



LEI COMPLEMENTAR Nº 106

de 09 de abril de 2013

DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE JARDIM - MS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O Prefeito Municipal de Jardim - Estado de Mato Grosso do Sul, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprova e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

TÍTULO I.

Disposições Gerais

Capítulo I.

Dos Objetivos

Art. 1º..

A presente Lei destina-se a hierarquizar e estabelecer as regras para a implantação do sistema viário do Município de Jardim, em consonância com a Lei Complementar do Plano Diretor, com a Lei Complementar do Parcelamento de Solo Urbano e com a Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo.

Art. 2º..

Esta Lei tem por objetivos estabelecer as condições necessárias para que o sistema viário do Município de Jardim possa ser executado de modo adequado, garantindo seu bom funcionamento, segundo os seguintes critérios:

I.

assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo no Município;

II.

respeitar as regras de hierarquização das vias de circulação estabelecidas nesta Lei Complementar, garantindo a distribuição do tráfego, de forma adequada e segura para a locomoção do usuário;

III.

disciplinar o tráfego na área urbana;

IV.

fortalecer o trecho urbano das rodovias, indicados no Anexo I desta Lei Complementar, para que estas se consolidem como vias urbanas de caráter arterial;

V.

implementar um sistema de ciclovias, como alternativa de locomoção e lazer;

VI. *proporcionar segurança e conforto priorizando o tráfego de pedestres e ciclistas.*

Art. 3º..

A presente Lei Complementar define o sistema viário do Município de Jardim, estabelecendo as diretrizes para implantação e ampliação nas zonas urbanas, nas zonas rurais e nas sedes dos distritos.

Art. 4º..

São parte integrante desta Lei Complementar:

I.

Anexo I - Mapa Indicativo do Sistema Viário da Sede do Município;

II.

Anexo II - Mapa Indicativo do Sistema Viário do Município de Jardim;

III.

Anexo III - Tabela de Dimensionamento das Vias;

IV.

Anexo IV - Esquemas de Vias com Ciclovias;

V.

Anexo V - Tabela de Raios de Giro;

VI.

Anexo VI - Tipologias de Estacionamento;

VII.

Anexo VII - Acesso de Veículos aos Lotes de Esquina em Vias Coletoras e Locais;

VIII.

Anexo VIII - Croqui do Padrão de Calçada.

Capítulo II.

Das Definições

Art. 5º.. *Para efeito desta Lei Complementar, são adotadas as seguintes definições:*

I.

agulha: bifurcação ou entroncamento em ângulo agudo entre vias urbanas, via marginal e rodovia e vice-versa;

II.

área pública: área destinada a sistemas de circulação de veículos e pedestres, a espaços livres de uso público e a implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

III.

caducifólio: planta ou vegetação que não mantém verde durante o ano todo, perdendo as folhas durante a estação seca ou inverno;

IV.

caixa da via: distância definida em projeto entre os dois alinhamentos prediais em oposição;

V.

código de trânsito: conjunto de normas que disciplinam a utilização do sistema viário;

VI.

cul-de-sac: bolsão para retorno localizado ao final de vias sem saída;

VII.

faixa de aceleração: espaço adicional para equiparação de velocidade na entrada de vias com grande fluxo, velocidade ou ambos;

VIII.

faixa de desaceleração: espaço adicional para frenagem de veículo na saída de vias com grande fluxo, velocidade, ou ambos, e próximo a retornos;

IX.

faixa de domínio: superfície lindeira à via interurbana, delimitada por lei específica, destinada a operações e futuras ampliações das pistas de rolamento, sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

X.

faixa non aedificandi: área às margens de vias onde fica obrigatório recuo, não sendo permitidas edificações de qualquer espécie ou porte;

XI.

interseção de vias, múltipla ou complexa: cruzamento de vias que apresentam mais de três aproximações e cujas funções e padrões físicos caracterizem pelo menos uma delas como arterial;

XII.

logradouro público: área destinada à circulação de veículos e/ou pedestres e espaços públicos de domínio público e de uso comum e/ou especial do povo;

