

LEI COMPLEMENTAR Nº 09/2024 DE 25/11/2024

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPOS NOVOS.

Gilmar Marco Pereira, *Prefeito Municipal de Campos Novos, Estado de Santa Catarina, no uso de suas atribuições previstas no inciso V do Artigo 100 da Lei Orgânica e na forma da lei...*

**FAZ SABER A TODOS OS HABITANTES DESTE MUNICÍPIO QUE A
CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES APROVOU E ELE SANCIONA A
SEGUINTE LEI:**

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. A presente lei é parte integrante do Plano Diretor de Desenvolvimento do município de Campos Novos.

Art. 2º. A Lei de Mobilidade Urbana do Município de Campos Novos é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de todos os modais de deslocamento, sejam eles, pedestres, ciclistas, motociclistas, veículos leves e de cargas, nesta seqüência de prioridade.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 3º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - Acessibilidade universal;
- II - Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 4º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Art. 5º. A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

V - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;

VI - Criação de um sistema viário urbano integrado e moderno, com vias perimetrais, estruturais, coletoras, locais e obras de arte, formando anéis que permitam a melhor comunicação entre as várias localidades da cidade;

VII - Ampla distribuição e descentralização dos deslocamentos;

VIII - Indução de desenvolvimento urbano para áreas estratégicas;

IX - Maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários em geral.

Art. 6º. O gerenciamento do Plano de Mobilidade Urbana do Município deverá obedecer às legislações de trânsito e transportes federal, estadual e municipal, dentro das respectivas áreas de competência.

CAPÍTULO III DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 7º. A malha viária é formada por vias extra-urbanas, interurbanas e intraurbanas sob jurisdição municipal, estadual ou federal. O Sistema Viário de Campos Novos, quanto a funcionalidade, tem suas vias classificadas de acordo com a importância e o serviço que proporcionam.

Art. 8º. Sob o aspecto funcional, o Sistema Viário Básico, é constituído de vias perimetrais, estruturais, coletoras, locais e as estradas rurais principais, sendo complementado por vias especiais, assim definidas:

I - Perimetrais: que possibilitam o contorno ou o acesso à cidade interligando-a a outras, ligando dois polos de uma região ou conectando localidades situadas na zona rural entre si ou à área urbana. Composta das vias de tráfego regional (Rodovias), paralelas às rodovias federais e estaduais, no mínimo 15m (quinze metros), sendo 7m (sete metros) de pista de rolamento, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de estacionamento em um lado da via, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de ciclovia e 3,00m (três metros) de passeio;

II – Estruturais ou Industriais: responsáveis pelos maiores fluxos de tráfego, canalizando-os de um ponto a outro da cidade, interligando centro a bairro, bairro a bairro, coletora a arterial, dando vazão às correntes de tráfego interzonais, organizando as unidades de vizinhança e conciliando a fluidez com o acesso às propriedades lindeiras e com o transporte coletivo. Avenidas com dimensões de no mínimo 29 m (vinte e nove metros) estas com pistas duplas em ambos os sentidos, que se destinam a estabelecer ligações rápidas para tráfego de passagem exclusivo, compondo os principais eixos do sistema viário urbano devendo ter alta capacidade de tráfego para atender deslocamentos de longa distância com alto volume de veículos, suscitando alto controle de acesso. Sendo 7,00m (sete metros) de pista de rolamento para cada lado;

2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de estacionamento em ambos os lados; 3,00m (três metros) de passeios em ambos os lados; 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de canteiro central e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de ciclovia. Ruas com dimensões mínimas de 21m (vinte e um metros), sendo 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros) de pista de rolamento; 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de estacionamento para ambos os lados; 3,00m (três metros) de passeio para ambos os lados e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de ciclovia.

a) Para as proposições de binários em vias existentes as medidas citadas anteriormente serão adaptadas as existentes.

III – Arteriais/Estradas Rurais - Compõem o Sistema Viário Estrutural e são consideradas estratégicas para o Município de Campos Novos e para os municípios vizinhos, assim como para o distrito sede e demais distritos em função do deslocamento de pessoas, veículos e cargas, devendo receber tratamento especial para atender de forma segura e eficiente às demandas e garantir desenvolvimento urbano e regional. Com dimensões de no mínimo 12,00m (doze metros) para as principais e 8,00m (oito metros) para as vias de ligação as propriedades. A principal tem suas medidas distribuídas, considerando 8,00m (oito metros) de pista de rolamento e 2m (dois metros) de passeio em ambos os lados. A de ligação às propriedades, tem suas medidas distribuídas, considerando 6,00m (seis metros) de pista de rolamento e 2,00m (dois metros) de passeio em apenas um lado da via.

