



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

LEI COMPLEMENTAR Nº 102, DE 23 DE SETEMBRO DE 2019.

Institui o Sistema Viário do Município de Balneário Arroio do Silva e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA, no uso de suas atribuições legais. Faço saber a todos os habitantes do município de BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA, Estado de Santa Catarina, que a Câmara APROVOU e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Art. 2º Considera-se Malha Viária o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

§1º A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

§2º Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

Art. 3º Integram a malha viária do Município o Sistema Viário Municipal e o Sistema Viário Urbano, descritos e representados no mapa Anexo II, da presente Lei.

Art. 4º É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias e estradas existentes no Município definidas no Mapa do Sistema Viário Municipal e Urbano, Anexo II da presente Lei.

Art. 5º É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Municipal e Urbano, Anexo III da presente Lei.

Art. 6º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I - Anexo I – Croquis dos Perfis das Vias;
- II - Anexo II – Mapa do Sistema Viário Municipal;
- III - Anexo III – Mapa do Sistema Viário Urbano.

SEÇÃO I Dos Objetivos e Diretrizes

Art. 7º Constituem objetivos da presente lei:

- I - garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana de modo a, entre outros fins, ordenar o seu parcelamento;
- II - atender às demandas de uso e ocupação do solo urbano;
- III - estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação para a adequada circulação do tráfego e segura locomoção do usuário;



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

IV - definir as características geométricas e operacionais das vias compatibilizando com a legislação de zoneamento de uso e ocupação do solo e itinerário das linhas do transporte coletivo;

V - induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;

VI - adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;

VII - hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;

VIII - eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;

IX - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências.

Art. 8º É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei, em todos os empreendimentos imobiliários e parcelamento do solo que vierem a ser executados no Município da Balneário Arroio do Silva.

Parágrafo único. Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE) e órgãos estaduais competentes.

SEÇÃO II Das Definições

Art. 9º Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

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

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

II - acostamento – é a parcela da área adjacente à faixa de rolamento, objetivando:

- a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
- b) proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;
- c) permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;
- d) permitir a circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

III - afastamento – distância entre o limite externo da projeção da construção até o alinhamento, às divisas do lote, ao eixo da via pública ou a outra referência determinado em lei, descontado os beirais e o balanço frontal permitidos;

IV - alinhamento – é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

V - caixa de via – faixa do gabarito da rua destinado ao trânsito de veículos;

VI - calçada – pavimentação do terreno, dentro do lote em área externa, ou parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VII - canteiro central – é o espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

VIII - ciclovia – pista para uso exclusivo para circulação de bicicletas segregada fisicamente do restante da via dotada de sinalização vertical e horizontal características (placas e pintura de solo). Pode estar situada na calçada, no canteiro central ou na própria pista por onde circula o tráfego geral. Geralmente situadas em vias arteriais e coletoras;

IX - ciclofaixa – faixa para uso exclusivo para circulação de bicicletas sem segregação física em relação ao restante da via e caracterizada por sinalização vertical e horizontal características (placas e pintura de solo). normalmente situa-se nos bordos da pista por onde circula o tráfego geral, mas pode também situar-se na calçada e no canteiro central. geralmente situadas em vias arteriais e coletoras;

X - cruzamentos - destinam-se a articular o sistema viário nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos:

a) cruzamento simples: são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;

b) cruzamento rotulado: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: PARE/VIA PREFERENCIAL), ou semáforos, conforme estudos de volume de fluxo.

XI - eixo da rua – linha que une os pontos médios dos alinhamentos de uma rua;

XII - estacionamento – é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

XIII - faixa sanitária – área "non aedificandi" cujo uso está vinculado à servidão de passagem, para efeito de drenagem, manutenção de vegetação, captação de águas ou rede de esgotos, e ainda respectivos espaços para manutenção e limpeza;

XIV - faixa de domínio de vias – é a faixa de utilização pública obtida a partir do eixo da pista em direção a cada uma de suas laterais, definido pelos Órgãos Públicos Competentes nas vias federais, estaduais e municipais;

XV - faixa de rolamento ou faixa carroçável – é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados, ou seja, é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento;

XVI - faixa "non aedificandi" – é área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;

XVII - gabarito de logradouros – medida que limita ou determina largura de logradouros;

XVIII - greide – é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

XIX - largura de uma via – é a distância entre os alinhamentos da via;

XX - logradouro público – é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros);

