



PROJETO DE LEI 87/18

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Bertioga, e dá outras providências relacionadas.

**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;

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) hidrovía: 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 calçamento 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.



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas cb
Proc. 618/19

§ 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;

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 nº 303/2008 e nº 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;
- 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

Art. 24. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na cidade de Bertioga 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;

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 Bertoga.

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) reger 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, 17 de dezembro de 2019. (PA n. 1680/16)

**Eng.º Caio Matheus
Prefeito do Município**

ANEXO I

MACROESTRUTURA VIÁRIA

QUADRO 1: MACROESTRUTURA VIÁRIA

	Macroestrutura	Situação
1	Rodovia Dr. Manoel Hyppolito Rego	Existente
2	Av. Anchieta	Existente
3	Av. Dezenove de maio	Existente
4	R. Coqueiros	Existente
5	Av. Vicente de Carvalho	Existente
6	R. Pastor Djalma da Silva Coimbra	Existente
7	R. Prof. Diva Paula Duarte	Existente
8	Rua Antônio Carlos Quintas Existente	Existente
9	Av. Eng. Eduardo C da Costa Júnior Existente	Existente
10	R. Hugo Santos Silva Existente	Existente
11	R. Nicolau Miguel Obeidi Existente	Existente
12	Rua Augusto Ribeiro Pacheco Existente	Existente
13	R. Valdemar Costa Filho Existente	Existente
14	Av. Tomé de Souza Existente	Existente
15	Marginais da Rodovia Dr. Manoel Hyppolito Rego Implantar	Existente/Implantar
16	Extensão da Av. Tomé de Souza Implantar	Existente
17	Desvio da BR101 Implantar	Existente
18	Extensão da Av. Anchieta Implantar	Existente
19	Nova Via Longitudinal	Existente
20	Viário Centro/Vila	Existente

FIGURA 1: MACROESTRUTURA VIÁRIA – TRECHO 1





Prefeitura do Município de Bertiooga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 12
Proc. 618/19

FIGURA 2: MACROESTRUTURA VIÁRIA – TRECHO 2





Prefeitura do Município de Bertiooga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas: 13
Proc.: 618/19

ANEXO II HIERARQUIA VIÁRIA

QUADRO 2: RODOVIAS

	Rodovia Extensão	(Km)
	Rodovia Dr. Manoel Hyppolito Rego	40,80
	Dom Paulo Rolim Loureiro	15,70

QUADRO 3: VIAS ARTERIAIS

	Rodovia Extensão	(Km)
	Av. Anchieta	13,30
	Av. Dezenove de Maio	1,70
	R. Valdemar Costa Filho	1,00
	R. Pastor Djalma da Silva Coimbra	2,00
	R. Augusto Ribeiro Pâcheço	0,90
	R. Eng. Eduardo da Costa Junior	1,22
	R. Nicolau Miguel Obeidi	1,25
	R. Coqueiros	0,30
	Av. Vicente de Carvalho	0,90
	Av. Tomé de Souza	2,30
	R. Muco Santos Silva	0,40
	R. Prof. Diva Paula Duarte	0,92

QUADRO 4: VIAS COLETORAS DE NÍVEL 1 (C1)

	Coletora 1 Extensão	(Km)
	Rua Osvaldo Cruz	1,77
	R. Manoel Gajo	2,98
	R. 2	1,50
	R. Apr 597	1,11
	R. José Carlos Pace	1,00
	R. Apr 612	1,59
	R. Apr 613	0,55
	Av. da Riviera	1,80
	Av. Itapuã	5,30
	Av. Dep. Emilio Justo	1,80
	R. Sem nome (paralela R. Apr.99)	0,75
	Rua Pastor Djalma da Silva Coimbra	0,60
	R. Apr 99	0,75
	R. Jorge Ferreira	0,83
	R. Rafael Costabile	0,90
	Av. Luiz Pereira do Campos	1,10
	Av. Dr. Leonardo D Bona	1,10
	R. Ayrton Senna da Silva	1,80
	R. João Ramalho	0,75
	R. Hugo Santos Silva	1,00



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

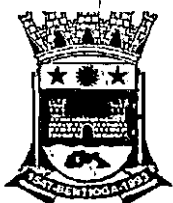
Folhas 14
Proc. 618/19

QUADRO 5: VIAS COLETORAS DE NÍVEL 2 (C2)

	Coletora 2 Extensão	(Km)
	R. Humberto da Silva Piques	1,60
	R. Augusto Ribeiro Pâcheço	0,50
	R. Eng. Eduardo da Costa Junior	0,30
	R. Nicolau Miguel Obeidi	0,22
	R. Nagasaki	0,84
	R. Apr 249	0,60
	R. Apr 620	0,81
	R. Coriolano Mazzoni (Ant. Av. do Telegrafo)	2,00
	R. Osvaldo Olívia	0,26
	Av. Lucas da Cruz Carvalho	1,10
	R. Marlene	0,90
	R. Maria Helena	0,30
	R. Manuel M Ventura	0,82
	R. Moacir Prado Simões	0,82
	Av. São Lourenço	4,70
	Av. da Orla	4,20
	Av. São Lourenço	0,80
	Av. João e Duarte	1,29
	R. dos Jornalistas	1,10
	Av. Dezenove de Maio	0,60
	R. Sebastião Arantes	0,39

FIGURA 3: HIERARQUIA VIÁRIA





Prefeitura do Município de Bertiooga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 5
Proc. 618/19

ANEXO III SISTEMAS VIÁRIO E CICLOVIÁRIO E CALÇADAS

	Ciclovía Extensão	(Km)
	Av. Anchieta	12,67
	Av. 19 de Maio	1,70
	Av. Eng.º Arq.º Eduardo Corrêa da C. Júnior	1,19
	Av. Vicente de Carvalho	0,51
	Av. Tomé de Souza	5,29
	Marginal Sul	18,69
	R2 – Bairro Vicente de Carvalho	1,10
	Cv. Pastor Djalma da Silva Coimbra	1,78

