



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

LEI Nº 3.518, DE 6 DE JUNHO DE 2023.

Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município da Estância Turística de Barra Bonita.

JOSÉ LUIS RICCI, Prefeito da Estância Turística de Barra Bonita, Estado de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana e regulamenta a Política de Mobilidade Urbana do Município da Estância Turística de Barra Bonita, consoante com o art. 21 da Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e art. 182 da CF/88, que trata da Política de Desenvolvimento Urbano.

§ 1º As normas, os princípios básicos e as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº. 12.587/2012, são aplicáveis a toda a extensão territorial do Município da Estância Turística de Barra Bonita.

§ 2º O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Barra Bonita deverá observar o disposto no Plano Diretor de Desenvolvimento de Barra Bonita, as normas de acessibilidade da Lei Federal 10.098/2000 e Decreto regulamentador e demais leis correlatas.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Barra Bonita tem por finalidade instruir as ações e estratégias do Município de Barra Bonita quanto à mobilidade urbana, especialmente quanto ao sistema e eixos viários, aos modos de transporte, à acessibilidade de pedestres e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e aos serviços e infraestrutura viária e de transporte, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população local.

Art. 2º São objetivos do Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Barra Bonita:

I - Integrar a política de mobilidade urbana com a de uso do solo e desenvolvimento urbano, conforme Plano Diretor de Desenvolvimento, para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

II - Optar por projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

III - Priorizar os meios não motorizados sobre os motorizados;

IV - Eleger os serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

V - Proporcionar a complementaridade entre meios de mobilidade urbana e serviços de transporte urbano;

VI - Diminuir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade;

VII - Incentivar o desenvolvimento tecnológico e o uso de energias renováveis e não poluentes.

Art. 3º Para os fins da presente Lei ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas, veículos e cargas no espaço urbano;

II - Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

III - Modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

IV - Modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

V - Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades;

VI - Transporte público coletivo: serviço público de transporte



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

de pessoas, acessível a toda a população, mediante pagamento individualizado de tarifa, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

VII - Transporte público individual: serviço público de transporte de pessoas, acessível a toda população, prestado por veículos de aluguel, mediante pagamento de tarifa definida pelo Poder Público, para a realização de viagens individualizadas;

VIII - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais, mercadorias e outros veículos, inclusive de embarcações;

IX - Transporte privado coletivo: serviço de transporte de pessoas não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

X - Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - Calçada (passeio público): 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;

XII - Pedestre: pessoa que anda ou se acha a pé, em cadeira de rodas ou o ciclista, desmontado, empurrando a bicicleta;

XIII - Faixa de pedestre: marcas transversais que harmonizam os deslocamentos dos pedestres com a movimentação dos veículos, regulamentando a área destinada à travessia de pedestres e a prioridade de passagem destes em relação aos veículos, nos casos previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro;

XIV - Rota acessível: trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os elementos e espaços internos e externos de um local e pode ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida;



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

XV - Equipamentos urbanos: todos os bens públicos ou privados destinados à prestação de serviços necessários ou úteis ao funcionamento da cidade e implantados mediante autorização do Poder Público, em espaços públicos ou privados, tais como unidades básicas de saúde, creches, escolas, praças, estabelecimentos comerciais, bancos, entre outros;

XVI - Bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

XVII - Paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XVIII - Ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

XIX - Ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

XX - Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotada de duas rodas, não sendo similar à motocicleta, motoneta ou ciclomotor;

XXI - Faixa preferencial para ônibus ou para algum tipo de serviço: faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

XXII - Via pública: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, ilha, canteiro central e acostamento, se houver;

XXIII - Estacionamento: local destinado à imobilização de veículo por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque;



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

XXIV - Área de estacionamento de carga e descarga: é a parte da via sinalizada para imobilização de veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga;

XXV - Acesso: espaço transversal ao passeio público que permite a interligação para veículos e pedestres entre as pistas de rolamento e o lote ou edificação, independente da característica dos mesmos;

XXVI - Acostamento: parte da estrada vicinal, diferenciada da pista de rolamento e destinada à paragem de veículos em caso de emergência, com uso excepcional para a circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

XXVII - Alinhamento: a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando atestada;

XXVIII - Bocas de lobo: caixa de recolhimento de águas pluviais, instaladas nos talwegues das sarjetas;

XXIX - Passeio: parte da calçada, livre de obstáculos como mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros afins, destinada à livre circulação de pedestres;

XXX - Canteiro: trecho verde da faixa de serviço da calçada, exclusivo para vegetação;

XXXI - Canteiro central: obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente e conforme sua largura, destinado a vegetação e/ou à circulação de pedestres e implantação de ciclovia;