XXI - meio-fio – é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XXII - mobilidade urbana – é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano;

XXIII - nivelamento – medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

XXIV - passagem – circulação, coberta ou não, com pelo menos um de seus lados aberto;

XXV - passarela – obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

XXVI - passeio – parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separado por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XXVII - pavimentação permeável ou drenante – é aquela que permite o escoamento e o esgotamento de excesso de águas pluviais;



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

XXVIII - pavimento – parte de uma edificação situada entre a face superior de um piso acabado e a face superior do piso seguinte, ou entre a face superior de um piso acabado e o teto acima dele, se não houver outro piso acima; ou cada um dos planos horizontais de um edifício destinados a uma utilização efetiva;

XXIX - perímetro urbano – limite entre área urbana e área rural;

XXX - pista de rolamento ou leito carroçável – parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferenças de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;

XXXI - ponte – obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer;

XXXII - rampa – inclinação máxima aceitável em trecho de via cujo comprimento (expresso em metros) não exceda a referida inclinação (expressa em metros);

XXXIII - recuo frontal – distância de terra pertencente à propriedade particular entre a edificação e o alinhamento;

XXXIV - sarjeta – escoadouro, nos logradouros públicos, para as águas das chuvas;

XXXV - seção normal ou caixa da via – a largura total ideal da via sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas, ou alinhamentos para as vias rurais;

XXXVI - sistema viário – é o espaço público por onde as pessoas circulam, a pé ou com auxílio de algum veículo, articulando, no espaço, todas as atividades humanas intra e inter urbanas;

XXXVII - testada – comprimento da frente do lote, expressa em metros, medida entre as divisas laterais do lote, que coincide com o alinhamento do logradouro público;

XXXVIII - via pública – Superfície de propriedade do Poder Público por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central.

CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 10 O sistema viário do Município da Balneário Arroio do Silva classifica-se em:

- I** - Sistema Viário Municipal: rede de vias que atendem às principais localidades do Município;
- II** - Sistema Viário Urbano: conjunto de vias inseridas na área urbana.

CAPÍTULO III DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 11 Para efeitos desta Lei, as vias no Município de Balneário Arroio do Silva classificam-se em:

- I** - rodovia estadual: via pavimentada integrante do sistema rodoviário estadual;
- II** - rodovia municipal: via pavimentada integrante do sistema rodoviário municipal;
- III** - rodovia intermunicipal: via de ligação entre Balneário Arroio do Silva e os Municípios vizinhos – Balneário Arroio do Silva e Araranguá;
- IV** - rodovia municipal de expansão industrial: atual estrada Municipal - Via de ligação entre a Rodovia Federal BR 101 e a localidade da Caçamba;
- V** - rodovia turística: atual Rua João Manoel Coelho – ligação viária entre a sede urbana e a Rodovia Municipal de Araranguá – ARA 227;



- VI** - estrada: via integrante do sistema rodoviário municipal;
- VII** - vias de acesso urbano: vias que se dirigem das áreas rurais do Município para a malha urbana da sede municipal, normalmente prolongamento de rodovias;
- VIII** - vias arteriais: são as vias que estruturam a organização funcional do sistema viário urbano e acumula os maiores fluxos de tráfego da cidade, normalmente originários do prolongamento das rodovias no acesso à sede urbana, constituem os principais eixos comerciais da cidade;
- IX** - vias coletoras: diluem o fluxo de circulação intra-urbano ligando as vias de baixo tráfego (vias locais) às vias de maior tráfego (vias arteriais).
- X** - vias locais: têm como função básica permitir o acesso às propriedades privadas ou áreas e atividades específicas, implicando em pequeno volume de tráfego;
- XI** - ciclovias: via especial destinada à circulação de bicicletas.

CAPÍTULO IV DAS FUNÇÕES E CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 12 As vias do Município de Balneário Arroio do Silva, indicado no mapa anexo, é formado por rodovias estaduais e municipais, estradas, vias arteriais, vias coletoras, e vias locais e estão definidas de acordo com a seguinte classificação:

