



PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

GABINETE DO PREFEITO

LEI COMPLEMENTAR MUNICIPAL Nº 003/2003

Data: 21 de Julho de 2003.

DISPÕE SOBRE AS DIRETRIZES DE ARRUAMENTO PARA O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO DE ITAPOÁ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

ERVINO SPERANDIO, Prefeito Municipal de Itapoá - SC., no uso de suas atribuições, faz saber a todos os habitantes deste Município que a Câmara de Vereadores aprovou e ele sanciona a seguinte

LEI

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei destina-se a orientar a implantação do sistema viário básico da área urbana do município, conforme as diretrizes do Plano de Uso e Ocupação do Solo Urbano e demais disposições sobre a matéria, complementares à Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo único. As disposições desta Lei têm como objetivos:

- a) Garantir a continuidade do traçado viário urbano - existente ou projetado;
- b) Proporcionar um fluxo eficiente nas vias principais;
- c) Otimizar os investimentos públicos na infra-estrutura viária;
- d) Contribuir com a redução das causas de acidentes;
- e) Contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano.

Art. 2º Será obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do sistema viário básico, por força desta Lei, a todo empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado na área urbana do município.

Art. 3º A Prefeitura Municipal deverá fazer a supervisão e a fiscalização quando da implantação do sistema viário básico, com base nas normas federais e estaduais utilizadas pelos respectivos órgãos competentes.

CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO



Seção I

Do Sistema Viário Básico

Art. 4º As vias da sede urbana do município de Itapoá, conforme Mapa do Sistema Viário, parte integrante e complementar desta Lei, ficam classificadas em:

- I. Vias Estruturais;
- II. Vias Coletoras;
- III. Via Eixo Comercial;
- IV. Vias Especiais;
- V. Vias Locais.

Art 5º As Vias Estruturais correspondem às vias projetadas no Mapa do Sistema Viário, anexo e parte integrante desta Lei, que tem como principal função a estruturação do tráfego ao longo de todos os balneários de Itapoá, bem como sua acessibilidade.

§ 1º As Vias Estruturais são as vias de maior importância no sistema viário, destinadas a transportar maiores volumes de tráfego, de médias velocidades.

§ 2º Quando da abertura de novos loteamentos, deverão ser rigorosamente obedecidos o traçado das vias estruturais, quando estas passarem pela área a lotear.

§ 3º As vias descritas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, deverão estar de acordo com os perfis das vias urbanas, em anexo.

Art. 6º As Vias Coletoras correspondem às que tem como função, o tráfego de veículos e pedestres internamente aos balneários, bem como, levar este tráfego às vias estruturais.

§ 1º As Vias Coletoras têm a função de absorver o fluxo principal e distribuí-lo para as áreas residenciais e, inversamente, desempenha a função de coletar o fluxo das áreas residenciais e levá-lo ao sistema viário principal.

§ 2º As Vias Coletoras deverão ter dimensões diferenciadas, viabilizando o tratamento adequado à função desempenhada, conforme perfis das vias urbanas, em anexo.

Art. 7º A Via do Eixo Comercial tem como função, compatibilizar tráfego de passagem entre os balneários e o comércio principal ao longo da cidade.

Parágrafo único. A via do Eixo Comercial caracteriza-se por larguras variadas ao longo da cidade, devendo seu perfil ser definido conforme perfis das vias urbanas em anexo.

Art. 8º As Vias Especiais, também chamadas de caminhos Beira Mar, possuem perfis especialmente desenhado para cumprir uma função no espaço urbano, com ciclovias, equipamentos urbanos, logradouros, mini praças etc.

Parágrafo único. As Vias Especiais tem seu perfil, conforme perfis das vias urbanas em anexo.

Art. 9º As Vias Locais correspondem às demais vias urbanas e deverão atender à prioridade de circulação de pedestres, compatível com sua utilização para implantação de edi-



PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

GABINETE DO PREFEITO

ficações residenciais e para utilização da rua como espaço de lazer, onde a baixa velocidade de tráfego é desejável.

Art. 10. A abertura de novas vias que não constem do projeto original da cidade estará condicionada à apresentação de projeto completo, sujeito à aprovação pela equipe técnica da Prefeitura Municipal.

§ 1º As vias projetadas deverão articular-se com as vias adjacentes e harmonizar-se com a topografia local.

§ 2º Caberá à Prefeitura a indicação das diretrizes de arruamento a serem seguidas, como forma de assegurar a continuidade do traçado viário geral da cidade.

Art. 11. Fica estabelecida, com a aprovação desta Lei, a dimensão total mínima de 12 m (doze metros) para qualquer via projetada que não conste de projeto original de loteamento na cidade, conforme perfil em anexo.

Art. 12. A abertura das vias urbanas, tanto as constantes do traçado viário original como as constantes de novos processos de parcelamento, bem como a pavimentação de vias já existentes, deverá seguir a indicação dos perfis das vias urbanas, devendo ser respeitadas as dimensões estabelecidas conforme cada caso.

Parágrafo único. Os perfis das vias urbanas, aos quais se refere o presente artigo, encontram-se em anexo e constituem partes integrantes e complementares desta Lei.

Art. 13. As vias urbanas de que trata esta Seção estão representadas no Mapa do Sistema Viário, que constitui parte integrante e complementar desta Lei, não podendo ser interpretado separadamente.

Seção II

Das Disposições Gerais

Art. 14. Para a implantação de novos loteamentos ou de áreas remanescentes de loteamentos onde as condições do terreno não permitam a continuidade das vias, bem como quando for determinação do projeto viário, poderão ser desenvolvidas ruas sem saída.

Parágrafo único. As ruas sem saída não poderão ter comprimento superior a 150 (cento e cinquenta) metros devendo, obrigatoriamente, conter no seu final um bolsão para retorno, com diâmetro inscrito mínimo de 12 (doze) metros.

Art. 15. As vias de circulação destinadas exclusivamente a pedestres deverão ter largura mínima de 5% (cinco por cento) do comprimento total e nunca inferior a 4,0 (quatro) metros, nelas podendo ser desenvolvidos Projetos de Ciclovias.

Art. 16. A configuração dos passeios, preferencialmente, deverá seguir as seguintes determinações:



PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

GABINETE DO PREFEITO

- I. Para as vias implantadas ou projetadas, com largura inferior a 12,00 metros, os passeios deverão ter dimensão mínima de 2,0 (dois) metros;
- II. Para as vias implantadas ou projetadas, com largura variando de 12,00 a 16,00 metros, os passeios deverão ter dimensão mínima de 2,5 (dois e meio) metros;
- III. Para as vias implantadas ou projetadas, com largura superior a 16,00 metros, os passeios deverão ter dimensão mínima de 3,0 (três) metros;

Parágrafo único. Não serão permitidos passeios com qualquer tipo de material liso ou es-corregadio, que coloque em risco o bem-estar dos transeuntes.

Art. 17. Para a configuração dos passeios, deverão ser obedecidos os parâmetros esta-belecidos na NBR 9050/1994 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, que dispõe sobre a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência, a edificações, espa-ços, mobiliários e equipamentos urbanos.

Art. 18. A Prefeitura Municipal deverá desenvolver um projeto de sinalização básica para as vias urbanas, objetivando-se diminuir situações de conflito e possíveis causas de aci-dentes.

Art. 19. A Prefeitura Municipal deverá desenvolver um projeto de circulação urbana para o período de alta temporada, visando resolver problemas de estacionamento e conflitos entre tráfego de veículos, pedestres, bicicletas e o uso do solo comercial, principalmente com relação à Via Eixo Comercial.

Art. 20. É competência da Prefeitura Municipal desenvolver um projeto específico para determinar as velocidades de tráfego permitidas para as vias urbanas, bem como fiscali-zar o cumprimento das velocidades estabelecidas.

Art. 21. Os perfis das vias urbanas, conforme disposto no artigo 13 desta Lei, serão tra-çados a partir dos seguintes elementos de dimensionamento:

- a) Caixa da via: distância, definida em projeto, entre dois alinhamentos prediais fron-tais;
- b) Caixa de rolamento: distância dentro da qual serão implantadas as faixas de rola-mento;
- c) Faixa de rolamento: faixa ocupada por um veículo durante o seu deslocamento;
- d) Faixa de estacionamento: faixa usada para estacionamento de veículos, devendo ter, quando paralela, dimensão mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centí-metros) para carros de passeio e de 3 (três) metros para caminhões;
- e) Passeio: faixa entre o alinhamento dos terrenos e o início da caixa de rolamento, destinada à circulação de pedestres.
- f) Jardim: faixa entre o passeio e o alinhamento dos terrenos destinados a ajardina-mento.



CAPÍTULO III
DAS NORMAS DE IMPLANTAÇÃO

Art. 22. Para as vias consideradas de interesse específico pelo Poder Público, a Prefeitura Municipal, através de órgãos competentes, poderá desenvolver projetos geométricos, com base nas diretrizes do Plano Diretor, para definir os elementos topográficos necessários à locação das referidas vias.

Art. 23. A implantação de qualquer via em novos parcelamentos, inclusive as componentes do sistema viário básico, será de responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem custos para a municipalidade.

§ 1º O empreendedor deverá solicitar, no ato do pedido, as diretrizes de arruamento, conforme especificado no §2º do artigo 10.

§ 2º A implantação do arruamento, especialmente do sistema viário básico, com todos os equipamentos urbanos previstos em projetos, é condição essencial para aprovação do loteamento e conseqüente liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Art. 24. Nas áreas onde houver parcelamento já aprovado, consolidado ou não, cabe ao Poder Público Municipal garantir a continuidade do sistema viário básico, através dos instrumentos legais previstos.

CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 25. O não cumprimento do disposto nesta Lei acarretará em sanções previstas em Lei, especialmente na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo único. São passíveis de punição, a bem do serviço público, conforme legislação específica em vigor, os servidores da Prefeitura Municipal que, direta ou indiretamente, fraudem ou contribuam para a fraude do disposto nesta Lei.

Art. 26. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

- I. Perfis das Vias Urbanas - Vias Estruturais;
- II. Perfis das Vias Urbanas - Vias Coletoras;
- III. Perfis das Vias Urbanas - Via Eixo Comercial;
- IV. Perfis das Vias Urbanas - Vias Especiais;
- V. Perfis das Vias Urbanas - Vias Locais;
- VI. Mapa do Sistema Viário.

Art. 27. Caberá à Prefeitura Municipal, nos casos omissos desta Lei, consultar o Conselho de Desenvolvimento Urbano de Itapoá e organismos competentes e regulamentar a questão.



PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ

GABINETE DO PREFEITO

Art. 28. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, sem prejuízo do exposto na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Itapoá, 21 de Julho de 2003.

ERVINO SPERANDIO
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO I

Inserir
PERFIS DAS VIAS URBANAS
VIAS ESTRUTURAIS
Página 52



ANEXO II

Inserir

PERFIS DAS VIAS URBANAS

VIAS COLETORAS

Página 53



PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ
GABINETE DO PREFEITO

ANEXO II - CONTINUAÇÃO

Inserir

PERFIS DAS VIAS URBANAS

VIAS DO EIXO COMERCIAL

Página 54



ANEXO III

Inserir

PERFIS DAS VIAS URBANAS

VIAS LOCAIS

Página 55



PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPOÁ
GABINETE DO PREFEITO

ANEXO VII

Mapa **Sistema Viário**

Prancha nº 12 - Integrante do Plano Diretor