



www.LeisMunicipais.com.br

LEI COMPLEMENTAR Nº 215 DE 01 DE MARÇO DE 2019.

"DISPÕE SOBRE A CIRCULAÇÃO, TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA PARA O MUNICÍPIO DE GRAVATAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O Prefeito Municipal de Gravatal, Estado de Santa Catarina, no uso de suas atribuições legais, especialmente aquelas contidas no inc. I e III do art. 46, corroborada com o art. 19 e 20, todos da Lei Orgânica Municipal, faz saber que a Câmara de vereadores aprovou e fica sancionada a seguinte Lei:

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

Art. 2º 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;

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

Art. 3º 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 de Gravatal.

Art. 4º São partes integrantes desta Lei:

I - Anexo 1 - Perfis das vias municipais e urbanas, e calçadas;

II - Anexo 2 - Mapa do sistema viário municipal;

III - Anexo 3 - Mapa do sistema viário urbano;

IV - Anexo 4 - Áreas de estacionamento e avanços de calçadas;

V - Anexo 5 - Uso de recuos das edificações como área de estacionamento;

VI - Anexo 6 - Dimensões mínimas para retornos;

Capítulo I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 5º A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas por meio de outras alternativas como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 6º A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 7º As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 8º Ficam definidas como diretrizes para intervenções no Sistema Viário:

I - Implementar a hierarquia viária proposta para esta Lei, consolidando os principais eixos estruturadores do crescimento urbano;

II - Garantir que a implantação de melhorias no sistema viário, tais como pavimentação e sinalização, obedeçam à hierarquia proposta nesta Lei;

III - Ordenar o fluxo de veículos na Sede, evitando o tráfego de caminhões;

IV - Garantir espaço para circulação de pedestres de forma a evitar prejuízo às ligações entre as áreas urbanas;

V - Implantar uma política de comunicação visual para o trânsito, abrangendo placas de sinalização, de circulação e identificação de ruas;

Art. 9º O sistema de transporte público do município deverá ser objeto de plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, bem como com o estabelecido por esta Lei.

Art. 10 Para os fins desta Lei entende-se por:

I - Acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:

- a) Logradouro público e propriedade pública ou privada;
- 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 pista 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 estacionar fora da trajetória dos demais veículos;
- c) Permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

III - Alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o espaço público;

IV - Calçada ou passeio: 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, vegetação, sinalização e outros fins;

V - Ciclovia Ciclofaixa: Ciclovia- via destinada, única ou exclusivamente, à circulação de biclos ou seus equivalentes, não motorizados; Ciclofaixa- espaço destinado a circulação de bicicletas que compartilha a caixa da rua existente, constituída de pintura e separada por tachões.

VI - Estacionamento: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

VII - Faixa de manutenção de vias: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados;

VIII - Logradouro público: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);

IX - Malha urbana: o conjunto de vias do município;

X - Meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

XI - Nivelamento: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

XII - Pista de rolamento: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;

XIII - Seção normal da via: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;

XIV - Sistema viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

XV - Via de circulação: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais.

XVI - Via municipal: o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

XVII - Via urbana: o conjunto de vias da sede urbanas classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

XVIII - Via Marginal: o conjunto de vias as margens das rodovias estaduais, dentro da área de domínio do DEINFRA, sendo utilizada para acesso as propriedades Lindeiras.

Art. 11 A Prefeitura Municipal será responsável pelo 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; embarque e desembarque de pessoas, vagas preferenciais, pontos de táxi e transito de veículos pesados;

II - Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;

III - À estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede urbana e do incentivo ao turismo;

IV - Ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;

V - Ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, se for o caso;

VI - À colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das vias;

VII - À implantação de canteiros ao longo das vias conforme consta nesta lei, com espécies determinadas pelo plano de arborização urbana e paisagismo;

VIII - Ao procedimento de rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos;

IX - À padronização de calçadas, de acordo com estudos específicos, para utilização de pisos e revestimentos adequados.