- I** - rodovia estadual: SC 447;
- II** - rodovia intermunicipal: via rural de ligação entre Balneário Arroio do Silva e os Municípios vizinhos – Balneário Arroio do Silva e Araranguá;
- III** - rodovia municipal de expansão industrial: atual estrada Municipal - Via de ligação entre a Rodovia Federal BR 101 e a localidade da Caçamba;
- IV** - rodovia turística: atual Rua João Manoel Coelho – ligação viária entre a sede urbana e a Rodovia Municipal de Araranguá – ARA 227;
- V** - rodovias municipais: vias rurais pavimentadas;
- VI** - estradas municipais: restante das vias municipais que interligam áreas rurais.
- VII** - vias de acesso urbano:
 - a) Avenida Barriga Verde – prolongamento da SC 447;
 - b) Avenida Florianópolis até o cruzamento com a Rua Roseno Pereira.
- VIII** - vias arteriais:
 - a) Avenida Beira-Mar Norte;
 - b) Avenida Santa Catarina;
 - c) Avenida Florianópolis;
 - d) Avenida Getúlio Vargas;
 - e) Avenida Cantuário dos Santos Vieira;
 - f) Avenida Salmi Paladini;
 - g) Avenida Otávio Ramiro do Canto.
- IX** - vias coletoras:
 - a) Avenida Antonio Prado;
 - b) Avenida Mondardo;



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

- c) Avenida Castelo Branco;
 - d) Rua Valeriano Caetano da Silva;
 - e) Rua Scaini;
 - f) Rua Guilherme Becker;
 - g) Rua Leonardelli;
 - h) Rua Roseno Pereira;
 - i) Rua Erexim;
 - j) Rua Araranguá.
- X** - locais: o restante das vias urbanas.
- XI** - ciclovias: a implantar.

CAPÍTULO V DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 13 As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:

- I** - gabarito de logradouros: medida que limita ou determina largura de logradouros;
- II** - pista de rolamento ou leito carroçável: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferenças de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais;
- III** - caixa da via: é a distância definida em projeto entre os dois alinhamentos territoriais dos lotes em oposição;
- IV** - pista de rolamento para veículos;
- V** - baia de estacionamento/acostamento para veículos;
- VI** - ciclovias deverão ter dimensão mínima de 2,40 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem bidirecionais e, dimensão mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetro) quando as mesmas forem unidirecional. ;
- VII** - ciclofaixas deverão ter dimensão mínima de 2,40 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem bidirecionais e, dimensão mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetro) quando as mesmas forem unidirecional;
- VIII** - passeio para pedestre.

Art. 14 Os padrões de urbanização para o sistema viário obedecerão aos requisitos estabelecidos pelo Município quanto:

- I** - definição das faixas de domínio das rodovias e estradas municipais;
- II** - definição das dimensões das caixas das vias;
- III** - definição das dimensões das pistas de rolamento;
- IV** - definição das dimensões das baias de estacionamento/acostamento;
- V** - definição das dimensões das ciclovias e ciclofaixas;
- VI** - definição das dimensões dos passeios.

Art. 15 Todas as vias abertas à circulação de veículos e com o pavimento definitivo implantado permanecem com as dimensões existentes, exceto quando definido em projeto específico de urbanização uma nova configuração geométrica para a mesma.



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

Art. 16 As demais vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

I - rodovias estaduais:

a) faixa de domínio: Os terrenos lindeiros as rodovias estaduais, que fazem a ligação com a sede urbana e com outros municípios, é obrigatório respeitar a faixa de domínio e a faixa *non aedificandi*, determinada pelo Departamento Estadual de Infraestrutura (DEINFRA);

b) pista de rolamento: conforme determinação do Departamento Estadual de Infraestrutura (DEINFRA);

c) pista de rolamento: conforme determinação do DEINFRA.

II - rodovias municipais;

a) faixa de domínio: 25,00 metros – 12,50 m para cada lado a partir do eixo;

b) leito carroçável: mínimo de 9,00 m.

III - rodovias intermunicipais;

a) faixa de domínio: 25,00 metros – 12,50 m para cada lado a partir do eixo;

b) leito carroçável: mínimo de 10,00 m.

IV - estradas municipais;

a) faixa de domínio: 15,00 metros – 7,50 m para cada lado a partir do eixo;

b) leito carroçável: mínimo de 7,00 m.

V - via arterial:

a) gabarito de Logradouros: 25,00 m;

b) pista de rolamento: 11,00 (2 x 5.50 m);

c) baía de estacionamento: 4,80 (2 x 2,40 m);

d) canteiro Central: 2,00 m;

e) passeio: 4,00 (2 x 2,00m);

f) ciclovia/ciclofaixa: 2,40 m (2 x 1,20) que devem ser implantadas às margens das pistas de rolagem de forma a não ocupar espaço das calçadas, separada do trânsito de veículo com elemento físico com dimensão mínima de 0,40 m (quarenta centímetros).

