

ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL  
TURVO – SC  
**2018**

1º PLANO DIRETOR  
PARTICIPATIVO



MUNICÍPIO DE TURVO – SC

## Lei de Mobilidade Urbana

CONJUNTO LEGAL QUE INSTRUI E ORDENA AS ATIVIDADES URBANAS  
E O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO MUNICIPAL



### ANTEPROJETO DA LEI DE MOBILIDADE URBANA

<b>PREÂMBULO</b> .....	04
<b>TÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES</b> .....	05
CAPÍTULO I – DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE TURVO .....	05
CAPÍTULO II – DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS .....	06
SEÇÃO I – DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS.....	06
SEÇÃO II – DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS .....	07
CAPÍTULO III – DAS DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS EM MOBILIDADE .....	07
CAPÍTULO IV – DAS DEFINIÇÕES .....	08
<b>TÍTULO II - DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES</b> .....	09
CAPÍTULO I – DO TRANSPORTE DE CARGAS .....	10
CAPÍTULO II – DO TRANSPORTE PÚBLICO .....	11
SEÇÃO I - DO TRANSPORTE COLETIVO .....	11
SUB-SEÇÃO I - DA CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO .....	12
SUB-SEÇÃO II - DAS ROTAS E HORÁRIOS .....	13
SEÇÃO II - DO TRANSPORTE INDIVIDUAL .....	13
SEÇÃO III - DO TRANSPORTE ESCOLAR.....	14
SEÇÃO IV - DO TRANSPORTE DE GRUPOS.....	14
CAPÍTULO III – DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE.....	15
<b>TÍTULO III - DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO</b> .....	16
CAPÍTULO I – DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS .....	17
CAPÍTULO II – DA HIERARQUIA DAS VIAS.....	18
SEÇÃO I – DAS VIAS RÁPIDAS.....	18
SEÇÃO II - DAS VIAS ARTERIAIS.....	19
SEÇÃO III - DAS VIAS COLETORAS .....	19
SEÇÃO IV - DAS VIAS LOCAIS.....	19
SEÇÃO V – DAS ESTRADAS VICINAIS.....	19
CAPÍTULO III – DOS CONDICIONANTES DAS VIAS.....	20
SEÇÃO I – DO GABARITO DAS VIAS .....	20
SEÇÃO II – DOS RECUOS FRONTAIS.....	20



**TURVO – SC**

TEU FUTURO TU FORJAS NOS BRAÇOS

CAPÍTULO IV – DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO .....	21
<b>TÍTULO IV - DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRÂNSITO</b> .....	22
<b>TÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS</b> .....	23
<b>ANEXO 02 – MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL</b> .....	24
<b>ANEXO 03 – MAPAS DE HIERARQUIA VIÁRIA URBANA</b> .....	25



### PREÂMBULO

A Liberdade do Ir e do Vir que desfrutamos hoje, manifestada pela variedade dos meios de transporte, dos sistemas facilitadores e das modalidades alternativas, parece nos amortizar a percepção do quão difícil possa ser nos deslocarmos em meio à sociedade e os seus benefícios.

Todos temos nossas histórias de quanto tempo urdia para viajarmos de aqui para lá e por quão difíceis circunstâncias empedernidas e perigosas nos aventurávamos para conseguir tal intento. Mera reminiscência, relegada aos atenuantes de hoje, que minimizam a agudeza das dificuldades pretéritas.

Se por um lado nos encontramos em melhores condições para ir e vir, por outro necessitamos fazê-lo mais rapidamente e com mais frequência, o que acaba por nos situar em condições idênticas as anteriores.

E o que dizer de nós outros que possuímos capacidade de mobilidade reduzida, suportando a inaptidão de deficiências físicas, que até bem pouco eram invisíveis e indizíveis as vistas e falas de tantos outros.

Nada mudou tanto, quanto ainda deverá mudar. Nada ainda é tão moderno ou tecnológico que já tenha suprido nossas maiores vicissitudes em nos deslocar. Nada é tão grotesco ao sentimento de solidariedade ainda, quanto viandar por conta própria, quando deveríamos estar nos inquietando por todos na caminhada.

Estas fugazes agilidades em meio à urbe ainda encontram-se inexoravelmente atrelada aos fatores econômicos e as condições de desenvoltura de cada indivíduo, esvaziando dos fóruns sociais, as responsabilidades quanto as Políticas Públicas do Transporte Público.

Porém, finalmente encontramos algumas respostas em relação ao caos do individualismo exacerbado. Sobrepujamos, ao menos em tese, os deslocamentos peatonais e ciclísticos sobre os motorizados e os coletivos sobre os privados.

Mas será ainda que não responderemos aviltados pela pretensa impositividade da Lei? Não estaremos nos arrogando direitos adquiridos sobre a forma e o meio de nos deslocarmos.

Mobilidade neste caso não é mais a facilidade do ir e vir, mas a Mobilidade do Atuar, do Agir em sociedade, do encontrar o seu espaço em respeito ao dos demais, compartilhando benefícios, qualificando o bem público em resposta a necessidade de Todos, indistintamente.

Mobilizemo-nos. Façamos de nossa Cidade o espaço coletivo e solidário, onde todos seremos senhores, tanto de nossos caminhos, quanto de nosso Destino.

Arquiteto Urbanista **Nelson R. Prohmann**  
RELATOR DO PROCESSO DE REVISÃO DO PDP-Turvo

**NGPD** – Núcleo Gestor do Plano Diretor  
TURVO - 2018



MINUTA DE ANTEPROJETO

LEI DE MOBILIDADE URBANA DE TURVO

LEI COMPLEMENTAR Nº 0.000, DE \_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2018

Institui a Lei de Mobilidade Urbana de Turvo e dá outras providências

O Prefeito de Turvo, Santa Catarina, faz saber que a Câmara Municipal de Vereadores APROVOU e ele SANCIONA a seguinte Lei:

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I

DA POLÍTICA DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE TURVO

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre a Mobilidade Urbana no Município de Turvo - SC, fundamentada na Constituição Federal; na Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade; na Constituição do Estado de Santa Catarina, bem como na Lei Orgânica do Município de Turvo, atendendo ainda as Leis Federais 12587/12 sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9503/97, a Lei 12379/11, que cria os Sistemas de Viação, o Decreto 5296/04 que regulamenta questões sobre acessibilidade universal e a NBR 9.050/04, que trata sobre Acessibilidade as edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos, além de outras citadas nos casos específicos.

