



**ANTEPROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º 05, DE 10 JANEIRO DE 2024**

Dispõe sobre a mobilidade urbana e rural e hierarquização do Sistema Viário e dimensionamento das vias públicas para o Município de Imaruá e dá outras providências.

**JOSÉ EUCLIDES DA ROCHA, Prefeito Municipal de Imaruá, em Exercício**, no uso de suas atribuições legais, faço saber a todos os habitantes do Município que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

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

**Art. 2º** São partes integrantes desta Lei:

- I - Anexo I – Tabela de características geométricas das vias rurais;
- II - Anexo II – Perfis das vias rurais;
- III - Anexo III – Mapa do Sistema Viário rural;
- IV - Anexo IV – Tabela de características geométricas das vias urbanas;
- V - Anexo V – Perfis das vias urbanas;
- VI - Anexo VI - Mapa do Sistema Viário Urbano;
- VII - Anexo VII – Uso de recuos das edificações como área de estacionamento.

**Art. 3º** A função da reestruturação do Sistema Viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas de outros modos como a pé, bicicletas, ônibus, motocicletas e outros.

**Art. 4º** A mobilidade urbana privilegia o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

**Art. 5º** 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. 6º** Constituem objetivos da presente Lei:

- I - induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo;
- II - adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;



III - garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

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

V - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual na ordenação do Sistema Viário;

VI - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, crianças e pessoas com deficiência intelectual e múltipla;

VII - integrar o sistema de transporte e circulação entre as diversas localidades do Município;

VIII - melhorar as estradas vicinais, garantindo a política agrícola e de abastecimento.

**Art. 7º** Para os fins desta Lei, entende-se por:

I - acesso: 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: parcela da área adjacente à pista de rolamento, com objetivo de permitir a parada de veículos em caso de necessidade;

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

IV - passeio público ou calçada: 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 - faixa de estacionamento: espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

VI - faixa de domínio: área sobre a qual se assentam todos os elementos que compõem uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, manutenção/acostamento, canteiros, obras de arte, faixa de sinalização, até o alinhamento que separa a estrada dos imóveis lindeiros;

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

VIII - faixa não edificante: área na qual não será permitido qualquer tipo de construção, exceto cerca para divisa de propriedade;

IX - logradouro público: espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer público tais como rua, avenida, praça, largo, entre outros;

X - malha urbana: conjunto de vias da área urbana do Município;

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



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

XIII - pista de rolamento: faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios públicos, canteiros centrais e acostamentos;

XIV - recuo mínimo: distância, a partir do eixo das vias rurais, reservada para a pista de rolamento, faixa de manutenção e faixa não edificante e que só a partir da qual o proprietário do terreno adjacente à via poderá construir;

XV - seção normal da via: largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos dos lotes para as vias urbanas;

XVI - sinalização de trânsito: conjunto dos elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários, que compreende:

a) sinalização horizontal: sinalização constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;

b) sinalização vertical: sinalização representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas.

XVII - Sistema Viário Básico: conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

XVIII - Sistema Viário Estrutural: caracterizado por dispor de forma ordenada a integração das principais regiões da cidade, formado por vias estratégicas dentro do Sistema Viário Básico, que corresponde:

a) anel interno, dividido em trechos;

b) anel periférico, dividido em trechos;

c) radiais norte, sul, leste e oeste.

XIX - via de circulação: espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios públicos, acostamentos e canteiros centrais;

XX - via municipal: conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, tais como:

a) via urbana: conjunto de vias da área urbana, como as avenidas e as ruas;

b) via rural: conjunto de vias da área rural, como as estradas primárias e secundárias.

**Art. 8º** O Município 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;

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 estudo sobre a necessidade da instalação de placas de sinalização e quantidades necessárias de redutores de velocidade, objetivando a segurança dos veículos nestas vias e, principalmente, dos pedestres e ciclistas, ficando a cargo do Município, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, Obras e Serviços Urbanos;

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

VII - à colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das vias;

VIII - à implantação de canteiros ao longo das vias, conforme consta nesta Lei, com espécies determinadas pelo Plano de Arborização Urbana e Paisagismo;

IX - ao procedimento de rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de idosos e pessoas com deficiência intelectual e múltipla;

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

## **CAPÍTULO II DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS**

### **SEÇÃO I DAS VIAS RURAIS**

**Art. 9º** Para efeito desta Lei, a hierarquia viária rural no Município de Imaruí compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo I, Anexo II e Anexo III:

I - Rodovias Estaduais:

a) SC-437 - ligação à BR-101, aos municípios de Imbituba e Pescaria Brava;

b) SC-436 - ligação ao Município de São Martinho.