VI - via coletora:

a) gabarito de Logradouros: 17,00 m;

b) pista de rolamento: 8,00 (2 x 4,00 m);

c) baía de estacionamento: 5,00 (2 x 2,50 m);

d) passeio: 4,00 (2 x 2,00m).

VII - via local

a) gabarito de Logradouros: 12,00 m;

b) pista de rolamento: 5,70 m);

c) baía de estacionamento: 2,30 m;

d) passeio: 4,00 (2 x 2,00m).

VIII - ciclovias e ciclofaixas: são destinadas aos ciclistas e afins.

a) as ciclovias deverão ter dimensão mínima de 2,40 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem bidirecionais e, dimensão mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetro) quando as mesmas forem unidirecional;



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

b) as ciclofaixas deverão ter dimensão mínima de 2,40 m (dois metros e cinquenta centímetros) quando as mesmas forem bidirecionais e, dimensão mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetro) quando as mesmas forem unidirecional;

c) a ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico com dimensão mínima de 0,40 m (quarenta centímetros).

Art. 17 Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário ou ferroviário estadual ou federal será obrigatória a reserva de uma faixa non aedificandi de 15m (quinze metros) para a implantação de via margeando a rodovia ou ferrovia, a exceção quando houver um plano especial da via definido pelo Município.

Art. 18 Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório à reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

Parágrafo único. Se necessária, a reserva de faixa não-edificável vinculada a dutovias será exigida no âmbito do respectivo licenciamento ambiental, observados critérios e parâmetros que garantam a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme estabelecido nas normas técnicas pertinentes.

Art. 19 O dimensionamento das ruas dos prolongamentos das vias arteriais, coletoras e locais poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.

CAPÍTULO VI DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 20 A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus Anexos I, II e III, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do Plano/Projeto de Sinalização Urbana, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Art. 21 Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

I - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

II - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

III - a adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos como escolas, terminal rodoviário, casa da cultura e outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pelo Decreto Federal nº 5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade nº 10.048 e nº 10.098/00.

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

Art. 22 O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT.

CAPÍTULO VII DOS PASSEIOS E DA ARBORIZAÇÃO

Art. 23 Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres, e devem ser executados com piso antiderrapante e piso tátil, conforme as normas especificadas pela NBR 9050 da ABNT.



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

Parágrafo único. A construção e manutenção dos passeios serão de responsabilidade dos proprietários dos lotes, após a execução de meio fio e sarjeta pelo loteador ou pelo Município, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 24 Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR 9050 da ABNT.

Art. 25 A arborização urbana terá uma distância média entre si de 12m (doze metros), estando locada no terço externo do passeio e seguirá lei específica municipal e/ou Plano de Arborização do Município.

§ 1º Quando uma árvore necessitar ser arrancada, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

§ 2º Em hipótese alguma poder-se-á deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

§ 3º Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

CAPÍTULO VIII DA IMPLANTAÇÃO DE NOVAS VIAS

Art. 26 A implantação das novas vias deverá harmonizar-se com a topografia local e, a critério do órgão responsável pelo Sistema Viário e de Circulação, poderá articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas.

Parágrafo único. O gabarito aprovado de uma nova via local, independentemente de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá ter largura igual ou superior a esta última.

Art. 27 Para a abertura de novas vias deverá ser observado o traçado do entorno, evitando sempre que possível a descontinuidade de vias locais.

Art. 28 As novas vias deverão acompanhar as curvas de níveis naturais do terreno, e sempre que possível evitar a transposição de talvegues secos, que são linhas de drenagem naturais ou córregos.

Art. 29 Os gabaritos e o desenho geométrico das novas vias de circulação obedecerão aos Anexos, desta Lei, e atenderão as normas técnicas da ABNT.

Art. 30 Em via com redutor de velocidade dos veículos, rotatórias ou curvas de deflexão deverão ter sua localização aprovada pelo Órgão Municipal Competente.

§ 1º As curvas de deflexão devem ter ângulo central mínimo de 45º (quarenta e cinco graus) com raio de meio-fio interno mínimo de 15,00m (quinze metros).

§ 2º A rotatória pode ser central ou excêntrica e será implantada, desde que:

I - tenha o diâmetro mínimo igual ao gabarito da via acrescido de 2,00 (dois) metros;

I - o canteiro central seja delimitado com meio-fio.