FIGURA 4: SISTEMA CICLOVIÁRIO ESTRUTURAL – TRECHO 1

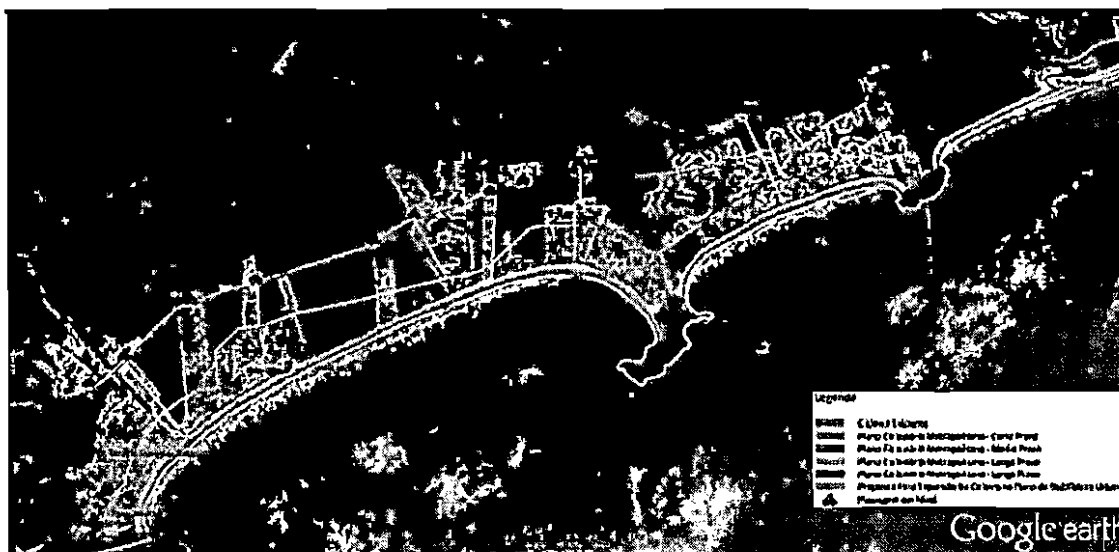


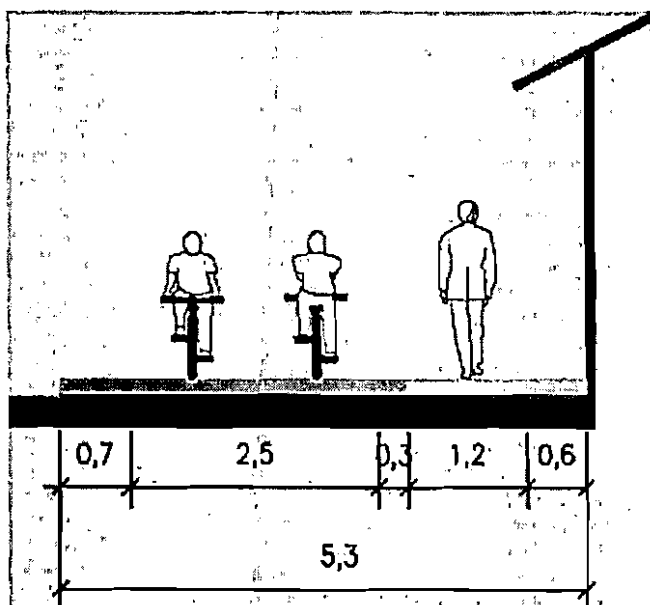
FIGURA 4: SISTEMA CICLOVIÁRIO ESTRUTURAL – TRECHO 2





1. Calçadas existentes

1.1. Calçadas com 02 Faixas de Ciclovias



Dimensões em metro

FAIXA DE PASEIO

FAIXA DE CICLOVIA

FAIXA DE CICLOVIA

FAIXA DE CICLOVIA



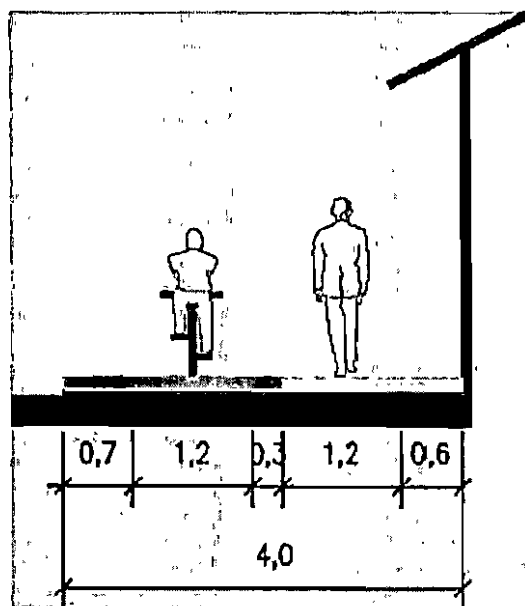
Prefeitura do Município de Bertiooga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 17
Proc. 618/19

