

LEI COMPLEMENTAR Nº AM. 2916 / 06
(Origem do Projeto de Lei Complementar nº AM. 005/2006)

**INSTITUI O CÓDIGO DE HIERARQUIA DO SISTEMA
VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE XANXERÊ, SC.**

AVELINO MENEGOLLA

Prefeito Municipal de Xanxerê, SC

FAÇO SABER a todos os habitantes deste município que a Câmara de Vereadores aprovou, e eu sanciono e promulgo a seguinte

L E I :

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

ART. 1º- Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes para a estruturação do sistema viário do Município de Xanxere, Estado de Santa Catarina:

I - Elaboração do Plano de Classificação Viária Municipal;

II - Sempre que for aprovado projeto de parcelamento do solo, deverá ser estabelecida a classificação das suas vias, de forma a garantir a hierarquia e continuidade do sistema viário, e a articulação das vias com as demais que integram o traçado da rede viária municipal. Para efeito de fornecimento de diretrizes para parcelamento do solo, o dimensionamento de cada categoria de via é o estabelecido nos **Anexos SV V a continuidade das vias existentes e Anexo SV VI para novas vias;**

III - A rede viária da sede do Município deve ser complementada, conferindo prioridade à viabilização de ligações norte e sul devendo garantir as transposições com segurança, tendo prioridade as paralelas à BR 282, adequação das interseções existentes com rotatórias e implantação de outras interseções necessárias conforme mapa de prioridades **Anexo SV III (marcação paralelas, trevos e perimetral);**

IV - Elaboração de projeto de circulação que concilie a rede viária municipal com o macrozoneamento proposto e os acessos e transposições da BR-282;

V - O transporte coletivo deve, sempre, ter prioridade em relação ao individual, tendo preferência a utilização de equipamentos que minimizem a emissão de poluentes;

VI - Implantação de ciclovias em todas as novas vias a serem criadas e adaptação nas existentes com possibilidade;

VII - Implantação de um contorno viário intermediário, utilizando as vias limítrofes da área urbana com a rural e área sob as redes de energia de alta tensão;

VIII - Projeto para complementação do contorno viário, com o braço Leste;

IX - A determinação das vias a serem contempladas com projetos de investimentos destinados a pavimentação das mesmas, bem como a execução de pavimentação às expensas do município, deverão obedecer ordem de prioridade técnica, estabelecida pelo Conselho do Plano Diretor, que dará sempre prioridade de pavimentação às vias pelas quais trafeguem linhas de transporte coletivo;

X - Implementar políticas de segurança do tráfego urbano, aprimorando a sinalização mediante colocação de placas de regulamentação, de advertência, de orientação e localização;

XI - Incentivo à pavimentação com pedras regulares, devido menor custo de manutenção e geração de mão de obra;

ART. 2º - O Poder Executivo deve garantir a existência de transporte coletivo, cabendo-lhe fixar suas tarifas, itinerários e horários.

§ 1º - A racionalização dos transportes coletivos deve ser feita a partir da implantação de uma rede municipal hierarquizada e integrada de linhas troncais e alimentadoras.

§ 2º - As linhas intermunicipais deverão ter seus itinerários aprovados pelos órgãos municipais competentes, integrar-se à rede hierarquizada e ater-se às ligações troncais.

ART. 3º - A regulamentação do uso das vias públicas e a implantação de estacionamentos, em especial, nas áreas centrais da cidade, deverão sempre objetivar a melhoria das condições de uso do sistema viário, visando a:

- I** - priorizar o fluxo de pedestres;
- II** - priorizar o transporte coletivo e com bicicletas;
- III** - otimizar o uso da capacidade das vias existentes;
- IV** - aumentar a fluidez do trânsito.

ART. 4º - Rede Viária é o conjunto das vias hierarquizadas pelo sistema viário básico, que constitui o suporte físico da circulação urbana no território municipal.

ART. 5º - Os parâmetros de hierarquização e definição do Sistema Viário do Município, são aqueles definidos pelas tabelas, mapas e artigos que compõe esta lei.

§ 1º - Alterações de hierarquia e definição do Sistema Viário Urbano e Sistema Rodoviário Municipal podem ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico obrigatório do Conselho Municipal do Trânsito e Sistema Viário.

§ 2º - Aplica-se à matéria a Legislação Municipal, Estadual e Federal, em especial o disposto no Código de Trânsito Nacional - CTN.

ART. 6º - O Sistema Viário Urbano fundamenta-se na hierarquização e definição de uso de suas vias, conforme prevê este Código.

§ 1º - A hierarquização da via, pressupõe o seu porte e função

§ 2º - A definição do uso de vias, fica estabelecida pelo tipo e volume de tráfego.

ART. 7º - Para todos os efeitos, as vias públicas denominam-se:

I - Avenida - quando possuir seção transversal suficiente para a circulação conjunta de quatro ou mais veículos, em um ou dois sentidos de direção.

II - Rua - quando possuir seção transversal suficiente para circulação conjunta de apenas três veículos, ou menos, com um ou dois sentidos de direção.

III - Estrada - via localizada na zona rural.

IV - Travessas - Pequenas vias públicas

PARÁGRAFO ÚNICO - As atuais denominações poderão ser mantidas, desde que consagradas pelo uso.