II - será permitida a implantação de avanços redutores com sinalização para reduzir a velocidade dos veículos.

Art. 31 A via sem saída não poderá ser implantada sem praça de retorno.

Art. 32 A implantação de todas as vias em novos empreendimentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o Município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento no qual constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, em especial nesta Lei, na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e todas as Leis que se fizerem necessárias.



CAPÍTULO IX DO REDUTOR DE VELOCIDADE

Art. 33 Nas vias locais existentes, fica permitida a implantação de medidas moderadoras de tráfego, para reduzir a velocidade dos veículos, obedecida a legislação federal, do Conselho Nacional de Trânsito - Contran, por meio das suas Resoluções.

Art. 34 Os redutores de velocidade, ondulações transversais são dispositivos de grande impacto, pois são obstáculos colocados transversalmente às vias. Para o uso dos dispositivos deverá ser feito um estudo de viabilidade, pelo órgão competente.

Art. 35 Fica proibida a utilização de tachas e tachões, aplicados transversalmente à via pública, como sonorizadores ou dispositivos redutores de velocidade.

Art. 36 A implantação de ondulações transversais, conhecidas como lombadas, e de sonorizadores pode ser feita somente após estudos de engenharia de tráfego, com o objetivo de redução de velocidade e acidentes de trânsito, quando outras medidas moderadoras não cumprirem tal propósito.

Art. 37 As ondulações transversais devem ser utilizadas somente em locais de grande movimentação de pedestres, em toda a largura da pista. Antes da colocação dos dispositivos deve ser feita ampla divulgação da medida e após a implantação das ondulações transversais é necessário acompanhamento para verificação da redução dos acidentes no local e adoção de novas medidas caso necessário.

Art. 38 Os redutores eletrônicos de velocidade ou lombada eletrônica, que são os medidores de velocidade instalados nas laterais das vias com identificador de velocidade do veículo e registrador de imagem para placa do veículo, também podem ser utilizados.

Art. 39 Para determinar a necessidade da instalação de instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade, deve ser realizado estudo técnico que comprove a necessidade de fiscalização, garantindo a ampla visibilidade do equipamento. A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida, observados os critérios da engenharia de tráfego, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

CAPÍTULO X DAS MEDIDAS DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO

Art. 40 A moderação do tráfego tem por objetivo estabelecer medidas de engenharia de tráfego e ambientais para promover um trânsito mais controlado e seguro, contribuindo para o desenvolvimento sustentável da cidade. Devem ser estudadas e implementadas, principalmente, em áreas residenciais, de lazer e nos balneários. As medidas que possibilitam são:

- I - o estreitamento das vias com desvio dos eixos viários;
- II - elevação da travessia de pedestres;
- III - elevação de trecho de via;
- IV - colocação de refúgios para pedestres na travessia;
- V - arborização e paisagismo no entorno viário;
- VI - pavimentação com cores e texturas de destaque, entre outras.

CAPÍTULO XI



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

DOS REBAIXOS PARA O ACESSO VEICULAR

Art. 41 O rebaixo de meio-fio para o acesso veicular não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel e nem ultrapassar os limites do lote.

Parágrafo único. Os imóveis com testada inferior a 7,00 m (sete metros) deverão ser avaliados pelo órgão municipal competente que determinará as condições do rebaixo para o acesso veicular.

Art. 42 Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do desenvolvimento da curva de concordância entre duas vias ou em interseção viária especial, em nível ou desnível.

Parágrafo único. O acesso, nas situações em que a maior parte da testada do imóvel estiver localizado na curva de concordância ou interseção viária, poderá ser autorizado pelo órgão responsável pelo sistema viário.

Art. 43 Os rebaixos para acesso veicular obedecerão ao Código de Obras Municipal.

Parágrafo único. Os postos de combustível e as atividades classificadas como Perigosas e o uso Industrial, no porte Médio e Alto Impacto, constante do Código de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, poderão implantar os rebaixos conforme Código de Obras Municipal.

CAPÍTULO XII DA PRAÇA DE RETORNO

Art. 44 Praça de retorno é o espaço no final da via sem saída onde o veículo pode fazer conversão.

Parágrafo único. A rua sem saída deverá ter praça de retorno com, no mínimo, um raio de 7,50 m (sete metros e cinquenta centímetros).

