

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº XXX/2018

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

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.

~~Parágrafo único~~**§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.

~~Parágrafo único~~**§2º.** O sistema de monitoramento do PlanMob-Santos será coordenado pelo órgão Municipal de Planejamento Urbano.

Comentado [ZN1]: Justificativa: garantir o respeito à Lei federal de inclusão em todos os dispositivos desta lei.

Comentado [ZN2]: Justificativa: Atender ao art. 25 da Lei federal nº 12.587/2012 para garantir a vinculação de receitas à execução das metas do Plano, para dar efetividade às ações.

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, 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, facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a segurança e autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;~~

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 dos passeios públicos;

~~VIII. circulação de pedestres - via pública, de circulação exclusiva de pedestres, incluindo escadarias, no caso dos morros;~~

~~VIII.X.~~ cruzamento: local ou área onde 2 (duas) ou mais vias se cruzam em um mesmo nível;

IX. 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;

XI. edificação cristalizada - imóvel que se constitui como permanência urbana, por ser protegido culturalmente, ou por possuir mais de 4 pavimentos;

XII. 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;

XIII. 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;

XIV. 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;

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

Comentado [CMT3]: Este conceito é universal, inclusive cristalizado pela convenção da ONU sobre os direitos da pessoa com deficiência, documento com status de emenda constitucional que não foi considerada na elaboração deste documento

Comentado [SEDURB4]: Definição retirada, pois está conflitando com o significado da expressão presente em vários artigos da lei.

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

XVII. greide: linha do perfil correspondente ao eixo longitudinal da superfície livre da via pública;

XVIII. 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, calçadas;

XVIII. mobiliário urbano: todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do Poder Público em espaços públicos e privados;

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

XXI. 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;

XXII. 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;

XXIII. pavimento: revestimento rígido, flexível ou intercalado que recobre a via pública;

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

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

XXVI. 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;

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

XXVIII. 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;

XXIX. 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;

XXX. rampa de veículos: parte da rua ou passagem provida de rebaixamento de calçada e guia para acesso de veículos entre a rua e uma área específica ou não trafegável;

XXXI. 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;

XXXII. reparo contínuo longitudinal: recomposição dos pavimentos em segmento paralelo ao alinhamento da guia;

XXXIII. reparo contínuo transversal: recomposição dos pavimentos em segmento perpendicular ao alinhamento da guia;

XXXIIIV. reparo pontual: recomposição dos pavimentos de forma localizada de dimensões reduzidas;

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

XXXVI. 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;

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

XXXVIII. segmento de via pública: parte da via pública compreendido entre as intersecções das vias confluentes;

XXXVIII. 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;

XXXIX. trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres;

XL. 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;

XL. transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas, a exemplo dos serviços de táxi;

XL. transporte remunerado privado individual de passageiros: 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;

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

XL. 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;

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

XLVII. 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);

XLVIII. 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 urbanas e caracterizadas principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão;

XLIX. via e área de pedestres: via ou conjuntos de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Comentado [ZN5]: Justificativa: estas definições presentes na lei federal são também utilizadas na presente minuta de lei.

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 a 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;

~~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) Regular 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:

- 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;

Comentado [CONT6]: Justificativa: população da área continental carece de acesso aos equipamentos de cultura, esporte e lazer, direito fundamental das crianças e adolescentes conforme o estatuto da Criança e do Adolescente.

b) Unificar as Comissões Municipais que tratam de temas de Mobilidade Urbana Municipal para 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;

Comentado [CMT7]: Inciso incluído por entendimento da Comissão quanto à necessidade de regulamentação do serviço no Município, posto que lei federal alterada em 2018 (política nacional de mobilidade urbana) delegou aos municípios a possibilidade da regulamentação se assim o desejarem.

Comentado [ZN8]: Justificativa: necessário utilizar a mesma denominação presente na lei federal, assim como fazer referência aos requisitos mínimos que devem estar presentes na regulamentação, incluídos recentemente.

Comentado [MORRO9]: Justificativa: algumas circulações verticais de pedestres são muito íngremes e extensas.

Comentado [CONT10]: Justificativa: Criar base econômica em áreas do município com dificuldades de acesso.

Comentado [CMT11]: Justificativa: A retirada das roletas não beneficia apenas a quem tem redução de mobilidade, mas outras restrições como pessoas obesas, usuários de cães-guia e outros...

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 situados nos acessos viários da Macrozona Morros;

XXII. Implementação de redução tarifária para trajetos de integração modal entre transporte público coletivo e 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.

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 art. 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 ciclovitário;

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;

Comentado [CONT12]: Justificativa: Melhorar a circulação de pedestres e veículos de transporte público nos bairros da área continental, visto que são áreas sensíveis à alagamentos e inundações.

Comentado [MORRO13]: Justificativa: morros são também atendidos por lotações e como proposta, táxis compartilhados.

Comentado [MORRO14]: Justificativa: algumas áreas dos Morros são de difícil circulação e ficam, portanto, desamparadas em situações de emergência.

Formatado: À esquerda

Comentado [MORRO15]: Justificativa: Não há possibilidade de circulação por bicicletas nos morros, ainda que em alguns a topografia assim permita. Se as bicicletas forem motorizadas facilitaria bastante o deslocamento intra bairro.

Comentado [CONT16]: Justificativa: melhorar o deslocamento de passageiros em áreas não atendidas.

Comentado [ZN17]: Justificativa: Algumas travessias urbanas não possuem tempo de travessia de pedestres ou apresentam tempo insuficiente.

