LEI COMPLEMENTAR Nº 1.087
DE 30 DE DEZEMBRO DE 2019

(Projeto de Lei Complementar nº 97/2019 – Autor: Prefeito Municipal)

INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANAS DE SANTOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

PAULO ALEXANDRE BARBOSA, Prefeito Municipal de Santos, faço saber que a Câmara Municipal aprovou em sessão realizada em 18 de dezembro de 2019 e eu sanciono e promulgo a seguinte:

LEI COMPLEMENTAR Nº 1.087

TÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Art. 1º Fica instituído o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos – PlanMob-Santos, conforme preconizado pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e pela Lei Complementar nº 1.005, de 16 de julho de 2018, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município.

§1º O PlanMob-Santos tem por finalidade orientar o planejamento urbano do Município de Santos no que se refere ao Sistema de

Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, estabelecido pelo artigo 106 da Lei Complementar nº 1.005, de 16 de julho de 2018, em especial quanto aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

§2º Todas as ações e regulamentações constantes e derivadas deste plano devem respeitar o disposto na Lei Federal nº 13.146, de 06 de julho de 2015.

Art. 2º O PlanMob-Santos estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana e contemplará:

I – princípios, objetivos e estratégias coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor;

II – as metas para a execução das estratégias indicadas;

III – o sistema de monitoramento do plano de mobilidade urbana;

IV – as estratégias elaboradas para alcançar os objetivos definidos no âmbito dos sistemas: viário, hidroviário, de transporte coletivo, cicloviário e peatonal.

§1º O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras, fará constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas para atender às metas definidas nesta lei.

§2º O sistema de monitoramento do PlanMob-Santos será coordenado pelo Órgão Municipal de Planejamento Urbano.

Art. 3º O PlanMob-Santos deverá ser revisado no prazo máximo de 10 (dez) anos a contar de sua promulgação, assegurada a compatibilidade com o estabelecido do Plano Diretor Municipal e suas leis complementares.

Art. 4º Para os efeitos desta lei complementar, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I – abrigo de ônibus: equipamento instalado em parada de ônibus, fora de terminal de embarque e desembarque, que propicia ao usuário proteção contra intempéries;

II – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

III – barreira arquitetônica ou urbanística: qualquer elemento natural, instalado ou edificado, que impeça a plena acessibilidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano;

IV – bicicletário: espaço coberto ou descoberto, destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

V – calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

VI – canteiro central: obstáculo físico construído como separador das duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias;

VII – canteiro verde: espaço permeável e ajardinado das calçadas;

VIII – ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

IX – ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

X – ciclorrota: caminho ciclável em vias de tráfego pouco intenso de veículos automotores caracterizadas por leito carroçável de uso compartilhado com outros modais e sinalização no solo indicativa de tráfego de bicicletas de modo a garantir a prioridade na circulação de ciclistas;

XI – cruzamento: local ou área onde 2 (duas) ou mais vias se cruzam em um mesmo nível;

XII – drenagem pluvial: sistema de sarjetas, boca de lobo e grelhas utilizadas para a coleta e destinação de água de chuva, desde as superfícies pavimentadas até as galerias, córregos e rios;

XIII – edificação cristalizada: imóvel que se constitui como permanência urbana, por ser protegido culturalmente, ou por possuir mais de 4 pavimentos;

XIV – equipamento urbano: todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos e privados;

XV – esquina: trecho da calçada formado pela área de confluência de 2 (duas) vias, delimitado pelo prolongamento dos alinhamentos;

XVI – estacionamento dissuasório: estacionamento de veículos situado nas proximidades de áreas de grande movimentação de pessoas, integrado ao sistema de transporte coletivo e veículos não motorizados de modo a estimular a troca, a partir daquele ponto, do transporte individual (automóvel) para outros modais;

XVII – faixa de travessia de pedestres: demarcação transversal às pistas de rolamento de veículos, para ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via, bem como advertir condutores de veículos sobre a necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir sua própria segurança e a dos demais usuários da via;

XVIII – dano em via pública: afundamento, trinca, desagregação superficial, ou outras anomalias dos pavimentos e demais componentes das vias públicas, decorrente de ação de particulares, das empresas de serviços públicos, concessionárias, permissionárias ou de utilidade pública, a elas equiparadas;

XIX – guia: borda ao longo de rua, rodovia ou limite de calçada, geralmente construída com concreto ou material rochoso resistente, que cria barreira física entre o leito carroçável da via e a calçada, propiciando ambiente mais seguro para os pedestres e facilidades para a drenagem da via;

XX – greide: linha do perfil correspondente ao eixo longitudinal da superfície livre da via pública;

XXI – largura edificável: área do lote não afetada por recuos;

XXII – logradouro público: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, praças, áreas de lazer, calçadões;

XXIII – micromobilidade: serviço de compartilhamento de veículos e equipamentos elétricos destinados ao transporte e ao deslocamento em vias públicas urbana, por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XXIV – mobiliário urbano: todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados em espaços públicos e privados;

XXV – paraciclo: dispositivo utilizado para a fixação de bicicletas, podendo ser instalado em áreas públicas ou áreas privadas;

XXVI – passagem: via de uso público de pedestres e ciclistas, de propriedade pública ou privada, coberta ou não, sobre a qual podem ser construídas edificações, a qual tem como objetivo a ampliação da conectividade do tecido urbano para deslocamentos não motorizados, a partir da criação de áreas favoráveis à caminhabilidade urbana;

XXVII – passeio público: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XXVIII – pavimento: revestimento rígido, flexível ou intercalado que recobre a via pública;

XXIX – pedestre: pessoa que anda ou está a pé, em cadeira de rodas ou conduzindo bicicleta, na qual não esteja montada;

XXX – piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de cor e textura, destinado a servir de aviso ou guia perceptível por pessoas com deficiência visual;

XXXI – pista ou leito carroçável: parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação aos passeios, ilhas ou canteiros centrais;

XXXII – ponto de ônibus: trecho ao longo da via reservado ao embarque e desembarque de usuários do transporte coletivo;

XXXIII – poste: estruturas utilizadas para suportar cabos de infraestrutura, tais como de eletricidade, telefonia, ônibus eletrificados, bem como para fixação de elementos de iluminação e sinalização;

XXXIV – rampa: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do fluxo de pedestres, com declividade igual entre a rua e uma área específica ou não trafegável;

XXXV – rampa de veículos: passagem provida de rebaixamento de calçada e guia para acesso de veículos entre a rua e uma área específica ou não trafegável;

XXXVI – rebaixamento de calçada e guia: rampa construída ou instalada no passeio, destinada a promover a concordância de nível entre o passeio e o leito carroçável;

XXXVII – reparo contínuo longitudinal: recomposição dos pavimentos em segmento paralelo ao alinhamento da guia;

XXXVIII – reparo contínuo transversal: recomposição dos pavimentos em segmento perpendicular ao alinhamento da guia;

XXXIX – reparo pontual: recomposição dos pavimentos de forma localizada de dimensões reduzidas;

XL – reparo oblíquo: recomposição dos pavimentos de segmento que não seja paralelo ou perpendicular ao alinhamento da guia;

XLI – rua compartilhada: via local de espaço compartilhado entre os modos de circulação, de baixa velocidade de tráfego, onde calçada e leito carroçável podem estar nivelados, e abrigar outras funções sociais como o lazer e a cultura;

XLII – sarjeta: escoadouro para as águas das chuvas que, nas ruas e praças, beira o meio-fio dos passeios;

XLIII – segmento de via pública: parte da via pública compreendido entre as intersecções das vias confluentes;

XLIIII – sinalização: conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de orientar e garantir a utilização adequada da via pública por motoristas, pedestres e ciclistas;

XLV – trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

XLVI – 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;

XLVII – transporte público individual ou serviço de táxi: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XLVIII – transporte remunerado privado individual de passageiros ou transporte por aplicativo: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XLIX – transporte urbano de carga: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias que realizam o abastecimento urbano;

L – 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, a exemplo de transporte escolar e serviço de transporte por fretamento;

LI – toseto: peça ornamental que se compõe com o revestimento de modo a criar efeito decorativo;

LII – veículos ou equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos: bicicletas, patinetes e equipamentos similares dotados de motor de propulsão elétrica, com dimensões reguladas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;

LIII – veículo urbano de Carga (VUC): caminhão que atenda, conjuntamente, as seguintes características: largura máxima: 2,20m (dois metros e vinte centímetros) e comprimento máximo: 6,30m (seis metros e trinta centímetros);

LIV – via pública: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo o passeio, a pista, o acostamento, a ilha, as ciclovias, o canteiro central e similares, situada em áreas caracterizadas principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão;

LV – via ou área de pedestres: via ou conjuntos de vias destinadas à circulação exclusiva de pedestres.

CAPÍTULO II - DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTOS – PlanMob-Santos

Seção I - Dos Princípios, Objetivos e Estratégias do PlanMob-Santos

Art. 5º O PlanMob-Santos está fundamentado nos seguintes objetivos gerais e específicos a estes vinculados:

I – implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade de modo a:

a) reduzir a distância dos deslocamentos e de utilização do transporte individual motorizado e promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos;

b) aumentar a parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta;

c) desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas e travessias adequadas;

d) acelerar a transição para veículos menos poluentes;

e) reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública;

f) garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;

g) garantir à população o acesso rápido a áreas e equipamentos de lazer, cultura, esporte, saúde e educação;

II – promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional de modo a:

a) priorizar a adequação do sistema viário estrutural visando eficiência, eficácia e efetividade da circulação urbana;

b) estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente;

c) incentivar a integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros;

d) garantir, nos planos de regularização fundiária e urbanística, o acesso de veículos de transporte coletivo aos assentamentos abrangidos;

e) integrar os projetos e planos afetos à mobilidade urbana de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade metropolitana;

f) garantir a eficiência, eficácia, efetividade e qualidade na prestação dos serviços de transporte urbano;

III – promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de modo a:

a) incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de projetos de mobilidade urbana;

b) garantir a contrapartida dos agentes públicos ou privados no que se refere às atividades e obras viárias e seus impactos negativos;

c) regulamentar estacionamentos públicos e privados de forma a evitar o impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público;

d) distribuir os custos dos sistemas de transporte;

IV – implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, de modo a garantir a participação de toda sociedade de modo a:

a) instrumentalizar Conselhos Municipais, Organizações Sociais e Órgãos da Administração Municipal de forma a garantir a participação popular no atendimento dos objetivos do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas – PlanMob-Santos;

b) criar Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas para garantir o atendimento dos objetivos do PlanMob-Santos.

Art. 6º Com vistas a atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito a cidade e seus objetivos específicos identificados no inciso I do art. 5º, o poder executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – estímulo à Implantação de vias locais aptas à recreação infantil, permanentes - ruas compartilhadas - ou não, em áreas de escassez de espaços livres de uso público;

II – estímulo à instalação de comércios e serviços de utilização semanal de apoio ao uso residencial em áreas de carência de cobertura;

III – ampliação dos usos permitidos nas Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS, incluindo-se o comércio varejista;

IV – estímulo à construção de habitação de interesse social e de habitação de mercado popular na macrozona leste, prioritariamente nas Áreas de Adensamento Sustentável (AAS);

V – estudo para criação de programa de taxi compartilhado;

VI – regulamentação do transporte público individual e do serviço de transporte privado individual de passageiros no Município conforme os requisitos estabelecidos na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

VII – ampliação da rede cicloviária para suprir zonas descobertas no eixo leste - oeste da Macroárea Insular;

VIII – implantação de paraciclos e bicicletários públicos nas praças públicas, prioritariamente naquelas localizadas em subcentros comerciais, centralidades lineares e próximas a pontos turísticos;

IX – qualificação das áreas de circulação de pedestres dos Morros considerando também soluções alternativas para aquelas de mais alta declividade;

X – incentivo à criação de Áreas Livres de Uso Público e Áreas Cobertas de Uso Público de modo a ampliar e qualificar os espaços de circulação e passagem de pedestres;

XI – estabelecimento de convênio com instituições para a coleta periódica de dados vinculados ao monitoramento da implementação do PlanMob-Santos;

XII - constituição de novas e qualificação das existentes conexões viárias entre os bairros residenciais da cidade, especialmente daqueles localizados na macrozona noroeste;

XIII - estímulo à implantação de atividades econômicas com potencial de empregabilidade na Macrozona Noroeste e na Macroárea Continental de Santos com atividades ligadas ao ecoturismo e à economia criativa;

XIV – estudo para reduzir a exigência de vagas obrigatórias para a instalação de comércio de alimentos como contrapartida à implantação da entrega domiciliar gratuita de ampla abrangência geográfica;

XV – expansão de faixas exclusivas de circulação de transporte público coletivo e revisão dos pontos de parada para promover mais eficiência no atendimento e redução do tempo de trajeto;

XVI – elaboração de estudo para a retirada das roletas do transporte público coletivo para facilitar o acesso de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou outras restrições de mobilidade e reduzir tempo de trajeto;

XVII – revisão de Programa de Locação Social de forma a otimizar a ocupação de bairros consolidados;

XVIII – implantação de estacionamentos dissuasórios;

XIX – estímulo à utilização de Veículo Urbano de Carga – VUC no abastecimento urbano;

XX – elaboração de Plano Macroviário da Macroárea Continental do Município para permitir maior eficiência no aproveitamento das áreas passíveis de ocupação e do transporte de passageiros nos diferentes modais de circulação, considerando também as obras de drenagem e pavimentação para a circulação em segurança;

XXI – implantação de estações de bicicletas compartilhadas e bicicletários integrados aos pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo, especialmente naqueles situados nos acessos viários da Macrozona Morros;

XXII – implementação de redução tarifária para trajetos de integração modal entre transporte público coletivo, bicicletas compartilhadas, lotações e táxis compartilhados;

XXIII – implantação de pontos de parada rotativos e compartilhados de táxis e transporte por aplicativos nos morros e nas macrozonas da área continental de modo a atender, à menor distância possível, as áreas de difícil

circulação e aquelas não atendidas pelo serviço de transporte público coletivo municipal;

XXIV – implantação de pontos de bicicletas compartilhadas nos morros e na Macroárea Continental, preferencialmente na modalidade motorizada;

XXV – adequação do tempo de travessia de pedestres e inclusão deste nos cruzamentos semafóricos de modo a garantir segurança nos deslocamentos peatonais;

XXVI – adequação da sinalização viária de forma a prevenir e reduzir os acidentes de trânsito;

XXVII – estudo para a implantação de transporte hidroviário de atendimento à Macroárea Continental;

XXVIII – implantar subsistema de infraestrutura de comunicação nos bairros da Macroárea Continental de modo a ampliar o acesso à cultura, à educação e a profissionalização, especialmente dos adolescentes.

Parágrafo único. Os estudos a que se referem os incisos V, XIV, XVI e XXVII deverão ser elaborados pelo Poder Executivo e disponibilizados no sítio eletrônico da Prefeitura em até 6 (seis) meses a partir da data da publicação desta lei complementar.

Art. 7º Com vistas a atingir o objetivo de promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional e seus objetivos específicos identificados no inciso II do artigo 5º, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – definição de ações para manutenção e instalação das informações sobre as linhas nos pontos de parada de transporte coletivo, através de mecanismos que respeitem a acessibilidade comunicacional, e tornem possível as informações também para pessoas com deficiências sensoriais;

II – estabelecimento de parcerias junto aos órgãos competentes de modo a implementar políticas de transporte na Região Metropolitana da Baixada Santista que desestimulem a baixa ocupação de veículos individuais;

III – priorização da realização de obras de manutenção da pavimentação urbana nas vias de suporte ao sistema de transporte público e do sistema cicloviário;

IV – elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no Município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes de modo

a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano;

V – instalação de mecanismos de redução de velocidade e disciplinamento da circulação motorizada, especialmente nas vias urbanas localizadas nos Morros, de modo a garantir a prioridade e segurança de pedestres;

VI – instalação de pontos de bicicletas compartilhadas, paraciclos ou bicicletários a pouca distância dos pontos de embarque e desembarque de transporte metropolitano com possibilidade de utilização com liberação de uso via cartão transporte.