CAPÍTULO XIII DAS ÁREAS ESCOLARES

Art. 45 As proximidades de escolas devem ser bem sinalizadas, com sinalização vertical e horizontal pertinentes. Quando houver travessia de crianças é recomendável a travessia orientada com a presença de agente de trânsito. Devem ser colocadas faixas para travessia e também sinalização regulamentar para o embarque e o desembarque de passageiros, que deve ocorrer por vias secundárias, preferencialmente locais, para maior segurança e não interferência no fluxo das outras vias.

CAPÍTULO XIV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 46 Qualquer alteração a esta Lei ou aos seus anexos só poderá ser efetuada após parecer técnico prévio e favorável do órgão municipal competente e do Conselho Municipal de Planejamento Urbano.

Art. 47 O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado no prazo máximo de três anos após a publicação desta Lei.

Art. 48 A presente Lei entrará em vigor na data de sua publicação.



ESTADO DE SANTA CATARINA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

Prefeitura Municipal de Balneário Arroio do Silva, em 23 de setembro de 2019.

JUSCELINO DA SILVA GUIMARÃES

Prefeito Municipal

Registrada e Publicada a presente Lei Complementar na Secretaria de Administração e Finanças, em 23 de setembro de 2019.

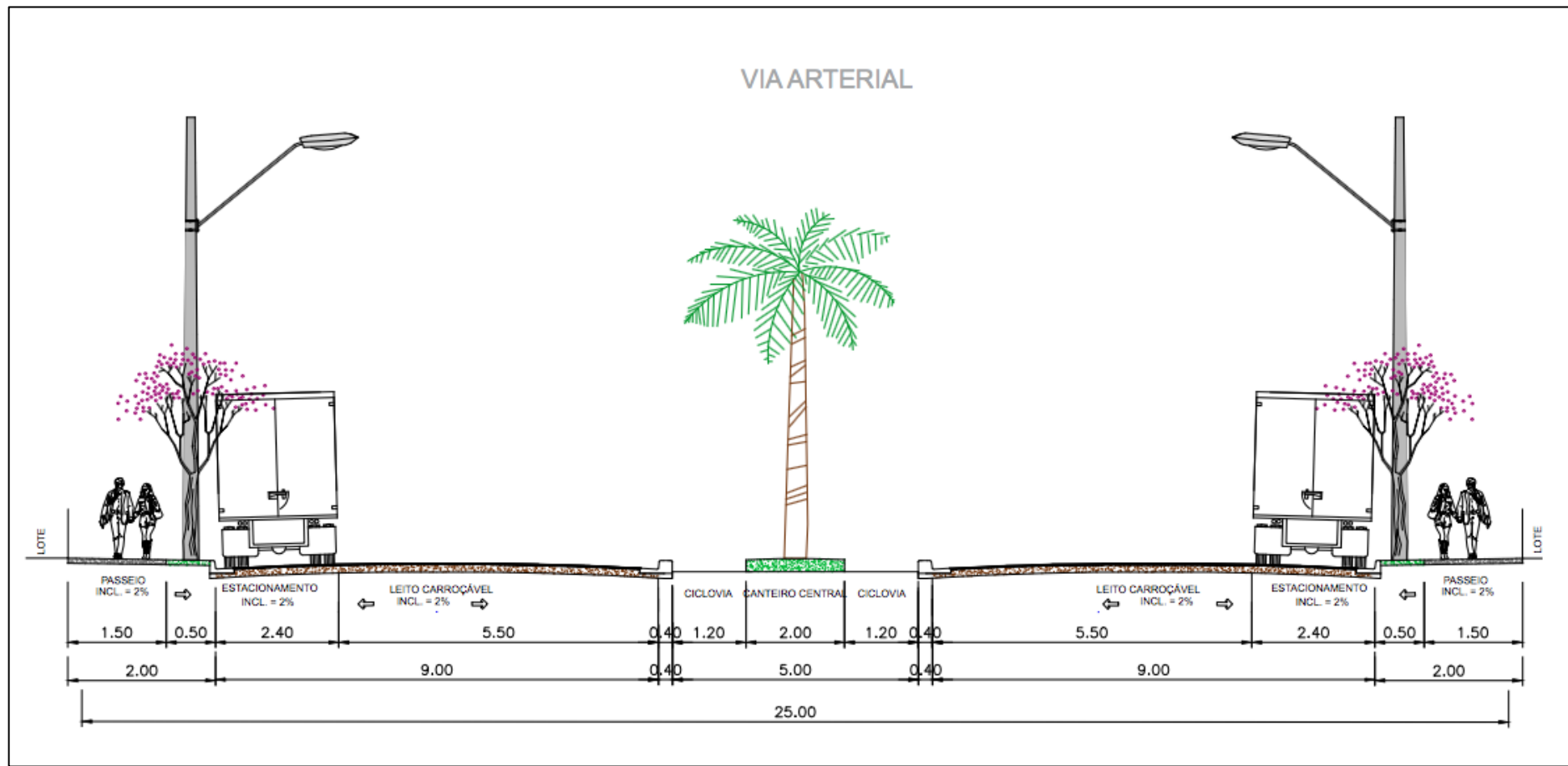
WANDERLEI LUCIANO NAGEL

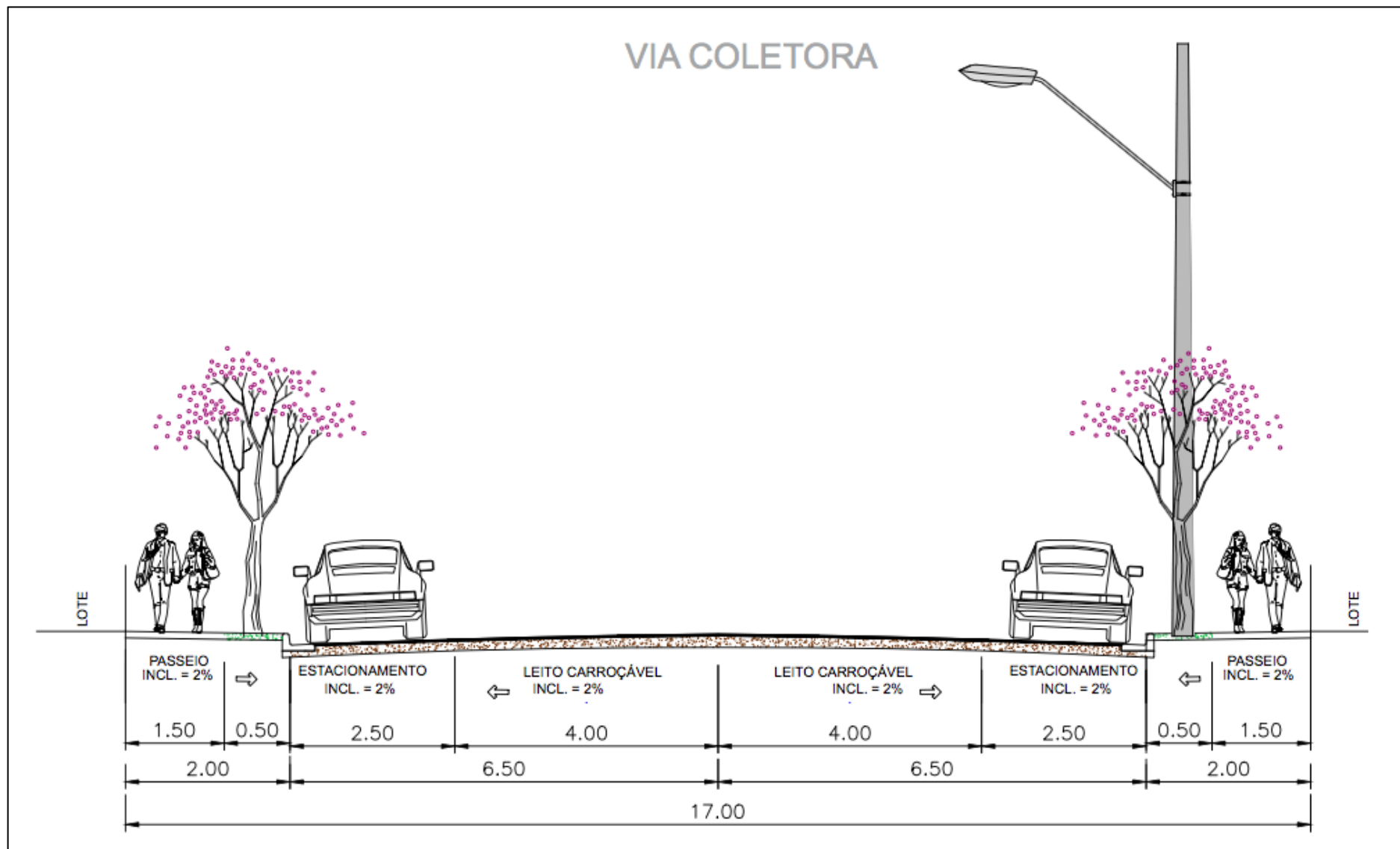
Secretário de Administração e Finanças

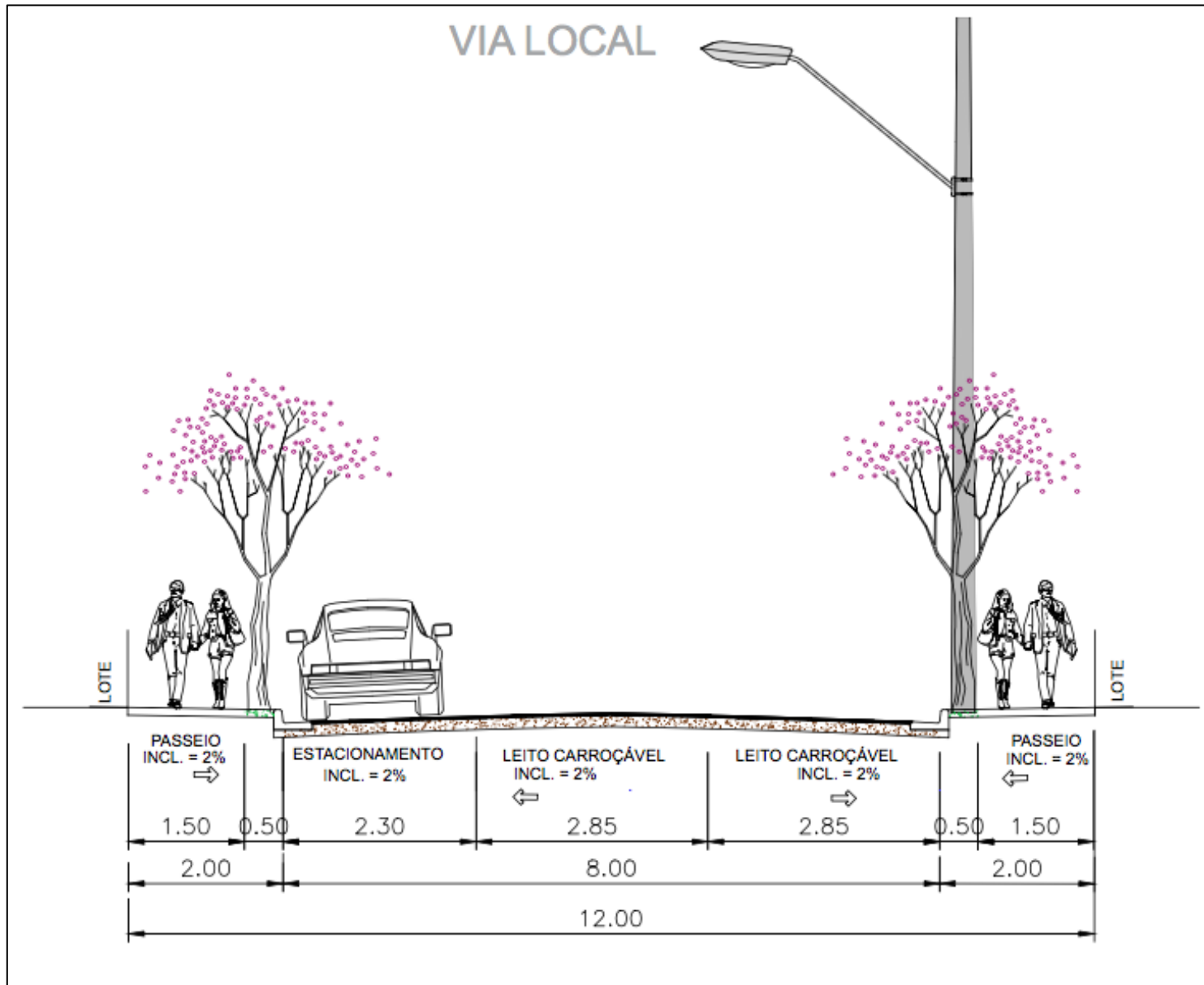


ESTADO DE SANTA CATARINA
MUNICÍPIO DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

ANEXO I – CROQUIS DOS PERFIS DAS VIAS









ESTADO DE SANTA CATARINA
MUNICÍPIO DE BALNEÁRIO ARROIO DO SILVA

ANEXO II – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL