - sistema viário;

III - sistema cicloviário;

IV - calçadas.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 3º O sistema de transporte público do Município de Luiz Alves será composto pelo sistema modal de transporte terrestre.

Parágrafo único. O sistema modal de transporte público deverá obedecer aos termos do Plano de Mobilidade Urbana, previsto na Lei Federal n.º 12.587/2012.

CAPÍTULO III
DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 4º O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do Município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 5º A hierarquia viária do Município de Luiz Alves fica dividida em vias estruturais, arteriais, coletoras e locais, conforme o Apêndice A - Hierarquia Viária e as definições abaixo descritas:

I - a via estrutural corresponde à principal via do sistema viário municipal de Luiz Alves, com alta fluidez de tráfego, média acessibilidade ao uso lindeiro e alta acessibilidade às distintas áreas do Município, sendo configurada pela Rodovia SC-414 Leonardo Martendal;

II - as vias arteriais correspondem à estrutura secundária do sistema viário, com média fluidez de tráfego, média acessibilidade ao uso lindeiro e média acessibilidade às distintas áreas do Município, formadas pelas vias apresentadas no Apêndice H – Relação de Vias Existentes com Gabarito Projetado;

III - as vias coletoras recebem e distribuem o tráfego, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade ao uso lindeiro e às distintas áreas do Município, integração com o uso e ocupação do solo compartilhado com o tráfego geral, formadas pelas vias apresentadas no Apêndice H – Relação de Vias Existentes com Gabarito Projetado;

IV - as vias locais promovem a distribuição do tráfego local, apresentando baixa fluidez de tráfego, alta acessibilidade ao uso lindeiro, caracterizando-se pela intensa integração com o uso e ocupação do solo.

Parágrafo único. Ao longo da Rodovia SC-414 Leonardo Martendal, será obrigatória a reserva de uma faixa não edificável de, no mínimo, 5 (cinco) metros de cada lado, de acordo com a Lei Federal 13.913/2019.

Art. 6º A caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância, ficarão a critério da Secretaria Municipal de Obras e Planejamento, ouvido, quando for o caso, o Conselho Municipal da Cidade, bem como exigirá:

I - gabarito específico e critérios mínimos, conforme o Apêndice B - Perfis Viários Para Novas Vias, independente da extensão da nova via;

II - interligação da nova via ao sistema viário existente;

III - praça de retorno (*cul-de-sac*), com raio interno de no mínimo de 7,00 m (sete metros), obrigatórios para ruas sem saída.

Parágrafo único. As vias localizadas na área rural do Município deverão ter gabarito mínimo de 10,00 m (dez metros), sendo descontados os espaços futuros para a implantação de calçadas, ciclovias e/ou ciclofaixas.

Art. 7º As novas edificações ou alterações daquelas existentes em todas as vias do Município, deverão seguir os recuos e afastamentos exigidos na Lei Municipal de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, sendo indenizável a área obrigatória relativa ao recuo.

§ 1º Recuo é uma área pertencente à propriedade particular, a qual será incorporada ao logradouro público para sua futura ampliação.

§ 2º As vias existentes no município deverão seguir o gabarito projetado, conforme Apêndice H – Relação de Vias Existentes com Gabarito Projetado e as calçadas seguirão o exposto no Apêndice G – Configuração das Calçadas.

Art. 8º Nas calçadas das vias com previsão de alargamento, quando possível, a colocação de postes, caixas de passagem de tubos, fiações e a plantação de árvores deverão ocorrer fora da área de alargamento da via, ficando assim localizadas dentro da calçada oficial prevista para a via.

Art. 9º Em situações excepcionais, já consolidadas, para evitar o encravamento de terrenos, poderá ser autorizado o arruamento de servidão particular, com largura mínima de 3,00 m (três metros) e praça de retorno (*cul-de-sac*), cuja execução e conservação competem aos proprietários usuários lindeiros.