Art. 8º Com vistas a atingir o objetivo de promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços e seus objetivos específicos identificados no inciso III do artigo 5º, o poder executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – em até 6 (seis) meses a partir da data da publicação desta lei complementar, estudo para incluir regulação de oferta de vagas para os usos portuários e ampliação de oferta de vagas de bicicleta;

II – em até 1 (um) ano a partir da data da publicação desta lei complementar, criação de regulamentação e programa de incentivo ao transporte coletivo escolar e por fretamento;

III – exigência de apresentação, pelos Polos Atrativos de Trânsito e Transporte – PATT, conforme legislação específica, de plano de incentivo de acesso ao polo, para seus usuários e funcionários, a partir de transportes não motorizados e motorizados coletivos.

Art. 9º Com vistas a atingir o objetivo de implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e seus objetivos específicos identificados no inciso IV do artigo 5º, o poder executivo priorizará as seguintes estratégias:

I – criação de sistema de comunicação e participação acessível a todas as pessoas, integrando informações de aplicativos, órgãos públicos, conselhos e comissões;

II – criação de campanha de comunicação para a divulgação dos princípios, objetivos e ações do PlanMob-Santos.

Seção II - Do Sistema de Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas do PlanMob-Santos

Art. 10. VETADO.

§1º VETADO.

§2º Todas as estratégias previstas nesta lei devem ser incluídas como ações a serem executadas em curto, médio ou longo prazo.

§3º O monitoramento do cumprimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser apurado anualmente e divulgado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Santos.

§4º VETADO.

Art. 11. As revisões periódicas do PlanMob-Santos deverão contemplar minimamente:

I – a análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos gerais e específicos estabelecidos neste plano;

II – o acompanhamento dos indicadores de monitoramento do plano e de suas metas de curto, médio e longo prazo.

Art. 12. As revisões do PlanMob-Santos terão periodicidade de 10 (dez) anos, incluindo ampla e democrática discussão com a sociedade de forma geral.

TÍTULO II
DO SISTEMA DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANAS

CAPÍTULO I – DO SISTEMA VIÁRIO E HIDROVIÁRIO

Seção I – Da Hierarquia e Dimensionamento de vias

Art. 13. O sistema viário terrestre do Município de Santos é formado pelas vias que integram os planos viários federal, estadual e municipal, localizadas nas Macroáreas Insular e Continental.

§1º As vias terrestres de circulação pública que forem traçadas nos planos de urbanização, após a sua aprovação pela Prefeitura passarão a integrar o sistema viário do Município.

§2º Em qualquer área do território do Município de Santos, é proibida a abertura de vias terrestres de circulação pública sem prévia autorização da Prefeitura.

Art. 14. A hierarquia viária é definida a partir da função que cada via desempenha no sistema de circulação urbano, devendo a capacidade de tráfego estar a ela vinculada e sua classificação definida em lei específica de disciplina do uso e ocupação do solo urbano.

§ 1° VETADO.

§ 2° As obras de transposição dos canais de drenagem, ou quaisquer outras que impliquem em novas conexões viárias devem ser acrescentadas como diretrizes viárias ao artigo 17 e no anexo I desta lei complementar, estando também sujeitas às condições expressas no § 1° deste artigo.

Art. 15. As vias de circulação pública deverão ter as dimensões das calçadas e da pista de rolamento ajustadas às funções que lhes são inerentes, observado o projeto elaborado por órgão competente da Prefeitura e da Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos – CET SANTOS, respeitados o pedestre, o ciclista, o transporte público coletivo, os veículos que realizam o transporte urbano de cargas e os veículos individuais motorizados respectivamente e nesta ordem de prioridade.

§1º As vias de circulação nos morros serão projetadas de forma a melhorar a segurança no trânsito e a acessibilidade dos pedestres, incluindo-se como estratégia a supressão de vagas de estacionamento em vias públicas, de forma permanente ou temporária.

§2º Em até 12 (doze) meses da data de publicação desta lei complementar o executivo municipal elaborará levantamento das escadarias dos Morros da área Insular do Município de Santos de modo a identificar as prioridades das obras de adaptação necessárias para dotá-las de sistema de drenagem, canaletas e dispositivos que possibilitem o deslocamento de bicicletas e carros de compra.

§3º Os planos das vias urbanas de áreas ou terrenos a urbanizar e os projetos específicos de vias deverão integrá-las harmonicamente com as vias vizinhas.

§4° As especificações técnicas para o dimensionamento das vias públicas serão definidas pelo Poder Executivo em até 6 (seis) meses a partir da data da publicação desta lei complementar.

§5° VETADO.

§6º Serão observadas as normas técnicas e a legislação pertinentes para o desenvolvimento dos projetos viários.

§7º Admite-se a implantação de rótulas nos cruzamentos viários em substituição à utilização de semáforos para aumentar a fluidez, desde que se garanta a travessia segura de pedestres nos cruzamentos.

Art. 16. As diretrizes viárias para a Macroárea Continental do Município serão regulamentadas por lei específica em até 1 (um) ano a partir da data da publicação desta lei complementar.

Seção II – Do Plano Viário e dos Logradouros Oficiais

Art. 17. Fica definido o plano viário da Macroárea Insular do Município de Santos em substituição a todas as disposições anteriores, bem como a revogação de toda disposição em contrário, identificadas em mapa objeto do Anexo I, com as seguintes diretrizes:

I – Rua 2 – São Manoel. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro São Manoel, até a abertura projetada da Rua Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho, conforme planta nº 1;

II – Praça Nicolau Geraigire. Fica prolongado o ramo leste da Praça Nicolau Geraigire, no bairro São Manoel, até a abertura projetada da Rua Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho, conforme planta nº1;

III – Rua Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho. Fica estabelecida abertura de via, entre as Ruas Nicolau Moran e Dr. Pedro de Castro Rocha, delimitando bordas à leste e ao sul do bairro São Manoel, conforme planta nº 1;

IV – Rua Nicolau Moran. Fica estabelecida a abertura do trecho interrompido da via por ocupação na margem do córrego, de aproximadamente 40 metros, no bairro São Manoel, conforme planta nº 1;

V – Rua Abel Simões de Carvalho. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro São Manoel, até a abertura projetada da Rua Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho, conforme planta nº 1;

VI – Rua 3 - São Manoel. (parte do antigo leito da R. Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho)**.** Fica estabelecida como rua compartilhada, no bairro São Manoel, entre as ruas Nicolau Moran e a abertura projetada da Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho, conforme planta nº 1;

VII – Rua 1 – São Manoel. Fica estabelecido o prolongamento da via com alteração de perfil viário, no bairro São Manoel, até a abertura projetada da Rua Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho, conforme planta nº 1;

VIII – Ponte Projetada sobre o Rio São Jorge e acessos. Fica estabelecida a ligação no bairro Chico de Paula, entre as margens do Rio São Jorge, por meio de ponte e respectivos acessos projetados, com início na divisa sul da faixa de domínio da Rodovia Anchieta, SP 150, e término na Rótula Projetada 2, no bairro Chico de Paula, conforme planta nº 1;

IX – Rótula Projetada 1 – Chico de Paula. Fica estabelecida rótula de distribuição da circulação viária entre a Rodovia Anchieta, SP 150, a Rua Doutor Pedro de Castro Rocha e a Ponte Projetada sobre o Rio São Jorge, no bairro Chico de Paula, conforme planta nº 1;

X – Rótula Projetada 2 – Chico de Paula. Fica estabelecida rótula de distribuição da circulação viária entre a Ponte Projetada sobre o Rio São Jorge, a Avenida Projetada Beira Rio, no bairro Bom Retiro e o prolongamento projetado da Rua Dr. Zelnor Paiva Magalhães no bairro Chico de Paula, conforme planta nº 1;

XI – Avenida Projetada Beira Rio. Fica estabelecida abertura de via, no bairro Bom Retiro, com início na Rótula Projetada 2 - Chico de Paula e término em dois ramos, junto à Rua Joaquim Teixeira de Carvalho, conforme planta nº 1;

XII – Rua Doutor Zelnor Paiva Magalhães. Fica estabelecido seu prolongamento até a conexão com a Rótula Projetada 2 – Chico de Paula, conforme planta nº 1;

XIII – Praça Projetada Bom Retiro. Fica estabelecida praça projetada no trecho final da Avenida Projetada Beira Rio, no bairro Bom Retiro, conforme planta nº 1;

XIV – Rua Projetada 1 – São Manoel. Fica estabelecida abertura de Rua de Pedestres, no bairro São Manoel, com início na Rua Prof. Francisco Meira e término em balão de retorno, conforme planta nº 1;

XV – Rua Projetada 2 – São Manoel. Fica estabelecida abertura de Rua de Pedestres em alça, no bairro São Manoel, com início e término na abertura projetada da R. Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho, conforme planta nº 1;

XVI – Rua Projetada 3 – São Manoel. Fica estabelecida abertura de Rua de Pedestres, no bairro São Manoel, com início na Rua Compartilhada São Manoel (parte do antigo leito da R. Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho) à leste, e término em balão de retorno, conforme planta nº 1;

XVII – Rua Projetada 4 – São Manoel. Fica estabelecida abertura de Rua de Pedestres, no bairro São Manoel, com início na Rua Compartilhada São Manoel (parte do antigo leito da R. Vereador Dr. Antônio Moreira Coelho) à oeste, e término em balão de retorno, conforme planta nº 1;

XVIII – Rua Professor Nelson Espíndola Lobato. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro Rádio Clube, até sua conexão com a via denominada Caminho São Sebastião, conforme planta nº 2;

XIX – Avenida Brigadeiro Faria Lima. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro Rádio Clube, até a conexão com a Avenida Hugo Maia, conforme planta nº 3;

XX – Rua Vitelbino Ferreira de Souza. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro Rádio Clube, até a conexão com Rua 3 – Vila Pelé, conforme planta nº 3;

XXI – Av. Dr. Haroldo de Camargo. Fica estabelecido o alargamento da via, lado norte, no bairro Areia Branca, entre as Avenidas Nossa Senhora de Fátima e Jornalista Paulo Matos, conforme planta nº 4;

XXII – Av. Afonso Schmidt. Fica estabelecido o alargamento da via, lado sul, no trecho compreendido entre as ruas Doutor Alexandre Alves Peixoto Filho e Doutor Aniz Tranjan, conforme planta nº 5;

XXIII – Rua Dr. Leonel Ferreira de Souza. Fica estabelecido o alargamento da via, lado norte, entre a R. Dr. Aniz Tranjan e Av. Hugo Maia, passando a integrar o leito viário da Av. Afonso Schmidt, conforme planta nº 5;

XXIV – Ruas Projetadas – Praça Paz Universal. Fica estabelecida a abertura de duas vias de uso exclusivo de pedestres, no bairro Castelo, conectando respectivamente a Praça Paz Universal à Avenida Jornalista Paulo Matos e a Rua Jorge Shammas à Rua Dr. João Paulino, conforme planta nº 6;

XXV – Rua Projetada Estradão. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Areia Branca, conectando a Av. Jornalista Paulo Matos à Rua Cesar Augusto de Castro Rios, conforme planta nº 6;

XXVI – Av. Nossa Senhora de Fátima. Fica estabelecido o alargamento da via em toda a sua extensão, nos bairros Vila Haddad, Saboó, Chico de Paula, Caneleira, São Jorge e Areia Branca, conforme planta nº 7;

XXVII – Rua Ana Santos. Fica estabelecido balão de retorno ao final da via, no bairro Chico de Paula, conforme planta nº 7;

XXVIII – Caminho Santa Maria. Fica estabelecida abertura de via, no bairro Chico de Paula, com início na Avenida Nossa Senhora de Fátima e término na Rua Ana Santos, conforme planta nº 7;

XXIX – Rua Projetada Conjunto Estivadores. Fica estabelecida a abertura de via de uso exclusivo de pedestres, no bairro São Jorge, entre a Av. Francisco da Costa Pires e a R. Alan Ciber Pinto, conforme planta nº 8;

XXX – Avenida Doutor Rosário Baptista Conte. Fica estabelecido seu alargamento, lado sul, com início na Pça. Albertino Moreira até o cruzamento com a Alameda Pref. José Gomes e a Praça Maria Mercedes Féa, no bairro Caneleira, conforme planta nº 9;

XXXI – Rua Sebastião Brasil de Castro Rios. Fica estabelecido o prolongamento da via até o Caminho São Jorge, no bairro Caneleira, conforme planta nº 9;

XXXII – Caminho São Jorge. Fica estabelecido o alargamento da via em toda sua extensão, no bairro Caneleira, conforme planta nº 9;

XXXIII – Rua Marcello Martin Vicente. Fica estabelecido o prolongamento da via até o Caminho São Jorge, no bairro Caneleira, conforme planta nº 9;

XXXIV – Rua Miguel Rocha Corrêa. Fica estabelecido o prolongamento da via até sua conexão com a Av. Dr. Rosário Baptista Conte, no bairro Caneleira, conforme planta nº 9;

XXXV – Rua Projetada 1 – Caneleira. Fica estabelecida abertura de via entre a Av. Francisco Ferreira Canto e o Caminho São Jorge, no bairro Caneleira, conforme planta nº 9;

XXXVI – Travessa Jurema Cléa Figueroa. Fica estabelecido o alargamento da via, no bairro Caneleira, entre a R. Prof. Luiz Damasco Penha e a R. Projetada 1 – Caneleira, conforme planta nº 9;

XXXVII – Rua Dr. Oswaldo Carvalho de Rosis. Fica estabelecido o prolongamento da via até encontrar a Rua Cananéia, no bairro Saboó, conforme planta nº 10;

XXXVIII – Rua Iguape. Fica estabelecido o prolongamento da via até sua conexão com o prolongamento projetado da Rua Babalorixá Vivaldo Pires de Carvalho, no bairro Saboó, conforme planta nº 10;

XXXIX – Rua Aprovada 972. Fica estabelecida a abertura da Rua Aprovada 972 entre a Rua Maria Mercedes Féa e a Avenida Martins Fontes, no bairro Saboó, conforme planta nº 10;

XL – Rua Babalorixá Vivaldo Pires de Carvalho. Fica estabelecido o alargamento e prolongamento da via até a Rua Maria Mercedes Féa, criando cruzamentos com o prolongamento projetado das Ruas Cananéia e Iguape, no bairro Saboó, conforme planta nº 10;

XLI – Rua Cananéia. Fica estabelecido o prolongamento da via até sua conexão com o prolongamento projetado da Rua Babalorixá Vivaldo Pires de Carvalho, no bairro Saboó, conforme planta nº 10;

XLII – Rua Prof. João Carlos de Alencastro Guimarães. Fica estabelecido o prolongamento da via até seu encontro com a Av. Prefeito Dr. Antônio Manoel de Carvalho, no bairro Morro Nova Cintra, conforme planta nº 11;

XLIII – Rua 19 – Morro Nova Cintra. Fica estabelecida a abertura de rua compartilhada, no bairro Morro Nova Cintra, com início na R. Maria dos Reis e término em balão de retorno, conforme planta nº 11;

XLIV – Rua Torquato Dias. Fica estabelecido o prolongamento da via como rua compartilhada em alça de comprimento aproximado de 40 m (quarenta metros), com início na R. Coronel Galhardo e término em área de retorno, no bairro Morro Nova Cintra, conforme planta nº 12;

XLV – Túnel do Maciço Central. Fica estabelecida a ligação das Ruas Dom Duarte Leopoldo e Silva e Napoleão Laureano, no bairro do Marapé, à Av. Francisco da Costa Pires, no bairro São Jorge, através de túnel a ser aberto no maciço central, incluindo a integração entre o município de Santos e o município de São Vicente, conforme planta nº 13;

