

LEI COMPLEMENTAR Nº ____/2024

DISPÕE SOBRE A REVISÃO DA LEI DE MOBILIDADE URBANA DE ARARANGUÁ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito **Cesar Antonio Cesa**, no uso das suas atribuições legais, faz saber a todos os habitantes deste Município que a Câmara 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 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, 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, explicitados da seguinte forma:

a) o Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos sistemas 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;

Parágrafo único. O Planejamento e gestão dos sistemas municipais em mobilidade deverão atender 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 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 salutares 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.

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 para sua utilização;
- 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.

CAPÍTULO IV DAS DEFINIÇÕES

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

- 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;
- 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;
- VI. estrada vicinal: via rural de conexão entre localidades, sujeita igualmente a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;
- VII. franja urbana: limite físico da malha viária, aquém da linha perimetral urbana, onde os arruamentos encerram em áreas de expansão ou vazios urbanos;
- VIII. hierarquia viária: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;
- IX. malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;
- 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;

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;

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

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

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:

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.

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

SEÇÃO I DO TRANSPORTE DE CARGAS E MERCADORIAS

Art. 12. O Transporte de cargas e mercadorias dentro do Município de Araranguá 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 dada pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

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, 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 parados, a integração articulada de sistemas e rotas, bem como a hierarquização de fluxos radiais e perimetrais do sistema.

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 no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

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 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.

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 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.

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.

Parágrafo único. A regulamentação do serviço de transporte de grupos no município se dará pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

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.

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;
- 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;

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, orientado pela SEPLAN 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 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.

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 detenções 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. 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. Os rebaixos de meio-fio, deverão restringir-se as faixas de serviço do passeio público, concedendo preferencialidade à transposição pedonal, sendo necessariamente sinalizados por piso podotátil alerta nas extremidades desta transposição.

§3º. Da mesma forma, a proporção de vagas exclusivas e preferenciais, locação de vagas para embarque e desembarque, de motocicletas, bicicletários 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. 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 a respeitar as medidas mínimas de instalação, integralmente dentro do lote ou terreno, bem como as faixas de serviço, calçada e ajardinamento dos passeios públicos e os espaços de passagem e desembarque dos pedestres;

II. quando instalados por através do passeio público não rebaixarem mais do que 4,80 m (quatro metros e oitenta centímetros) do meio-fio por vez não distando menos do que 5,20 m (cinco metros e vinte centímetros) de outros rebaixos próximos, relativos a contiguidade do mesmo lote ou terreno;

III. não obstruïrem em qualquer circunstância o fluxo de pedestres e cadeirantes em qualquer sentido, como também o acesso destes aos estabelecimentos contíguos; e

IV. estarem devidamente sinalizados ao transeunte quanto ao acesso transversal de veículos sobre o passeio, através de sinalizador luminoso e placa, no início e fim da transposição veicular, inclusive através de piso podotátil alerta, conforme NBR 9050/20.

§1º. O acesso de veículos por sobre a calçada será considerado em linha reta, perpendicular à vaga, não sendo admitidas qualquer manobra desviante deste trajeto.

§2º. 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. 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 de uso privativo, restringindo-se o uso de fechamentos, gradis, portões ou similares no alinhamento do lote ou terreno em questão.

§1º. Nestas circunstâncias as vagas ficam livres para o uso coletivo e entrarão no rateio de reserva para idosos ou portadores de deficiência física, conforme a Lei, por deliberação do DEMUTRAN.

§2º. Em zonas de estacionamento rotativo, estas vagas tornadas de uso público em recuo de jardim, serão taxadas pelo DEMUTRAN, mantendo o princípio de isonomia com aquelas originárias do espaço público contíguo.

§3º. Projetos modificantes do alinhamento do passeio público, somente serão considerados mediante projeto justificado junto a SEPLAN, incorrendo na manutenção de preferencialidade do pedestre, continuidade do passeio em seu nível original, padrões de acessibilidade e sinalização adequada.

§4º. Os critérios projetuais das propostas previstas no parágrafo anterior estarão definidos no Plano Municipal de Mobilidade.

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. 35. Quando o transporte coletivo atingir demanda significativa, em desatendimento aos princípios instituídos 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. 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, canteiros, calçadas e serviços correlatos.

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

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, bem com na NBR 16537/16 – Acessibilidade – sinalização tátil no piso.

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

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.

§3º. Todas as calçadas públicas possuirão piso podotátil direcional, em seu sentido longitudinal, interposto por piso alerta nas mudanças de direção e interposição de obstáculos, conforme especificações da NBR 16537/16 e do Plano de Mobilidade Urbana municipal.

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 das NBRs 9050/20 e 16537/16.

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 mostruários que correspondam justificadamente às atividades correspondentes, desde que devidamente sinalizado em piso alerta podotátil em toda a sua extensão, conforme o Plano de Mobilidade Urbana.

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. 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.

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 SEPLAN manterá registro georreferenciado de todas as redes e sistemas de abastecimento público, a fim de 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.

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 SEPLAN.

Parágrafo único. Todos os mobiliários urbanos deverão seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, 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.

SEÇÃO II DA HIERARQUIA DAS VIAS

Art. 46. A Lei de Mobilidade, dentre outras atribuições 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 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.

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 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.

§ 1º. Os gabaritos 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 – Anexo 01 da presente Lei, o projeto de sua secção transversal 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 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, avaliando-se a possibilidade de instalações parciais ou precárias, mas que objetivem o gabarito pleno, sem modificações e em atendimento aos condicionantes previstos para a sua hierarquia.

§ 1º. Os projetos urbanos das vias existentes serão coordenados pela 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 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, são necessários para a recomposição de cada gabarito viário, 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 parâmetros:

a) A partir da diferença entre o gabarito mínimo instituído, por previsão no modelo do Plano Municipal de Mobilidade Urbana 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 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. nas condições de Usos e Atividades, previstas na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo.

Parágrafo único. Nas vias coletoras, as margens da BR-101, as edificações deverão respeitar ainda o recuo mínimo de 5,0 m (cinco metros) a partir do alinhamento da faixa de domínio desta rodovia, conforme autoriza o inciso III, do artigo 4º da Lei Federal 6766/79.

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 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 ao recuo instituído pelo gabarito mínimo desta via e pelos condicionantes aferidos para 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.

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 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 em um prazo de até 05 (cinco) anos.

Art. 58. A transgressão do exposto nesta Lei de Mobilidade Urbana, pelos Agentes Públicos ou qualquer outra pessoa, 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 19 de março de 2024

CESAR ANTONIO CESA
Prefeito Municipal

Registrada e Publicada a presente Lei na Secretaria da Administração, em 19 de março de 2024.

VOLNEI RONIEL BIANCHIN DA SILVA
Secretário de Administração

ANEXO 01
MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA DA SEDE
ANEXO 02
MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA DOS DISTRITOS