LEI COMPLEMENTAR Nº 566, DE 20 DE OUTUBRO DE 2020.

"INSTITUI O SISTEMA DE MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE CONCHAL, SP – E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".

LUIZ VANDERELI MAGNUSSON, Prefeito do Município de Conchal, Estado de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei;

Faz Saber, que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º – O Sistema de Mobilidade no Município de Conchal será regido pelos objetivos, diretrizes e ações estratégicas estabelecidas no Plano Diretor Estratégico e pelas normas contidas nesta Lei Complementar e na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2º – As disposições estabelecidas nesta Lei Complementar têm por objetivo disciplinar, de forma organizada e coordenada, os meios e serviços de transporte e as infraestruturas, de forma a garantir o deslocamento e a circulação de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º – São veículos de transporte urbano:

I – motorizados; e

II – não motorizados.

§ 2º – Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II – quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º – São infraestruturas de mobilidade urbana:

I – vias e demais logradouros públicos, inclusive ciclovias;

II – estacionamentos;

III – terminais, estações e demais conexões;

IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V – sinalização viária e de trânsito;

VI – equipamentos e instalações; e

VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Seção I

Das Definições

Art. 3º – Para fins de transporte, mobilidade e acessibilidade estabelecidos nesta Lei Complementar, considera-se:

I. Transporte urbano: conjunto dos meios e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas na cidade;

II. Mobilidade urbana: condições em que se realiza o deslocamento e a circulação de pessoas e cargas no espaço urbano;

III. Acessibilidade: disponibilização de meios que facilitem a todas as pessoas autonomia em seu deslocamento e circulação pelas vias, logradouros, prédios e aparelhos públicos;

IV. Meios de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V. Meios de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI. Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII. Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII. Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX. Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X. Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI. Transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos.

Seção II

Do Transporte Não Motorizado

Art. 4º – O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas deverá receber incentivos para uso nas atividades cotidianas através da implantação de infraestrutura adequada no Sistema Viário Municipal.

§ 1º – É considerado transporte á pé, o caminhar de pessoas nas vias públicas, em percursos de qualquer duração, bem como o percurso complementar dos modos de transporte em veículos.

§ 2º – É também considerado transporte á pé, a circulação de pessoas em cadeiras de rodas.

Art. 5º - A Prefeitura Municipal deverá implantar projetos de segurança no trânsito nos locais com risco potencial ou com maior incidência de acidentes.

Art. 6º – A Prefeitura Municipal, naquilo que for da sua competência, deverá gradualmente adaptar o Sistema Viário Municipal de modo a criar condições favoráveis à circulação de pedestres em ambiente confortável e seguro, em qualquer condição de luminosidade.

Paragrafo único: Para a execução de calçadas deverá ser observado o Manual de construção e reforma de calçadas do Município de Conchal descrito no anexo 07.

Art. 7º – A Prefeitura Municipal deverá implantar, gradualmente, uma rede de ciclovias no Sistema Viário Municipal atendendo aos parâmetros estabelecidos nesta Lei Complementar, dotada de paraciclos para estacionamento de bicicletas e locais de apoio ao ciclista.

§ 1º – Paraciclo é o local, coberto ou descoberto, reservado para o estacionamento de bicicleta com equipamento que permita a tranca.

§ 2º – Os paraciclos deverão ser construídos junto aos pólos geradores de viagens.

Art. 8º – O poder público municipal deverá promover atividades educativas, visando à divulgação da bicicleta como opção usual de transporte, incentivando o comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta, bem como o lazer ciclístico e a conscientização ecológica, ampliando e estimulando a cultura ciclística no Município.

Seção III

Da Mobilidade e Acessibilidade

Art. 9º – Com o objetivo de promover a inclusão social, tanto de pessoas com mobilidade reduzida, quanto das pessoas com deficiência no sistema de mobilidade, a Prefeitura Municipal deverá estabelecer estratégia para, progressivamente, adaptar o sistema viário e o transporte público eliminando barreiras arquitetônicas e urbanísticas no Sistema Viário Municipal e no Serviço Municipal de Transportes Urbanos.

Art. 10 – As ações voltadas à inclusão social, de pessoas com mobilidade reduzida e das pessoas com deficiência deverão prever a sinalização de interesse do usuário utilizando os meios disponíveis e atendendo às normas técnicas da ABNT que regulam o tema.

Art. 11 – As calçadas existentes no Município deverão ser, gradativamente, adaptadas contemplando o previsto nas normas técnicas da ABNT e demais exigências contidas nesta Lei Complementar e no Anexo 07.

§ 1º – Os locais onde ocorre concentração de pessoas com deficiência como também de pessoas com mobilidade reduzida, deverão ser elencados como prioridades na elaboração do cronograma de obras e serviços voltados à adaptação dos espaços públicos.

§ 2º – Para o estabelecimento das obras prioritárias de adaptação deverão ser ouvidos os representantes das pessoas deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, através do seu Conselho Municipal ou, na falta deste, de Comissão Representativa.

Art. 12 – O poder público municipal fará campanhas educativas periódicas voltadas a promover o respeito à igualdade de oportunidades, bem como às pessoas com mobilidade reduzida e pessoas deficiência e às normas de construção e ocupação das calçadas no Município.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, BENS E SERVIÇOS.

Seção I

Do Transporte coletivo municipal

Art. 13 – A exploração e gestão do Serviço Municipal de Transportes Urbanos no Município de Conchal será exclusividade do poder público municipal, que poderá fazê-lo por seus próprios meios ou através de concessão, permissão ou autorização a terceiros.

Parágrafo único – Para a política tarifária do serviço de transporte público coletivo, deverá ser elaborada legislação abrangente de acordo com a Lei Federal nº 12.587/2012.

Art. 14 – Será de competência da Prefeitura Municipal, ouvido o Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA e a Comissão Municipal de Trânsito - COMUTRAN, determinar os itinerários e pontos de paradas dos transportes coletivos.

Art. 15 – Fica a Prefeitura Municipal de Conchal, autorizada a conceder passes gratuitos, no Sistema Municipal de Transportes Urbanos, aos cidadãos homens com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos, mulheres com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos e aos aposentados e pensionistas de qualquer idade.

Art. 16 – O Serviço Municipal de Transportes Urbanos deverá oferecer condições de transporte, adequadas as pessoas com deficiência, dispondo de ao menos 01 (um) veículo adaptado para esse fim.

Art. 17 – A frota do Serviço Municipal de Transportes Urbanos, quanto à vida útil e estado de conservação dos veículos, deverá manter-se em condições de oferecer conforto e segurança aos usuários.

Seção II

Do Transporte coletivo intermunicipal

Art. 18 – Os veículos que realizam o transporte coletivo intermunicipal regular deverão utilizar-se do Terminal Rodoviário Intermunicipal "Luiz Fadel" como principal ponto de embarque e desembarque de passageiros.

Parágrafo único – Este artigo não se aplica aos veículos de transporte de estudantes e os fretados que não se caracterizem pela manutenção de linha permanente.

Art. 19 – Os itinerários dos veículos que realizam o transporte coletivo intermunicipal serão estabelecidos ou submetidos à aprovação da Prefeitura Municipal e da Comissão Municipal de Trânsito.

Seção III

Dos Serviços de Táxi, Mototáxi, Transporte escolar privado e Transporte remunerado privado individual de passageiros

Art. 20 – À Prefeitura Municipal caberá conceder, permitir ou autorizar, mediante regulamentação através de decreto com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços, os serviços de táxi no Município de Conchal.

§ 1.º – O número de veículos que compõem o serviço de táxi no Município não deverá ultrapassar a proporção de 01 (um) veículo para cada 3.000 (três mil) habitantes.

§ 2.° – A implantação de pontos de veículos de aluguel em todo o Município será objeto de análise e aprovação pelo Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA, com anuência do Chefe do Poder Executivo.

Seção IV

Dos Serviços de Mototáxi

Art. 21 – À Prefeitura Municipal caberá conceder, permitir ou autorizar, mediante regulamentação através de decreto com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços, os serviços de mototáxi no Município de Conchal.

Seção V

Dos Serviços de transporte escolar privado

Art. 22 – À Prefeitura Municipal caberá conceder, permitir ou autorizar, mediante regulamentação através de decreto com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços, os serviços de transporte escolar privado no Município de Conchal.

Seção VI

Dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros

Art. 23 – À Prefeitura Municipal caberá conceder, permitir ou autorizar, mediante regulamentação através de decreto com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços, os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de Conchal.

Seção VII

Do Transporte de Cargas

Art. 24 – O transporte de cargas dentro da malha viária urbana será regulado pela Prefeitura Municipal através de decreto.

CAPÍTULO IV

DO SISTEMA VIÁRIO

Seção I

Da Hierarquização e parâmetros das vias

Art. 25 – O Sistema Viário Básico do Município é o conjunto que abrange todas as vias públicas localizadas no Município, suas conexões, acessos e travessias constituindo-se no suporte físico da mobilidade urbana, rural e interurbana.