XIII.

malha viária: conjunto de logradouros públicos e vias, destinados à circulação viária e acesso aos lotes;

XIV.

passeio: parte do logradouro público ou via de circulação destinada ao tráfego de pedestres;

XV.

pista de rolamento: porção da via de circulação destinada ao tráfego de veículos com uma ou mais faixas;

XVI.

pólo gerador de tráfego: edificação ou conjunto de edificações cujo porte, natureza e oferta de bens ou serviços geram uma situação de complexidade com interferências no tráfego do entorno e grande demanda por vagas de estacionamento ou de garagem;

XVII.

sinalização de trânsito: conjunto de elementos de comunicação visual adotados nas vias públicas para informação, orientação e advertência aos seus usuários;

XVIII.

sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados na pavimentação das vias;

XIX.

sinalização vertical: representada por placas e painéis e demais elementos instalados ao longo das vias;

XX.

têiper: trecho de uma via com largura variável, utilizado como transposição para faixa de aceleração ou desaceleração;

XXI.

tráfego: fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;

XXII.

tráfego leve: fluxo inferior a 50 veículos por dia em uma direção;

XXIII.

tráfego médio: fluxo compreendido entre 50 e 400 veículos por dia em uma direção;

XXIV.

tráfego pesado: fluxo superior a 400 veículos por dia em uma direção;

XXV.

via arterial: eixo viário principal que organiza todo o sistema viário das áreas urbanas e que acumula os maiores volumes de tráfego da cidade;

XXVI.

via coletora: via que promove a ligação das vias locais internas aos bairros com as vias arteriais;

XXVI.

via local: via destinada a tráfego leve no interior dos bairros;

XXVII.

vias públicas ou de circulação: avenidas, ruas, alamedas, travessas, contornos rodoviários, estradas e caminhos de uso público.

TÍTULO II.

Do Sistema Viário Municipal

Capítulo I.

Do Sistema viário

Art. 6º..

O sistema viário municipal compreende o conjunto das principais vias formadoras da malha viária do município, conforme explicitado nesta Lei Complementar.

Parágrafo único. .

Toda nova via ou arruamento no município de Jardim deverá passar por aprovação da Administração Municipal, nos termos previstos nesta Lei Complementar e em conformidade com a Lei Complementar do Plano Diretor, com a Lei de Parcelamento do Solo Urbano e com a Lei do Uso do Solo Urbano.

Seção I.

Da Hierarquia das Vias

Art. 7º..

As vias de circulação do município, conforme suas funções e características físicas, classificam-se de acordo com a seguinte hierarquia, segundo o Anexo I e II desta Lei Complementar:

I.

vias arteriais;

II.

vias coletoras;

III. *vias locais;*

III.

estradas vicinais;

IV.

rodovias.

Seção II.

Das características e funções das vias

Art. 8º..

As vias que compõem o sistema viário de Jardim são assim caracterizadas:

I.

vias arteriais: configuram se como os eixos principais de estruturação viária do município, atendendo ao tráfego local convergindo dos principais acessos das áreas urbanas e recebendo as ligações das vias coletoras e locais, além de se constituírem como eixo de concentração de importantes áreas e atividades da cidade;

II.

vias coletoras: promovem a ligação entre as vias locais e as vias arteriais, coletando e distribuindo o fluxo de veículos para o interior dos bairros, localidades e vias locais, sendo destinadas ao tráfego de passagem e também ao tráfego local;

III.

vias locais: permitem o acesso às propriedades, constituindo-se nas ruas de pequeno porte e pequeno volume de tráfego no interior os bairros onde se estabelecem os usos residenciais, comerciais ou de serviços;

III.

estradas vicinais: ligam a sede municipal com as sedes distritais, vilas rurais, povoados interiores e escoarem a produção da zona rural, podendo ser estradas Estaduais ou estradas de vizinhança, pavimentadas ou não pavimentadas;

IV.

rodovias: são representadas pelas rodovias Federais e Estaduais, que cortam o município de Jardim e constituem-se nas principais ligações de Jardim com outros municípios do Estado do Mato Grosso do Sul.