Art. 10. Os raios de curva das calçadas entre vias deverão ter as dimensões abaixo especificadas, ficando o alinhamento dos lotes paralelo aos referidos raios, mantendo-se a continuidade da calçada com sua largura mínima especificada na presente Lei, conforme Apêndice C - Raios de Curva:

I - vias estruturais e arteriais - 12,00 m (doze metros);

II - vias coletoras - 9,00 m (nove metros);

III - vias locais - 6,00 m (seis metros).

Art. 11. A seção transversal das vias e avenidas será sempre horizontal, côncava e com inclinação de 2% (dois por cento), observado o seguinte:

I - a declividade mínima das vias e avenidas será de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) e deverão ser providas de captação de águas pluviais a cada 50,00 m (cinquenta metros);

II - a declividade máxima será de 15% (quinze por cento) para trechos superiores a 100,00 m (cem metros);

III - a declividade máxima será de 20% (vinte por cento) para trechos inferiores a 100,00 m (cem metros).

Art. 12. Para redução da velocidade dos veículos, deverão ser utilizados mecanismos e soluções nos termos do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 13. A execução de áreas de estacionamento de veículos para as vias projetadas e para as vagas de estacionamento, exigida de acordo com a classificação da edificação estabelecida nas disposições do Código de Obras do Município de Luiz Alves, deverá seguir os seguintes critérios:

I - nos bolsões de estacionamento ao longo das vias, estes deverão garantir ângulo de 45º (quarenta e cinco graus) no acesso entre o meio-fio e a via, permanecendo a calçada com largura igual ou maior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), a fim de manter a sua continuidade;

II - ser implantada com recursos do requerente, inclusive custos com a pavimentação do recuo;

III - o material empregado na pavimentação deverá ser em asfalto, concreto moldado *in loco*, paver de concreto ou lajota de concreto sextavada;

IV - a remoção de poste, a relocação do meio-fio, as caixas de inspeção, os equipamentos urbanos de uso coletivo e a adaptação de bocas de lobo para perfeito escoamento das águas pluviais, respeitando a inclinação do pavimento, fica a cargo do requerente;

Parágrafo único. Para a remoção e relocação, relacionados no inciso IV deste artigo, é essencial a autorização expressa e assinada pelos órgãos competentes.

Art. 14. Nas vias existentes, poderão ser permitidos recuos com desvio no passeio, destinados a implantação de paradas de ônibus, sendo devidamente aprovada pela municipalidade.

Parágrafo único. A implantação das paradas de ônibus deverá seguir as especificações do Apêndice D - Parada de Veículo do Transporte Coletivo.

Art. 15. O Poder Público poderá requerer variação de gabarito ou do raio de curva nas áreas com previsão de interseção especial ou com possibilidade de ampliação de trevos existentes no sistema viário, ou ainda, trechos com necessidades de correção de traçado.

Art. 16. O Município, dependendo do porte e da localização de novos empreendimentos, em relação ao sistema viário, poderá exigir sistema especial de acesso com:

I - interseção em nível ou desnível;

II - canteiros e ilhas canalizadoras e de refúgio para pedestres;

III - sinalização horizontal e vertical;

IV - pavimentação de vias.

CAPÍTULO IV
DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 17. O sistema cicloviário do Município de Luiz Alves busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação para estas.

Art. 18. O trajeto do sistema cicloviário conforme o Apêndice E - Sistema Cicloviário, abrange a área urbana do Município, permitindo a articulação direta entre os bairros e minimizando o conflito entre as demais modalidades de transporte.

Art. 19. O sistema cicloviário do Município de Luiz Alves fica dividido em:

I - ciclovias, sendo vias de circulação de ciclistas separadas fisicamente das pistas de rolamento de veículos, por um canteiro ou sarjeta.

II - ciclofaixas, sendo de circulação de ciclistas junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos, não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

III - vias compartilhadas, sendo locais sem segregação, onde o ciclista compartilha a via com outros modos de transporte.

IV - ciclorrotas, sendo vias que não possuem infraestrutura dedicada para bicicletas, mas devem ter sinalização horizontal para advertir os demais usuários da via sobre o compartilhamento do espaço

entre veículos motorizados e bicicletas, interligando pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas, melhorando as condições de segurança na circulação, garantindo o direito de circulação às bicicletas.

