



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL
ESTADO DE SÃO PAULO

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º XXX DE YY DE JANEIRO DE 2016.

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

Texto em preto:	Redação original (sem modificação)
Texto em preto:	Redação original (revogado)
Texto em vermelho:	Redação dos dispositivos incluídos

VALDECI APARECIDO LOURENÇO, Prefeito do Município de Conchal, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições que lhe são conferida por Lei, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.

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

Parágrafo único – **O Sistema de Mobilidade do Município foi atualizado de forma a atender a Política Nacional de Mobilidade Urbana cujas diretrizes foram estabelecidas pela Lei nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012, elaborada de forma a atender tanto a política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, quanto ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).**

Art. 2º – As normas e demais disposições estabelecidas nesta Lei ~~têm por objetivos~~ **deverão formar um conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.**

~~I~~ – ~~A garantia da qualidade da circulação e do transporte urbano, proporcionando deslocamentos intra-urbanos com maior segurança e conforto, reduzindo tempo de percurso e custos;~~

~~II~~ – ~~A redução dos riscos e dos acidentes de trânsito no espaço urbano municipal;~~



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

~~III- A utilização, em maior escala, do transporte não motorizado;~~

~~IV- A promoção da acessibilidade universal, especialmente aos portadores de necessidades especiais;~~

~~V- Estender a qualidade do sistema viário municipal e do sistema de transporte coletivo às áreas a serem urbanizadas contidas nos vetores de desenvolvimento da cidade;~~

~~VI- Permitir aos cidadãos e visitantes o acesso ao município com conforto e segurança, seja pelo transporte coletivo ou individual;~~

~~VII- Criar condições competitivas para o abastecimento e escoamento de insumos e da produção industrial e agrícola gerada no município.~~

§ 1º São modos 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;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

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 DA PESSOA PORTADORA DE NECESSIDADES ESPECIAIS.

Seção I

Das Definições

Art. 3º 2-Aº – Para fins de transporte, mobilidade e acessibilidade estabelecidos nesta lei, considera-se:

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

II. Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III. Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

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

V. Modos 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;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

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 3º – O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas deverá receber incentivos para uso na 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 4º - A prefeitura municipal deverá implantar projetos de segurança no trânsito nos locais com risco potencial ou com maior incidência de acidentes.

Art. 6º 5º – 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 climática e de luminosidade.

Art. 7º 6º – A prefeitura municipal deverá implantar, gradualmente, uma rede de ciclovias dentro do Sistema Viário Municipal atendendo aos parâmetros estabelecidos nesta lei, 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.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

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

Art. 8º 7º – 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 da Pessoa Portadora de Necessidades Especiais

Art. 9º 8º – Com o objetivo de promover a inclusão **social, tanto de pessoas com mobilidade reduzida, quanto** das pessoas portadora de necessidades especiais no sistema de mobilidade, a prefeitura 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. 10º 9º – As ações voltadas à inclusão **social, de pessoas com mobilidade reduzida e** dos portadores de necessidades especiais deverá prever a sinalização de interesse do usuário utilizando os meios disponíveis e atendendo às normas técnicas da ABNT que regulam o tema.

Art. 11 10º – As calçadas existentes no município deverão ser, gradativamente, adaptadas contemplando o previsto nas normas técnicas da ABNT e demais exigências contidas nesta lei.

§ 1º – Os locais onde ocorre concentração de pessoas portadoras de necessidades especiais **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 portadoras de necessidades especiais **e de pessoas com mobilidade reduzida,** através do seu Conselho Municipal ou, na falta deste, de Comissão Representativa.

Art. 12 11 – 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 portadoras de necessidades especiais e às normas de construção e ocupação das calçadas no município.

CAPÍTULO III



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, BENS E SERVIÇOS.

Seção I

Do Transporte coletivo municipal

Art. 13 12 – 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 13 – Será de competência da prefeitura municipal, ouvido o Grupo Técnico de Análise Urbanística e Ambiental – GTA e a Comissão Municipal de Trânsito, determinar os itinerários e pontos de paradas dos transportes coletivos.

Art. 15 14 – Fica a prefeitura do 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 15 - O Serviço Municipal de Transportes Urbanos, ~~no prazo máximo de 24 meses a contar da data de publicação desta lei,~~ deverá oferecer condições de transporte adequadas aos portadores de necessidades especiais, dispondo de ao menos 01 (um) veículo adaptado para esse fim.

Art. 17 16 – 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 17 – Os veículos que realizam o transporte coletivo intermunicipal regular deverão utilizar-se do Terminal Rodoviário Intermunicipal de Conchal como principal ponto de embarque e desembarque de passageiros.

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



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 19 18 – 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

Art. 20 19 – 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.

Parágrafo único – **Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, se houver interesse, no prazo de 30 (trinta) dias, condicionadas à prévia anuência do poder público municipal.**

Art. 21 20 – O número de veículos que compõem o serviço de táxi no município não deverá ultrapassar a proporção de 01 (um) veículo para cada ~~1.000 (um mil)~~ **3.000 (três mil)** habitantes.

Art. 22 21 – A exploração de serviços de transporte de aluguel de passageiros em veículos ciclomotores – moto táxi – será permitida desde que obedecidos todos os requisitos dispostos em lei complementar.

Art. 23 22 - 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 Executivo.**

Seção IV

Do Transporte de Cargas

Art. 24 23 – 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 24 – O Sistema Viário Básico do município é o conjunto que abrange todas as vias públicas localizadas no município, suas conexões,



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

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 **ou as rodovias**.

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

Art. 26 25 – 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 ruas, avenidas, travessias, acessos e conexões localizadas no interior da macroárea de expansão urbana.**

~~§ 2º~~ **§ 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 26 – 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 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 27 – As vias integrantes do Sistema Viário Municipal de Conchal, na malha viária urbana, classificam-se em cinco tipos:

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



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

- II- Coletoras – Destinadas a interligar as vias estruturais;
- III- Locais – Destinadas ao uso local;
- IV- Ciclovias – Destinadas ao trânsito de bicicletas;
- V- Vias de pedestres – Destinadas à circulação de pedestres.

Art. 29 28 – As vias integrantes do sistema viário do Município de Conchal, na malha viária urbana, obedecerão aos seguintes gabaritos mínimos.

I- Vias estruturais – Largura total mínima 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;

II- Vias coletoras tipo Especial – Largura total mínima de 25,00 (vinte e cinco) metros, sendo 2,50 (dois e meio) metros para cada calçada, 2,00 (dois) metro para o canteiro central e 9,00 (nove) metros para cada faixa de rolamento, nos termos de diretriz do sistema viário municipal, inciso I do artigo 35;

III- Vias coletoras tipo I – Largura total mínima de 22,00 (vinte e dois) metros, sendo 2,50 (dois e meio) metros para cada calçada, 1,00 (um) metro para o canteiro central e 8,00 (oito) metros para cada faixa de rolamento;

IV- Vias coletoras tipo II – Largura total mínima 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;

V- Vias locais – Largura total mínima 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;

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

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

VIII- Vias de pedestres – Largura total mínima de ~~5,00 (cinco)~~ 2,50 (dois vírgula cinco) 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 conter um círculo com diâmetro mínimo de 23 (vinte e três) metros, incluso 2,50 (dois metros e meio) de cada lado para calçadas.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

§ 4º – 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 R\$ 3,00 (três reais) **0,141 (zero vírgula cento e quarenta e um) UFESP – Unidade Fiscal do Estado de São Paulo**, por metro quadrado de lote.

§ 5º – O valor monetário **devido será obtido mediante a multiplicação da quantidade de UFESP, por metro quadrado de lote e pelo valor da UFESP no dia a ser pago, considerando duas casas depois da vírgula.** ~~constante no parágrafo anterior, será reajustado anualmente, por Decreto do Executivo, sempre no mês de janeiro, pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, medido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.~~

§ 5º – A critério do Departamento de Planejamento com a concordância do GTA e anuência do Executivo, poderão excepcionalmente ocorrer vias com gabaritos diferentes dos especificados, para atender exigências locais e próprias.

Art. 30 29 – 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 poderão rejeita-lo ou sugerir mudanças, voltadas ao atendimento dos objetivos estabelecidos nesta Lei que Institui o Sistema de Mobilidade do Município de Conchal.

Art. 31 30 – 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 $0^\circ < A < 30^\circ$
- II.** R = 7,00 metros para $31^\circ < A < 60^\circ$
- III.** R = 9,00 metros para $61^\circ < A < 90^\circ$
- IV.** R = 15,00 metros para $91^\circ < A < 120^\circ$
- V.** R = 30,00 metros para $121^\circ < A < 150^\circ$
- VI.** R = 100,00 metros para $150^\circ < A < 180^\circ$

Art. 32 31 – A rampa máxima admitida para as vias de comunicação será de 10% (dez por cento) e a mínima de 0,50% (cinco décimos por cento).



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

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

Art. 33 32 – 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 metros em qualquer direção a partir do final da via existente.

Art. 34 33 – Nos cruzamentos entre as vias estruturais, a serem implantadas na malha viária urbana, deverão ser projetadas rotatórias com diâmetro interno mínimo de 50 (cinquenta) metros e, no mínimo, 03 (três) faixas de rodagem.

Subseção II

Da Malha Viária Rural

Art. 35 34 – O Sistema Viário Municipal de Conchal, na sua malha viária rural, organiza-se mediante a hierarquia seguinte:

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.

Art. 36 35 – As vias integrantes do Sistema Viário Municipal de Conchal, na sua malha viária rural, obedecerão aos seguintes gabaritos mínimos.

I- Estradas municipais principais – estruturais – Largura mínima de 30,00 (trinta) metros.

II- Estradas municipais **secundárias** – Largura mínima de 25,00 (vinte e cinco) metros.

III- Estradas municipais terciárias – Largura mínima de 18,00 (dezoito) metros.

IV- Caminhos municipais - Largura total mínima de 10,00 (dez) metros.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 37 36 – Ao longo das estradas e caminhos municipais, a cada mil metros deverá existir uma praça de retorno com raio mínimo de 20 (vinte) metros.

Art. 38 37 – Ao longo das estradas e caminhos municipais – CHL – na macrozona urbana, **de expansão urbana** ou rural, 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 efetivados ou construídas, prevalecendo antes o constante no presente artigo.

Art. 39 38 – 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 rejeita-lo ou sugerir mudanças, voltadas ao atendimento dos objetivos estabelecidos nesta Lei que Institui o Sistema de Mobilidade do Município de Conchal.

Seção II

Das Calçadas e Passeios.

Art. 40 39 – As calçadas, parte do sistema viário do município de Conchal, na sua malha viária urbana, deverão obedecer aos seguintes parâmetros:

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

II- Largura da faixa livre **aconselhável** igual ou superior a 1,50 (um e meio) metros, **com um mínimo admissível de 1,20 (um e vinte) metros**, distante no mínimo ~~0,50 (cinquenta centímetros)~~ **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 ~~destinadas aos portadores de necessidades especiais~~ **de acessibilidade**.

Art. 41 40 – 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.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 42 41 – Sobre o espaço destinado à calçada 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 da testada do terreno para o seu interior.

Art. 43 42 – Nas esquinas será obrigatória a execução de, no mínimo **máximo**, duas rampas de acesso com declividade máxima de 8,00% (~~oito por cento~~) **8,33 (oito vírgula trinta e três por cento)** precedidas de piso tátil de alerta.

Art. 44 43 – A execução das calçadas será de responsabilidade do urbanizador e será aceita pela prefeitura municipal juntamente com os demais itens da infraestrutura exigida pela legislação específica.

Art. 45 44 – Todas as calçadas executadas em toda a macrozona urbana, quanto às medidas, materiais e técnicas utilizadas, deverão seguir padrão estabelecido pela prefeitura municipal, **de acordo com o Decreto Estadual Regulamentador das Leis 10.048/2000 e 10.098/2000 e alterações posteriores.**

Art. 46 45 – Salvo em 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 46 – A prefeitura municipal de Conchal fica autorizada a implantar ciclovias **e ciclofaixas** no interior do atual sistema viário obedecendo aos parâmetros estabelecidos nesta Lei.

Art. 48 47 – As ciclovias **e ciclofaixas** deverão ser separadas fisicamente, por obstáculos ou sinalização específica, das vias destinadas a veículos.

Art. 49 48 – 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.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 50 49 – As vias públicas que compõem o Sistema Viário Municipal receberão a sinalização obedecendo ao estabelecido no Código Brasileiro de Trânsito e demais leis que regem o tema.

Art. 51 50 – Caberá à prefeitura municipal sinalizar, adequadamente, as vias com tráfego temporário ou permanente, submetido a condições especiais.

Art. 52 51 – 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 52 – 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 53 – A abertura de vias públicas ou condominiais na macroárea urbana deverá obedecer aos procedimentos formais estabelecidos na Lei Municipal de Parcelamento do solo.

Subseção II

Da Malha Viária Rural

Art. 55 54 – 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 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, assinadas por profissional legalmente habilitado, contendo curvas de nível de metro em metro e coordenadas georeferenciadas, em escala que possibilite a boa interpretação técnica, contendo o levantamento planialtimétrico da estrada ou caminho projetado, dos



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

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;

c) Os 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 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 prescrito nesta lei.

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

Art. 56 55 – Nos casos de doações ao município das faixas de terreno exigíveis para as estradas e caminhos municipais, não caberá à prefeitura qualquer tipo de obrigação indenizatória.

Seção VI

Da Designação da Nomenclatura.

Art. 57 56 – As vias públicas serão denominadas:

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

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

Art. 58 57 – A nomenclatura oficial das ruas, avenidas e demais logradouros, parte da malha viária urbana, será regida pela Lei Municipal n.º 821, de 25 de outubro de 1989.

Art. 59 58 – 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



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

Das Diretrizes Viárias

Art. 60 59 – Ficam estabelecidas como diretrizes viárias as vias estruturais representadas graficamente no Anexo 01 e descritas no Anexo 02, abrangentes sobre toda a macrozona urbana, 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 60 – 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 Conselho Municipal de Planejamento.

Seção VIII

Das Avenidas Marginais ao longo das Rodovias

Art. 62 60-A – Ao longo das Rodovias Wilson Finardi (SP-191), Profº Zeferino Vaz (SP-332) e Engº João Tosello (SP-147), ficam criadas as avenidas marginais como vias coletoras nas categorias G-2 (16,00 m), nos termos do Anexo 06 – Planta das Avenidas Marginais ao longo das Rodovias, destinadas a coletarem e distribuírem o tráfego nas malhas urbana e de expansão urbana.

§ 1º – As avenidas 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 avenidas 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 acesso em pontos estratégicos das rodovias para as avenidas marginais, de forma a fluir o trânsito intermunicipal.

§ 4º – Fica acrescido no Anexo 06 – Planta das Avenidas Marginais ao Longo das Rodovias, as vias coletoras norte (Mogi Guaçu) e sul (Engenheiro Coelho) ao longo da rodovia SP-332, a oeste (Araras) e leste (Mogi Mirim) ao longo da rodovia SP-191 e a oeste (Engenheiro Coelho) e leste (Mogi Mirim) ao longo da rodovia SP-147.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

§ 5º – O perfil da via ao longo das rodovias será em nível, podendo ser ampliado a caixa viária caso haja desnível entre o final da faixa de domínio das rodovias e o futuro alinhamento predial das avenidas marginais ao longo das rodovias.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 63 61 – As exigências desta lei aplicam-se aos novos parcelamentos de solo.

Art. 64 62 – As certidões de diretrizes, viabilidades ou outras emitidas pelo órgão competente da municipalidade antes desta Lei entrar em vigor terão sua eficácia pelos prazos nela estabelecidos.

Art. 65 63 – Fazem parte como anexos desta Lei:

I. ANEXO 01 - Mapa das diretrizes viárias e rotatórias para a implantação do sistema viário estrutural na macrozona urbana.

II. ANEXO 02 - Quadro descritivo das vias estruturais 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 Avenidas Marginais ao longo das Rodovias.

§ 1º – Todos os anexos em forma de Mapa ficam codificados sob nº 001/2016 e assim sucessivamente, quando das alterações.

§ 2º – Todos os anexos ficarão arquivados no Departamento de Planejamento e as cópias terão validade com a rubrica do Diretor da referida pasta.

Art. 66 64 – Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, **ficando revogadas as seguintes Leis Municipais:**

I. Em especial a Lei Complementar nº 181, de 13 de novembro de 2007;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL
ESTADO DE SÃO PAULO

II. Em especial a Lei Complementar nº 181, de 13 de novembro de 2007;

III. Lei nº 870, de 04 de abril de 1991.

Art. 67 64-A – Ficam revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de Conchal, em xx de janeiro de 2016.

VALDECI APARECIDO LOURENÇO
Prefeito Municipal

BENEDITO APARECIDO BORDINI
Diretor de Planejamento

PAULO AFONSO DE LAURENTIS
Diretor Jurídico

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

ANDRÉ CALEFFI
Chefe do Serv. de Controle e Registro de Atos Oficiais



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

ANEXO 02

DESCRIÇÃO DAS VIAS ESTRUTURAIS REPRESENTADAS NO ANEXO 01

Via Estrutural marginal à Represa projetada. Localizada na ZEIT (Zona especial de interesse turístico), a via circunda todo perímetro melhadø da Represa projetada, **desde a CHL-030 e seguindo pelo antigo leito da estrada de ferro, pela Estrada Municipal CHL-351 e se encontrará a uma distância de 50,00m até o início da cota máxima da represa até a Rodovia SP-332.**

VERD 092- Via Estrutural Radial 092. Localizada na ZEIT (Zona especial de interesse turístico), e terá acesso através da Rotatória 02, (R02) localizado na SP 332 na Congruência com o acesso a CHL 358 **461**, ligando até a marginal da represa e a R1.

Via de Continuação da Avenida Prof. 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 e Rotatória R03.

VEPE 3.6- Via Estrutural Perimetral 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 a radial 102 e R9 e daí até a marginal SP 191 e R12 finalizando assim seu perímetro.

VEPE 3.2- Via Estrutural Perimetral 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 radial 102 e R10 e daí até a marginal SP 191 e R13 finalizando assim seu perímetro.

VEPE 2.6- Via Estrutural Perimetral 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 radial 102 e R11 e daí até a marginal SP 191 e R14 finalizando assim seu perímetro.

Via Estrutural à Marginal 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 perimetral 2.6 e R06, perimetral 3.2 e R05 e perimetral 3.6 e R04 obedecendo a faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão da Água Branca.

Via Estrutural Marginal a 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 perimetral 2.6 e R14, perimetral 3.2 e R13 e perimetral 3.6 e R12 obedecendo a faixa de domínio da SP 191.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

VERD 102- Via Estrutural Radial 102. Localizada na ZEIND II inicia-se na perimetral 2.6 e R11 daí até a Perimetral 3.2 e R10 e daí até a perimetral 3.6 e R09 finalizando assim sua descrição.

Via Estrutural de Continuação da Avenida União Fase 01. Localizada na Zona Urbana, inicia-se no trecho de pista dupla da avenida União no loteamento São Paulo e Jd 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 Icarai finalizando assim sua descrição.

Via Estrutural de Continuação da Avenida União Fase 02. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se ~~na R16~~ **no final da Avenida União** no trecho de pista dupla da avenida União na macroárea urbana no loteamento Conj. Residencial Dep. Barros Munhoz segue sentido vetor norte **entre a Rodovia SP-332 e a Estrada Municipal CHL-010** até a ~~R21~~ **R-16** finalizando assim sua descrição.

VEPE 1.8- Via Estrutural Perimetral 1.8. Localizada na macroárea urbana, inicia-se na rotatória existente na avenida Manoel Gonçalves Neto com rua XV de Novembro daí segue pelo eixo da CHL 010 até a R17, 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 radial 351 e radial 10 com R19, e radial 012 com R20. Finalizando seu perímetro na Continuação fase 02 da Avenida União e radial 020 na R21 finalizando assim sua descrição.

VERD 154- Via Estrutural Radial 154. Localizada na congruência da SP 332 com o distrito industrial 02 daí segue até a intersecção das vias perimetral 1.8, radial 020 e continuação da avenida União fase 02 na R21. Finalizando assim sua descrição.

VEPE 2.5- Via Estrutural Perimetral 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 radial 351 e R29, radial 025 e R27, radial 010 e R26, radial 012 e R25, radial 020 e R23. Finalizando assim seu perímetro.

VEPE 3.5- Via Estrutural Perimetral 3.5. Localizada no Vetor Norte, inicia-se na radial 351 e R35. Daí segue até a radial 025 e R34, radial 010 e R33, radial 012 e R31 e radial 020 e R30. Finalizando assim seu perímetro.

Via Estrutural à Marginal Rio Mogi Guaçu. Localizada na ZEIA (Zona especial de interesse ambiental), inicia-se na R36 na congruência com a SP 332 daí segue até a radial 020 e R38, radial 012 e R40, radial 010 e R37, radial 025 e R40, radial 351 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.

VERD 020- Via Estrutural Radial 020. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na intersecção da via Perimetral 1.8 e continuação da avenida União fase 02 na R21, daí segue pelo traçado básico da CHL 010 até a perimetral 3.5 e R30 segue até e Marginal do rio Mogi Guaçu e R38. Finalizando assim o seu perímetro.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL ESTADO DE SÃO PAULO

VERD 012- Via Estrutural Radial 012. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na continuação da avenida União na R16, daí segue até perimetral 1.8 e R20, perimetral 2.5 e R25, Perimetral 3.5 e R31 marginal do rio Mogi Guaçu obedecendo à faixa de preservação permanente do rio Mogi Guaçu e R39. Finalizando assim seu perímetro.

VERD 010- Via Estrutural Radial 010. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na intersecção da perimetral 1.8 e radial 351 na R19 daí segue até a Perimetral 2.5 e R26, Perimetral 3.5 e R33, marginal do rio Mogi Guaçu, obedecendo a faixa de preservação permanente do rio Mogi Guaçu e R37. Finalizando assim seu perímetro.

VERD 025- Via Estrutural Radial 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 Radial 351 e R24, perimetral 2.5 e R27 Perimetral 3.5 e R34, marginal do rio Mogi Guaçu obedecendo à faixa de preservação permanente do rio Mogi Guaçu e R40. Finalizando assim seu perímetro.

VERD 351- Via Estrutural Radial 351. Localizada no vetor de crescimento norte inicia-se na intersecção da perimetral 1.8 e radial 010 na R19, daí segue até a radial 025 e R24, Perimetral 2.5 e R29 e Perimetral 3.5 e R35. Finalizando assim seu perímetro.

Via Estrutural à Marginal do ribeirão Ferraz. Localizada no vetor de crescimento norte, inicia-se na intersecção com a perimetral 1.8 na R17, daí segue margeando o ribeirão Ferraz obedecendo a faixa de preservação permanente e eventual área de alagamento do ribeirão Ferraz, até a radial 2.5 e R22, perimetral 2.5 e R32. Finalizando assim seu Perímetro.

Criação das Rotatórias: R41, R42 e R43



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL
ESTADO DE SÃO PAULO**

SUMÁRIO

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.**

**CAPÍTULO II
DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DA
PESSOA PORTADORA DE NECESSIDADES ESPECIAIS.**

**Seção I
Das Definições**

**Seção II
Transporte Não Motorizado**

**Seção III
Da Mobilidade e Acessibilidade da Pessoa Portadora de Necessidades Especiais**

**CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, BENS E SERVIÇOS.**

**Seção I
Do Transporte coletivo municipal**

**Seção II
Do Transporte coletivo intermunicipal**

**Seção III
Dos Serviços de Táxi**

**Seção IV
Do Transporte de Cargas**

**CAPÍTULO IV
DO SISTEMA VIÁRIO**

**Seção I
Da Hierarquização e parâmetros das vias**

**Subseção I
Da Malha viária urbana**

**Subseção II
Da Malha Viária Rural**

**Seção II
Das Calçadas e Passeios.**



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE CONCHAL
ESTADO DE SÃO PAULO**

**Seção III
Das Ciclovias**

**Seção V
Da Constituição e Implantação das Vias.**

**Subseção I
Da Malha Viária Urbana**

**Subseção II
Da Malha Viária Rural**

**Seção VI
Da Designação da Nomenclatura**

**Seção VII
Das Diretrizes Viárias**

**Seção VIII
Das Avenidas Marginais ao longo das Rodovias**

**CAPÍTULO V
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS E FINAIS**