1°.

Atendem também ao tráfego de passagem intermunicipal (Avenida 11 de dezembro e Avenida Duque de Caxias).

2°.

As vias arteriais e coletoras estão indicadas no anexo I.

Seção III.

Das Diretrizes para Pavimentação

Art. 9°..

Para efeito de realização de projetos de pavimentação no município, as vias de circulação, hierarquizadas, conforme o art. 6° desta Lei Complementar, são assim classificadas quanto ao volume de tráfego:

I.

tráfego pesado, compreendendo:

a).

rodovias federais e estaduais, contornos e acessos rodoviários;

b).

anéis rodoviários;

c).

vias arteriais.

II. tráfego médio, compreendendo:

a).

vias coletoras;

c).

vias marginais, acessos a rodovias e anéis viários;

III.

tráfego leve, compreendendo:

a).

vias locais;

b).

estradas vicinais.

Art. 10.

A seção transversal das vias para veículos será sempre horizontal, com declividade de 2,0% (dois por cento) e côncava, observado o seguinte:

I.

a declividade mínima será de 0,5% (cinco décimos por cento) e as vias deverão ser providas de captação de águas pluviais a cada 50,0 m (cinquenta metros);

II.

a declividade mínima será de 0,5% (cinco décimos por cento) e as vias deverão ser providas de captação de águas pluviais a cada 50,0 m (cinquenta metros);

III.

nas intersecções de ruas, os perfis longitudinais axiais não deixarão de concordar com o perfil longitudinal da rua, principalmente nos cruzamentos oblíquos.

Seção IV.

Das Dimensões das Vias

Art. 11.

Os padrões para o dimensionamento do sistema viário obedecerão às regras estabelecidas pelo município quanto aos seguintes aspectos:

I.

dimensões das caixas das vias;

II.

dimensões das pistas de rolamento;

III.

dimensões dos passeios;

IV.

dimensões das ciclovias e ciclofaixas.

Art. 12.

As novas vias deverão seguir as regras estabelecidas nesta Lei, e todas as vias já executadas, com pavimento e passeios definitivos, poderão permanecer com as dimensões existentes, exceto nos casos de incompatibilidade com o tráfego estabelecido podendo, nestes casos, sofrer adequações, respeitando-se a composição e dimensões mínimas definidas abaixo e no Anexo III desta Lei Complementar:

I.

vias estruturais: serão definidas a critério dos órgãos estaduais competentes;

II.

trecho urbano das rodovias e estradas vicinais: será objeto de projetos específicos da Prefeitura Municipal;

III.

para as demais vias urbanas, não deve ser permitida declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento);

IV.

quando abertas ou fechadas em cul-de-sac, constituindo ou não conjuntos, deverão ter, no máximo, 350,00m (trezentos e cinquenta metros) de comprimento entre um cruzamento e outro, para favorecer a circulação de pedestres;

V.

o cul-de-sac deverá ser dimensionado para permitir manobras de veículos médios de carga, abastecimento, lixo e bombeiros, segundo o raio de giro interno mínimo constante do Anexo V desta Lei Complementar.

Capítulo II.

Da Sinalização de Trânsito

Art. 13.

A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da Administração Municipal, conforme estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº 9.503/97.

1º.

Toda e qualquer via pavimentada no município deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação Federal.

2º.

Toda e qualquer via pavimentada em loteamentos deverá receber sinalização horizontal sendo de responsabilidade do loteador a sua execução, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão responsável da Administração Municipal.

3º.

O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de tráfego.

Capítulo III.

Do Acesso dos Veículos aos Lotes

Art. 14.

No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, o acesso de veículos a lotes localizados nas esquinas deverá manter um afastamento obrigatório de, no mínimo, 4,0m (quatro metros), em relação ao início do raio de giro ou do ponto de concordância da curva, conforme Anexo VII desta Lei Complementar.

Art. 15.

Deverá ser evitada a localização de acessos de veículos a lotes em áreas de abrangências dos raios de giro, das rótulas, das interseções de vias e em curvas com raio inferior a 50,0 m(cinquenta metros).

Parágrafo único. .

Quando se tratar de vias sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, o projeto deverá receber anuência do citado órgão.

Art. 16.

No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, os acessos de veículos a Postos de Abastecimento de Combustíveis deverão atender às seguintes exigências:

I.

a testada do lote deve ter dimensões adequadas para atender, com segurança, os acessos a este;

II.

o acesso, na testada do lote, deverá apresentar, no mínimo, 5,0m (cinco metros) de largura;

III.

no caso de vias secundárias, os acessos devem ter o raio de giro igual ou maior que 6,0m (seis metros), podendo usar ou não a área do lote;

IV.

no caso de vias principais ou arteriais, os acessos devem ocorrer, dependendo da largura da testada do lote, dos afastamentos deste em relação ao meio fio, podendo usar ou não a área do lote, nas seguintes condições:

a).

raio de giro igual a 6,0m (seis metros), faixa de desaceleração e têiper;

b).

raio de giro igual a 6,0m (seis metros) e têiper;

c). *raio de giro igual a 10,0m (dez metros);*

V.

em caso de vias interurbanas ou rurais, os acessos devem apresentar têiper, faixa de aceleração, faixa de desaceleração e via marginal;

VI.

considerar as exigências da Resolução nº 38/98, que regulamenta o art. 86 do Código Brasileiro de Trânsito.

Art. 17.

O acesso de veículos aos demais lotes não citados anteriormente deve obedecer ao seguinte:

I.

ter largura mínima de 3,0m (três metros), que deverá corresponder à largura do rebaixamento do meio fio da calçada;

II.

prever a seguinte localização:

a).

Por via local preferencialmente, ou via secundária, no caso de lotes de uso residencial;

b).

Por via secundária, em lotes de uso não residencial e com divisa voltada para esta categoria de via;

c).

Por via local, em lotes de uso não residencial sem divisa voltada para via secundária.

Parágrafo único. .

Acesso de veículos a lotes que não se enquadrem em qualquer das alternativas constantes dos incisos deste parágrafo, deve ser previsto pela via principal e atender ao exigido nesta Lei.

Art. 18.

No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, deverá ser dada prioridade à concepção de lotes com apenas uma divisa defrontante voltada para via pública, como medida de racionalizar e economizar os espaços destinados à circulação e acessos, exceção feita para lotes de esquina, aqueles destinados a grandes equipamentos ou atividades caracterizadas como pólos geradores de tráfego, e em situações consolidadas.

Art. 19.

Quando da ocupação de terrenos lindeiros a vias com previsão de alargamento, deverá ser observado o nível da futura pavimentação da via para definição dos acessos às edificações, uma vez que estes não poderão ter rampas ou escadas dentro da área de domínio público, salvo em casos excepcionais, aprovados pela Administração Municipal, que solucionem a questão da acessibilidade.

Capítulo IV.

Das Diretrizes de Intervenções no Sistema Viário

Art. 20.

São estabelecidas as diretrizes para execução de ações para implantação ou melhoria do sistema viário:

I.

promover obras de paisagismo, e revitalização urbana, priorizando estas ações nas vias arteriais e coletoras indicadas no Anexo I desta Lei Complementar;

II.

promover a manutenção das vias públicas;

III.

estabelecer incentivos a parcerias com a iniciativa privada e os proprietários de imóveis, para tratamento paisagístico nos passeios, instalação de mobiliário urbano e iluminação pública, em especial no trecho sinalizado no Anexo I desta Lei Complementar, referente à Zona de Dinamização Econômica - ZDE I, o qual deverá atender ao disposto em projeto específico, aprovado pela Administração Municipal;

IV.

proceder à instalação de iluminação adequada para cada tipo de via, observando a hierarquia viária estabelecida para o município de Jardim, descrita no art. 6º desta Lei Complementar.

Art. 21.

As vias propostas devem ser incluídas no sistema viário, com seus respectivos gabaritos e classificações funcionais, conforme Anexos III e IV desta Lei Complementar.

Parágrafo único. .

O gabarito aprovado de uma nova via, independentemente da sua extensão, que se constituir prolongamento de outra via existente ou prevista em projeto aprovado pelo município, não poderá ter largura inferior a esta última.

Art. 22.

As vias da cidade, existentes ou projetadas, estão sujeitas a adequação, conforme o desenvolvimento das áreas urbanas e de acordo com a Lei Complementar do Plano Diretor, a Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo Urbano e a Lei de Parcelamento de Solo urbano, quanto ao seu traçado, gabarito e hierarquia.

Art. 23.

O desenvolvimento dos projetos de engenharia deverá ser compatibilizado com o relevo e ocupação do solo, quanto ao seu traçado, alinhamentos horizontal e vertical, a partir dos levantamentos topográficos expeditos.

Art. 24. *As vias arteriais compõem o sistema viário estrutural e são consideradas estratégicas para o município de Jardim e para os municípios da região, em função do movimento de moradores, veículos e cargas através destas vias, devendo receber tratamento especial, para atender de forma segura e eficiente às demandas e garantir desenvolvimento urbano e regional.*

Art. 25.

A faixa non aedificandi deve ser de 15 (quinze) metros ao longo de cada lado das vias estruturais, incluída na faixa de domínio, conforme Lei Federal nº 6.766/79 e suas alterações posteriores; no caso das rodovias o eixo a ser utilizado é de 35 (trinta e cinco) metros do eixo da BR, conforme determinação do Departamento de Estradas de Rodagem do MS.

Art. 26.

Nos casos em que na área onde se desenvolve o parcelamento da terra haja uma via do sistema viário projetada pelo município, este poderá exigir que seu traçado seja respeitado, condicionando o sistema viário do parcelamento.

Art. 27.

As vias poderão ter largura superior ao fixado no Anexo III desta Lei Complementar, quando devidamente justificado e aprovado pelo município em casos como: plantio de árvores, colocação de mobiliário urbano, canteiros centrais e outros equipamentos, valorização do espaço público com a criação de praças, largos, jardins e passeios, além de outros casos tecnicamente seja justificável.

Parágrafo único. .

Quando houver área residual entre a pista e o passeio, poderá ser implantado nestas áreas paisagismo e áreas para estacionamento de veículos.

Art. 28.

Em novas vias sem saída, deverá ser previsto no final de seu traçado retorno do tipo cul-de-sac, simétrica ao eixo ou não, onde seu diâmetro maior deverá obedecer ao disposto no Anexo IV desta Lei Complementar, e deverá apresentar passeio externo com a mesma largura do passeio da via em todo seu contorno.

Art. 29.

Para reduzir a velocidade dos veículos, poderão ser implantadas, nas vias arteriais ou coletoras, curvas ou rotatórias.

1º.

A curva deverá ter um ângulo central mínimo de 45° (quarenta e cinco graus) e com raio de meio-fio interno mínimo de 15,00m (quinze metros).

2º.

No caso de rotatória central, ou outra configuração desde que devidamente justificada e aprovada pelo órgão municipal competente, deverá ser acompanhada de sinalização horizontal e vertical, e o raio interno da ilha central deverá obedecer às dimensões expostas no Anexo IV desta Lei Complementar.

3º.

No projeto de novas vias locais, criadas a partir de parcelamento de terra, bem como no caso de vias locais existentes, poderão ser implantados redutores de velocidade, por meio de obstáculo de nível com sinalizações, obedecidas às normas técnicas e diretrizes do órgão municipal competente.

Art. 30.

Os gabaritos de todas as vias serão marcados simetricamente a partir de seu eixo.

Art. 31.

Os raios de curva na intersecção entre vias locais e vias secundárias ou principais deverão adotar o raio mínimo de 6,00m (seis metros), ou serão fornecidas pelo órgão municipal competente, em consulta prévia de viabilidade técnica de novos parcelamentos, exceto em casos onde o ângulo da concordância formado entre os prolongamentos dos alinhamentos de meio-fio da via que forma a intersecção seja maior que 90° (noventa graus).