§ 1º – O conjunto de vias públicas sob jurisdição do Estado de São Paulo denomina-se Sistema Viário Estadual.

§ 2º – O conjunto de vias públicas sob jurisdição do Município denomina-se Sistema Viário Municipal de Conchal.

Art. 26 – O Sistema Viário Municipal de Conchal é composto pela malha viária urbana, de expansão urbana e pela malha viária rural.

§ 1º – A malha viária urbana é composta pelo conjunto de ruas, avenidas, alamedas, travessias, acessos e conexões localizadas no interior da macroárea urbana.

§ 2º – A malha viária de expansão urbana é composta pelo conjunto de estradas e caminhos municipais localizadas no interior da macroárea de expansão urbana.

§ 3º – A malha viária rural é composta pelo conjunto de estradas e caminhos municipais localizados nas demais áreas do Município.

Subseção I

Da Malha viária urbana

Art. 27 – O Sistema Viário Municipal de Conchal, na sua malha viária urbana, organiza-se mediante a seguinte hierarquia:

I- Sistema Viário Principal – Compõe-se pelas vias primárias estruturais – as radiais e as perimetrais;

II- Sistema Viário Secundário – Compõe-se pelas vias secundárias, coletoras, vias locais e ciclovias;

III- Sistema Viário de Pedestres – Compõe-se pelo conjunto de calçadas, passeios, galerias, faixas de pedestres, travessias, escadas, passarelas, caminhos, passagens, ruas de pedestres ou de lazer e demais espaços que tenham por exclusiva destinação a circulação de pedestres.

Art. 28 – As vias integrantes do Sistema Viário Municipal de Conchal, na malha viária urbana, classificam-se em cinco tipos:

I- Locais – Destinadas ao uso local;

II- Coletoras – Destinadas a interligar as vias estruturais;

III- Estruturais – Destinadas à ligação entre bairros, podendo ser radiais ou perimetrais

IV- Ciclovias – Destinadas ao trânsito de bicicletas;

V- Vias de pedestres – Destinadas à circulação de pedestres.

Art. 29 – As vias integrantes do sistema viário do Município de Conchal, na malha viária urbana, obedecerão aos seguintes gabaritos mínimos.

I- Vias locais – Largura de 16,00 (dezesseis) metros, sendo 2,50 (dois e meio) metros para cada calçada e 11,00 (onze) metros para a faixa de rolamento, denominadas "U-1";

II- Vias coletoras – Largura de 25,00 (vinte e cinco) metros, sendo 2,50 (dois e meio) metros para cada calçada, 2,00 (dois) metros para o canteiro central e 9,00 (nove) metros para cada faixa de rolamento, denominadas "U-2";

III- Vias estruturais radiais e perimetrais – Largura de 30,00 (trinta) metros, sendo 2,50 (dois e meio) metros para cada calçada, 3,00 (três) metros para o canteiro central e 11,00 (onze) metros para cada faixa de rolamento, denominadas "U-3".

IV- Ciclovias – Largura mínima de 2,00 (dois) metros;

V- Ciclofaixas – Largura mínima de 1,50 (um vírgula cinquenta) metros;

VI- Vias de pedestres – Largura mínima de 2,50 (dois vírgula cinquenta) metros.

§ 1º – As ciclovias poderão ser inseridas nas vias estruturais desde que se acrescente no seu gabarito aquele correspondente ao da ciclovia.

§ 2º – A critério do GTA poderão ser permitidas ruas sem saída, desde que haja espaço reservado para retorno.

§ 3º – O espaço para retorno deverá permitir a circunscrição de um circulo com diâmetro mínimo de 23 (vinte e três) metros, incluso 2,50 (dois metros e meio) de cada lado para calçadas.

Art. 29-A - As vias locais integrantes do sistema viário do Município de Conchal, na malha viária urbana, nos loteamentos e desmembramentos de interesse social, obedecerão aos seguintes gabaritos mínimos:

I - Vias locais - Largura de 14,00 (quatorze) metros, sendo 2,50 (dois e meio) metros para cada calçada e 9,00 (nove) metros para a faixa de rolamento, denominadas "U-4";

§ 1º - O empreendedor autorizado a executar vias de largura total de 14,00 (quatorze) metros, deverá oferecer contrapartida, comprometendo-se a executar no Município, obras e infraestruturas, na proteção de áreas de interesse histórico, cultural e urbanístico, bem como projetos técnicos em geral, às suas expensas, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data de expedição do Alvará do Loteamento, à razão de 0,141 (zero vírgula cento e quarenta e um) UFESP - Unidade Fiscal do Estado de São Paulo, por metro quadrado de lote, ou pagar em pecúnia ao Fundo Municipal de Obras e Infraestrutura.

§ 2º - A disposição das vias públicas de um plano de loteamento em zonas de interesse social deverá garantir a continuidade do traçado das ruas vizinhas, salvo as vias locais. (Acrescentado pela Lei Complementar n° 584, de 15 de abril de 2021)

Art. 30 – Nos projetos de parcelamento de solo, as diretrizes para o traçado do sistema viário serão submetidas à avaliação do Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental –GTA, que poderá rejeitá-lo ou sugerir mudanças, voltadas ao atendimento dos objetivos estabelecidos nesta Lei Complementar.

Art. 31– Nos cruzamentos das vias públicas, pertencentes à malha viária urbana, os alinhamentos das testadas dos lotes deverão concordar observando os raios mínimos abaixo, onde "A" é o ângulo interno dos alinhamentos:

I. R =5,00 metros para 0° < A < 30°

II. R =7,00 metros para 31° < A < 60°

III. R =9,00 metros para 61° < A < 90°

IV. R =15,00 metros para 91° < A < 120°

V. R =30,00 metros para 121° < A < 150

VI. R = 100,00 metros para 150° < A < 180°

Art. 32 – A rampa máxima admitida para as vias de comunicação será de 10% (dez por cento) e a mínima de 0,5% (zero vírgula cinco por cento).

Parágrafo único – Deverão ser evitadas nas vias de comunicação, inclinações superiores a 8,33% (oito virgula trinta e três por cento).

Art. 33 – Nos projetos de parcelamento, as transições das vias existentes para as novas, que impliquem em alteração no gabarito, não poderão estender-se por mais de 50 (cinquenta) metros em qualquer direção a partir do final da via existente.

Art. 34 – Nos cruzamentos entre as vias estruturais, a serem implantadas na malha viária urbana, deverão ser projetadas rotatórias com diâmetro interno mínimo de 30 (trinta) metros e, no mínimo, 03 (três) faixas de rodagem.

Subseção II

Da Malha Viária Rural

Art. 35 – O Sistema Viário Municipal de Conchal, na sua malha viária rural, organiza-se mediante a seguinte hierarquia:

I- Estradas municipais – Destinadas à interligação da zona rural do Município à malha viária urbana, ao Sistema Viário Estadual e às estradas rurais dos Municípios vizinhos, nas suas divisas com o Município de Conchal.

II- Caminhos – Destinados a permitir o acesso às propriedades rurais e interligação com as vias pertencentes aos Sistemas Viários Municipal e Estadual.

Parágrafo único – Caberá à Prefeitura Municipal, através do Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA classificar, com base nas suas características, os caminhos e as estradas municipais, bem como aprovar os aprimoramentos dos mapas anexos a esta Lei Complementar em caso de atualização.

Art. 36 – As vias integrantes do Sistema Viário Municipal de Conchal, na sua malha viária rural, obedecerão aos seguintes gabaritos mínimos.

I- Estradas municipais primárias – Largura mínima de 6,00 (seis) metros.

II- Estradas municipais secundárias – Largura mínima de 7,00 (sete) metros.

III- Estradas municipais terciárias (Principal) – Largura mínima de 10,00 (dez) metros.

IV- Caminhos municipais – de acordo com a necessidade do local.

Art. 37 – Ao longo das estradas municipais, a cada mil metros deverá ser previsto uma praça de retorno com diâmetro de 30 (trinta) metros.

Art. 38 – Ao longo das estradas municipais, denominadas "CHL", as construções para qualquer fim deverão respeitar recuo frontal e/ou lateral de 20,00 (vinte) metros em relação ao seu eixo.

Parágrafo único – As vias rurais possuem os gabaritos indicadas no Anexo 04 – Características Geométricas das Vias quando efetivadas ou construídas, prevalecendo antes o constante neste artigo.

Art. 39 – Nos projetos de implantação de estradas ou caminhos rurais, as diretrizes para o traçado serão submetidas à avaliação do Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA que poderá rejeitá-lo ou sugerir mudanças, voltadas ao atendimento dos objetivos estabelecidos nesta Lei Complementar.