Art. 12 Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

I - Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;

II - Utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade do pavimento;

III - Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;

§ 1º Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras nos passeios será mediante autorização da Secretaria Municipal de Obras para uso de espaço público.

§ 2º A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada de modo a deixar livre no mínimo uma faixa de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de largura correspondente a uma cadeira de rodas e uma pessoa de cada lado.

Art. 13 É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no município de Gravatal.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal de Gravatal fiscalizará a execução das vias de que trata o caput deste artigo.

Art. 14 Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

TÍTULO I SISTEMA VIÁRIO

Capítulo II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 15 Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do município de Gravatal compreende as seguintes categorias de vias, conforme, Anexo 1 (perfil das vias) e Anexo 2 (Mapa do sistema viário municipal)

I - Rodovia Estadual: via pavimentada integrante do sistema rodoviário estadual, compreendendo a SC- 370, ligação da sede urbana de Gravatal com a BR-101 (na porção sul/sudoeste do município); e SC- 431, ligação com município de Armazém. (na porção norte nordeste do município).

II - Via Marginal: via rural municipal integrante do sistema rodoviário municipal

III - Via Intermunicipal: via rural de ligação entre Gravatal e os municípios vizinhos;

IV - Via Municipal: via rural de ligação entre a Sede Urbana e as áreas rurais mais demandadas no município;

V - Estrada: via rural não pavimentada integrante do sistema rodoviário municipal;

SEÇÃO I DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS DA SEDE

Art. 16 Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana da sede de Gravatal compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo 3:

I - Rodovia Estadual: via pavimentada integrante do sistema rodoviário estadual, compreendendo a SC- 370, ligação da sede urbana de Gravatal com a BR-101 (na porção sul/sudoeste do município); e SC- 431, ligação com município de Armazém. (na porção norte nordeste do município).

II - Via Marginal: via urbana e rural municipal integrante do sistema rodoviário municipal

III - Vias Arteriais: caracterizadas pela concentração do tráfego local e pela predominância de atividades comerciais e serviços de pequeno porte, estabelecendo fluxo lento. Tem a finalidade de estruturar a mobilidade na sede urbana, sendo estas as principais vias de acesso à sede urbana e além de representar os eixos de maior importância local fazem importantes ligações viárias com a rodovia estadual que dá acesso ao município, assim como liga a várias estradas vicinais importantes do município e suas localidades rurais. As vias apresentam características particulares que se diferenciam entre si e das demais, possuindo todas mão dupla. Deve prioritariamente apresentar sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre e acesso aos portadores de necessidades especiais. Algumas vias Arteriais podem ter ciclofaixas adicionadas em sua caixa da via, conforme determinação do município;

IV - Vias Coletoras: caracterizadas por serem as vias com menores problemas de interrupção, continuidade e com caixas relativamente largas, sendo que algumas delas apresentam certa concentração de estabelecimentos comerciais e serviços, com presença constante de pedestres. Destinam-se a transportar maiores volumes de tráfego realizando importantes ligações entre as diversas regiões das áreas urbanas bem como a importantes vias urbanas. Apresentam sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre e acesso aos portadores de necessidades especiais. Algumas vias coletoras podem ter ciclofaixas adicionadas em sua caixa da via, conforme determinação do município;

V - Vias Locais: configuradas pelas vias de mão dupla e baixa velocidade, mais relacionadas ao uso residencial, promovendo a distribuição do tráfego local. Compreende as demais vias urbanas e diretrizes viárias.

VI - Ciclovias e ciclofaixas: vias especiais destinadas à circulação de bicicletas.

PLANO DIRETOR MUNICIPAL

SEÇÃO II DAS DIMENSÕES DAS VIAS

Art. 17 Objetivando o perfeito funcionamento das vias são considerados os seguintes elementos:

- I - Caixa da via - é a distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- II - Pista de rolamento - é o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;
- III - Passeio - é o espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento.
- IV - Ciclovia - é o espaço destinado a circulação de bicicletas, separado por meio fio;
- V - Ciclofaixa - é o espaço destinado a circulação de bicicletas utilizando a pista de rolamento.