Art. 32.

Em lotes de esquina, deverá ser considerado um afastamento predial e de muro para que seja garantida a visibilidade, a continuidade da calçada e o raio de giro correspondente.

Parágrafo único. .

Os muros quando construídos em esquinas, deverão garantir a visibilidade dos veículos, com a execução de chanfros a 45° com no mínimo 2,00 (dois) metros de comprimento.

Art. 33.

Quando da consulta para construir em terrenos nos cruzamentos ou interseções, o órgão responsável pela aprovação de obras do município dará definição das diretrizes geométricas e de acessos.

Art. 34.

O órgão municipal competente pela aprovação de novos parcelamentos e obras poderá exigir sistema especial de acesso, dependendo do porte, da localização ou do impacto de um novo empreendimento em relação ao sistema viário.

Capítulo V.

Do Uso do Solo e do Planejamento Viário

Art. 35.

Na elaboração ou revisão da Lei Complementar do Plano Diretor, nos projetos de reformulação e de parcelamento do solo urbano deverão ser considerados o uso, a ocupação do solo, a circulação e a acessibilidade para a localização das atividades, dentro da malha urbana, conforme a Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo Urbano e a Lei de Parcelamento de Solo Urbano.

Art. 36.

Os projetos de reformulação ou expansão da malha urbana deverão observar, obrigatoriamente, a continuidade do sistema viário principal e secundário existentes.

Parágrafo único. .

Em casos da impossibilidade do atendimento ao disposto neste artigo, deve ser consultado o órgão competente.

Art. 37.

O transporte coletivo deve ocorrer, prioritariamente, nas vias principais ou arteriais, coletoras, bem como no trecho urbano das rodovias, indicados no Anexo I desta Lei Complementar.

Parágrafo único. .

A localização de parada de ônibus deve obedecer a um espaçamento estabelecido pelo órgão competente.

Art. 38.

A localização de parada de ônibus e estacionamentos no trecho urbano das rodovias, indicado no Anexo I desta Lei Complementar, deverá ser feita, prioritariamente, nas vias marginais ou, na ausência dessas, em baias com divisor físico de circulação.

Art. 39.

Os pontos de táxi, vans, moto-táxi e similares devem ser propostos pelo município quanto à sua localização na malha viária, dimensões, capacidade e quanto à necessidade de baia e abrigo.

Capítulo VI.

Dos Estacionamentos e Garagens

Art. 40.

Paras as atividades caracterizadas ou não como pólo gerador de tráfego, deverão ser previstas áreas com dimensões adequadas para a oferta de vagas de estacionamento.

Parágrafo único. .

As vagas de estacionamento previstas neste artigo deverão ser localizadas exclusivamente dentro do lote.

Art. 41.

A criação de área de estacionamento público é permitida nos seguintes casos:

I.

para atividades públicas de interesse público;

II.

ao longo de vias.

Art. 42.

Os estacionamentos públicos localizados ao longo de qualquer via devem obedecer a um afastamento de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) em relação ao início do raio de giro ou ponto de concordância da curva das esquinas.

1°.

E permitida a delimitação de faixas de estacionamento longitudinal, com 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura ao longo das vias arteriais e coletoras.

2°.

A implantação de estacionamento longitudinal ao longo das vias não pode prejudicar o acesso aos lotes lindeiros à via.

3°.

As entradas e saídas de garagens e estacionamentos devem obedecer a um afastamento de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) em relação ao início do raio de giro ou ponto de concordância da curva das esquinas.

Art. 43.

No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, os estacionamentos públicos devem ser projetados e executados sem a interferência de quaisquer elementos construtivos que possam comprometer a sua utilização ou os parâmetros mínimos estabelecidos para seu dimensionamento.

Art. 44.

Para atividades de uso público que funcionem em horários diferenciados e alternados em diurno e noturno e estejam localizadas até 300,0m (trezentos metros) de distância de um estacionamento público existente, o número de vagas exigido pela atividade poderá ser complementado em até 50% (cinquenta por cento) pelas vagas do estacionamento público.

