



LEI N. 1.400, DE 1º DE ABRIL DE 2020

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Bertioga, e dá outras providências relacionadas.
Autor: Caio Matheus – Prefeito do Município

Eng.º CAIO MATHEUS, Prefeito do Município de Bertioga:

Faço saber que o Poder Legislativo Municipal aprovou em 2ª Discussão e Redação Final na 7ª Sessão Ordinária, realizada no dia 24 de março de 2020, e que sanciono e promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Bertioga, que visa hierarquizar, dimensionar e disciplinar as vias urbanas e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 2º A presente Lei tem por diretrizes e objetivos:

I - estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros, considerando-se a sua função, localização, características de tráfego e importância na rede viária, visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;

II - classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da municipalidade, desvios do tráfego de passagem de veículos de carga ou de passageiro, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;

III - preservar a segurança dos banhistas e o meio ambiente nas praias públicas, restringindo o acesso e o trânsito de veículos, autorizando e fiscalizando quando este for permitido;

IV - garantir locomoção com segurança e fluidez, privilegiando o transporte não-motorizado sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual, garantindo em forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável para viagens a pé, bicicleta, transporte coletivo, motocicletas e veículos em geral;

V - garantir o acesso e o uso das vias terrestres pelos pedestres e ciclistas, através de medidas localizadas em especial nas vias centrais de comércio e turismo, inclusive nas praias públicas;

VI - garantir o trânsito de pedestres nas calçadas e dos ciclistas nas ciclovias;



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

VII - regulamentar o trânsito em todas as vias terrestres, inclusive nas praias públicas, vias internas de condomínios e áreas de estacionamento privados de uso coletivo;

VIII - organizar e fiscalizar os espaços de estacionamento de veículos, atendendo a necessidade de rotatividade de vagas nas áreas industriais, comerciais e residenciais e de vagas nas áreas turísticas ou de preservação ambiental, condicionando o estacionamento a correta utilização desses espaços públicos e ao respeito a toda legislação municipal, notadamente a ambiental e que regulamente as posturas municipais;

IX - aprovar o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, para aprovação de licenças de construção ou ampliação de empreendimentos que sejam polos geradores de tráfego nos termos do que está previsto no Capítulo X desta Lei ou Plano Diretor.

CAPÍTULO II DOS CONCEITOS E DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Este Plano de Mobilidade adota os conceitos e definições utilizados no Anexo I, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

CAPÍTULO III DA FUNÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 4º O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias hierarquizadas, e seus equipamentos de controle de tráfego.

Art. 5º A hierarquia viária urbana da cidade obedece ao previsto no Código de Trânsito Brasileiro:

a) via de trânsito rápido: caracteriza-se por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, seus acessos e saídas se realizam mediante rampas de desenho especial, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível (Código de Trânsito Brasileiro-CTB); sem permissão de estacionamento, descarga de mercadorias, sendo que o transporte coletivo de passageiros é permitido, com pontos de paradas recuados dos acostamentos e abrigados, atendendo a deslocamentos de longa distância entre regiões longínquas da municipalidade;

b) via arterial: caracteriza-se por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilita o trânsito entre as regiões da cidade (CTB), bem como possui grande grau de continuidade dentro do sistema viário e atende a extensos deslocamentos; apresenta tráfego de passagem entre 45% (quarenta e cinco por cento) e 70% (setenta por cento) do volume de tráfego da via, podendo abrigar o itinerário de linhas troncos do sistema de transporte público de passageiros;



c) via coletora: caracteriza-se por interseções em nível, podendo ser controlada por semáforo ou sinalização de parada obrigatória ou de prioridade; destina-se a coletar e distribuir o trânsito proveniente das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (CTB), com acessibilidade direta aos lotes lindeiros; apresenta tráfego de passagem entre 30% (trinta por cento) e 45% (quarenta e cinco por cento) do volume de tráfego da via, podendo abrigar o itinerário de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros;

d) via local: caracteriza-se por interseções em nível, sem semáforo, sendo destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas (CTB), cuja função principal é prover acesso às edificações ou aos lotes, devendo atender unicamente ao trânsito local; o estacionamento veicular é permitido e o trânsito de pedestres é irrestrito; conecta-se entre si e com as vias coletoras; apresenta tráfego local superior a 70% (setenta por cento) do volume de tráfego da via, que em geral é pequeno, podendo abrigar o itinerário de linhas locais do sistema de transporte público de passageiros;

e) hidrovia: caracteriza-se pela utilização de via navegável, utilizada por meios de transporte aquáticos (barcos, navios ou balsas) para transportar mercadorias e passageiros, em oceanos, mares, lagos, rios, ou canais.

Art. 6º Com objetivo específico de preservar a integridade das zonas residenciais, consolidando-as a médio prazo, e disciplinar o tráfego de passagem, segregando-o do tráfego local, devem-se:

I - ampliar as áreas de calçada e de ruas preferenciais de pedestres;

II - desenvolver um sistema de ciclovias;

III - revitalizar a área para utilização plena da infraestrutura instalada, priorizando a circulação não-motorizada; e,

IV - estruturar o sistema viário básico para proporcionar melhores condições de deslocamento de pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.

CAPÍTULO IV DA CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art. 7º Ficam classificadas as seguintes vias:

a) vias de trânsito rápido;

b) vias arteriais;

c) vias coletoras;



d) vias locais: todas as demais vias não contempladas anteriormente;

e) hidrovias.

§ 1º A macroestrutura e a hierarquia viária estão apresentadas nos Anexo I – Macroestrutura Viária e no Anexo II- Hierarquia Viária, da presente Lei.

§ 2º Todas as vias existentes deverão atender às seções viárias normativas conforme definições do Anexo III – SISTEMAS VIÁRIO E CICLOVIÁRIO E CALÇADAS.

§ 3º Quanto às vias ainda não planejadas nem projetadas que venham a ser construídas no futuro, deverão obedecer ao disposto no parágrafo anterior.

CAPÍTULO V DAS VIAS DE PEDESTRES

Art. 8º Todo terreno situado na área urbana que tenha frente para espaço público dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, conforme modelo estabelecido pela Prefeitura do Município de Bertioga, a ser construído pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, sob responsabilidade e encargo daquele.

Art. 9º As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas em concordância com o disposto em Norma Técnica Brasileira e conforme definições do Anexo III – SISTEMAS VIÁRIO E CICLOVIÁRIO E CALÇADAS.

Parágrafo único. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só serão instalados quando o espaço restante for suficiente para o trânsito e acessibilidade de pessoas, conforme a Norma Técnica Brasileira e a aprovação da Diretoria do Departamento de Trânsito e Transporte.

Art. 10. São responsáveis pela conservação e restauração das calçadas:

I - o proprietário;

II - o concessionário ou permissionário, que, ao prestar serviço público, venha a provocar danos na calçada;

III - a Municipalidade, quando a reconstrução ou restauração se fizer necessária em razão de modificações, pela Administração Pública, do alinhamento ou nivelamento dos espaços públicos.

Parágrafo único. Depois da realização das obras o pavimento da calçada deverá estar em perfeita ordem.



CAPÍTULO VI DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 11. O sistema cicloviário deverá ser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e ao longo das vias.

Art. 12. Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos Terminais de Integração de Transporte Público e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 13. A largura mínima das ciclovias ou ciclofaixas seguirá a Legislação Federal e/ou Estadual e conforme definições do Anexo III – SISTEMAS VIÁRIO E CICLOVIÁRIO E CALÇADAS.

§ 1º Todo o sistema cicloviário deve ter sinalização horizontal e vertical compatível, semafórica, se necessário.

§ 2º Os trechos das ciclovias devem ser integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Art. 14. A proposição de um sistema cicloviário para Bertioga integra o conjunto de medidas estratégicas do presente Plano.

CAPÍTULO VII DAS DIRETRIZES PARA EXPANSÃO DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 15. As diretrizes para expansão do sistema viário de Bertioga é apresentada no Plano Diretor.

CAPÍTULO VIII DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 16. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade da administração municipal, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada de Bertioga deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º O sentido de tráfego das vias será definido individualmente, dependendo do volume de fluxo veicular nos horários de pico e entre-picos.

Art. 17. Dever-se-á adotar:

I - sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes, excetuando-se cruzamentos entre vias locais;



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

II - sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade, aos terminais e aos pontos de interesse turístico e econômico;

III - sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres.

Art. 18. Os cruzamentos semaforizados, próximos a polos geradores de viagens a pé, deverão contemplar um período de tempo exclusivo para pedestres, com extensão suficiente para que os mesmos possam realizar suas travessias com conforto e segurança.

§ 1º O tempo mencionado no caput deste artigo será indicado através de porta-foco independente e fase exclusiva.

§ 2º Os semáforos de pedestres deverão atender aos requisitos para pessoas portadoras de deficiência visual.

CAPÍTULO IX DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 19. As áreas de estacionamento deverão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes, determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios de utilização e cumprimento ao Código de Trânsito Brasileiro e legislação municipal.

Art. 20. Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, com sinalização conforme estabelecem as Resoluções do CONTRAN n° 303/2008 e n° 304/2008, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade.

Art. 21. Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento, condicionada a prévia análise e aprovação pela Diretoria do Departamento de Trânsito e Transporte.

CAPÍTULO X DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Art. 22. Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

I - escolas, faculdades e universidades;

II - clínicas de médio e grande porte e hospitais;

III - estabelecimentos bancários;

IV - indústrias de médio e grande porte;



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

V - terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;

VI - centros de compras, como *shoppings centers*;

VII - mercados e lojas de grande e médio porte;

VIII - igrejas;

IX - centros cívicos;

X - edificações de serviços públicos;

XI - estádios e ginásios esportivos;

XII - terminais de cargas;

XIII - unidades habitacionais acima de 36 (trinta e seis) vagas de estacionamento;

XIV - todos os empreendimentos ou atividades privadas definidas em lei municipal que necessitem para sua construção, ampliação ou funcionamento de elaboração de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV;

XV - atracadouros para transporte de pessoas e/ou veículos.

Art. 23. Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

§ 1º O cálculo de vagas, de acordo com o tipo de polo gerador de tráfego, deverá constar do Código de Obras e Edificações do Município.

§ 2º O acesso aos polos geradores deverá prever o escoamento do tráfego, inclusive com cessão de áreas internas ao empreendimento para o município visando gerar fluidez ao trânsito.

§ 3º As autorizações para edificação, ocupação e alvarás de funcionamento dos polos geradores constantes no artigo 22 deverão ser precedidos de avaliação por parte da Diretoria do Departamento de Trânsito e Transportes.

§ 4º Os recursos oriundos de medidas mitigadoras e compensatórias dos polos geradores de tráfego comporão o FUMAT, até a criação de Fundo específico para esse fim.

CAPÍTULO XI DOS LIMITES DE VELOCIDADE DE CIRCULAÇÃO



Prefeitura do Município de Bertiooga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Art. 24. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na cidade de Bertiooga estão de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 25. Os limites máximos de velocidade permitidos por tipo de via na cidade, considerando a hierarquia viária, são os que se seguem:

- a) via de trânsito rápido: 60 Km/h;
- b) via Arterial: 40 Km/h;
- c) via coletora: 40 Km/h;
- d) via local: 30 Km/h.

Art. 26. Devem realizar-se estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida para as vias arteriais, em trechos específicos, sempre que haja conflito de tráfego e risco de acidentes de trânsito.

§ 1º Os conflitos de tráfego e risco de acidentes de trânsito se caracterizam pela presença de polos geradores de tráfego, ou de grande extensão de via com presença de comércio e serviços, em trechos viários de vias arteriais ou coletoras, que por sua característica de uso apresentam considerável fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres e veículos gerados pelas edificações lindeiras.

§ 2º Os trechos viários que apresentam grande atividade de acesso-egresso às edificações, e de circulação de pedestres pela presença destes polos geradores de tráfego, devem contar com estudos de engenharia de tráfego para definir-se limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 27. Devem-se realizar estudos de engenharia de tráfego para definir limites inferiores ao da velocidade permitida em trechos de vias arteriais, sempre que houver registro de um ou mais atropelamentos, considerando os últimos 12 (doze) meses anteriores à data da análise, independente da atividade de acesso-egresso às edificações e de circulação de pedestres, para definir limites de velocidade compatíveis com a situação apresentada.

Art. 28. Quando não for possível realizar os estudos recomendados para trechos específicos da via, podem ser adotados os limites máximos de velocidade, segundo o que se segue:

I - trecho de via arterial com presença de polo gerador de tráfego de pedestres: velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h;

II - trecho de via coletora com presença de polo gerador de tráfego de pedestres: velocidade máxima permitida no trecho é 20 Km/h;



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

III - trecho de via arterial com forte presença de pequenos comércios e serviços: velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h;

IV - trecho de via coletora com forte presença de pequenos comércios e serviços: velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h;

V - via arterial com presença de polo gerador de tráfego de veículos: velocidade máxima permitida no trecho é 30 Km/h.

Art. 29. Quando o trecho viário permite acesso à Zona Militar ou Área de Segurança Nacional, a velocidade máxima permitida deverá ser de 30 Km/h.

CAPÍTULO XII DO TRANSPORTE PÚBLICO

SEÇÃO I DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Art. 30. Todas as proposições relativas ao transporte coletivo de passageiros deverão atender às diretrizes do Plano Diretor de Bertioga.

Art. 31. As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 32. A Administração Pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus padronizados, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

Parágrafo único. Os novos pontos de ônibus deverão apresentar sinalização fornecendo os horários e itinerários das rotas de ônibus às quais servem, incluindo informações em braile, podendo os equipamentos referidos conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação municipal vigente.

Art. 33. A Administração Pública deverá promover a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas portadoras de deficiência, com mobilidade reduzida e idosos, dotando a frota, equipamentos e de infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização.

Art. 34. A Administração Pública deverá possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema, sob a forma de investimento ou obra.



SEÇÃO II DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Art. 35. A Administração Pública deverá aperfeiçoar as relações institucionais para:

- a) padronização da frota;
- b) elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços;
- c) adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança;
- d) definir padrões de pontos de táxi;
- e) adequar os existentes aos novos padrões estabelecidos;
- f) regradar o transporte por aplicativos ou tecnologias similares que venham a ser criadas que tratem do transporte individual de passageiros;
- g) incentivar o transporte fluvial oferecendo condições para integração nos diversos modais.

SEÇÃO III DOS TRANSPORTES ESCOLARES

Art. 36. A Administração Pública deverá licitar a operação dos serviços de transporte escolar, adotar novas tecnologias para a conveniência e segurança dos usuários e para o controle operacional, e aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização e fiscalização da frota.

CAPÍTULO XIII DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 37. A Administração Pública deverá estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

- I - elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;
- II - definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos;
- III - transporte de cargas, bem como restrições de tonelage nas principais vias e área central da cidade;



IV - promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e proibir a tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana de Bertioga.

CAPÍTULO XIV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 38. Todos os recursos arrecadados a título de taxas e concessões relativos a transporte constantes no Capítulo XIII, desta lei, ou que venham a ser criados, serão arrecadados em Fundo próprio vinculado à Diretoria do Departamento de Trânsito e Transportes, devendo ser utilizados exclusivamente para projetos que ampliem ou facilitem a mobilidade urbana.

Parágrafo único. Fica estabelecido que até a criação do Fundo próprio os recursos arrecadados ficarão em conta própria no FUMAT.

Art. 39. São partes integrantes desta Lei os anexos denominados ANEXO I - MACROESTRUTURA VIÁRIA, ANEXO II - HIERARQUIA VIÁRIA e ANEXO III - SISTEMA VIÁRIO E CICLOVIÁRIO E CALÇADAS.

Art. 40. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor no dia seguinte à sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Bertioga, 1º de abril de 2020. (PA n. 1680/16-2)

Eng.º Caio Matheus
Prefeito do Município