SUBSTITUTIVO Nº 01 AO PROJETO DE LEI Nº 15/2023

(de autoria da Comissão de Constituição, Justiça e Redação)

DISPÕE SOBRE O PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE GARÇA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O Prefeito do Município de Garça, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano Diretor de Mobilidade Urbana no Município de Garça, adotando os princípios, normas e conceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevista na Lei Federal nº 12.587 de 2012, aplicando-se a toda a extensão territorial do Município de Garça.

Art. 2º São diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana:

I - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

II - garantir a equidade no acesso dos cidadãos, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

III - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, reduzindo impactos ambientais da mobilidade urbana;

IV - promover a coordenação e integração dos diversos modos de transporte;

V - garantir a acessibilidade universal nos passeios públicos, locais de uso comum e no transporte coletivo.

Art. 3º São objetivos do Plano de Mobilidade:

I - implantar infraestrutura adequada e segura para a circulação de pedestres e ciclistas, através de uma rede cicloviária e seus equipamentos auxiliares;

II - intensificar fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios;

III - implementar ações de difusão do uso da bicicleta como veículo de transporte;

IV - viabilizar políticas de segurança viária e de redução de acidentes no trânsito;

V - denominar e identificar todos os logradouros públicos;

VI - controlar e regulamentar o transporte de cargas no Município;

VII - garantir a gestão democrática e meios de acompanhamento da política de mobilidade;

VIII - conferir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

IX - garantir a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Seção I
Do Sistema Viário

Art. 4º O Sistema Viário tem por objetivo:

I - assegurar o desenvolvimento harmônico da estrutura urbana e sua integração com as vias de estruturação rural do município e vias de ligação regional;

II - propiciar uma estruturação urbana capaz de atender às funções de habitar, trabalhar, recrear e outras, destinadas à realização humana, em sua plenitude;

III - melhorar a qualidade de vida, especialmente pelo acesso aos serviços básicos, à infraestrutura urbana e aos equipamentos sociais, preservando e ou melhorando a qualidade do meio ambiente.

Art. 5º A hierarquia viária se dispõe da seguinte forma:

I - via de trânsito rápido: caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

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

III - via coletora: destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;

IV - via local: caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Art. 6º A implementação de novas vias urbanas deverá priorizar aquelas descritas no Anexo I desta Lei, tanto para as obras públicas, quanto aos novos parcelamentos de solo.

Parágrafo único. Excetuam-se ao Anexo I as obras rodoviárias e projetos especiais, a cargo da União, Estado ou Município, que deverão submeter-se, obrigatoriamente, por processo de consulta popular, mediante realização de audiências públicas com apresentação dos impactos previstos e soluções.

Art. 7º O dimensionamento do Sistema Viário das áreas urbanizáveis deverá obedecer, no mínimo, aos padrões definidos no Anexo II desta Lei, tanto para as obras públicas, quanto aos novos parcelamentos de solo.

Art. 8º As vias sem saída em "*cul de sac*" serão permitidas apenas em casos especiais, e não poderão ultrapassar a 150 (cento e cinquenta) metros de comprimento, contendo balão de retorno, com raio mínimo de 12 (doze) metros.

Art. 9º O comprimento das quadras não poderá ultrapassar 300 (trezentos) metros, devendo contar com uma interrupção por viela ou sistema de lazer a cada 100 (cem) metros de quadra, da seguinte forma:

I - a viela que interromper quadras acima de 100 (cem) metros de comprimento deverá respeitar a largura mínima de 6 (seis) metros, e contar com passeio público de, no mínimo, 4 (quatro) metros de largura e iluminação pública;

II - o sistema de lazer que interromper quadras acima de 100 (cem) metros de comprimento deverá respeitar a largura mínima de 10 (dez) metros, e contar com passeio público de, no mínimo, 2 (dois) metros de largura e iluminação pública.

Seção II
Do Sistema Cicloviário

Art. 10. O Sistema Cicloviário tem por objetivos:

I - fomentar o uso da bicicleta como meio de transporte;

II - viabilizar os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto;

III - garantir a implementação da infraestrutura para o trânsito de bicicletas ;

IV - reduzir a poluição atmosférica e sonora, o congestionamento das vias públicas por veículos automotores e promover a melhoria da qualidade de vida;

Art. 11. O Sistema Cicloviário é composto do conjunto de ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, bem como da sinalização específica, dos estacionamentos e bicicletários necessários à criação de uma infraestrutura segura para circulação de bicicletas.

Parágrafo único. São as seguintes as definições dos componentes do Sistema Cicloviário:

I - ciclovia é a via destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da circulação geral de veículos, cujas características são descrita no Anexo II;

II - ciclofaixa é a faixa destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada do tráfego geral de veículos através de sinalização vertical e horizontal cujas características são descritas no Anexo II;

III - ciclorota é a via compartilhada entre bicicletas e os demais veículos, com sinalização horizontal e vertical que indique a preferência do ciclista naquela rota;

IV - paraciclo é o suporte físico onde a bicicleta é presa, podendo ser instalado como parte do mobiliário urbano ou dentro de uma área de limitada, cujas características físicas são descritas no Anexo III;

V - bicicletário é estacionamento dotado de paraciclo e cercado, localizados junto a grandes polos geradores de tráfego, praças, parques, vias públicas, supermercados, universidades, shopping centers, indústrias, escolas, locais de transbordo de viagens do sistema de transporte coletivo urbano, etc.

Art. 12. Todos os novos equipamentos públicos comunitários ou sistemas de lazer a serem implantados pelo Município, ou por particular como medida de contrapartida, deverão conter paraciclos ou bicicletários, conforme Anexo III, em local de fácil acesso e visualização, em quantidade suficiente para o atendimento dos usuários do local.

Art. 13. O Município deverá, em até 2 (dois) anos da aprovação da presente Lei, instalar paraciclos ou bicicletários, conforme Anexo III, nos principais equipamentos públicos comunitários e sistemas de lazer em quantidade suficiente para o atendimento dos usuários do local.

Art. 14. Os empreendimentos classificados como polos geradores de tráfego, ou que ofereçam mais de 10 (dez) vagas para estacionamento à clientes e funcionários, deverão oferecer espaço reservado para o estacionamento de bicicletas em local de fácil acesso e visualização, preferencialmente próximo a entrada ou a guarita, na proporção de 1 (uma) vaga de bicicleta para cada 10 (dez) vagas de veículos automotores, observado o seguinte:

I - oferta de vagas deverá ser feita através de bicicletário ou paraciclo, conforme Anexo III, não sendo computados equipamentos que mantem a bicicleta suspensa ou presa pelas rodas;

II - a expedição ou renovação de alvará dos empreendimentos, desde que submetidos à atos públicos de liberação, ficará condicionada ao cumprimento deste artigo.

Parágrafo único. As novas vias a serem executadas no Município, seja pelo poder público ou pela iniciativa privada, deverão possuir estrutura adequada para atendimento ao ciclista, conforme o Anexo II desta Lei.

CAPÍTULO II
DO PEDESTRE

Art. 15. O dimensionamento do passeio público deverá respeitar aos padrões mínimos do Anexo III desta Lei para os novos parcelamentos de solo, e deverão dividir-se da seguinte forma:

I - faixa de serviço: área localizada entre a guia e a faixa livre, destinada à instalação de equipamentos de concessão pública, postes, sinalização viária, arborização, rebaixamentos de guia, lixeiras e outros mobiliários urbanos;

II - faixa livre: área localizada no centro do passeio público, destinada à circulação de pessoas;

III - faixa de transição: área localizada entre a faixa livre e o lote, destinada à acomodação das interferências resultantes das edificações e ocupações, podendo acomodar pequenas rampas de acesso ao lote, canteiros e mobiliários urbanos.

Art. 16. A faixa de serviço:

I - poderá ser mantida como área permeável ou possuir revestimento antiderrapante, com superfície regular, firme e estável, livre de buracos, pedras faltantes ou outras incidências que ofereçam risco ao pedestre;

II - acomodar equipamentos de concessão pública e mobiliários urbanos que não prejudiquem a visibilidade da via;

III - possuir as dimensões mínimas especificadas pelo Anexo III desta Lei;

IV - em ordem de prioridades, a faixa de serviço poderá ser reduzida ou, até mesmo, suprimida em favorecimento do alargamento da faixa livre.

Art. 17. A faixa livre deverá manter-se sempre desimpedida de obstáculos, constituindo-se faixa de circulação de pedestres, observado o seguinte:

I - possuir revestimento antiderrapante, com superfície regular, firme e estável, livre de buracos, pedras faltantes ou outras incidências que ofereçam risco ao pedestre;

II - interligar os lotes adjacentes de forma contínua e sem obstáculos;

III - não possuir desníveis ou vãos que possam prejudicar sua acessibilidade;

IV - possuir as dimensões mínimas especificadas pelo Anexo III desta Lei.

Art. 18. A faixa de transição poderá:

I - ser mantida como área permeável ou possuir revestimento antiderrapante, com superfície regular, firme e estável, livre de buracos, pedras faltantes ou outras incidências que ofereçam risco ao pedestre;

II - acomodar interferências resultantes das edificações e ocupações, como escadas e rampas, quando não for possível sua acomodação dentro do lote, desde que respeitada a largura mínima da faixa livre e da faixa de serviço;

III - receber canteiros e mobiliários urbanos;

IV- possuir as dimensões mínimas especificadas pelo Anexo III desta Lei;

V - em ordem de prioridades, a faixa de acomodação poderá ser reduzida ou, até mesmo, suprimida em favorecimento do alargamento da faixa livre e de serviço.

Art. 19. Todo imóvel localizado junto à esquina de lote, independente de seu uso, será responsável pela implantação de rampas para acesso universal junto ao passeio público, no ato de construção ou reforma, ou no prazo máximo de 4 (quatro) anos.

Parágrafo único. O Poder Executivo disponibilizará cartilha específica com orientações sobre o correto dimensionamento das rampas e demais equipamentos para acesso universal.

Art. 20. Estão dispensados do cumprimento do artigo 19 desta Lei os imóveis de uso residencial, localizados em loteamentos de interesse social, ou daqueles cuja renda familiar seja inferior a 3 (três) salários mínimos, sendo a responsabilidade da construção destas rampas do Poder Público.

Art. 21. Fica proibida a utilização da faixa livre para fixação de cartazes, faixas, placas, propagandas ou mercadorias, salvo quanto expressamente autorizados pelo Poder Público para eventos temporários.

Art. 22. A fim de garantir a segurança e o conforto do pedestre, fica o rebaixamento de guia condicionado à aprovação do Município, que observará:

I - imóveis com testada de 5 (cinco) metros, ou menos, poderão rebaixar:

a) até 75% da testada em um único acesso;

b) até 50% da testada em 2 (dois) acessos;

II - imóveis com testada entre 5 (cinco) e 10 (dez) metros poderão rebaixar até 50% da testada, em até dois acessos;

III - imóveis com testada acima de 10 (dez) metros poderão rebaixar até 50% da testada, que deverão ser interrompidos com guia elevada a cada 10 (dez) metros com extensão de, pelo menos, 2 (dois) metros;

IV - empreendimentos classificados como polos geradores de tráfego poderão implantar faixas de aceleração e desaceleração, a partir de estudo específico.

§ 1º Não serão aprovados rebaixamentos de guia que não sejam aqueles destinados a acesso veicular.

§ 2º A expedição ou renovação de alvará dos empreendimentos, desde que submetidos à atos públicos de liberação, ficará condicionada ao cumprimento deste artigo.

Art. 23. Fica proibido o rebaixamento de guias em curvas e rotatórias, salvo quando se tratar do único acesso do imóvel, que deverá ser precedido de estudo específico.

Art. 24. Fica proibida a interrupção do passeio público para acessos de veículos a lotes ou glebas que rebaixem todo o passeio ao nível da via, salvo quando utilizadas faixas de aceleração ou desaceleração, que deverão garantir ao menos um trecho em nível, e apresentados em estudo a parte no ato de sua aprovação.

Seção Única
Dos Equipamentos de Apoio a Acessibilidade Universal

Art. 25. De forma a garantir que todo cidadão faça o uso de forma autônoma e independente de todo e qualquer equipamento público no Município de Garça, deverá o Poder Público:

I - proporcionar aos funcionários públicos o curso de libras em até 2 (dois) anos;

II - garantir em todo evento público a permanência de, ao menos, um funcionário com domínio de libras;

III - possibilitar a formação e permanência de Comissão específica entre o Poder Público e a sociedade civil para discussão de assuntos relacionados ao acesso universal no Município;

IV - garantir que todos os edifícios públicos se tornem plenamente acessíveis em até 4 (quatro) anos.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 26. O serviço de transporte coletivo municipal é o serviço de passageiros acessível a toda população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

§ 1º São diretrizes do transporte público coletivo:

I - atendimento a toda população;

II - qualidade do serviço prestado à população, segundo critérios estabelecidos pelo Poder Público, em especial, comodidade, conforto, rapidez, segurança, o caráter permanente, a qualidade, frequência e a pontualidade do serviço;

III - redução da poluição ambiental em todas as suas formas;

IV - integração entre os diferentes meios de transportes disponíveis, que se adaptem às características da cidade;

V - prioridade do transporte coletivo sobre o individual motorizado e de cargas.