II - Estradas Municipais:

a) Estradas Municipais Principais: são vias com a finalidade de promover a circulação no interior do Município, compreendendo as vias de maior tráfego, de interligação entre as localidades rurais, e onde trafega o transporte escolar e que em várias ocasiões liga a municípios vizinhos;

b) Estradas Municipais Secundárias: são vias caracterizadas pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade.

### **SEÇÃO II DAS VIAS URBANAS**



**Art. 10.** Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana do Município de Imaruí compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo IV, V e VI:

I - Vias Arteriais (VA): são as vias principais da área urbana, têm função de distribuir o tráfego e desafogar regiões saturadas; essas vias atuam como um instrumento de interligação entre os bairros, devendo prioritariamente apresentar sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre;

II - Vias Coletoras (VC): têm a função de coletar e distribuir o tráfego local e de passagem, formando um sistema de vias interligando a malha urbana;

III - Vias Locais (VL): configuradas pelas vias de mão dupla de baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local, e compreendendo as demais vias urbanas;

IV - Vias Marginais (VM): vias marginais às rodovias estaduais existentes no Município;

V - Vias Especiais (VE): são aquelas tranquilizadas e destinadas preferencialmente aos pedestres, ciclistas e afins, como o largo que liga a praça central ao mercado municipal.

### **CAPÍTULO III DA IMPLANTAÇÃO DE NOVAS VIAS**

**Art. 11.** A implantação das vias deverá ser 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. 12.** As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico do Município são classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

**Art. 13.** 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 de trânsito rápido, Arteriais e Coletoras, não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

**Art. 14.** As vias 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.

**Art. 15.** As vias poderão ter características geométricas maiores do que os dispostos na tabela do Anexo I e Anexo IV, conforme determinação técnica do Poder Executivo municipal.

**Art. 16.** As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

**Art. 17.** A sinalização horizontal das vias nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão municipal responsável.

**Art. 18.** A sinalização viária horizontal ou vertical, de competência do Poder Público municipal, deverá atender, no que couber, à normatização federal e estadual que lhe é própria.



**Art. 19.** O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

**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. 20.** 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 até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150m (cento e cinquenta metros).

**§ 1º** Os raios de curva do alinhamento na interseção entre vias do Sistema Viário Básico e vias locais serão definidos pelo órgão municipal de Planejamento Urbano.

**§ 2º** O raio mínimo de curva de concordância de alinhamento de via deve medir 6m (seis metros), exceto em casos onde o Ângulo de Concordância (AC), formado entre os prolongamentos dos alinhamentos da via que forma a interseção, seja maior que 90º (noventa graus).

**Art. 21.** 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. 22.** A implantação de vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos, para promover a desaceleração dos veículos.

**Art. 23.** As vias sem saída deverão ter praça de retorno onde o veículo possa fazer a conversão, com raio mínimo de 7m (sete metros).

**Art. 24.** 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.

#### **CAPÍTULO IV DAS DIMENSÕES DAS VIAS**

**Art. 25.** Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexo I e Anexo IV da presente Lei para o dimensionamento mínimo das vias.

**Art. 26.** Todas as vias urbanas existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual, enquanto que os novos empreendimentos de parcelamento do solo, para efeito desta Lei, deverão obedecer aos parâmetros mínimos de acordo com a tabela do Anexo IV.

**Art. 27.** O órgão municipal competente pelo setor de Planejamento Urbano 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. 28.** É obrigatório recuo mínimo de 10m (dez metros), para as novas edificações, nas estradas municipais principais e 8m (oito metros) nas secundárias, a partir do eixo da via.





**Parágrafo único.** Nas vias rurais, na área que compreende o recuo mínimo, só será admitida a construção de cerca para divisa da propriedade, mediante autorização do órgão municipal competente.

**Art. 29.** Fica reservado o direito de uso das edificações que até a data de publicação desta Lei estejam situadas dentro da seção norma dos novos perfis das vias urbanas, sob jurisdição municipal, sendo inclusive permitida a sua reforma, sem ampliação de área.

## **CAPÍTULO V**

### **DOS PASSEIOS PÚBLICOS E DAS RAMPAS DE ACESSIBILIDADE**

**Art. 30.** O passeio público é parte integrante da via pública, destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, de conformidade com as normas de acessibilidade.

**Art. 31.** Compete ao proprietário a construção, reconstrução e conservação dos passeios em toda a extensão das testadas do terreno, edificado ou não, em conformidade com os padrões de passeios estabelecidos por normas editadas pelo Poder Executivo municipal.

**§ 1º** O Poder Executivo municipal estabelecerá os padrões em conformidades com as normas da ABNT, garantida a acessibilidade e a segurança dos passeios.

**§ 2º** A construção de passeios públicos deverá atender à legislação específica e suas dimensões deverão atender aos parâmetros mínimos, de acordo com o Anexo IV.

**§ 3º** Nas vias pavimentadas, no caso de novas construções, ampliações ou reformas a entrega do habite-se fica condicionada a execução do passeio público.

**§ 4º** Os passeios públicos devem ser contínuos e não possuir degraus, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

**§ 5º** Os passeios públicos terão uma inclinação transversal do alinhamento do lote para o meio-fio de 2% (dois por cento) a 3% (três por cento).

**§ 6º** O plantio de árvores no passeio público deverá obedecer ao Plano de Arborização Urbana e Paisagismo.

**§ 7º** Fica proibida a colocação de placas de propaganda ao longo dos passeios públicos.

**Art. 32.** Nos casos de acidentes e obras que afetem a integridade do passeio, o agente causador será o responsável pela sua recomposição, a fim de garantir as condições originais do passeio danificado.

**Art. 33.** Quando houver portões nos acessos, estes devem ser construídos de forma a não invadir o passeio público durante sua abertura.

**Art. 34.** Aos proprietários ou inquilinos dos imóveis compete também:

I - proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nos passeios públicos 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 a idosos e pessoas com deficiência intelectual e múltipla;

II - utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios públicos e garantir a regularidade do pavimento.

**Art. 35.** Nas situações em que o passeio público não apresenta as dimensões mínimas atualmente, este poderá:

I - onde a largura da via permitir, poderá ser alargado o passeio público, eliminando-se a faixa de estacionamento ou diminuindo-se, até que a edificação seja recuada;

II - onde não for possível o ajuste a condição será mantida ou negociada entre o proprietário e o Poder Público.

**Art. 36.** Para estabelecimentos comerciais, a permissão para a colocação de mesas e cadeiras nos passeios públicos será mediante autorização do órgão municipal competente, responsável pelo setor de Transportes, Obras e Serviços Urbanos, e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 19 (dezenove) horas e sábados, domingos e feriados a partir das 14 (quatorze) horas.

**Parágrafo único.** 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 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de largura, correspondente a uma cadeira de rodas e uma pessoa de cada lado.

**Art. 37.** O Município deverá adequar os passeios públicos 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 n.º 5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade n.º 10.048 e 10.098/00.

**Art. 38.** Nos passeios em esquinas de ruas pavimentadas, após o ponto de tangência da curvatura, assim como em passeios onde há faixas de travessia adjacentes, deverá ser executada rampa para pessoas com deficiência intelectual e múltipla, conforme as normas especificadas pela NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

**Art. 39.** 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 deficiência intelectual e múltipla.

**Art. 40.** Nas vias de trânsito rápido, Arteriais e Coletoras, deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas com deficiência intelectual e múltipla, de acordo com a NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

## **CAPÍTULO VI DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO**

**Art. 41.** As áreas de estacionamento 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, pelo órgão responsável pelo sistema de circulação.





**Art. 42.** 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. 43.** Fica permitido o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento nos lotes com testada para as vias Arteriais e Coletoras, conforme mapas do Sistema Viário Urbano, nas seguintes condições:

I - instalar guia rebaixada;

II - deixar liberado o espaço reservado para o passeio público sem dificultar a mobilidade dos pedestres;

III - não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos de forma a dificultar a entrada de pedestres, pessoas idosas ou com deficiência intelectual e múltipla;

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

V - dar preferência às áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comércio de grande porte.

**Art. 44.** A instalação de estacionamento de bicicletas deverá ser realizada somente nos locais pré-determinados pelo Município.

## **CAPÍTULO VII DOS REBAIXOS PARA O ACESSO VEICULAR**

**Art. 45.** O rebaixo de meio-fio só poderão ser feitas mediante licença, quando requerido pelo proprietário ou representante legal, desde que exista local para estacionamento de veículos.

**Art. 46.** O rebaixo de meio-fio para o acesso veicular não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel residencial, e no imóvel comercial deverá garantir a entrada de pedestre, conforme Anexo VII.

**§ 1º** Os imóveis com testada inferior a 7m (sete metros) deverão ser avaliados pelo órgão municipal competente que determinará as condições do rebaixo para o acesso veicular.

**§ 2º** Fica proibido rampa de acesso veicular nas calçadas e além do meio-fio.

**§ 3º** A calçada poderá ser rebaixada para acesso veicular, a partir do meio-fio rebaixado, e não poderá ultrapassar 1/3 (um terço) da sua largura, até o máximo de 50,00 cm (cinquenta centímetros).

**Art. 47.** 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.

**§ 1º** 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 de circulação.



§ 2º O terreno com mais de um rebaixo acima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada um deverá ter distancia de 5m (cinco metros) entre eles, e a distância do rebaixo às divisas do lote não poderá ser inferior a 1m (um metro).

§ 3º O terreno com rebaixos de no máximo 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) não necessitam de afastamento da divisa do lote.

## **CAPÍTULO VIII DOS REDUTORES DE VELOCIDADE**

**Art. 48.** Nas vias locais existentes fica permitida a implantação de medidas moderadoras de tráfego para reduzir a velocidade dos veículos, obedecida a legislação federal.

## **CAPÍTULO IX DOS CICLOVIÁRIOS**

**Art. 49.** Ciclovias são vias de uso especial destinadas aos ciclistas e pedestres, possuindo desenho de uso exclusivo, podendo ser utilizados os passeios públicos ou área destinada aos estacionamentos de vias existentes, organizando roteiros de ligação entre diferentes partes das áreas urbanas.

**Art. 50.** Considera-se a implantação de ciclovias e ciclofaixas na área urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalhador e de lazer para a população.

**Art. 51.** A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico.

**Art. 52.** Na implantação das ciclovias 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 e praças.

## **CAPÍTULO X DO SISTEMA HIDROVIÁRIO**

**Art. 53.** A regulação dos serviços de transporte aquaviário no país é de competência da União, podendo os estados e municípios regular mediante autorização do órgão federal competente.

**Art. 54.** O Município poderá regular a prestação de serviços de transporte aquaviário urbano de interesse local, observando, no que couber, a legislação e regulamentos federais sobre a matéria.

## **CAPÍTULO XI DAS SANÇÕES E PENALIDADES**

**Art. 55.** O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 20 (vinte) Unidades Fiscais do Município (UFM) vigentes à época da infração.

§ 1º A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo órgão municipal 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 estaduais, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

§ 4º Em caso de reincidência, o valor da multa será aplicada em dobro.

## **CAPÍTULO XII DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 56.** 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 Imaruá.

**Parágrafo único.** O órgão municipal competente fiscalizará a execução das vias de que trata o *caput* deste artigo.

**Art. 57.** Deverá ser providenciada a instalação de guias rebaixadas, rampas, sinalização horizontal e vertical indicativa, como faixas de pedestres, placas com nomes de ruas, locais, bairros, órgãos públicos, entre outros.

**Parágrafo único.** O Município, através de seus órgãos competentes, deverá estabelecer como prioritários os trechos das vias Arteriais e Coletoras, assim hierarquizadas nos anexos do Sistema Viário Urbano, as instalações, sinalizações e adequações viárias mencionadas neste *caput*.

**Art. 58.** A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos, condomínios de lotes 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.

**Art. 59.** Na área rural, nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual, SC-436 e SC-437, será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo órgão estadual competente.

**Art. 60.** Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

**Art. 61.** Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal (CDM).

**Art. 62.** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Lei Complementar n.º 031, de 31 de dezembro de 2013.

Imaruá, SC, 10 de janeiro de 2024.

**JOSÉ EUCLIDES DA ROCHA**  
Prefeito Municipal, em Exercício