Art. 20. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá observar os seguintes critérios:

I - ciclovias: 1,20 m (um metro e vinte centímetros) para pista de ciclovias de sentido único de circulação e de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) para pista com sentido duplo de circulação, acrescidos do canteiro de separação;

II - ciclofaixa: 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), sendo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura mínima interna, devendo ela ser acrescida de tachões e/ou da faixa de separação da corrente do tráfego motorizado com largura conforme o Manual de Sinalização Horizontal do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 21. Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio, em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada e ficando as especificações a cargo da Secretaria Municipal de Obras e Planejamento.

Art. 22. O pavimento utilizado na infraestrutura cicloviária deve ser regular, impermeável, antiderrapante e de aspecto agradável, para que seja atrativo e confortável aos usuários, sendo recomendado os revestimentos uniformes e moldados *in loco*, como concreto e asfalto.

Parágrafo único. Nos casos em que o pavimento for pintado, é importante que a tinta utilizada seja antiderrapante, resistente a rupturas e de boa qualidade, de modo a manter a coloração original.

Art. 23. A declividade transversal de ciclovias e ciclofaixas é determinante para o escoamento eficiente das águas pluviais, devendo essa inclinação ser de 2% (dois por cento) para favorecer a drenagem e estar direcionada para as faixas de tráfego motorizado de forma a aproveitar o sistema de drenagem pluvial existente, onde as fendas das grades de bueiros devem formar um ângulo reto com a direção do fluxo de bicicletas.

Art. 24. Os modelos de ciclovia, ciclofaixa e via compartilhada estão dispostos no Apêndice F – Ciclovia, Ciclofaixa, Via Compartilhada e Ciclorrota.

CAPÍTULO V
DAS CALÇADAS

Art. 25. Todas as vias públicas do Município de Luiz Alves devem ser constituídas de calçadas, destinadas predominantemente à circulação de pedestres e construídas em todas as testadas de lotes,

com ou sem edificação, de acordo com a Norma Brasileira ABNT NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e a ABNT NBR 16537 – Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

§ 1º Nenhuma edificação ou parcelamento do solo na forma de loteamento ou condomínio fechado será aprovado sem o projeto da calçada.

§ 2º As edificações receberão habite-se somente após a execução das calçadas, conforme projeto aprovado orientando por esta legislação.

Art. 26. As calçadas do Município de Luiz Alves são formadas pelos seguintes elementos:

I - subsolo;

II - guia e sarjeta;

III - faixa de serviço;

IV - faixa de passeio;

V - faixa de acesso;

VI - esquinas;

VII - rampas de acesso.

§ 1º O subsolo das calçadas pertence ao município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 2º As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar a área de plataforma dos terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial.

§ 3º A faixa de serviço, localizada em posição adjacente a guia, destina-se a instalação de árvores, rampas de acesso para veículos ou pessoas com deficiência, posteamento, sinalização de trânsito e mobiliário urbano, e sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 4º A faixa de passeio é destinada a circulação de pedestres e deverá estar sempre livre de qualquer obstáculo físico, temporário ou permanente, bem como livre de vegetação, devendo possuir largura mínima regular de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

§ 5º A faixa de acesso se destina ao acesso do lote, edificado ou não, podendo ser permitida caixa do sistema de telefonia, vasos, canteiros e floreiras, quando estes não interferirem na faixa de passeio.

§ 6º As esquinas deverão estar livres de obstáculos, vedada a instalação de mobiliário urbano e deverão obedecer aos raios de curvatura mínimos para a via em que se encontram, conforme estabelecido na presente Lei.