1.2. Calçada com 01 Faixa de Ciclovia

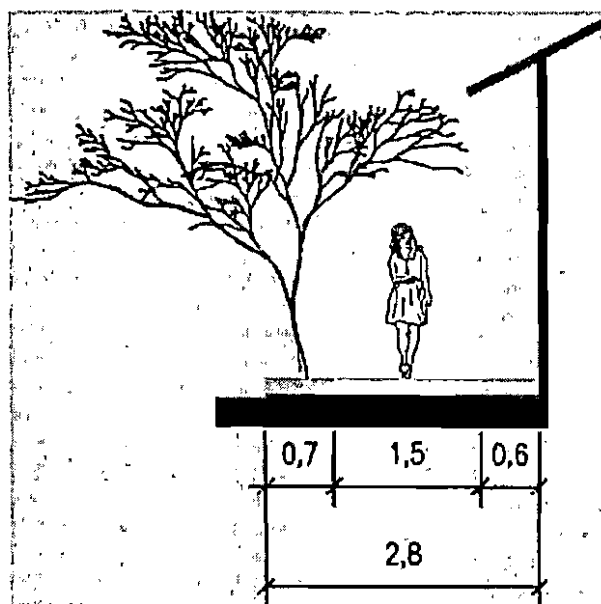


Dimensões em metro

-  FAIXA DE PASSEIO
-  FAIXA DE SEPARAÇÃO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA DE CICLOVIA



1.3. Calçada sem Ciclovía



Dimensões em metro

-  FICHA DE PASSADO
-  FICHA DE SERVIÇO
-  FICHA DE ACESSO
-  FICHA CICLOVIA



Prefeitura do Município de Bertioga

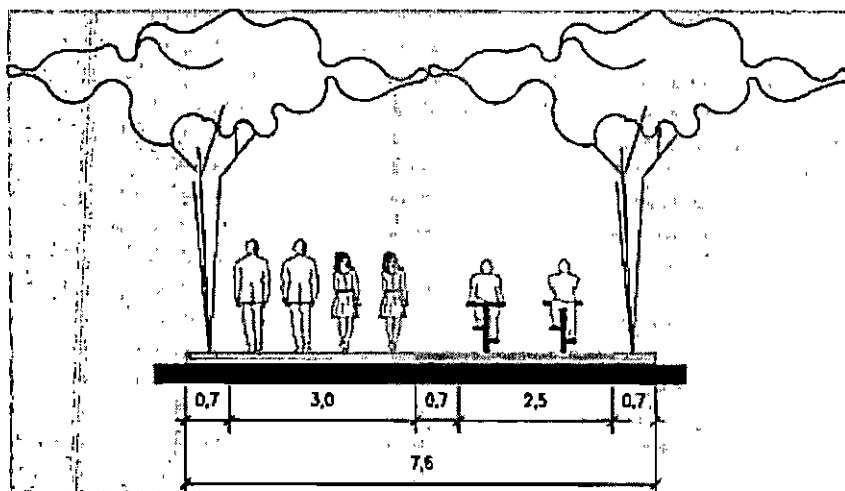
Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 19

Proc. 618/19

1.4. Canteiro Central com Ciclovía



Dimensões em metro

 FAIXA DE PISADO

 FAIXA DE CICLISMO

 FAIXA DE ACESSO

 FAIXA VERDE



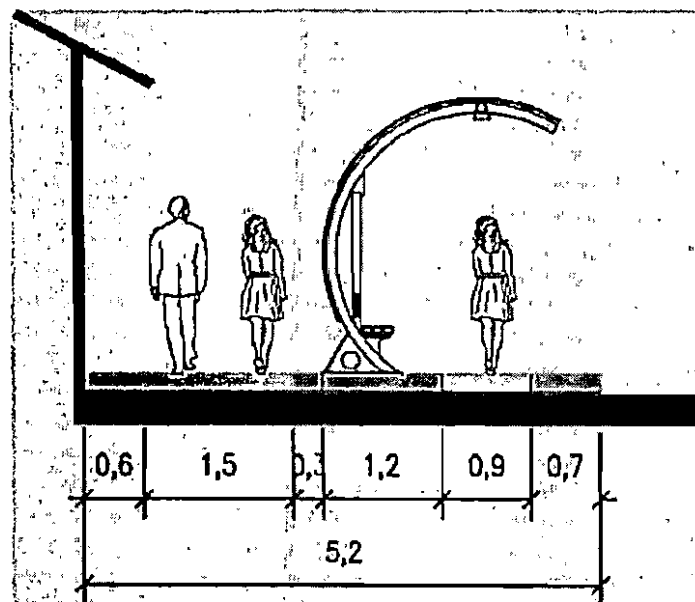
Prefeitura do Município de Bertiooga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 20
Proc. 618/19

1.5. Calçada com Abrigo de Ônibus



Dimensões em metro

 FAIXA DE PAVIMENTO

 FAIXA DE SEPARAÇÃO

 FAIXA DE ACESSO

 FAIXA DE CIRCUNFERÊNCIA



Prefeitura do Município de Bertioga

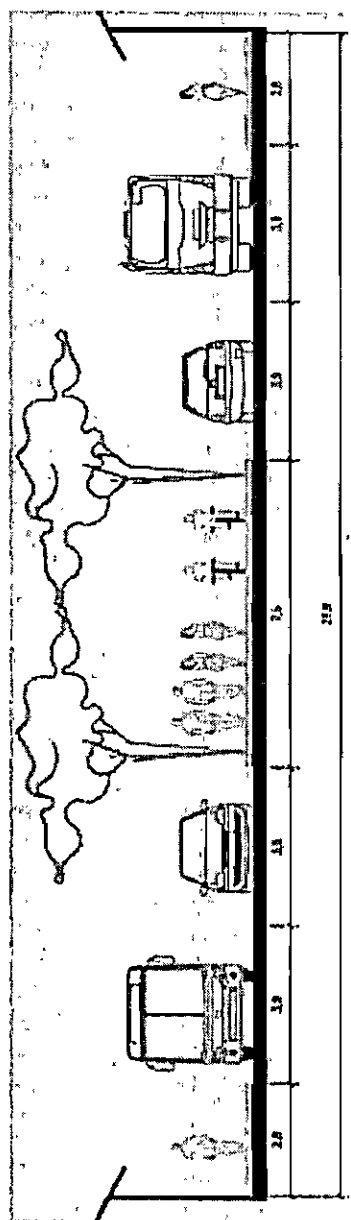
Estado de São Paulo

Estância Balneária

FOLHA 21
FICG. 618/19

2. Arteriais Existentes

2.1. Arterial com 2 Faixas e Ciclovias



Dimensões em metro

-  FLUXO DE PASSAGEM
-  FLUXO DE SUPORTE
-  FLUXO DE ACESSO
-  FLUXO CICLEVIA



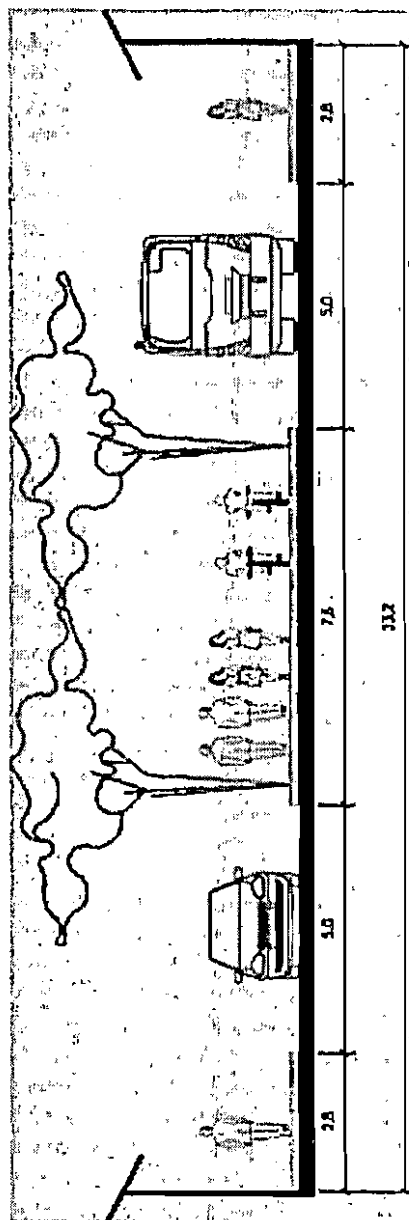
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 22
Proc. 618/19