Seção II

Das Calçadas e Passeios

Art. 40 – As calçadas são parte do sistema viário do Município de Conchal, na sua malha viária urbana, deverão obedecer aos seguintes parâmetros:

I- Largura igual ou superior a 2,50 (dois e meio) metros;

II- Largura da faixa livre mínima de 1,20 (um e vinte) metros, distante no mínimo 0,70 (setenta centímetros) da guia cuja faixa é denominada faixa de serviço;

III- Declividade máxima de 4%, medida transversalmente, devendo preferencialmente ter 2% para pisos internos e 3% para pisos externos, exceto nas rampas de acessibilidade.

Art. 41 – O mobiliário urbano, constituído pelas placas de sinalização, lixeiras, caixas de passagem, postes, telefones públicos, caixas de postagem, e outros elementos similares, bem como o paisagismo composto de árvores, arbustos, floreiras e outros não poderão ser instalados sobre a faixa livre ou nos pontos onde esta interliga com as faixas de travessia que, destinadas exclusivamente à circulação, deverão estar livre de qualquer tipo de interferência.

Art. 42 – Sobre o espaço destinado à faixa livre não será permitida a construção de rampas, de qualquer tipo ou dimensão, para o acesso de veículos aos lotes, particulares ou públicos, devendo esse tipo de acessório ser implantado preferencialmente da testada do terreno para o seu interior.

Art. 43 – Nas esquinas será obrigatória a execução de duas rampas de acesso com declividade máxima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) precedidas de piso tátil de alerta.

Art. 44 – A execução das calçadas será de responsabilidade do urbanizador e será recebida pela Prefeitura Municipal juntamente com os demais itens da infraestrutura exigida pela legislação específica.

Art. 45 – Todas as calçadas executadas no Município de Conchal, quanto às medidas, materiais e técnicas utilizadas, deverão seguir padrão estabelecido pela ABNT e pelo Manual de Construção e Reforma de Calçadas, de acordo com o anexo 07 desta Lei Complementar.

Art. 46 – Salvo situações especiais submetidas à análise do Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA, não serão admitidos degraus nas calçadas.

Parágrafo único – Considera-se degrau qualquer desnível superior a 1,50 cm (um centímetro e meio).

Seção III

Das Ciclovias e Ciclofaixas

Art. 47 – A Prefeitura Municipal fica autorizada a implantar ciclovias e ciclofaixas no seu sistema viário obedecendo aos parâmetros estabelecidos nesta Lei.

Art. 48 – As ciclovias e ciclofaixas deverão ser separadas fisicamente, por obstáculos ou sinalização específica, das vias destinadas a veículos.

Art. 49 – As interferências das ciclovias e ciclofaixas com calçadas, passeios e demais vias públicas deverão ser sinalizadas atendendo ao Código Brasileiro de Trânsito.

Seção IV

Da Sinalização do Sistema Viário Municipal

Art. 50 – As vias públicas que compõem o Sistema Viário Municipal receberão sinalização horizontal e vertical obedecendo ao estabelecido no Código Brasileiro de Trânsito e demais leis que regem o tema.

Art. 51 – Caberá à Prefeitura Municipal sinalizar, adequadamente, as vias com tráfego temporário ou permanente, submetido a condições especiais.

Art. 52 – Todos os prédios e próprios públicos municipais receberão sinalização de identificação através de placas instaladas no sistema viário municipal.

Seção V

Da Constituição e Implantação das Vias

Subseção I

Da Malha Viária Urbana

Art. 53 – Não será permitida a abertura de ruas e avenidas ou quaisquer logradouros em terrenos ou glebas na macrozona urbana sem a anuência da Prefeitura Municipal, respeitada a legislação federal, estadual e municipal específica.

Art. 54 – A abertura de vias públicas ou condominiais na macroárea urbana deverá obedecer aos procedimentos formais estabelecidos na Lei Municipal de Parcelamento do Solo e Urbanizações Especiais.

Subseção II

Da Malha Viária Rural

Art. 55 – Fica proibida a abertura, para uso público, de estradas ou caminhos municipais no território do Município de Conchal, constituindo frente de glebas ou terrenos, sem a prévia autorização da Prefeitura Municipal.

§ 1º – A solicitação de licença para a abertura de estradas e caminhos municipais para uso público deverá ser efetuado mediante requerimento ao Prefeito acompanhado dos seguintes documentos:

a) Títulos de propriedade dos imóveis marginais à estrada ou caminhos que se deseja abrir;

b) Planta da faixa da estrada ou caminho projetado, assinada por profissional legalmente habilitado, contendo curvas de nível de metro em metro e coordenadas georreferenciadas, em escala que possibilite a boa interpretação técnica, contendo o levantamento planialtimétrico da estrada ou caminho projetado, dos terrenos desmembrados, suas divisas, e suas situações com referência às estradas ou aos caminhos de acesso existentes, indicação dos cursos d'água, nascentes, maciços vegetais e demais elementos que caracterizem a faixa, e;

c) Perfis longitudinal e transversal da estrada ou caminho projetado nas escalas compatíveis com a boa interpretação técnica.

§ 2º – Após exame do projeto pelo Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA, não havendo alterações a se fazer, a sua aceitação será formalizada mediante a expedição da licença, da construção da estrada ou caminho, às expensas do requerente, e da transferência para a municipalidade, através de escritura de doação, da faixa de terreno exigível para estradas e caminhos municipais, conforme disposto nesta Lei Complementar.

§ 3º – Fica reservado à Prefeitura o direito de exercer fiscalização dos serviços e obras de aberturada estrada ou caminho que tiver o seu projeto aprovado, condicionando o seu aceite ao completo cumprimento das exigências impostas.

Art. 56 – Nos casos de doações ao Município das faixas de terreno exigíveis para a abertura de estradas e caminhos municipais, não caberá qualquer tipo de obrigação indenizatória.

Seção VI

Da Designação da Nomenclatura

Art. 57 – As vias públicas serão denominadas:

I- Avenida: quando constituída por duas ou mais vias de circulação separadas por canteiro central, e;

II- Rua: quando constituída por via de circulação sem canteiro central.

Art. 58 – A nomenclatura oficial das ruas, avenidas e demais logradouros, será regida pela Lei Municipal n.º 821, de 25 de outubro de 1989.

Art. 59 – A nomenclatura das estradas municipais será feita utilizando-se a sigla "CHL", correspondente ao nome oficial deste Município, justapondo-se um número para efeito de identificação.

Parágrafo único – Os caminhos municipais não ficarão sujeitos à nomenclatura oficial.

Seção VII

Das Diretrizes Viárias

Art. 60 – Ficam estabelecidas como diretrizes viárias as vias representadas graficamente no Anexo 01 e descritas no Anexo 02, que deverão ser respeitadas pelos urbanizadores e pela Prefeitura Municipal quando da urbanização e parcelamento do solo.

Parágrafo único – As diretrizes indicadas no Anexo 01, na ocasião da sua implantação, poderão sofrer alterações estritamente necessárias à sua adaptação às condições locais.

Art. 61 – No interesse público fica o Poder Executivo autorizado a, através de parcerias, consórcio ou por seus próprios meios, urbanizar e implantar as vias que integram o plano de diretrizes representado no Anexo 01, desde que acompanhado de parecer técnico favorável do Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA e aprovado pelo chefe do Poder Executivo.

Seção VIII

Das Vias Marginais ao longo das Rodovias

Art. 62 – Ao longo das Rodovias Wilson Finardi (SP-191), Professor Zeferino Vaz (SP-332) e Engenheiro João Tosello (SP-147), ficam criadas as vias marginais como vias coletoras na categoria U-1 (16,00 m), nos termos do Anexo 06 – Planta das Vias Marginais ao longo das Rodovias, destinadas a coletarem e distribuírem o tráfego nas malhas urbana e de expansão urbana.

§ 1º – As vias marginais passarão a integrar o sistema viário do Município após sua execução, que será realizada observando o interesse público.

§ 2º – Para a abertura e concretização da infraestrutura necessária ao sistema viário das vias marginais poderão ser realizados acordos com os proprietários das áreas na busca

do interesse público e desoneração do erário, inclusive com doação e permutas, mediante lei própria, destinado ao desenvolvimento industrial, comercial e de prestação de serviços.

§ 3º – O Município fará diligências junto às Concessionárias das Rodovias SP-191, SP-332 e SP-147 no sentido de sejam implantados acessos em pontos estratégicos das rodovias para as vias marginais, de forma a garantir a fluidez do trânsito.

§ 4º – O perfil da via ao longo das rodovias será em nível, podendo ser ampliada a caixa viária caso haja desnível entre o final da faixa de domínio das rodovias e o futuro alinhamento predial das vias marginais ao longo das rodovias.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 63 – As exigências desta Lei Complementar aplicam-se aos novos parcelamentos de solo.

Art. 64 – As certidões de diretrizes, viabilidades ou outras emitidas pelo órgão competente da municipalidade antes da vigência desta Lei Complementar terão sua eficácia pelos prazos nela estabelecidos.

Art. 65 – Fazem parte como anexos desta Lei:

I. ANEXO 01– Mapa das diretrizes viárias e rotatórias para a implantação do sistema viário nas macrozonas urbana e de expansão urbana.

II. ANEXO 02– Quadro descritivo das vias indicadas no Anexo 01**.**

III. ANEXO 03 – Quadro do Sistema Viário Municipal.

IV. ANEXO 04 – Características Geométricas das Vias.

V. ANEXO 05 – Planta do Sistema de Estradas Municipais.

VI. ANEXO 06 – Planta das Vias Marginais ao longo das Rodovias.

VII. ANEXO 07 – Manual para Construção e Reforma de Calçadas no Município de Conchal.

Art. 66 – Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 67 – Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Lei Complementar nº 431, de 06 de setembro de 2016.

Prefeitura do Município de Conchal, em 20 de outubro de 2020.

LUIZ VANDERLEI MAGNUSSON
Prefeito Municipal

ANTONIO FRANCISCO BOLLELLA
Diretor de Planejamento

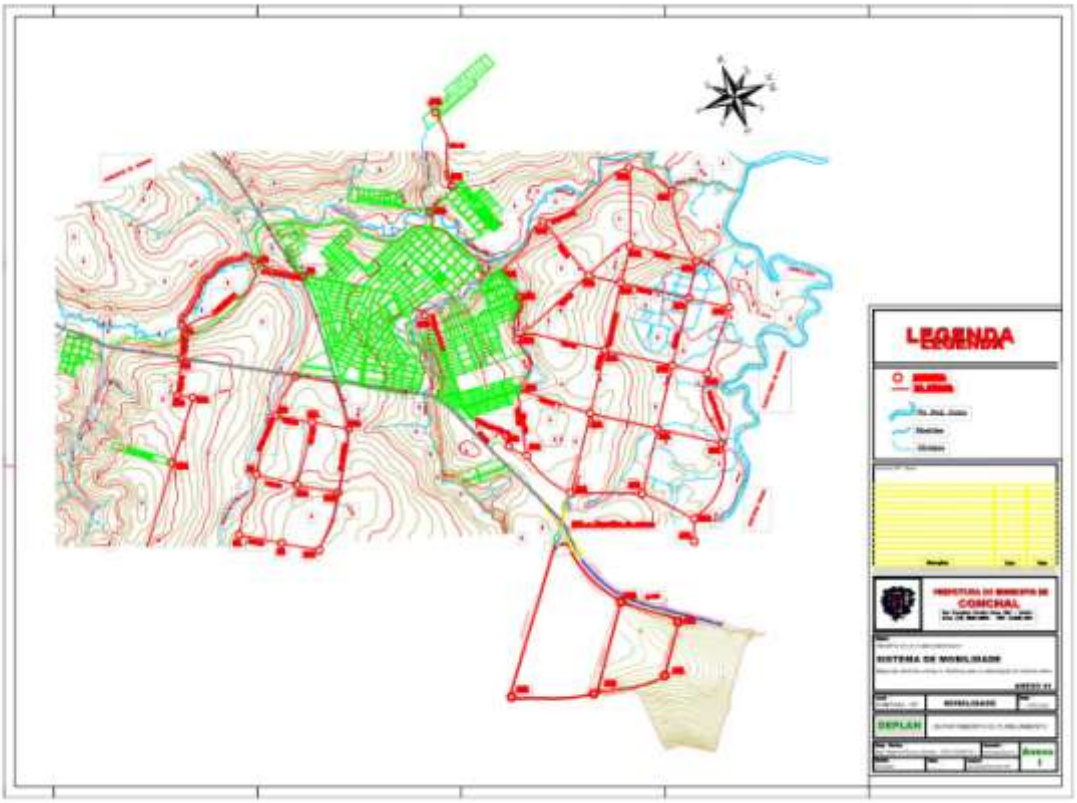
JOÃO CARLOS GODOI UGO
Diretor Jurídico

Registrada e publicada por afixação em igual data e em quadro próprio.

ANDRÉ CALEFFI
Chefe da Divisão de Registro e Controle Interno

ANEXO 01

Mapa das diretrizes viárias e rotatórias para a implantação do sistema viário estrutural na macrozona urbana



ANEXO 02

DESCRIÇÃO DAS VIAS ESTRUTURAIS REPRESENTADAS NO ANEXO 01

Via Marginal da Represa. Localizada na ZEIT (Zona especial de interesse turístico), a via circunda todo perímetro da Represa projetada, desde a CHL-030 e seguindo pelo antigo leito da estrada de ferro, pela Estrada Municipal CHL-351 até a Rodovia SP-332.

Via Marginal Pólo Industrial. Localizada no Polo Industrial "João Bosco Sliva Corte", inicia-se na R42 daí segue pela Rua Luiz Primo Zanchetta até a R44. Finalizando assim seu perímetro.

Via Marginal do Ribeirão Conchal. Localizada na ZEIND II, inicia-se na R7 na congruência com a SP 191 e CHL 332 obedecendo a faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão da Água Branca até a R06, R05 e R04 obedecendo a faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão da Água Branca. Finalizando assim seu Perímetro.

Via Marginal da SP 191. Localizada na ZEIND II, inicia-se na rotatória existente entre na congruência entre a SP 191 e SP 332 daí segue margeando a rodovia SP 191 até a R14, R13 e R12 obedecendo a faixa de domínio da SP 191. Finalizando assim seu Perímetro.

Via Marginal do Rio Mogi Guaçu. Localizada na ZEIA (Zona especial de interesse ambiental), inicia-se na R36 na congruência com a SP 332 daí segue a R38, radial 012 e R40, R37, R40 e R35 e marginal do ribeirão Ferraz e R32. Obedecendo a faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão da Água Branca e do rio Mogi Guaçu. Finalizando assim seu Perímetro.

Via Marginal do Ribeirão Ferraz. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na R17, daí segue margeando o ribeirão Ferraz obedecendo a faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão Ferraz, até a R22 e R32. Finalizando assim seu Perímetro.

Via de Continuação da Avenida Pref. Nelson Cunha. Localizada na ZEIT, inicia-se na R8 localizada na ZEIT (Zona especial de interesse turístico) SP 191 e congruência com a CHL 030 e segue pelo eixo da CHL 030 até a via marginal da represa na R03. Finalizando assim seu Perímetro.

Via de Continuação da Avenida União Fase 01. Localizada na Zona Urbana, inicia-se no trecho de pista dupla da Avenida União no loteamento Jardim São Paulo e Jardim Boa Vista daí segue sentido Centro até a R15 e prolongamento da Avenida Arquiteto Paulo Henrique Archangelo e daí até a Avenida Projetada do Loteamento Jardim Icaraí finalizando assim sua descrição.

Via de Continuação da Avenida União Fase 02. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se no final da Avenida União no trecho de pista dupla da Avenida União na macroárea urbana no loteamento Jardim Terra Nobre sentido vetor norte entre a Rodovia SP-332 até a R16 e R21 finalizando assim sua descrição.

VEPE 1.8 - Via 1.8. Localizada na macroárea urbana, inicia-se na R17 daí segue pelo eixo da CHL 010 até a R18, obedecendo a faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão Ferraz. Daí segue pelo traçado básico da CHL 010 e até a R19, R20, R21, R23, R30 e R38, finalizando assim sua descrição.

VEPE 2.5 - Via 2.5. Localizada no Vetor Norte, inicia-se na R28 obedecendo à faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão Ferraz, daí segue até a R29, R27, R26, R25 e R23. Finalizando assim seu perímetro.

VEPE 2.6 - Via 2.6. Localizada na ZEIND II, inicia-se na R6 obedecendo à faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão da Água Branca até a R11 e daí até a marginal SP 191 e R14 finalizando assim seu perímetro.

VEPE 3.2 - Via 3.2. Localizada na ZEIND II, inicia-se na R5 obedecendo à faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão da Água Branca e segue até a R10 e daí até a marginal SP 191 e R13 finalizando assim seu perímetro.

VEPE 3.5- Via 3.5. Localizada no Vetor Norte, inicia-se na R35. Daí segue até a R34, R33, R31 e R30. Finalizando assim seu perímetro.

VEPE 3.6 - Via 3.6. Localizada na ZEIND II (Zona especial de interesse industrial 02), inicia-se na R4 obedecendo à faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão da Água Branca e segue até R9 e daí até a marginal SP 191 e R12 finalizando assim seu perímetro.

VERD 02 - Via 02. Localizada na Estrada Municipal CHL-341 e Estrada CHL-358, inicia-se na R02 daí segue até a R50, R51 e R52, obedecendo as estradas existentes. Finalizando assim eu perímetro.

VERD 05 - Via 05. Localizada na Rua Luiz Fortes (antiga Estrada Municipal CHL-246), inicia-se na R41 daí segue até a R48 e R49, obedecendo a estrada existente. Finalizando assim eu perímetro.

VERD 010 - Via 010. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na R19 daí segue até a R26 e R33, marginal do rio Mogi Guaçu, obedecendo a faixa de preservação permanente do rio Mogi Guaçu e R37. Finalizando assim seu perímetro.

VERD 012 - Via 012. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na continuação da Avenida União na R16, daí segue até R20, R25, e R31 marginal do rio Mogi Guaçu obedecendo à faixa de preservação permanente do rio Mogi Guaçu e R39. Finalizando assim seu perímetro.

VERD 025 - Via 025. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na R22, obedecendo à faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão Ferraz, daí segue até a R24, R27, R34, marginal do rio Mogi Guaçu obedecendo à faixa de preservação permanente do rio Mogi Guaçu e R40. Finalizando assim seu perímetro.

VERD 023 - Via 023. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na R23 daí segue pela Rua Maria Conceição Gonçalves (antiga CHL-334), até o dispositivo de acesso do Pólo Industrial "João Bosco Sliva Corte" até o R47 no entroncamento da Rua José Gonçalves Neto com a Rua José Adair Baraldi (antiga Estrada Municipal CHL-120). Finalizando assim seu perímetro.

VERD 43 - Via 043. Localizada no Pólo Industrial "João Bosco Sliva Corte", inicia-se na R43 daí segue pela Rua Maria Xavier, até a R46 no entroncamento desta Rua com a Rua José Adair Baraldi (antiga Estrada Municipal CHL-120). Finalizando assim seu perímetro.

VERD 45- Via 045. Localizada no Pólo Industrial "João Bosco Sliva Corte", inicia-se na R45 daí segue pela Rua José Adair Baraldi (antiga CHL-120), até o R47 no entroncamento desta Rua com a Rua José Gonçalves. Finalizando assim seu perímetro.

VERD 49 - Via 49. Localizada na Estrada Municipal CHL-461, inicia-se na R49 daí segue até a R50 e R52 obedecendo a estrada existente. Finalizando assim eu perímetro.

VERD 092 - Via 092. Localizada na ZEIT (Zona especial de interesse turístico), e terá acesso através da R02 localizada na SP 332 na Congruência com o acesso a CHL 461, ligando até a marginal da represa e a R1.

VERD 102 - Via 102. Localizada na ZEIND II inicia-se na R11 daí até a R10 e daí até a R09 finalizando assim sua descrição.

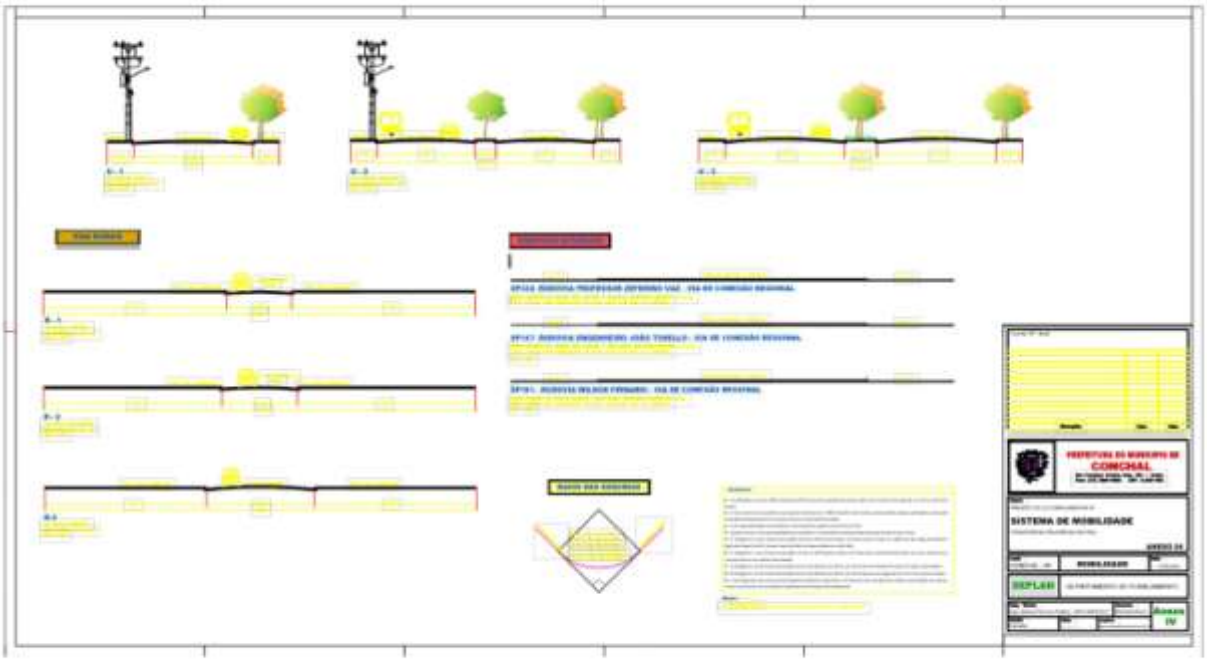
VERD 351 - Via 351. Localizada no vetor de crescimento norte inicia-se na R19, daí segue até R24, R29 e R35. Finalizando assim seu perímetro.

ANEXO 03

Quadro do Sistema Viário Municipal

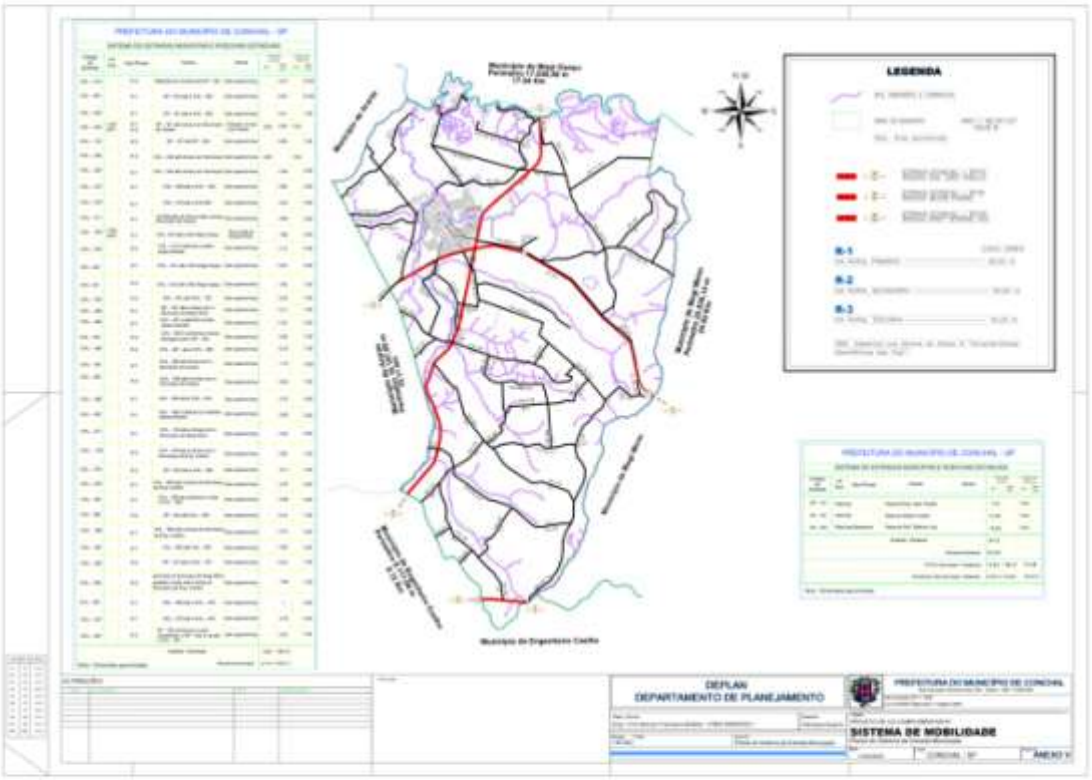
ANEXO 04

Características Geométricas das Vias



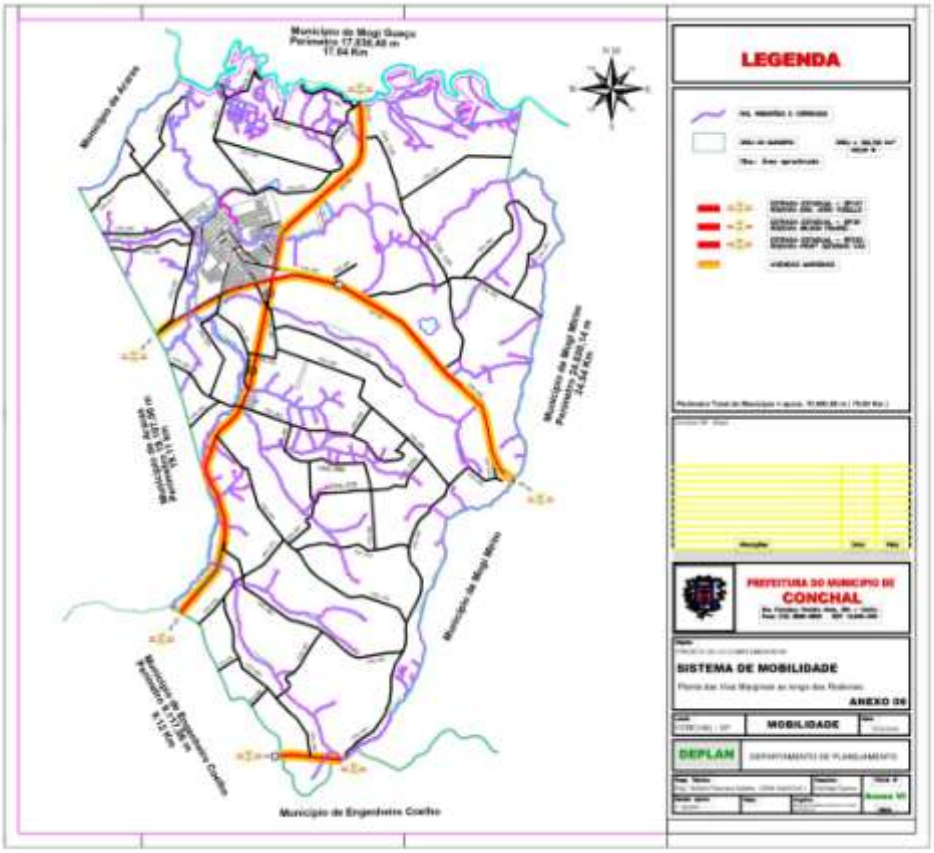
ANEXO 05

Planta do Sistema de Estradas Municipais



ANEXO 06

Planta das Vias Marginais ao longo das Rodovias



ANEXO 07
MANUAL DE CONSTRUÇÃO E REFORMA DE CALÇADAS
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL

Para organizar o passeio público, a Prefeitura seguindo as regras da ABNT (NBR 9050), definiu um novo padrão arquitetônico que divide as calçadas em faixas. As calçadas com até 2 metros de largura serão divididas em 02 faixas diferenciadas por textura ou cor e as com mais de 2,00 metros, em 03 faixas, também diferenciadas, como mostra a ilustração abaixo.

0,70m faixa de serviço | 1,20m faixa livre | 0,60m Faixa de acesso

1ª Faixa de serviço
Destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras.

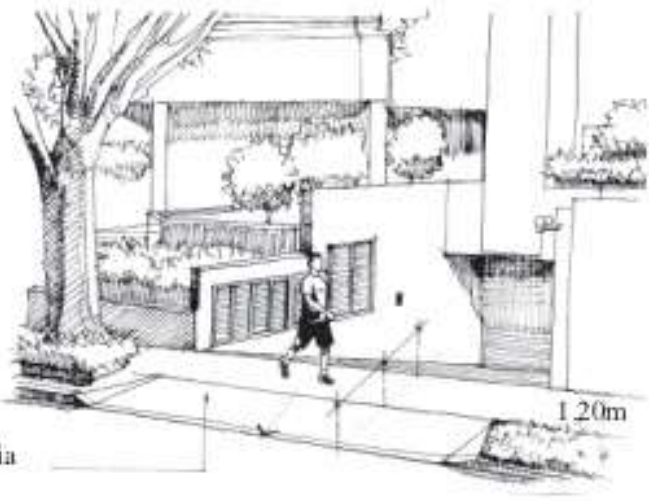
2ª Faixa livre
A faixa livre é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanentes ou vegetação. Deve atender as seguintes características:
• possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
• possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);
• ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original.

3ª Faixa de acesso
Área em frente ao seu imóvel ou terreno, onde podem estar a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É, portanto uma faixa de apoio à sua propriedade.

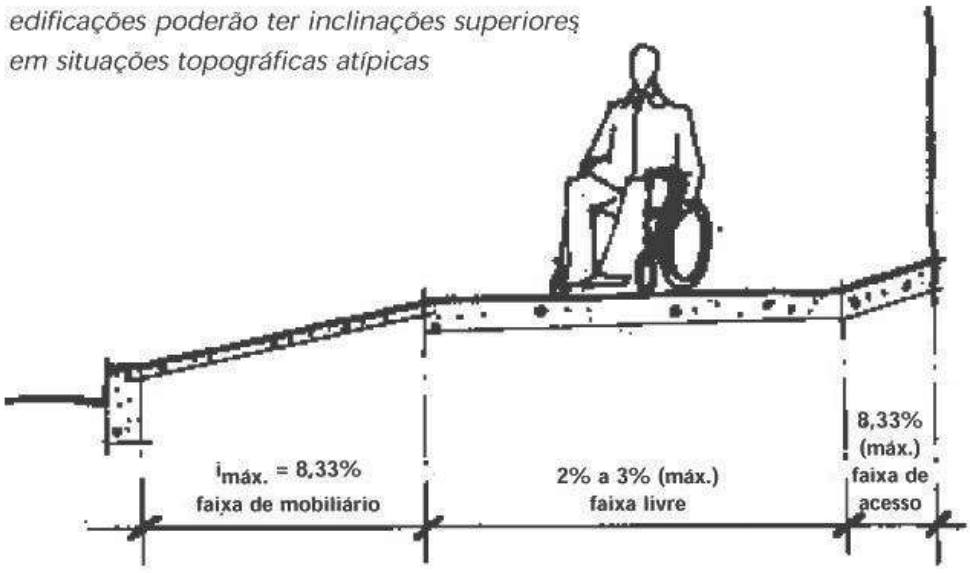
GARAGEM

É fundamental preservar a faixa livre no centro da calçada.

Essa faixa deve acompanhar a inclinação da rua e não ter uma inclinação transversal maior que 2% (como mostra a figura abaixo).

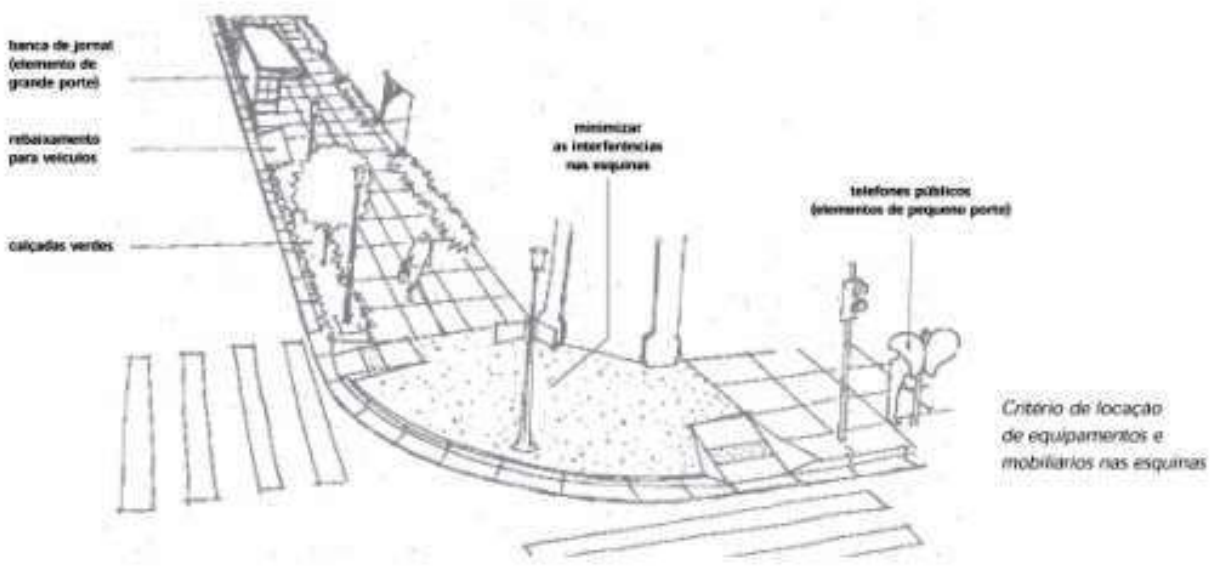


Rebaixamento de Guia para veículos



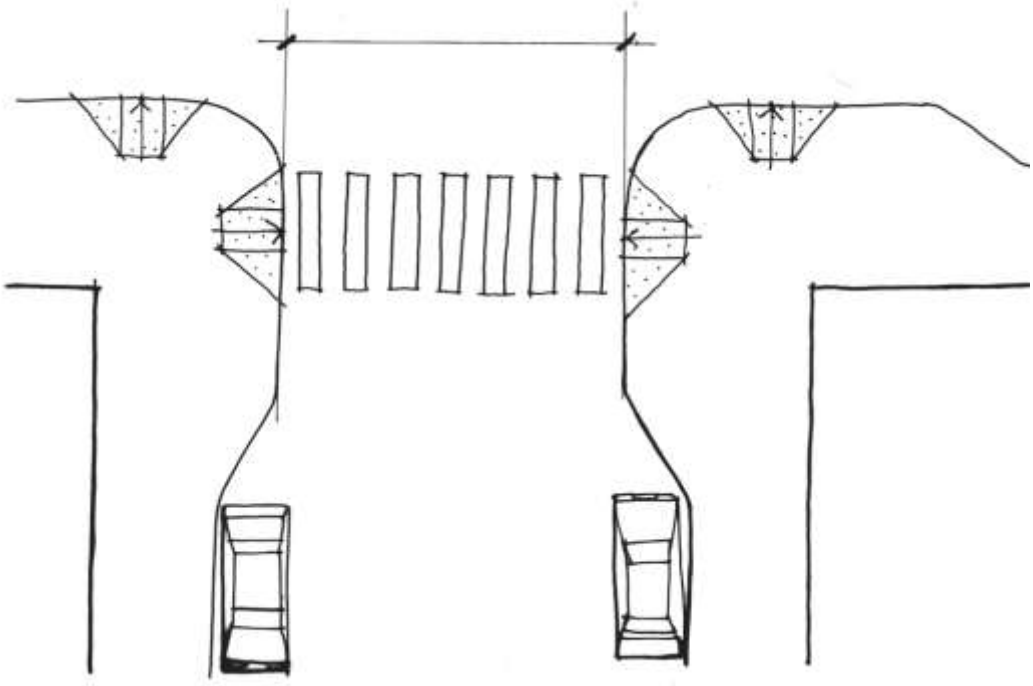
ESQUINAS

A esquina deve estar sempre desobstruída.
Portanto o mobiliário de grande porte, como banca de jornal, deve ficar há 15 metros do eixo da esquina e o mobiliário de tamanho pequeno ou médio, como o telefone público ou caixa de correio, deve estar a 05 metros.



Critério de locação de equipamentos e mobiliários nas esquinas

Em algumas situações específicas, mediante aprovação da Prefeitura, a calçada poderá ser alargada nas esquinas aumentando o espaço do pedestre e diminuindo o comprimento da travessia.



VEGETAÇÃO

A presença de árvores nas calçadas é importante, pois elas contribuem para melhorar o meio ambiente de nossa cidade e, nos dias de chuva, facilitam o escoamento das águas. Compete ao loteamento plantá-las ou ao proprietário repará-las e, neste caso, o Departamento de Saneamento Básico e Meio ambiente da Prefeitura deverá ser consultado, observando o seguinte:
I - A dimensão da espécie escolhida deve estar adequada à largura da calçada.
II - Não cimentar a base da árvore, para não prejudicar o desenvolvimento da mesma. No caso, deve haver grama ou ser instalada uma grelha (ver foto abaixo), que facilita o fluxo dos pedestres.

(imagem ilustrativa)

As calçadas verdes

Nas ruas onde não ocorre um fluxo muito grande de pedestres as faixas de Serviço e Acesso poderão ser ajardinadas seguindo o padrão de "calçadas verdes". As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão e o caminho do pedestre. Porém, para construir uma calçada verde, o munícipe deve estar atento às seguintes questões:

I - para receber 1 faixa de ajardinamento, o passeio deverá ter largura mínima de 2m (dois metros); e para receber 2 faixas de ajardinamento, largura mínima de 2,5m.
II - as faixas ajardinadas não poderão interferir na faixa livre que deverá ser contínua e com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros).
III - As faixas ajardinadas não devem possuir arbustos que prejudiquem a visão ou com espinhos que possam atrapalhar o caminho do pedestre.
IV – Para facilitar o escoamento das águas em dias chuvosos as faixa não podem estar muradas

ESPÉCIES DE ÁRVORES ADEQUADAS AO CALÇAMENTO PÚBLICO

Sugestão de espécies de pequeno e médio porte e arbustos, onde há fiação elétrica:

1. Lagestroemia indica - *Resedá*
2. Grevillea forsterii - *Grevilha Anã*
3. Hibiscus rosa-sinensis *L. – Mimo / Hibisco*
4. Acacia podalyriifolia - ***Acácia-mimosa***
5. Psidium cattleianum – *Araçá-amarelo*
6. Hybiscus pernambucensis – *algodão-da-praia*
7. Allophyllus edullis – *Fruta-do-pombo*
8. Stiffia crysantha – *Diadema – Rabo-de-cotia*
9. Myrcia selloi – *Cambuí*
10. Campomanesia phaea – *Cambuci*
11. Cordia superba – *Jangada-do-campo*
12. Syagrus romanzoffiana – *Jerivá*
13. Bixa orelana - *Urucum*
14. Nerium oleander – *Espinhadeira*
15. Callistemon imperialis – *Escova-de-garrafa*
16. Jacaranda cuspidifolia – *Caroba*
17. Senna macanthera – *Manduirana*
18. Xylopia aromática – *Pimenta-de-macaco*
19. Jacaranda puberula – *Carobinha*
20. Dictyoloma vandellianum – *tingui-preto*
21. Callicarpa reevesii – *Calicarpa*
22. Senna spectabilis – *Cássia-do-nordeste*

Imagem de Resedás Rosa no canteiro central

Sugestão de espécies de médio porte para onde não há fiação elétrica:

1. Schinus terebinthifolia – *Aroeira-mansa*
2. Schinus molle – *Araoeira-salsa*
3. Tabebuia riodocensis – *Ipê-amarelo-anão*
4. Tibouchina granulosa – *Quaresmeira*
5. Dombeya W. S. *Astrapéia - Dombéia*
6. Tibouchina mutabilis – *Manacá-da-serra*
7. Caesalpinia pulcherrima – *Flamboyanzinho*
8. Bauhinia blakeana – *Pata-de-vaca*
9. Erythrina speciosa - *Eritrina*

Árvores frutíferas de pequeno e médio porte também podem ser plantadas:

- *Acerola: árvore pequena, atrai sanhaços, saíras, sabiás*
- *Amoreira: árvore pequena, atrai sabiás, sanhaços, bem-te-vis, saíras*
- *Mamoeiro: árvore pequena, atrai tucanos, sabiás, sanhaços, pica-paus*
- *Pitangueira: árvore média, atrai sabiás, bem-te-vis, jacus, saíras, arapongas*

ESPÉCIES PROIBIDAS:

Murta;

Ficus e;

Espécies de raízes invasivas.

OBSERVAÇÕES:

As árvores deverão ser plantadas de forma que suas copas não venham a interferir no cone de luz projetado pelas luminárias públicas.

É importante a escolha de uma só espécie para cada lado da rua ou para um certo número de quarteirões. Normalmente o loteador já planta as árvores, então se já houver alguma árvore na sua calçada, plante da mesma espécie. Isso facilita o acompanhamento de seu desenvolvimento e as podas de formação e contenção, quando necessárias.

Nos passeios, deve-se plantar apenas espécies com sistema radicular pivotante - as raízes devem possuir um sistema de enraizamento profundo para evitar o levantamento e a destruição de calçadas, asfaltos, muros de alicerces profundos.

MATERIAIS PERMITIDOS PARA CALÇAMENTO

Os materiais que podem ser utilizados no Passeio Livre serão apresentados a seguir e cada um atenderá a necessidade de cada imóvel e rua, sendo definido pela Prefeitura conforme critérios abaixo.

Configuração das calçadas de acordo com o tipo de via.

Tipo de via pelo Plano Diretor

Material adequado
1) Via Local: Todos os pavimentos que constam nesta instrução.
2) Via Coletora: Todos os pavimentos que constam nesta instrução.
3) Via Coletora c/ comércio: Concreto vassorado, Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado, ladrilho hidráulico.
4) Via Estrutural: Concreto vassorado, Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado e ladrilho hidráulico.
5) Via Estrutural c/ comércio: Concreto vassorado, Concreto pré-moldado em placas, bloco de concreto intertravado, ladrilho hidráulico.

OBS. As vias da zonas urbanas I e II, basicamente são vias locais, à exceção das avenidas que são vias coletoras com possibilidade de abrigarem comércio, portanto, devem seguir o item 3, acima.

TIPOS DE PAVIMENTO

CONCRETO
*** O CALÇAMENTO DE CONCRETO É O MAIS INDICADO PARA TODAS AS VIAS PÚBLICAS E É O CALÇAMENTO PADRÃO DA PREFEITURA**

A calçada pode ser executada em concreto moldado *"in loco"*. Ele pode ser "vassourado" ou receber estampas coloridas. Neste caso o piso recebe um tratamento superficial, executado no mesmo instante em que é feita a concretagem do pavimento, enquanto o concreto ainda não atingiu início de pega. O processo consiste em, através do uso de ferramental adequado, formas para estamparia e produtos de acabamento especiais, reproduzir cores e texturas variadas.

Especificação técnica
• resistência à compressão: mínima de fck 20 Mpa.
• modulação: estampagem em módulos de 1,20 m.
• espessura: 5 a 6 cm. p/ pedestre, 8 a 10 cm. para veículos leves e conforme projeto para veículos pesados.
• acabamento superficial: diversidade de texturas e cores.
• armadura: telas de aço soldadas.
• base: terra compactada c/ camada separadora de brita.

Manutenção

• limpeza: varrição ou jato de água e sabão neutro.
• remoção: o piso é cortado de acordo com a modulação e refeito "*in loco"* com os mesmos produtos e estampas do existente.

Desempenho
• durabilidade: elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção.
• drenagem: superficial.
• conforto de rolamento: a superfície deve proporcionar, ao mesmo tempo, facilidade de tráfego e superfície antiderrapante.
• liberação ao tráfego: 24 h p/ tráfego leve de pedestres a 48 h. paratráfego de veículos leves.

Execução Passo-a-Passo
1. Preparação da área (compactação do terreno, colocação da camada de brita,formas de concretagem e tela).
2. Descarga, espalhamento e nivelamento da base de concreto (sarrafeamento).
3. Desempeno.

Observar que não consta da lista a pedra portuguesa muito usada em nossa cidade.

A pedra portuguesa não é uma boa opção tendo em vista sua superfície irregular que dificulta o deslocamento de pessoas com deficiência, idosos e até mesmo mulheres com salto alto.

A irregularidade do acabamento é altamente prejudicial ao deficiente visual. Sua execução é extremamente onerosa (cara), pois demanda muitos materiais e tempo para instalação, além de ser o tipo de pavimento com maior dificuldade de limpeza, exigindo na maioria das vezes o uso de água. Os pisos não podem ser derrapantes como ardósia e cerâmica, ou trepidantes, como a pedra portuguesa. No entanto em quadra, onde já existe mais de 50% de testadas com pedra portuguesa, a mesma será admitida, desde que executada dentro dos padrões técnicos.

PAVIMENTO INTERTRAVADO

Pavimento de blocos de concreto pré-fabricados, assentados sobre colchão de areia, travados através de contenção lateral e por atrito entre as peças.

Especificação
• Resistência à compressão: ≥ 35 MPa.
• Espessura: 6 cm, 8 cm ou 10 cm – (definida em projeto).
• Para calçadas: usualmente 6 cm.
• Acabamento superficial: diversidade de cores e formatos.
• Tipo de base: para calçadas utiliza-se brita graduada simples compactada.
• Armadura: não utiliza.

Características de Manutenção
• Limpeza: varrição ou jato de água e sabão neutro.
• Conserto: fácil remoção e reaproveitamento das peças.

Desempenho
• Durabilidade: Elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção.
• Conforto de Rolamento: Adequado.
• Antiderrapante: Adequado.
• Drenagem: Pode ser projetado para esta finalidade.
• Tempo para liberação ao tráfego: imediato.

Pavimentos Intertravados - Execução Passo-a-Passo
1. Adequação do terreno.
2. Montagem base, contenções laterais e drenagem superficial.
3. Espalhamento e nivelamento de areia de assentamento.
4. Colocação das peças, ajustes e compactação inicial.
5. Espalhamento de areia de rejuntamento e compactação final.
6. Limpeza e abertura ao tráfego.

PLACAS PRÉ-MOLDADAS DE CONCRETO
Placas pré-fabricadas de concreto de alto desempenho, fixas ou removíveis, para piso elevado ou assentamento diretamente sobre a base.

Especificação

• Resistência à compressão do concreto: 35 MPa.
• Resistência à abrasão: Classe A e B, conforme NBR 12042 da ABNT.
• Espessura mínima das placas: 30 mm.
• Modulação das placas: 40x40 mm até 100x100 mm.
• Acabamento superficial: diversidade de texturas e cores.
• Tipo de Base
- *para pedestres*: concreto magro com espessura de 5cm sobre solo compactado para placas fixas ou brita n°. 2 sobre solo compactado para placas removíveis;
- *para veículos leves* (entrada de carros): concreto traço 1:3:4 com 5 cm de espessura, armado com tela de aço CA 60 de 4,2 mm e malha 100x100 mm e cura mínima de 3 dias;
- *para veículos pesados* (caminhões, carro-forte): sob consulta ao fabricante.

• Tipo de assentamento - *placas fixas*: argamassa levemente úmida (farofa) traço1:6 (cimento:areia), com cura mínima de 2 dias; *placas removíveis*: sobre leito de pó-de-pedra.

Características de Manutenção

• Limpeza: varrição ou jato de água e sabão neutro.

• Intervenção: executada pontualmente. As placas fixas poderão ser danificadas na retirada, sendo necessária a sua substituição. As placas removíveis são retiradas com saca-placas, sendo totalmente reaproveitadas.

Desempenho

• Durabilidade: elevada, desde que respeitadas as características do produto, de instalação, de uso e de manutenção.
• Conforto de rolamento: superfície sem ressaltos ou relevos irregulares, segura ao tráfego.
• Antiderrapante: acabamento superficial adequado.
• Drenagem: pode ser projetado para essa finalidade, sob consulta ao fabricante. Nas placas removíveis, a calçada é permeável.
• Tempo para liberação ao tráfego: após a cura de assentamento nas placas fixas e imediata nas placas removíveis.

Execução Passo-a-Passo (placa fixa)
1. Aplicação de camada de argamassa tipo "farofa".
2. Assentamento das placas.
3. Rejuntamento, limpeza e liberação ao tráfego.

LADRILHO HIDRÁULICO

Placa de concreto de alta resistência ao desgaste para acabamento de pisos, assentada com argamassa sobre base de concreto.

Especificação

• Resistência à tração na flexão: valor individual ≥ 4,6 MPa e média ≥ 5,0 MPa.
• Espessura mínima: 20 mm (verificar formato da peça).
• Acabamento superficial: diversidade de texturas e cores.
• Tipo de base: tráfego de pedestres: concreto magro com espessura de 3 cm a 5 cm. Cura mínima de 3 dias.
• Tipo de assentamento: com argamassa mista tradicional ou argamassa colante. Cura mínima de 2 dias.
• Armadura: somente para tráfego de veículos – CA-60 (4,2 mm malha 10x10 cm).

Características de Manutenção

• Limpeza: varrição ou jato de água e sabão neutro.
• Consertos: executados pontualmente, podendo ser necessária a substituição da peça.

Desempenho

• Durabilidade: Elevada, desde que respeitadas as características do produto, modo de instalação e de manutenção.
• Conforto de Rolamento: Adequado.
• Antiderrapante: Adequado.

• Drenagem: Não.
• Tempo para liberação ao tráfego: após cura da base e da argamassa de assentamento.

Execução Passo-a-Passo
1. Compactação e nivelamento do terreno.
2. Lançamento, adensamento e acabamento da base de concreto magro.
3. Cura da base.
4. Aplicação da argamassa de assentamento (tradicional ou argamassa colante).
5. Assentamento das peças e rejuntamento com nata de cimento.
6. Limpeza e abertura ao tráfego.

ORIENTAÇÕES IMPORTANTES

OS TAPUMES NÃO PODERÃO IMPEDIR O TRÂNSITO DE PEDESTRES E DEVEM ESTAR A NO MÍNIMO 2,20M DO MEIO FIO (1,00M+1,20M) E DURANTE A SUA OBRA: CONSTRUA A FAIXA LIVRE MESMO QUE DE MANEIRA PROVISÓRIA (CONCRETO MAGRO DESEMPENADO LISO).

SEJA CONSCIENTE!

ASSIM QUE A SUA CONSTRUÇÃO ESTIVER EM ESTÁGIO AVANÇADO (LEVATADA, COBERTA E REBOCADA) DESOBSTRUA A CALÇADA E TERMINE-A.

SÓ LAVE A CALÇADA QUANDO FOR EXTRITAMENTE NECESSÁRIO. A ÁGUA É UM BEM DE VALOR INESTIMÁVEL E NÃO DEVE SER DESPERDIÇADA!

SE HOUVER DÚVIDA AO CONSTRUIR OU REFORMAR A SUA CALÇADA, CONSULTE A PREFEITURA – 3866-8600 – 3866-8606 E 3866-8608 OU ACESSE http://www.conchal.sp.gov.br e clique no link: Ouvidoria.