XLVI – Av. Dr. Nilo Peçanha. Fica estabelecida a abertura de trecho remanescente da Avenida Doutor Nilo Peçanha e a alteração de seu traçado, no bairro Marapé, com início da Rua Napoleão Laureano e término na Rua Delfino Stockler de Lima, incluindo trecho de circulação compartilhada de veículos e pedestres entre esta última e a Rua Doutor Vital Brasil, conforme planta nº 14;

XLVII – Rua Alberto Veiga. Fica estabelecido o alargamento da Rua Alberto Veiga, no bairro Marapé, no trecho entre a abertura projetada da Avenida projetada Nilo Peçanha e Rua 9 de Julho, conforme planta nº 14;

XLVIII – Rua Brigadeiro Newton Braga e Professora Maria Neusa Cunha. Fica estabelecido o alargamento das Ruas Brigadeiro Newton Braga e Professora Maria Neusa Cunha, no bairro Saboó, conectando as mencionadas vias entre si de modo a criar rua compartilhada em alça com início na Avenida Martins Fontes e término no Caminho do Mirante, conforme planta nº 15;

XLIX – Rua Projetada 1 - Jabaquara. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Jabaquara, com início na Avenida Rangel Pestana e término na Rua Joaquim Távora, conforme planta nº 16;

L – Rua Projetada 2 - Jabaquara. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Jabaquara, com início na Avenida Francisco Manoel e término na Rua Cincinato Braga, conforme planta nº 16;

LI – Rua Projetada 3 - Jabaquara. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Jabaquara, com início na Rua Projetada 2 e término na Rua Projetada 1, conforme planta nº 16;

LII – Rua Projetada 4 - Jabaquara. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Jabaquara, com início na Avenida Senador Pinheiro Machado e término na Rua Projetada 1, conforme planta nº 16;

LIII – Rua Projetada 5 - Jabaquara. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Jabaquara, com início na Rua Projetada 2 e término na Rua Projetada 1, conforme planta nº 16;

LIV – Avenida Projetada 1 - Jabaquara. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Jabaquara, com início na Avenida Francisco Manoel e término na Rua Joaquim Távora, conforme planta nº 16;

LV – Av. Francisco Manoel. Fica estabelecido o alargamento da via, lado norte, no bairro Jabaquara, com início da R. Projetada 1 – Jabaquara e término a uma distância aproximada de 130 metros, conforme planta nº 16;

LVI – Rua João Carvalhal Filho. Fica definida a abertura da via em seus trechos remanescentes de três quadras, situados entre as ruas José Clemente Pereira e Visconde de Faria, e Avenida Senador Pinheiro Machado e Rua Gonçalves Ledo, no bairro Campo Grande, conforme planta nº 17;

LVII – Rua Almeida Moraes. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro Vila Mathias, entre a Av. Bernardino de Campos e a R. Paraná, incluindo trecho compartilhado, conforme planta nº 18;

LVIII – Rua Gaffrée e Guinle. Fica estabelecido o prolongamento da via no trecho entre a Rua Paraná e a abertura projetada da Rua Almeida Moraes e seu alargamento, como rua compartilhada, no trecho existente entre as ruas Antonio Bento e Paraná, no bairro Vila Mathias, conforme planta nº 18;

LIX – Rua Pará. Fica estabelecido o prolongamento da Rua Pará, no bairro Campo Grande, entre a Rua Pedro Américo e a Avenida General Francisco Glycerio, conforme planta nº 19;

LX – Rua Doutor Arnaldo de Carvalho. Fica estabelecido o alargamento da via entre as ruas Pedro Américo e Carlos Gomes e seu prolongamento até a Av. General Francisco Glycerio,, no bairro Campo Grande, conforme planta nº 19;

LXI – Rua Projetada 1 – Campo Grande. Fica estabelecida abertura de via no prolongamento da Rua Evaristo da Veiga, no bairro Campo Grande, com início na R. Dr. Arnaldo de Carvalho e término no prolongamento projetado da R. Pará, conforme planta nº 19;

LXII – Rua Projetada 2 – Campo Grande. Fica estabelecida abertura de via no prolongamento da Rua Amazonas, no bairro Campo Grande, com início na R. Pedro Américo e término na Av. General Francisco Glycerio, conforme planta nº 19;

LXIII – Rua Joaquim Nabuco. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro Vila Mathias, entre as ruas Julio Conceição e Comendador Martins, conforme planta nº 20;

LXIV – Rua General Miguel Costa. Fica estabelecido o prolongamento da via como rua compartilhada, no bairro Encruzilhada, com início na R. Comendador Martins e término a uma distância aproximada de 50 m a leste da Av. Senador Feijó, conforme planta nº 21;

LXV – Rua Braz Cubas. Fica definido o alargamento projetado, lado ímpar, entre a Rua Julio de Mesquita e a Avenida Campos Salles, no bairro Vila Mathias, conforme planta nº 22;

LXVI – Rua São Vicente de Paulo. Fica definida a abertura da via em seu trecho remanescente situado entre as ruas Barão de Paranapiacaba e Doutor Leôncio de Rezende Filho, no bairro Encruzilhada, conforme planta nº 23;

LXVII – Av. Conselheiro Nébias. Fica estabelecido o alargamento da Avenida Conselheiro Nébias entre a Rua Bittencourt, no bairro Vila Nova, e a Avenida Xavier da Silveira, no bairro Paquetá, conforme planta nº 24;

LXVIII – Rua dos Estivadores. Fica estabelecido o prolongamento da via como rua compartilhada, no bairro Paquetá, no trecho de três quadras, entre a rua Bittencourt e Avenida João Pessoa, conforme planta nº 25;

LXIX – Av. Affonso Penna. Fica estabelecido o alargamento da via, lado norte, entre a Av. Conselheiro Nébias e a R. Campos melo e lado sul, entre a Av. Conselheiro Nébias e a R. Oswaldo Cruz**,** conforme planta nº 26;

LXX – Cruzamento das Avenidas Affonso Penna, General Francisco Glycerio e Conselheiro Nébias. Ficam alterados alinhamento no cruzamento entre as Avenidas Affonso Penna, General Francisco Glycerio e Conselheiro Nébias, no bairro Encruzilhada, conforme planta nº 26;

LXXI – Rua Projetada Stella Maris. Fica estabelecida abertura de via de circulação exclusiva de pedestres, no bairro Boqueirão, com início na Av. Conselheiro Nébias e término na Rua Oswaldo Cruz, conforme planta nº 27;

LXXII – Rua Dr. Gervásio Bonavides. Fica estabelecida a abertura da via em trecho remanescente situado entre as ruas Silva Jardim e Doutor Manoel Tourinho, no bairro Macuco, conforme planta nº 28;

LXXIII – Rua Projetada – Estação. Fica estabelecida abertura de via de circulação exclusiva de pedestres, no bairro Macuco, com início na R. Dr. Manoel Tourinho e término na R. Baptista Pereira, conforme planta nº 29;

LXXIV – Rua Aureliano Coutinho. Fica estabelecido o prolongamento da via como rua compartilhada, entre as ruas Galeão Coutinho e São José, no bairro Embaré, conforme planta nº 30;

LXXV – Rua Juquiá. Fica estabelecido o prolongamento da via como rua compartilhada entre as ruas 28 de Setembro e Padre Anchieta, no bairro Macuco, conforme planta nº 31;

LXXVI – Rua Projetada – Macuco. Fica estabelecida abertura de via compartilhada entre a R. Padre Anchieta e a Av. Senador Dantas, no bairro Macuco, conforme planta nº 31;

LXXVII – Rua Dráuzio da Cruz. Fica definida a abertura de trecho remanescente da Rua Dráuzio da Cruz entre a Avenida Senador Dantas e a Rua Conselheiro João Alfredo, no bairro Macuco, conforme planta nº 32;

LXXVIII – Rua Hélio Ansaldo. Fica estabelecido o prolongamento da via entre as Ruas Santos Dumont e Almirante Tamandaré, no bairro Macuco, conforme planta nº 33;

LXXIX – Rua Projetada – Aparecida. Fica estabelecida a abertura da via como rua de pedestres, entre a Avenida Doutor Epitácio Pessoa e a Rua Guaiaó, no interior da quadra conformada pelas ruas supracitadas e as ruas Alexandre Martins e Professor Pirajá da Silva, no bairro Aparecida, conforme planta nº 34;

LXXX – Rua Amaral Gurgel. Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro Ponta da Praia, entre a Av. Cel. Joaquim Montenegro e a R. Cel. Pedro Arbues, conforme planta nº 35;

LXXXI – Travessa Rinaldi. Fica estabelecido o alargamento da via em seu trecho inicial, no bairro Macuco, conforme planta nº 36;

LXXXII – Rua Francisco de Paula Ribeiro. Fica definida a abertura de via, em trecho remanescente situado entre as ruas Padre Gastão de Moraes e Francisco Alves, no bairro Estuário, conforme planta nº 37;

LXXXIII – Rua Projetada 1 – Ponta da Praia. Fica estabelecida a abertura de via, no bairro Ponta da Praia, com início na Avenida Rei Alberto I e término na Avenida Governador Mário Covas Júnior, conforme planta nº 38;

LXXXIV – Acessos Ferry Boat – Ponta da Praia. Fica estabelecida adequação do perfil viário e projeto de direcionamento de tráfego na circulação de acesso ao Ferry Boat, no bairro Ponta da Praia, a partir do prolongamento da Avenida Almirante Saldanha da Gama, atingindo a Praça Almirante Gago Coutinho e imóveis, conforme planta nº 38;

LXXXV – Rua Cláudio Doneux. Fica estabelecido o prolongamento da via até encontrar o alinhamento lado par da Av. Marechal Deodoro junto à confluência com a Praça Melvin Jones, no bairro Gonzaga, conforme planta nº 39;

LXXXVI – Praça da República. Fica estabelecido alargamento de seu ramo norte, entre a Rua Alberto Leal e a Avenida Senador Feijó, no bairro Centro, conforme planta nº 40;

LXXXVII – Rua Projetada 1 – Paquetá. Fica estabelecida abertura de via em alça com início na R. Amador Bueno e término na R. da Constituição, incluída adaptação do traçado no cruzamento das referidas vias para adequação ao traçado do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, no bairro Paquetá, conforme planta nº 41;

LXXXVIII – Rua Projetada 2 – Paquetá. Fica estabelecida abertura de via de pedestres com início na R. João Pessoa e término a uma distância aproximada de 37 metros ao sul, no bairro Paquetá, conforme planta nº 41;

LXXXIX – Rua Projetada 3 – Paquetá. Fica estabelecida abertura de via em alça com início na R. Amador Bueno e término na R. Dr. Cochrane e ampliação de passeio no cruzamento da Av. João Pessoa e R. Dr. Cochrane, no bairro Paquetá, conforme planta nº 42;

XC – Rua da Constituição. Fica estabelecido o alargamento da via atingindo parte dos imóveis do lado ímpar, entre as ruas 7 de Setembro e Bittencourt e entre a R. Julio de Mesquita e a Av. Campos Salles, lado ímpar, nos bairros Vila Nova e Vila Mathias, conforme plantas nº 43 e 44 respectivamente;

XCI – Praça Padre Champagnat. Fica estabelecido o alargamento da via, ramo leste, no bairro Encruzilhada, conforme planta nº 45;

XCII – Rua Projetada 1 - Morro Nova Cintra. Fica estabelecida a abertura de rua compartilhada, no bairro Morro Nova Cintra, com início na Av. Prefeito Doutor Antônio Manoel de Carvalho e término na R. Torquato Dias, conforme planta nº 46;

XCIII – Rua Projetada 1 - Chico de Paula. Fica estabelecida abertura de via, no bairro Chico de Paula, com início na R. Julia Ferreira e término na R. Ana Santos, conforme planta nº 47;

XCIV – Rua Projetada 2 - Chico de Paula. Fica estabelecida abertura de via, no bairro Chico de Paula, com início na Av. Marginal da Via Anchieta e término na R. projetada 1 Chico de Paula, margeando o Rio São Jorge, conforme planta nº 47;

XCV – Av. General Francisco Glycerio. Fica estabelecido o alargamento da via, lado sul, no bairro Boqueirão, entre as Avenidas Conselheiro Nébias e Washington Luis, conforme planta nº 26;

XCVI – Av. Martins Fontes. Fica estabelecido o alargamento da via, lado norte, no bairro Valongo, no cruzamento com a Travessa Comendador João Cardoso, conforme planta nº 48.

Art. 18. As diretrizes estão representadas em plantas oficiais do Município específicas para cada via ou conjunto de vias.

§1º Os traçados de meios-fios indicados nas plantas que acompanham esta lei complementar têm função ilustrativa, devendo seu desenho definitivo ser reavaliado por ocasião da elaboração dos projetos executivos.

§2º As plantas a que se refere o caput deste artigo representam apenas as diretrizes viárias que afetam a propriedade privada, estando sua ocupação sujeita às restrições estabelecidas na lei que disciplina o uso e ocupação do solo da área insular do Município de Santos.

Art. 19. Os logradouros oficiais do município estão identificados no Anexo III que integra esta lei complementar.

Parágrafo único. As vias oficializadas por esta lei complementar, na área insular, identificadas no Anexo III receberão a classificação de Via Local – L ou de Circulação de Pedestre - CP, conforme o disposto na Lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018.

Seção III – Do Plano de Estacionamentos Públicos Regulamentados

Art. 20. O Poder Executivo pode outorgar, mediante licitação, concessão ou permissão onerosa a exploração, implantação, operação, manutenção e gerenciamento do sistema de estacionamento regulamentado pago de veículos em vias e logradouros públicos, na forma da Lei nº 3.411, de 14 de dezembro de 2017.

Parágrafo único. A CET-SANTOS desenvolverá estudo para expansão do sistema de estacionamentos regulamentados.

Seção IV – Do Plano Hidroviário e da Integração Regional

Art. 21. A política municipal de mobilidade urbana hidroviária respeitará o disposto no Plano Hidroviário Regional e observará:

I – a constituição de reserva junto ao FUNDURB para investimento no Plano Hidroviário Municipal de Transporte Intraestuarino de Carga e Passageiros;

II – a identificação das áreas localizadas em seu território passíveis de implantação de terminais intermodais de transbordo de cargas e transporte de passageiros, bem como sua inclusão na legislação afeta como áreas passíveis de aplicação do direito de preempção de modo a constituir reserva fundiária.

Art. 22. As estações de embarque e desembarque de passageiros do sistema hidroviário regional situadas em território municipal devem:

I – estar adequadas às normas de acessibilidade, respeitando o desenho universal, dispondo inclusive de profissionais capacitados no acolhimento e atendimento aos passageiros com deficiência, além de promover acessos seguros aos pedestres;

II – dispor de paraciclos e guarda-volumes;

III – estar integradas ao sistema cicloviário municipal;

IV – estar integradas ou situarem-se a pouca distância, em trajetos seguros, de pontos de embarque e desembarque de transporte público municipal e/ou metropolitano.

Art.23. Dentre as diretrizes de integração regional que devem ser respeitadas pelo Município de Santos terão prioridade aquelas que

promoverem a integração física e modal, prioritariamente considerando os modos peatonais, cicloviários e coletivos.

CAPÍTULO II – DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 24. O Plano Municipal de Transporte Público Coletivo deverá ser elaborado em até 1 (um) ano a partir da data da publicação desta lei complementar considerando o disposto na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, as condicionantes, diretrizes e estratégias pertinentes indicadas nesta lei complementar, em especial o disposto nos artigos 5º, 6º, 7º, 22, Capítulo II do Título II e:

I – a garantia da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema democrático e inclusivo, garantindo acessibilidade universal em todos os seus gêneros;

II – a prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;

III – a manutenção e qualificação do sistema de informação aos usuários;

IV – tecnologia veicular para redução de emissão de poluentes e ruídos, ar condicionado, wi-fi e sistema de sinalização e comunicação visual em atendimento às normas de acessibilidade comunicacional.

V – a expansão de faixas exclusivas de circulação de transporte público coletivo;

VI – a revisão dos pontos de parada e projeto de padronização desses equipamentos;

VII – a integração de estações de bicicletas compartilhadas e bicicletários aos pontos de embarque e desembarque;

VIII – a definição de política tarifária visando a redução da tarifa e a integração de modais.

Art. 25. A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável e universal, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries, que sejam resistentes ao uso, em conformidade com as disposições da Lei nº 1.982, de 11 de dezembro de 2001 e da Lei nº 3.121, de 27 de março de 2015.

§1º As alterações locacionais dos pontos de embarque e desembarque, assim como as alterações de itinerário de transporte público coletivo, permanente ou momentânea devem ser informadas especialmente à população diretamente afetada, por todos os meios de comunicação utilizados pela Prefeitura Municipal de Santos, com antecedência mínima de 7 dias úteis e frequência diária.

§2º A locação dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo deve levar em consideração distâncias máximas de percursos entre estes e a população atendida, facilidade na instalação de abrigo adequado à acessibilidade física e comunicacional, segurança aos pedestres nos principais trajetos de acesso e interesse da coletividade em detrimento do interesse particular dos imóveis afetados.

§3º O executivo municipal estudará alternativas de abrigos de embarque e desembarque de transporte público coletivo que tenham o potencial de amenizar temperaturas, a exemplo dos tetos verdes.

Art. 26. Fica permitido que as faixas exclusivas de ônibus existentes ou a serem implantadas no Município de Santos possam ser compartilhadas por táxis.

Art. 27. Os ônibus novos, que entrarem em circulação na cidade de Santos, operando nas linhas concedidas, deverão atender às especificações técnicas para fabricação de veículos para transporte coletivo de passageiros.

Art. 28. O poder público municipal deverá definir política tarifária para o transporte público municipal, incluída no Plano Municipal de Transportes a que se refere o artigo 24 desta lei complementar, considerando o disposto nos artigos 8º, 9º e 10 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e os seguintes critérios:

I – diversificação tarifária, considerando o tipo de trajeto realizado, o tipo de usuário do serviço e a forma de compra da passagem;

II – indicação de fontes extra tarifárias de financiamento do serviço com vistas a garantia da modicidade da tarifa;

III – estabelecimento no edital de licitação do regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo.

§1º O Poder Executivo pode conceder subsídio financeiro ao serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Santos, em conformidade com as disposições da Lei nº 3.104, de 13 de janeiro de 2015.

§2º Poderão constituir recursos de financiamento a que se refere o inciso II deste artigo, as receitas provenientes do estacionamento regulamentado em vias públicas, assim como aquelas que vierem a ser criadas, a exemplo de taxas incidentes sobre vagas de estacionamento privado de polos atrativos de trânsito e transporte, cobranças de alíquotas sobre venda de combustíveis, cobrança pelo uso do espaço de equipamentos urbanos de transporte para publicidade.

CAPÍTULO III – DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Seção I – Da regulamentação dos estacionamentos e equipamentos complementares à circulação cicloviária

Art. 29. O Município deverá ser interligado através de um sistema de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

Parágrafo único. Em locais determinados, mediante prévio estudo e consenso com os usuários, serão criados locais para guarda de bicicletas e triciclos.

Art. 30. Os equipamentos públicos e culturais, educacionais, de lazer ou de saúde deverão ser dotados de estacionamento para bicicletas.

§1º Nas áreas ou edificações de interesse histórico ou cultural protegidas por legislação específica, o projeto para atender à exigência do "caput" deste artigo deverá ser previamente submetido ao Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos - CONDEPASA.

§2º Nos parques onde não se admita a circulação de bicicletas, os estacionamentos deverão ser externos.

§3º Os estacionamentos poderão ser fechados, dotados de zeladoria, (bicicletários) ou abertos (paraciclos), sendo que, neste último caso, não poderá ser cobrada taxa de permanência, sendo de inteira responsabilidade do usuário os eventuais prejuízos decorrentes de danos ou furtos.

§4º Os estacionamentos abertos (paraciclos) deverão ter dispositivos para suporte e fixação, sendo que, no caso de estacionamentos gratuitos, o dispositivo segurança (trava, corrente, cabo de aço, cadeado) é de responsabilidade do usuário.

§5º O poder público incentivará e disciplinará a instalação de estacionamento para bicicletas em empreendimentos comerciais e de serviços.

§6º Nos parques públicos municipais e no jardim da orla da praia, mediante prévio estudo e processo público de discussão com os usuários, serão criadas ciclovias ou ciclofaixas e locais para guarda de bicicletas.

§7º As ciclofaixas de que trata este artigo são para o uso de veículos de propulsão humana e demais autorizados pelo Código de Trânsito Brasileiro e do órgão de circunscrição, ficando proibida a circulação e estacionamento desses veículos fora das demarcações previstas.

§8º Para a guarda das bicicletas nos locais fechados dotados de zeladoria (bicicletários) conforme previsto neste artigo, poderá ser cobrada estadia de seus usuários, com regras visando atender ao interesse público e preços públicos fixados através de decreto a ser publicado pelo Poder Executivo em até 3 (três) meses a partir da data da publicação desta lei complementar.

Art. 31. Os estudos e projetos de obras viárias, no município de Santos, visando à construção de pontes, viadutos, túneis ou avenidas, deverão priorizar a implantação de ciclovias.

Art. 32. Poderá a iniciativa privada, mediante contrato de permissão com a Prefeitura, executar e explorar o serviço de guarda e locação de veículos sem tração motora ou elétricos, desde que atenda ao interesse público e não haja ônus financeiro para a Municipalidade, em troca de cobrança dos serviços prestados e concessão de espaço para a exploração de publicidade.

§1° O Poder Executivo definirá os locais para a implantação de projetos pela iniciativa privada a fim de garantir o interesse público.

§2º Os projetos realizados e implantados pela iniciativa privada deverão ser aprovados previamente pelo órgão competente da Prefeitura, obedecidas as disposições legais previstas nos Códigos de Edificações e no Plano Diretor, e demais normas disciplinadoras relativas às obras, instalações e publicidade.

§3º A permissão de exploração a que se refere este artigo será objeto de licitação pública nos termos da lei específica, devendo constar, além das cláusulas usuais que resguardem o interesse público, todas as obrigações previstas nesta lei complementar.

Art. 33. O não cumprimento, pela permissionária, das disposições desta lei complementar implicará na revogação da permissão, a qualquer tempo, sem direito à indenização, após a notificação prévia de 30 (trinta) dias, sendo que as instalações eventualmente existentes e não retiradas nesse prazo passarão para o domínio do Município.

Art. 34. O órgão municipal de trânsito deverá desenvolver campanha de estímulo ao uso de veículos sem tração motora, bem como campanha educativa visando o uso adequado das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e desse tipo de veículo.

§1º O tráfego de veículos sem tração motora ou equipamentos elétricos individuais autopropelidos está condicionado ao respeito à velocidade máxima e normas de uso estabelecidas em regulamentação específica, considerando o definido nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§2° Em até 6 (seis) meses a partir da data da publicação desta lei complementar, o Poder Executivo regulamentará o compartilhamento e o estacionamento de bicicletas e equipamentos individuais autopropelidos, destinados a micromobilidade em vias públicas urbanas, realizados por meio de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, de forma a garantir o interesse público.

§3° As bicicletas e os veículos e equipamentos elétricos de micromobilidade individual autopropelidos compartilhados deverão ser estacionados sem prejuízo da livre circulação de pedestres e de veículos.

§4º As ciclovias e ciclofaixas permanentes são para o uso de veículos de propulsão humana e demais autorizados pelo Código de Trânsito Brasileiro e do órgão de circunscrição, ficando proibida a circulação e estacionamento desses veículos fora das demarcações previstas.

Art. 35. Nos acessos aos estacionamentos as placas indicativas - placas de serviços auxiliares – serão padronizadas e implantadas pela CET.

Seção II – Do Plano Cicloviário

Art. 36. A estrutura cicloviária do município será desenvolvida por meio de Plano Cicloviário, em até 6 (seis) meses a partir da data da publicação desta lei complementar, considerando a estrutura cicloviária existente e sua ampliação, de forma a atender os eixos de deslocamento mais utilizados pela população e incentivar o uso deste modal e compreenderá no mínimo:

I – planta com a identificação das ciclovias, ciclofaixas clorrotas existentes e propostas com a correspondente prioridade de implantação;

II – dimensionamento das vias cicláveis a ser respeitado;

III – localização dos paraciclos e bicicletários públicos com a correspondente prioridade de implantação;

IV – revisão da localização das estações de bicicletas compartilhadas.

Art. 37. A implantação de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas será sempre definida em consonância com a infraestrutura do sistema municipal de mobilidade urbana, e articulada ao sistema de transporte coletivo público e programas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte urbano, mediante elaboração de diagnóstico e previa discussão com a população.

§ 1º A implantação de novas ciclovias e ciclofaixas, assim como a manutenção das já existentes deve garantir nos cruzamentos, dispositivos de segurança e sinalização para a passagem de pedestres, inclusive mecanismos que respeitem a acessibilidade comunicacional.

§ 2º A estrutura cicloviária será atualizada anualmente no Sistema de Informações Geográficas do Município de Santos - SIGSantos.

CAPÍTULO IV – DO SISTEMA PEATONAL

Seção I – Do Dimensionamento e Padronização das Calçadas

Art. 38. A execução, reforma e manutenção dos passeios, bem como a instalação nos passeios de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização, entre outros permitidos por lei, deverão garantir a adequação das calçadas aos critérios de acessibilidade, segurança, conforto e redução dos custos de implantação e manutenção.

Art. 39. A calçada, organizada em 2 (duas) faixas, compõe-se dos seguintes elementos:

I – faixa livre;

II – faixa de serviço;

III – esquina.

Art. 40. Entende-se por faixa livre a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, com largura correspondente a 2/3 (dois terços) da largura total da calçada, garantida a dimensão mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, mobiliário, ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características:

I – ser executada em concreto desempenado mecanicamente, com juntas separadoras serradas;

II – possuir superfície regular, firme e contínua;

III – ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua;

IV – ter inclinação transversal constante, não superior a 3% (três por cento) a partir do nível da guia;

V – possuir largura constante em casos de alargamento do passeio;

VI – ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica.

VII – possuir piso podotátil, direcional e de alerta em conformidade com as normas técnicas para locomoção de pessoas com deficiência visual a partir de projetos específicos nos principais eixos de circulação peatonal conforme metas definidas.

Parágrafo único. Não será expedida a carta de habitação sem o completo atendimento aos dispositivos desta lei complementar, em especial quanto às normas referentes às calçadas.

Art. 41. Poderá ser permitida a ocupação de parte da calçada com mesas e cadeiras, desde que respeitadas as seguintes condições:

I – ocuparem, apenas, parte da calçada, correspondente à testada do estabelecimento para o qual forem licenciadas;

II – deixarem livre, para o trânsito, público, uma faixa de passeio de largura não inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);

III – seja identificada, com sinalização de solo, a faixa de circulação exclusiva de pedestres a que se refere o inciso II, bem como a apresentação em local visível de placa com informações de contato para denúncias.

§1º Em todos os casos, deverão ficar preservados e resguardados quaisquer acessos às economias contíguas ao imóvel que utilizar parte da calçada com mesas e cadeiras.

§2º A demarcação da sinalização prevista no inciso III deste artigo ficará sob responsabilidade do interessado, supervisionado pelo órgão municipal competente responsável pela fiscalização do uso das vias públicas.

§3º Independentemente do local, do uso ou da dimensão da calçada, a proposta deve ser submetida à análise e aprovação do órgão municipal com circunscrição sobre a via, conforme dispõe o art. 68 do CTB – Código de Trânsito Brasileiro, que deverá responder ao proponente em prazo máximo de 15 (quinze) dias. (alterado pela Lei Complementar nº 1.141, de 22 de novembro de 2021).

§ 4º Encerrado o prazo de resposta pelo órgão municipal competente sem parecer conclusivo ou orientações ao requerente, este poderá realizar a ocupação proposta, desde que atenda aos critérios estabelecidos neste artigo. (acrescido pela Lei Complementar nº 1.141, de 22 de novembro de 2021).

Art. 42. Entende-se por faixa de serviço a área localizada em posição adjacente à guia, com largura correspondente ao remanescente da faixa livre do passeio, destinada à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, à vegetação e a outras interferências existentes nos passeios, tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura, lixeiras, postes de sinalização, iluminação pública e eletricidade, devendo atender às seguintes características:

I – ser executada em concreto desempenado mecanicamente, com juntas separadoras serradas;

II – ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua;

III – ter inclinação transversal constante, não superior a 3% (três por cento) a partir do nível da guia;

IV – garantir que a iluminação pública não conflite com a implantação da arborização urbana.

Art. 43. A faixa de serviço poderá ser executada ou reformada de modo a garantir a permeabilidade do solo através da implantação de canteiros verdes ou da instalação de pisos drenantes.

Art. 44. As esquinas deverão ser constituídas em concreto desempenado mecanicamente, com juntas separadoras serradas, de modo a:

I – facilitar a passagem de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida de acordo com o tamanho e a influência na obstrução da visibilidade, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e da NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, ou de norma técnica oficial que a substitua;

II – permitir a melhor acomodação de pedestres;

III – permitir boa visibilidade e livre passagem das faixas de travessia de pedestres nos cruzamentos.

Art. 45. Todos os equipamentos ou mobiliários colocados na proximidade de esquinas deverão seguir critérios de localização de acordo com o tamanho e a influência na obstrução da visibilidade, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB e da NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, ou de norma técnica oficial que a substitua, de modo a garantir a acessibilidade e a locomoção de pedestres e pessoas com deficiências e com mobilidade reduzida.

Art. 46. Os passeios públicos das áreas de praças, canteiros centrais e dos logradouros de interesse histórico, turístico e comercial deverão ser objeto de plano específico de acessibilidade urbana, a cargo da Prefeitura Municipal de Santos.

Parágrafo único. Os bens culturais imóveis devem respeitar a acessibilidade e o desenho universal conforme o disposto na Instrução Normativa nº 1, de 25 de novembro de 2003 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Art. 47. A Secretaria Municipal de Infraestrutura e Edificações deverá ser consultada pelo responsável de passeios públicos em áreas de topografia com declive acentuado ou em áreas de acidentes naturais, onde não seja possível a adoção dos parâmetros definidos nesta lei complementar.

Parágrafo único. Na hipótese do "caput", a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Edificações, mediante estudo específico, fornecerá critérios próprios para a construção do passeio público, assegurando os princípios consagrados nesta lei complementar.

Art. 48. Os canteiros verdes e as obras complementares de acesso aos imóveis, junto ao alinhamento predial, deverão ser instalados no espaço interno do imóvel.

Art. 49. Os canteiros existentes junto ao alinhamento predial, até a data desta lei complementar, serão mantidos, desde que não interfiram na faixa de livre circulação e possuam largura máxima de 20,00cm (vinte centímetros).

Art. 50. Não serão admitidos elementos nas guias e/ou sarjetas que prejudiquem a drenagem superficial ou a relação de nível entre os pavimentos do passeio público e do leito carroçável.

Art. 51. O rebaixamento de guias para acesso de veículos automotores deve ser objeto de licença específica e garantir:

I – a identificação de árvores, postes e outros dispositivos porventura existentes no passeio, no trecho em que a rampa tiver de ser executada;

II – o máximo de 90% (noventa por cento) no sentido longitudinal, nos lotes com testada menor ou igual a 10,00m (dez metros);

III – o máximo de 70% (setenta por cento), no sentido longitudinal, nos lotes com testada maior que 10,00m (dez metros) e menor que 20,00m (vinte metros);

IV – o máximo de 60% (sessenta por cento), no sentido longitudinal, nos lotes com testada maior ou igual a 20,00m (vinte metros).

V – no sentido transversal, dimensão máxima de 60 cm (sessenta centímetros) desde que a calçada tenha largura mínima de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros).

§1º Para calçadas com largura inferior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) será permitido a instalação de rampas na sarjeta desde que não se impeça o escoamento de águas pluviais.

§2º Em caso de lotes com testada maior que 8,00m (oito metros), as porções de guia alta não poderão ser inferiores a 0,60m (sessenta centímetros), no sentido longitudinal.

§3º Fica dispensado o atendimento ao disposto no parágrafo anterior, quando em lote com testadas entre 08m (oito metros) e 10m (dez metros), forem construídas 04 (quatro) unidades de edificações sobrepostas e geminadas.

§4º Quando houver desmembramento ou reagrupamento de lotes, substituição da edificação ou reforma, com ou sem alteração de uso, com ampliação superior a 30% (trinta por cento) da área construída total, o rebaixamento de guia deverá atender aos condicionantes descritos neste artigo.

§5º A Prefeitura poderá delimitar áreas e vias públicas nas quais, por interesse público, para restrição de trânsito de veículos, onde não serão permitidos os rebaixamentos de guia ou acessos veiculares.

§6º Os proprietários dos imóveis terão o prazo de 4 (quatro) anos, quando se tratar de pessoas jurídica, ou 8 (oito) anos, quando se tratar de pessoa física, a partir da data da publicação, para regularização das guias aos condicionantes descritos neste artigo.

§7º Os proprietários ou possuidores dos imóveis deverão recompor as guias, revertendo o rebaixamento em trechos onde não haja acesso de veículos ao imóvel lindeiro ou outro fim que o justifique. (acrescido pela Lei Complementar nº 1.130, de 14 de setembro de 2021).

Art. 52. Nos lotes com alinhamento afetado por proibição de rebaixamento de guia nos termos do parágrafo 4º do artigo 51, as edificações, atividades e empreendimentos ficam dispensados das exigências que dependam de acesso veicular ao lote, constantes em legislação pertinente, desde que respeitadas as seguintes condições:

I – os lotes não possuam qualquer alinhamento com possibilidade de rebaixamento de guia em extensão mínima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);

II - a atividade ou empreendimento não se configure como Polo Atrativo de Trânsito e Transporte, nos termos da legislação pertinente.

Art. 53. Deverá ser garantido nas calçadas, área destinada à arborização em conformidade com a legislação pertinente e o Plano Diretor de Arborização do Município, com previsão de covas de no mínimo 0,60m x 0,60m, nas calçadas com largura maior ou igual a 1,80m (um metro e oitenta centímetros), na proporção de uma árvore para cada 8,00 (oito) metros, ao longo da testada do imóvel.

§1º Quando for necessário modificar a disposição da arborização pública, as árvores deverão ser transplantadas para local a pequena distância, a critério e mediante autorização do órgão competente da Prefeitura, correndo as despesas por conta do interessado, conforme o disposto na Lei Complementar nº 973 de 25 de agosto de 2017.

§2º No caso de não ser possível a transplantação de árvores, estas poderão ser sacrificadas mediante pagamento pelo interessado de indenização, arbitrada pela Prefeitura para cada caso.

§3º As entradas e saídas dos locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ser identificadas e sinalizadas.

Art. 54. Os passeios deverão incorporar dispositivos que garantam a acessibilidade universal e a locomoção de pedestres, pessoas com deficiências e com mobilidade reduzida, consoante as condições especificadas pela NBR 9050 NBR 16537 – Seção 7.8 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT ou qualquer outra que as substituam.

Art. 55. As rampas de acessibilidade deverão ser constituídas em concreto desempenado, em conformidade com o disposto na legislação, bem como na NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT ou qualquer outra que a substitua.

Art. 56. Os equipamentos aflorados, quiosques e lixeiras, papeleiras, caixas de correio, bancos, sinalização de trânsito e dispositivos controladores de trânsito, postes da rede de energia elétrica e ponto de ônibus deverão ser instalados, exclusivamente, na faixa de serviço, de forma a garantir:

I – preservação da visibilidade entre motoristas e pedestres;

II – garantia de acessibilidade na travessia de pedestres.

Parágrafo único. Os equipamentos de médio e grande porte, como telefones públicos, caixas de correio e bancas de jornais deverão ser instalados à distância mínima de 5,00m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal e estarem obrigatoriamente sinalizados por piso tátil de alerta.

Art. 57. Os equipamentos de infraestrutura subterrânea deverão ser instalados, preferencialmente, na faixa de serviço e deverão observar o disposto no art.12 do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos - Lei Complementar nº 1.005, de 16 de julho de 2018.

§1° As tampas de inspeção, poços de visita, grelhas de drenagem ou ventilação, instalados na faixa livre, deverão estar nivelados de modo a não impedir ou prejudicar a livre circulação de pedestres.

§2° As novas construções com mais de 03 (três) pavimentos deverão garantir infraestrutura necessária para entrada de energia e telecomunicações de forma subterrânea, de acordo com as especificações técnicas das concessionárias.

Art. 58. Os passeios públicos poderão ser ornados com tosetos para potencializar a identidade urbana da cidade e suas referências, conforme regulamentação específica.

Art. 59. As canalizações para escoamento de águas pluviais deverão passar sob o piso dos passeios, sem interferir na declividade transversal do passeio, principalmente da faixa livre.

Art. 60. As bancas de jornais existentes deverão garantir em sua posição frontal, uma faixa mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de largura, livre de obstáculos e devidamente sinalizada.

Parágrafo único. O Poder Executivo identificará, em até 3 (três) meses a partir da data da publicação desta lei complementar, as bancas de jornais existentes que não atendem às condições do caput, para mudança de local.

Art. 61. Os abrigos de ônibus deverão garantir em sua posição frontal uma faixa mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura, livre de obstáculos e devidamente sinalizada.

Art. 62. Cabe à Prefeitura Municipal de Santos:

I – a gestão das calçadas públicas;

II – a execução e a manutenção das calçadas:

a) fronteiriças aos equipamentos ou edificações públicas;

b) que abrigam pontos ou paradas de ônibus em uma extensão mínima de 5 m (cinco metros) para cada lado, medida a partir do centro do ponto ou parada;

c) das praças, parques, orla da praia, dos canteiros centrais;

d) em toda a extensão da esquina onde haja rampa de acessibilidade;

e) danificadas por raízes de árvores;

III – a manutenção dos passeios públicos requalificados pelo Poder Público mediante projeto específico nas áreas de interesse turístico, histórico, cultural ou comercial, exceto quando o dano for causado por terceiros;

IV – a execução e a manutenção das rampas de acessibilidade.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal de Santos poderá implantar passeios públicos nos termos desta lei complementar, de modo a estimular e consolidar o padrão proposto.

Art. 63. Cabe aos proprietários ou aos possuidores, à pessoa física e/ou à pessoa jurídica e/ou ao locatário, de imóveis edificados ou não, lindeiros aos logradouros públicos dotados de guias e sarjetas:

I – zelar pela conservação e manutenção das respectivas calçadas na extensão correspondente à sua testada;

II – reconstruir as respectivas calçadas na extensão correspondente à sua testada, nos termos desta lei complementar, em função de manutenções, obras ou adequações que exijam a quebra de mais de 30% (trinta por cento) da calçada existente;

III – reparar os respectivos passeios na extensão correspondente à sua testada, nos termos desta lei complementar, quando os danos forem por eles provocados ou por desgaste natural do pavimento e inferiores a 30% da calçada existente.

§1° Serão observadas, para os efeitos desta lei complementar, as disposições contidas na Lei Complementar nº 852, de 23 de outubro de 2014.

§2° A fiscalização e aplicação de sanções será efetuada pela Secretaria de Infraestrutura e Edificações - SIEDI.

Art. 64. Cabe às empresas prestadoras de serviços públicos, concessionárias, permissionárias e de utilidade pública a elas equiparadas, o reparo ou a reconstrução dos danos causados por quaisquer escavações nas calçadas para assentamento de canalizações, galerias, instalações no subsolo ou quaisquer outros serviços.

Art. 65. A recomposição dos pavimentos dos passeios públicos, em função de obra que exija a quebra do existente, deverá ser realizada respeitada a modulação (transversal e longitudinal) já executada e definida pelas faixas e pisos adjacentes, proibido quaisquer emendas e reparos pontuais, oblíquos ou específicos.

Parágrafo único. Os passeios públicos localizados nas áreas requalificadas pela Prefeitura Municipal de Santos deverão ser recompostos em conformidade ao projeto específico implantado.

Seção II – Do Plano Peatonal

Art. 66. O Plano Peatonal é composto por:

I – Plano de Passagens;

II – Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres;

III – Plano de vias exclusivas de pedestres e ruas compartilhadas.

Art. 67. As passagens a que se refere o inciso I do artigo 66 desta lei complementar, definidas no Plano Diretor do Município e identificadas no Anexo II, têm como objetivo a caminhabilidade urbana a partir da criação e preservação de percursos de livre acesso ao público conectando logradouros e facilitando a circulação peatonal intrabairros ou entre regiões, e ficam divididas conforme as seguintes categorias:

I – Passagem de Renovação Urbana: circulação com largura mínima de 6,00 m (seis metros) e pé direito mínimo de 7,00 m (sete metros), quando coberta, situada em área pública ou privada e obrigatória quando houver processo de construção, substituição da edificação existente ou reforma com ampliação da área construída total do imóvel superior a 30% (trinta por cento) daquela regularmente licenciada e existente;

II – Passagem de Conversão: circulação de largura mínima de 3,00 m (três metros), situada em área desobstruída de imóvel ocupado com edificação cristalizada, sendo voluntária no caso de imóveis privados e obrigatória no caso de imóveis públicos, de concessionárias e empresas públicas de economia mista;

III – Passagem de Consolidação: circulação existente a ser obrigatoriamente preservada.

Art. 68. O proprietário de imóvel com Passagem se sujeita às seguintes condições:

I – garantir o uso público de toda a área da passagem no mínimo das 7h às 20h, sem qualquer cercamento ou dispositivos de controle de acesso ao espaço, assim como sem qualquer estrangulamento horizontal ou vertical de suas aberturas durante o período de uso público, podendo as passagens de consolidação

existentes como galerias ter horários de funcionamento distintos do especificado neste inciso;

II – garantir que as normas de posturas a serem observadas no interior das passagens não sejam diferentes daquelas que devem ser observadas nos logradouros públicos, exceto nos casos de consolidação de galerias comerciais existentes e nos de conversão de recintos internos de edificações existentes, que poderão dispor de normas de posturas mais restritivas;

III – instalar placa indicativa do uso público da passagem, de seu horário de funcionamento, equipamentos disponibilizados e normas de posturas, contendo identificação e contato do responsável por sua manutenção e o canal da Ouvidoria Municipal para denúncias, em dimensões que permitam a visualização à média distância em local visível em cada um de seus acessos;

IV – garantir que a passagem disponha de ventilação natural, sem vedação permanente ou transitória da mesma;

V – garantir permeabilidade visual entre a passagem e o restante do terreno em que se situa, não sendo admitidos muros para tal delimitação;

VI – garantir pavimentação e iluminação apropriadas ao longo de todo o percurso;

VII – manter a passagem em bom estado de limpeza e conservação;

VIII – demolir os muros de divisa de seu terreno nos locais em que imóveis contíguos também sejam afetados por passagem, quando estes executarem a passagem que os afetam.

§1º As passagens de conversão e as de renovação urbana devem também possuir:

a) piso compatível ao dos passeios públicos de modo a indicar continuidade de trajetos de pedestres nos termos do disposto nesta lei complementar, exceto para as passagens de renovação, caso em que deverá ser idêntico;

b) faixa de circulação exclusiva de pedestres, livre de barreiras permanentes ou transitórias, com largura de no mínimo 3,00 m (três metros);

c) acessibilidade universal, nos termos da norma regulamentadora.

§2º Os imóveis com passagens de renovação urbana devem ainda garantir:

a) que o piso da passagem esteja no mesmo nível dos passeios públicos que lhe dão acesso, ou obedeça a inclinação longitudinal máxima de 3% (três por cento) quando conectar vias com diferentes níveis, sendo vedada a implantação de escadarias ou outros dispositivos de acessibilidade na área da passagem;

b) que a faixa do terreno contígua à passagem possua, ao longo de no mínimo 40% (quarenta por cento) de seu comprimento, em nível com a passagem e com acessos a partir dela, áreas de comércio ou prestação de serviços, Áreas Cobertas de Uso Público ou Áreas Livres de Uso Público, nos termos da lei de uso e ocupação do solo da área insular do Município de Santos, ou ainda áreas de uso comum da edificação, exceto garagens, depósitos e espaços técnicos a exemplo dos reservados a equipamentos elétricos, mecânicos ou hidráulicos;

c) que cada uma das áreas referidas na alínea "b" possua ao menos 1 (um) acesso a partir da passagem, devendo tal proporção ser observada também para cada um dos compartimentos internos de tais áreas contíguos à passagem, admitindo-se para atendimento das exigências de ventilação e iluminação de compartimentos de uso prolongado, conforme definido na Lei Complementar nº 1025, de 16 de janeiro de 2019, abertura voltada as áreas das passagens;

d) que a totalidade das superfícies da edificação confrontantes à passagem possua no máximo 30% (trinta por cento) de superfície cega, a exemplo de alvenarias, elementos vazados, cobogós, elementos construtivos não vinculados a aberturas, elementos estruturais e vidros opacos, fumê ou espelhados;

e) que não haja qualquer circulação ou parada de automóveis, inclusive para embarque e desembarque de passageiros, em toda a área da passagem, assim como nas áreas referidas na alínea "b";

f) que as áreas de recuos afetadas pela passagem não possuam qualquer tipo de cobertura ou construção, a exemplo das ordinariamente permitidas em áreas de recuo pela lei de uso e ocupação do solo do Município;

g) que a passagem seja iluminada e ventilada, diretamente, por aberturas voltadas para espaço exterior, devendo tais aberturas corresponder cumulativamente a no mínimo 1/3 (um terço) da área coberta da passagem.

§3º Em até 1 (um) ano contado a partir da data de publicação desta lei complementar, serão definidos e a ela incorporados parâmetros complementares relativos a equipamento e sinalização das passagens.

§4° A adequação às condições estabelecidas neste artigo é voluntária para o caso de passagens de consolidação, exceto quanto ao disposto no inciso VIII.

Art. 69. As passagens obrigatórias serão objeto de projetos geométricos a serem definidos e incorporados a esta lei em até 2 (dois) anos contados a partir da data de sua publicação.

§1º Os projetos geométricos de que trata o "caput" poderão definir faixa para circulação de ciclistas no interior de passagens.

§2º Para as passagens de renovação urbana e para as de conversão obrigatória no interior das quais forem admissíveis colunas, os projetos geométricos de que trata este artigo definirão o eixo exclusivamente ao longo do qual serão permitidas, não podendo as colunas ocupar mais que 0,50 m (cinquenta centímetros) da largura da passagem, nem constituir, ao longo do referido eixo, vão livre inferior a 7,00 m (sete metros), sendo vedados quaisquer outros elementos estruturais, exceto vigas, de sustentação da cobertura da passagem.

§3º Até a publicação dos projetos a que se refere o "caput", fica o órgão municipal de planejamento urbano responsável por definir a geometria das passagens no caso de interesse do munícipe em edificar em imóvel afetado por passagem de renovação urbana, assim como no caso de interesse em implantar passagem de conversão ou em requerer benefícios correspondentes a passagem de consolidação, devendo o interessado consultar o órgão previamente à apresentação de projeto ou requerimento relativo ao local.

§4º O dimensionamento das passagens de renovação urbana nos projetos geométricos mencionados no "caput" poderá diferir do indicado no inciso I do artigo 67 tanto nos casos em que for necessário compatibilizar o interesse público às possibilidades de aproveitamento de lotes com largura igual ou inferior a 12,00 m (doze metros) ou que possuam casas geminadas, quanto nos casos em que for desejável a adoção de dimensões mais amplas na passagem, a exemplo de passagens de grande extensão.

§5º Em caso de incorporação de lotes envolvendo passagem obrigatória, a passagem manterá sua posição e suas dimensões originais, exceto no caso de passagem de renovação urbana originariamente com dimensões

inferiores às indicadas no inciso I do artigo 67, caso em que passarão a ser exigidas largura e altura mínimas conforme as dimensões do lote resultante da incorporação, respeitando o que segue:

a) para lote com largura resultante menor ou igual a 9,00 m (nove metros), passagem com largura mínima de 5,00 m (cinco metros) e pé direito mínimo de 4,00 m (quatro metros);

b) para lote com largura resultante maior que 9,00 m (nove metros) e menor ou igual a 12,00 m (doze metros), passagem com largura mínima de 6,00 m (seis metros) e pé-direito mínimo de 4,0m (quatro metros);

c) para lote com largura resultante maior que 12,00 m (doze metros), passagem com largura mínima de 6,00 m (seis metros) e pé-direito mínimo de 7,00 m (sete metros).

§6º O desmembramento de lotes afetados por passagem obrigatória fica condicionado à manutenção da geometria original da passagem, acrescida, em cada um dos lotes resultantes afetados pela mesma, de faixa privativa contígua à passagem e com largura mínima edificável de 2,00 m (dois metros).

§7º O interessado em edificar em terreno afetado por passagem de renovação urbana que, de acordo com o projeto geométrico definido por esta lei complementar, não afete qualquer lote contíguo, poderá propor à administração municipal novo projeto geométrico, cuja conveniência urbanística será analisada pelo órgão municipal de planejamento urbano e o projeto submetido à aprovação do Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, devendo a proposta:

a) não resultar em passagem com largura ou pé-direito menor que os estabelecidos no projeto geométrico original, nem atingir qualquer lote contíguo;

b) melhor atender à circulação intrabairro ou entre regiões pretendida pelo projeto geométrico original, implicando a nova geometria em reposicionamento da passagem para local mais próximo do centro do quarteirão, ou em conexão mais direta entre as circulações de uso público situadas nas imediações da geometria original;

c) corresponder ao menor percurso possível entre suas extremidades;

d) ser apreciada pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Art. 70. Os proprietários de imóveis particulares interessados em implantar passagem de conversão deverão submeter à administração municipal projeto de implantação da passagem, em acordo com diretrizes a serem previamente requeridas pelo interessado junto ao órgão municipal de planejamento urbano.

Art. 71. As passagens, exceto as de conversão voluntária, existentes ou que vierem a ser implantadas, não poderão ter eliminado seu uso público, sendo vedada qualquer reforma que resulte em restrição de seu percurso ou dimensões, ou ainda prejuízo a suas condições de acessibilidade.

§1º As passagens indicadas no "caput" serão registradas no Sistema de Informações Geográficas do Município – SIG Santos – e mapa será disponibilizado para consulta pública no sítio eletrônico da Prefeitura Municipal.

§2º Em caso de substituição de edificação que contenha passagem, a nova edificação deverá incluir passagem com largura e pé direito não inferiores às dimensões da anterior, devendo quanto às demais condicionantes, observar os parâmetros atinentes a passagens de renovação urbana, admitindo-se a alteração da posição e do percurso da passagem original apenas se demonstrado maior benefício urbanístico em projeto a ser submetido à aprovação do Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, nos termos do §7º do artigo 69.

§3º Em caso de renovação edilícia de imóvel que contenha passagem de consolidação descoberta, a mesma deverá assim permanecer, valendo o mesmo para as áreas definidas como descobertas pelo projeto geométrico de passagem de conversão obrigatória.

Art. 72. A instalação de passarela aérea sobre logradouro público, nos termos da Lei Complementar nº 931, de 14 de abril de 2016, que atinja imóvel afetado por passagem fica condicionada à implantação da passagem.

Art. 73. Os proprietários dos imóveis afetados pelas passagens definidas nesta lei complementar terão direito aos seguintes benefícios construtivos, condicionados à implantação ou adequação das passagens que os afetam:

I – dispensa da obrigação de oferta de vagas mínimas de automóveis, regulamentados em lei específica, exceto no caso de Polos Atrativos de Trânsito e Transporte nela previstos;

II – adicional de potencial construtivo, para o imóvel afetado por passagem de renovação urbana, condicionado à realização da passagem e ao pé direito que a mesma apresente:

a) em lote com passagem de pé direito menor que 7,0 m (sete metros), será permitido adicional não oneroso de potencial construtivo correspondente a 1 (uma) vez a área afetada pela passagem, limitado ao coeficiente máximo ou ampliado permitido para a localidade, adicional que também poderá ser alienado, no todo ou em parte, mediante Transferência do Potencial Construtivo;

b) em lote com passagem de pé direito igual ou maior que 7,0 m (sete metros), será permitido adicional não oneroso de potencial construtivo correspondente a 2 (duas) vezes a área afetada pela passagem, limitado ao coeficiente máximo ou ampliado permitido para a localidade, adicional que poderá ser alienado, no todo ou em parte, mediante Transferência do Potencial Construtivo;

III – conforme a largura do lote, ou do trecho de lote afetado por passagem de renovação urbana, condicionados à realização da passagem sem prejuízo do tratado no inciso II deste artigo:

a) em lote ou trecho de lote com largura menor ou igual a 9,00 m (nove metros), será dispensada a observação da taxa de ocupação máxima nos 3 (três) primeiros pavimentos e permitido o acostamento da edificação em uma das divisas laterais, indicada no projeto geométrico de que trata o artigo 69, até a altura de 10,00 m (dez metros) contados do meio-fio confrontante ao imóvel;

b) em lote ou trecho de lote com largura maior que 9,00 m (nove metros) e menor ou igual a 12,00 m (doze metros), será dispensada a observação da taxa de ocupação máxima no pavimento térreo da edificação e permitido o acostamento da mesma em uma das divisas laterais, indicada no projeto geométrico de que trata o artigo 69, até a altura de 4,50 m (quatro metros e cinquenta centímetros) contados do meio-fio confrontante ao imóvel, desde que respeitado o disposto no § 9º do artigo 42 da Lei Complementar nº 1006, de 16 de julho de 2018.

§1º O potencial transferível de que trata o inciso II somado à área construída existente e/ou projetada computável no lote deve ser igual ou inferior aos limites máximos ou ampliados de coeficientes de aproveitamento previstos para a zona, conforme definidos na Lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018.

§2º O uso do potencial transferível a que se refere o §1º deste artigo é regulado pelos artigos 158, 160 e 161 da Lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018.

§3º Os proprietários de imóveis afetados por passagem de renovação urbana poderão, mediante doação ao município de terreno composto pela área afetada pela passagem e por faixa a ela contígua com largura edificável de 2,0 m (dois metros), condicionada à prévia aceitação, transferir a totalidade do direito de construir correspondente ao Coeficiente de Aproveitamento Básico do terreno doado, nos termos do artigo 158 da Lei Complementar nº 1006, de 16 de julho de 2018, não cabendo os benefícios descritos neste artigo às áreas remanescentes do imóvel original.

§4º A utilização de adicional construtivo fica limitada ao coeficiente de aproveitamento máximo ou ampliado das zonas onde se situam os imóveis, e nos casos de Transferência de Potencial Construtivo, limitada aos coeficientes de aproveitamento máximos ou ampliados das zonas de destino, considerando os índices vinculados à classificação viária mais permissiva.

§5º As passagens de Renovação Urbana e de Consolidação serão sinalizadas pelo município conforme sinalização vertical de vias públicas.

§6º Admite-se, mediante acordo mútuo, que os lotes confrontantes à passagem possuam acesso exclusivo de pedestres aos seus imóveis a partir desta.

Art. 74. Além dos benefícios construtivos previstos nesta lei complementar, fica criado o Coeficiente de Mobilidade Urbana (CMU) como elemento a compor e incidir na cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU dos imóveis afetados por passagens de Consolidação, de Conversão e de Renovação Urbana, nos termos dos artigos 14-A e 36-A do Código Tributário Municipal, Lei 3.750 de 20 de dezembro de 1.971, alterados por meio desta.

Art. 75. O Coeficiente de Mobilidade Urbana (CMU) consiste em fator percentual a ser aplicado sobre o valor venal dos imóveis construídos e não construídos, de forma não cumulativa, interferindo nestes para reconhecer situação de mobilidade urbana definida nos termos desta lei complementar, alterando, de forma a reduzi-los em contrapartida fiscal à realidade suportada, da seguinte forma:

I – o coeficiente será de 0.5 quando implantadas passagens de conversão em até 5 (cinco) anos da publicação desta lei complementar,

aplicado apenas durante o período de 1 (um) ano, a partir do exercício seguinte àquele em que implantada a passagem;

II – o coeficiente será de 0.75 quando implantadas passagens de conversão após 5 (cinco) e em até 10 (dez) anos da publicação desta lei complementar, aplicado apenas durante o período de 1 (um) ano, a partir do exercício seguinte àquele em que implantada a passagem;

III – o coeficiente será de 0.5 quando adequadas as passagens de consolidação aos parâmetros referidos no artigo 68 desta lei complementar, aplicado apenas durante o período de 1 (um) ano, a partir do exercício seguinte àquele ao da adequação da passagem;

IV – o coeficiente será de 0.75 para as passagens de renovação e conversão já implantadas;

V – para os imóveis que adotarem uso público 24 (vinte e quatro) horas na passagem que os afeta o coeficiente será de 0.5 no caso de passagens de renovação e conversão, e de 0.75 no caso de passagens de consolidação já adequadas às condições estabelecidas no artigo 68, mediante assinatura de Termo de Compromisso pelo proprietário, a ser homologado e fiscalizado pela Secretaria Municipal de Finanças, com validade de 1 (um) ano, condicionado o benefício, nos casos em que a passagem afete imóveis contíguos, à adoção do uso público 24 (vinte e quatro) horas simultaneamente em todos esses imóveis.

§1º Fica facultado aos proprietários de imóveis afetados por passagens de renovação urbana a requisição de aplicação do CMU – Coeficiente de Mobilidade Urbana, mediante a implantação da passagem na área afetada, desde que em pleno cumprimento das condições estabelecidas no artigo 68 para passagens de renovação urbana, sem a necessidade de constituição de nova edificação ou ampliação superior a 30% (trinta por cento) da área construída da edificação existente, sem prejuízo da utilização futura dos benefícios construtivos previstos.

§2º No caso de imóveis particulares em que tenha sido implantada passagem de conversão, o requerimento para aplicação do CMU – Coeficiente de Mobilidade Urbana fica condicionado à assinatura de Termo de Compromisso pelo proprietário, a ser homologado e fiscalizado pela Secretaria Municipal de Finanças, com validade de no mínimo 1 (um) ano, durante o qual manterá a área em uso público.

Art. 76. A aplicação do Coeficiente de Mobilidade Urbana junto ao cálculo do tributo dependerá de requerimento do interessado e da

verificação das condições estabelecidas no artigo 68 desta lei, complementar podendo ser a qualquer momento revogada se atestado o descumprimento das condições que permeiam a incidência do fator.

Parágrafo único. Para a aplicação do Coeficiente deverá ser verificada também a conformidade do projeto aprovado bem como o funcionamento público de acordo com os horários definidos nesta lei complementar.

Art. 77. A fiscalização quanto à execução e manutenção da passagem em conformidade com o projeto aprovado será de responsabilidade da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Edificações, ficando a fiscalização dos demais parâmetros, a exemplo das normas de posturas e horários de funcionamento, sob responsabilidade da Secretaria Municipal de Finanças, com o apoio da Secretaria de Segurança Pública.

Art. 78. Fica definido o Plano de Passagens da área insular do Município de Santos, com as seguintes diretrizes:

I – Passagem Jardim Botânico. Fica estabelecida passagem de consolidação no interior do Jardim Botânico, no bairro Bom Retiro, conectando trechos da Rua Engenheiro Antônio Freire, identificada como passagem nº 1 no Anexo II;

II – Passagem trecho oeste Praça Maria Coelho Lopes. Fica estabelecida passagem de renovação urbana na Praça Maria Coelho Lopes, no bairro Bom Retiro, oferecendo continuidade peatonal ao trajeto da Rua Engenheiro Antônio Freire, identificada como passagem nº 2 no Anexo II;

III – Passagem trecho leste Praça Maria Coelho Lopes. Fica estabelecida passagem de renovação urbana na Praça Maria Coelho Lopes, no bairro Santa Maria, oferecendo continuidade peatonal ao trajeto da Rua Indalécio de Arruda Costa, identificada como passagem nº 3 no Anexo II;

IV – Passagem Clube Jabaquara. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Rua Ricardo Pereira de Aguiar e a Avenida Francisco Ferreira Canto, no bairro Caneleira, afetando o imóvel de nº 351 da Av. Dr. Rosário Baptista Conte e imóvel contíguo da Av. Francisco Ferreira Canto, identificada como passagem nº 4 no Anexo II;

V – Passagem norte Conjunto Estivadores. Fica estabelecida passagem de conversão ao norte, no interior do Conjunto dos Estivadores, no bairro São Jorge, conectando a Rua Engenheiro Gercino Hugo Caparelli à via projetada Conjunto Estivadores, identificada como passagem nº 5 no Anexo II;

VI – Passagem sul Conjunto Estivadores. Fica estabelecida passagem de conversão ao sul, no interior do Conjunto dos Estivadores, no bairro São Jorge, conectando a Rua Engenheiro Gercino Hugo Caparelli à via projetada Conjunto Estivadores, identificada como passagem nº 6 no Anexo II;

~~**VII – Passagem Jaime Manhani.** Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Avenida Nossa Senhora de Fátima e a Rua Jaime Manhani, no bairro São Jorge, afetando o imóvel de nº 899 da Avenida Nossa Senhora de Fátima, identificada como passagem nº 7 no Anexo II;~~ (revogado pela Lei Complementar n°1.243, de 05 de janeiro de 2024)

VIII – Passagem Eng. Manoel Ferramenta Júnior. Fica estabelecida passagem de conversão conectando a Avenida Eng. Manoel Ferramenta Júnior e a Avenida Afonso Schmidt, no bairro Areia Branca, afetando o imóvel de nº 363 da Av. Eng. Manoel Ferramenta Júnior e imóvel próprio municipal lindeiro à Av. Afonso Schmidt, identificada como passagem nº 8 no Anexo II;

IX – Passagem Afonso Schmidt. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Av. Afonso Schmidt e a via projetada Estradão, no bairro Areia Branca, afetando o imóvel de nº 471 da Av. Afonso Schmidt e imóvel próprio municipal lindeiro à mesma avenida, identificada como passagem nº 9 no Anexo II;

X – Passagem Dale Coutinho. Fica estabelecida passagem de conversão no interior do conjunto habitacional Dale Coutinho estabelecendo conexão peatonal com a Rua 1 - Castelo, no bairro Castelo, afetando imóvel de nº 128 e outros da Rua Dr. Fausto Felicio Brusarosco, identificada como passagem nº 10 no Anexo II;

XI – Passagem Praça Dr. Bruno Barbosa. Fica estabelecida passagem de consolidação de travessia na Praça Dr. Bruno Barbosa, no bairro Rádio Clube, conectando as ruas Michel Alca e Cordovil Fernandes Lopes, identificada como passagem nº 11 no Anexo II;

XII – Passagem Manoel Nascimento Júnior. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Rua Professor Francisco de Domênico e a Av. Jovino de Mello, no bairro Bom Retiro, favorecendo a continuidade peatonal da Avenida 927, afetando o imóvel de nº 868 da Rua João Fraccaroli e o imóvel a ele contíguo, identificada como passagem nº 12 no Anexo II;

XIII – Passagem Praça Armando Erbisti. Fica estabelecida passagem de renovação urbana na Praça Armando Erbisti, no bairro Rádio Clube, favorecendo continuidade peatonal entre a rua Francisco Hildebrando de Moura e a Av. Hugo Maia, identificada como passagem nº 13 no Anexo II;

XIV – Passagem Praça Afonso E. Taunay. Fica estabelecida passagem de consolidação na Praça Afonso E. Taunay, no bairro Rádio Clube, ligando a via que leva seu nome à Av. Hugo Maia, identificada como passagem nº 14 no Anexo II;

XV – Passagem Flamínio Levy. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Saboó, favorecendo continuidade peatonal entre o prolongamento projetado da rua Iguape e a rua Flamínio Levy, afetando imóvel de nº 312 da Rua Flamínio Levy, identificada como passagem nº 15 no Anexo II;

XVI – Passagem Athiê Jorge Coury. Fica estabelecida passagem de conversão no interior do Conjunto Habitacional Athiê Coury, no bairro Saboó, conectando as ruas Flamínio Levy e Pio XII, afetando o imóvel de nº 245 e outros da Rua Flamínio Levy, identificada como passagem nº 16 no Anexo II;

XVII – Passagem Torquato Dias. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Morro Nova Cintra, favorecendo continuidade peatonal em trecho interrompido da Rua Torquato Dias, afetando os imóveis de nºs 480 e 552 da Avenida Santista, identificada como passagem nº 17 no Anexo II;

XVIII – Passagem João Pessoa. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Centro, entre a Avenida João Pessoa e a Rua General Câmara, afetando os imóveis de nº 58 e 60 da Rua General Câmara e imóveis nºs 97 e 107 da Avenida João Pessoa, identificada como passagem nº 18 no Anexo II;

XIX – Passagem Bittencourt. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Avenida São Francisco e a R. Bittencourt, no bairro Vila Nova, afetando os imóveis de nº 250 da Av. São Francisco e nº 153 da R. Bittencourt, identificada como passagem nº 19 no Anexo II;

XX – Passagem Teatro Municipal. Fica estabelecida passagem de conversão entre a Avenida Senador Pinheiro Machado e a R. Prof. Manuel de Abreu, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel próprio municipal de nº 48 da Av. Senador Pinheiro Machado, identificada como passagem nº 20 no Anexo II;

XXI – Passagem Almeida Moraes. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Praça Doutor Dutra Vaz e o prolongamento projetado da Rua Almeida Moraes, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel de nº 143 da Av. Senador Pinheiro Machado, identificada como passagem nº 21 no Anexo II;

XXII – Passagem Antonio Bento. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Rua Antonio Bento e a Av. Anna Costa, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel situado entre os nºs 153 e 161 da R. Antonio Bento e o imóvel situado entre os nºs 78 e 84 da Av. Anna Costa, identificada como passagem nº 22 no Anexo II;

XXIII – Passagem Anna Costa. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Av. Anna Costa e a R. Julio Conceição, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel situado entre os nºs 87 e 91 da Av. Anna Costa e o imóvel situado entre os nºs 128 e 140 da R. Julio Conceição, identificada como passagem nº 23 no Anexo II;

XXIV – Passagem Comendador Martins. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a R. Comendador Martins e a Av. Senador Feijó, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel situado entre os nºs 157 e 163 da R. Comendador Martins e o imóvel situado entre os nºs 514 e 518 da Av. Senador Feijó, identificada como passagem nº 24 no Anexo II;

XXV – Passagem Senador Feijó. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre as avenidas Senador Feijó e Washington Luis, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel situado entre os nºs 513 e 521 da Av. Senador Feijó e o imóvel situado entre os nºs 2 da Av. Washington Luis e 412 da R. Braz Cubas, identificada como passagem nº 25 no Anexo II;

XXVI – Passagem Washington Luis. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Av. Washington Luis e a R. da Constituição, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel situado entre os nºs 498 e 508 da R. da Constituição, identificada como passagem nº 26 no Anexo II;

XXVII – Passagem Constituição. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a R. da Constituição e a Av. Conselheiro Nébias, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel situado entre os nºs 296 e 310 da Av. Conselheiro Nébias, identificada como passagem nº 27 no Anexo II;

XXVIII – Passagem Conselheiro Nébias. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Av. Conselheiro Nébias e a R. Campos Melo, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel situado à esquerda daquele de nº 309 da Av. Conselheiro Nébias e o imóvel situado à direita daquele de nº 144 da R. Campos Melo, identificada como passagem nº 28 no Anexo II;

XXIX – Passagem norte Campos Melo. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre as ruas Campos Melo e Silva Jardim, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel de nº 129 da Rua Campos Melo, identificada como passagem nº 29A no Anexo II;

XXX – Passagem Vila Silva. Fica estabelecida passagem de consolidação na via de acesso à Vila Silva, no bairro Vila Mathias, favorecendo continuidade peatonal entre a passagem de renovação norte Campos Melo projetada e a Rua Silva Jardim, afetando o imóvel de nº 136 da Rua Silva Jardim, identificada como passagem nº 29B no Anexo II;

XXXI – Passagem Silva Jardim. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre as ruas Silva Jardim e Doutor Manoel Tourinho, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel de nº 42 da Rua Doutor Manoel Tourinho, identificada como passagem nº 30 no Anexo II;

XXXII – Passagem Doutor Olyntho Rodrigues e Senador Feijó. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre as avenidas Senador Feijó e Washington Luis, no bairro Encruzilhada, favorecendo a continuidade peatonal à R. Doutor Olyntho Rodrigues Dantas, afetando o imóvel de nº 136 da Av. Washington Luis, identificada como passagem nº 31 no Anexo II;

XXXIII – Passagem Pérsio Queiroz. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Av. Washington Luis e a R. Pérsio Queiroz Filho, no bairro Encruzilhada, afetando os imóveis de nº 105 da Av. Washington Luis, o Caminho Particular nº 135 e nº 137 da Av. Washington Luis e o imóvel de nº 72 da Rua Pérsio Queiroz Filho, identificada como passagem nº 32 no Anexo II;

XXXIV – Passagem Luiz de Camões. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre as ruas Pérsio Queiroz Filho e Luiz de Camões, no bairro Encruzilhada, afetando os imóveis situados entre os nºs 63 e 73 da Rua Pérsio Queiroz Filho e entre os nºs 128 e 146 da Rua Luiz de Camões, exceto o de nº 144 da Rua Luiz de Camões, identificada como passagem nº 33 no Anexo II;

~~**XXXV – Passagem Doutor Álvaro Guião.** Fica estabelecida passagem de renovação urbana no prolongamento da rua Dr. Álvaro Guião, favorecendo continuidade peatonal até a rua Amazonas, no bairro Campo Grande, afetando o imóvel de nº 101 da R. Amazonas, identificada como passagem nº 34 no Anexo II;~~ (revogado pela Lei Complementar n°1.243, de 05 de janeiro de 2024).

~~**XXXVI – Passagem Pará.** Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a R. Pará e a Av. Anna Costa, no bairro Campo Grande, afetando o imóvel de nº 288 da Av. Anna Costa, identificada como passagem nº 35 no Anexo II;~~ (revogado pela Lei Complementar n°1.234, de 05 de janeiro de 2024).

XXXVII – Passagem General Miguel Costa. Fica estabelecida passagem de conversão na continuidade do prolongamento projetado da rua Miguel Costa, no bairro Encruzilhada, afetando o imóvel de nº 220 da Av. Washington Luis, identificada como passagem nº 36 no Anexo II;

XXXVIII – Passagem Dr. Leôncio de Rezende Filho. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a rua Dr. Leôncio de Rezende Filho e a Av. Conselheiro Rodrigues Alves, no bairro Encruzilhada, afetando os imóveis de nº 457 da Av. Conselheiro Rodrigues Alves e nºs 28 e 34 da R. Dr. Leôncio de Rezende Filho, identificada como passagem nº 37 no Anexo II;

XXXIX – Passagem Barão de Paranapiacaba. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a rua Barão de Paranapiacaba e o prolongamento projetado da Rua São Vicente de Paulo, no bairro Encruzilhada, afetando o imóvel de nº 46 da R. Barão de Paranapiacaba, identificada como passagem nº 38 no Anexo II;

XL – Passagem General Francisco Glycerio. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a rua Barão de Paranapiacaba e a Av. General Francisco Glycerio, no bairro Encruzilhada, afetando o imóvel de nº 55 da R. Barão de Paranapiacaba, identificada como passagem nº 39 no Anexo II;

XLI – Passagem Paraguassú. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Av. General Francisco Glycerio e a R. Paraguassú, no bairro Boqueirão, afetando os imóveis de nºs 36 e 38 da R. Paraguassú, identificada como passagem nº 40 no Anexo II;

XLII – Passagem Oswaldo Cruz. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a Av. Conselheiro Nébias e a R. Oswaldo Cruz, no bairro Encruzilhada, afetando o imóvel de nº 525 da Av. Conselheiro Nébias, identificada como passagem nº 41 no Anexo II;

XLIII – Passagem Dr. Gervásio Bonavides. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a R. Oswaldo Cruz e a R. Campos Melo, no bairro Encruzilhada, afetando os imóveis de nºs 25 e 27 da R. Oswaldo Cruz e nº 472 da R. Campos Melo, identificada como passagem nº 42 no Anexo II;

XLIV – Passagem Baptista Pereira. Fica estabelecida passagem de conversão entre as ruas Baptista Pereira e 28 de Setembro, no bairro Macuco, afetando o imóvel de nº 230 da R. 28 de Setembro, identificada como passagem nº 43 no Anexo II;

XLV – Passagem Voluntários Santistas. Fica estabelecida passagem de conversão entre as ruas Voluntários Santistas e Mato Grosso, no bairro Boqueirão, afetando o imóvel de nº 163 da R. Mato Grosso, identificada como passagem nº 44 no Anexo II;

XLVI – Passagem Machado de Assis. Fica estabelecida passagem de conversão entre a Av. Conselheiro Nébias e a R. Oswaldo Cruz favorecendo a continuidade peatonal da R. Machado de Assis, no bairro Boqueirão, afetando o imóvel de nº 266 da R. Oswaldo Cruz, identificada como passagem nº 45 no Anexo II;

XLVII – Passagem Siqueira Campos. Fica estabelecida passagem de renovação urbana entre a R. Oswaldo Cruz e a Av. Siqueira Campos, no bairro Boqueirão, afetando o imóvel de nº 255 da R. Oswaldo Cruz e o de nº 460 da Av. Siqueira Campos, identificada como passagem nº 46 no Anexo II;

XLVIII – Passagem Décio Stuart. Fica estabelecida passagem de conversão entre a Praça Washington e a Rua Dr. Gaspar Ricardo, no bairro José Menino, afetando a faixa operacional do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT – e o imóvel de nº 35 da Praça Washington, identificada como passagem nº 47 no Anexo II;

~~**XLIX – Passagem Barão de Penedo.** Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro José Menino, entre as avenidas Barão de Penedo e General Francisco Glycerio, afetando os imóveis de nº 26 da Av. Barão de Penedo e nº 641 da Av. General Francisco Glycerio, identificada como passagem nº 48 no Anexo II;~~ (revogado pela Lei Complementar n°1.234, de 05 de janeiro de 2024).

L – Passagem Maranhão. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Campo Grande, entre a Av. General Francisco Glycerio e a faixa operacional do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, oferecendo continuidade peatonal ao trajeto da Rua Maranhão e afetando o imóvel de nº 574 da Av. General Francisco Glycerio, identificada como passagem nº 49A no Anexo II;

LI – Passagem Marquês de São Vicente. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Campo Grande, oferecendo continuidade peatonal ao trajeto da Rua Gonçalves Ledo, afetando a faixa operacional do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, identificada como passagem nº 49B no Anexo II;

LII – Passagem Bahia. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Gonzaga, entre a Av. Anna Costa e a R. Bahia, afetando o imóvel de nº 476 da Av. Anna Costa, identificada como passagem nº 50A no Anexo II;

LIII – Passagem Marechal Deodoro. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Gonzaga, entre as avenidas Anna Costa e Marechal Deodoro, afetando os imóveis de nº 1 da Praça da Independência, nºs 2 a 8 da Av. Marechal Deodoro e nºs 530 e 532 da Av. Anna Costa, identificada como passagem nº 50B no Anexo II;

LIV – Passagem Marechal Floriano Peixoto. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Gonzaga, entre as avenidas Marechal Floriano Peixoto e Marechal Deodoro, afetando o imóvel de nº 16 da Av. Marechal Floriano Peixoto, identificada como passagem nº 50C no Anexo II;

LV – Passagem Anna Costa/Independência. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Gonzaga, entre as avenidas Marechal Floriano Peixoto e Anna Costa, afetando os imóveis de nºs 8 a 14 da Praça da Independência e nºs 11 e 13 da Av. Marechal Floriano Peixoto, identificada como passagem nº 50D no Anexo II;

LVI – Passagem Galeão Carvalhal. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Gonzaga, entre as ruas Galeão Carvalhal e Goytacazes, afetando os imóveis de nºs 47 a 63 da R. Galeão Carvalhal, nºs 20 a 38 da R. Goytacazes e nº 17 da Praça da Independência, identificada como passagem nº 50E no Anexo II;

LVII – Passagem Fernão Dias. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Gonzaga, entre a Rua Goytacazes, a Rua Fernão Dias e a Av. Anna Costa, afetando os imóveis de nºs 539 a 547 da Av. Anna Costa, de nºs 2 a 46 da R. Fernão Dias, e de nºs 9 a 25 da R. Goytacazes, identificada como passagem nº 50F no Anexo II;

LVIII – Passagem Presidente Wilson. Fica estabelecida passagem de consolidação, no bairro Gonzaga, entre as avenidas Presidente Wilson e Marechal Floriano Peixoto, afetando os imóveis de nºs 26 da Av. Presidente Wilson e nº 67 da Av. Marechal Floriano Peixoto, identificada como passagem nº 50G no Anexo II;

LIX – Passagem Marcílio Dias. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Gonzaga, entre as avenidas Marechal Floriano Peixoto e Marechal Deodoro, oferecendo continuidade peatonal ao trajeto da Rua Marcílio Dias e afetando os imóveis de nº 24 da Av. Marechal Floriano Peixoto e nº 17 da Av. Marechal Deodoro, identificada como passagem nº 51 no Anexo II;

LX – Passagem Independência. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Gonzaga, entre a Av. Anna Costa e a R. Galeão Carvalhal, afetando os imóveis de nºs 18 e 21 da Praça da Independência, identificada como passagem nº 52 no Anexo II;

LXI – Passagem Minas Gerais. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Boqueirão, entre as ruas Minas Gerais e Roberto Simonsen, afetando o imóvel de nº 37 da Rua Minas Gerais e o de nº 798 da Av. Conselheiro Nébias, identificada como passagem nº 53 no Anexo II;

LXII – Passagem Governador Pedro de Toledo. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Boqueirão, entre as ruas Governador Pedro de Toledo e Doutor Artur Porchat de Assis, afetando os imóveis de nºs 35 e 37 da Rua Governador Pedro de Toledo e nº 36 da R. Doutor Artur Porchat de Assis, identificada como passagem nº 54 no Anexo II;

LXIII – Passagem Artur Porchat de Assis. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Boqueirão, entre a Rua Doutor Artur Porchat de Assis e a Avenida Vicente de Carvalho, afetando o imóvel de nº 31 da Av. Vicente de Carvalho, identificada como passagem nº 55 no Anexo II;

LXIV – Passagem Dom Lara. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Boqueirão, entre as ruas Dom Lara e Bolivar, afetando o imóvel de nº 57 da R. Dom Lara e os imóveis de nºs 154 e 162 da R. Bolivar, identificada como passagem nº 56 no Anexo II;

LXV – Passagem Doutor Epitácio Pessoa. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Boqueirão, entre as avenidas Dr. Epitácio Pessoa e Bartholomeu de Gusmão, afetando o imóvel de nº 15 da Av. Bartholomeu de Gusmão e o imóvel situado entre aqueles de nºs 74 e 106 da Av. Dr. Epitácio Pessoa, identificada como passagem nº 57 no Anexo II;

LXVI – Passagem Bartholomeu de Gusmão. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Embaré, entre as avenidas Dr. Epitácio Pessoa e Bartholomeu de Gusmão, afetando o imóvel de nº 42 da Av. Bartholomeu de Gusmão e o imóvel de nº 192 da Av. Dr. Epitácio Pessoa, identificada como passagem nº 58 no Anexo II;

LXVII – Passagem Senador Lacerda Franco. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Aparecida, entre a Rua Frei Francisco Sampaio e o Calçadão com início na R. Professor Alcides Luiz Alves, identificada como passagem nº 59 no Anexo II;

LXVIII – Passagem Colégio dos Andradas. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Aparecida, entre a Rua Almirante Ernesto de Mello Júnior e o Calçadão com início na R. Professor Alcides Luiz Alves, identificada como passagem nº 60 no Anexo II;

LXIX – Passagem Almirante Ernesto de Mello Júnior. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Aparecida, entre a R. Almirante Ernesto de Mello Júnior e o Calçadão com início na R. Alexandre Martins, identificada como passagem nº 61 no Anexo II;

LXX – Passagem Vergueiro Steidel. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Aparecida, entre a R. Vergueiro Steidel e o Calçadão com início na R. Alexandre Martins, identificada como passagem nº 62 no Anexo II;

LXXI – Passagem Calçadão Prof. Alcides Luiz Alves. Fica estabelecida como passagem de consolidação, no bairro Aparecida, o Calçadão com início na R. Professor Alcides Luiz Alves e término na R. Professor Pirajá da Silva, identificada como passagem nº 63 no Anexo II;

LXXII – Passagem Calçadão Alexandre Martins. Fica estabelecida como passagem de consolidação, no bairro Aparecida, o Calçadão com início na R. Alexandre Martins e término na R. Professor Pirajá da Silva, identificada como passagem nº 64 no Anexo II;

LXXIII – Passagem Guaiaó. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Aparecida, entre as ruas Vergueiro Steidel e Guaiaó, afetando os imóveis de nºs 29 e 51 da R. Guaiaó, identificada como passagem nº 65 no Anexo II;

LXXIV – Passagem Praia Aparecida. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Aparecida, entre as avenidas Doutor Epitácio Pessoa e Bartholomeu de Gusmão, afetando os imóveis de nº 466 da Av. Doutor Epitácio Pessoa e nº 111 da Av. Bartholomeu de Gusmão, identificada como passagem nº 66 no Anexo II;

LXXV – Passagem Praça Eng. José Rebouças norte/sul. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Ponta da Praia, na Praça Engenheiro José Rebouças, promovendo continuidade peatonal entre as avenidas Prof. Aristóteles Menezes e General San Martin, identificada como passagem nº 67A no Anexo II;

LXXVI – Passagem Praça Eng. José Rebouças leste/oeste. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Ponta da Praia, na Praça Engenheiro José Rebouças, promovendo continuidade peatonal entre as ruas Doutor Cyro de Athayde Carneiro e André Rebouças, identificada como passagem nº 67B no Anexo II;

LXXVII – Passagem Rei Alberto. Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Ponta da Praia, entre as avenidas Rei Alberto I e Almirante Saldanha da Gama, afetando o imóvel de nº 145 da Av. Almirante Saldanha da Gama, identificada como passagem nº 68 no Anexo II;

LXXVIII – Passagem Dique Vila Gilda. Fica estabelecida passagem de conversão, no bairro Rádio Clube, entre Av. Brigadeiro Faria Lima e o Caminho São Sebastião, identificada como passagem nº 69 no Anexo II.

Art. 79. O Plano de vias exclusivas de pedestres e ruas compartilhadas a que se refere o inciso III do artigo 66 deve considerar o grande fluxo peatonal ou sua previsão futura, para os casos de vias exclusivas de pedestres, bem como a carência de espaços públicos de lazer, como critério para a definição das regiões passíveis de receber ruas compartilhadas executadas pelo executivo municipal.

§1º A localização de ruas compartilhadas de projeto de iniciativa do executivo deve respeitar o disposto no inciso I do artigo 6º.

§2º Admite-se a implantação de ruas compartilhadas em vias locais e em vias bloqueadas por livre iniciativa dos munícipes, desde que haja

aprovação do Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, anuência dos proprietários dos imóveis emplacados para a via, manifestada em audiência pública, sendo seu financiamento de responsabilidade dos proprietários dos imóveis confrontantes.

§3º Somente as ruas compartilhadas previstas em plano específico terão a participação do poder público municipal no financiamento da sua implantação.

§4º O Plano de vias exclusivas de pedestres e ruas compartilhadas deve ser elaborado em até 1 (um) ano contado a partir da data da publicação desta lei complementar.

Art. 80. O Plano de rotas preferenciais de pedestres a que se refere o inciso II do artigo 66 deve ser constituído pelo conjunto de vias públicas e passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros de ligação pendular municipal por motivos de trabalho e estudo, de acesso aos equipamentos públicos comunitários de educação, saúde, cultura e lazer, de acesso às estações de integração modal metropolitana.

§1º As obras de qualificação das calçadas existentes, incluindo sua padronização quanto aos critérios de acessibilidade e de arborização urbana, devem atender prioritariamente o disposto no Plano de rotas preferenciais de pedestres a ser elaborado em até 18 (dezoito) meses da data de publicação desta lei complementar.

§2º O Plano de Arborização Urbana de que trata o artigo 157 do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos deve ser implementado atendendo prioritariamente o Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres.

TÍTULO III
DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 81. O descumprimento às disposições desta lei complementar sujeitará o infrator à penalidade de multa, na forma e valores aqui dispostos.

Parágrafo único. As penalidades poderão ser impostas simultaneamente ou não, nos termos desta lei complementar:

I – aos proprietários ou aos possuidores, à pessoa física e/ou à pessoa jurídica e/ou ao locatário, de imóveis edificados ou não;

II – à pessoa física e/ou à pessoa jurídica.

CAPÍTULO I – DAS INTIMAÇÕES

Art. 82. Caberá intimação, pelos órgãos competentes, pessoal ou postal, com aviso de recebimento, quando necessário exigir-se o cumprimento de quaisquer disposições desta lei complementar.

Parágrafo único. A intimação conterá os dispositivos infringidos ou a serem cumpridos, o respectivo prazo e as penalidades cabíveis no caso do não atendimento.

Art. 83. Deverá ser observado o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da intimação.

§1º Decorrido o prazo fixado na intimação e verificado o não cumprimento, será aplicada a penalidade cabível.

§2º Mediante requerimento devidamente justificado e protocolizado e, a critério da chefia do órgão competente, o prazo fixado na intimação poderá ser prorrogado, por ato escrito e uma única vez, por período não superior ao concedido.

§3º Interposto recurso contra a intimação, o prazo será suspenso até a data da publicação do despacho decisório no Diário Oficial do Município e, se improvido, será reiniciada a contagem de prazo.

§4º A intimação será publicada no Diário Oficial do Município, quando houver recusa em assiná-la e/ou no caso de não localização do infrator.

§5º O intimado terá o prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de recebimento da intimação, para apresentar o recurso previsto no § 3º deste artigo, por meio de requerimento devidamente protocolizado.

CAPÍTULO II – DAS MULTAS

Art. 84. Verificada a infração a quaisquer dos dispositivos desta lei complementar, será lavrado o auto de infração, com os seguintes elementos:

I – dia, mês, ano, hora e local da ocorrência;
II – nome, CPF ou CNPJ e endereço do infrator;
III – descrição sucinta do fato determinante da infração;
IV – dispositivo infringido;
V – dispositivo que determina a penalidade;
VI – valor da multa prevista;
VII – assinatura e identificação de quem a lavrou;
VIII – assinatura do infrator ou averbação de que houve recusa em receber e/ou assinar o auto, ou quando o infrator não for localizado.

§1º O auto de infração será publicado no Diário Oficial do Município no caso de haver recusa do infrator em assiná-lo e/ou quando não for encontrado.

§2º O infrator terá o prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data da lavratura do auto de infração, para apresentar defesa, por meio de requerimento devidamente protocolizado.

§3º O despacho decisório será publicado no Diário Oficial do Município.

Art. 85. A aplicação de qualquer penalidade prevista nesta lei complementar não isentará o infrator das demais sanções cabíveis, previstas na legislação municipal, estadual ou federal, nem da obrigação de reparar eventuais danos resultantes da infração.

Art. 86. O descumprimento das disposições previstas nesta lei complementar ensejará a aplicação das seguintes multas:

I – R$ 2.000,00 (dois mil reais), por executar obras, serviços ou bloqueios permanentes ou temporários nas calçadas, em desconformidade com esta lei complementar e que acarretem risco à segurança e à mobilidade urbana;

II – R$ 2.000,00 (dois mil reais) pelo não cumprimento da intimação para o reparo ou reconstrução da calçada;

III – R$ 7.000,00 (sete mil reais), por não instalação ou remoção de item obrigatório das passagens, bloqueio, redução das dimensões ou restrição do acesso a estas, ou restrição a seu uso, a qualquer tempo, bem como sua utilização para estacionamento ou passagem de veículos e má conservação, sem prejuízo do retorno às condições anteriores da mesma, de acordo com o projeto aprovado;

IV – nos casos de fechamento da passagem, se utilizado o beneficio construtivo da outorga, multa de 50% (cinquenta por cento) do valor da contrapartida financeira devida, referente à Outorga Onerosa do Direito de Construir – OODC, nos termos da fórmula de cálculo disposta na lei complementar de uso e ocupação do solo da área insular do Município de Santos, sem prejuízo do pagamento da contrapartida financeira.

V – nos casos de fechamento da passagem, para os casos de utilização da Transferência do Potencial Construtivo como benefício, multa do valor equivalente ao produto da área objeto de transferência do direito de construir - Atdc, pelo maior valor venal do metro quadrado de terreno verificado na Planta Genérica de Valores do Município de Santos.

Parágrafo único. Persistindo a infração após a aplicação da intimação e da primeira multa, sem que sejam respeitados os prazos previstos, será aplicada uma segunda multa em valor correspondente ao dobro da primeira.

Art. 87. Não apresentada ou julgada improcedente a defesa no prazo previsto, o infrator será intimado a pagar a(s) multa(s) no prazo de 10 (dez) dias.

§1º As multas não pagas nos prazos legais serão inscritas na dívida ativa do Município.

§2º Os débitos decorrentes de multas não pagas nos prazos legais serão atualizados e terão acréscimos moratórios nos termos do Código Tributário do Município.

§3º Não será expedida licença quando existir débito de multa relativo ao profissional responsável ou proprietário referente à obra, serviço, instalação.

§4º As multas serão cominadas em dobro no caso de reincidência.

§5º Para efeito das penalidades previstas nesta lei complementar, reincidência é a repetição da infração a um mesmo dispositivo, pela mesma pessoa física ou jurídica, a qualquer tempo.

Art. 88. O pagamento da multa não desonera o infrator do cumprimento da exigência a que estiver obrigado.

Art. 89. A receita com a arrecadação das multas de que trata esta lei complementar será revertida integralmente para o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB com o objetivo de aplicação em mobilidade urbana e será reajustado anualmente, de acordo com o estabelecido na Lei n° 3.750, de 20 de dezembro de 1971, Código Tributário do Município.

CAPÍTULO III – DAS DESCONFORMIDADES E FISCALIZAÇÃO

Art. 90. Exauridos os procedimentos administrativos regulares e persistindo a inexecução parcial/integral dos reparos ou a desconformidade com os padrões estabelecidos pela Prefeitura Municipal de Santos, esta última poderá executá-los, especialmente nos casos emergenciais que interfiram na acessibilidade e mobilidade urbana.

Parágrafo único. Os custos necessários para execução dos reparos referidos neste artigo serão cobrados do causador do dano, acrescidos de 20% (vinte por cento).

TÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 91. Para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana o Poder Executivo Municipal deverá criar o Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas.

Art. 92. O Plano de Mobilidade Urbana do Município poderá sofrer alterações, nesta forma:

I – revisões motivadas por condições ou situações específicas, devidamente comprovadas e justificadas, que afetem a mobilidade urbana;

II – atualizações a partir da análise dos indicadores de desempenho e relatórios relativos à implantação do plano de mobilidade urbana e seus resultados.

Parágrafo único. As alterações decorrentes das revisões elaboradas pelo Executivo serão submetidas à deliberação do Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, antes de serem enviadas ao Poder Legislativo.

Art. 93. Fica acrescentado o §3º ao artigo 4º da Lei Complementar nº 931, de 14 de abril de 2016, com a seguinte redação:

"**§3º** A instalação de passarela aérea sobre logradouro público que atinja imóvel afetado por passagem fica condicionada a implantação da passagem, nos termos do disposto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Santos".

Art. 94. O artigo 14-A da Lei nº 3.750, de 20 de dezembro de 1971, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 14-A.** O valor venal do imóvel edificado será calculado conforme a seguinte fórmula:

VVt = área do terreno x valor do m² do terreno x coeficiente de frente x coeficiente de profundidade x coeficiente de mobilidade urbana

VVc = área construída x valor do m² da construção x coeficiente de depreciação x coeficiente de mobilidade urbana

Valor Venal Imóvel (VVi) = Valor Venal terreno (VVt) + Valor Venal construção (VVc).

§1º Os coeficientes de frente, profundidade e depreciação constam do Anexo II desta lei complementar.

§2º Para a garagem individual que possua inscrição imobiliária não será computado o coeficiente de depreciação.

§3º O coeficiente de mobilidade urbana será aquele definido nos termos da lei específica que institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, sendo igual a 1 (um) nos demais casos não abrangidos por aquela lei."

Art. 95. O artigo 36-A da Lei nº 3750, de 20 de dezembro de 1971, passa a vigorar com a seguinte redação:

"**Art. 36-A.** O valor venal do imóvel não edificado será calculado conforme a seguinte fórmula:

VVt = área do terreno x valor do m² do terreno x coeficiente de frente x coeficiente de profundidade x coeficiente de mobilidade urbana.

§1º Os coeficientes de frente e profundidade constam do Anexo II desta lei complementar.

§2º O coeficiente de mobilidade urbana será aquele definido nos termos da lei específica que institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, sendo igual a 1 (um) nos demais casos não abrangidos por aquela lei".

Art. 96. Esta lei complementar entra em vigor na data da publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial:

I – artigos 33 e 34, 52 a 56, 284, 288, 289, 291, 292, 293, 294, 295 da Lei Municipal nº 3.529, de 16 de abril de 1968;

II – artigos 233 e 234 da Lei nº 3.531, de 16 de abril de 1968;

III – Lei nº 3.212, de 16 de novembro de 2015;

IV – Lei Complementar nº 346, de 23 de julho de 1999;

V – artigo 3º da Lei Complementar nº 930, de 13 de abril de 2016;

VI – Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017;

VII – Lei Complementar nº 151, de 13 de dezembro de 1994;

VIII – artigo 41 da Lei Complementar nº 312, de 23 de novembro de 1998.

Registre-se e publique-se.

Palácio “José Bonifácio”, em 30 de dezembro de 2019.

PAULO ALEXANDRE BARBOSA
Prefeito Municipal

Registrada no livro competente.
Departamento de Registro de Atos Oficiais do Gabinete do Prefeito Municipal, em 30 de dezembro de 2019.

MARIA RAQUEL LIBERATORE SERRACHIOLI
Chefe do Departamento – em substituição