



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 Imaruá 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