Comentado [CONT18]: Justificativa: melhorar a integração entre a área continental e a área insular de Santos, ampliar as possibilidades de estudo e emprego e incentivar o turismo ecológico como atividade econômica nos bairros da AC.

Comentado [CONT19]: Justificativa: Não há acesso à internet nos bairros de uso residencial da macroárea continental, o que, em conjunto com o isolamento físico, reduz muito as oportunidades de estudo e profissionalização da juventude. O acesso à internet pode incluí-los em cursos a distância e à disponibilidade de informações que a rede permite.

Comentado [CMT20]: justificativa: os mecanismos usados atualmente não foram pensados para permitir que pessoas com deficiências sensoriais, visual e auditiva principalmente, usufruam desta facilidade. Existem diversas alternativas mais viáveis e de fácil uso, que já foram propostas por diversas vezes, inclusive na última conferência municipal dos direitos da pessoas com deficiência e que até hoje não foram implementadas - excluindo estes passageiros do direito à informações precisas sobre as linhas de ônibus em Santos. Colo abaixo proposta da II Conferência dos direitos da pessoa com deficiência, aprovada em 2015 e disponibilizada ao Poder Público, sem tratamento adequado até o momento:

PROPOSTAS DA VII CONFERÊNCIA MUNICIPAL DOS DIREITOS DA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA
01. Instalação de um Sistema de Sinalização Sonora para facilitar o embarque e desembarque das pessoas com deficiência visual nos meios de transportes coletivos municipais.

XV. Elaboração de estudo para a retirada das roletas do transporte público coletivo para facilitar o acesso de pessoas com mobilidade reduzida e reduzir tempo de trajeto;

Comentado [ZN21]: Justificativa: atendimento ao disposto na lei federal que instituiu a política nacional de mobilidade urbana.

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 art. 5º, o poder executivo priorizará as seguintes estratégias:

I. Estudo para incluir regulação de oferta de vagas para os usos portuários e ampliação de oferta de vagas de bicicleta;

II. 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 definido na Lei Complementar nº 528, de 18 de abril de 2005, 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 art. 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. O monitoramento da implementação do PlanMob-Santos, no que tange à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, será realizado a partir de um sistema de indicadores geridos pelo Órgão Municipal de Planejamento Urbano, que após definidos pelo Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas serão apresentados ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

§ 1º. As metas de que trata o caput também serão definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas em até 18 (dezoito) meses após a criação do grupo;

§ 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 Santos.

Comentado [MORRO22]: Justificativa: carros e motos trafegam na contramão e em alta velocidade nas ruas do Morro.

Comentado [LESTE23]: Justificativa: esta estratégia é importante para o objetivo da integração modal e não pode depender apenas dos equipamentos do estado (estações VLT)

Comentado [13/0224]: Justificativa: A necessidade de cadastro via cartão de crédito e telefones celulares não democratiza o uso do serviço.

Comentado [ZN25]: Justificativa: estes modais de transporte comuns no município carecem de regulamentação.

Comentado [CENTRO26]: Justificativa: Polos atrativos de trânsito e transporte, por gerarem grande número de viagens, devem contribuir para a conversão dos modos motorizados individuais para modos motorizados coletivos e não motorizados.

Comentado [CMT27]: Justificativa: todos os sistemas desenvolvidos e em funcionamento no Brasil precisam respeitar a acessibilidade comunicacional e o desenho universal, valendo dizer que este plano precisa respeitar a acessibilidade em todos os gêneros e não apenas arquitetônica - pelo que a acessibilidade comunicacional, inclusive o uso da LIBRAS precisa estar prevista.

Comentado [ZN28]: Justificativa: Dar efetividade ao plano.

§4º. O Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas deve incluir representantes das comissões e conselhos municipais de temas afetos à mobilidade urbana a exemplo a Comissão Municipal de Assuntos Ciclovitários, da Comissão Municipal de Transportes, do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência, e do Conselho Municipal do Idoso, representantes dos operadores dos serviços, membros da sociedade civil organizada que representem as demandas das diferentes macrozonas, conforme o definido no Plano Diretor cuja composição e atribuições serão regulamentadas em até 1 (um) ano a partir da data de promulgação desta lei.

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.

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 ~~de abastecimento 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 18 (dezoito) meses da data de publicação desta lei 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. As escadarias dos morros devem incluir necessárias para dotá-las de sistema de drenagem, canaletas e dispositivos que possibilitem o deslocamento de bicicletas e carros de compra.

Comentado [CMT29]: Justificativa: estas instâncias atuam diretamente com os objetivos a serem atingidos pelo referido plano e por isso são parte muito importante quando se tratar de acessibilidade e de transportes na cidade.

Comentado [ZN30]: Justificativa: Um grupo com atribuições tão importantes para dar efetividade ao plano deve ser rapidamente definido.

Comentado [CONT31]: Justificativa: moradores da área continental solicitam cadeira no grupo técnico de trabalho para manifestarem-se a respeito das propostas da área continental, muito específicas se comparados ao restante das áreas do município.

Comentado [MORRO32]: Justificativa: Organizar estacionamento no morro em somente um lado da via, a fim de viabilizar a circulação de veículos, pelo menos nos horários de pico (assim como é feito nos canais).

Comentado [MORRO33]: Justificativa: necessário levantamento para elaboração de ações de manutenção e obras de novas escadarias. Levantamento já deveria ter sido realizado para esta propositura.

§ 23º. 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.

§ 34º. Serão observadas as normas técnicas e a legislação pertinentes para o desenvolvimento dos projetos viários.

§ 5º. 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.

Comentado [CENTRO34]: Justificativa: rótulas são soluções mais econômicas e têm potencial para prevenir acidentes nos cruzamentos de vias de conexão urbana.

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 Prof. 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, com início na R. Coronel Galhardo e término a uma distância aproximada de 40 m (quarenta metros) de seu início, 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 Carvalho 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 Carlos Gomes – Fica estabelecido o prolongamento da via, no bairro Campo Grande, até o encontro com a Av. General Francisco Glycerio, conforme planta nº 19;

LXI. Rua Doutor Arnaldo de Carvalho – Fica estabelecido o alargamento da via entre as ruas Pedro Américo e Carlos Gomes, no bairro Campo Grande, conforme planta nº 19;

LXII. Rua Projetada 1 – Campo Grande – Fica estabelecida abertura de via de circulação exclusiva de pedestres 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;

LXIII. Rua Projetada 2 – Campo Grande – Fica estabelecida abertura de via de circulação exclusiva de pedestres 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;

LXIV. 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;

LXV. 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;

LXVI. 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;

LXVII. 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;

LXVIII. 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;

LXIX. 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;

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 com largura de 15 m (quinze metros), entre a Avenida Doutor Eptácio 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, 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;

XCIII. 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.

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.

§3º. As edificações construídas nas áreas atingidas por previsão de abertura, prolongamento ou alargamento de via ainda não desapropriadas, não serão indenizadas no momento de execução da diretriz viária.

§4º. Para efeito de indenização por parte da Prefeitura, não serão considerados recuo as áreas perdidas pelo proprietário de imóvel com a concordância de alinhamento.

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, identificadas no Anexo III receberão a classificação de Via Local, conforme o disposto na Lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018.

Seção III – Do Plano de Estacionamento 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

Comentado [MORRO35]: Justificativa: quadras muito extensas para a circulação de pedestres.

Comentado [CMDU36]: Justificativa: SEGOV solicitou inclusão para permitir implantação de drenagem urbana.

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 Regional 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 e 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. 234. O Plano Municipal de Transporte Público Coletivo deverá ser elaborado 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 e Capítulo II do Título II e:

~~Art. 24. A implementação dos serviços de transporte público coletivo deverá prever:~~

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. a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida através da adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público.~~

~~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.~~

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 locais dos pontos de embarque e desembarque, assim como as alterações de itinerário de transporte público coletivo, permanente ou momentânea devem ser

Comentado [CONT37]: Justificativa: reduzir tempo de deslocamento de passageiros entre a área insular e as zonas de suporte urbano da área continental do município de Santos.

Comentado [CMT38]: Justificativa: Detalhamento para garantir maior inclusão.

Comentado [MORRO39]: Justificativa: Moradores do Morro José Menino situados em ocupações na divisa com o município de São Vicente poderiam melhorar sua mobilidade se tivessem acesso ao teleférico a preços módicos ou a possibilidade de conexão peatonal por escadarias situadas no Morro na parte situada no Município de São Vicente.

Comentado [CENTRO40]: Justificativa: demandas relacionadas com a quantidade e porte de veículos para atendimento da população, bem como alternativas de itinerários que tornem mais eficiente o transporte e reduzam o tempo de percurso, tais como linhas expressas x linhas de bairro.

Comentado [ZN41]: Justificativa: o contrato de licitação para a concessão de transporte público deve respeitar o disposto na pol

Comentado [CMT42]: Justificativa: acessibilidade ao sistema de transporte não pode ser vista apenas como o acesso físico aos veículos, no que a cidade de Santos está à frente de muitas outras. Devemos olhar para o acesso da pcd intelectual, sensorial como citado acima e implementar outros mecanismos que tornem o deslocamento acessível de maneira universal;

Comentado [CMT43]: Proposta para suprimir este inciso, visto que se falarmos em um sistema inclusivo e universal esta diretriz já estará contemplada.

Comentado [ZN44]: Justificativa: Garantir que os editais futuros de concessão de transporte público coletivo municipal atendam aos parâmetros de qualidade ambiental e acessibilidade.

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. Permite-se que as faixas exclusivas de ônibus existentes ou a serem implantadas no Município de Santos sejam compartilhadas por táxis.

Art. 27. Os ônibus novos, que entrem 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 art. 2º desta lei, considerando 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 extratarifárias 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 nos termos do disposto na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§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.

Comentado [CENTRO45]: Inclusão realizada para atender às reivindicações de melhor comunicação com a população que devem suceder as alterações de itinerários e pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo municipal.

Comentado [CENTRO46]: Justificativa: pontos de embarque e desembarque de transporte coletivos são retirados por pedido de proprietários de imóveis situados em frente a estes e atrapalham com isso os usuários de transporte coletivo.

Comentado [CENTRO47]: Justificativa: pontos de embarque e desembarque são muito desconfortáveis, pois muito quentes. O teto verde pode amenizar temperaturas. <http://thecityfixbrasil.com/2016/02/01/salvador-instala-primeiro-teto-verde-em-ponto-de-ônibus/>

Comentado [ZN48]: Justificativa: cumprir com o disposto na Lei federal que institui a política nacional de mobilidade urbana.

CAPÍTULO III – DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Seção I – Do Dimensionamento de Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas

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 a 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 preços públicos fixados através de decreto.

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. Para o cumprimento do disposto nos artigos anteriores, poderá a iniciativa privada, mediante contrato com a Prefeitura, executar e explorar o serviço de guarda e locação de veículos sem tração motora ou elétricos, desde que não haja ônus financeiro para a Municipalidade, em troca de cobrança dos serviços prestados e concessão de espaço para a exploração de publicidade.

§ 1º. 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.