**Parágrafo único.** As normas, princípios básicos e diretrizes para implantação da Lei de Mobilidade Urbana, são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município de Turvo.

**Art. 2º** A Política Municipal de Mobilidade é entendida como a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no município de Turvo, abordagem feita sobre o transporte de cargas e passageiros, o sistema de vias municipais, o trânsito e a orientação para o trânsito, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social.

**Art. 3º** A Lei de Mobilidade do Município de Turvo é integrada pelo Sistema Municipal de Transportes, pelo Sistema Municipal de Viação, vinculado ao Sistema Federal nos termos da Lei específica e pelo Sistema Municipal de Trânsito, explicitados da seguinte forma:



I. o Sistema Municipal de Transportes é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de mercadorias, abrigos, estações de passageiros e operadores de serviços dentro do território municipal;

II. o Sistema Municipal de Viação - SMV é constituído pela infraestrutura física das vias que compõem a malha viária, por onde circulam veículos, pessoas, ciclistas, animais e correlatos, estando vinculado ao Sistema Federal através da Lei 12379/11; e

III. o Sistema Municipal de Trânsito é constituído pelo conjunto de sinalizações viárias que orientam o tráfego nas vias, indicando o seu Poder de Polícia e sujeitando os seus usuários as sanções e as penalidades previstas na Lei 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

**Parágrafo único.** O Planejamento e gestão dos Sistemas Municipais deverão atender ainda os pressupostos constantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal 12587/12 e suas complementaridades.

**Art. 4º** A Lei de Mobilidade Municipal diz-se Urbana por tratar dos requisitos urbanísticos adequados as vias de deslocamento dentro do município sem, no entanto restringir-se ao perímetro urbano do mesmo.

**§ 1º.** Vias locais e vicinais rurais deverão acatar igualmente os requisitos de gabarito e caixa de rolamento apropriado ao uso, tipo e intensidade de fluxo previsto no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

**§ 2º.** A necessidade específica do trânsito de máquinas e implementos agrícolas nas vias urbanas ou vicinais, deverá ser objeto do Plano Municipal de Mobilidade, considerando-se prioritariamente os meios seguros e pacíficos para a circulação destes equipamentos na cidade, reconhecendo-se no entanto as limitações impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

## CAPÍTULO II

### DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

#### SEÇÃO I DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS

**Art. 5º** A Lei de Mobilidade do Município de Turvo é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades.

**Parágrafo único.** Nestes termos, a Lei Municipal de Mobilidade tem por princípios:

- a. a preservação da vida, da saúde, do meio ambiente e da paisagem urbana;
- b. o acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a circulação ordenada de pessoas e mercadorias;
- c. a prioridade de pedestres, dos ciclistas e pessoas portadoras de necessidades especiais ou com restrição temporárias de mobilidade sobre o transporte motorizado;
- d. a prioridade do transporte coletivo sobre o individual e do público sobre o particular;



- e. a hierarquia do sistema viário, objetivando a fluidez e a redução de tempo nos deslocamentos dentro do município; e
- f. a sua articulação com os Sistemas Estadual e Federal de Mobilidade.

## SEÇÃO II DOS OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

**Art. 6º** A Política Municipal de Mobilidade tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social.

**Art. 7º** São objetivos específicos ainda da Política Municipal de Mobilidade:

- I. priorizar em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente;
- II. criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade;
- III. considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de mercadorias e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;
- IV. considerar no Plano Municipal de Mobilidade, a malha de fluxos peatonais e cicloviários, interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas salutares de deslocamento no município;
- V. resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, através do controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados; e
- VI. compatibilizar a legislação existente com as diretrizes urbanísticas estabelecidas neste Plano Diretor, bem como exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

## CAPÍTULO III

### DAS DIRETRIZES E AÇÕES ESTRATÉGICAS EM MOBILIDADE

**Art. 8º** São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

- I. garantir o acesso às propriedades e localidades em todo o território municipal;
- II. estruturar e hierarquizar o Sistema de Viação, de forma a propiciar a melhor condição de deslocamento de veículos e pedestres, em tempo reduzido, com menos consumo energético e baixo impacto ambiental;



- III. planejar, executar e manter o Sistema de Viação segundo os critérios de segurança e conforto da população, respeitando o meio ambiente e obedecendo as diretrizes de uso e ocupação do solo municipal;
- IV. promover a continuidade da malha viária municipal, por meio de diretrizes viárias a serem impostas aos parcelamentos e ocupações do solo, contíguos as franjas da mesma ou em vazios urbanos;
- V. planejar, ordenar e operar o Sistema Municipal de Transportes, planejando o transporte coletivo, suas diretrizes de atendimento e a forma de concessão do serviço público;
- VI. promover estudos técnicos sob a ótica da pluralidade dos meios de transporte, que possam indicar modalidades alternativas para o transporte público coletivo e individual;
- VII. estruturar e implantar na medida de suas demandas, o Sistema Municipal de Trânsito, fundamentado no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, indicando o uso adequado das vias e logradouros públicos municipais, concedendo objeto de sujeição as penalidades através do poder de polícia instituído.

**Art. 9º** São ações estratégicas para a implantação dos Sistemas de Mobilidade Municipal:

- I. promover tratamento paisagístico adequado às vias, de modo a proporcionar segurança e conforto à mobilidade dos cidadãos e a preservação do patrimônio cultural e ambiental da Cidade;
- II. projetar e implantar todos os espaços públicos de circulação do Município de Turvo de forma a considerar a acessibilidade universal e cidadã;
- III. exigir dos projetos de ordem privada a consecução de medidas construtivas que considerem igualmente a acessibilidade universal e cidadã;
- IV. conceder prazo regulamentar para a adequação de edificações e pavimentações existentes, sejam públicas ou privadas, às normas de mobilidade e acessibilidade universais;
- V. desenvolver o Plano Cicloviário Municipal, prevendo a implantação da malha de ciclovias e ciclofaixas, a ordenação e a educação para o seu uso;
- VI. desenvolver o Plano de Rotas do transporte coletivo municipal, instituindo a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;
- VII. desenvolver o Plano de Transporte Escolar municipal, por demanda pública, independente do Transporte Coletivo municipal, instituindo neste caso a concessão de sua exploração a título precário, mediante processo licitatório pertinente;
- VIII. instituir Órgão Executivo Municipal de Trânsito, encarregado da manutenção constante das vias e logradouros, bem como da confecção e instalação de sinalização viária adequada, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB;
- IX. ordenar o uso do espaço apropriado em vias e logradouros públicos para estacionamentos de veículos e vagas específicas, indicando a possibilidade e a forma de oneração para sua utilização; e
- X. pesquisar a viabilidade de anéis viários nas centralidades urbanas, como forma de restringir o acesso de veículos incompatíveis com o uso adequado da malha viária em zonas específicas.





### CAPÍTULO IV DAS DEFINIÇÕES

**Art. 10** Para os fins desta Lei, consideram-se as seguintes definições:

- I. alinhamento: a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando a sua testada;
- II. caixa de rua: conjunto de faixas, normalmente contidas entre meio-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento;
- III. calçada: parte do passeio destinado a circulação livre e exclusiva de pedestres, com ou sem mobilidade reduzida;
- IV. ciclovia: pista exclusiva para circulação de bicicletas e similares;
- V. ciclofaixa: parte da pista de rolamento reservada à circulação de bicicletas e similares, ciclo-elétricos ou ciclomotores;
- VI. esquina: concordância entre dois alinhamentos;
- VII. estrada vicinal: via rural de conexão entre localidades, sujeita igualmente a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;
- VIII. franja urbana: limite físico da malha viária, aquém da linha perimetral urbana, onde os arruamentos encerram em áreas de expansão ou vazios urbanos;
- IX. gabarito: seção transversal do conjunto de caixas de ruas, passeios públicos e canteiros, determinante do padrão da via e da composição dos seus serviços;
- X. hierarquia viária: classificação dos arruamentos e estradas municipais, objetivando dotar preferência de fluxo às vias e velocidade regulamentar;
- XI. logradouro público: todo e qualquer espaço público passível de endereçamento;
- XII. malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;
- XIII. mobiliário urbano: elementos do serviço público que visam dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;
- XIV. passeio público: conjunto de faixas, contida entre o alinhamento e o meio-fio, que compõem os usos de calçadas, paragens, acessos, serviços e mobiliários;
- XV. quadra: conjunto de testadas que formam um alinhamento entre duas esquinas;
- XVI. redes de distribuição: sistemas aéreos ou subterrâneos, instalados nas faixas de serviço ou nas caixas de rua, visando o abastecimento público dos lote;
- XVII. testada: parte do alinhamento correspondente a um lote especificamente; e

## TÍTULO II DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTES



**Art. 11** O Sistema Municipal de Transportes será gerido e aplicado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de regulamentação própria, referendada pelo Conselho da Cidade, dos seguintes temas:

- I. as concessões públicas aos serviços de transportes de passageiros, coletivo, escolar, de grupos e individual;
- II. o transporte de mercadorias dentro do município, suas transições, transbordos, entradas e carregamentos, inclusive restrições específicas;
- III. a instalação, operação e manutenção de abrigos, estações de passageiros e equipamentos viários; e
- IV. as operadoras de serviços em transporte com atuação no município.

**§ 1º.** As atividades do Órgão Executivo Municipal de Trânsito serão subsidiadas pelo Setor de Planejamento Urbano no que concernem as ações estratégicas e elaboração do Plano de Rotas para o Transporte Público Coletivo.

**§ 2º.** As atividades indicadas no inciso primeiro serão regulamentadas por Lei Complementar, enquanto os demais incisos serão regulamentados por Decreto Municipal.

## CAPÍTULO I

### DO TRANSPORTE DE CARGAS

**Art. 12** O Transporte de cargas e mercadorias dentro do Município de Turvo corresponderá às limitações físicas interpostas pela malha viária municipal e pelo regime de adensamento urbano previsto na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, sem que haja prejuízo ao atendimento das demandas comerciais e a qualidade do espaço urbano.

**§ 1º.** As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte de cargas nos diversos lugares da cidade.

**§ 2º.** As áreas especialmente adensadas ou de caráter polarizador, deverão restringir o acesso de veículos considerando o seu tamanho, peso e impacto sobre as atividades do lugar.

**Art. 13** As eventuais áreas circunscritas de restrição de acesso de veículos deverão ser definidas em Mapa do Plano Municipal de Mobilidade, inibindo o deslocamento direto de veículos incompatíveis com a malha urbana ali existente, a partir de regulamentação efetivada por Decreto Municipal, referendada pelo Conselho da Cidade.

**§ 1º.** Os eixos viários arteriais são naturalmente áreas irrestritas de acesso, permitindo no entanto somente o deslocamento de cargas para abastecimento local de mercadorias.

**§ 2º.** Somente as vias rápidas são permissíveis para cargas e mercadorias em trânsito, não sendo admissível o acesso de veículos com esse fim na malha da cidade definida como restrita.

**Art. 14** Para que seja possível o acesso de cargas e mercadorias em todos os pontos das áreas restritas, deverão estar previstas ao longo das vias arteriais ou anéis viários, estações de transbordo de mercadorias para veículos compatíveis com aquele tráfego.



**§ 1º.** O Poder Público Municipal irá incentivar a instalação destes pontos de transbordo nas áreas privadas ao longo das vias rápidas, que poderão estar relacionadas a outros serviços correlatos como pátios de operadoras de transporte ou postos de abastecimento de veículos.

**§ 2º.** No caso do transporte de grandes cargas, em áreas industriais ou de modalidade diversa à rodoviária, o Poder Público deverá planejar a adoção de Porto Seco, localizado apropriadamente, por gestão própria ou concessão a terceiros.

## CAPÍTULO II

### DO TRANSPORTE PÚBLICO

**Art. 15** Em consonância ao Artigo 30 da Constituição Federal, o Transporte Público Municipal é de competência executiva da Prefeitura Municipal, e por ela deve ser gerido e fiscalizado, atribuindo-se a esta as responsabilidades do atendimento dos serviços prestados, prioritariamente aos carentes, idosos, estudantes e portadores de necessidades especiais.

**Art. 16** O Transporte público, coletivo, escolar, de grupos ou individual, dentro do Município de Turvo, corresponderá às demandas progressivas por estes sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

**§ 1º.** As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão considerar alternativas fluidas para o transporte público coletivo, inclusive com a adoção de eventuais corredores exclusivos.

**§ 2º.** As áreas especialmente atratoras, sejam comerciais, de serviço, industriais ou de lazer, deverão atender a convergência de veículos do transporte público.

**Art. 17** Ao Município de Turvo compete ainda, cumprir e fazer cumprir as normativas estabelecidas por Lei Federal e Estadual, relativamente as questões do transporte público de passageiros, no âmbito de suas atribuições.

### SEÇÃO I DO TRANSPORTE COLETIVO

**Art. 18** A Prefeitura Municipal poderá explorar o serviço de transporte coletivo, através de Autarquia a ser por si criada para este fim, ou mediante o regime de concessão ou permissão nos termos da Constituição Federal.

**Parágrafo único.** Para consolidar e particularizar as diretrizes relativas a este serviço, o Poder Público Municipal, através de seus órgãos de Planejamento e Trânsito deverão elaborar o Sistema Municipal de Transporte, ferramenta técnica de operabilidade, que vise:

- a) integrar os sistemas municipal, estadual e federal de transportes;
- b) disciplinar e fiscalizar as concessões e permissões públicas relativas ao caso;
- c) integrar políticas de desenvolvimento e apoio ao turista no transporte coletivo; e



d) garantir o processo participativo da sociedade civil das designações relativas ao transporte coletivo.

**Parágrafo único.** O Poder Público Municipal atenderá ainda as diretrizes relativas ao transporte público coletivo, constantes do capítulo segundo da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal 12587/12.

**Art. 19** Incumbe ao Poder Executivo Municipal, nas questões relativas ao serviço de Transporte Coletivo Municipal:

- I. promover o Plano de Rotas do Transporte Coletivo Municipal, definindo as demandas, as modalidades de transporte, os agrupamentos de rotas, as frequências, os horários e as lotações ao bom atendimento da oferta diária e regular dos serviços à população;
- II. expedir Decreto regulamentando as condições do serviço público de Transporte Coletivo no município, referendado pelo Conselho da Cidade;
- III. promover os meios para a prestação adequada do serviço, inclusive subsidiando o atendimento aos carentes, idosos, estudantes e portadores de necessidades especiais;
- IV. fiscalizar a execução dos serviços, a aplicação das tarifas sociais e o planilhamento de seus custos operacionais;
- V. prover condições mínimas de segurança, higiene e informação nas paradas e estações integrantes do Sistema Municipal de Transportes;
- VI. recomendar procedimentos mais econômicos e eficazes para a prestação do serviço;
- VII. fiscalizar as condições de higiene e segurança dos veículos de transporte coletivo e do atendimento ao Estatuto do Idoso - Lei 10741/03;
- VIII. fiscalizar o atendimento a Lei Federal 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro - CTB e ao Decreto 5296/04, que trata da Acessibilidade ao transporte coletivo, entre outros; e
- IX. pesquisar e promover sistemas alternativos de transporte coletivo condizentes com as demandas sociais locais, enfaticamente quanto ao transporte rodoviário e ferroviário, com diretrizes voltadas a eficiência energética e a redução de impactos ambientais.

**Parágrafo único.** O Plano de Rotas do Sistema de Transporte Coletivo Municipal deverá prever, além dos predicados previstos no inciso primeiro deste artigo, a locação de terminais e paradas, a integração articulada de sistemas e rotas, bem como a hierarquização de fluxos radiais e perimetrais do sistema.

### SUBSEÇÃO I DA CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO

**Art. 20** Quando identificada as demandas por transporte de passageiros, o Poder Público Municipal poderá conceder a terceiros a promoção dos serviços de transporte coletivo, mediante processo licitatório público.

**§ 1º.** Os processos de concessão terão por base o Plano de Rotas do transporte coletivo municipal e será inferido por agrupamentos de rotas ou em sua totalidade, a partir de regulamentação efetivada por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.



**§ 2º.** O Poder Público poderá subsidiar rotas e/ou horários de demanda insuficiente que entender pertinentes para o atendimento de necessidades sociais, desde que justificados e aferidos pelo Conselho da Cidade, resultando este em medida compensatória ao serviço prestado.

**§ 3º.** A concessão ou permissão para exploração do serviço de transporte coletivo fica condicionada ao uso público dos espaços publicitários dos veículos e das estações de passageiros.

**Art. 21** A Licença de Localização e Funcionamento para Empresas do Transporte Coletivo estará condicionada, além de outras exigências, a:

- I. possuir o pátio de estacionamento de seus veículos neste município, em condições que não acarretem situações adversas a unidade de vizinhança;
- II. no caso da existência de oficinas de manutenção e/ou posto de abastecimento, os mesmos requisitos legais relativamente a segurança, saneamento e higiene destes estabelecimentos independentemente; e
- III. possuir posto de atendimento pessoal ao usuário, bem como serviço telefônico gratuito de atendimento ao consumidor.

#### SUBSEÇÃO II DAS ROTAS E HORÁRIOS

**Art. 22** O Poder Público Municipal, deverá desenvolver e implantar estratégias de mobilidade urbana, de forma a atender a progressão das necessidades públicas no tocante ao transporte coletivo.

**Parágrafo único.** A definição das Rotas e dos Horários de cada uma destas modalidades será definida sobre cálculo de demanda mínima, priorizando sempre o atendimento pleno em detrimento da lucratividade.

**Art. 23** É de competência do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, manter atualizados os cálculos do Plano de Rotas, as frequências e horários pertinentes ao bom atendimento das demandas públicas relativamente a este serviço.

**Parágrafo único.** As alterações formuladas para o Plano de Rotas em função destas atualizações deverão ser aprovadas pelo Conselho da Cidade, antes de sanção executiva.

#### SEÇÃO II DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

**Art. 24** Caracteriza-se como transporte individual, o serviço público remunerado prestado a passageiro, com destinação única e não sujeita a delimitação de rota.

**Parágrafo único.** A regulamentação do serviço de transporte individual no município se dará por Decreto Municipal, no prazo de três anos a contar da promulgação da presente Lei, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.



**Art. 25** O transporte individual configura igualmente serviço público, sujeito a concessão ou permissão do Poder Público Municipal, em razão de demanda aferida ou de proximidade a equipamento urbano requerente de tal serviço, como hospitais e estações viárias.

**Parágrafo único.** A concessão ou permissão para exploração do serviço de transporte individual fica condicionada ao uso público de espaços publicitários nos veículos, definidos no Plano Municipal de Mobilidade.

**Art. 26** O transporte individual deverá satisfazer, além das exigências previstas na Lei Federal 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos, através de regulamentação específica do poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

**Parágrafo único.** A autorização, permissão ou concessão do transporte individual se dará tanto para pessoa física como jurídica.

**Art. 27** As estações de paragem dos veículos de transporte individual, estando sobre espaço público, configuram equipamento de uso prioritário do passageiro, não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

### SEÇÃO III DO TRANSPORTE ESCOLAR

**Art. 28** Caracteriza-se como transporte escolar, o serviço público ou privado, fretado à passageiro ou grupo em número limitado a capacidade do veículo transportador, voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e os estabelecimentos de ensino e não sujeito a delimitação de rota.

**§ 1º.** A regulamentação do serviço de transporte escolar no município se dará por Decreto Municipal, no prazo de três anos a contar da promulgação da presente Lei, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

**§ 2º.** O transporte escolar público, quando não executado pelo Município, poderá ser permitido ou concedido, mediante processo licitatório, ficando sua fiscalização a cargo do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, sob orientação do Conselho de Educação.

**Art. 29** O transporte escolar privado ficará sujeito as cominações legais do estado relativamente ao transporte intermunicipal, além das exigências previstas na Lei Federal 9503/97 - Código de Trânsito Brasileiro - CTB, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos, através de regulamentação específica do poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

**Art. 30** Aos veículos de transporte escolar poderão ser regularizados espaços de parada específicos sobre a via pública, identificando tempo exíguo de paragem para o embarque inicial, não sendo aceitas condições de restrição, exclusividade ou privatizantes do seu uso.

**Parágrafo único.** O ponto de parada autorizado deverá considerar a proteção abrigada dos passageiros, não sendo permitida a instalação de qualquer mobiliário ou abrigo de caráter privado, ou sem a autorização pública.

### SEÇÃO IV



### DO TRANSPORTE DE GRUPOS

**Art. 31** Caracteriza-se como transporte de grupos, o serviço fretado à passageiro ou grupo em número limitado a capacidade do veículo transportador, com destinação única, de caráter turístico ou escolar privado e não sujeito a delimitação de rota.

**Parágrafo único.** A regulamentação do serviço de transporte de grupos no município se dará por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

**Art. 32** O transporte de grupos não será regulado por concessão ou permissão, caracterizando-se como prestação privada do serviço de transporte, sujeito as cominações legais do estado relativamente ao transporte intermunicipal e ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB, desde que devidamente justificadas as demandas do transporte, destino e condições.

**Parágrafo único.** O licenciamento para exploração do serviço de transporte de grupos, quando sua base estiver instalada no Município de Turvo, fica dependente da inexistência de condições deste atendimento pelo gestor municipal, ou quaisquer de suas concessionárias.

## CAPÍTULO III

### DAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

**Art. 33** As modalidades do transporte público, oportunas para o Município de Turvo são aquelas presumidas como eficazes às demandas coletivas na questão do transporte de massas e da mobilidade urbana, excetuando-se as de naturezas esportivas, turísticas e de lazer.

**Parágrafo único.** As modalidades consideradas adequadas serão as relativas ao transporte rodoviário, motorizado ou não, de cargas ou de passageiros.

**Art. 34** A partir do advento de demandas para o transporte municipal, o Poder Público deverá promover estudos técnicos para a implantação de mobiliários, veículos e infraestrutura que viabilizem o atendimento das mesmas, em modalidades que priorizem o conforto e segurança dos usuários, a qualificação dos deslocamentos e a preservação do meio ambiente.

**§ 1º.** Serão consideradas modalidades imprescindíveis em sua implantação, a ciclovária e a rodoviária.

**§ 2º.** Outras modalidades poderão ser estudadas desde que atendam os mesmos princípios de eficiência, conforto, segurança e preservação ambiental.

**Art. 35** O transporte público por veículos motorizados será realizado em ônibus e vans de forma coletiva e em automóveis e motocicletas de forma individual, devidamente identificados pelo Poder Público Municipal.

**§ 1º.** Todas as condições para o transporte motorizado serão prescritos pela Lei 9503/97 – Código de Trânsito Brasileiro - CTB, sob a fiscalização do Órgão Executivo Municipal de Trânsito em suas atribuições.

**§ 2º.** O transporte coletivo será ordenado pelo Plano de Rotas, com previsão nos terminais, paradas e faixas, de todos os serviços informativos necessários a consecução do atendimento em qualquer ponto de cada rota.





**§ 3º.** Para a consecução do transporte individual deverão ser previstas apenas as paragens dos veículos e todas as informações relativas ao funcionamento do serviço.

**Art. 36** O transporte não motorizado, efetivamente por bicicletas, será incentivado pelo Poder Público Municipal, através da adoção do Plano Cicloviário Municipal, com a previsão de rotas estruturantes desta modalidade, nas seguintes condições:

- I. em ciclofaixas junto as vias urbanas que não possibilitem o isolamento da modalidade;
- II. em ciclovias independentes quando em vias vicinais; e
- III. em faixas preferenciais, quando do cruzamento com outras modalidades viárias.

**Art. 37** A malha cicloviária municipal será implantada através de estudo técnico específico, considerando-a em sua agilidade e eficácia quanto aos deslocamentos, com qualidade e segurança ao usuário.

**Parágrafo único.** As ciclovias e ciclofaixas serão instaladas preferencialmente:

- a) em vias de conexão de polos industriais;
- b) em vias de conexão de áreas verdes, parques e praças;
- c) por paisagens aprazíveis; e
- d) por distinção do tráfego motorizado, emissor de gases tóxicos.

**Art. 38** O transporte efetuado por ciclomotores e ciclo-elétricos, em todos os seus aspectos serão regulamentados por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

**Art. 39** O transporte efetuado por veículos de tração animal, em todos os seus aspectos serão regulamentados por Decreto Municipal, devidamente referendado pelo Conselho da Cidade.

**Art. 40** As modalidades de transporte por VLT – Veículo Leve sobre Trilhos ou VLP – Veículo Leve sobre Pneus, poderão ser estudados como alternativas no transporte de passageiros entre os pólos locais e regionais.

## TÍTULO III

### DO SISTEMA MUNICIPAL DE VIAÇÃO

**Art. 41** A Prefeitura Municipal será responsável pelo planejamento e disciplinamento das vias de circulação municipal, no que concerne:

- I. à estruturação de vias de circulação para pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas, a partir da organização e urbanização da sede urbana, das localidades e das vias vicinais;
- II. à ordenação da paisagem urbana, da informação ordenada e padronizada com interesse orientativo e de incentivo ao turismo;
- III. ao estudo sobre a necessidade da instalação de sinalizadores de trânsito, objetivando ordenar com segurança o tráfego de veículos e pedestres nas vias do município;





- IV. ao estabelecimento de áreas de estacionamento público ao longo das vias, de forma a agilizar acessos e a mobilidade de usuários;
- V. à implantação e manutenção de elementos de acessibilidade universal;
- VI. à padronização das calçadas e caixas de rua, inclusive quanto aos tipos de pavimentação a serem empregados;
- VII. à instalação de canteiros, serviços e mobiliários urbanos ao longo das vias, de forma compatibilizada; e
- VIII. ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga, embarques e estacionamento geral de veículos.

**Art. 42** Aos proprietários ou inquilinos de imóveis que possuam testadas para vias públicas pavimentadas, compete:

- I. proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo porventura existente nos passeios públicos, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;
- II. aplicar a boa técnica e as diretrizes de projeto, previstos no Plano Municipal de Mobilidade, quanto a continuidade, o nivelamento e a textura das pavimentações empregadas nas calçadas, garantindo a sua regularidade;
- III. realizar constantemente a limpeza e conservação dos passeios públicos, mantendo-os limpos; e
- IV. manter inacessíveis os lotes vagos, requerendo ou procedendo o fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário, remetendo eventuais custos à dívida ativa relativa ao lote.

**§ 1º.** Mesmo quando tratar-se de imóveis não ocupados ou baldios estarão implícitas as obrigações deste artigo ao proprietário, que se sujeitará ainda a manter inacessível o lote em questão.

**§ 2º.** Ao ser notificado para a realização de pavimentação para as calçadas contíguas, o proprietário deverá requerer o alinhamento e o nivelamento da mesma junto ao Departamento de Planejamento Urbano, eximindo-se de transferir elementos necessários ao acesso do lote para o espaço da mesma.

## CAPÍTULO I

### DA COMPOSIÇÃO DAS VIAS

**Art. 43** Cada via urbana ou vicinal obedecerá a uma composição programada para a sua pista de rolamento e os seus passeios públicos, caracterizados pelo conjunto de sistemas que importem ao bom desempenho da mesma, dentro do conjunto da malha viária e previstos no Plano Municipal de Mobilidade.

**§ 1º.** O projeto de novas vias, prolongamentos ou a retificação de existentes depende de avaliação da necessidade destes sistemas, baseado obrigatoriamente em levantamento de contagem de tráfego, elaboradas pelo Setor de Planejamento Urbano ou seu designado e aferidas pelo Conselho da Cidade.



**§ 2º.** A classificação hierárquica da via definirá o seu projeto e o gabarito necessário, implicando a eventual prioridade de instalação ou retificação da mesma.

**§ 3º.** A imposição de recuos frontais estará vinculada à necessária provisão de gabarito para a implantação do conjunto de sistemas previstos em cada via.

**Art. 44** Em quaisquer circunstâncias a composição das rodovias e vias urbanas deverá atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro - CTB e pela NRB 9050/15 – Acessibilidade à edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

## CAPÍTULO II

### DA HIERARQUIA DAS VIAS

**Art. 45** A Lei de Mobilidade, dentre outras atribuições deverá constituir um sistema hierárquico das vias urbanas e rurais do município, estabelecendo os princípios adequados de fluidez e segurança na malha viária.

**§ 1º.** Para o instituto deste fim, as vias serão categorizadas da seguinte forma:

a) vias Rápidas: são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, que não permitem acessibilidade direta a lotes lindeiros, intersecções veiculares e transposição peatonal em nível;

b) vias Arteriais: são as de distribuição do fluxo na malha viária, conectando pontos extremos da cidade e caracterizadas pela preferencialidade quando por intersecções em nível, geralmente controladas por semáforo ou rotatória;

c) vias Coletoras: são as de acomodação do fluxo na malha viária, conectando os bairros periféricos e caracterizadas como eixos vicinais de interesse local, com intersecções em nível, geralmente controladas por sinalização ostensiva;

d) vias Locais: são as de acesso pontual, de interesse limitado à moradores ou de interesses específicos e caracterizadas por intersecções em nível não preferencial; e

e) vias Vicinais: são as rodovias municipais, com caráter preferencial sobre as vias coletoras e locais, mormente em ambiente rural e sujeitas a intersecções em nível.

**§ 2º.** A classificação das vias, constante no Mapa de Hierarquia Viária determinará os limites de velocidade aferidos para cada trecho, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9503/97.

### SEÇÃO I DAS VIAS RÁPIDAS

**Art. 46** A Rodovia Federal BR-285 e as Rodovias Estaduais SC-448 e SC-483, serão consideradas vias de trânsito rápido, dentro das características enunciadas para as Vias Rápidas, atendendo aos pressupostos do DNIT e do DEINFRA relativamente as suas faixas de domínio e indicadas no Mapa de Hierarquia Viária, anexo da presente Lei.



**§ 1º.** Em eventuais trechos urbanos, estas Rodovias terão afastamento frontal definido pelo recuo legal exigido pelo órgão responsável citado, acrescido do recuo previsto pelo uso ou atividade da edificação contígua.

**§ 2º.** As Vias Rápidas poderão ser ladeadas por vias marginais, com característica de coletora, formando corredores de distribuição e acesso a vias contíguas e equipamentos de interesse da própria via rápida.

**Art. 47** Quando não houverem atividades urbanas contíguas, as Vias Rápidas serão compostas basicamente por pista de rolamento e acostamento, buscando sempre o atendimento às necessidades de comunidades lindeiras e acessos locais.

**Parágrafo único.** Vias com interesse excepcional poderão ser dotadas de faixas especiais e mobiliários condizentes com estes interesses, desde que devidamente justificados junto ao órgão responsável pela via, apresentado o projeto de intervenção e sem desvirtuamentos da finalidade principal da via.

### SEÇÃO II DAS VIAS ARTERIAIS

**Art. 48** As Vias Municipais de caráter arterial estarão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, anexo da presente Lei, e caracterizadas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

**§ 1º.** Vias com faixas de interesse excepcionais, como ciclofaixas ou corredores, terão prioridade na elaboração dos projetos de gabarito, indicando sempre o mérito coletivo sobre o particular.

**§ 2º.** Os recuos frontais das Vias Arteriais estarão condicionados a atividade e ao uso previstos em cada uma das edificação contíguas.

### SEÇÃO III DAS VIAS COLETORAS

**Art. 49** As Vias Municipais de caráter coletora estarão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, anexo da presente Lei.

**§ 1º.** Vias coletoras que conectem áreas verdes da cidade serão consideradas preferenciais para a instalação de ciclovias, tendo prioridade na elaboração dos projetos de gabarito.

**§ 2º.** Os recuos frontais das Vias Coletoras estarão condicionados a atividade e uso previstos em cada uma das edificação contíguas.

### SEÇÃO IV DAS VIAS LOCAIS

**Art. 50** Todas as vias da cidade, urbanas ou rurais, não hierarquizadas como Rápidas, Arteriais, Coletoras ou Vicinais, serão consideradas Vias Locais, salvo especificidade atribuída em projeto.

**Parágrafo único.** Os recuos frontais das Vias Locais estarão condicionados a atividade e uso previstos em cada uma das edificação contíguas.



### SEÇÃO V DAS ESTRADAS VICINAIS

**Art. 51** As Vias Municipais de caráter vicinal estarão definidas no Mapa de Hierarquia Viária, anexo da presente Lei.

**§ 1º.** Os projetos de composição destas vias obedecerão aos critérios de fluidez das mesmas, podendo relevar mobiliários e acessos em trecho a eventuais desapropriações pontuais.

**§ 2º.** Quando a estrada vicinal ascende em importância, sendo-lhe atribuída características das demais vias, a mesma deverá ser objeto de projeto de gabarito, passível de alargamento em toda a sua extensão.

**Art. 52** As Rodovias Municipais Vicinais, independente do seu volume de trânsito, deverão prever o atendimento de fluxos diferenciados, como tratores, caminhões, máquinas agrícolas e veículos de tração animal, enquanto autorizados.

**§ 1º.** As estradas vicinais de fluxo arterial ou coletor deverão considerar ainda a possibilidade de linhas de ônibus, com o atendimento de paradas recuadas das faixas de rolamento.

**§ 2º.** Os recuos frontais das Vias Vicinais estarão condicionados a atividade e uso previstos em cada uma das edificação contiguas.

## CAPÍTULO III

### DOS CONDICIONANTES DAS VIAS

#### SEÇÃO I DOS GABARITOS DAS VIAS

**Art. 53** Cada hierarquia de via terá um gabarito padrão variável conforme a composição das faixas viárias, necessárias ao atendimento dos fluxos e serviços em cada logradouro e aferidos por levantamento em contagem de tráfego.

**§ único.** Identificada a hierarquia de uma determinada via, através do Mapa de Hierarquia Viária, anexo da presente Lei, o projeto de seu gabarito total será efetuado considerando-se:

- a) o gabarito total e a caixa de rua existentes;
- b) os recuos necessários a composição do padrão mínimo ou de projeto da via;
- c) as demandas por serviços e fluxos do greide;
- d) a contagem de tráfego por modalidade nas faixas; e
- e) as necessidades pontuais de transposição, acessos e mobiliários.

**Art. 54** Cada via urbana será projetada na medida das condições de sua implantação total, avaliando-se a possibilidade de instalações parciais ou precárias, mas que objetivem o gabarito pleno, sem modificações e em atendimento as demandas previstas para a sua hierarquia e zona.



§ 1º. Os projetos urbanos das vias existentes serão coordenados pelo Setor de Planejamento Urbano, a qual caberá indicar a existência de interesse nos recuos de jardim ou sua dispensa, para análise e consideração do Conselho da Cidade.

§ 2º. Projetos de novos loteamentos, contíguos ou não a malha urbana, deverão adequar os seus projetos urbanos as condições mínimas dos gabaritos das vias, reservando o Setor de Planejamento Urbano à resolução final sobre a hierarquia das mesmas.

## SEÇÃO II DOS RECUOS FRONTAIS

**Art. 55** Os recuos frontais exigidos para as edificações em relação ao alinhamento dos lotes, previstos na composição de cada hierarquia viária, são destinados a provisão eventual do alargamento das vias contíguas ou da manutenção dos gabaritos mínimos estabelecidos, sob a ótica do interesse coletivo.

**Parágrafo único.** Os recuos frontais das edificações em relação as suas testadas com o logradouro público atenderão aos seguintes dimensionamentos:

- a) a partir da situação existente da via, não podendo ser menor do que o alinhamento do gabarito mínimo ou de projeto instituído para a mesma;
- b) a partir do uso da edificação em sua testada; e
- c) a partir de um prisma perpendicular ao alinhamento, com 70º (setenta graus) de inclinação a partir do eixo da via, incidindo sobre o recuo da altura máxima da edificação.

**Art. 56** Somente serão admitidos recuos livres para as atividades comerciais ou de serviço, salvo projeto específico de interesse público, devidamente abalizado pelo Conselho da Cidade.

§ 1º. Para as atividades residenciais, em qualquer hierarquia de via será exigido o recuo padrão de 5,00 mts (cinco metros), contados a partir do alinhamento existente, nunca menor do que o alinhamento do gabarito mínimo ou de projeto instituído para a mesma.

§ 2º. Para as atividades comerciais ou de serviço, em qualquer hierarquia de via será concedido o recuo padrão livre, nunca menor do que o alinhamento do gabarito mínimo ou de projeto instituído para a mesma.

§ 3º. Em lotes de esquina todas as testadas serão consideradas independentemente, conforme prescrito nos parágrafos anteriores.

§ 4º. Para as atividades industriais, em qualquer hierarquia de via, será exigido um recuo de 15,00 mts (quinze metros), contados a partir do alinhamento existente, nunca menor do que o alinhamento do gabarito mínimo ou de projeto instituído para a mesma.

**Art. 57** Os recuos obrigatórios sobre a testada dos terrenos serão aferidos para cada via ou segmento, a partir de sua hierarquia, de eventual projeto de alargamento, do gabarito mínimo ou de projeto instituído.

**Parágrafo único.** Inexistindo projeto que recomponha o padrão de gabarito da via em questão, as edificações deverão atender excepcionalmente o recuo instituído pelo gabarito mínimo da via.



### CAPÍTULO IV

#### DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE VIAÇÃO

**Art. 58** Novos loteamentos, desmembramentos e empreendimentos imobiliários de qualquer ordem, propostos tanto pela iniciativa privada, quanto pelo Poder Público, deverão observar as disposições da presente Lei, aferindo continuidade no sistema de viação, na franja da malha e nos vazios urbanos.

**§ 1º.** A hierarquização das novas vias será identificada pelo Poder Público, quando da análise do projeto, efetivando então as exigências quanto à composição dos gabaritos e mobiliários urbanos.

**§ 2º.** Na Lei Municipal de Loteamentos serão definidos os parâmetros para a implantação de loteamentos, desmembramentos e empreendimentos imobiliários.

**§ 3º.** A ausência de continuidade e gabarito nos logradouros existentes do município deverão ser identificados e mapeados, gerando projetos de intervenção que objetivem a fluidez na malha viária, principalmente pelas Vias Arteriais e Coletoras.

**Art. 59** O greide das vias projetadas em novos loteamentos deverá acompanhar o mais que possível as curvas topográficas do terreno, evitando-se transposições por linhas de água e inclinações superiores a 20% (vinte por cento).

**§ 1º.** O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como o previsto na presente Lei.

**§ 2º.** A implantação do greide de logradouros projetados, em qualquer circunstância será analisado e aprovado pelo órgão ambiental competente.

**Art. 60** A implantação das vias do loteamento ou parcelamento atenderá prioritariamente as instâncias coletivas, não cabendo ao promotor do mesmo, argumentos relativos ao aproveitamento técnico da área em detrimento do interesse público.

**§único.** O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias.

## TÍTULO IV

### DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

**Art. 61** O Sistema Municipal de Trânsito será gerido e aplicado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de regulamentação própria, expedida por Decreto Municipal e referendada pelo Conselho da Cidade, dos seguintes temas:

- I. o trânsito de mercadorias dentro do município, suas rotas, horários de fluxo, cargas e descargas, inclusive restrições específicas, através de mobiliários sinalizadores;
- II. a instalação, operação e manutenção de sinalizadores e mobiliários urbanos relativos ao sistema de viação, inclusive aos limitadores de velocidade;
- III. as concessões públicas aos serviços de exploração publicitária dos sinalizadores e mobiliários urbanos; e



IV. a fiscalização dos serviços de transporte público no município.

**§ 1º.** As atividades do Órgão Executivo Municipal de Trânsito serão subsidiadas pelo Setor de Planejamento Urbano no que concernem as ações estratégicas e elaboração do desenho urbano para a instalação de sinalizadores e mobiliários urbanos para o Sistema de Trânsito.

**§ 2º.** Os parâmetros técnicos para definição de publicidades em mobiliários públicos e condições de usos e conduta no serviço de transporte público no município serão regrados pelo Código de Posturas Municipal e demais legislações específicas.

**§ 3º.** As publicidades em mobiliários públicos serão ordenadas igualmente pelo Código de Posturas, atendendo especificamente aos artigos 94 e 95 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9503/97 no que se refere aos sinalizadores de trânsito.

**Art. 62** Os sinalizadores são subdivididos em verticais e horizontais, e obedecem aos parâmetros técnicos apostos no CTB, Lei 9503/97, ou legislação sucedânea.

**Parágrafo único.** A regulamentação técnica pertinente aos sinalizadores é definida a partir de Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, competindo ao Município de Turvo, com exclusividade, a sua padronização através do Plano Municipal de Mobilidade e consequente aplicação.

## TÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 63** Esta Lei Complementar, a exemplo da Lei Geral e dos demais instrumentos de política urbana municipal, deverão ser revistos pelo menos a cada 10 (dez) anos, por iniciativa do Poder Público e sob inspeção e instigação do Conselho da Cidade.

**Art. 64** O Poder Público Municipal promoverá edição popular desta Lei, com distribuição gratuita às escolas municipais, bibliotecas, faculdades, demais órgãos e entidades públicas, bem como entidades da sociedade civil, sem prejuízo de outras formas de divulgação, impressa ou eletrônica.

**Art. 65** Os Planos, sistemas e programas previstos nesta Lei deverão ter prazo de 02 (dois) anos para serem elaborados, a partir da promulgação da presente Lei.

**Art. 66** A transgressão do exposto nesta Lei do Plano Diretor pelos Agentes Públicos e coniventes, caracterizará infração e enquadramento no ordenamento jurídico pertinente.

**Art. 67** Esta presente Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

**Art. 68** Revogam-se todas as disposições contrárias a esta Lei.

Turvo, de \_\_\_\_\_ de 2018

PREFEITO MUNICIPAL



**TURVO - SC**

TEU FUTURO TU FORJAS NOS BRAÇOS

ANEXO 02

**MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL**

ANEXO 03

**MAPAS DE HIERARQUIA VIÁRIA URBANA**