§ 2º O transporte público coletivo será organizado:

I - como parte fundamental da estrutura de funcionamento da cidade e essencial para a vida da população, não sendo admitidos riscos de descontinuidade, de modo a oferecer o melhor atendimento à população com conforto, fluidez e segurança;

II - na forma de uma única rede, com os diversos modos de transporte integrados física, operacional e tarifariamente;

III - de forma profissional e com uma adequada organização dos processos de trabalho, como a manutenção da frota, operação de tráfego, controle e administração, segundo condições mínimas estabelecidas na regulamentação.

Art. 27. O serviço de transporte coletivo municipal, quando operado sob regime de concessão ou similar, deverá ser:

I - precedida de ato do Prefeito que justifique a conveniência da delegação do serviço, caracterizando seu objeto, área e prazo;

II - realizado por lote ou lotes de serviços e veículos;

III - precedido de audiências públicas;

IV - gerenciado e fiscalizado pelo Poder Público, através de regulamento próprio.

§ 1º Sem prejuízo do disposto neste artigo, o Poder Executivo poderá utilizar outros instrumentos jurídicos, desde que previstos na legislação em vigor, para delegação do serviço em caráter emergencial, por tempo não superior a 180 (cento e oitenta) dias.

§ 2º A delegação do serviço não terá caráter de exclusividade.

Art. 28. São cláusulas essenciais ao contrato de concessão dos serviços de transporte coletivo:

I - vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador;

II - especificação do objeto do contrato;

III - direitos e obrigações dos usuários, do Poder Público e do concessionário;

IV - condições da prestação dos serviços;

V - forma de remuneração do concessionário;

VI - critérios para reajuste e revisão de tarifas;

VII - obrigação da disponibilização de dados administrativos, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária à fiscalização municipal;

VIII - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas, bem como seus instrumentos de controle e avaliação;

IX - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Os critérios a que se refere o inciso VI do caput não poderão considerar a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que dependam exclusivamente do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

Art. 29. Para a adequada operação do sistema de transporte coletivo serão exigidos investimentos de curto, médio e longo prazo em veículos, infraestrutura e estrutura de operação, a saber:

I - ampliação do atendimento com veículos adaptados para pessoas com deficiência;

II - integração física e tarifária entre linhas;

III - disponibilização de centrais de atendimento ao usuário, via telefone ou internet, para consulta de horários, itinerários e outras informações sobre o sistema.

Art. 30. Deverão dispor de fontes específicas de recursos para garantir o equilíbrio financeiro dos contratos e concessão, sem onerar os demais usuários do sistema.

Art. 31. Deverão ser definidas em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário.

Art. 32. É proibido ao operador do sistema:

I - destinar gratuidades além daquelas previstas em Lei, salvo se por ele custeado;

II - fornecer ou alugar veículos vinculados ao contrato para outros serviços que não aqueles especificados no contrato.

Seção Única
Dos Polos Geradores De Tráfego

Art. 33. Fica o Poder Público autorizado a solicitar contrapartidas e mitigações no sistema viário municipal dos empreendimentos considerados polos geradores de trânsito, firmados em termos de compromisso.

Parágrafo único. Quando sujeitos à atos públicos de liberação, fica a expedição do alvará de funcionamento destes empreendimentos condicionada à execução do termo de compromisso firmado.

Art. 34. A constatação de eventuais impactos deverá ser feita em estudo específico, de responsabilidade do empreendedor, na forma de relatório que considere:

I - descrição do funcionamento do empreendimento, que considere o horário, a expectativa e perfil de público, dentre outros;

II - estimativa de volume de tráfego durante as obras e durante o funcionamento do empreendimento;

III - descrição das características do sistema viário de acesso ao empreendimento, contendo capacidade, classificação, volume diário médio atual de veículos (VDM) ou equivalente, bem como níveis de serviço atuais e identificação de possíveis pontos críticos do sistema;

IV - avaliação do aumento no tráfego local (nível de serviço) nas vias impactadas em função do empreendimento em sua ocupação máxima;

V - indicação de eventuais medidas mitigadoras que contemplem o sistema viário, cicloviário, o transporte coletivo e a segurança e comodidade do pedestre.

Art. 35. As mitigações e contrapartidas serão realizadas na forma de:

I - obras e melhorias na circulação geral nas proximidades do empreendimento, ou em outro local se constatado impacto negativo;

II - equipamentos de operação ou sinalização de trânsito;

III - compromissos de restrição à operação de carga e descarga, embarque e desembarque, entrada e saída de funcionários ou outros, em horários ou dias específicos.

Art. 36. Os polos geradores, em caráter excepcional, como eventos festivos, culturais, esportivos, religiosos e outros, que possam interditar, perturbar ou sobrecarregar a operação do sistema viário, também ficam condicionados ao cumprimento de contrapartidas e mitigações para realização do evento, em comum acordo com o Poder Público.

Art. 37. Os polos geradores, em caráter excepcional, deverão realizar o pedido de intervenção em via pública, com a descrição da atividade, indicação dos responsáveis, horários e data, bem como eventuais impactos gerados, com antecedência mínima:

I - eventos de pequeno porte, com interdição ou intervenção de vias locais: 5 (cinco) dias úteis;

II - eventos de médio porte, com interdição ou intervenção de vias locais ou coletoras que gerem acúmulo de pessoas ou veículos: 10 (dez) dias úteis;

III - eventos de grande porte, com interdição ou intervenção em vias arteriais que gerem acúmulo de pessoas ou veículos: 15 (quinze) dias úteis.

CAPÍTULO IV
DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 38. São diretrizes para o transporte de cargas no Município:

I - o controle de circulação e parada, em especial de veículos de grande porte e/ou com cargas perigosas;

II - a fiscalização da circulação de cargas perigosas;

III - restringir a circulação de veículos pesados e operações de carga e descarga em determinados horários e locais visando garantir a acessibilidade e racionalidade do trânsito e transporte;

IV - reduzir a emissão de ruídos e particulados (gases) para níveis aceitáveis;

V - definir rotas alternativas a circulação na área central;

VI - determinar a sinalização específica para veículos de carga (orientação e restrição).

Art. 39. Fica criada a Zona de Restrição à Circulação de Caminhões, definida por todas as vias do perímetro urbano de Garça, nos períodos compreendidos entre às 5 (cinco) e 23 (vinte e três) horas, que terá restrição da circulação de veículos pesados que não tenham o Município como origem ou destino do processo de carga e descarga.

§ 1º A Zona de Restrição aplicar-se-á aos reboques, semi-reboques, caminhões e caminhões-tratores, desde que possuam mais de 3 (três) eixos.

§ 2º As restrições previstas previstas neste artigo não se aplicam aos veículos:

I - licenciados no Município de Garça;

II - que tiverem como destino o carregamento ou descarregamento de mercadorias em empresas ou entidades situadas no Município de Garça, devidamente comprovado por meio de documento fiscal;

III - vertidos à serviços de utilidade pública, em caráter excepcional, desde que autorizados previamente pela autoridade de trânsito, por ato próprio;

IV - de socorro e emergência previstos no artigo 29, inciso VII, do Código de Trânsito Brasileiro;

V - destinados ao transporte de mudança residencial na cidade de Garça.

§ 3º A inobservância das restrições previstas neste artigo ensejará a aplicação, a depender do caso, das penalidades previstas nos artigos 187, inciso I, e 181, incisos XVII, XVIII e XIX, do Código de Trânsito Brasileiro.

§ 4º Será dada ampla publicidade ao disposto neste artigo, através de colocação de placas de sinalização de trânsito nas vias de entradas que cortem o perímetro municipal, advertindo os condutores das restrições.

CAPÍTULO V
DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Art. 40. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do Plano de Mobilidade de Garça deverá ser assegurada através dos seguintes instrumentos:

I - conselho municipal de trânsito;

II - audiências e consultas públicas;

III - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Art. 41. Fica atribuído ao Conselho Municipal de Trânsito a responsabilidade pelo acompanhamento da execução desta Lei.

Art. 42. Em até 90 (noventa) dias o Poder Executivo garantirá que a formação do Conselho de Trânsito seja paritária entre Poder Público e sociedade civil organizada, garantindo-se a participação de entidades, associações e órgãos ligados ao tema da mobilidade urbana.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 43. A revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana deverá ocorrer em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Art. 44. A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos deverá prever:

I - plano de gestão da oferta de estacionamento, incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área;

II - a definição da modalidade de operação/contratação e tecnologias para a gestão de estacionamento rotativo em via pública;

III - incentivos para estacionamentos privados em áreas definidas como prioritárias.

Art. 45. O artigo 13 da Lei nº 2.627, de 29 de abril de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "***Art. 13.***
> ***§ 1º*** *Será permitida, mediante autorização do Poder Público, a colocação de mesas e cadeiras defronte a estabelecimentos comerciais e durante as festividades populares, de recreação ou de lazer, desde que se garanta uma faixa contínua livre no passeio para a passagem de pedestres de, no mínimo, 1,20 (um inteiro e dois décimos) metros de largura.*
> ...
> ***§ 3º*** *[...]*
> *I - garantir uma faixa contínua livre no passeio para a passagem de pedestres de, no mínimo, 1,20 (um inteiro e dois décimos) metros de largura;*
> ...
> ***§ 4º*** *[...]*
> *IV - respeitar a distância mínima de 3 (três) metros, a partir do alinhamento da via transversal (esquina), sendo vedado obstruir faixas de travessia, guias rebaixadas, equipamentos de combate a incêndios, pontos de ônibus ou de táxi;*
> *V - não ocupar na faixa de serviço espaço superior a 2,4 (dois inteiros e quatro décimos) metros de largura, contados a partir do alinhamento das guias;*
> ..."

Art. 46. O artigo 19 da Lei nº 2.627, de 29 de abril de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

> *"**Art. 19.** Nas obras de construção, reforma ou demolição, será permitida a ocupação do passeio público por tapumes, desde que garantida a permanência de uma faixa contínua livre no passeio para a passagem de pedestres que corresponda à, no mínimo, 1,20 (um inteiro e dois décimos) metros de largura.*
>
> ***§ 1º*** *Não será tolerada a ocupação do passeio por materiais de construção (areia, tijolos, pedra e etc).*
> *[...]*

§ 4º Fica proibida a compactação de massa, ou material similar, que acarrete danos ou venham obstruir passeios e vias públicas.

§ 5º Na impossibilidade técnica de se manter 1,20 (um inteiro e dois décimos) metros de largura livre no passeio, o responsável deverá providenciar rota alternativa pelo leito carroçável, devidamente sinalizado e acessível."

Art. 47. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias vigentes, suplementadas se necessário.

Art. 48. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 49. Ficam revogadas as disposições em contrário.

Garça/SP, assinado e datado eletronicamente.

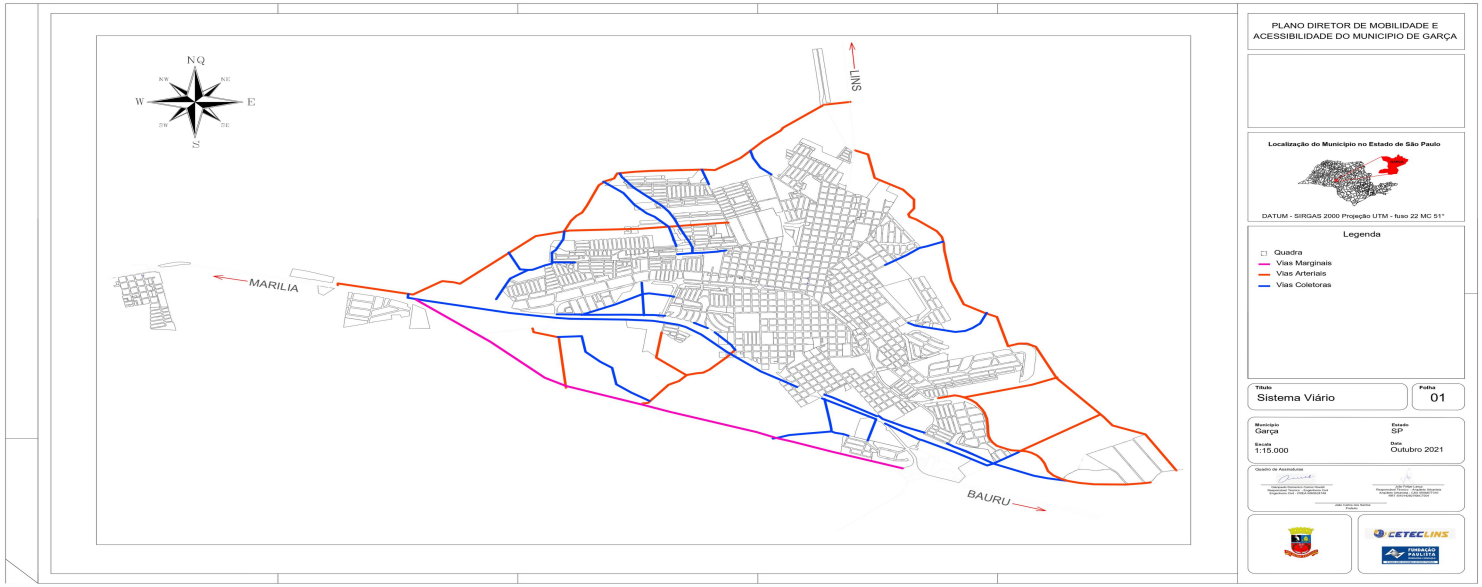
Assinado de forma digital por RAFAEL JOSE FRABETTI:36461661859
Dados: 2023.06.14 10:37:54 -03'00'

Assinado de forma digital por FABIO AUGUSTO DOS SANTOS:21985115840
Dados: 2023.06.14 10:38:09 -03'00'

Assinado de forma digital por FABIO JOSE POLISINANI:26924263801
Dados: 2023.06.14 10:38:30 -03'00'

Documento assinado eletronicamente pelo(s) autor(es), nos termos da Medida Provisória nº 2.200-1, de 27 de julho de 2001, em conformidade com as regras da infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

ANEXO I
MAPA DO SISTEMA VIÁRIO



ANEXO II
PARÂMETROS DO SISTEMA VIÁRIO DAS ÁREAS URBANIZÁVEIS

Via	Domínio (m)	Leito Carroçável (m)	Canteiro Central (m)	Passeio (m)	Declividade Longitudinal Máxima (%)	Raios de Concordância (m)	Cicloviário
Trânsito Rápido	*(1)*	*(1)*	*(1)*	*(1)*	*(1)*	*(1)*	*(1)*
Arterial	25,00	8,00	5,00	3,00	5%	9 m	ciclovia bidirecional *(2)*
Coletora	16,00	10,00	0,00	3,00	5%	9 m	ciclovia ou ciclofaixa (opcional)
Local	14,00	8,00	0,00	3,00	5%	9 m	--
Vielas	--	--	--	--	5%	--	--
Ciclovia	--	2,8 bidirecional 1,2 unidirecional	--	--	5%	3 m	--
Ciclofaixa	--	2,8 bidirecional 1,2 unidirecional	--	--	--	--	--

(1) Deverão ser definidas em projetos especiais.
(2) No canteiro central, ou junto aos bordos com separação física de, ao menos, 50 centímetros da via.

ANEXO III
PARÂMETROS PARA PASSEIO PÚBLICO

	Dimensões Mínimas do Passeio Público (m)				Materiais
	Inferiores a 1,5	**1,5 a 2,0**	**2,0 a 3,0**	**Acima de 3,0**	
Faixa de Serviço	0,3	0,3 a 0,7	0,7	0,7	Gramado, exceto nas esquinas, piso ornamental ou piso regularizado (1)
Faixa Livre	1,2	1,2 a 1,5	mínimo 1,5	mínimo 1,5	Piso regularizado
Faixa de Transição	-	variável	variável	variável	Gramado, piso ornamental ou piso regularizado (1)

(1) Considera-se piso regularizado o concreto em placas, blocos, ou moldado in loco, sem desníveis.
(2) Considera-se piso ornamental aqueles que não garantem necessariamente a acessibilidade plena, como pedras portuguesas, blocos vazados, ou similares.

ANEXO IV
PARÂMETROS PARA PARACICLO



** Poderão ser aceitas variações no tamanho e material, desde que garantida a segurança e utilização do equipamento*