2.2. Arterial com 01 Faixa e Ciclovia



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PÁTIO
-  FAIXA DE SERVIÇO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA DE CICLOVIA



Prefeitura do Município de Bertioga

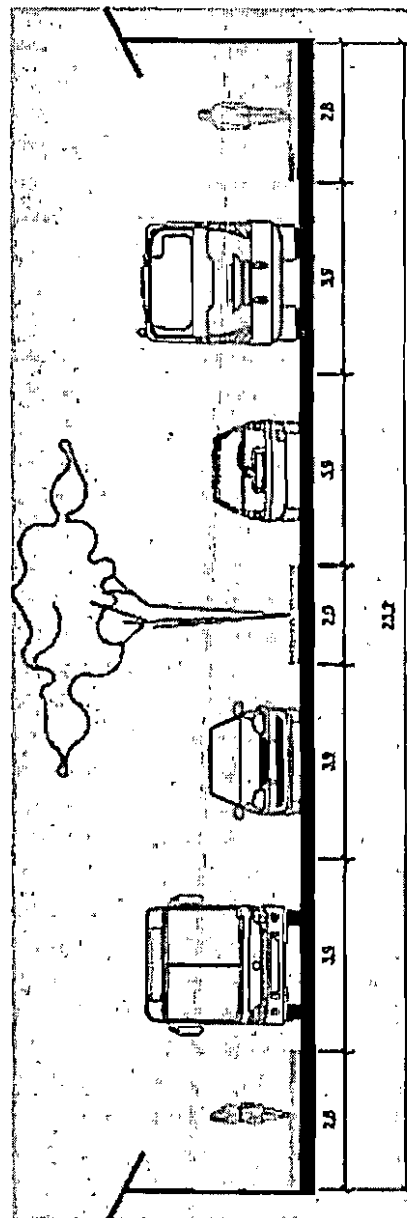
Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 23

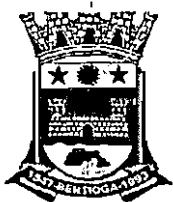
Proc. 618/19

2.3. Arterial com 02 Faixas sem Ciclovia



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PASSADO
-  FAIXA DE ESTACIONAMENTO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CICLOVIÁRIA



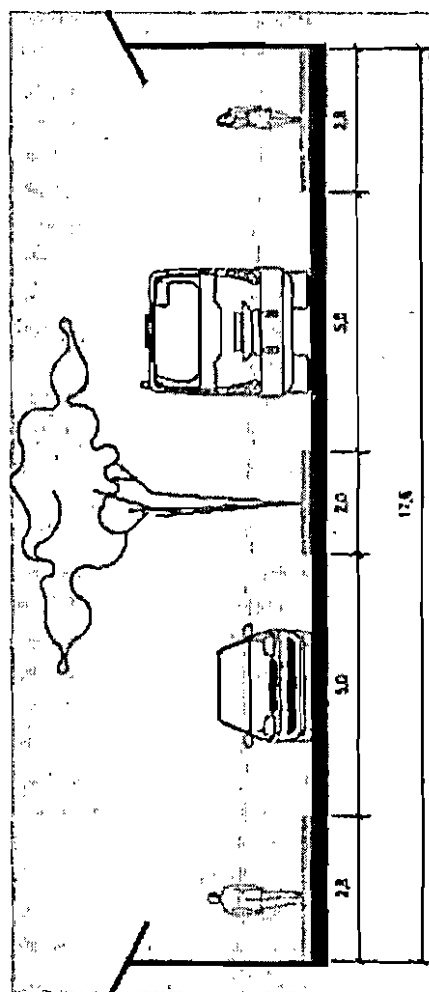
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 24
Fros. 618/19

2.4. Arterial com 01 Faixa sem Ciclovia



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PASSO
-  FAIXA DE CERRAÇÃO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CILINDRICA



Prefeitura do Município de Bertiooga

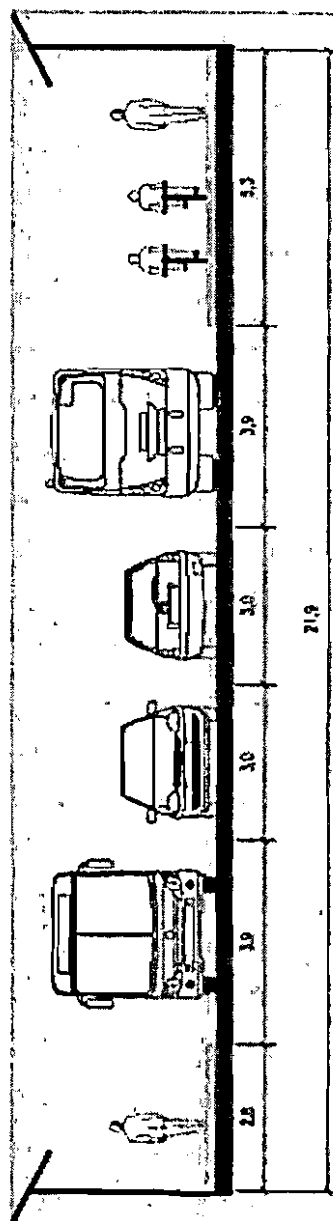
Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 25
Proc. 618/19

3. Coletoras Existentes

3.1. Coletoras com 02 Faixas e Ciclovía



Dimensões em metro

-  FAIXA DE FLESCIO
-  FAIXA DE SERVIÇO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CICLOVIA



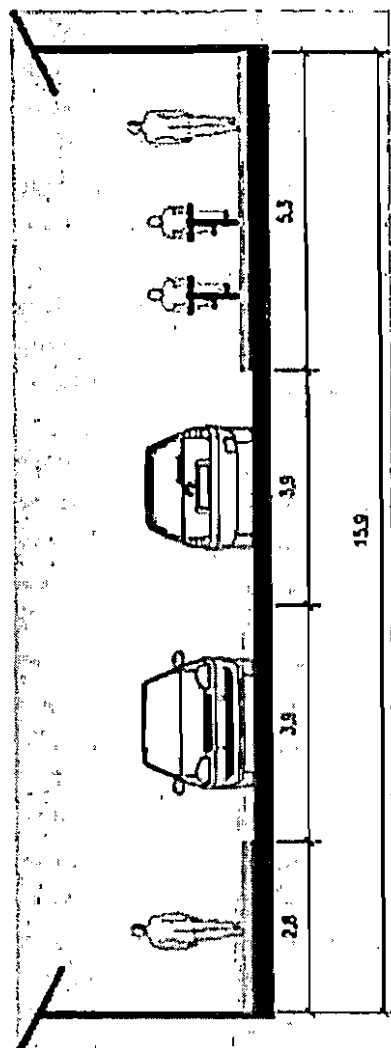
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

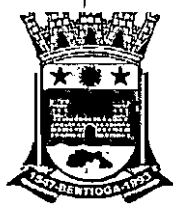
Folha 26
Frob. 618/19

3.2. Coletora com 01 Faixa e Ciclovía



Dimensões em metro

- FAIXA DE PASSEIO
- FAIXA DE CICLOVIA
- FAIXA DE VEICULO
- FAIXA DE ESTACIONAMENTO



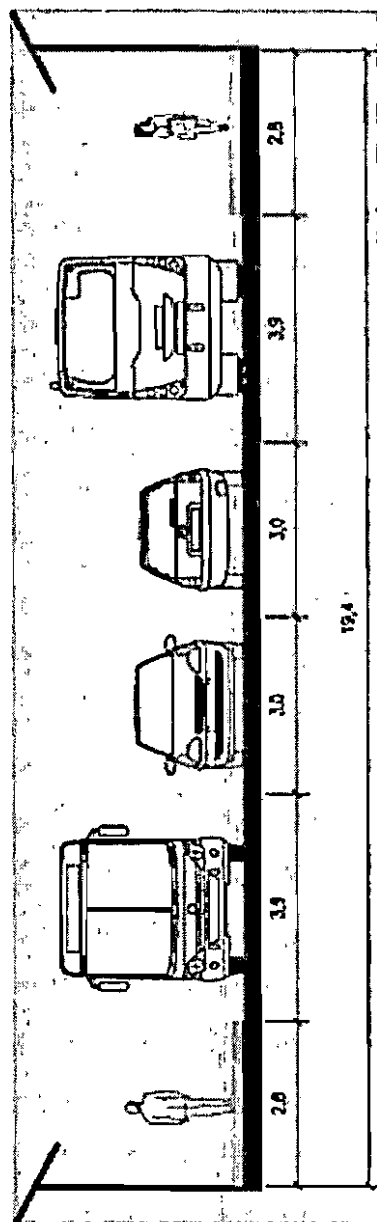
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 27
Proc. 618/19

3.3. Coletora com 02 Faixas sem Ciclovía



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PASSO
-  FAIXA DE SERVIÇO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CICLOVIA



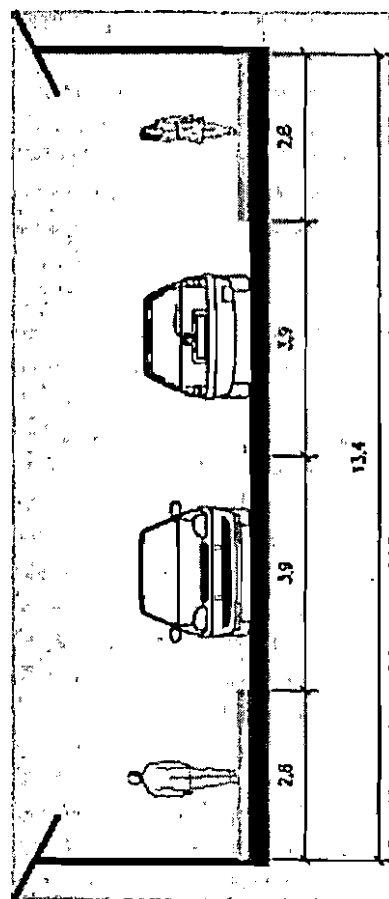
Prefeitura do Município de Bertiooga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folha 28
Total 618/19

3.4. Coletora com 01 Faixa sem Ciclovía



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PAVIMENTO
-  FAIXA DE SERVIÇO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CICLOVIA



Prefeitura do Município de Bertiooga

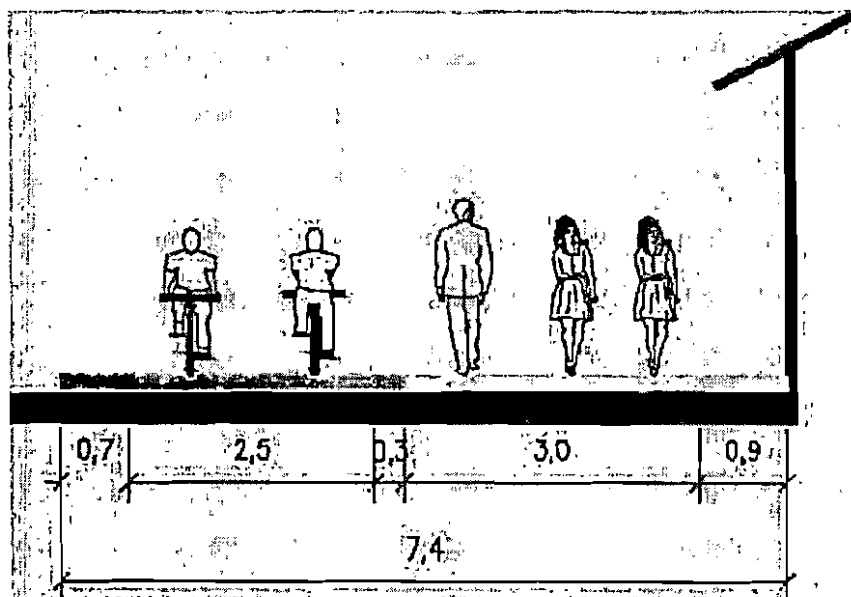
Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 29
Proc. 618/19

4. Calçadas Novas

4.1. Calçada com 02 Faixas de Ciclovía



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PAVIMENTO
-  FAIXA DE SERRAÇÃO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA DE DELINEAMENTO



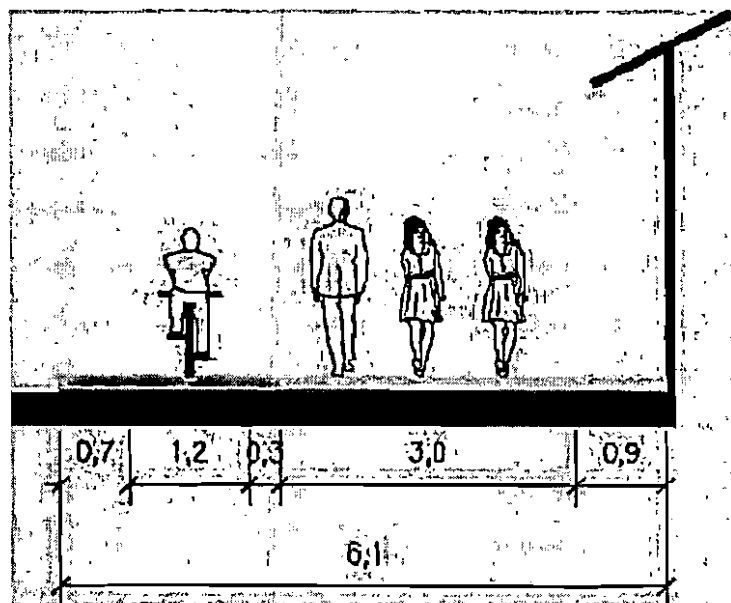
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folha 30
Proc. 618/19

4.2. Calçada com 01 Faixa de Ciclovia



Dimensões em metro

 FAIXA DE PASEIO

 FAIXA DE CICLOVIA

 FAIXA DE ACESSO

 FAIXA DE CIRCULAÇÃO



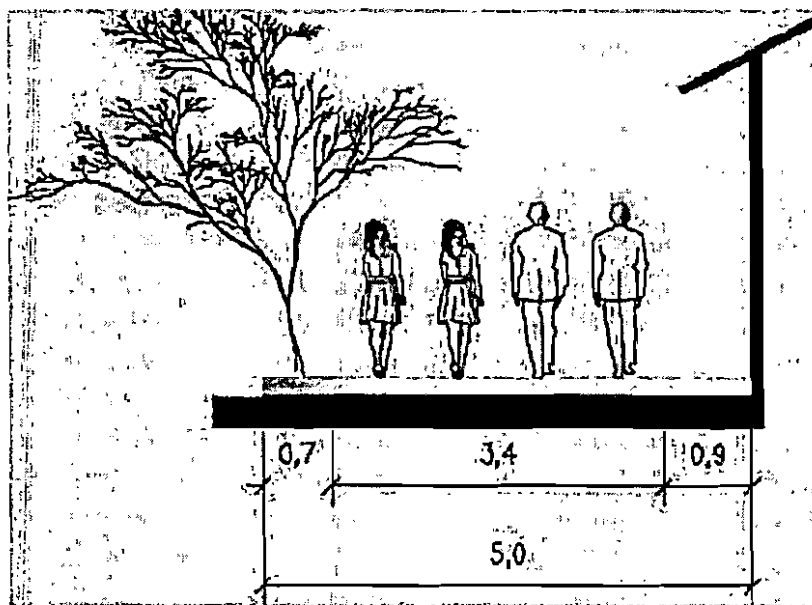
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 31
Proj. 618/19

4.3. Calçada sem Ciclovía



Dimensões em metro

-  FICHA DE PAVIMENTO
-  FICHA DE DRENAGEM
-  FICHA DE ACESSO
-  FICHA DE CICLOVIA



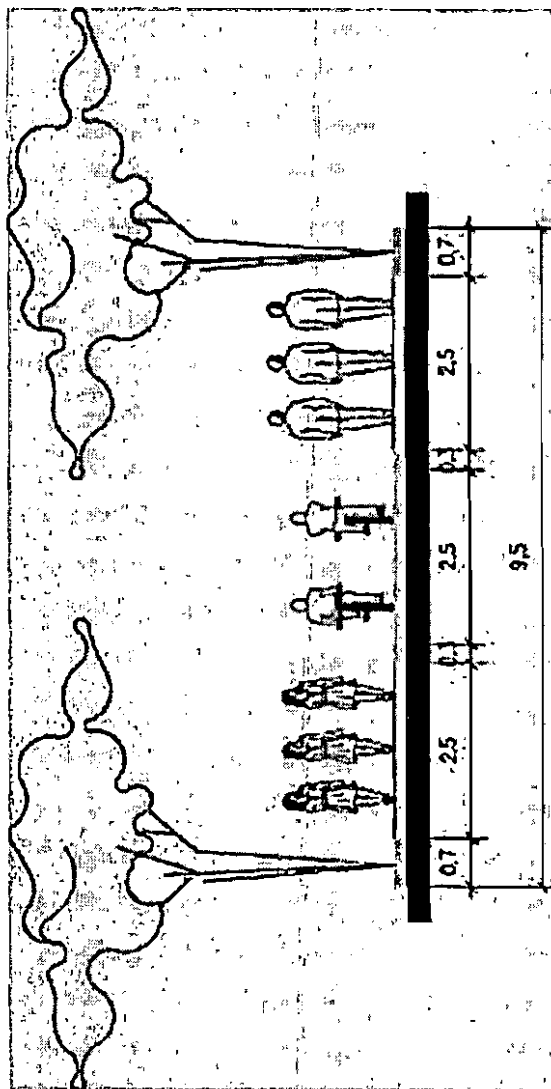
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

FOLHAS 32
PROJ. 618/19

4.4. Canteiro Central Ciclovía



Dimensões em metro

-  FICHA DE PASSADO
-  FICHA DE SERVIÇO
-  FICHA DE ACERTO
-  FICHA DE CORTA-GRAMA



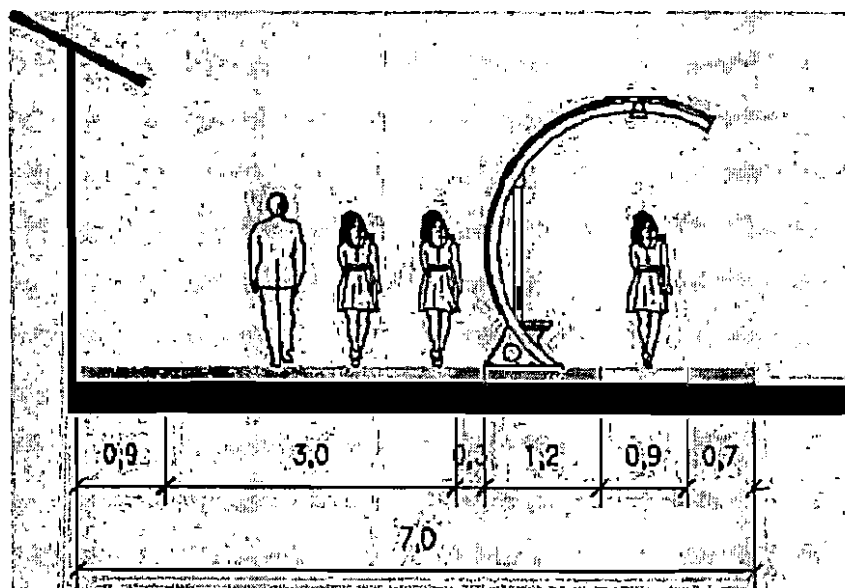
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folha 33
618/19

4.5. Calçada com Abrigo de Ônibus



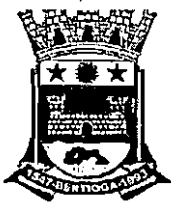
Dimensões em metro

FAIXA DE PISADO

FAIXA DE SERVIÇO

FAIXA DE ACESSO

FAIXA OCUPADA



Prefeitura do Município de Bertioga

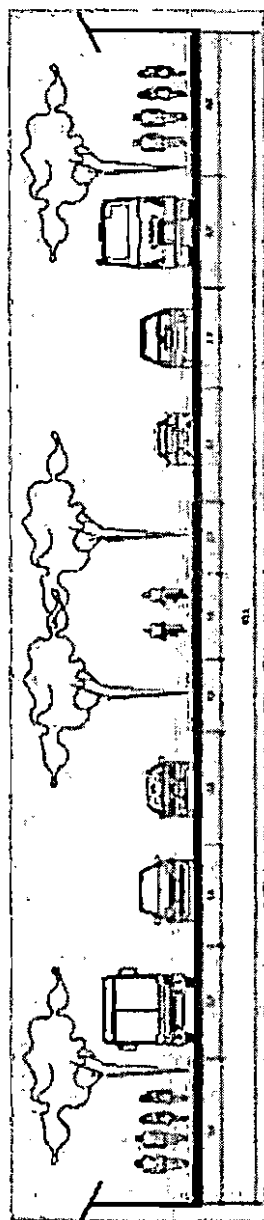
Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 34
Proc. 618/19

5. Arteriais Novas

5.1. Arterial com 03 Faixas e Ciclovía



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PASSO
-  FAIXA DE STOP
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CICLEVIA



5.2. Arterial com 03 Faixas sem Ciclovia



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PASEIO
-  FAIXA DE SERVIÇO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CICLOVIÁRIA



Prefeitura do Município de Bertiooga

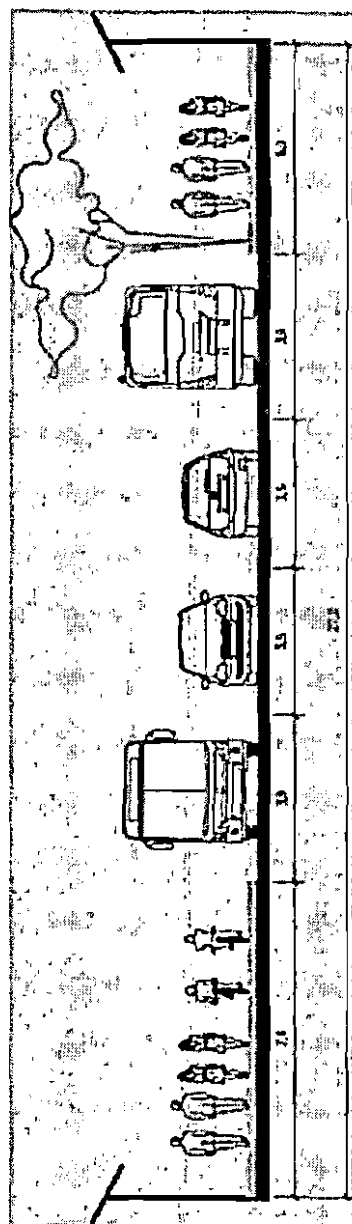
Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 36
Proc. 618/19

6. Coletoras Novas

6.1. Coletoras com 02 Faixas e Ciclovía



Dimensões em metro

-  FAIXA DE PISSEDO
-  FAIXA DE CICLOVIA
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA DE ESTACIONAMENTO



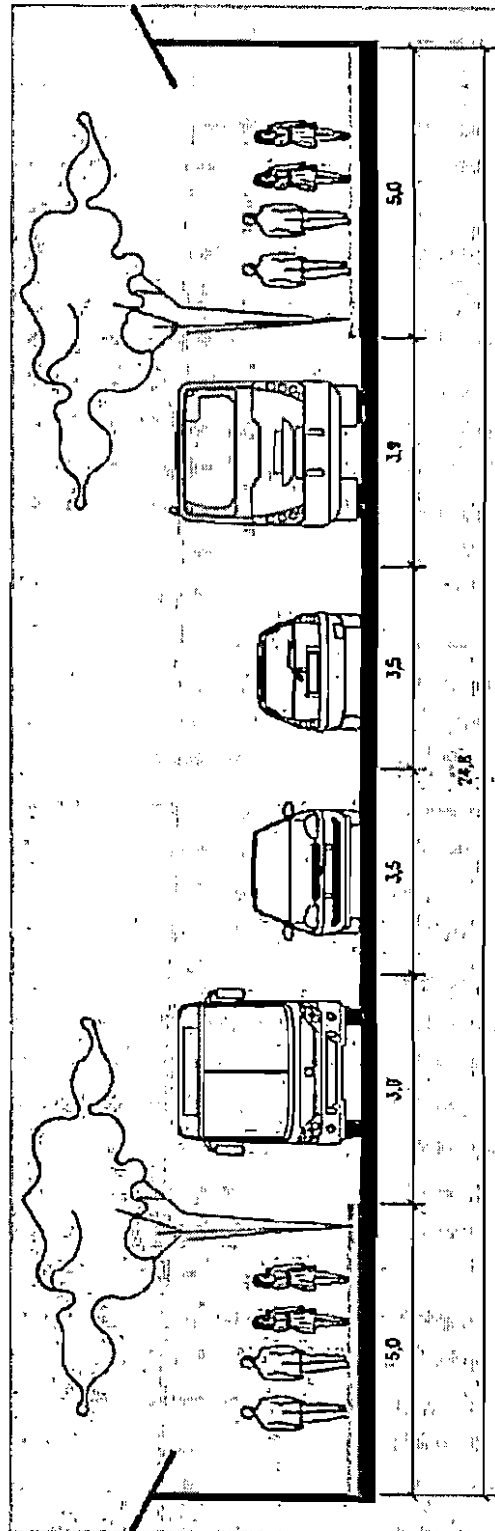
Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folhas 37
Proc. 618/19

6.2. Coletoras com 02 Faixas sem Ciclovia



-  FAIXA DE PASSO
-  FAIXA DE SERVIÇO
-  FAIXA DE ACESSO
-  FAIXA CICLOVIÁRIA

Dimensões em metro



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

F. J. 38
Proc. 618/19

MENSAGEM EXPLICATIVA

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Bertioga:

Pela presente Exposição de Motivos encaminhamos a essa Egrégia Casa de Leis o Projeto de Lei que ***"Institui o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Bertioga, e dá outras providências relacionadas"***, pelos seguintes motivos:

O crescimento acelerado das cidades brasileiras levou a mudanças significativas nos padrões de deslocamento nas últimas décadas e a forma como se expande a necessidade de mobilidade e como essa demanda é atendida promove agressões ao meio ambiente e à qualidade de vida da população, além de dificultar seu deslocamento diário.

Um grande passo foi dado em relação ao desenvolvimento do sistema de mobilidade nas cidades brasileiras com a instituição da Política Nacional de Mobilidade – PNMU, através da Lei Federal n. 12 587, de 03 de janeiro de 2012.

A PNMU estabelece a obrigatoriedade da elaboração de planos municipais de mobilidade urbana em municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes como condicionante ao recebimento de recursos federais para desenvolvimento nessa área de mobilidade.

O acesso universal à cidade é preconizado pelo PNMU, que visa fomentar e concretizar condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano através de uma gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Bertioga é pautado na igualdade de acesso ao espaço urbano, na melhoria da qualidade de vida de todos seus habitantes e no desenvolvimento sustentável, onde marcará um grande passo em direção ao planejamento organizado, igualitário, social, econômico e ambientalmente eficientes, com o uso da cidade voltado para o pleno bem-estar das pessoas.

Neste diapasão, o presente projeto de lei tem como diretrizes e objetivos, dentre outros:

- I - estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária;
- II - classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação;
- III - preservar a segurança dos banhistas e o meio ambiente nas praias públicas;
- IV - garantir locomoção com segurança e fluidez;
- V - garantir o acesso e o uso das vias terrestres pelos pedestres e ciclistas;
- VI - garantir o trânsito de pedestres nas calçadas e dos ciclistas nas ciclovias;
- VII - regulamentar o trânsito em todas as vias terrestre; e
- VIII - organizar e fiscalizar os espaços de estacionamento de veículos;

Portanto, o presente projeto de lei é resultado do diagnóstico do sistema de mobilidade tendo subsídio em trabalhos técnicos, levantamento e análise de dados, visando



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Folha 33

Proc. 418/19

atender as necessidades da população bertioguense, bem como a legislação infraconstitucional que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município de Bertioga.

Diante do exposto, solicitamos aos Nobres Vereadores a discussão e votação do presente projeto de lei com a reconhecida competência que pautam os atos deste Egrégio Poder Legislativo.

Eng. Caio Matheus



Prefeitura do Município de Bertioga

Estado de São Paulo

Estância Balneária

Processo 1680/19

Bertioga, 17 de dezembro de 2019.

OFÍCIO N. 522/2019 – SG

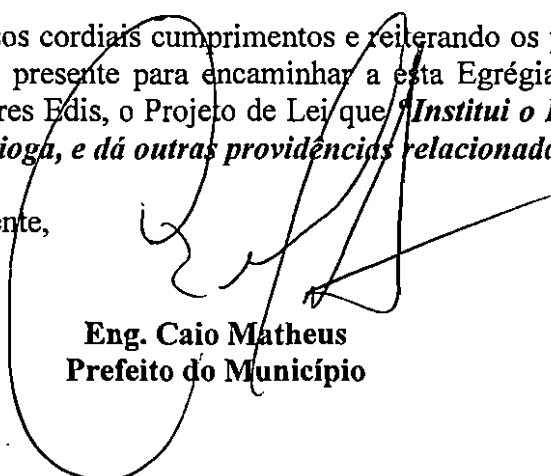
Processo Administrativo n. 1680/16

(Favor mencionar esta referência)

Excelentíssimo Senhor,

Com os nossos cordiais cumprimentos e reiterando os protestos de estima e consideração, servimo-nos do presente para encaminhar a esta Egrégia Casa de Leis, para apreciação e votação dos Nobres Edis, o Projeto de Lei que *Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Bertioga, e dá outras providências relacionadas*.

Atenciosamente,

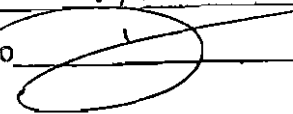

Eng. Caio Matheus
Prefeito do Município

CÂMARA MUNICIPAL DE BERTIOGA

Protocolo 1439

Data 17/12/19

Hora 17:33

Funcionário 

Ao Excelentíssimo Vereador

LUÍS HENRIQUE CAPELLINI

Presidente da Câmara Municipal de Bertioga