Art. 45.

Deve ser garantida a previsão de vagas ou baias exclusivas para carga e descarga, embarque e desembarque e estacionamento de táxis nas atividades consideradas como pólo gerador de tráfego.

Parágrafo único. .

As vagas ou baias para carga e descarga, exigidas para pólo gerador de tráfego, não devem ser localizadas em área pública.

Art. 46.

É obrigatória a previsão de vagas exclusivas para ambulâncias e viatura do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Mato Grosso do Sul - CBMMS, naquelas atividades classificadas como pólo gerador de tráfego.

Art. 47.

E obrigatória a previsão de vagas para deficientes físicos e idosos, em conformidade com a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e as Resoluções nº 303 e 304, de 18 de dezembro de 2008.

Art. 48.

Deve-se dar prioridade a estudos de otimização de áreas de estacionamentos existentes, através de intervenções na geometria viária e demarcação de vagas, ao invés da criação de novas áreas.

Art. 49.

Nos projetos de praças públicas, os estacionamentos públicos de superfície, previstos no art. 40 deste Capítulo, devem ser localizados ao longo das vias e em frente aos lotes, sendo vedada sua localização no interior das praças, a fim de preservar a acessibilidade e evitar barreiras físicas e visuais para os pedestres.

Parágrafo único. .

Em praças com previsão de lotes ou atividades públicas de interesse público no seu interior, podem ocorrer estacionamentos públicos, desde que contíguos à via mais próxima da atividade e que não prejudique a acessibilidade e a visibilidade dos pedestres.

Art. 50.

Em áreas contíguas aos terminais rodoviários e de integração intermodais urbanos devem ser previstas áreas para estacionamento de veículos com capacidade adequada, visando favorecer a integração do transporte individual com o transporte público.

Art. 51.

Devem ser criados pontos de mototaxi e estacionamentos de motos, nos locais onde houver aglomeração desses meios de transporte. Essas criações devem estar de acordo com as normas vigentes.

Capítulo VII.

Da Circulação de Pedestres

Art. 52.

As calçadas de circulação de pedestres são compostas por:

I. *faixa de serviço: é a faixa mais próxima da rua, destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de necessidades especiais, postes de iluminação, sinalização de trânsito, bancos, floreiras, telefones, caixas de correio e lixeiras (Anexo VIII);*

II. *faixa livre: de implantação obrigatória, com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros), destinada exclusivamente à circulação de pedestres e, portanto, deve estar livre de qualquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanentes e vegetação;*

III.

faixa de acesso: de implantação obrigatória para calçadas com largura maior que 2,0m (dois metros), localiza-se exatamente em frente ao imóvel e pode conter mesas de bar, vegetação, toldos, rampas ou propaganda, desde que não impeçam o acesso ao imóvel nem ofereçam obstáculos no passeio público.

Art. 53.

As faixas de serviço, livre e de circulação não serão obrigatórias em calçadas situadas em vias locais, desde que seja reservada uma faixa de circulação de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), para livre passagem de pedestres.

Art. 54.

Os projetos urbanos devem ser elaborados de forma a adequar o local das travessias aos principais fluxos de circulação dos pedestres e atenderem ao seguinte:

I.

o dimensionamento de calçadas deve observar o disposto no Anexo III desta Lei Complementar;

II.

deve ser garantida a continuidade da calçada entre entradas e saídas de veículos e entre lotes contíguos, para favorecer a segurança da circulação de pedestre e portadores de necessidades espaciais ou com mobilidade reduzida, sendo obrigatória a utilização de rampas para vencer desníveis, conforme o disposto na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 e as soluções nº 303 e 304, de 18 de dezembro de 2008;

III.

é vedado poço de visita, grelha ou caixa de inspeção em nível superior ao da calçada;

IV.

é vedado o início de rampa na calçada, podendo ser aceito o patamar de acomodação com as respectivas indicações de entrada e saída de veículos;

V. *No meio-fio, junto às esquinas, devem ser construídas rampas de acesso para portadores de necessidades especiais, as quais deverão ser executadas com dimensão variável de 1,20m (um metro e vinte centímetros) e 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), a ser implantada a partir do desenvolvimento da curva.*

Art. 55.

Os projetos urbanos devem ser elaborados de modo a considerar a circulação de pessoas com dificuldade de locomoção e obedecer ao disposto na Norma Brasileira de Regulamentação - NBR-9050 e ao seguinte:

I.

no trecho das travessias de pedestres, o meio-fio das calçadas e do canteiro central das vias, deve ser rebaixado de forma a não apresentar degraus;

II.

o rebaixamento do meio-fio deve ser feito nos locais onde houver maior segurança para a travessia de pedestres;

III. *a travessia de pedestres, em vias de alta densidade de tráfego deve ser preferencialmente definida em nível diferente do nível da via.*

Capítulo VIII.

Do Tratamento Paisagístico

Art. 56.

O tratamento paisagístico do sistema viário e dos espaços de uso público deve ser feito de modo a permitir o conforto bioclimático e a organização da estrutura visual e evitar prejuízos a pisos, pavimentos e construções lindeiras.

Art. 57.

Os estacionamentos públicos devem ser, preferencialmente, arborizados com espécies arbóreas que:

I.

possuam raízes profundas;

II.

não soltem resinas;

III.

não sejam caducifólios;

IV. formem copas;

V.

possuam frutos que não danifiquem os veículos.

Parágrafo único. .

O espaçamento entre as árvores deve ser planejado de acordo com as características da espécie utilizada, sendo no mínimo (01) uma árvore para cada 10,00m de testada.

Art. 58.

A arborização deve ser adequada à caixa da via, evitando-se espécies com raízes superficiais próximas a edificações, calçadas e vias.

Parágrafo único. .

Quando localizadas ao longo das calçadas, a arborização de que trata este artigo, deve levar em consideração estudos de insolação e incandescência com o objetivo de controlar a incidência direta da radiação solar.

Art. 59.

A vegetação deve ser proposta de forma a não obstruir passagens de pedestres ou prejudicar a livre acessibilidade aos logradouros públicos.

Art. 60.

A localização das espécies vegetais deve ser definida de maneira a não prejudicar as redes das concessionárias de serviços públicos.

Art. 61.

E vedada a utilização de vegetação, elemento paisagístico ou mobiliário urbano em locais que prejudique a visibilidade do trânsito.

Parágrafo único. .

Nos casos em que a distância entre o meio-fio e o início do lote for maior que a largura da calçada, pode ser facultado o uso de vegetação, desde que não prejudique a visibilidade do trânsito.

Capítulo IX.

Das Ciclovias, Ciclofaixas e Faixas Compartilhadas

Art. 62.

Ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas poderão ser implantadas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Art. 63.

A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenderá ao disposto no Anexo III desta Lei Complementar e ao seguinte:

I.

ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II.

poderá ser implantada nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III.

ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

Art. 64. *A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.*

Art. 65.

A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública ou da calçada, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 66.

Os terminais rodoviários e estações de transferência do sistema de transporte coletivo, os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

Art. 67.

As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 68.

Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado, poderão ser permitidos, de acordo com regulamentação pelo órgão executivo de trânsito, além da circulação de bicicletas:

I.

circulação de veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema ciclovitário.

II.

utilização de patins, patinetes e skates nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida.

III.

circulação de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

Capítulo X.

Das Disposições Finais

Art. 69.

A implantação de todas as vias em parcelamentos ou loteamentos ou condomínios particulares, inclusive as do sistema viário principal, deverão respeitar as diretrizes básicas de arruamento e sua execução será de responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

Parágrafo único. .

O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes básicas de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta Lei Complementar.

Art. 70.

Esta Lei Complementar entrará em vigor na data da sua publicação.

Art. 71.

Ficam revogadas as disposições em contrário.

JARDIM - MS, 09 DE ABRIL DE 2013

MARCELO HENRIQUE DE MELLOPREFEITO MUNICIPAL

Lei Complementar Nº 106/2013 - 09 de abril de 2013

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial em