

LEI COMPLEMENTAR Nº /2023

REVISA A LEI DE MOBILIDADE URBANA DE ARARANGUÁ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito **Cesar Antonio Cesa**, no exercício das atribuições emanadas da Lei Orgânica do Município de Araranguá, faz saber que a Câmara de Vereadores aprovou e ele sanciona a seguinte lei:

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO ARARANGUÁ

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a Mobilidade Urbana no Município de Araranguá - SC, fundamentada na Constituição Federal; na Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade; na Constituição do Estado de Santa Catarina, bem como na Lei Orgânica do Município de Araranguá, atendendo ainda as Leis Federais 12587/12 sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ~~o Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9503/97~~ o Decreto 5296/04 que regulamenta questões sobre acessibilidade universal e a NBR 9050/20, que trata sobre Acessibilidade as edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, além de outras citadas nos casos específicos.

Parágrafo único. As normas, princípios básicos e diretrizes para implantação da Lei de Mobilidade Urbana, são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de Araranguá.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no município de Araranguá, abordagem feita sobre o transporte de cargas e passageiros e o sistema de vias municipais, ~~o trânsito e a orientação para o trânsito~~ de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social.

Parágrafo único. Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, documento de especificação e detalhamento técnico das medidas e ações estratégicas a serem aplicadas em projetos urbanos dentro do município de Araranguá, nos termos desta Lei e dos pressupostos legais e normativos por ela afirmados.

Art. 3º A Lei de Mobilidade do Município de Araranguá é integrada pelo Sistema Municipal de Transportes e pelo Sistema Municipal de Viação, vinculado ao Sistema Federal nos termos da Lei específica ~~e pelo Sistema Municipal de Trânsito~~, explicitados da seguinte forma:

a) o Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos sistemas serviços de transportes de passageiros e de mercadoria, abrigos, estações de passageiros e operadores de serviços; e

b) o Sistema Municipal de Viação é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, por onde circulam veículos e pessoas; e animais;

o Sistema Municipal de Trânsito é constituído pelo conjunto de sinalizações viárias que orientam o tráfego nas vias, indicando o seu Poder de Polícia e sujeitando os seus usuários as sanções e as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. O Planejamento e gestão dos sistemas municipais em mobilidade deverão atender ainda especificamente os pressupostos constantes do Capítulo 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12587/12, considerando como atribuições mínimas aquelas constantes do artigo 22 da referida Lei.

Art. 4º A Lei de Mobilidade Municipal diz-se Urbana por tratar dos requisitos urbanísticos adequados as vias de deslocamento dentro do município sem, no entanto restringir-se ao perímetro urbano do mesmo.

Parágrafo único. Vias locais e vicinais rurais deverão acatar igualmente os requisitos de gabarito e caixa de rolamento apropriado ao uso, tipo e intensidade de fluxo previsto nesta Lei e no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

SEÇÃO I DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

Art. 5º A Lei de Mobilidade do Município de Araranguá é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades.

Parágrafo único. Nestes termos, a Lei Municipal de Mobilidade tem por princípios:

- a) a preservação da vida, da saúde, do meio ambiente e da paisagem urbana;
- b) o acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a circulação ordenada de pessoas e mercadorias;
- c) a prioridade de pedestres, ciclistas, pessoas portadoras de necessidades especiais ou com restrição temporárias de mobilidade sobre o transporte motorizado;
- d) a prioridade do transporte coletivo sobre o individual e do público sobre o particular;
- e) a hierarquia do sistema viário, objetivando a fluidez e a redução de tempo nos deslocamentos dentro do município; e
- f) a sua articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

SEÇÃO II DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

Art. 7º São objetivos específicos ainda da Política Municipal de Mobilidade, concomitantemente aqueles prescritos no artigo 24 da Lei Federal 12587/12:

- I. priorizar em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente;
- II. criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade;
- III. considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de mercadorias e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;
- IV. considerar no planejamento viário municipal, a malha de fluxos peatonais e cicloviários, interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas salutaras de deslocamento no município;
- V. resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, através do controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados; e
- VI. compatibilizar a legislação existente com as diretrizes urbanísticas estabelecidas neste Plano Diretor, bem como exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO III DAS DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS EM MOBILIDADE

Art. 8º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade, concomitantemente aos processos e instrumentos descritos nos artigos 21 da Lei Federal 12587/12:

- I. garantir o acesso às propriedades e localidades em todo o território municipal;
- II. estruturar e hierarquizar o Sistema de Viação, de forma a propiciar a melhor condição de deslocamento de veículos e pedestres, em tempo reduzido, com menos consumo energético e baixo impacto ambiental;
- III. planejar, executar e manter o Sistema de Viação segundo os critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente e obedecendo as diretrizes de uso e ocupação do solo municipal;
- IV. promover a continuidade da malha viária municipal, por meio de diretrizes viárias a serem impostas aos parcelamentos e ocupações do solo, contíguos as franjas da mesma ou em vazios urbanos;

V. planejar, ordenar e operar o Sistema Municipal de Transportes, planejando o transporte coletivo, suas diretrizes de atendimento e a forma de concessão do serviço público; e

VI. promover estudos técnicos sob a ótica da pluralidade dos meios de transporte, que possam indicar modalidades alternativas para o transporte público coletivo e individual.

~~estruturar e implantar na medida de suas demandas, o Sistema Municipal de Trânsito, fundamentado no Código de Trânsito Brasileiro, indicando o uso adequado das vias e logradouros públicos municipais, concedendo objeto de sujeição as penalidades através do poder de polícia instituído;~~

Art. 9º São ações estratégicas para a implantação dos Sistemas de Mobilidade Municipal, concomitantemente aos processos e instrumentos descritos nos artigos 23 da Lei Federal 12587/12:

I. promover tratamento paisagístico adequado às vias, de modo a proporcionar segurança e conforto à mobilidade dos cidadãos e a preservação do patrimônio cultural da Cidade;

II. projetar e implantar todos os espaços públicos de circulação do Município de Araranguá de forma a considerar a acessibilidade universal e cidadã;

III. exigir dos projetos de ordem privada a consecução de medidas construtivas que considerem igualmente a acessibilidade universal e cidadã;

IV. conceder prazo regulamentar para a adequação de edificações e pavimentações existentes, sejam públicas ou privadas, às normas de mobilidade e acessibilidade universais;

V. desenvolver o Plano Cicloviário Municipal, prevendo a implantação da malha de ciclovias e ciclofaixas, a ordenação e a educação para o seu uso;

VI. desenvolver o Plano de Rotas do transporte coletivo municipal, instituindo a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;

VII. ordenar o uso do espaço apropriado em vias e logradouros públicos para estacionamentos de veículos e vagas específicas, indicando a possibilidade ~~e a forma de~~ **oneração** para sua utilização;

~~desenvolver o Plano de Transporte Escolar municipal, por demanda pública, independente do Transporte Coletivo municipal, instituindo neste caso a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;~~

~~instituir Órgão Executivo Municipal de Trânsito, encarregado da manutenção constante das vias e logradouros, bem como da confecção e instalação de sinalização viária adequada, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro;~~

VIII. desenvolver o Plano de Transporte Escolar municipal, por demanda pública; e

IX. planejar a viabilidade de anéis viários nas centralidades urbanas, restringindo o acesso de veículos incompatíveis com o uso adequado da malha viária naquela zona específica.

~~implantar a guarda municipal de trânsito e posturas, na forma da Lei específica.~~

CAPÍTULO IV DAS DEFINIÇÕES

Art. 10º. Para os fins desta Lei, consideram-se as seguintes definições:

acesso: espaço transversal ao passeio público que permite a interligação para veículos e pedestres entre as pistas de rolamento e o lote, independente da característica dos mesmos;

I. acessibilidade universal: direito de fluxo e acesso igualitário, que contempla a todo cidadão, especificamente aqueles com mobilidade reduzida;

II. anel viário: contorno viário perimetral de uma determinada centralidade, cujo objetivo primário é restringir fluxos e circulações específicas;

III. áreas verdes: diz-se daquelas áreas abertas e públicas, destinadas a recomposição ambiental por meio de flora típica;

acostamento: parte da estrada vicinal, diferenciada da pista de rolamento e destinada à paragem de veículos em caso de emergência, com uso excepcional para a circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

alinhamento: a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando a testada;

boas de lobo: caixa de recolhimento de águas pluviais, instaladas nos talvegues das sarjetas;

caixa de rua: conjunto de faixas, normalmente contidas entre meio-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;

calçada: parte do passeio destinado a circulação livre e exclusiva de pedestres, com ou sem mobilidade reduzida;

eanteiro: trecho verde da faixa de serviço exclusiva para vegetação;

eanteiro central: faixa que divide pistas da caixa de rua, formando prioritariamente trechos verdes;

corredor: pista de rolamento de uso exclusivo do transporte coletivo;

ciclo-elétricos: todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4Kw, dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo o condutor, não exceda a 140kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

IV. ciclovia: pista exclusiva para circulação de bicicletas e similares;

V. ciclofaixa: parte da pista de rolamento reservada à circulação de bicicletas, ciclo-elétricos e ciclomotores;

ciclomotores: veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora).

esquina: concordância entre dois alinhamentos;

VI. estrada vicinal: via rural de conexão entre localidades, sujeita igualmente a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;

faixa de serviço: parte do passeio público destinado a instalação de mobiliários urbanos, sinalizadores, vegetação e redes de distribuição;

VII. franja urbana: limite físico da malha viária, aquém da linha perimetral urbana, onde os arruamentos encerram em áreas de expansão ou vazios urbanos;

gabarito: seção transversal do conjunto de caixas de ruas, passeios públicos e canteiros, determinante do padrão da via e da composição dos seus serviços;

guia: aresta contínua superior do meio-fio, que define as cotas de nível dos pavimentos, redes e sistemas;

VIII. hierarquia viária: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;

logradouro público: todo e qualquer espaço público passível de endereçamento;

IX. malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;

meio-fio: o cordão linear, normalmente em desnível formando a sarjeta, que divide os espaços do passeio público e da caixa de rua;

X. mobiliário urbano: elementos do serviço público que visam dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;

XI. mobilidade urbana: capacidade da malha viária em prover dinamicidade ao fluxo de pedestres e veículos de toda natureza, resolvendo a intermodalidade dos diferentes transportes;

nivelamento: greide aferido pelo departamento municipal responsável, para o arruamento e passeio público, visando a preservação de sua continuidade e drenagem ao longo da quadra;

XII. paisagem urbana: composição dos perfis construídos da cidade, considerando o seu aspecto harmônico em relação ao conjunto e ao meio ambiente;

XIII. peatonais: relativo ao pedestre; diz-se dos espaços e caminhos exclusivos do caminhante; passeio, calçada;

paragem: espaço da calçada excedente ao trânsito livre de pedestres, mormente destinado ao acesso e observação de vitrines, painéis e assemelhados;

passeio público: conjunto de faixas, contida entre o alinhamento e o meio-fio, que compõem os usos de calçadas, paragens, acessos, serviços e mobiliários;

pista de rolamento: é a parte da caixa de rua destinada a circulação dos veículos;

quadra: conjunto de testadas que formam um alinhamento entre duas esquinas;

redes de distribuição: sistemas aéreos ou subterrâneos, instalados nas faixas de serviço ou nas caixas de rua, visando o abastecimento público dos lote;

sarjeta: calha exposta da caixa de rua que conduz águas pluviais às bocas de lobo;

sinalizadores: mobiliários urbanos específicos para regulamentação e orientação do trânsito;

XIV. sustentabilidade: relativo a capacidade de restrição de impactos ambientais ou na unidade de vizinhança; e

testada: parte do alinhamento correspondente a um lote especificamente;

vaga: espaço público da caixa de rua, contíguo a pista de rolamento, paralelo ou oblíquo, destinado à paragem ou estacionamento de veículos;

XV. vazio urbano: gleba de terra encrustado na malha urbana, desprovida de uso ou atividades e sem abertura de arruamentos.

TÍTULO II DOS SISTEMAS MUNICIPAIS DE TRANSPORTES

CAPÍTULO I DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Art. 11. O Sistema Municipal de Transportes será elaborado pela SEPLAN, porém gerido e aplicado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de regulamentação própria, referendada pelo Conselho da Cidade, dos seguintes temas que lhes sejam próprios, além de suas atribuições específicas quanto ao trânsito:

~~as concessões públicas aos serviços de transportes de passageiros, coletivo, escolar, de grupos e individual;~~

I. o transporte de cargas e mercadorias dentro do município, suas transições, transbordos, entradas e carregamentos, inclusive restrições específicas; e

II. a instalação, operação e manutenção de abrigos, estações de passageiros e equipamentos viários.

~~as operadoras de serviços em transporte com atuação no município.~~

Parágrafo único. As atividades do Órgão Executivo Municipal de Trânsito serão subsidiadas pela Secretaria de Planejamento Urbano SEPLAN no que concernem a ações estratégicas e elaboração do Plano de Rotas para o Transporte Público Coletivo.

~~§ 2º. — As atividades indicadas no inciso primeiro serão regulamentadas por Lei Complementar Decreto, enquanto os demais incisos serão regulamentados por Decreto Municipal no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.~~

SEÇÃO I DO TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

Art. 12. O Transporte de cargas e mercadorias dentro do Município de Araranguá corresponderá restringir-se-á pelas limitações físicas interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano previsto na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e a qualidade do espaço urbano.

§ 1º. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte de cargas e mercadorias nos diversos lugares da cidade.

§ 2º. As áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador, deverão restringir o acesso de veículos considerando o seu tamanho, peso e impacto sobre as atividades do lugar.

Art. 13. As áreas de restrição de acesso de veículos deverão ser definidas no Mapa do Sistema de Viação, daquele sistema circunscrito, inibindo o deslocamento direto de veículos incompatíveis com a malha urbana ali existente, a partir de regulamentação específica efetivada por Decreto Municipal dada pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana, referendada pelo Conselho da Cidade.

Art. 14. Para que seja possível o acesso de cargas e mercadorias em todos os pontos das áreas restritas, deverão estar previstas ao longo dos anéis viários, estações de transbordo de mercadorias para veículos compatíveis com aquele tráfego.

§ 1º. O Poder Público Municipal irá incentivar a instalação destes pontos de transbordo nas áreas privadas ao longo dos anéis viários, que poderão estar relacionadas a outros serviços correlatos como pátios de operadoras de transporte, postos de abastecimento de veículos ou centros atacadistas.

§ 2º. No caso do transporte de grandes cargas, em áreas industriais ou de modalidade diversa à rodoviária, o Poder Público deverá planejar a adoção de Porto Seco, localizado apropriadamente, por gestão própria ou concessão a terceiros.

SEÇÃO II DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 15. Em consonância ao Artigo 30 da Constituição Federal, o Transporte Público Municipal é de competência executiva da Prefeitura Municipal, e por ela deve ser gerido e fiscalizado, atribuindo-se a esta as responsabilidades do atendimento dos serviços prestados, prioritariamente aos carentes, idosos, estudantes e portadores de necessidades especiais.

Art. 16. A adoção do Transporte público, seja coletivo, escolar, de grupos ou individual, dentro do Município de Araranguá, corresponderá às demandas progressivas por estes sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

§ 1º. As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte público coletivo, inclusive com a adoção de eventuais corredores exclusivos.

§ 2º. As áreas especialmente atratoras, sejam comerciais, de serviço, industriais ou de lazer, deverão atender a convergência de veículos do transporte público.

Art. 17. Ao Município de Araranguá compete ainda, cumprir e fazer cumprir a Lei 12587/12 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, 9503/97 — Código de Trânsito Brasileiro, no âmbito de suas atribuições, relativamente ao transporte público coletivo.

SUBSEÇÃO I DO TRANSPORTE COLETIVO

Art. 18. A Prefeitura Municipal poderá explorar o serviço de transporte coletivo, através de Autarquia a ser por si criada para este fim, ou mediante o regime de concessão ou permissão nos termos da Constituição Federal e das Leis específicas.

§1º. As ferramentas técnicas de operabilidade do Sistema de Transporte coletivo deverão ser implementadas pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana, identificando suas demandas, regulamentando seus princípios, fiscalizando sua aplicação e preservando o atendimento as pessoas carentes, idosas e portadoras de necessidades especiais.

§2º. Para consolidar e particularizar as diretrizes relativas a este serviço, o Poder Público Municipal, através de seus órgãos de Planejamento e Trânsito deverão elaborar o Sistema Municipal de Transporte, ferramenta técnica de operabilidade, que vise:

- I. integrar os sistemas municipal, estadual e federal de transportes;
- II. disciplinar e fiscalizar as concessões e permissões públicas relativas ao caso;
- III. integrar políticas de desenvolvimento e apoio ao turista no transporte coletivo; e
- IV. garantir o processo participativo da sociedade civil das designações relativas ao transporte coletivo.

§ 3º. O Poder Público Municipal atenderá ainda as diretrizes relativas ao transporte público coletivo, constantes do capítulo 2º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal 12587/12.

Art. 19. Incumbe ao Poder Executivo Municipal, nas questões relativas ao serviço de Transporte Coletivo Municipal:

- I. promover o Plano de Rotas do Transporte Coletivo Municipal, definindo as demandas, as modalidades de transporte, os agrupamentos de rotas, as frequências, os horários e as lotações ao bom atendimento da oferta diária e regular dos serviços à população;
- II. expedir Decreto regulamentando as condições do serviço público de Transporte Coletivo no município, referendado pelo Conselho da Cidade;
- III. promover os meios para a prestação adequada do serviço, inclusive subsidiando o atendimento aos carentes, idosos, estudantes e portadores de necessidades especiais;
- IV. fiscalizar a execução dos serviços, a aplicação das tarifas sociais e o planilhamento de seus custos operacionais;
- V. prover condições mínimas de segurança, higiene e informação nas paradas e estações integrantes do Sistema Municipal de Transportes;
- VI. recomendar procedimentos mais econômicos e eficazes para a prestação do serviço;
- VII. fiscalizar as condições de higiene e segurança dos veículos de transporte coletivo e do atendimento ao Estatuto do Idoso - Lei 10741/03;
- VIII. fiscalizar o atendimento a Lei Federal 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e ao Decreto 5296/04, que trata da Acessibilidade ao transporte coletivo, entre outros; e
- IX. pesquisar e promover sistemas alternativos de transporte coletivo condizentes com as demandas sociais locais, enfaticamente quanto ao transporte rodoviário, ferroviário e fluvial.

Parágrafo único. O Plano de Rotas do Sistema de Transporte Coletivo Municipal deverá prever, além dos predicados previstos no inciso “I” deste artigo, a locação de terminais e paradas, a integração articulada de sistemas e rotas, bem como a hierarquização de fluxos radiais e perimetrais do sistema.

SUB-SEÇÃO I **DA CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO**

Art. 20. O Poder Público Municipal poderá conceder a terceiros a promoção dos serviços de transporte coletivo, mediante processo licitatório público que tenha por base um Plano

de Rotas do transporte coletivo municipal e será inferido por agrupamentos de rotas ou em sua totalidade, a partir de regulamentação efetivada por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade, no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 2º. O Poder Público poderá subsidiar rotas e/ou horários de demanda insuficiente que entender pertinentes para o atendimento de necessidades sociais, desde que justificados e aferidos pelo Conselho da Cidade, resultando este em medida compensatória ao serviço prestado.

§ 3º. A concessão ou permissão para exploração do serviço de transporte coletivo fica condicionada ao uso público dos espaços publicitários dos veículos e das estações de passageiros.

Art. 21. A Licença de Localização e Funcionamento para Empresas do Transporte Coletivo estará condicionada, além de outras exigências, a:

- I. possuir o pátio de estacionamento de seus veículos neste município, em condições que não impinjam situações adversas a unidade de vizinhança;
- II. no caso da existência de oficinas de manutenção e/ou posto de abastecimento, os mesmos requisitos legais relativamente a segurança, saneamento e higiene destes estabelecimentos independentemente;
- III. possuir posto de atendimento pessoal ao usuário, bem como serviço telefônico gratuito de atendimento ao consumidor.

SUB-SEÇÃO II DAS ROTAS E HORÁRIOS

Art. 22. O Poder Público Municipal deverá desenvolver e implantar estratégias de mobilidade urbana, de forma a atender a progressão das necessidades públicas no tocante ao transporte coletivo.

Parágrafo único. A definição das Rotas e dos Horários de cada uma destas modalidades será definida sobre cálculo de demanda mínima, priorizando sempre o atendimento pleno em detrimento da lucratividade.

Art. 23. É de competência do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, manter atualizados os cálculos do Plano de Rotas, as frequências e horários pertinentes ao bom atendimento das demandas públicas relativamente a este serviço.

Parágrafo único. As alterações formuladas para o Plano de Rotas em função destas atualizações deverão ser aprovadas pelo Conselho da Cidade, antes de sanção executiva.

SUB-SEÇÃO II DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

Art. 21. Caracteriza-se como transporte individual, o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeita a delimitação de rota.

Parágrafo único. A regulamentação do serviço de transporte individual no município se dará por Decreto Municipal, até o final do ano de 2016 (dois mil e dezesseis), devidamente referendado pelo Conselho da Cidade pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana, sujeito a concessão do Poder Público Municipal, em razão da demanda aferida

ou de proximidade a equipamento urbano requerente de tal serviço, como hospitais e estações viárias.

2º. A concessão ou permissão para exploração do serviço de transporte individual fica condicionada ao uso público dos espaços publicitários dos veículos e das estações de passageiros.

Art. 26. O transporte individual deverá satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal 9503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos, através de legislação municipal específica do poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Parágrafo único. A autorização, permissão ou concessão do transporte individual se dará tanto para pessoa física como jurídica.

Art. 22 As estações de paragem dos veículos de transporte individual, estando sobre espaço público, configuram equipamento de uso prioritário do passageiro, não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

Parágrafo único. A instalação de estações de paragens fica condicionada ao uso público de seus espaços publicitários.

SUBSEÇÃO III DO TRANSPORTE ESCOLAR

Art. 22. Caracteriza-se como transporte escolar, o serviço público ou privado, fretado à passageiro ou grupo em número limitado a capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino.

§ 1º. A regulamentação do serviço de transporte escolar no município se dará por Decreto Municipal até o final do ano de 2016 (dois mil e dezesseis), devidamente referendado pelo Conselho da Cidade, pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana, sujeito a concessão do Poder Público Municipal, em razão da demanda aferida pela Secretaria municipal de Educação.

§ 2º. O transporte escolar público, quando não executado pelo Município, poderá ser permitido ou concedido, mediante processo licitatório, ficando sua fiscalização a cargo do Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 29. O transporte escolar privado ficará sujeito às cominações legais do estado relativamente ao transporte intermunicipal, além das exigências previstas na Lei Federal 9503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos, através de legislação municipal específica do poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Art. 30. Aos veículos de transporte escolar poderão ser regularizados espaços de parada específicos sobre a via pública, identificando tempo exíguo de paragem para o embarque inicial, não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

Parágrafo único. O ponto de parada autorizado deverá considerar a proteção abrigada dos passageiros, não sendo permitida a instalação de qualquer mobiliário ou abrigo de caráter privado, ou sem a autorização pública.

SUBSEÇÃO IV DO TRANSPORTE DE GRUPOS

Art. 23. Caracteriza-se como transporte de grupos, o serviço fretado à passageiro ou grupo em número limitado a capacidade do veículo transportador, com destinação única, de caráter turístico ou escolar privado. ~~e não sujeito a delimitação de rota.~~

Parágrafo único. ~~A regulamentação do serviço de transporte de grupos no município se dará por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade, pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana.~~

~~Art. 32. — O transporte de grupos não será regulado por concessão ou permissão, caracterizando-se como prestação privada do serviço de transporte, sujeito as cominações legais do estado relativamente ao transporte intermunicipal e ao Código de Trânsito Brasileiro, desde que devidamente justificadas as demandas do transporte, destino e condições.~~

~~Parágrafo único.~~ O licenciamento para exploração do serviço de transporte de grupos, quando sua base estiver instalada no Município de Araranguá, fica dependente da inexistência de condições deste atendimento pelo gestor municipal, ou quaisquer de suas concessionárias.

SEÇÃO III DAS MODALIDADES DE TRANSPORTES

Art. 24. As modalidades de transporte público oportunas para o Município de Araranguá são aquelas presumidas como eficazes às demandas coletivas na questão do transporte de massas e da mobilidade urbana, exclusive as de necessidades esportivas, turísticas e de lazer.

Parágrafo único. As modalidades consideradas adequadas serão a do transporte rodoviário, motorizado ou não, do transporte ferroviário, de cargas ou de passageiros e do transporte hidroviário.

Art. 25. A partir do advento de demandas para o transporte municipal, o Poder Público deverá promover estudos técnicos para a implantação de mobiliários, veículos e infraestrutura que viabilizem o atendimento das mesmas, em modalidades que priorizem o conforto e segurança dos usuários, a qualificação dos deslocamentos e a preservação do meio ambiente.

~~§ 1º. Serão consideradas modalidades imprescindíveis em sua implantação, a cicloviária e a rodoviária.~~

~~§ 2º. — A modalidade ferroviária e a hidroviária serão consideradas alternativas quando tratar-se do transporte de passageiros e restringíveis a zonas específicas quando tratar-se do transporte de cargas.~~

~~§ 3º. Outras modalidades poderão ser estudadas desde que atendam os mesmos princípios de eficiência, conforto, segurança e preservação ambiental.~~

Art. 35. O transporte público por veículos motorizados será realizado em ônibus e vans de forma coletiva e em carros de praça e motocicletas de forma individual, devidamente identificado por cor e adesivagem padronizados pelo Poder Público Municipal.

§ 1º. — Todas as condições para o transporte motorizado serão prescritos pela Lei 9503/97 — Código de Trânsito Brasileiro, sob a fiscalização do Órgão Executivo Municipal de Trânsito em suas atribuições.

§ 2º. — O transporte coletivo será ordenado pelo Plano de Rotas, com previsão nos terminais, parados e faixas, de todos os serviços informativos necessários a consecução do atendimento em qualquer ponto de cada rota.

§ 3º. — Para a consecução do transporte individual deverão ser previstas apenas as paragens dos veículos e todas as informações relativas ao funcionamento do serviço.

Art. 36. — O transporte não motorizado, efetivamente por bicicletas, será incentivado pelo Poder Público Municipal, através da adoção do Plano Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, nas seguintes condições:

- I. em ciclofaixas junto as vias urbanas que não possibilitem o isolamento da modalidade;
- II. em ciclovias independentes quando em vias vicinais;
- III. em faixas preferenciais, quando do cruzamento com outras modalidades viárias.

Art. 37. — A malha cicloviária municipal será implantada através de estudo técnico específico, considerando-a em sua agilidade e eficácia quanto aos deslocamentos, com qualidade e segurança ao usuário.

Parágrafo único. — As ciclovias e ciclofaixas serão instaladas preferencialmente:

- a) em vias de conexão de polos industriais;
- b) em vias de conexão de áreas verdes, parques e praças;
- c) por paisagens aprazíveis; e
- d) por distinção do tráfego motorizado, emissor de gases tóxicos.

Art. 38. — O transporte efetuado por ciclomotores e ciclo-elétricos, em todos os seus aspectos serão regulamentados por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

Art. 39. — O transporte efetuado por veículos de tração animal, em todos os seus aspectos serão regulamentados por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

Art. 40. — O transporte ferroviário atende ao Decreto 1832/96 — Regulamento do Transporte Ferroviário, aferidas ainda todas as disposições legais relativas ao impacto social e do meio ambiente, apostos por esta modalidade de transporte.

Parágrafo único. — As linhas férreas instaladas no município comporão o Sistema Ferroviário Nacional, e deverão atender ainda os parâmetros do zoneamento municipal, previsto na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, justificados os interesses sociais e ambientais do empreendimento e com previsão de medidas mitigadoras e compensatórias para a sua instalação.

Art. 41. — As modalidades de transporte por VLT — Veículo Leve sobre Trilhos ou VLP — Veículo Leve sobre Pneus, deverão ser estudados como alternativas no transporte de passageiros entre os polos locais e regionais.

Art. 42. — Em sendo implantado através do Município de Araranguá, o transporte ferroviário de passageiros e na medida da interação dos ramais ferroviários existentes, formando a chamada Ferrovia Litorânea, o mesmo deverá estar provido de uma estação de embarque capaz de atender as demandas locais de transporte intermunicipal.

CAPÍTULO II DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO

Art. 26. A Prefeitura Municipal será responsável pelo planejamento e disciplinamento das vias de circulação municipal, no que concerne:

I. a estruturação de vias de circulação para pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas, a partir da organização e urbanização da sede urbana, das localidades e das vias vicinais;

II. a ordenação da paisagem urbana, da informação ordenada e padronizada com interesse orientativo e de incentivo ao turismo;

a instalação de sinalizadores orientativos, demarcação de vagas para estacionamentos, a instalação, padronização e manutenção do sistema, bem como a definição de horários e locais exclusivos;

ao estudo sobre a necessidade da instalação de sinalizadores de trânsito, objetivando ordenar com segurança o tráfego de veículos e pedestres nas vias do município;

ao estabelecimento de áreas de estacionamento público ao longo das vias, de forma a agilizar acessos e a mobilidade de usuários;

III. à implantação e manutenção dos elementos de acessibilidade universal; e

IV. à padronização das calçadas e caixas de rua, inclusive quanto aos tipos de pavimentação a serem empregados;

à instalação de canteiros, serviços e mobiliários urbanos ao longo das vias, de forma compatibilizada; e

ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, embarques e estacionamento geral de veículos.

Art. 44. Aos proprietários ou inquilinos de imóveis que possuam testadas para vias públicas pavimentadas, compete:

I. proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo porventura existente nos passeios públicos, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;

II. aplicar a boa técnica e as diretrizes de projeto quanto a continuidade, nivelamento e textura do pavimento empregado nas calçadas, garantindo a sua regularidade;

III. realizar constantemente a limpeza e conservação dos passeios públicos, mantendo-os limpos; e

IV. manter inacessíveis os lotes vagos e proceder o fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário.

Parágrafo único. — Mesmo quando tratar-se de imóveis não ocupados ou baldios estarão implícitas as obrigações deste artigo ao proprietário, que se sujeitará ainda a manter inacessível o lote em questão.

SEÇÃO I DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

Art. 27. Cada via urbana ou vicinal obedecerá a uma composição programada para a sua pista de rolamento e os seus passeios públicos, caracterizados pelo conjunto de sistemas

que importem ao bom desempenho da mesma, dentro do conjunto da malha viária, com fundamento na NBR 9050/20.

§ 1º. O projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes, depende de avaliação da necessidade destes sistemas, baseado obrigatoriamente em levantamento de contagem de tráfego, elaborado orientado pela SEPLAN Secretaria de Planejamento Urbano ou seu designado e aferido pelo Conselho da Cidade.

§ 2º. A classificação hierárquica da via definirá o seu projeto básico e o gabarito mínimo necessário, implicando a eventual prioridade de instalação alargamento ou retificação da mesma.

§ 3º. A imposição de recuos frontais estará vinculada à necessária provisão de gabarito para a implantação do conjunto de sistemas previstos em cada via.

Art. 28. Em quaisquer circunstâncias a composição das rodovias e vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro e pela NRB 9050/04 – Acessibilidade à edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

SUBSEÇÃO I DAS CAIXAS DE RUA

Art. 29. As caixas de rua, configuradas pelo conjunto de faixas destinadas ao deslocamento veicular e estacionamento, devem possuir pavimento apropriado à intensidade de fluxo previsto no Plano Viário, com greide e seção, projetados adequadamente a drenagem de águas pluviais por gravidade.

§ 1º. — Não serão admitidas ruas de loteamentos que tenham sido abertas sem previsão de pavimentação e instalação das redes públicas essenciais.

§ 2º. — Sempre que possível o pavimento da caixa de rua deve priorizar materiais permeáveis, que promovam a pereolação das águas pluviais, se não nas pistas de rolamento, ao menos nas vagas e pistas auxiliares.

SUB-SEÇÃO I DAS PISTAS DE ROLAMENTO

Art. 30. As pistas de rolamento são faixas da caixa de rua destinadas exclusivamente ao deslocamento de veículos no seu sentido longitudinal, não sendo toleradas detenças injustificadas sobre a mesma.

Parágrafo único. As pistas de rolamento serão interrompidas somente a cada quadra pela passagem transversal preferencial de pedestres, na exceção de vias rápidas, e ocasionalmente pela transversalidade em mesmo nível de outra via com maior hierarquia sobre esta.

Art. 49. É terminantemente proibida, a bem da fluidez do trânsito local, a obstrução de qualquer forma e sob qualquer pretexto de pistas de rolamento, sem a autorização programada do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, em atendimento ao artigo 95 do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal 9503/97.

Parágrafo único. Quando da eventualidade de obras ou instalações sobre as pistas, o Órgão Executivo Municipal de Trânsito deverá programar os desvios necessários ao

fluxo de veículos, de forma a evitar transtornos aos cidadãos, por quanto durar a referida obra ou instalação.

Art. 50. As pistas de rolamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e poderão ter entre 2,80 m (dois metros e oitenta centímetros) e 3,60 m (três metros e sessenta centímetros), dependendo das condições previstas de tráfego.

Parágrafo único. — Em ruas existentes, com gabarito fora de padrão, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) nas faixas de rolamento, ou a supressão de outras faixas da composição da via, até que se promova a devida retificação.

Art. 51. Nos cruzamentos e entroncamentos com outras vias, as pistas de rolamento atenderão a um diâmetro mínimo não inferior ao da composição do maior gabarito previsto.

Parágrafo único. — Este gabarito específico poderá ser ampliado por projeto pontual no sistema de viação, devidamente justificado e aferido pelo Conselho da Cidade.

SUB-SEÇÃO II

DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS

Art. 31. O estacionamento de veículos em áreas públicas, contidas nas caixas de rua, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

1º. É prerrogativa exclusiva do Poder Público Municipal determinar os trechos passíveis de implantação de vagas para estacionamento público, nas caixas de rua ou de forma que impliquem o seu uso.

2º. Da mesma forma, a proporção de vagas exclusivas e preferenciais, locação de vagas para embarque e desembarque, de motos e as paradas para o transporte coletivo, serão determinados pela SEPLAN, a partir dos parâmetros instituídos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana e da NBR 9050/20.

Art. 53. É obrigação do Município de Araranguá, dispor o uso dos espaços de estacionamento públicos implantados, de forma equânime e distributiva, inferindo tributo sobre o uso das mesmas.

§ 1º. — A imputação de tributo nestas circunstâncias poderá ser realizada de forma progressiva e na medida da demanda reprimida por estacionamento público, em cada zona urbana da cidade, a partir de suas centralidades atratoras.

Art. 54. 2% (dois por cento) ou ao menos uma para cada 50 (cinquenta) vagas disponíveis para estacionamento público serão destinadas sem tributação, a veículos destinados ao transporte de portadores de necessidades especiais, preferencialmente em finais de quadra ou a frente do acesso de escolas, hospitais e equipamentos assistenciais públicos.

§ 1º. — O Órgão Executivo Municipal de Trânsito regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de portadores de necessidades especiais, identificando-os adequadamente.

§ 2º. — Nas vagas destinadas ao embarque e desembarque de portadores de necessidades especiais em frente de escolas e estabelecimentos correlatos, o Órgão Executivo Municipal de Trânsito regulamentará horários de permanência precária, objetivando o atendimento paritário dos escolares.

Art. 55. 5% (cinco por cento) ou ao menos uma para cada 20 (vinte) vagas disponíveis para estacionamento público serão destinadas a veículos ao transporte de idosos, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade ao mesmo.

Parágrafo único. O Órgão Executivo Municipal de Trânsito regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte ou conduzidos por idosos, identificando-os adequadamente.

Art. 56. Não serão disponibilizadas vagas especiais em função da proximidade de farmácias, drogarias ou clínicas privadas de qualquer espécie, descaracterizados do aspecto de interesse coletivo.

Art. 57. As vagas de uso para carga e descarga de mercadorias em áreas comerciais na cidade, se darão por Decreto Municipal, à medida das demandas coletivas, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

Parágrafo único. Na medida em que forem implantados os anéis viários, com pontos de transbordo nos perímetros das zonas comerciais, estas vagas deverão restringir igualmente o tamanho dos veículos usuários destes espaços.

Art. 58. Ao Setor de Projetos Urbanos da Prefeitura compete prever espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito e somente em condições onde o estacionamento de carros, contíguos ou suprimidos, estivesse paralelo ao meio-fio.

§ 1º. — Em quadras onde exista vaga de estacionamento exclusivo para motos, será proibido a paragem das mesmas fora destas.

§ 2º. — Será permissível a previsão de vagas para estacionamento de motos nos canteiros centrais das avenidas, desde que:

- a) ao mesmo nível da faixa de rolamento;
- b) esteja bloqueado no sentido da saída por retorno, obrigando o motociclista a manter a mão de trânsito;
- c) não configure agrupamento indefinido de veículos e esteja intercalado por mobiliários urbanos ou vegetação; e
- d) não embarace o fluxo preferencial de pedestres por este espaço.

§ 3º. — A locação de vagas de uso para estacionamento de motos será aferida por Decreto Municipal, à medida das demandas coletivas, devidamente referendadas pelo Conselho da Cidade.

Art. 59. As vagas de uso do transporte público, coletivo e individual serão dispostas igualmente pelo Município de Araranguá, em razão do Plano de Rotas e do maior interesse público relativo ao serviço.

Art. 60. As faixas de estacionamento terão gabarito padronizado conforme a hierarquia da via em questão e poderão ter:

- I. entre 2,00 m (dois metros) e 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros), quando paralelas ao meio-fio;
- II. entre 4,00 m (quatro metros) e 4,60 m (quatro metros e sessenta centímetros), quando em ângulo de 30º (trinta graus) em relação ao meio-fio;

III. entre 4,80 m (quatro metros e oitenta centímetros) e 5,20 m (cinco metros e vinte centímetros), quando em ângulo de 45° (quarenta e cinco graus) em relação ao meio-fio; e

IV. entre 5,00 m (cinco metros) e 5,40 m (cinco metros e quarenta centímetros), quando em ângulo de 60° (sessenta graus) ou 90° (noventa graus) em relação ao meio-fio.

Parágrafo único. — As vagas destinadas ao embarque e desembarque de portadores de necessidades especiais, deverá possuir faixa auxiliar de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), além da dimensão da vaga, ao seu final quando relativo ao inciso primeiro deste artigo e em ao menos uma das laterais quando relativo aos demais incisos.

Art. 61. Nas sobreposições com as faixas de pedestres, o espaço que seria da vaga de estacionamento poderá ser apropriado pelo passeio público no uso de qualquer de seus sistemas, desde que mantida a fluidez, segurança e a acessibilidade universal dos transeuntes.

§ 1º. — Esta apropriação se dará efetivamente nas proximidades de escolas, hospitais, repartições públicas, praças e equipamentos urbanos que configurem polos atratores de acesso habitualmente peatonal.

§ 2º. — Onde importe a preferencialidade plena do pedestre ou em vias locais, nos acessos diretos de instituições, parques e equipamentos de caráter público, o projeto urbano poderá prever a continuidade destes alargamentos do passeio público, interligando-o ao passeio oposto através de moderadores de tráfego.

Art. 62. Os projetos das vagas de estacionamento públicas nas caixas de rua serão específicos em cada tipo de via e em cada trecho, importando o bom senso de manter-se fluido todos os sistemas de trânsito, a acessibilidade universal e a paisagem urbana.

Parágrafo único. — Qualquer projeto urbano que implique em alterações das previsões do gabarito padrão para a via projetada deverá ser aferido pelo Conselho da Cidade.

Art. 32. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento, desde que autorizados pela Secretaria de Planejamento Urbano – SEPLAN, em virtude de projeto apresentado e mediante as seguintes condições:

I. serem implantados sempre de forma **obliqua perpendicular** ao meio-fio, respeitando as medidas mínimas de instalação neste caso;

~~em caso de sobreposição parcial com o passeio público, somente ocuparem faixa de paragem da calçada em contiguidade e não destinada a passagem e trânsito de pedestres; manterem inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento) em relação ao meio-fio;~~

II. quando instalados por através do passeio público não rebaixarem mais do que 7,2 m (sete metros e vinte centímetros) do meio-fio em toda a extensão da testada, distando não menos do que 5,0 m (cinco metros) de outros rebaixos próximos, relativos ao mesmo lote ou terreno;

III. não obstruírem em qualquer circunstância o fluxo longitudinal de pedestres e cadeirantes, como também o acesso destes aos estabelecimentos que as contenham;

IV. estarem devidamente sinalizados ao transeunte quanto ao acesso transversal de veículos sobre o passeio, através de sinalizador luminoso e placa;

Art. 33. Rebaixos de meio-fio acima da medida indicada no inciso II do artigo anterior, serão analisados pela SEPLAN em sua justificativa projetual, considerando que neste

caso as vagas não poderão ser consideradas privadas, restringindo-se o uso de fechamentos, gradis, portões ou similares no alinhamento em questão.

Parágrafo único. Não são considerados para efeito deste artigo, os rebaixos destinados ao acesso de cadeirantes e PNEs, em alinhamento com as faixas de segurança e nas vagas especiais de estacionamento.

Art. 64. Quando instaladas as vagas sobre o recuo de jardim, 50% (cinquenta por cento) mais a fração superante da unidade resultante implicarão em vagas de uso público, excecтуando-se daí uma vaga reservada para idosos ou portadores de deficiência física.

Art. 65. Em uso dos recuos frontais como estacionamento, não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, aferindo descontinuidade ao passeio público, salvo projeto especial devidamente justificado pelo proponente em que pese parecer da Secretaria de Planejamento Urbano devidamente avaliado e aferido pelo Conselho da Cidade.

Parágrafo único. Os eventuais projetos de deslocamento de meio-fio deverão considerar a contiguidade de seu uso ao longo da quadra, mantendo a mais que possível a continuidade de suas calçadas e antecipando projeto de alargamento de via.

SUB-SEÇÃO III **DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS**

Art. 34. Ciclovias são faixas de circulação exclusiva e independentes para bicicletas, projetadas para agilizar o deslocamento de ciclistas com segurança e conforto, compondo juntamente com as ciclofaixas, a malha cicloviária municipal.

§ 1º. Nas ciclovias não serão permitidos o acesso e trânsito de veículos motorizados que venham oferecer riscos ao trânsito das bicicletas.

§ 2º. Nas ciclofaixas a transposição pelo trânsito de veículos motorizados será tolerado, mediante sinalização adequada e preferencialidade da mesma.

§ 3º. Outros equipamentos de tração humana, quando não houver espaços específicos para o seu trânsito poderão utilizar as ciclovias, respeitando sempre o caráter preferencial das bicicletas e apenas com o objetivo de deslocamento ao longo da via.

§ 4º. Os regramentos, dimensões, equipamentos de apoio e sinalização viária correspondente as ciclovias e ciclofaixas serão definidos pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 67. Ciclofaixas são partes demarcadas nas faixas de rolamento, usadas por bicicletas, sem restrição física no pavimento.

Parágrafo único. As ciclofaixas estarão situadas entre a faixa de rolamento e a faixa de estacionamento com vagas paralelas ao meio-fio e poderão ser usadas como faixa auxiliar de embarque e desembarque dos veículos estacionados.

Art. 68. As ciclovias e ciclofaixas terão gabarito padronizado conforme a intensidade de fluxo previsto na malha cicloviária e poderão ter:

- I. entre 0,90 m (noventa centímetros) e 1,20 m (um metros e vinte centímetros); quando em uma única via;
- II. entre 1,70 m (um metro e setenta centímetros) e 2,10 m (dois metros e dez centímetros) quando em duas vias; e

III. acima de 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros) quando em quatro vias.

§ 1º. Quando a ciclofaixa for contígua a faixa de estacionamento paralelo, a mesma deverá estar acrescida de 0,30 m (trinta centímetros) em sua largura.

§ 2º. Não serão elaboradas ciclofaixas contíguas a faixa de estacionamentos oblíquos.

Art. 69. Ao longo da malha cicloviária deverão ser dispostos paracielos ou bicicletários em pontos próximos aos equipamentos públicos, mormente as escolas, postos de saúde, praças e parques.

Parágrafo único. Em parques urbanos e equipamentos de interesse turístico, o Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectados pela malha cicloviária.

Art. 70. À bem da qualidade de vida dos munícipes e do desenvolvimento turístico ecológico da cidade, o Poder Público promoverá e incentivará a implantação e o uso do sistema cicloviário municipal.

Parágrafo único. O Plano Cicloviário Municipal será regulamentado por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

SUB-SEÇÃO IV

DOS CORREDORES EXCLUSIVOS

Art. 35. Quando o transporte coletivo atingir demanda significativa, que provoque atrasos em desatendimento aos princípios instituídos no Capítulo sobre para o transporte público, o Poder Público Municipal desenvolverá projeto de implantação de faixas de rolamento exclusivas nas vias arteriais do município, ou naquelas que impliquem conexão entre centralidades urbanas e pontos de interesse específico.

Parágrafo único. Os corredores exclusivos do transporte coletivo deverão prever dimensionamento e faixa de instalação de mobiliário urbano, compatível com o serviço a ser prestado, em previsão no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 72. As pistas de rolamento exclusivas do transporte coletivo terão gabarito padronizado conforme a dimensão dos veículos empregados e poderão ter entre 3,20 m (três metros e vinte centímetros) e 4,00 m (quatro metros).

Parágrafo único. Em vias existentes que possam ser retificadas para a implantação de faixas de rolamento para o transporte coletivo, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) nestas faixas, ou a supressão de outras faixas da composição da via, até que se promova a devida retificação.

SUB-SEÇÃO V

DOS ACOSTAMENTOS

Art. 36. Compreende-se por acostamento a faixa de serviço lateral às rodovias vicinais, sem continuidade obrigatória e com variedade de usos em trecho, podendo contemplar além da paragem eventual de veículos, ciclovias, canteiros, calçadas e serviços pertinentes correlatos.

Parágrafo único. O dimensionamento e equipamentos de faixas paralelas dependerão de projeto específico, referendados em parâmetros do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Art. 74. As faixas de acostamento terão gabarito padronizado conforme a composição dos usos atribuídos a rodovia, podendo ter entre 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) e 3,00 m (três metros).

§ 1º. Em vias existentes que possam ser retificadas para a implantação de acostamento, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) nestas faixas, ou a supressão de outras faixas da composição da via, até que se promova a devida retificação.

§ 2º. Paradoiros de ônibus não poderão estar dispostos sobre a faixa de acostamento, devendo em caso de sua necessidade, ser instalados aquém de seu alinhamento externo.

SUBSEÇÃO II

DOS PASSEIOS PÚBLICOS

Art. 37. Os passeios públicos, configurados pelo conjunto de faixas destinadas ao deslocamento peatonal, paragem, acessos, serviços, vegetação e mobiliário urbano, devem possuir revestimento apropriado à permeabilidade no solo das águas pluviais, continuidade longitudinal ao fluxo peatonal e acessibilidade universal.

Art. 38. Configura obrigação do proprietário do terreno contíguo a testada, instalar e manter os passeios públicos, dentro das diretrizes e padrões construtivos instituídos nesta Lei e nas Normas Técnicas relativas ao seu uso, com ênfase na NBR 9050/20 – Acessibilidade à edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

Parágrafo único. Dimensionamentos, especificações e diretrizes de projetos, relativamente aos passeios públicos, em suas diversas composições estarão previstos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º. Nenhum obstáculo suspenso ou em balanço sobre o passeio público estará a menos do que 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) do piso do mesmo, contado a partir de qualquer de suas partes.

§ 1º. Sempre que possível o passeio público deverá considerar a existência de faixa com trechos de vegetação nativa, que não interfiram nas redes de serviço ou afetem negativamente os mobiliários e sinalizadores da via.

§ 2º. A não instalação e manutenção dos passeios públicos e calçadas nos moldes desta Lei configura infração administrativa, sujeita a notificação, regularização no prazo de 180 (cento e oitenta) dias e multa de 02 à 05 UFM's, dependendo do grau de conservação ou inexistência dos mesmos.

SUB-SEÇÃO I

DAS CALÇADAS

Art. 39. As calçadas são faixas dos passeios públicos destinadas exclusivamente ao deslocamento peatonal em sentido duplo longitudinal, sem definição de mão e com restrição de paragem ou instalação de qualquer obstáculo injustificado.

§ 1º. As calçadas somente serão bloqueadas ou reduzidas em seu gabarito, nas condições previstas no Código de Obras ou nas intervenções a propósito de redes e serviços instalados nos passeios públicos.

§ 2º. O caminho longitudinal dos passeios será transposto pelos acessos transversais dos lotes e terrenos, sobre o qual conserva preferência.

Art. 78. O pavimento das calçadas deverá atender a certas especificações, a bem da segurança e do conforto dos transeuntes, quais sejam:

I. ser sempre que possível, permeável à águas pluviais, com o uso de material com grau de permeabilidade atestados por conformidade técnica específica;

II. não possuir materiais soltos, escamados ou isolados, que impliquem alteração no nivelamento da calçada;

III. possuir textura antiderrapante;

IV. não possuir inclinações convergentes sem drenagem apropriada para as águas pluviais; e

V. ter instalado piso podotátil conforme especificações da NBR 9050/04 — Acessibilidade à edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

Parágrafo único. A implantação de pavimentações totalmente permeáveis nas calçadas poderá ser considerada parcialmente na taxa de impermeabilidade do terreno contíguo, de acordo com os condicionantes da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 79. As calçadas terão gabarito padronizado conforme a densidade da quadra que as contém e poderão ter entre 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) e 3,60 m (três metros e sessenta centímetros), dependendo do número de unidades de passagem necessário.

§ 1º. Para efeito desta Lei as unidades de passagem peatonais são de 0,60 m (sessenta centímetros), considerada 1,5 x (uma vez e meia) para cadeiras de rodas.

§ 2º. Em calçadas com gabarito fora de padrão, serão aceitas variações máximas de até 7% (sete por cento) nas faixas de circulação, ou a supressão de outras faixas da composição do passeio público, até que se promova a devida retificação.

§ 3º. Gabaritos de calçadas superiores ao máximo previsto neste artigo deverão ser justificados adequadamente ou transmutados em outras faixas da composição do passeio público.

§ 4º. Espaços residuais de calçadas que não importem na adequação para outras faixas da composição dos passeios serão considerados simplesmente área de paragem.

SUB-SEÇÃO II

DOS ACESSOS AOS LOTES E PARAGENS

Art. 40. Os caminhos transversais as calçadas, de acesso aos lotes e terrenos contíguos, são necessariamente continuidades das calçadas, não podendo das mesmas diferir em pavimento ou nivelamento.

§ 1º. Somente junto aos rebaixos de meio-fio, o pavimento poderá estar desnivelado da calçada, formando rampa, desde que não avancem sobre as faixas de calçada, estando limitadas a faixa de serviço.

§ 2º. Os rebaixos de meio-fio instalados para o acesso de cadeirantes e portadores de necessidades especiais obedecerão às especificações da NBR 9050/20.

Art. 81. O rebaixo de meio-fio destinado ao acesso de veículos aos lotes e terrenos não poderão ultrapassar a faixa dos canteiros e de serviço, de forma a interferir no nivelamento da faixa de calçada.

Art. 82. Os meios-fios poderão ter desnível variável em relação ao piso da caixa de rua, não sendo superiores, em qualquer hipótese a 0,18 m (dezoito centímetros) e nunca inferior a medida suficiente para manter a sarjeta.

§ 1º. A rampa de acesso dos veículos deverá manter inclinação máxima de 25% (vinte e cinco por cento), não tendo extensão superior a 0,70 m (setenta centímetros).

§ 2º. As terminações das rampas deverão estar chanfradas à 45º (quarenta e cinco graus), com a mesma inclinação do pano principal.

§ 3º. — A largura das rampas em rebaixo do meio-fio para o acesso de veículos, executando-se os chanfros laterais, ficará entre 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) e 7,20 m (sete metros e vinte centímetros), não distando nunca menos do que 5,00 m (cinco metros) de outro rebaixo relativo ao mesmo lote ou terreno.

Art. 41. As faixas de paragem correspondem necessariamente a espaços em continuidade das calçadas, não podendo das mesmas diferir em pavimento ou nivelamento.

Parágrafo único. Quando houver espaços de paragem no passeio público poderá haver mobiliários, canteiros e sinalizadores que correspondam justificadamente às atividades correspondentes.

Art. 42. Tanto os acessos transversais, quanto as faixas de paragem do passeio público serão regulamentadas pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana, definindo parâmetros normativos para a sua instalação, com base na NBR 9050/20.

Art. 84. O gabarito das faixas de paragem ficará entre 0,70 m (setenta centímetros) e 1,60 m (um metro e sessenta centímetros), em nível com a calçada contígua.

§ 1º. Quando não houver previsão de faixa de paragem no gabarito do passeio público, o estabelecimento em construção poderá recuar pelo padrão de gabarito, destinando o mesmo a faixa de paragem.

§ 2º. — Em edificações construídas no alinhamento, em cujo passeio público contíguo, exista previsão de faixa de paragem, $\frac{1}{3}$ (um terço) desta faixa poderá ser destinada a instalação de vitrines, móveis ou fixas, desde que suspensas do solo da calçada por mais de 0,30 m (trinta centímetros).

SUB-SEÇÃO III **DOS CANTEIROS E FAIXAS DE SERVIÇO**

Art. 43. A localização de canteiros nos passeios públicos estará condicionada a composição padrão das redes de serviços propostas para a via pelos departamentos competente da Prefeitura Municipal, suas Autarquias e/ou Concessionárias, sempre em continuidade e mantendo o seu gabarito.

§ 1º. — A vegetação a ser empregada nos canteiros ficará por deliberação da FAMA, importando a manutenção da permeabilidade visual por entre ela, em uma altura não superior a um metro e não inferior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros).

§ 2º. Os canteiros são áreas exclusivas para o paisagismo, não competindo outros usos e instalações no trecho.

Art. 86. As faixas de serviço são obrigatórias na composição dos passeios públicos, fiando o seu gabarito entre 0,70 m (setenta centímetros) e 2,10 (dois metros e dez centímetros) e podendo transpor por elas:

- I. redes aéreas ou subterrâneas de distribuição de energia elétrica;
- II. redes telefônicas;
- III. circuitos de iluminação pública;
- IV. ramais de água;
- V. tubulações de gás;
- VI. drenagens pluviais e cloacais; e
- VII. outras redes eventuais do abastecimento público.

Parágrafo único. Excepcionalmente estes sistemas poderão passar subterraneamente pela caixa de rua ou pelas calçadas, quando nestas condições não impliquem prejuízo do uso adequado nas faixas sobrepostas.

Art. 44. A Secretaria de Planejamento Urbano SEPLAN manterá eadastre registro georreferenciado de todas as redes e sistemas de abastecimento público, a fim de facilitar monitorar e orientar novas instalações, manutenções e retificações dos serviços.

Parágrafo único. Cada Autarquia ou Concessionária pública, usuário de faixas de serviço, deverá encaminhar as informações pertinentes aos seus ramais, dispondo da localização dos mesmos quanto ao afastamento do meio-fio e sua profundidade em relação à guia.

SUB-SEÇÃO IV DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Art. 45. Os mobiliários urbanos são elementos instalados sobre as faixas excedentes dos passeios públicos, em trecho específico das faixas de serviço, das faixas de acesso e paragens ou em locais planejados para tal pela Secretaria de Planejamento Urbano SEPLAN.

Parágrafo único. Todos os mobiliários urbanos deverão seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características: sejam eles de usufruto direto ou indireto do cidadão, cabendo ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana a definição da padronização destes elementos para detalhamento em projetos.

- a) manterem permeabilidade visual por entre si, não sendo admissível o uso de painéis opacos;
- b) serem instalado com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;
- c) serem devidamente identificados através de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário; e
- d) serem esteticamente agradáveis, sem afetações ou pastiches aculturados em desacordo com a história e cultura da comunidade araranguaense.

Art. 89. Os mobiliários urbanos constituem-se em duas modalidades distintas:

I. os que são de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores de serviço, tais como: lixeiras, bancos de praça, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e assemelhados.

II. os que são de usufruto indireto do cidadão e que necessitam de operadores para se concretizar a prestação do serviço público, tais como: bancas de jornais, banheiros, lavatórios, paradores de táxi e assemelhados.

Art. 90. A instalação e manutenção dos mobiliários da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las a exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Parágrafo único.— As concessões acima descritas serão objeto de processo licitatório, em cujo edital serão considerados:

a) a paridade de distribuição dos mobiliários pela cidade, a partir da composição de lotes de aparelhos com maior e menor potencial publicitário;

b) a garantia de manutenção dos mobiliários por enquanto persistir o contrato; e

c) a adoção dos mesmos como patrimônio público a partir de sua instalação.

Art. 91. A instalação de mobiliários da modalidade de usufruto indireto será concedida para exploração por processo licitatório, quando do interesse do Município de Araranguá em prestar um serviço específico, dentro dos condicionantes previstos no Código de Posturas.

§ 1º.— Não serão admitidas concessões deste tipo em caráter precário.

§ 2º.— Não será admitido o repasse da concessão a terceiros, caracterizando neste caso, sua nulidade de direito e a pertinência de novo certame.

SEÇÃO II DA HIERARQUIA DAS VIAS

Art. 46. A Lei de Mobilidade, dentre outras atribuições deverá constitui um sistema hierárquico de vias urbanas e rurais do município, estabelecendo as condições adequadas de fluidez e segurança na malha viária.

§ 1º. Para o instituto deste fim, as vias serão categorizadas da seguinte forma:

a) vias Rápidas: são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, que não permitem acessibilidade direta a lotes lindeiros, intersecções veiculares e transposição peatonal em nível;

b) vias Arteriais: são as de distribuição do fluxo na malha viária, conectando pontos extremos da cidade e caracterizadas pela preferencialidade quando por intersecções em nível, geralmente controladas por semáforos ou rotatórias;

c) vias Coletoras: são as de acomodação do fluxo na malha viária, conectando os bairros periféricos e caracterizadas como eixos vicinais de interesse local, com intersecções em nível, geralmente controladas por sinalização ostensiva;

d) vias Locais: são as de acesso pontual, de interesse limitado à moradores ou de interesses específicos e caracterizadas por intersecções em nível não preferencial; e

e) vias Vicinais: são as rodovias municipais, com caráter preferencial sobre as vias coletoras e locais, mormente em ambiente rural e sujeitas a intersecções em nível.

§ 2º. A classificação, localização e hierarquização das vias, estará constante do Mapa de Hierarquia Viária - Anexo 01 desta Lei, determinando a categorização das mesmas e as suas malhas sobrepostas, formando o sistema de deslocamento viário municipal. Determinará os limites de velocidade aferidos para cada trecho, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9503/97.

Art. 47. As diretrizes de implantação das vias, seus gabaritos, recuos, condicionantes projetuais, faixas de domínio, equipamentos e mobiliários de apoio, serão definidos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que suscitará elementos de base para os projetos viários da cidade.

SEÇÃO IV DAS VIAS RÁPIDAS

Art. 93. A Rodovia Federal BR-101 duplicada, a Rodovia Estadual SC-483 e a Rodovia Estadual SC-449 em seus trechos não urbanizados, serão consideradas vias de trânsito expresso, dentro das características enunciadas para as Vias Rápidas, atendendo aos pressupostos do DNIT e do DEINFRA relativamente as suas faixas de domínio.

Parágrafo único. Em trechos urbanos, estas Rodovias terão afastamento frontal definido pelo recuo legal exigido pelo órgão responsável citado, acrescido do recuo previsto pelo uso ou atividade da edificação contígua na zona específica.

Art. 94. As Vias Municipais de caráter expresso estarão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, Anexo 02 da presente Lei, sobre as quais incidirá um gabarito mínimo de 38,00 m (trinta e oito metros), 16,00 m (dezesesseis metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

§ 1º. — Excepcionalmente, as vias perimetrais expressas projetadas a partir da presente Lei, deverão atender a um gabarito mínimo de 48,00 m (quarenta e oito metros), 24,00 m (vinte e quatro metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

§ 2º. — O trecho da BR-101 municipalizada possuirá também excepcionalmente ao previsto para a hierarquia, gabarito mínimo de 58,00 m (cinquenta e oito metros), 29,00 m (vinte e nove metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

§ 3º. — As Vias Rápidas deverão ser ladeadas por vias marginais, com característica de arterial ou coletora, formando corredores de distribuição e acesso a vias contíguas e equipamentos de interesse da própria via rápida.

§ 4º. — As vias marginais, quando caracterizadas como arteriais, não possuirão faixa de estacionamento público, nem acessos específicos para estacionamento direto em recuos, precisando de faixa exclusiva de desaceleração para o acesso de veículos aos terrenos lindeiros, desde que não interfira no passeio público.

Art. 95. — As Vias Rápidas serão compostas basicamente por pista de rolamento e acostamento, buscando sempre o atendimento às necessidades de comunidades lindeiras e acessos locais.

Parágrafo único. Vias com interesse excepcional poderão ser dotadas de faixas especiais e mobiliários condizentes com estes interesses, desde que devidamente justificados junto ao órgão responsável pela via, apresentado o projeto de intervenção e sem deturpações da finalidade principal da via.

Art. 96. Os gabaritos definidos pelos órgãos diretivos das vias servirão de indicativo para os projetos de intervenção de faixas marginais e mobiliários.

Parágrafo único. Quando da criação de Via Rápida em área rural, a faixa de domínio da mesma deverá ser demarcada em 38,00 m (trinta e oito metros), independente de definição de gabarito ou projeto da mesma.

Art. 97. A composição padrão de gabarito básico das Vias Rápidas de caráter municipal será de 58,00 m (cinquenta e oito metros), indicando recuo frontal de 10,00 m (dez metros), passível de ordenação legal na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e em função da atividade nas edificações contíguas.

SEÇÃO V DAS VIAS ARTERIAIS

Art. 98. As Vias Municipais de caráter arterial estarão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, Anexo 02 da presente Lei, sobre as quais incidirá o gabarito mínimo de 25,00 m (vinte e cinco metros), 12,50 m (doze metros e cinquenta centímetros) para cada lado a partir do eixo da pista.

Art. 99. Os elementos de composição das Vias Arteriais serão basicamente:

- I. para a caixa de rua:
 - a) uma ou duas faixas de rolamento por mão;
 - b) a eventualidade de uma faixa de corredor exclusivo para ônibus;
 - c) uma faixa de estacionamento por mão, com gabarito para uso em paragens de ônibus ou vagas oblíquas; e
 - d) uma ciclofaixa ou ciclovia por mão.
- II. para o passeio público:
 - a) uma faixa de serviço com gabarito para uso em mobiliários de porte, como paradores de ônibus e bancas;
 - b) uma faixa de calçada com no mínimo três unidades de passagem;
 - c) a eventualidade de uma ciclovia;
 - d) faixa de acesso e paragem, mesmo em zonas com recuo de jardim; e
 - e) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços e nas faixas de acesso e paragens, quando na intermitência destes.

Parágrafo único. Quando a via arterial constituir arranjo em Avenida, definida pelo passeio público central, o mesmo deverá conter, além dos canteiros, ao menos uma faixa de calçada ou ciclovia e trechos de acesso.

Art. 100. Quando a caixa de rua possuir duas ou mais faixas de rolamento por mão, uma delas por mão poderá ser destinada com exclusividade ao uso como corredor de ônibus.

Parágrafo único. No caso de verificada a pertinência da instalação de corredores exclusivos de ônibus em logradouros sem gabarito apropriado para tanto, o projeto específico deverá considerar o interesse coletivo, promovendo as devidas desapropriações e a recomposição da via, considerando as suas prioridades sociais.

Art. 101. A composição padrão de gabarito básico das Vias Arteriais será de 35,00 m (trinta e cinco metros), indicando recuo frontal de 5,00 m (cinco metros), passível de

ordenação legal na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e em função da atividade nas edificações contíguas.

SEÇÃO VI **DAS VIAS COLETORAS**

Art. 102. — As Vias Municipais de caráter coletora estarão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, Anexo 02 da presente Lei, sobre as quais incidirá o gabarito mínimo de 15,00 m (quinze metros), 7,50 m (sete metros e cinquenta centímetros) para cada lado a partir do eixo da pista.

Parágrafo único. — Excepcionalmente, as vias coletoras de composição de sistemas binários, demarcadas no Mapa de Hierarquia Viária, possuirão gabarito mínimo de 18,00 m (dezoito metros), 9,00 m (nove metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

Art. 103. — Os elementos de composição das Vias Coletoras serão basicamente:

- I. para a caixa de rua:
 - a) uma faixa de rolamento por mão;
 - b) uma faixa de estacionamento por mão, com possibilidade de uso em paragens de ônibus; e
 - c) a eventualidade de uma ciclofaixa ou ciclovia com duas mãos.
- II. para o passeio público:
 - a) uma faixa de serviço com possibilidade de uso para mobiliários de porte, como paradores de ônibus e bancas;
 - b) uma faixa de calçada com no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
 - c) faixa de acesso e paragem, quando em zonas comerciais; e
 - d) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços e nas faixas de acesso e paragens, quando na intermitência destes.

Parágrafo único. — Quando a via Coletora constituir arranjo em Avenida, definida pelo passeio público central, o mesmo deverá conter, além dos canteiros, ao menos os trechos de acesso transversal.

Art. 104. — Quando o sistema de viação requerer o uso de faixa exclusiva de rolamento para ônibus em Via Coletora, o projeto deverá considerar o impacto causado nas atividades locais, mitigando a sua implantação.

Art. 105. — A composição padrão de gabarito básico das Vias Coletoras será de 25,00 m (vinte e cinco metros), indicando recuo frontal de 5,00 m (cinco metros), passível de ordenação legal na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e em função da atividade nas edificações contíguas.

SEÇÃO VII **DAS VIAS LOCAIS**

Art. 106. — Todas as vias da cidade, urbanas ou rurais, não hierarquizadas como Rápidas, Arteriais, Coletoras ou Vicinais, serão consideradas Vias Locais, salvo especificidade

atribuída em projeto e sobre as quais incidirá o gabarito mínimo de 12,00 m (doze metros), 6,00 m (seis metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

Parágrafo único.— Excepcionalmente as vias locais existentes poderão possuir gabarito reduzido em até 1/3 (um terço), em função de seu caráter pontual e a partir do uso exclusivamente residencial, não implicando isto em condição para projeto.

Art. 107. Os elementos de composição das Vias Locais serão basicamente:

- I. para a caixa de rua:
 - a) uma faixa de rolamento por mão;
 - b) uma faixa de estacionamento por mão; e
 - c) a possibilidade de ciclofaixa ou ciclovia quando necessárias ao complemento do sistema cicloviário municipal.
- II. para o passeio público:
 - a) uma faixa de serviço com possibilidade de uso para mobiliários simples, como lixeiras, telefones públicos e sinalizadores;
 - b) uma faixa de calçada com no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros);
 - c) trechos em canteiro arborizados, no intervalo dos mobiliários de serviços.

Parágrafo único. As vias locais deverão priorizar os canteiros arborizados e sombreados sem, no entanto interferir na permeabilidade visual, resguardando fator de segurança aos transeuntes.

Art. 108. A composição padrão de gabarito mínimo das Vias Locais será de 22,00 m (vinte e dois metros), indicando recuo frontal de 5,00 m (cinco metros), passível de ordenação legal na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e em função da atividade nas edificações contíguas.

SEÇÃO VIII DAS ESTRADAS VICINAIS

Art. 109. As Vias Municipais de caráter vicinal estarão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, Anexo 02 da presente Lei, sobre as quais incidirá um gabarito mínimo de 20,00 m (vinte metros), 10,00 m (dez metros) para cada lado a partir do eixo da pista.

§ 1º.— Os projetos de composição destas vias obedecerão aos critérios de fluidez das mesmas, podendo relevar mobiliários e acessos em trecho a eventuais desapropriações pontuais.

§ 2º.— Quando a estrada vicinal ascende em importância, sendo-lhe atribuída características das demais vias, a mesma deverá ser objeto de projeto de gabarito, passível de alargamento em toda a sua extensão.

Art. 110. As Rodovias Municipais Vicinais, independente do seu volume de trânsito, deverão prever o atendimento de fluxos diferenciados, como tratores, caminhões, máquinas agrícolas e veículos de tração animal, enquanto autorizados.

Parágrafo único.— As estradas vicinais de fluxo arterial ou coletor deverão considerar ainda a possibilidade de linhas de ônibus, com o atendimento de paradouros recuados das faixas de rolamento.

Art. 111. A composição padrão de gabarito básico das Estradas Vicinais de caráter municipal será de 40,00 m (quarenta metros), indicando recuo frontal de 10,00 m (dez metros), passível de ordenação legal em função da atividade nas edificações contíguas.

Art. 112. A numeração das Rodovias Municipais vicinais se dará em conformidade ao artigo 10º da Lei 5917/73 — Plano Nacional de Viação, que concede ao Município de Araranguá a atribuição de ordenar seu Plano Municipal de Viação.

Art. 113. A numeração das rodovias vicinais municipais será precedida do prefixo “AR”, ensejando a abreviatura da cidade, seguida de três algarismos numéricos, com as seguintes características:

- I. o eixo médio nordeste – sudoeste corresponde à rodovia federal BR-101;
- II. o eixo médio noroeste – sudeste corresponde a rodovia estadual SC-449;
- III. a indicação da via a ser numerada deverá ter a sua localização reduzida ao quadrante de maior proximidade dos afastamentos paralelos e perpendiculares dos eixos acima descritos;
- IV. o algarismo da centena determinará o sentido da rodovia municipal:
 - a) “2” (dois) para as rodovias paralelas ao eixo noroeste – sudeste;
 - b) “3” (três) para as rodovias paralelas ao eixo nordeste – sudoeste;
 - c) “4” (quatro) para as rodovias diagonais no sentido norte – sul; e
 - d) “5” (cinco) para as rodovias diagonais no sentido leste – oeste.
- II. os algarismos da dezena e unidade determinarão o afastamento lateral do eixo paralelo, em que se encontra a rodovia municipal a ser numerada:
 - a) tendo por referência as linhas paralelas ao eixo médio, a numeração acontecerá de zero, nos extremos do quadrante de nordeste e sudeste do município à 99 (noventa e nove) nos extremos sudoeste e noroeste do município, passando sempre junto aos eixos médios com a numeração em 50 (cinquenta); e
 - b) quando a referência for feita por linha diagonal aos eixos médios, a numeração acontecerá de zero, nos extremos norte e leste do município à 99 (noventa e nove) nos extremos sul e oeste, passando sempre junto ao ponto de intersecção dos eixos médios com a numeração em 50 (cinquenta);
- III. o algarismo da unidade determinará ainda o lado do eixo médio relativo:
 - a) quando a referência for feita por linha paralela ao eixo médio, a numeração será “par” dos lados ao sudeste e ao nordeste dos eixos médios relativos e “ímpar” dos lados noroeste e sudoeste dos mesmos; e
 - b) quando a referência for feita por linha diagonal ao eixo médio, a numeração será “par” em segmento ao leste e norte do ponto de intersecção dos eixos médio relativos e “ímpar” em segmento ao oeste e sul.

SEÇÃO III DOS CONDICIONANTES DAS VIAS

SUBSEÇÃO I DOS GABARITOS DAS VIAS

Art. 48. Cada hierarquia de via terá um gabarito padrão variável conforme projeto de composição das faixas viárias, necessárias ao atendimento dos fluxos e serviços em cada logradouro, conforme categorização expressa no artigo 46, e aferidos por levantamento em contagem de tráfego.

§ 1º. Os gabaritos padrões mínimos das hierarquias viárias, ou conforme projetos de composição de suas faixas, são os seguintes:

- a) Vias Rápidas: 35,0 m (trinta e cinco metros);
- b) Vias Arteriais: 25,0 m (vinte e cinco metros);
- c) Vias Coletoras: 15,0 m (quinze metros);
- d) Vias Locais: 12,0 m (doze metros); e
- e) Vias Vicinais: 20,0 m (vinte metros).

§ 2º. Identificada a hierarquia de uma determinada via, através do Mapa de Hierarquia Viária Sistema de Viação Municipal – Anexo 01 da presente Lei, o projeto de sua secção transversal gabarito total será efetuado considerando-se:

- a) o gabarito total e a caixa da rua existente;
- b) os recuos necessários a composição do padrão básico mínimo da via, ou do projeto de composição de suas faixas;
- c) as demandas por serviços e fluxos do greide;
- d) a contagem demanda de tráfego por modalidade nas faixas; e
- e) as necessidades pontuais de transposição, acessos e mobiliários.

Art. 49. Cada via urbana deverá ser projetada por demanda de alteração no sistema de viação e na medida das condições de sua implantação total, avaliando-se a possibilidade de instalações parciais ou precárias, mas que objetivem o gabarito pleno, sem modificações e em atendimento as demandas aos condicionantes previstos para a sua hierarquia. e zona.

§ 1º. Os projetos urbanos das vias existentes serão coordenados pela Secretaria de Planejamento Urbano SEPLAN, a qual caberá indicar a existência de interesse nos recuos de jardim ou sua dispensa, para análise e consideração do Conselho da Cidade.

§ 2º. Projetos de novos loteamentos, contíguos ou não a malha urbana, deverão adequar os seus projetos urbanos as condições mínimas dos gabaritos das vias urbanas arteriais e coletoras, em prolongamento sobre a gleba.

§ 3º. Caberá a Secretaria de Planejamento Urbano SEPLAN à resolução final sobre a hierarquia das vias projetadas em loteamentos, sob a ótica da organização funcional da malha integrada no sistema de viação municipal.

SUBSEÇÃO II DOS RECUOS FRONTAIS

Art. 50. Os recuos frontais exigidos para as edificações em relação ao alinhamento dos lotes, previstos na são necessários para a recomposição de cada hierarquia gabarito viário, são destinados a provisão eventual do alargamento das vias contíguas ou da manutenção dos gabaritos mínimos estabelecidos, sob a ótica do interesse coletivo.

§1º. Também os são necessários em função do interesse dos usos e atividades na edificações em relação ao impacto sofrido pela atividade urbana ou de sua exposição ao público.

§2º. Os recuos frontais das edificações em relação as suas testadas com o logradouro público atenderão aos seguintes dimensionamentos parâmetros:

a) A partir da diferença entre o gabarito mínimo e o gabarito básico previsto instituído, por previsão no modelo do Plano Municipal de Mobilidade Urbana na tabela de Gabarito por Hierarquia das Vias — Anexo 01 da presente Lei, e o gabarito existente, mesmo que consolidado;

b) A partir do Uso da edificação em sua testada, por previsão de afastamento na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo; e

c) A partir de um prisma perpendicular ao alinhamento, com 70º (setenta graus) de inclinação a partir do eixo da via, incidindo sobre o recuo em altura máxima da edificação.

Art. 51. Será admissível o recuo livre até o limite do gabarito mínimo do logradouro, nas seguintes condições:

I. exclusivamente nas vias Arteriais e Coletoras consolidadas ou pela composição da via projetada; e

II. ~~nos zoneamentos comerciais,~~ nas condições de Usos e Atividades, previstas na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

Art. 52. Os recuos obrigatórios sobre a testada dos terrenos serão aferidos para cada via ou segmento, a partir de sua hierarquia, de eventual projeto de alargamento composição da via e do gabarito mínimo instituído.

Parágrafo único. Inexistindo projeto específico que recomponha o padrão de gabarito da via em questão, as edificações deverão atender excepcionalmente ao recuo instituído pelo gabarito mínimo desta via e pelos condicionantes aferidos para a zona de os Usos e Atividades, na Seção II, do Capítulo VIII, do Título IV, da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

SEÇÃO IV DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO

Art. 53. Novos loteamentos, desmembramentos e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, propostos tanto pela iniciativa privada, quanto pelo Poder Público, deverão observar as disposições da presente Lei, aferindo continuidade no sistema de viação, na franja da malha e nos vazios urbanos.

§ 1º. A hierarquização das novas vias será identificada pelo Poder Público, quando da análise do projeto, efetivando então as exigências quanto à composição dos gabaritos e mobiliários urbanos.

§ 2º. Na Lei Municipal de Loteamentos serão definidos os parâmetros para a implantação de loteamentos, desmembramentos e empreendimentos imobiliários.

§ 3º. A ausência de continuidade e gabarito nos logradouros existentes do município deverão ser identificados e mapeados, gerando projetos de intervenção que objetivem a fluidez na malha viária, principalmente pelas Vias Arteriais e Coletoras.

Art. 54. Os projetos de novos sistemas de viação, em contiguidade a malha urbana, em loteamentos ou mesmo que em condomínios privativos, atenderão aos parâmetros indicados no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. O greide destes arruamentos e os gabaritos necessários à composição das vias coletoras ou arteriais, serão indicados pelo Setor de Projetos Urbanos, não sendo admissível justificativas de interesse de aproveitamento econômico, em detrimento das demandas públicas.

Art. 120. O greide das vias projetadas em novos loteamentos deverá acompanhar o mais que possível as curvas topográficas do terreno, evitando-se transposições por linhas de água e inclinações superiores a 20% (vinte por cento).

§ 1º. — O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT, bem como o previsto na presente Lei.

§ 2º. — A implantação do greide de logradouros projetados, em qualquer circunstância será analisado e aprovado pelo órgão ambiental competente.

§ 3º. — Os atos administrativos necessários ao cumprimento do disposto neste capítulo serão definidos por meio de Decreto Municipal, devidamente referendados pelo Conselho da Cidade.

Art. 121. A implantação das vias do loteamento ou parcelamento atenderá prioritariamente as instâncias coletivas, não cabendo ao promotor do mesmo, argumentos relativos ao aproveitamento técnico da área em detrimento do interesse público.

Parágrafo Único. — O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias.

CAPÍTULO III DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

Art. 122. O Sistema Municipal de Trânsito será gerido e aplicado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de regulamentação própria, expedida por Decreto Municipal e referendada pelo Conselho da Cidade, sobre os seguintes temas:

I. o trânsito de mercadorias dentro do município, suas rotas, horários de fluxo, cargas e descargas, inclusive restrições específicas, através de mobiliários e sinalizadores;

II. a instalação, operação e manutenção de sinalizadores e mobiliários urbanos relativos ao sistema de viação, inclusive aos limitadores de velocidade;

III. as concessões públicas aos serviços de exploração publicitária dos sinalizadores e mobiliários urbanos; e

IV. a fiscalização dos serviços de transporte público no município.

§ 1º. As atividades do Órgão Executivo Municipal de Trânsito serão subsidiadas pela Secretaria de Planejamento Urbano no que concernem as ações estratégicas e elaboração do desenho urbano para a instalação de sinalizadores e mobiliários urbanos para o sistema de trânsito.

§ 2º. Os parâmetros técnicos para definição de publicidades em mobiliários públicos e condições de usos e conduta no serviço de transporte público no município serão regrados pelo Código de Posturas Municipal, pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana e demais legislações específicas.

§ 3º. As publicidades em mobiliários públicos serão ordenadas igualmente pelo Código de Posturas, atendendo especificamente aos artigos 94 e 95 do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9503/97 no que se refere aos sinalizadores de trânsito.

Art. 123. Os sinalizadores são subdivididos em verticais e horizontais, e obedecem aos parâmetros técnicos apostos no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9503/97, ou legislação sucedânea.

Parágrafo único. A regulamentação técnica pertinente aos sinalizadores é definida a partir de Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, competindo ao Município de Araranguá a sua aplicação.

CAPÍTULO I

DOS SINALIZADORES VERTICAIS

Art. 124. De acordo com o CTB, a sinalização vertical é um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de sinais apostos sobre placas fixadas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente ou, eventualmente, variável, mediante símbolos e/ou legendas preestabelecidas e legalmente instituídas.

Art. 125. A sinalização vertical é classificada como de regulamentação, de advertência e de indicação, nas seguintes condições:

I. sinalização vertical de regulamentação: normatizada pela resolução número 180/05 do CONTRAN, tem por finalidade transmitir aos usuários, condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias urbanas e rurais;

II. sinalização vertical de advertência: normatizada pela resolução número 243/07 do CONTRAN, tem por finalidade alertar aos usuários, condições potencialmente perigosas, obstáculos ou restrições existentes na via ou adjacentes a ela, indicando a natureza dessas situações a frente, quer sejam permanentes ou eventuais;

III. sinalização vertical de indicação: tem por finalidade informar aos usuários, acessos, desvios, locais, equipamentos, pontos referenciais, atrativos e turísticos, objetivando dar fluidez ao trânsito.

Parágrafo único. As sinalizações semaforicas, radares e lombadas eletrônicas são equipamentos ostensivos de fiscalização e serão regulamentados mediante resolução própria do CONTRAN.

Art. 126. A sinalização vertical poderá ter ainda caráter informativo, quando tratar-se de totens, pórteos e similares, na intenção de anunciar equipamentos, atrativos naturais e/ou circunstâncias típicas do lugar, importantes a divulgação turístico-cultural do município.

Parágrafo único. Os mobiliários relativos a sinalização informativa serão elaborados pela Secretaria de Planejamento Urbano, a partir dos condicionantes estabelecidos pelo órgão regulador da via à receber os mesmos, em consonância aos planos municipais de cultura e turismo.

Art. 127. A implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização vertical, os dispositivos e equipamentos de controle viário são de competência exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito com circunscrição sobre as vias.

CAPÍTULO IV **DOS SINALIZADORES HORIZONTAIS**

Art. 128. A sinalização horizontal é normatizada pela resolução número 236/07 do CONTRAN e tem por finalidade, transmitir e orientar os usuários sobre as condições de utilização adequada da via, compreendendo as proibições, restrições e informações que lhes permitam adotar comportamento adequado, de forma a aumentar a segurança e ordenar os fluxos de tráfego.

Parágrafo único. Pinturas de pista, balisas, tachas demarcatórias, lombadas físicas, traffic calming, sonorizadores e redutores de velocidade somente serão instalados no município, mesmo que em vias municipais e de uso local, mediante planejamento baseado no CTB e resolução 236/07 específica.

Art. 129. A implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização horizontal, os dispositivos e equipamentos de controle viário são de competência exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito com circunscrição sobre as vias.

TÍTULO III **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 55. Esta Lei Complementar, a exemplo da Lei Geral e dos demais instrumentos de política urbana municipal, deverão ser revistos pelo menos a cada 10 (dez) anos, por iniciativa do Poder Público e sob inspeção e instigação do Conselho da Cidade.

Art. 56. O Poder Público Municipal promoverá até o final do ano de 2016 (dois mil e dezesseis) edição popular desta Lei, com distribuição gratuita às escolas municipais, bibliotecas, faculdades, demais órgãos e entidades públicas, bem como entidades da sociedade civil, sem prejuízo de outras formas de divulgação, impressa ou eletrônica.

Art. 57. Os Planos, sistemas e programas previstos nesta Lei, ainda não regulamentados, deverão ser implantados até o final do ano de 2020 (dois mil e vinte) em um prazo de até 05 (cinco) anos.

Art. 58. A transgressão do exposto nesta Lei do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, pelos Agentes Públicos ou qualquer outra pessoa coniventes, caracterizará infração e enquadramento no ordenamento jurídico pertinente.

Art. 59. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 60. Revoga-se expressamente as Leis 756/79 de 22 de maio de 1979, 147/12 de 26 de dezembro de 2012, 204/17 de 24 de outubro de 2017, 399/22 de 17 de março de 2022, e todas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Araranguá, em __ de _____ de 2022

CESAR ANTONIO CESA

Prefeito Municipal

Registrada e Publicada a presente Lei na Secretaria da Administração Municipal,
em __ de _____ de 2022.

VOLNEI RONIEL BIANCHIN DA SILVA

Secretário de Administração

ANEXO 01

MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA