

LEI COMPLEMENTAR Nº 748, DE 23 DE MARÇO DE 2010.

DISPÕE SOBRE O CÓDIGO DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BLUMENAU.

JOÃO PAULO KLEINÜBING, Prefeito Municipal de Blumenau. Faço saber a todos os habitantes deste Município que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei Complementar:

Capítulo I
DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

SEÇÃO I
DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES BÁSICAS

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre o Código do Sistema de Circulação do Município de Blumenau, observadas as diretrizes de desenvolvimento, de acordo com o Título II, do Plano Diretor, Lei Complementar nº 615, de 15 de dezembro de 2006.

Art. 2º O Código do Sistema de Circulação do Município de Blumenau é instrumento de planejamento urbano e tem como objetivo a melhoria e modernização do Sistema de Circulação garantindo:

I - a mobilidade urbana, especialmente em relação a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida;

II - o desenvolvimento socioeconômico;

III - a integração com as demais políticas públicas, especialmente, com os códigos de zoneamento, uso e ocupação do solo, parcelamento urbano, edificações.

Art. 3º As disposições deste Código e da legislação correlata deverão ser observadas na aprovação e execução de projetos e obras do Sistema de Circulação do Município.

Art. 4º Qualquer intervenção que afete direta ou indiretamente o Sistema de Circulação deverá receber parecer do órgão municipal competente.

Capítulo II DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

Art. 5º O Sistema de Circulação é composto pelo Sistema Viário, Cicloviário e todo o processo de planejamento, implantação, execução e operação da circulação de veículos, motorizados ou não, e de pedestres, visando o máximo de eficiência e segurança.

Capítulo III DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 6º O Sistema Viário é formado pela malha viária, que é o conjunto de todas as vias classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos neste Código, que é agrupado de acordo com sua importância, da seguinte forma:

I - o Sistema Viário Básico que compreende as vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras;

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

a) Anel Interno, dividido em trecho norte e trecho sul;

b) Anel Periférico, dividido em trecho norte e trecho sul;

c) Radiais Norte, Sul, Leste, Oeste e Sudoeste.

Parágrafo Único - As vias que compõem o Sistema Viário Básico do Município de Blumenau por serem os principais corredores de transporte devem receber tratamento diferenciado das vias locais, com prioridade nas intervenções para a melhoria na mobilidade urbana.

SEÇÃO I DA HIERARQUIA E CARACTERÍSTICAS DA VIA

Art. 7º As vias que integram o Sistema Viário de Blumenau ficam classificadas de acordo com sua importância e o serviço que elas proporcionam quanto à mobilidade do tráfego e controle de acesso em:

I - Vias de Trânsito Rápido - VTR - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

II - Vias Arteriais - VA - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

III - Vias Coletoras - VC - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arterial, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

a) Revogado pela LC nº1.192

b) Revogado pela LC nº1.192

IV - Via Local - VL - aquela caracterizada por interseções em nível, destinada apenas ao acesso local;

V - Via Rural - VR - aquela caracterizada por interseções em nível, destinada ao acesso as áreas rurais;

Parágrafo Único - Os elementos que compõem o gabarito das vias e suas características geométricas estão detalhados no Perfil Viário, no Anexo I.

Art. 8º Toda a via pública deverá possuir:

I - declive longitudinal mínima de 0,3% (zero vírgula três por cento) e a máxima de 20% (vinte por cento);

II - declividade transversal mínima de 2% (dois por cento) e máxima de 4% (quatro por cento).

§ 1º A relação das vias que compõem o Sistema Viário Básico, sua classificação, denominação, gabarito e simetria serão definidos por ato do Chefe do Poder Executivo.

§ 2º A relação das vias projetadas, que pertencem ao Sistema Viário Básico, com sua respectiva identificação, classificação e gabarito serão definidas por ato do Chefe do Poder Executivo.

Art. 9º Poderão sofrer alterações de gabarito e/ou raio de curva os pontos em que as vias públicas possam ter, de acordo com o Mapa Viário, baixado por ato do Chefe do Executivo:

I - interseção especial em nível ou desnível;

II - correção de traçado.

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

§ 1º Os raios de curva do **alinhamento predial** na interseção entre vias do Sistema Viário Básico e vias locais serão definidos pelo responsável pelo planejamento viário.

§ 2º O raio mínimo de curva de concordância do alinhamento oficial deve medir 6,00m (seis metros), exceto onde o ângulo interno entre os alinhamentos oficiais seja inferior a 90º.

§ 2º O raio mínimo de curva de concordância do alinhamento predial deve medir 6,00m (seis metros), exceto onde o ângulo interno entre os alinhamentos prediais seja inferior a 90º.

SEÇÃO I-A **Do gabarito e alinhamento**

Art. 9ºA Gabarito existente é a medida da seção transversal da via pública, compreendendo a pista e as calçadas, aferida no local;

Parágrafo Único. O requerente ou o profissional técnico por ele contratado, será o responsável pela apresentação do gabarito existente e a sua vinculação ao alinhamento predial através de dimensões de amarração.

Art. 9ºB Alinhamento predial é a composição de medidas, tomadas a partir do eixo da via pública, que determinará sua área não edificante.

§ 1º O alinhamento predial da via pública e a utilização da sua respectiva área não edificante serão determinados pelo órgão municipal responsável pelo planejamento viário.

§ 2º Toda construção (inclusive rampa, escada, central de gás, quadro de energia, etc.) deverá respeitar o alinhamento predial, com exceção do delimitador de imóvel que poderá ficar junto ao gabarito existente, desde que respeitadas às condicionantes de acessibilidade.

§ 3º A área do alinhamento predial não ocupado pelo gabarito existente poderá ser utilizada, com caducidade, para jardins, elementos de urbanização e vagas de estacionamento excepcionais.

SEÇÃO II DO PASSEIO PÚBLICO

Art. 10 O passeio público é parte integrante da via pública, destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, de conformidade com as normas de acessibilidade.

§ 1º O passeio público poderá, em determinadas circunstâncias e devidamente sinalizados, compartilhar espaço com ciclovias.

§ 2º A construção de passeios deverá atender à legislação específica.

§ 3º A construção da calçada, em vias que possuírem previsão de alargamento, será no alinhamento existente, podendo divergir do alinhamento oficial.

§ 3º A construção da calçada deverá ser até o gabarito oficial, independente de possuir alinhamento predial.

SEÇÃO III DOS REBAIXOS PARA O ACESSO VEICULAR

Art. 11 O rebaixo de meio-fio para o acesso veicular não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel e nem ultrapassar os limites do lote.

Parágrafo único. Para os imóveis com testada igual ou inferior a 5,0m (cinco metros) será admitido o rebaixo de meio-fio de até 2,5m (dois metros e cinquenta) e, para rebaixos maiores deverá ser solicitado avaliação para o órgão municipal competente.

Art. 11-A. Poderá ser autorizado pelo órgão municipal competente o estacionamento de veículos no recuo frontal, não indicado no projeto original da edificação, e no alargamento de via, desde que o proprietário apresente os seguintes documentos:

I - requerimento protocolado na Praça do Cidadão para "Rebaixo de Meio-Fio";

II - certidão de inteiro teor do imóvel emitida há no máximo 180 dias;

III - planta ou croqui contendo:

- a) locação da edificação existente contendo as dimensões e seus recuos em relação às divisas;
- b) a localização dos rebaixos para acesso veicular requeridos e existentes;
- c) as interferências existentes no atual passeio implantado como postes, bancos, árvores, abrigos de ônibus e quaisquer outras interferências que constem na área em frente ao imóvel;
- d) a delimitação entre a área de estacionamento e do passeio público.
- e) calçada mínima de 1,90m (um metro e noventa) de largura, a partir do meio-fio.

Art. 11-B. Após aprovação pelo órgão municipal competente, o proprietário executará, às suas expensas:

- I - a calçada, conforme projeto aprovado;
- II - pintura que delimite a calçada, em cor amarela, com largura mínima de 15 cm (quinze centímetros) devendo mantê-la, sempre, em bom estado de visibilidade;
- III - execução dos rebaixos e delimitador físico, conforme projeto aprovado;
- IV - placa de regulamentação e informativa, conforme modelo fornecido pelo órgão municipal competente a ser instalada em local indicado no projeto aprovado.

Art. 11-C. As áreas públicas lindeiras a qualquer empreendimento poderão servir de estacionamento público, desde que solicitada pelo particular e executada conforme determinação do órgão municipal competente, devendo ser apresentado:

- I - requerimento protocolado na Praça do Cidadão para "Rebaixo de Meio-Fio";
- II - planta ou croqui contendo:
 - a) localização do espaço público;
 - b) a localização dos rebaixos para acesso veicular requeridos;
 - c) as interferências existentes no atual passeio implantado como postes, bancos, árvores, abrigos de ônibus e quaisquer outras interferências que constem na área em frente ao imóvel;

d) a delimitação entre a área de estacionamento e do passeio público;

e) calçada mínima de 1,90m (um metro e noventa) de largura, a partir do meio-fio.

Art. 11-D. Após aprovação pelo órgão municipal competente, o interessado executará às suas expensas:

I - pintura que delimitada a calçada, em cor amarela, com largura mínima de 15 cm (quinze centímetros) devendo mantê-la, sempre, em bom estado de visibilidade;

II - execução da calçada, dos rebaixos e delimitador físico, conforme projeto aprovado;

III - placa de regulamentação e informativa, conforme modelo fornecido pelo órgão municipal competente, a ser instalada em local indicado no projeto aprovado.

Parágrafo único. O estacionamento é público e não poderá ter seu acesso restrito.

Art. 12 Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do desenvolvimento da curva de concordância entre duas vias ou em interseção viária especial, em nível ou desnível.

Parágrafo Único - O acesso, nas situações em que a maior parte da testada do imóvel estiver localizado na curva de concordância ou interseção viária, poderá ser autorizado pelo órgão responsável pelo sistema de circulação.

Art. 13 Os rebaixos para acesso veicular obedecerão aos Anexos II e III e deverão manter:

I - rebaixos de até 7,2m (sete metros e vinte centímetros) cada um, sendo a distância entre eles não inferior a 5,0m (cinco metros) e a distância do rebaixo às divisas do lote não inferior a 1,0m (um metro);

II - rebaixos de, no máximo, 3,60m (três metros e sessenta centímetros) não necessitam de afastamento da divisa do lote.

§ 1º O posto de combustível e os imóveis com previsão em projeto de 5 (cinco) ou mais vagas para estacionamento de caminhões poderá implantar rebaixos de até 10,0m (dez metros) cada um, observando-se o caput do art. 11, desde que:

I - a distância entre os rebaixos não seja inferior a 5,0m (cinco metros);

II - que os rebaixos distem das divisas do lote em, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros).

§ 2º A atividade classificada como Infraestrutura I, constante do Anexo II do Código de Zoneamento, Uso e Ocupação, terá a extensão de seus rebaixos conforme projeto aprovado pelo órgão municipal competente.

§ 3º. Os espaços entre rebaixos de meio-fio e/ou entre rebaixo de meio-fio e divisa de lote deverão possuir delimitador físico a ser implantado no **alinhamento** entre o passeio e a área de estacionamento do imóvel para que protejam o passeio público de eventuais usos para circulação ou manobra dos automóveis, devendo ainda, o delimitador:

§ 3º. Os espaços entre rebaixos de meio-fio e/ou entre rebaixo de meio-fio e divisa de lote deverão possuir delimitador físico a ser implantado no **gabarito existente** entre o passeio e a área de estacionamento do imóvel para que protejam o passeio público de eventuais usos para circulação ou manobra dos automóveis, devendo ainda, o delimitador:

I - ser fixo, sem possibilidade de remoção eventual;

II - ter no mínimo 15cm (quinze centímetros) de altura.

§ 4º. Os rebaixos para acesso veicular de imóvel não residencial que faça testada para via pública na qual seja proibido o estacionamento poderão rebaixar até 75% (setenta e cinco por cento) da extensão da testada, desde que:

I - cada rebaixo não ultrapasse a 10m (dez metros);

II - e a distância entre os rebaixos não seja inferior a 5,0m (cinco metros) e distem das divisas do lote, pelo menos, 1,0m (um metro).

§ 5º. Nas hipóteses de edificação residencial multifamiliar horizontal, o rebaixo para acesso veicular deverá ser analisado em razão de cada unidade residencial que tenha testada para via pública, ficando dispensada a distância mínima entre os rebaixos.

SEÇÃO IV DA BAIA

Art. 14 A baia é o recuo entre a pista de rolamento e o passeio destinado a parada e/ou estacionamento de veículos que faz parte da via pública e será executada com até 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura, limitada a largura da pista oficial ou projetada.

Art. 15 A execução da baia para parada e/ou estacionamento de veículos, deverá:

I - ter concordância de 45° entre o meiofio da via pública e o meiofio a ser implantado no recuo;

II - o passeio não poderá ter, na área de transição, largura inferior a 2,00m (dois metros);

III - estar condicionada à viabilidade de construção de passeio com, no mínimo, 2,0m (dois metros) de largura.

§ 1º Para execução de baia deverá ser emitido, pelo órgão municipal responsável, parecer no qual será avaliada as condições de segurança e fluidez de tráfego.

§ 2º O desenho orientativo para execução da baia está disposto no Anexo IV.

Capítulo IV DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 16 O Sistema Cicloviário de Blumenau é composto por ciclovia e ciclofaixa destinadas ao trânsito de veículo à propulsão humana e cadeira de rodas motorizada, conforme Anexo VIII desta Lei Complementar.

Art. 17 A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo com elemento físico.

Parágrafo Único - A ciclovia poderá ser compartilhada com o passeio público, mediante sinalização específica.

Art. 18 A ciclofaixa é o espaço na pista de rolamento, delimitada por sinalização específica, podendo ser do tipo horizontal, vertical e semafórica.

Capítulo V DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA E ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA

Art. 19 A sinalização viária horizontal ou vertical, de competência do Poder Público Municipal, deverá atender, no

que couber, a normatização federal e estadual que lhe é própria.

Art. 20 As áreas para estacionamento na via pública e demais intervenções no logradouro somente poderá ser demarcada e sinalizada pelo órgão responsável pelo sistema de circulação.

Capítulo VI DAS MEDIDAS DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

SEÇÃO I DA PRAÇA DE RETORNO

Art. 21 Praça de retorno é o espaço localizado no final da via sem saída destinado à manobra de veículos.

§ 1º Na implantação de novas vias públicas sem saída, a praça de retorno deverá observar o raio mínimo de 7,50 (sete metros vírgula cinquenta centímetros).

§ 2º Em vias existentes sem saída não havendo viabilidade de implantação da praça de retorno com o raio mínimo determinado no § 1º este deverá ser definido pelo órgão municipal competente.

§ 3º A implantação de praça de retorno no final de via pública oficial sem saída pode ser autorizada pelo órgão público competente, cabendo a transferência para o Município da área atingida através de projeto de desmembramento.

SEÇÃO II DO REDUTOR DE VELOCIDADE

Art. 22 Nas vias locais existentes, fica permitida a implantação de medidas moderadoras de tráfego, para reduzir a velocidade dos veículos, obedecida a legislação federal.

Capítulo VII DAS NOVAS VIAS

Art. 23 As novas vias deverão harmonizar-se com a topografia local e, a critério do órgão responsável pelo Sistema de Circulação, poderá articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas.

Parágrafo Único - O gabarito aprovado de uma nova via local, independentemente de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou

projetada pelo Município, deverá ter largura igual ou superior a esta última.

Art. 24 A via de loteamento de uso residencial com extensão:

Art. 24 A via de loteamento com extensão:

I - de até 400,0m (quatrocentos metros) de extensão e a rural terão gabarito mínimo de 13,0m (treze metros) independente de sua classificação, sendo:

a) pista com, no mínimo, 8,0m (oito metros) de largura;

b) passeio de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;

II - superior a 400,0m (quatrocentos metros) de extensão terão gabarito mínimo de 15,0m (quinze metros) independente de sua classificação, sendo:

a) pista com, no mínimo, 10,0m (dez metros) de largura;

b) passeio de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via;

Art. 25 A via de loteamento industrial, independente de sua extensão e classificação, deverá ser implantada com gabarito mínimo de 15,0m (quinze metros) de largura, sendo:

I - a pista de rolamento, com no mínimo, 10m (dez metros);

II - passeio de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.

Art. 26 Em via com extensão superior a 300,0m (trezentos metros) deverá ser implantado redutor de velocidade dos veículos, rotatórias ou curvas de deflexão, de modo que:

I - cada segmento da via tenha no máximo 200,0m (duzentos metros) de extensão;

II - que sua localização seja aprovada pelo órgão municipal competente.

§ 1º As curvas de deflexão devem ter ângulo central mínimo de 45º (quarenta e cinco graus) com raio de meio-fio interno mínimo de 15,00m (quinze metros).

§ 2º A rotatória pode ser central ou excêntrica e será implantada conforme detalhe definido no Anexo VI, desde

que:

I - tenha o diâmetro mínimo igual ao gabarito da via acrescido de 2 metros;

II - o canteiro central seja delimitado com meio-fio.

Art. 27 Será permitida a implantação de avanços redutores com sinalização para reduzir a velocidade dos veículos conforme desenho orientativo constante no Anexo VII.

Art. 28 A via sem saída de extensão superior a 30,00 (trinta) metros não poderá ser implantada sem praça de retorno.

Parágrafo único. Pode ser dispensada a implantação de praça de retorno em via sem saída com extensão superior a 30 (trinta) metros, caso esta possua uma via transversal localizada em até 30 (trinta) metros do seu final.

Capítulo VIII
DO POLO GERADOR DE VIAGENS
(REGULAMENTADO PELO DECRETO Nº 10193/2013)

Art. 29 Considera-se Pólo Gerador de Viagens - PGV - o empreendimento que cause interferência no entorno promovendo impacto negativo no trânsito.

Art. 30 Todo o empreendimento caracterizado como PGV deverá apresentar Estudo de Impacto de Polo Gerador de Viagens - EIPGV - que deverá estar assinado por profissional habilitado, acompanhado da **ART**, quando for o caso.

Art. 30 Todo o empreendimento caracterizado como PGV deverá apresentar Estudo de Impacto de Polo Gerador de Viagens - EIPGV - que deverá estar assinado por profissional habilitado, acompanhado do **documento de responsabilidade técnica**, quando for o caso.

Art. 31 O EIPGV deverá indicar, caso necessário, as medidas mitigadoras e/ou compensatórias capaz de reparar, atenuar, controlar ou eliminar possíveis efeitos negativos, bem como, quando necessário, apresentar projeto de execução dessas medidas.

§ 1º O empreendedor deverá arcar com as despesas relativas à elaboração do Estudo de Impacto de Pólo Gerador de Viagens.

§ 2º O órgão municipal competente analisará os resultados do EIPGV e emitirá parecer.

§ 3º O EIPGV será regulamentado por ato do Poder Executivo.

Art. 32 Nenhum empreendimento considerado Polo Gerador de Viagens receberá licença para construir ou estabelecer sem que execute as medidas mitigadoras ou compensatórias determinadas pelo órgão municipal competente.

Capítulo IX DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 33 Qualquer alteração a este Código ou aos seus anexos só poderá ser efetuada após consulta pública, parecer técnico prévio do órgão municipal competente e do Conselho Municipal de Planejamento Urbano.