§ 2º. A permissão de exploração a que se refere este artigo será objeto de licitação pública nos termos da lei, devendo constar, além das cláusulas usuais que resguardem o interesse público, todas as obrigações previstas nesta lei complementar, cabendo ainda à permissionária responder por:

- a) despesas, taxas e tributos previstos em lei, devidos em razão da atividade exercida: guarda, locação ou publicidade;
- b) danos ou furtos de veículos sob sua guarda;
- c) limpeza, manutenção e conservação de área sob sua responsabilidade;

d) a adaptação e construção, bem como a eventual remoção das instalações necessárias à prestação dos serviços ou da publicidade;

e) o custo da instalação, em convênio com o órgão municipal responsável pelo trânsito, da sinalização viária que se fizer necessária à implantação do equipamento.

Art. 33. O não cumprimento, pela permissionária, das disposições desta lei implicará na revogação da permissão, a qualquer tempo, sem direito à indenização, após a notificação prévia de 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 cicloviárias e ciclofaixas e desse tipo de veículo.

Parágrafo único. O tráfego de veículos sem tração motora ou elétricos nas cicloviárias está condicionado ao respeito à velocidade máxima de 25 km/h.

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

Comentado [ZN49]: Justificativa: garantir segurança no uso das cicloviárias com a introdução de outras modalidades de veículos.

Seção II – Do Plano Cicloviário

Art. 36. O município desenvolverá estrutura cicloviária de forma a atender os eixos de deslocamento mais utilizados pela população e incentivar o uso deste modal.

Art. 37. A implantação de novas cicloviárias, 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.

§1º. A implantação de novas cicloviárias 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.

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

Comentado [CMT50]: Necessário incluir proposta sobre sinalização nas cicloviárias, visto que é muito difícil os ciclistas respeitarem as travessias de pedestres, principalmente nas cicloviárias da orla, o que causa altos riscos para idosos, pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida e outros que precisem atravessar.

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 obedecer aos seguintes princípios aos critérios de acessibilidade, segurança, conforto e redução dos custos de implantação e manutenção:

I. ~~Acessibilidade: garantia de mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, assegurando o acesso, principalmente, de idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, possibilitando rotas acessíveis, concebidas de forma contínua e integrada por convenientes conexões entre destinos, incluindo as habitações, os equipamentos de serviço público, os espaços públicos, o comércio e o lazer, entre outros;~~

Comentado [SEDURB51]: Retirada para não conflitar com a definição prevista na lei.

~~II. Segurança: adoção de passeios, caminhos e travessias serão projetados e implantados de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando as interferências decorrentes da instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, sinalização e tráfego de veículos;~~

~~III. Adequação: conformação do espaço dos passeios projetados para o aproveitamento máximo dos benefícios, redução dos custos de implantação e manutenção.~~

Art. 39. O passeio, organizado 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 de passeio~~, 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.~~

§ 1º. Antes do pedido de ocupação ou da carta de habitação do edifício, o responsável técnico pela obra ou o proprietário deverá requerer a verificação do nivelamento para comprovação do disposto nos incisos III e IV deste artigo.

§ 2º. A verificação a que se refere o §1º deste artigo deverá ser obrigatoriamente efetuada pelo órgão competente da Prefeitura, ~~dentro do prazo de 7 (sete) dias, a contar da data de entrada da referida solicitação.~~

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 ~~da calçada~~ de ~~passeio de~~ largura não inferior a ~~1,202,00m (dois um metro e vinte centímetros e dois milésimos)~~;

~~III. A largura total da calçada seja de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros). Distarem as mesmas no mínimo 1,50m, (um metro e cinquenta centímetros), entre si;~~

~~IV. 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. Manterem identificadas e sinalizadas as áreas ocupadas da calçada.~~

Comentado [SEDURB52]: O conceito de segurança aqui indicado já está contemplado no conceito de acessibilidade. Uma calçada acessível não contém barreiras.

Comentado [SEDURB53]: Incluída no na redação do caput.

Comentado [SEDURB54]: Redação conflita com definições de calçada e passeio presentes na lei.

Comentado [CMT55]: Necessária a inclusão de inciso que disponha sobre a colocações de pisos podotáteis, direcional e de alerta, em conformidade com as normas técnicas para a locomoção de pessoas com deficiência visual.

Comentado [CMDU56]: Justificativa: SIEDI informa que não é possível com os recursos humanos disponíveis na secretaria para cumprir este prazo. Acredita-se que o art. 85 (penalidade) garante que o serviço executado em desacordo, passível de multa e obrigação de recompor ou executar de acordo com a lei garantiria que não haveria prejuízo ao pedestre.

Comentado [ZN57]: Justificativa: Inclusão da proposta sugerida na oficina da zona noroeste e atendimento ao item 6.12.3, b) da NBR 9050:2015, de forma a garantir faixa livre de circulação de 2,00m e acomodação das mesas e cadeiras.

Comentado [CET58]: Faz necessária a indicação do órgão responsável pela fiscalização para que os pedestres possam denunciar abusos.

§ 1º. O pedido de licença deverá ser acompanhado de uma planta do estabelecimento, indicando a testada, a largura do passeio, o número e a disposição das mesas e cadeiras.

§ 2º1º. 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.

§32º. 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.

§43º. 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.

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 implantação da arborização urbana não interfira na iluminação pública.

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.

§ 1º. Nas vias classificadas como Arteriais ou Coletoras, a implantação de canteiros verdes e a instalação de pisos drenantes dependerão de projeto específico elaborado ou aprovado pela Prefeitura Municipal de Santos.

§ 2º. Nas vias classificadas como Locais, ficam autorizadas a implantação de canteiros verdes e a instalação de pisos drenantes, devendo estas ocorrer às expensas do interessado e em conformidade com as especificações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

Art. 44. Entende-se por esquina o trecho do passeio formado pela área de confluência de 2 (duas) vias.

Art. 45. As esquinas deverão ser constituídas em concreto desempenado mecanicamente, com juntas separadoras serradas, de modo a:

I. Facilitar a passagem de pessoas com ~~mobilidade reduzida~~ 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. 46. 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

Comentado [CMDU59]: Justificativa: parágrafo retirado por solicitação da SIEDI em face da inclusão do §3º retificando competência (CET que fará a análise e aprovação)

Comentado [CET60]: Justificativa: Acredita-se necessário indicar o responsável pela indicação dos limites em solo para a ocupação de cadeiras de mesas.

Comentado [CENTRO61]:

Comentado [CMT62]: Necessário deixar expressa a regulamentação a orientar a passagem de pedestres.

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. 47. Os passeios públicos das áreas de praças, canteiros centrais e dos logradouros de interesse histórico, turístico e comercial ~~deverão~~ deverão ser objeto de ~~projetos específicos e 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. 48. Os passeios públicos com largura inferior a 1,80m (um metro e oitenta centímetros) ou superior a 3,60m (três metros e sessenta centímetros) serão objeto de projeto específico, a cargo da Prefeitura Municipal de Santos e devem respeitar a acessibilidade e o desenho universal.

Art. 49. 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. 50. Os canteiros verdes e as obras complementares de acesso aos imóveis, junto ao alinhamento predial, deverão ser instalados no espaço interno do imóvel.

Art. 51. 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 10,00cm (dez centímetros).

Art. 52. Não serão admitidos elementos nas guias e/ou sarjetas que modifiquem ou prejudiquem a drenagem superficial ou a relação de nível entre os pavimentos do passeio público e do leito carroçável.

Art. 53. O acesso de veículos deverá observar o disposto no Capítulo IV – Das condicionantes especiais da lei de uso e ocupação do solo no que diz respeito ao rebaixamento de guias e atender aos seguintes parâmetros:

I. Possuir 1 (um) degrau separador entre o nível da sarjeta e a guia rebaixada, com altura mínima de 2,00 cm (dois centímetros) e máxima de 4,00 cm (quatro centímetros);

II. Apresentar concordância, na faixa de serviço, entre o nível do passeio e o nível da guia rebaixada, não obstruindo e não interferindo na inclinação transversal da faixa livre.

Parágrafo único. 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.

Comentado [CMT63]: justificativa: quando todos, ou quase todos os locais protegidos pelo patrimônio foram feitos a pessoa com deficiência ou restrição de mobilidade não fazia parte do cotidiano da cidade, não tinha cidadania - o que hoje é totalmente diferente, não havendo para todos ou quase todos os projetos de acessibilidade sejam indeferidos pela única e exclusiva vontade dos responsáveis pelo patrimônio - o qual não pode ser maior que o direito de ir e vir das pessoas, até porque no mundo todo locais construídos há mais de 1000 anos já sofreram obras de acessibilidade.

Comentado [ZN64]: Justificativa: Compatibilização com o previsto na lei de uso e ocupação do solo

Comentado [ZN65]: Justificativa: Compatibilização com a NBR 16.537:2016

~~Art. 56. Deverá ser implantado piso tátil na ausência de um elemento balizador no alinhamento predial, de modo a delimitar o passeio público.~~

Art. 57. 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. 58. 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 Urbano do Município de Santos.

~~§ 1º -Parágrafo único-~~ 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.

~~§ 2º - 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. 59. Os passeios públicos poderão ser ornados com tosetos para potencializar a identidade urbana da cidade e suas referências, conforme regulamentação específica.

Art. 60. 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. 61. 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. As bancas de jornais existentes que não atenderem às condições do “caput” serão objeto de estudo locacional específico, a cargo da Prefeitura Municipal de Santos.

Art. 62. 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. 63. Cabe à Prefeitura Municipal de Santos:

- I. A gestão dos passeios públicos;
- II. A execução e a manutenção dos passeios dos equipamentos ou edificações públicas, das praças, parques, orla da praia, das rampas de acessibilidade, dos canteiros centrais e nos locais de pontos ou paradas de ônibus;
- 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.

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.

Comentado [CMT66]: Justificativa: O piso tátil, direcional e de alerta, não serve apenas para a falta de balizamento, mas para todo o espaço da calçada. Exemplos como da Av. Paulista em São Paulo podem ser aproveitados em Santos. Contamos com o piso em todas as calçadas da avenida, mesmo onde haja balizamento. Temos condições de iniciar este processo nas maiores avenidas da cidade, como Anna Costa, avenida da orla - onde há uma grande necessidade de pisos táteis, entre outras.

Comentado [ZN67]: Compatibilização com o artigo 142 da Lei de Uso e Ocupação do Solo

Art. 64. Cabem aos proprietários, superficiários, usufrutuários, usuários, habitadores e promitentes compradores de imóveis, edificados ou não, lindeiros aos logradouros públicos dotados de guias e sarjetas:

I. Zelar pela conservação dos respectivos passeios na extensão correspondente à sua testada;

II. Executar os respectivos passeios 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) do passeio 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;

IV. Comunicar ao órgão competente da Prefeitura, qualquer dano provocado por terceiros, que afete o uso e a segurança das edificações ou equipamentos, de que trata esta lei complementar.

§ 1º. Não será necessária a implantação imediata das adequações técnicas dispostas nesta lei complementar nos passeios públicos existentes, que garantam acessibilidade e segurança e que foram executados em conformidade com o Decreto nº 3.569, de 31 de maio de 2000.

§ 2º. Serão observadas, para os efeitos desta lei complementar, as disposições contidas na Lei Complementar nº 852, de 23 de outubro de 2014.

Art. 65. A execução dos passeios públicos deverá seguir os critérios estabelecidos nesta lei complementar e as instruções técnicas fornecidas pela Prefeitura Municipal de Santos.

Art. 66. 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.

~~§ 1º. Serão aceitos reparos pontuais nos pisos em mosaico português, intertravados ou similares, desde que estejam nivelados com os pavimentos adjacentes.~~

§ 2º. Os passeios públicos localizados nas áreas requalificadas pela Prefeitura Municipal de Santos deverão ser recompostos em conformidade ao projeto específico implantado.

~~Art. 67. As disposições relativas a intimações, infrações e penalidades desta seção, serão aplicadas por meio da Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017.~~

Seção II – Do Plano Peatonal

Art. 68. 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. 69. As passagens a que se refere o inciso I do artigo 68, definidas no Plano Diretor do município e identificadas no Anexo II desta lei complementar, 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 intrabairro 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 altura igual a 7,00 m (sete metros), quando coberta, situada em área pública ou privada e

Comentado [CMT68]: Os pisos ali citados são obstáculos à acessibilidade e potenciais causadores de acidentes para quaisquer pedestres, ainda mais para aqueles com deficiências diversas ou quaisquer outras restrições de acessibilidade.

Comentado [SD69R68]: A supressão deste parágrafo enseja a necessidade de supressão da referência ao Decreto nº 3.569/200 do §1º do art. 64 o qual define calçadas específicas da cidade que deverão adotar o piso em mosaico português ou concreto estampado tipo mosaico português, o qual deve também ser revogado. Recomenda-se uma solução intermediária que incluía a utilização de pavimentos diferentes que possam consolidar a identidade da cidade, mas que sejam acessíveis.

Comentado [SEDURB70]: Artigo suprimido, pois toda a lei de calçadas foi incluída nesta minuta.

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. 70. 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;

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 idêntico ao dos passeios públicos nos termos do disposto nesta lei complementar;

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, sendo vedada a implantação de escadarias, rampas 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;

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 possua aberturas para iluminação e ventilação naturais no mínimo a cada 10,00 m (dez metros) de seu percurso.

§ 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.

Art. 71. 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, a exemplo de vigas, no interior das passagens tratadas neste parágrafo.

§ 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 69 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 **imóveis afetados por** passagem de renovação urbana originariamente com dimensões inferiores às indicadas no inciso I do artigo 69,

Comentado [SEDURB71]: Alteração efetuada para garantir a interpretação de que as alíneas a, b e c sejam utilizadas para os casos além daqueles resultantes de incorporação, pois o inciso I do art. 69 se trata da definição de passagens de renovação e suas dimensões, não aquelas do imóvel.

caso em que passarão a ser exigidas largura e altura 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 altura mínima 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 altura mínima de 4,0m (quatro metros), e

c) para lote com largura resultante maior que 12,00 m (doze metros), passagem com largura mínima de 6,00 m (seis metros) e altura igual a 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 Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, devendo a proposta:

a) não resultar em passagem com largura ou altura menor que a estabelecida 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. 72. 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. 73. 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 altura 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 Grupo Técnico de

Trabalho para o acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas, nos termos do §7º do artigo 71.

§ 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. 74. A instalação de passarela aérea sobre logradouro público e atingindo imóvel afetado por passagem fica condicionada à implantação da passagem.

Art. 75. Os proprietários dos imóveis afetados pelas passagens definidas nesta lei complementar terão direito aos seguintes benefícios, condicionados à implantação ou adequação das passagens que os afetam:

I. Abatimento de 50% do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU – calculado sobre a área total do imóvel durante o período de 1 (um) ano com início no exercício seguinte ao ano de implantação da passagem para os proprietários que implantarem passagem de conversão em até 5 (cinco) anos da publicação desta lei complementar;

II. Abatimento de 25% do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU – calculado sobre a área total do imóvel durante o período de 1 (um) ano com início no exercício seguinte ao ano de implantação da passagem para os proprietários que implantarem passagem de conversão ou adaptarem passagem de consolidação após 5 (cinco) anos até 10 (dez) anos da publicação desta lei complementar.

III. ~~Para pagamento em cota única, abatimento de no mínimo 25% do Imposto Predial Territorial Urbano – PTU ou do percentual referente à área do terreno utilizada para a implantação da passagem. Isenção total de Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU – da área afetada pela passagem.~~

IV. 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.

V. O imóvel afetado por passagem de renovação urbana disporá ainda de um dos seguintes benefícios construtivos, condicionados à realização da passagem e à largura que o lote apresente:

a) em 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 71, até a altura de 10,00 m (dez metros) contados do meio-fio confrontante ao imóvel;

b) em lote com largura maior que 9,00 m (nove metros) e menor ou igual a 12,00 m (doze metros), será permitida a Transferência do Direito de Construir – TDC – correspondente a 1 (uma) vez a área afetada pela passagem, sendo também 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 71, até a altura de 4,50 m (quatro metros e cinquenta centímetros) contados do meio-fio confrontante ao imóvel;

c) em lote com largura maior que 12,00 m (doze metros) e menor ou igual a 18,00 m (dezoito metros), será permitida a Transferência do Direito de Construir – TDC – correspondente a 2 (duas) vezes a área afetada pela passagem;

d) em lote com largura maior que 18,00 m (dezoito metros), será concedido adicional não oneroso de coeficiente de aproveitamento, limitado ao coeficiente máximo ou ampliado permitido para a localidade, em área equivalente a 2 (duas) vezes a área afetada pela passagem.

Comentado [SD72]: Justificativa: alterado para facilitar a aplicação.

§ 1º. 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), 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.

§ 2º. Fica facultado aos proprietários de imóveis afetados por passagens de renovação urbana a solicitação dos benefícios tributários de que trata este artigo, mediante a implantação da passagem na área afetada, 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.

§ 3º. Os proprietários de imóveis com passagem de consolidação terão o acesso ao benefício tributário condicionado à adequação às condições estabelecidas no artigo 70.

§ 4º. O benefício tributário indicado no inciso III deste artigo será aplicado em dobro a imóveis que adotem uso público vinte e quatro horas na passagem que os afeta, mediante assinatura de Termo de Compromisso pelo proprietário, com validade de 1 (um) ano, condicionada a isenção majorada, nos casos em que a passagem afete imóveis contíguos, à adoção do uso público vinte e quatro horas simultaneamente em todos esses imóveis.

§ 5º. A obtenção de Os benefícios tributários descritos neste artigo não são cumulativos e deverá ser solicitada pelo interessado juntamente com a baixa de licença da obra de implantação ou de adequação da passagem, que deverá ter sido executada em conformidade com o projeto aprovado e estar em funcionamento público de acordo com os horários definidos nesta lei complementar.

§ 6º. Os benefícios tributários descritos no inciso III deste artigo deverão ser renovados anualmente, mediante solicitação do interessado e após manifestação dos órgãos competentes, que verificarão a manutenção da conformidade da passagem ao projeto aprovado, assim como o uso público do espaço.

§ 7º. No caso de imóveis particulares em que tenha sido implantada passagem de Conversão, a obtenção dos benefícios tributários descritos neste artigo fica condicionada, além das condições indicadas no § 5º, à assinatura de Termo de Compromisso pelo proprietário, com validade de 2 no mínimo 1 (dois um) anos, durante os quais qual manterá a área em uso público.

§ 8º. Em caso de imóvel composto por sublotes, os benefícios tributários obtidos serão distribuídos proporcionalmente entre os sublotes.

§9º. O Poder Executivo submeterá anualmente à Câmara Municipal, com a proposta orçamentária, o valor das isenções previstas nesta Lei Complementar, que não poderá ultrapassar 0,5% (meio por cento) da receita sobre o Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU.

Art. 76. O descumprimento das condições estabelecidas para o gozo de qualquer dos benefícios tributários previstos nesta lei complementar sujeitará o infrator à extinção do benefício concedido, devendo este ser devolvido aos cofres públicos, com os acréscimos legais.

Parágrafo único. A aplicação de sanção não exime o infrator do cumprimento da exigência que a tiver determinado.

Art. 77. Sem prejuízo do disposto no artigo 76, a infração a qualquer dispositivo edilício desta lei complementar sujeitará o infrator ao disposto no Título V da Lei Complementar nº 1006, de 16 de julho de 2018, tomado tal dispositivo infringido como se dela fizesse parte.

Comentado [SD73]: Justificativa: Redação alterada para garantir clareza na interpretação.

Comentado [SD74]: Justificativa: Redação alterada para garantir clareza na interpretação da regra.

Comentado [SD75]: Justificativa: Limitação incluída para garantir o cumprimento da lei de responsabilidade fiscal.

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 indicada 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 indicada 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;

VIII. Passagem Eng. Manoel Ferramenta Júnior – Fica indicada 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 indicada 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 Felício Brusarosco, identificada como passagem nº 10 no Anexo II;

XI. Passagem Praça Dr. Bruno Barbosa – Fica gravada 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 gravada 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 Flaminio Levy - Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Saboó, favorecendo continuidade peatonal entre o prolongamento projetado da rua Iguape e a rua Flaminio Levy, afetando imóvel de nº 312 da Rua Flaminio Levy, identificada como passagem nº 15 no Anexo II;

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

XVII. Passagem Torquato Dias – Fica indicada 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 gravada 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 indicada 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 gravada 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 sul Campos Melo – Fica indicada passagem de conversão entre as ruas Campos Melo e Silva Jardim, no bairro Vila Mathias, afetando o imóvel de nº 146 da Rua Silva Jardim, identificada como passagem nº 29 no Anexo II;

XXXII. 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;

XXXIII. 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;

XXXIV. 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;

XXXV. 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;

XXXVI. 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;

XXXVII. 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;

XXXVIII. Passagem General Miguel Costa - Fica indicada 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;

XXXIX. 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;

XL. 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;

XLI. 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;

XLII. 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;

XLIII. 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;

XLIV. 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;

XLV. Passagem Baptista Pereira - Fica indicada 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;

XLVI. Passagem Voluntários Santistas - Fica indicada 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;

XLVII. Passagem Machado de Assis - Fica indicada 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;

XLVIII. 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;

XLIX. Passagem Décio Stuart - Fica indicada 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;

L. 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 651 da Av. General Francisco Glycerio, identificada como passagem nº 48 no Anexo II;

LI. 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;

LII. Passagem Marquês de São Vicente - Fica indicada 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 49 no Anexo II;

LIII. Passagem Bahia - Fica gravada 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 50 no Anexo II;

LIV. Passagem Marechal Deodoro – Fica gravada 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 50A no Anexo II;

LV. Passagem Marechal Floriano Peixoto - Fica gravada 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 50B no Anexo II;

LVI. Passagem Anna Costa/Independência - Fica gravada 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 50C no Anexo II;

LVII. Passagem Galeão Carvalhal - Fica gravada 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 50D no Anexo II;

LVIII. Passagem Fernão Dias - Fica gravada 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 50E no Anexo II;

LIX. Passagem Presidente Wilson - Fica gravada 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 50F no Anexo II;

LX. 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;

LXI. 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;

LXII. 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;

LXIII. 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;

LXIV. Passagem Artur Porchat de Assis - Fica indicada 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;

LXV. 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;

LXVI. Passagem Doutor Eptácio Pessoa - Fica indicada passagem de conversão, no bairro Boqueirão, entre as avenidas Dr. Eptácio 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. Eptácio Pessoa, identificada como passagem nº 57 no Anexo II;

LXVII. Passagem Bartholomeu de Gusmão - Fica estabelecida passagem de renovação urbana, no bairro Embaré, entre as avenidas Dr. Eptácio 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. Eptácio Pessoa, identificada como passagem nº 58 no Anexo II;

LXVIII. Passagem Senador Lacerda Franco - Fica indicada 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;

LXIX. Passagem Colégio dos Andradas - Fica indicada 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;

LXX. Passagem Almirante Ernesto de Mello Júnior - Fica indicada 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;

LXXI. Passagem Vergueiro Steidel - Fica indicada 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;

LXXII. Passagem Calçadão Prof. Alcides Luiz Alves - Fica gravada 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;

LXXIII. Passagem Calçadão Alexandre Martins - Fica gravada 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;

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

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

LXXVI. 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;

LXXVII. 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;

LXXVIII. 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;

LXXIX. Passagem Dique Vila Gilda – Fica indicada 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 art. 68 deve considerar o grandes principais fluxos peatonais ou sua previsão futura, para os casos de vias exclusivas de pedestres, de ligação pendular municipal por motivos de trabalho e estudo, os acessos aos equipamentos públicos comunitários de educação, saúde, cultura e bem como a carência de espaços públicos de lazer, bem como as conexões com as estações de integração modal metropolitana 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 art. 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 Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano 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 art. 68 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

Comentado [CENTRO76]: Redação alterada para atender à demanda de implementação de política de ocupação de espaços públicos.

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 1(um) ano e 6 (seis) meses da data de publicação desta lei.

§ 2º. O Plano de Arborização Urbana de que trata o art. 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.

Comentado [CENTRO77]: Parágrafo incluído para atendimento de demanda da Oficina Centro.

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, superficiários, usufrutuários, usuários, habitadores e promitentes compradores de imóveis, edificados ou não;

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

Comentado [SD78]: Justificativa: incluído para dar amparo legal à fiscalização e efetividade à implantação das diretrizes e regulamentações do Plano.

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 conterà 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 desta 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, ~~ou~~ serviços ou bloqueios permanentes ou temporários nos passeios, em desconformidade com esta lei complementar e que acarretem risco à segurança e à mobilidade urbana;

II - R\$ 2.000,00 (dois mil reais), por bloquear, reduzir as dimensões ou restringir o acesso às Passagens, ou restringir seu uso, a qualquer tempo, bem como utilizá-las para estacionamento ou passagem de veículos, sem prejuízo do retorno às condições anteriores da mesma, de acordo com o projeto aprovado.

III - R\$ 1.000,00 (sete mil reais) por não instalação ou remoção de item obrigatório das passagens, assim como por má conservação da área.

IV - Sem prejuízo do pagamento da contrapartida financeira, para os casos de utilização de potencial construtivo como benefício, 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,

V – Para os casos de utilização da Transferência do Direito de Construir – TDC como benefício, 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

Comentado [CET79]: Faz necessária a identificação da penalidade par que as obrigações previstas que garantam a caminhabilidade do pedestres sejam respeitadas.

Município de Santos sem prejuízo da efetiva implantação e disponibilização da passagem ao uso público.

§ 1º 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.

§ 2º A partir da segunda multa serão aplicadas multas mensais, no valor da primeira multa, até a efetiva regularização.

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.

Parágrafo único. As multas não pagas nos prazos legais serão inscritas na dívida ativa do Município.

Art. 88. No caso de reincidência, caracterizada pelo cometimento de nova infração da mesma natureza, a multa será aplicada em dobro.

Art. 89. O pagamento da multa não desonera o infrator do cumprimento da exigência a que estiver obrigado.

Art. 90. 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 nº 3.750, de 20 de dezembro de 1971, Código Tributário do Município.

CAPÍTULO III – DAS DESCONFORMIDADES E FISCALIZAÇÃO

Art. 91. 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 executar os reparos do pavimento.

Art. 92. A Prefeitura Municipal de Santos poderá executar os reparos do pavimento em caso de reparos emergenciais que interfiram na acessibilidade e mobilidade urbana.

Art. 93. Os custos necessários para execução dos reparos discriminados nos artigos 91 e 92 serão cobrados do causador do dano, acrescidos de 20% (vinte por cento).

TÍTULO IIIV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 81. Para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana o Poder Executivo Municipal deverá criar o Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas.

Art. 82. 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 apreciação do Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano

Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas e do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Art. 83. 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 e inciso II do art. 288 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 3212, 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. Artigos 1º a 30 da Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017.

Art. 84. Fica acrescentado o §3º ao art. 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 sua implantação, nos termos do disposto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Santos”.

Comentado [SD80]: Em substituição á proposta de Daniel Monteiro, sugerimos esta redação, de acordo com o já proposto no art. 10.

Comentado [CMDU81]: Justificativa SIEDI: conflita com o disposto no art. 143 da lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018.

Comentado [SEDURB82]: Alterado, pois toda a norma foi incluída n PlanMob, inclusive as penalidades.