IV - Coletoras: destinadas a alimentar ou coletar o tráfego das estruturais, distribuindo-o nas vias locais, nos bairros e nos diversos escalões urbanos. As vias coletoras possuem dimensões mínimas de 18,00m (dezoito metros), sendo 7,00m (sete metros) de pista de rolamento; 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de estacionamento em ambos os lados; 3,00m (três metros) de passeios em ambos os lados;

V - Locais: destinadas a suprir ou captar o tráfego das coletoras, propiciando acesso a áreas restritas ou de caráter residencial. Contam com 16m (dezesesseis metros) de largura, utilizadas para o acesso direto às edificações, com tráfego exclusivamente local. Sendo

6,00m (seis metros) de pista de rolamento; 2,00m (dois metros) de estacionamento em ambos os lados; 3,00m (três metros) de passeios em ambos os lados;

VI – Pedestres: compreendem as vias exclusivas para pedestres e ciclovias. São travessias que interligam um lado ao outro da mesma quadra, passando entre o fundo dos lotes. Seu início e seu fim se dão em vias existentes. Possuem dimensões mínimas de 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros), sendo 3,00m (três metros) de passeio e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de ciclovia.

VII - Especiais: compreendem as ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, exclusiva de pedestres, preferencial de transporte coletivo e as turísticas. Englobam também as servidões de passagem constituídas por elementos de infraestrutura, que porventura gravem terrenos a parcelar.

§ 1º. As medidas citadas acima tratam de vias projetadas, devendo ser adequadas em dimensões e características de distribuição de funções (estacionamentos, passeios, ciclovias e pistas de rolamento), quando se tratar das vias existentes.

§ 2º. Os perfis das vias citadas anteriormente são apresentados no Anexo II desta lei.

§ 3º. As vias do Município de Campos Novos com a descrição do caput e respectivas numerações, gabaritos e classificações funcionais, estão listadas no Anexo III – Tabela do Sistema Viário Básico.

Art. 9º. Em função do desenvolvimento da cidade, e de acordo com as diretrizes e objetivos desta Lei Complementar, são propostas adequações complementações de vias quanto ao seu traçado, gabarito e hierarquia.

§ 1º. As intervenções propostas estão sujeitas a alterações a partir do desenvolvimento dos projetos de engenharia conforme os levantamentos topográficos expedidos, para compatibilizar seu traçado, alinhamentos horizontais e verticais com o relevo e ocupação do solo.

§ 2º. As vias no Sistema Viário Básico, com seus respectivos gabaritos e

classificações funcionais, estão listadas no Anexo II desta Lei.

§ 3º. Cada hierarquia de via terá um gabarito padrão variável conforme a composição das faixas viárias, necessárias ao atendimento dos fluxos e serviços em cada logradouro.

Art. 10. Os gabaritos de todas as vias serão marcados simetricamente a partir do eixo da via.

§ 1º. Quando a largura atual da pista de uma via já é maior que a oficial definida para esta via, a pista atual deve ser mantida em todos os seus prolongamentos resultantes de novos parcelamentos.

§ 2º. Quando a largura total da via é maior que o gabarito oficial definido, ainda que a pista seja menor, esta largura deverá ser mantida, mesmo que o passeio venha a ficar maior que o definido no gabarito oficial.

Art. 11. As vias arteriais compõem o Sistema Viário Estrutural e são consideradas estratégicas para o Município de Campos Novos e para os municípios vizinhos, assim como para o distrito sede demais distritos em função do deslocamento de pessoas, veículos e cargas, devendo receber tratamento especial para atender de forma segura e eficiente às demandas e garantir desenvolvimento urbano e regional.

Art. 12. Nas rodovias federais e estaduais que cortam o município, deverão ser respeitadas as faixas de domínio e não edificável, conforme exigências da legislação pertinente.

§ 1º. Quanto ao recuo em relação as faixas de domínio das marginais das rodovias estaduais e federais fica estabelecido o mínimo de 5,00m.

§ 2º. A medida estabelecida no artigo anterior deve ser tomada considerando como partes integrantes da marginal as pistas de rolamento o acostamento (se for o caso) e passeio. O recuo será considerado a partir do limite definido por este conjunto.

§ 3º. As calçadas/passeios das marginais terão largura mínima de 3m (três metros).

§ 4º. Toda a área entre o meio-fio e o recuo livre obrigatório terão acabamento compatível com a área em que está inserida.

§ 5º. A execução da calçada deverá ser autorizada através de aprovação do projeto de calçada apresentado pelo proprietário, de acordo com o manual de calçadas do Município de Campos Novos.

§ 6º. O recuo livre obrigatório deve estar livre de obstáculos, como lixeiras, casas de gás, medidores de energia e água, entre outros obstáculos.

Art. 13. O traçado das vias do Sistema Viário Básico está estabelecido no mapa de Sistema Viário, que inclui a numeração, gabarito, classificação funcional, e pontos com previsão de interseção especial.

§ 1º. Os pontos do Sistema Viário Básico com previsão de interseção especial ou com possibilidade de ampliação de trevos existentes ou, ainda, trechos com necessidade de correção de traçado, poderão requerer variação de gabarito e/ou raio de curva.

§ 2º. Quando da emissão de Consulta de Viabilidade Técnica para construir em terrenos nos cruzamentos ou interseções identificados, o órgão municipal competente dará definição das diretrizes geométricas e de acessos.

§ 3º. O traçado definitivo das vias projetadas integrantes do Sistema Viário Básico poderá ser alterado pelo Município quando da execução dos projetos de engenharia.

Art. 14. O órgão municipal competente, dependendo do porte e da localização e instalação de empreendimento ou de loteamento em relação ao sistema viário, poderá exigir sistema especial de acesso, com interseção em nível ou desnível, com ou sem ilhas canalizadoras/segurança, sinalização horizontal, vertical e/ou semafórica, faixas de acumulação, desaceleração e aceleração, implantação de via projetada ou outros que

julgar necessários.

CAPÍTULO IV DAS CALÇADAS - PASSEIOS

Art. 15. As calçadas novas, advindas de loteamentos e/ou desapropriações de área, terão gabarito padronizado de acordo com critérios estabelecidos no manual de calçadas do Município de Campos Novos, no Plano de Mobilidade Urbana e conforme a via existente e que consiste na origem de prolongamento das vias projetadas.

Art. 16. O rebaixamento do meio-fio deve ser executado com objetivo de permitir a transposição do passeio para o acesso de veículos aos imóveis.

§ 1º. Somente junto aos rebaixos de meio-fio, o pavimento poderá estar desnivelado da calçada, formando rampa, desde que não avance sobre as faixas de calçada.

§ 2º. Os rebaixos de meio-fio instalados para o acesso de cadeirantes e portadores de necessidades especiais obedecerão às especificações da NBR 9050/04 e alterações/revisões.

§ 3º. Os acessos aos postos de combustíveis observarão o disposto na Resolução Contran N° 38/98, devendo ser aprovados pelo órgão municipal competente de trânsito.

§ 4º. O rebaixamento do meio-fio para acesso de veículos deverá:

- I - Não criar degraus, desníveis ou inclinações indevidas nas calçadas;
- II - Abrigar rampa com comprimento limitado à faixa de serviço e altura a vencer de até 15cm (quinze centímetros), preservada a faixa livre da calçada, contendo abas laterais com largura limitada a 50cm (cinquenta centímetros);
- III - Manter distância mínima de 9,40m (nove metros e quarenta centímetros) do meio fio da via transversal, nas esquinas;
- IV - Manter distância mínima de 1,00m (um metro) do mobiliário urbano, quando

possível;

V - Não apresentar desnível entre o término do rebaixamento da calçada e a pista de rolamento, devendo ser implantada uma faixa de acomodação ao longo da aresta de encontro quando isso ocorrer;

VI - Ser perpendicular ao alinhamento predial;

VII - Limitar-se à testada do imóvel, incluídas as abas laterais das rampas.

VIII - Para atender as normativas de acessibilidade e de trânsito, deverá ser adotado o modelo para as esquinas com raio e ângulo de 90 graus, sendo necessário garantir a distância mínima de 9,40 metros do meio fio até o início do acesso da garagem, conforme anexo IV.

§ 5º. A extensão do rebaixamento do meio-fio para acesso de veículos aos imóveis obedecerá aos seguintes critérios:

I - Em lote de até 12,00m (doze metros) de testada: um único acesso para entrada/saída, com largura máxima de 7,00m (sete metros) ou 2 acessos de 3,5m não contíguos;

II - Em lote de até 12,00m (doze metros) de testada cujo imóvel possuir habite-se expedido até a data de publicação da presente Lei: será permitido o rebaixamento único máximo de 9,20m (nove metros e vinte centímetros);

III - Em testadas superiores a 24m (vinte e quatro metros) poderão ser locados número maior de acessos, desde que garantidas as vagas públicas e comprovada a necessidade e demanda as quais deverão ser analisadas pela municipalidade;

IV- No caso de dois acessos não contíguos, deve ser preservada distância mínima de 5,00m (cinco metros) entre eles;

V- A soma dos rebaixamentos da guia do meio-fio em imóveis residenciais não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da extensão do imóvel, na confrontação com a via pública, exceto para terrenos com testada menor do que 15,00m (quinze metros), atendendo ao disposto nos incisos I, II e III, deste artigo;

VI- Em casos especiais, poderão ser autorizados, pelo órgão competente, rebaixos maiores para acesso de veículos de carga maior do que 4t (quatro toneladas) e ônibus;

VII- As calçadas dos imóveis comerciais, prestadores de serviços e industriais, já consolidadas, permanecem inalteradas, ou poderão ser alteradas a critério do proprietário, conforme estabelecido pela legislação municipal;

VIII- Em calçada estreita, onde a largura não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre, esta com largura de, no mínimo, 1,20m (um metro e vinte centímetros), e em locais com acesso de veículos de grande porte, será admitido o rebaixamento total da largura da calçada, na extensão máxima de 7,00m (sete metros), com rampas laterais retangulares com inclinação máxima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento).