Art. 18 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 dos passeios.
- V - Definição das dimensões das ciclovias e ciclofaixas.

Art. 19 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.

Art. 20 As demais vias a serem implantadas ou pavimentadas deverão obedecer às seguintes dimensões mínimas:

Vias Urbanas:

I - Via Arterial:

- a) Caixa da via: 18,00 m
- b) Pista de rolamento: 7,00 m;
- c) Baía de estacionamento: 2,50 m;
- d) Passeio: 6,00 m (2 x 3,00 m);

II - Via Coletora com ciclofaixa:

- a) Caixa da via: 16,00 m
- b) A pista de rolamento: 7,00 m;
- c) Baía de estacionamento: 2,50 m(de um só lado);
- d) ciclofaixa: 1,50m;
- e) Passeio: 5,00m (2 x 2,50 m).

III - Via Coletora:

- a) Caixa da via: 14,50 m
- b) A pista de rolamento: 7,00 m;
- c) Baía de estacionamento: 2,50 m(de um só lado);
- d) Passeio: 5,00m (2 x 2,50 m).

IV - Via Local

- a) Caixa da via: 11,00 m
- b) Pista de rolamento: 8,00 m;
- c) Passeio: 3,00 m (2 x 1, 50 m).

V - Marginais: ambos os lados da rodovia

- a) Caixa da via: 11,50 m
- b) A pista de rolamento: 7,00 m;
- c) ciclovia: 2,50m;
- d) Passeio: 2,00m;

VI - Vias Rurais:

- a) Via rural Intermunicipal: 14,00 m
- b) Via rural Municipal: 12,00 m
- c) Via rural local: 8,00 m
- d) Servidão: 6,00m

Art. 21 Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual.

Parágrafo único. Para as vias que não se enquadrem no disposto neste artigo, é previsto um recuo obrigatório para as novas edificações, configurando um novo alinhamento predial, com a finalidade de uma adequação de projeto, no momento em que for julgado necessário. Para as demais vias, obedecer ao disposto neste artigo.

Art. 22 O órgão municipal competente poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 23 É obrigatório recuo mínimo de 4,00 m (quatro metros) para as novas edificações em vias rurais municipais principais e secundárias, a partir da caixa da Via. Para as vias rurais, a caixa mínima obrigatória prevista é de 12,00 m (doze metros) com pista de rolamento mínima de 6,00 m (seis metros), sendo obrigatório o recuo para as novas edificações.

Art. 24 Somente serão permitidas servidões, becos e ruelas com largura mínima total de 6,00m (seis metros) em locais que não exijam continuidade urbana.

Art. 25 A municipalidade poderá, tendo em vista as conveniências de circulação e desenvolvimento da região interessada ou outro motivo de interesse da cidade impor exigências no sentido de alterar os arruamentos.

Capítulo III DAS VIAS PROJETADAS

Art. 26 As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

§ 1º Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

§ 2º Nas vias Arteriais, coletoras, as faixas de Pedestres deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas portadores de necessidades especiais, de acordo com a NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 27 Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo único. As vias Arteriais e coletoras não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade. (Ruas previstas para a continuidade e interligação: Francisco Knabem - Arnaldo Manoel Avelino; José Agostinelli - Antônio Pedro Mendonça;)

PLANO DIRETOR MUNICIPAL

Capítulo IV DAS VIAS MARGINAIS

Art. 28 Fica consolidado as Vias Marginais ao Longo das vias que constituem o sistema rodoviário estadual, (SC-370 e SC 431), dentro da faixa de domínio, afim de estabelecer o trafego local independente de acesso a rodovia, observando os passeios, caixa da via, estacionamento paralelo a via, ciclovia e canteiro lateral, conforme art. 20. Nos terrenos lindeiros, será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Infraestrutura- Estradas e Rodagem do Estado de Santa Catarina (DEINFRA), mais os afastamento frontais conforme a lei de uso e ocupação do solo Urbano e zoneamento.