ART. 8º - Todo projeto de obra viária obedecerá às diretrizes do Plano Diretor, e as características das vias definidas nesta lei, bem como na Lei do Parcelamento do Solo.

ART. 9º - Este código classifica, hierarquiza e define as vias conforme Mapas do Anexo SV I e Anexo SV II. Sob o aspecto funcional, visando servir de base para a definição da ocupação e do uso do solo na área urbana, as vias de circulação classificam-se da seguinte forma:

I – ARTÉRIA - Com gabarito variável entendem-se todas as vias que foram implantadas sob controle direto de outros órgãos governamentais. Permite ligações interurbanas e entre bairros, com média (SC 480 e 466) e alta velocidade (BR 282), e com o acesso dificultado, permitida a entrada de veículos na via apenas em locais bem definidos, sinalizados e tão espaçados quanto possível. As artérias sempre que possível deverão ter vias laterais (paralelas) evitando multiplicidade de entradas. São consideradas artérias até o momento a BR 282, SC 480 e 466 e contorno viário. No caso das Rodovias Federais e Estaduais possuem faixa de domínio superior aos recuos estabelecidos por esta Lei, prevalecerá o maior.

II - VIA PERIMETRAL- com gabarito mínimo de 30m (trinta metros) e declividade máxima de 6% (seis por cento), destinam-se à circulação geral. É aquela de tráfego intenso de carga, que tem como função:

a) interligar principalmente rodovias intermunicipais, desviando o fluxo de veículos do Sistema Viário Urbano;

b) atender ao grande volume de tráfego proveniente do transporte de passageiros e mercadorias em percurso interurbanos e intermunicipais, de modo a garantir o escoamento dessa demanda;

c) a penetração do tráfego pesado em vias do Sistema Viário Urbano;

III -VIA ESTRUTURAL - a zona urbana, fazendo as ligações norte- sul e leste-oeste com gabarito mínimo de 25m (vinte e cinco metros) e declividade máxima de 6% (seis por cento), destinada a circulação geral;

IV - VIA PARALELA - que ladeiam a BR 282, acesso norte e contorno viário, necessárias para fazer ligações inter bairros sem transpor as artérias;

V - VIA COLETORA CENTRAL - aquela que recebe e distribui o tráfego entre as vias locais, estruturais e as vias arteriais e que, mesmo permitindo velocidades médias (30 a 50km/h), possibilita o acesso de pessoas e veículos em diversos pontos, facilitando a localização do comércio, serviços e outras atividades. Com gabarito mínimo de 20m (vinte metros) declividade máxima de 6% (seis por cento), destinadas a distribuir os fluxos da circulação central;

VI - VIAS COLETORAS DE BAIROS ou secundárias - com gabarito mínimo de 20m(vinte metros) declividade máxima de 6% (seis por cento), destinadas a distribuir os fluxos da circulação local;

VII - VIAS LOCAIS - Aquelas que se destinam a promover acesso imediato as áreas residenciais e que, através de suas condições de desenho e pavimentação, permitem apenas as baixas velocidades (iguais ou inferiores a 20km/h). Poderão ter completa abertura ao acesso de pessoas e veículos em qualquer ponto. Com gabarito mínimo de 20m(vinte metros), tendo conformação diferenciada com passeios mais largos, com mínimo de quatro metros de largura, ou canteiro central com 2m (dois metros) e declividade máxima de 8%(oito por cento). São vias destinadas a orientar os fluxos no interior das unidades, permitir o acesso a pontos internos específicos e canalizar o tráfego para as vias coletoras. Via local I - Ruas com canteiro central. Via local II - Ruas com passeios ajardinados.

VIII - VIAS LOCAIS ESPECIAIS -que terminarem em "cul de sac", deverão ter gabarito mínimo de 16m (dezesesseis metros) e raio mínimo de 12m(doze metros) no retorno.

IX - VIAS LOCAIS SOCIAIS - permitidas somente em loteamentos populares promovidos pela municipalidade com gabarito mínimo de 12m (doze metros). Via para acesso somente às casas, não permitida a construção de edificações com mais de dois pavimentos. Declividade máxima de 8% (oito por cento). São vias destinadas a orientar os fluxos no interior das unidades, permitir o acesso a pontos internos específicos e canalizar o tráfego para as vias coletoras.

PARÁGRAFO ÚNICO -As ruas conforme previsto no inciso **IX – vias locais sociais**, somente serão admitidas em casos excepcionais, à critério da Secretaria de Obras, Transportes e Serviços, no caso de conjuntos habitacionais de interesse social promovidos pelos órgãos públicos.

X-VIAS ESPECIAIS - com ciclovias; obrigatória, lindeira aos cursos d'água.

§ 1º - Nas vias perimetrais e estruturais serão mínimas as restrições à implantação de atividades comerciais e de serviços, salvo nos casos em que possam representar grave inconveniente para a saúde ou tranquilidade da vizinhança (poluição sonora, hídrica ou atmosférica) ou quando a instalação ficar condicionada ao estudo de impacto ambiental.

§ 2º - Nas vias locais, o funcionamento das atividades de comércio e serviços sofrerá o máximo de restrição, e somente será permitido caso comprovadamente não possam representar quaisquer dos inconvenientes mencionados no parágrafo anterior.

ART. 10 - Quando uma via pública constituir prolongamento de outra, existente ou constante de plano aprovado pela Prefeitura, sua largura não poderá ser inferior à desta, obedecendo ao previsto nesta Lei.

ART. 11 - Quando forem projetadas vias em áreas de expansão, estas deverão proteger os cursos d'água, sangas e nascentes, garantindo a faixa verde exigida pela Legislação para proteção das águas.

PARÁGRAFO ÚNICO – No limite da faixa de proteção deverá se criar via, com ciclovia paralela, para que as edificações não tenham acesso direto a área de proteção, facilitando a preservação dos cursos d'água.

ART. 12 - Fazem parte integrante deste Código os seguintes instrumentos:

Anexo SV I - Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano;

Anexo SV II - Mapa do Sistema Rodoviário Municipal;

Anexo SV III - Mapa de prioridades;

Anexo SV IV - da Zona de tráfego restrito;*

Anexo SV V - Tabela de Hierarquia do Sistema Viário- Vias Existentes

Anexo SV VI - Hierarquia do Sistema Viário- Tabela de Gabarito do Sistema básico

Anexo SV VII - Tabela de Valoração das multas

* Será alterado conforme a lei ordinária que a venha modificar.

ART. 13 - Para fins deste Código, o Sistema Viário compreende:

I - Sistema Viário Urbano

II - Sistema Rodoviário Municipal

ART. 14 - É considerado Sistema Viário Urbano, para fins deste Código, o conjunto de vias e logradouros públicos, definidos no Mapa Hierarquia do Sistema Viário Urbano no **Anexo SV I**.

ART. 15 - É considerado Sistema Rodoviário Municipal, para fins deste Código, as rodovias existentes no Município, definidas no Mapa do Sistema Rodoviário Municipal no **Anexo SV II**.

ART. 16 - Algumas vias do Sistema Viário Urbano, executadas fora do padrão possuem gabaritos diferenciados. As novas vias deverão obedecer a tabela do **Anexo SV V** **Idesconsiderando o gabarito das vias existentes fora de padrão**.

PARÁGRAFO ÚNICO - Todas as vias que forem abertas e projetadas após a implantação do Plano Diretor de Desenvolvimento de Xanxere deverão ter no mínimo o gabarito conforme função determinada pelo Departamento de Planejamento Urbano ou equivalente.

ART. 17 - A relação das vias existentes com seus respectivos gabaritos estão listados no **Anexo SV V**.

ART. 18 - O diâmetro das rótulas estabelecido em projeto pelo Departamento Técnico, somente poderá ser alterado pelo Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário.

ART. 19 - Nos cruzamentos das vias públicas, os alinhamentos deverão ser concordados por um ângulo de raio mínimo igual a 9 m (nove metros).

§ 1º- Nas áreas destinadas a Distritos e Mini-Distritos Industriais, ou de serviços, as vias públicas da área deverão possuir concordância de raio mínimo igual a 18 m (dezoito metros).

§ 2º - Nos cruzamentos esconsos, as disposições deste artigo poderão sofrer alterações, a critério do Departamento Técnico.

ART. 20 - Nos terrenos em que houver desnível em relação à via pública ou estrada lindeira, será obrigatória a execução, pelo responsável pela abertura da rua (loteador) ou estrada, de talude ou muro de arrimo, que garanta a estabilidade do maciço.

ART. 21 - Será dado prioridade para pavimentação de vias onde passa transporte coletivo.

PARÁGRAFO ÚNICO - O Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário deverá obrigatoriamente aprovar a ordem prioritária das vias que serão pavimentadas pela municipalidade.

CAPITULO II DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

SEÇÃO I DOS PASSEIOS E CANTEIROS

ART. 22 - A adequação dos passeios, quanto à acessibilidade de pessoas com dificuldade de locomoção, será feita através da implantação de rampas, executadas de acordo com a NBR 9050/1994, nos cruzamentos em que forem considerados necessários, a critério da área de Planejamento Urbano.

ART. 23 – Os passeios na área central, confeccionados após esta lei deverão ter sinalização podotátil.

§ 1º- A prefeitura, após aprovação deste Código deverá exigir dos responsáveis pelos passeios existentes e dos que venham a ser implantados, a instalação de lajotas podotáteis nas Ruas centrais e outras que venham a ser recomendadas pelo Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário.

§ 2º - Para todos os efeitos levar-se-á em conta o disposto na legislação ordinária atualmente em vigor.

ART. 24 - Não serão permitidos passeios com inclinação superior a 5% no sentido transversal, devendo manter a média dos passeios lindeiros.

ART. 25 – No sentido longitudinal o passeio obrigatoriamente deverá obedecer a inclinação da via, sendo proibido mudanças que o deixem com degraus ou inclinação superior, mesmo que parcial, a da via a qual ladeia.

ART. 26 – O rebaixamento de meio fio para entrada e ou saída de veículos nas edificações deverá ser solicitado por escrito ao Departamento competente.

a) Nas testadas dos lotes destinados a fins não residenciais será permitido 01(um) rebaixamento consecutivo até 7,20m em cada uma das testadas ou dois rebaixamentos de 3,50m não consecutivos deixando espaço mínimo de 2,00m entre os rebaixamentos.

b) Nas testadas dos lotes das edificações residenciais o rebaixamento não poderá ter largura superior a 3,50m, sendo permitido no máximo dois rebaixamentos (uma entrada e uma saída de veículos) com 3,50m, não consecutivos, deixando espaço mínimo de 2,00m entre os rebaixamentos.

§ 1º - Deverá constar para aprovação do Projeto de qualquer edificação o local com medida onde será rebaixado o meio fio, com a devida identificação por escrito.

§ 2º - As edificações existentes que necessitarem de rebaixamento na sua testada, deverão apresentar projeto em folha A4 para análise e fornecimento da licença.

ART. 27 -Nas ruas com passeios ajardinados, é obrigatório que seja obedecido o padrão sob pena da Prefeitura retirar as lajotas da área verde convencionalizada como área de permeabilidade, e cobrar pelo serviço de adequação.

ART. 28 – Os canteiros existentes, bens públicos, somente poderão ser removidos quando implicarem em perigo a segurança pública, e em casos de prejuízos aos acessos residenciais e comerciais, devendo ser obrigatoriamente aprovado pelo Setor de Engenharia da Prefeitura Municipal.

PARÁGRAFO ÚNICO - O responsável pela remoção ou interrupção de canteiros sem autorização do **Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário**, deverá refazê-lo pagando todas as despesas inclusive arborização e respectiva multa.

ART. 29 - Os passeios serão definidos pelo Departamento Técnico que, em conjunto com os moradores, definirá padrão de lajota de concreto para cada Via ou Zona.

PARÁGRAFO ÚNICO – Os passeios não poderão destoar dos lindeiros, mantendo padrão de homogeneidade para cada via.

SEÇÃO II CICLOVIAS

ART. 30 - As vias marginais a cursos d'água deverão obrigatoriamente ter ciclovias.

ART. 31 – As vias com ciclovias são denominadas de Vias Especiais.

PARÁGRAFO ÚNICO - O gabarito das ciclovias será determinado pelo Departamento Técnico competente.

SEÇÃO III DA SINALIZAÇÃO

ART. 32 - De conformidade com o Código Nacional de Trânsito, fica obrigatória conforme necessidade, a sinalização horizontal e vertical das vias e logradouros públicos, para a orientação e segurança de veículos e pedestres.

ART. 33 – Fica vedada a implantação nas vias e logradouros públicos, de sinalização de trânsito não autorizada.

ART. 34 - As portas de entrada e saída para veículos em garagens, estacionamento, oficinas mecânicas, depósitos ou guarda de veículos, indústrias de carrocerias graneleiras, hotéis supermercados, hospitais, estabelecimentos escolares e demais atividades que tenham fluxo de entrada e saída de veículos, devem ser devidamente sinalizadas.

PARÁGRAFO ÚNICO - Quando o trânsito, nas entradas e saídas for intenso, o Conselho Municipal do Trânsito e Sistema Viário pode exigir que a sinalização seja luminosa.

ART. 35 – Fica obrigada e responsável pela sinalização a entidade que colocar qualquer elemento ou obstáculo à livre circulação e à segurança de trânsito de veículos e pedestres, tanto na pista de rolamento como no logradouro público.

PARÁGRAFO ÚNICO - Nenhuma obra ou serviço que perturbe ou interrompa livre trânsito ou ofereça perigo à segurança pública pode ser iniciada nas vias e logradouros públicos sem a prévia autorização da Administração Pública Municipal e dos respectivos órgãos competentes.

ART. 36 – O Poder Executivo restringirá o acesso de caminhões e regulamentará horário de carga e descarga, sendo a área, horário e tipologia regulamentada por decreto.

SEÇÃO IV PONTOS DE TÁXI

ART. 37 -A distância entre pontos de táxi a serem implantados em linha reta deverá ser de no mínimo 200m.

ART. 38 - Nos pontos de táxi que ficarem fora da zona Especial, conforme local, o Conselho do Sistema Viário poderá aumentar o número de vagas para permanência dos táxis.

ART. 39 - Somente serão fornecidos alvarás para novos taxistas, quando o município se enquadrar no parâmetro nacional de um taxista para cada 1.500 habitantes.

ART. 40 - A mudança de localização de pontos de táxis existentes e abertura de novos (pelos taxistas existentes somente), deverá ser aprovada pelo **Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário**, devendo ser solicitado através de requerimento e mapa com localização protocolados.

ART. 41 - O Poder Executivo Municipal, mediante ato oficial, designará órgão ou setor para o controle administrativo das atividades relacionadas aos Serviços de Táxi no Município.

SEÇÃO V PONTOS DE ÔNIBUS DE TRANSPORTE COLETIVO

ART. 42 - Os pontos de ônibus:

I - Deverão distar entre si, na mesma via e mão, no mínimo 200m e no máximo 500m.

II - A vaga demarcada para estacionamento do ônibus deverá ter comprimento mínimo de 14m, não obstruindo entrada de garagens;

III - A cobertura abrigos de passageiros nos pontos de ônibus onde houver edificações, deverá distar no mínimo 1,50 m da testada dos lotes;

IV - Os abrigos de passageiros dos pontos de ônibus no centro deverão ter comprimento máximo de 6 m e profundidade máxima de 2,00m;

V - No centro, os pontos de ônibus só poderão ter painéis laterais, frontais ou posteriores se os mesmos forem transparentes e incolores;

VI - O Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário juntamente com o Departamento técnico da secretaria de Obras, Transportes e Serviços, determinará a tipologia e os locais para instalação ou mudança dos pontos de ônibus sobre o passeio.

SEÇÃO VI PONTOS DE ÔNIBUS DE TRANSPORTE ESCOLAR

ART. 43 - Os pontos de ônibus escolares deverão respeitar as seguintes normas:

I - A vaga demarcada para estacionamento de ônibus escolar deverá ter comprimento mínimo de 14m, não obstruindo entrada de garagens;

II - Na área especial, delimitada por decreto, os ônibus escolares só poderão parar para pegar e deixar os alunos, estacionando depois em local determinado e demarcado para tal fim segundo parecer do Conselho Municipal do Trânsito e Sistema Viário;

III - A cobertura dos pontos de ônibus escolares só poderá ser colocada quando o local for aprovado pelo Conselho Municipal do trânsito e Sistema Viário, devendo distar no mínimo 1,50 m da testada dos lotes;

IV - Os abrigos de passageiros nos pontos de ônibus escolares deverão ter comprimento máximo de 7m, e profundidade máxima de 2,00m;

V - No centro, os abrigos de passageiros, nos pontos de ônibus de transporte escolar só poderão ter painéis de laterais, frontais ou posteriores se os mesmos forem

transparentes e incolores;

VI - O Conselho Municipal do Trânsito e Sistema Viário juntamente com o Departamento técnico da secretaria de Obras, Transportes e Serviços, determinará a tipologia e os locais para instalação ou mudança dos pontos de ônibus escolares sobre o passeio.

SEÇÃO VII ESTACIONAMENTOS

ART. 44 – O Poder Executivo através de decreto regulamentará horário de carga e descarga de veículos, bem como área de restrição ou interdição de tráfego de veículos pesados.

ART. 45 – As áreas de estacionamento de veículos para fins deste Código subdividem-se em:

- I** - área de estacionamento;
- II** - área de estacionamento especial;
- III** - área de estacionamento para carga e descarga;
- IV** - área de estacionamento controlado;
- V** - área de segurança.

ART. 46 - Área de estacionamento, é a parte da via e logradouro público demarcada e devidamente sinalizada para estacionamento de veículos.

ART. 47 - Área de Estacionamento Especial, é a parte da via e logradouro público destinado exclusivamente a determinado uso, demarcado pela municipalidade.

ART. 48 - Área de estacionamento para carga e descarga, é a parte da via e logradouro público destinado exclusivamente para o serviço de carga e descarga de mercadorias e produtos, em horário específico.

ART. 49 - Área de segurança é a via de circulação ou parte dela considerada necessária à proteção e segurança das edificações públicas adjacentes às mesmas, na qual a circulação a parada e o estacionamento poderão ser proibidos.

ART. 50 - A área de estacionamento controlado será determinada e ampliada por decreto conforme necessidade de desafogar a área central e facilitar o estacionamento pago para o maior número possível de munícipes.

ART. 51 – Todo e qualquer veículo transportando mercadoria ou produtos perigosos somente poderá estacionar em áreas previamente determinadas e autorizadas pela Administração Pública Municipal e pelos respectivos órgãos competentes ou em áreas de estacionamento isolados e separadas de instalação, edificações e de outros veículos, sob vigilância permanente e responsabilidade de profissional habilitado, preparado e instruído sobre os procedimentos a adotar em caso de emergência ou avaria à carga.

ART. 52 - As mercadorias ou produtos perigosos para fins deste Código de acordo com sua composição, ficam assim subdivididos:

- I** - explosivos;
- II** - gases comprimidos, liquefeitos e dissolvidos sob pressão;

- III** - Líquidos inflamáveis;
- IV** - Sólidos ou substâncias inflamáveis;
- V** - Substâncias oxidáveis;
- VI** - Substâncias venenosas, tóxicas e infecciosas;
- VII** - Substâncias radioativas;
- VIII** - Substâncias corrosivas;
- IX** - Substâncias mistas perigosas;

ART. 53 - As atividades de carga e descarga de mercadorias e/ou produtos exercidas com a utilização ou interferência no Sistema Viário, assim como o tipo e horário de tráfego de veículos para determinadas vias serão regulamentadas por ato do Poder Executivo que poderá efetuar atualizações sempre que for necessário.

PARÁGRAFO ÚNICO - A triagem do tráfego será determinada segundo o porte, tipo e função do veículo.

ART. 54 - A utilização especial de via e logradouro público, sempre que isto implicar em quebra de regime normal e ordinário de uso, depende obrigatoriamente de autorização prévia e por escrito, inclusive onerosa, da Administração Pública Municipal, em estrita observância às normas da legislação vigente.

SEÇÃO VIII DAS RODOVIAS

ART. 55 - Deverão ser previstas vias laterais à BR, SCs e contorno viário para acesso às empresas, evitando multiplicidade de pontos de conflito nas referidas rodovias.

ART. 56 - A SC 480 (sentido Pato Branco) é definida por duas pistas de 3,30 e acostamentos laterais com 0,50m, totalizando 7,60m. Sua faixa de domínio é de 20m do eixo da pista e possui faixa „non aedificandi“ de 15m de cada lado, totalizando 35,00 m do eixo, que deverão ficar livres de construção.

§ 1º - Na Rua 27 de fevereiro a partir da Rua José Moreschi - futura perimetral - até o entroncamento com o contorno viário, será deixado do eixo da pista 20m de faixa de domínio mais 4,00 de recuo das edificações. Deverá ser construído passeio de 4,00m e um canteiro (cinturão) arborizado de 5,00m para proteção da poluição sonora e do ar, além de torná-la mais agradável visualmente.

§ 2º - Na Rua 27 de fevereiro a partir da rua Cel Passos Maia até Rua José Moreschi, a mesma terá 20m de largura e recuo para construções de 4,00m obrigatório para reformas, ampliações e futuras edificações.

ART. 57 - A SC 466 (sentido Xavantina) é definida por duas pistas de 3,30 e acostamentos laterais com 0,50m, totalizando 7,60m. Sua faixa de domínio é de 20m do eixo da pista e possui faixa „non aedificandi“ de 15m de cada lado, totalizando 35,00 m do eixo que deverão ficar livres de construção.

§ 1º - Na Rua Rui Barbosa a partir do final do perímetro urbano atual até ponte do Rio Ditinho será deixado do eixo da pista 20m de faixa de domínio mais 5,00 de recuo das edificações. Deverá ser construído passeio de 4,00m, e um cinturão arborizado de 5,00m para proteção da poluição sonora e do ar, além de torná-la mais agradável visualmente.

§ 2º - A Rua Rui Barbosa do viaduto até final do perímetro urbano, terá 20m de largura e recuo para construções de 4,00m obrigatório para reformas, ampliações e futuras edificações.

ART. 58 - A Br 282 é definida por duas pistas de 3,50 e acostamentos laterais com 2,50m, totalizando 12m. Sua faixa de domínio é de 40m do eixo da pista e possui faixa "non aedificandi" de 15m de cada lado, totalizando 55 m do eixo que deverão ficar livres de construção. Entre a **faixa de domínio** e faixa „non aedificandi" será feito um cinturão arborizado de 5,00m para proteção contra poluição sonora, e do ar, além de torná-la mais agradável visualmente.

PARÁGRAFO ÚNICO - Na extensão da BR dentro do perímetro urbano e área de expansão urbana, serão feitas paralelas com pista de 14,00m, passeio de 3,00m e canteiro entre paralela e a BR de no mínimo 3,00m. Na extensão da BR dentro do perímetro urbano a faixa sem edificação é definida pelo DENIT ou Órgão que o venha substituir.

ART. 59 - O contorno viário do Parque da FEMI até a SC 480 (sentido Pato Branco) é definido por duas pistas de 3,30 e acostamentos laterais com 0,50m, totalizando 7,60m. Sua faixa de domínio é de 12,50m do eixo da pista e possui faixa „non aedificandi" de 15m de cada lado, totalizando 27,50 m do eixo que deverão ficar livres de construção. Na faixa de domínio será feito passeio de 4,00m e um cinturão arborizado de 5,00m para proteção poluição sonora e do ar, além de torná-la mais agradável visualmente .

PARÁGRAFO ÚNICO - Uma faixa de cada lado com 450,00m, lindeiras ao contorno viário terão ocupação industrial prioritária, com quadras de 200x200m.

SEÇÃO IX RODOVIAS MUNICIPAIS

ART. 60 – Fica definido conforme tabela abaixo a dimensão das estradas com Faixa de domínio:

	Largura estrada com faixa de Domínio
Estrada Principal	20,00m
Estrada Secundária	17,00m
Estrada Vicinal	10,00m

§ 1º - Nas estradas principais e secundárias a cada 1.000m deverá existir praça de retorno.

§ 2º – Distanciamento das edificações:

- a) Rodovias Estaduais e Federais: 15,00m além da faixa de domínio;
- b) Estradas Municipais: 10,00m além da faixa de domínio.

ART. 61 - São consideradas estradas municipais principais as citadas abaixo e as que vierem a ser declaradas :

Principais

Xre 100 -SC 466 a Faxinal do Irani ,Cambuinzal;
Xre 031-Rio Ditinho, Invernadinha, Salete; Santa Rosa, Cambuinzal;
Xre 052-BR 282 a Perau das Flores;
Xre 420-SC 467 , Barro Preto , Pesqueiro de Cima;
Xre 010 Xre306- SC 467, Balisa Sementes Prezzoto;
Xre 320, Xre 183, Xre 196, Xre 324, Xre 185 -Contorno Viário, Igrejinha Amarela, São Luiz, Medianeira, Voltão e São Pedro;
Xre 337-SC 467 a São Lourenço.

CAPÍTULO III DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E SISTEMA VIÁRIO

ART. 62 - O **Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário**, será composto de 12 membros nomeados por ato do Prefeito Municipal, indicados por entidades representativas dos diversos segmentos da Sociedade, assim constituído:

I	01 (um)	Representante do Poder Executivo Municipal;
II	01(um)	Representante da Secretaria Municipal de obras;
III	01(um)	Representante da Polícia Militar;
IV	01 (um)	Representante do Corpo de Bombeiros;
V	01 (um)	Representante da Polícia Civil;
VI	01 (um)	Representante da OAB;
VII	01(um)	Representante do SEAI;
VII	01(um)	Representante das APPs;
I		
IX	01 (um)	Representante do Poder Legislativo;
X	01 (um)	Representante da ACIX;
XI	01 (um)	Representante das Associações de Moradores;
XII	01 (um)	Representante de Entidades de Portadores de Deficiências.

§ 1º - Todas entidades deverão indicar titular e suplente dentro de 60 dias após aprovação desta lei, que deverá ser homologado por Decreto do Poder Executivo, para um mandato de 02 anos, permitida a recondução.

§ 2º - Os assuntos discutidos pelo Conselho do Sistema Viário serão registrados em ata e os pareceres serão estabelecidos pela maioria simples de seus membros, devendo todo e qualquer parecer ou resolução ser dada ampla publicidade.

§ 3º - Os membros do Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário, não serão remunerados a qualquer título, pelas ações e atividades desenvolvidas como membros do Conselho, considerando-se essa atribuição de relevante valor social.

ART. 63 - A direção do **Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário** estará a cargo de um Presidente, um Vice-Presidente e um Secretário, eleitos pelos demais membros.

ART. 64 - Em casos específicos, e quando se fizer necessário, serão ouvidos pelo **Conselho de Trânsito e Sistema Viário**, representantes de entidades Municipais incumbidas da regulamentação do Trânsito, Polícia Militar bem como parlamentares que integram a Comissão de Trânsito da Câmara Municipal de Vereadores.

ART. 65 - Os casos duvidosos e/ou omissos na presente lei serão decididos pelo **Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário**, que deverá ser convocado pelo Poder Executivo sempre que se fizer necessário .

§ 1º - Os técnicos e fiscais da P.M.X na aprovação e ou fiscalização não poderão abrir exceções a lei, devendo ser responsabilizados pelo Conselho do Plano Diretor e sociedade civil, por desrespeito a esta.

§ 2º - Erros que involuntariamente sejam cometidos por técnicos na aprovação de projetos deverão ser comunicados ao Departamento Jurídico da Prefeitura Municipal e Conselho do Plano Diretor.

ART. 66 - A Direção do **Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário** deverá marcar no início do ano as reuniões semestrais obrigatórias para avaliação da aplicação dos dispositivos desta Lei, levantamento de problemas, definição de ações, e, realizar demais reuniões expressas por decisão regimental, sempre que se fizerem necessárias, para atender assuntos relacionados às diretrizes e objetivos específicos da atividade.

§ 1º - Será obrigatório a revisão desta lei a cada cinco anos, e em prazo menor quando se fizer necessário, acompanhado de audiência pública.

§ 2º - A Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Serviços deverá convocar as reuniões quando se fizer necessário para dirimir dúvidas, e quando o Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário não realizar as reuniões semestrais.

ART. 67 - Aprovado o Código de Hierarquia do Sistema Viário este só poderá ser alterado mediante audiência pública, se relevante ou de significativo efeito a medida, com aprovação do Poder Público Municipal e Câmara de Vereadores.

CAPÍTULO III DA FISCALIZAÇÃO, CONTROLE E MONITORAMENTO, INFRAÇÕES E PENALIDADES

ART. 68 - O prefeito através de decreto, poderá complementar atribuições que completem as existentes nesta lei aos fiscais à disposição da Secretaria de Obras, Transportes e Serviços e/ou Instituto de Planejamento. Os fiscais deverão ser treinados e receber a credencial autorizada por decreto.

ART. 69 - Os inspetores de fiscalização lotados na Secretaria de Obras, Transportes e Serviços, tem competência no âmbito de suas atribuições para exercer as funções de fiscalização controle e orientação sobre obras e serviços relacionados ao trânsito e ao sistema viário no município de Xanxere, em caráter permanente e em conformidade com a legislação, podendo, para tanto, expedir autos de intimação, infração e aplicação de penalidades cabíveis. Podendo também ter livre ingresso a todos os locais a qualquer dia e hora, com autorização para advertir, apreender, multar, embargar, demolir, interditar total ou parcialmente qualquer atividade ou obra que a juízo da fiscalização esteja desrespeitando a legislação vigente e/ou que possa vir a causar ou esteja causando danos, podendo requisitar forças da policia Militar ou Civil quando necessário.

ART. 70 - A fiscalização do cumprimento dos dispositivos do presente Código de

Hierarquia do sistema Viário, será exercida pela Fiscalização de Obras da Secretaria de Obras, Transportes e Serviços.

ART. 71 - À Fiscalização de Trânsito e do Sistema Viário, compete:

- I** - Efetuar vistorias em geral, levantamentos e avaliações;
- II** - Efetuar medições e inspeções;
- III** - Elaborar relatórios técnicos de inspeções;
- IV** - Lavrar notificações, autos de inspeção, de vistoria e de infração;
- V** - Verificar as infrações e aplicar as respectivas sanções, nos termos da Lei;
- VI** - Lacrar equipamentos, unidades de produção, instalações de qualquer espécie, nos termos da Lei;
- VII** - Exercer outras atividades que lhe forem designadas.

ART. 72 - A Fiscalização, isoladamente ou em conjunto com as Polícias Militar e Polícia Civil, será dotada de Poder de Polícia, com a finalidade de proteger os bens públicos, serviços e instalações municipais, atuando na fiscalização das questões pertinentes, podendo para isso, tomar medidas necessárias que venham a coibir as infrações relacionadas às disposições desta lei.

ART. 73 - Considera-se administrativamente infração ao Código de Hierarquia do sistema Viário toda ação ou omissão, voluntária ou não que desrespeite as normas expressas neste Código ou que importe em inobservância às determinações da legislação.

ART. 74 - A apuração ou denúncia de qualquer infração dará origem a formação de processo administrativo próprio conforme legislação.

ART. 75 - Autos de Infração, notificações, intimações e inspeções serão lavrados pela autoridade que a houver constatado.

ART. 76 - Os infratores serão cientificados do teor da infração:

- I** - pessoalmente;
- II** - pelo correio, via Aviso de Recepção - AR;
- III** - por edital, caso esteja em local incerto e não sabido.

ART. 77 - O Conselho Municipal de Trânsito e Sistema Viário será ouvido sempre que necessário nos processos de infração e quando a matéria versar sobre assuntos omissos ou dúvidas de entendimento desta lei.

ART. 78 - Constitui infração, para os efeitos desta Lei Complementar, qualquer ação ou omissão que caracterize na inobservância de seus preceitos, bem como das normas regulamentares e medidas diretivas dela decorrentes.

ART. 79 - As infrações e penalidades serão regidas pelo disposto na presente lei e pelas normas estabelecidas na Lei que institui o regulamento de processos de aplicação de penalidades, sanções e multas e demais cominações por infrações concernentes ao plano diretor e suas legislações correlatas.

Art. 80 - Pelas infrações cometidas em relação às disposições expressas na presente

Lei Complementar, serão aplicadas penalidades de multas conforme Tabela do **Anexo SV VII**.

PARÁGRAFO ÚNICO - Responderá pela infração quem a cometer, incentivar a sua prática ou dela se beneficiar.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

ART. 81 - Esta lei é subsidiária a legislação Federal e Estadual.

ART. 82 - Este Código de Hierarquia do Sistema Viário entrará em vigor 45 (quarenta e cinco) dias após a data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Lei Municipal JB nº 2006/93 de 01.12.93.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE XANXERÊ, SC
06 DE OUTUBRO DE 2006

AVELINO MENEGOLLA
Prefeito Municipal

Anexo SV VI

HERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

GABARITO DO SISTEMA BÁSICO

C O R R I D O	CÓDIGO	TIPOLOGIA DA VIA	CAIXA TORAL	PISTA	PASSEI O D	PASSEI O E	CANTEI RO
II	A	ARTERIA					
II	P	PERIMETRAL	30,00	20,00	3,00	3,00	4,00
II	PE	PERIMETRAL ESPECIAL sob rede					
III	ESTRUTU RAL	ESTRUTURAL	25,00	17,00	3,00	3,00	2,00
IV	PARALELA	PARALELAS					
V	COLETRO A C	COLETORA CENTRAL	20,00	13,50	2,75	2,75	2,00
VI	COLETOR A B	COLETORA DE BAIRRO	20,00	12,00	3,00	3,00	2,00
VI	COLETOR A B	COLETORA DE BAIRRO	20,00	14,00	3,00	3,00	
VII	VL1	VIA LOCAL1	20,00	12,00	3,00	3,00	2,00
VII	VL2	VIA LOCAL 2	20,00	12,00	5,00	5,00	
VII	VL3	VIA LOCAL 3	20,00	14,00	3,00	3,00	
VII	VLFP1	VIA LOCAL fora do padrão	16,00	10,00	3,00	3,00	
VII	VLEFP2	VIA LOCAL fora do padrão (cixa infeior a 12m)					
IX	VLS	VIA LOCAL SOCIAL	12,00	6,00	3,00	3,00	
IX	VLSFP	VIA LOCAL SOCIAL Existente fora de padrão	10,00	6,00	2,50	2,50	
X	VE	VIA ESPECIAL(com ciclovía)	Mínima 20,00	12,00 c/ ciclovía	3,00	3,00	

*Parcelamentos do solo deverão seguir está tabela obedecendo as medidas de vias dentro do padrão.

Anexo SV VII

Os que desrespeitarem ao Código de Hierarquia do Sistema Viário serão notificadas e embargadas, exigida sua legalização ou adequação ao projeto aprovado, devendo ser demolido o restante. Quando desrespeitado o embargo, será lavrada multa no valor conforme tabela abaixo seu valor dobrado a cada 15 dias enquanto não for sanada a infração que a originou. Caso o desrespeito persistir, serão tomadas as providências cabíveis conforme regulamento de processos de aplicação de penalidades, sanções e multas e demais cominações por infrações concernentes ao plano diretor e suas legislações correlatas.

TABELA

VALORES DAS MULTAS DO CÓDIGO HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art 1º- inciso II e IX	500	UFRM	
Art.16º	500	UFRM	
Art 18º	300	UFRM	
Art 23º	300	UFRM	
Art 24º	200	UFRM	
Art 25º	200	UFRM	
Art 26º	300	UFRM	+ custas p/ conserto
Art 27º	100	UFRM	
Art 28º	200	UFRM	
Art 30º	500	UFRM	
Art 33º	200	UFRM	
Art 34º	100	UFRM	
Art 35º	300	UFRM	
Art 37º	1000	UFRM	
Art 39º	1000	UFRM	
Art 40º	1000	UFRM	
Art 46º	200	UFRM	
Art.50º	1000	UFRM	
Art 53º	100	UFRM	
Art 59º	400	UFRM	+ demolição