Art. 17. O uso dos passeios por modais de deslocamentos (bicicletas/patinetes) deverá ser realizado de maneira a preservar livre a largura mínima de 2m (dois metros) para pedestres.

CAPÍTULO V

DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO PÚBLICAS

Art. 18. O estacionamento de veículos nas vias públicas 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 nas vias públicas, ou de forma que impliquem o seu uso.

§ 2º. Fica facultado ao município a implantação de estacionamentos públicos rotativos pagos sugeridos no Plano de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO VI

DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 19. As considerações e propostas pertinentes ao Sistema de Transporte Coletivo devem seguir os parâmetros estabelecidos no Plano de Mobilidade Urbana de Campos Novos.

Art. 20. O transporte coletivo público é serviço público que será prestado diretamente pela municipalidade ou por meio de concessão, em observância à legislação aplicável, em especial as leis 8987/95, 8666/1993 e 11.079/2004.

CAPÍTULO VII DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 21. Ciclovias são faixas de circulação exclusiva e independente para bicicletas, projetadas para agilizar o deslocamento de ciclistas com segurança e conforto, compondo juntamente com as ciclofaixas, a malha cicloviária municipal.

§ 1º. Ciclofaixas são partes demarcadas nas faixas de rolamento, usadas por bicicletas, sem restrição física no pavimento.

§ 2º. Nas ciclovias e ciclofaixas não serão permitidos os acessos de veículo motorizado, ciclo-elétricos e ciclomotores que venham oferecer riscos ao trânsito das bicicletas.

§ 3º. Joggings, skates, rollers e assemelhados, desde que não motorizados, poderão utilizar as ciclovias, respeitando o caráter preferencial das bicicletas.

Art. 22. As considerações e propostas pertinentes ao Sistema Cicloviário devem seguir os parâmetros estabelecidos no Plano de Mobilidade Urbana de Campos Novos.

Art. 23. Os trechos de ciclovias e/ou ciclofaixas devem ser integrados para permitir a circulação direta de bicicletas entre os bairros da cidade.

Art. 24. O órgão municipal competente detalhará e atualizará o Sistema

Ciclovário.

Art. 25. O pavimento ou acabamento de superfície das ciclovias e ciclofaixas poderá variar dependendo da via onde serão implantadas podendo ser em pintura paver, cimento, asfalto ou material similar que garanta a regularidade do solo, desde que diferencie o mesmo do passeio público.

CAPÍTULO VIII DAS SINALIZAÇÕES VIÁRIAS DE TRÂNSITO

Art. 26. Os projetos de sinalização viária deverão conter, no mínimo, pintura e sinalização, conforme Código de Trânsito Brasileiro, memorial descritivo e prancha com o posicionamento das placas, seção transversal do passeio com a placa implantada, termo de compromisso que contemple a colocação de placas de indicação com os nomes das ruas quando estes forem oficiais e orçamento da sinalização.

§ 1º. As faixas de pedestres deverão ser recuadas em pelo menos 5,00 m (cinco metros) do limite da via paralela a faixa (meio fio), de maneira a permitir um carro à frente da faixa, ver Anexo IV.

§ 2º. Os boleios dos passeios, até o limite das faixas de travessia de pedestres, deverão preferencialmente, ser limitados fisicamente com equipamentos urbanos (floreiras...), de maneira a impedir a travessia de pedestres nesses limites.

§ 3º. As condições descritas nos § 1º e § 2º referem-se especialmente as vias de maior movimento podendo ser adequados nas vias locais.

Art. 27. A sinalização viária vertical e horizontal deverá estar em conformidade ao Código Brasileiro de Trânsito, sendo que nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção enquanto não estiver devidamente sinalizada, de forma a garantir as

condições adequadas de segurança na circulação.

Art. 28. Em projetos de sinalização viária interno ao condomínio, deverá conter, no mínimo, pintura e sinalização conforme Código de Trânsito Brasileiro, memorial descritivo e prancha com o posicionamento das placas, seção transversal do passeio com a placa implantada, somente para conferência e arquivo.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 29. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Campos Novos, em 25 de novembro de 2024.

GILMAR MARCO PEREIRA
Prefeito Municipal