§ 7º As rampas de acesso destinam-se ao acesso de pedestres e veículos e deverão, em todos os casos, estar localizadas na faixa de serviço, com inclinação de acordo com a ABNT NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Art. 27. Será obrigatório o rebaixamento da calçada por meio de rampas de acesso junto às travessias de pedestres sinalizadas com ou sem faixa e semáforo, devendo obedecer aos termos da ABNT NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, e a ABNT NBR 16537 – Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

Art. 28. Quando as calçadas existentes não tiverem largura suficiente para contemplar a instalação das faixas de passeio, de serviço e de interferência, a primeira terá prioridade sobre as demais, podendo ser permitido o posteamento público, desde que observadas as seguintes características:

I - possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;

II - possuir largura mínima admissível de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) devendo garantir uma faixa livre na calçada de no mínimo de 1,20 m (um metro e vinte centímetros);

III - ser contínua sem qualquer emenda, reparo ou fissura, devendo, em qualquer intervenção no pavimento, este ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original.

Art. 29. As calçadas que irão compor as novas vias provenientes do parcelamento do solo ou da abertura de novas vias para a ampliação da malha viária municipal, independentemente da tipologia da via, deverão possuir largura mínima admissível de 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros), sendo composta pelas seguintes faixas:

I - faixa de serviço: deve ter largura mínima admissível de 0,70 m (setenta centímetros), adjacente ao meio-fio, devem estar localizados o mobiliário urbano (pontos de parada do transporte coletivo, vasos, caixas de correio, bancas de revista, etc.), os postes de luz, a sinalização vertical, as tampas de inspeção e a vegetação;

II - faixa de passeio: deve ter largura mínima admissível de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), dedicada à circulação exclusiva de pedestres e ser desobstruída e isenta de interferências e obstáculos que reduzam sua largura e dificultem o fluxo de pessoas;

III - faixa de interferência da edificação: deve ter largura mínima admissível de 0,60 m (sessenta centímetros), localizada entre a faixa livre e a testada da edificação ou lote, podendo ser usada para alocar alguns elementos de mobiliário temporário, como mesas e cadeiras, anúncios, entre outros.

Art. 30. Dentro do perímetro urbano do Município, em todos os imóveis, estando edificados ou não, deverão ser construídas as calçadas em frente a testada do lote e estas deverão ser mantidas em perfeitas condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas a matéria.

Parágrafo único. Considera-se em más condições as calçadas que apresentam ondulações, desníveis ou obstáculos que impeçam o fluxo seguro dos pedestres, bem como não garantam a acessibilidade universal.

Art. 31. Na execução de obras de infraestrutura que exijam a quebra da calçada, esta deverá ser refeita pelo executor em toda a sua extensão, vedadas emendas perceptíveis no piso.

Art. 32. Para garantir acessibilidade, as calçadas deverão preencher os seguintes requisitos:

I - continuidade e sem mudanças abruptas de nível ou inclinação, não podendo ter degraus e devem acompanhar a declividade do leito carroçável, sendo que eventuais desníveis longitudinais com até 5 mm (cinco milímetro) de altura não necessitam de tratamento especial. Para garantir a continuidade da calçada, desníveis entre 5 (cinco) e 20 mm (vinte milímetros) devem ser tratados como rampa, admitindo-se inclinação máxima de 50% (cinquenta por cento) e desníveis acima de 20 mm (vinte milímetros) são considerados degraus e devem atender às instruções da norma técnica de acessibilidade;

II - as águas pluviais deverão ser direcionadas por meio de condutores, nunca por cima da calçada;

III - o rebaixo para veículos e pedestres deverá ser previsto junto à faixa de serviço e poderá ser rebaixado até 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel, exceto para terrenos com testada menor que 10,00 m (dez metros) que poderá utilizar o rebaixo de até 5,00 m (cinco metros).

§ 1º Em casos especiais poderá ser utilizado um rebaixo maior para veículos de carga e ônibus, mediante aprovação da Secretaria Municipal de Obras e Planejamento e deferimento do Conselho Municipal da Cidade.

§ 2º O desnível entre a calçada e o terreno lindeiro deverá ser solucionado de forma a não interferir na faixa de passeio.

Art. 33. O pavimento deve oferecer condições adequadas para os pedestres. O material deve ser regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição. As faixas livres e de transição devem possuir revestimentos uniformes e contínuos, como concreto moldado *in loco*, concreto permeável, asfalto, ladrilho hidráulico e blocos intertravados.

Art. 34. A calçada deve possuir inclinação transversal para garantir a drenagem e evitar poças de água, devendo a faixa livre ter declividade transversal máxima de 3% (três por cento) para que usuários possam transitar com conforto.

§ 1º As faixas de serviço e transição podem ter declividade transversal distinta, conforme necessidades de acesso, como rampas de garagens nas faixas de serviço e compatibilidade com a entrada de edificações na faixa de transição.

§ 2º O escoamento da água pode ser direcionado para jardins de chuva, instalados junto à faixa de serviço da calçada, o que permite maior absorção da água pelo solo, atenuando o volume escoado para o sistema de drenagem pluvial.

Art. 35. A configuração das calçadas fica ilustrada no Apêndice G - Configuração das Calçadas.

Art. 36. Fica proibida a execução de calçadas utilizando revestimento com mosaico português (*Petit Pavet*), pedras naturais rústicas como ardósia, granito, pedra mineira e similar, piso cerâmico, blocos ou placas de concreto com juntas de grama.

Art. 37. A instalação dos mobiliários urbanos e dos ajardinamentos das calçadas dependerá de prévia autorização da municipalidade e deverá:

I - ser posicionado de forma a não comprometer a circulação dos pedestres;

II - preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

III - ser instalados em locais que não intervenham no rebaixamento das calçadas.

Art. 38. A arborização e ajardinamento das calçadas deverão respeitar as seguintes indicações:

I - é obrigatória a execução de caixa para plantio de árvore, quando a calçada tiver largura igual ou maior de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros);

II - estar posicionada na faixa de serviço, de forma a não comprometer a circulação de pedestres;

III - preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres.

§ 1º Fica vedado o ajardinamento em calçadas com largura inferior a 2,20 m (dois metros e vinte centímetros).

§ 2º Fica vedado na área adjacente à rota da faixa de acesso o uso de plantas dotadas de espinhos, produtoras de substâncias tóxicas, invasivas com manutenção constante e cujas raízes possam danificar o pavimento.

Art. 39. O ajardinamento a ser implantado nos passeios públicos, bem como as espécies adequadas e outras especificações deverão seguir as recomendações da municipalidade.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 40. A presente Lei, quando da sua interpretação, deverá se subordinar ao Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial do Município de Luiz Alves, bem como as demais Leis que versam sobre o Planejamento Urbano do Município de Luiz Alves e Lei Orgânica Municipal.

Art. 41. Todas as novas vias a serem executadas no Município de Luiz Alves, que vierem compor a ampliação da malha viária ou proveniente de parcelamento do solo, deverão obedecer às exigências contidas na presente Lei.

Parágrafo único. Quando da qualificação das vias já existentes na malha viária do Município, poderão, a critério da municipalidade, ouvido o Conselho Municipal da Cidade, utilizar novas configurações de vias.

Art. 42. Visando a consecução dos objetivos expressos nesta Lei Complementar, integram-na os seguintes Apêndices:

I - APÊNDICE A - Hierarquia Viária;

II - APÊNDICE B - Perfis Viários Para Novas Vias;

III - APÊNDICE C - Raios de Curva;

IV - APÊNDICE D - Parada de Veículo do Transporte Coletivo;

V - APÊNDICE E - Sistema Cicloviário;

VI - APÊNDICE F – Ciclovia, Ciclofaixa, Via Compartilhada e Ciclorrota;

VII - APÊNDICE G - Configuração das Calçadas;

VIII - APÊNDICE H – Relação de Vias Existentes com Gabarito Projetado.

Art. 43. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LUIZ ALVES/SC,
Em, 13 de setembro de 2021.

MARCOS PEDRO VEBER
Prefeito Municipal

Publicado no Diário Oficial dos Municípios de Santa Catarina – DOM, no Paço Municipal e no site da Prefeitura de Luiz Alves - www.luizalves.sc.gov.br

Amábile Erbs Schoeping
Procuradora-Geral do Município