§ 1º Os terrenos situados as margens das rodovias estaduais terão seus acessos por via marginal projetada, obedecendo o nível natural do terreno, não sendo permitido o acesso direto as rodovias, exceto com autorização do DEINFRA.

§ 2º As ligações da Via marginal para a rodovia dentro do perímetro Urbano deverão observar os cruzamentos já consolidados e as vias arteriais, conforme os trevos definidos no mapa anexo,

§ 3º As ligações da via marginal a rodovia, na zona rural deverão observar as vias intermunicipais e cruzamentos já consolidados, sendo que a distancia mínima entre os acessos será de 2 km; os trevos de acesso deverão ser definidos e executados pelo DEINFRA.

Art. 29 As vias marginais a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias, bem como rampas e acessos a garagens.

Art. 30 Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 31 As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

SEÇÃO I DAS CICLOVIAS e CICLOFAIXAS

Art. 32 Considera-se a implantação de ciclovias e ciclofaixas na sede urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalhador e de lazer para a população.

Art. 33 Ciclovias e ciclofaixas são vias de uso especial destinadas aos ciclistas possuindo desenho de uso exclusivo, podendo ser utilizados os passeios ou área destinada aos estacionamentos de vias existentes, organizando roteiros de ligação entre diferentes partes das áreas urbanas.

Art. 34 Nas vias onde serão implantadas as ciclovias e ciclofaixas é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças.

Art. 35 As vias urbanas do sistema viário urbano que receberão as ciclovias são as Vias Marginais das rodovias estaduais SC- 370 e SC - 431, as vias Urbanas que reberão as ciclofaixas são as Ruas: Antônio Pedro Mendonça, avenida Pedro Zapelini, rua Júlio de Oliveira, Rua Joaquim Cardoso Duarte, rua Getúlio Luiz Fernandes, Rua Domingos Damian e Eng. Annes Gualberto, sendo que outras vias poderão ser definidas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei.

Capítulo V DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 36 A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 37 O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como os Anexos desta Lei.

Art. 38 As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de no máximo 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

Art. 39 Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 40 A implantação de novas vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística;

§ 1º No caso das Vias Marginais paralelas as rodovias dentro de perímetro urbano, prever áreas para promover a desaceleração dos veículos, garantir a continuidade das calçadas independentemente do nível da rodovia,

§ 2º Novas Vias em terrenos lindeiros a rodovia terão acesso obrigatório pela via marginal, sendo proibido acesso direto as rodovias, exceto com autorização do DEINFRA.

Capítulo VI DAS CALÇADAS, PASSEIOS, MEIO-FIO E DOS MUROS

Art. 41 A remoção de barreiras nas calçadas consiste na retirada de obstáculos, empecilhos, desníveis abruptos, tocos de árvores entre outros, que possam existir nos passeios calçados ou locais de concentração de pessoas como praças, para proporcionar trânsito livre para idosos, portadores de necessidades especiais e população em geral e evitar acidentes.

§ 1º O plantio de árvores deverá obedecer ao Plano de Arborização Urbana e Paisagismo a ser elaborado pela Municipalidade.

§ 2º Fica proibida a colocação de placas de propaganda ao longo das calçadas.

Art. 42 É obrigatória a construção de passeios públicos calçados em todas as vias que receberem pavimentação, ficando o proprietário do terreno em frente, responsável pela execução e manutenção do mesmo.

§ 1º Deve-se definir incentivos de abatimento ou isenção de impostos para os proprietários que construírem passeios públicos, murarem e arborizarem em frente de sua propriedade.

§ 2º Nos passeios deverão ser respeitadas as normas da NBR9050 quanto à acessibilidade, e atendidas às orientações municipais no que se refere à: PLANO DIRETOR MUNICIPAL

I - Definição de uma faixa central de percurso destinada ao pedestre de pavimentação mínima de 1,20 m;

II - Definição de uma faixa lateral permeável junto ao meio fio, onde será possível implantar a arborização urbana a ser definida pelo município em legislação específica, possibilitando maior área de infiltração da água de chuva.

III - Definição de uma faixa de serviço destinada à implantação do mobiliário urbano permitindo o acesso universal. (que poderá coincidir com a faixa permeável).

IV - Definição de uma faixa de piso tátil. (que poderá estar sobreposta à faixa de percurso destinada ao pedestre).

V - Inclinação mínima para as vias (2% - dois por cento) para permitir o escoamento pluvial e de no máximo de 5%.

VI - Utilizar materiais semipermeáveis nas áreas de estacionamento.

VII - A entrada para as propriedades não pode interferir nos passeios.

§ 3º Os projetos de condomínios deverão adotar o dimensionamento das vias locais.

Capítulo VII DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTOS

Art. 43 Estas áreas deverão ser definidas, demarcadas e ter a sinalização vertical e horizontal implantadas, determinando-se as áreas de estacionamento permitidas e estabelecendo-se critérios de porte de veículos permitidos e horários.

Art. 44 O Município deverá adotar projetos de pavimentação com a implantação de avanço de calçadas nas esquinas, em frente a escolas, hospitais, locais de instalação de paraciclos, entre outros, que facilitam a visualização dos locais de estacionamento.

Art. 45 Fica permitido o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, exclusivamente nas vias das zonas Comercial, Turística e, nas vias arteriais, nas seguintes condições:

I - Instalar guia rebaixada;

II - Deixar liberado o espaço reservado para o passeio sem dificultar a mobilidade dos pedestres, com o deslocamento do passeio para o frente da edificação mantendo a mesma largura ao longo da pista;
RETOR MUNICIPAL

III - Não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos de forma a dificultar a entrada de pedestres, pessoas idosas ou portadores de deficiências físicas;

IV - Sinalizar este espaço com placas, com a utilização de elementos de paisagismo ou diferenciação de nível;

V - Dar preferência as áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comercio de grande porte.

TÍTULO I DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 46 O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 50 (cinquenta) a 500 (quinhentas) UFM vigentes à época da infração.

§ 1º A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§ 2º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§ 3º As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

TÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 47 Para efeito desta Lei são consideradas ações prioritárias a realização das seguintes obras:

I - Pavimentação das vias principais locais; de acordo com sua hierarquia.

II - Implantação de sinalização horizontal e vertical na área urbana, com faixas de travessia de pedestres, placas com nomes de ruas, bairros locais, bairros, órgãos públicos e demarcação de faixas e estacionamento;

III - Adequação e execução dos passeios, onde necessário;

IV - Manutenção das estradas rurais.

PLANO DIRETOR MUNICIPAL

Art. 48 A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como, inclusive as do sistema viário principal, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

§ 1º O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento no qual constará a orientação para o traçado das vias, de acordo com esta Lei.

§ 2º A implantação do arruamento e demais obras de infra-estrutura em todo o parcelamento é condição imprescindível para a liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento.

Art. 49 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.

Art. 50 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

Gravatal (SC), 01 de março de 2019

EDVALDO BEZ DE OLIVEIRA
Prefeito de Gravatal

Publicado no Diário Oficial dos Municípios em 06/03/2019

Download: Anexo - Lei complementar nº 215/2019 - Gravatal-SC
(www.leismunicipais.com/SC/GRAVATAL/ANEXO-LEI-COMPLEMENTAR-215-2019-GRAVATAL-SC.zip)

Data de Inserção no Sistema LeisMunicipais: 12/03/2019

Nota: Este texto disponibilizado não substitui o original publicado em Diário Oficial.