XXXII - Estrada vicinal: via rural de conexão entre localidades, sujeita igualmente a padronização de gabarito em quaisquer condições de pavimentação;

XXXIII - Faixa de serviço: parte da calçada destinada a instalação de mobiliários urbanos, sinalização, vegetação e redes de



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

distribuição;

XXXIV - Guia: aresta contínua superior do meio-fio, que define as cotas de nível dos pavimentos, redes e sistemas;

XXXV - Hierarquia viária: classificação das vias urbanas, estradas municipais e rodovias objetivando dotar preferência de fluxo às vias, o estabelecimento da velocidade regulamentar; a definição das características da sinalização e demais funções urbanas;

XXXVI - Logradouro público: todo e qualquer espaço público passível de endereçamento;

XXXVII - Malha viária: o conjunto de vias urbanas do município;

XXXVIII - Meio-fio: o cordão linear, normalmente em desnível formando a sarjeta, que divide os espaços da calçada e o leito viário;

XXXIX - Mobiliário urbano: elementos do serviço público que visam dotar de segurança, conforto e higiene as atividades humanas nos logradouros;

XL - Paragem: espaço da calçada excedente ao trânsito livre de pedestres, mormente destinado ao acesso e observação de vitrines, painéis e similares;

XLI - Quadra: conjunto de testadas que formam um alinhamento entre duas esquinas, ou seja, espaços circulados por vias públicas;

XLII - Redes de distribuição: sistemas aéreos ou subterrâneos, instalados nas faixas de serviço ou nas caixas de rua, visando o abastecimento público dos lotes;

XLIII - Sarjeta: calha exposta da caixa de rua que conduz águas pluviais às bocas de lobo;

XLIV - Sinais de trânsito: elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos,



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

dispositivos auxiliares, apoios e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito de veículos e pedestres;

XLV - Sinalização: conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

Art. 4º Esta Lei do Plano de Mobilidade Urbana do Município da Estância Turística da Estância Turística de Barra Bonita tem por princípios:

I - Acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a circulação ordenada de pessoas e cargas;

II - Desenvolvimento sustentável;

III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - Segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 5º As modalidades de transporte necessárias para o Município da Estância Turística de Barra Bonita são aquelas que melhor atendam às demandas coletivas e individuais dos cidadãos e usuários.



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

§ 1º O transporte público, coletivo ou individual, do Município da Estância Turística de Barra Bonita refletirá as demandas progressivas por estes sistemas, bem como a capacidade de atendimento da malha viária existente e planejada.

§ 2º As previsões de ampliação da malha viária municipal deverão levar em conta preferências claras para o transporte coletivo, inclusive com a adoção de eventuais corredores exclusivos.

§ 3º As áreas especialmente atrativas, sejam comerciais, de serviço, industriais ou de lazer, deverão atender a afluência de veículos do transporte público.

Art. 6º A partir da identificação das demandas para o transporte municipal, o Poder Público promoverá estudos técnicos para a implantação de mobiliários, veículos e infraestrutura que possibilitem o atendimento das demandas, em modalidades que privilegiem o conforto e segurança dos usuários, a qualificação dos deslocamentos e a preservação do meio ambiente.

§ 1º Serão consideradas modalidades relevantes em sua implantação, a rodoviária e a cicloviária.

§ 2º As modalidades ferroviária e hidroviária serão consideradas alternativas.

§ 3º Outras modalidades poderão ser criadas desde que atendam os princípios de eficiência, conforto, segurança e preservação ambiental.

Art. 7º O sistema viário no âmbito do Município da Estância Turística de Barra Bonita deverá observar as seguintes ações e estratégias:

I - Aproveitamento da malha viária atual, com sua expansão ou revitalização;

II - Adequação do sistema viário existente para torná-lo mais abrangente e funcional, de preferência nas áreas de urbanização



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

incompleta;

III - Melhoria da infraestrutura do sistema viário, buscando maior segurança e conforto nos deslocamentos de veículos e pessoas, com redução de tempo e custos;

IV - Melhor aproveitamento ou ampliação do sistema viário existente, especialmente nos bairros, com a finalidade de fomentar e propiciar a ligação entre eles, integrando-os e contribuindo para diminuir o fluxo de veículos e pessoas nas vias principais;

V - Implantação de novas vias públicas ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário se apresente insuficiente ou inapropriado para as necessidades locais;

VI - Integração do sistema viário dos novos loteamentos com o sistema viário já implantado;

VII - Maior controle e prevenção de desgaste do sistema viário, mediante medidas preventivas programadas para sua manutenção periódica e ações fiscalizatórias e repressivas contra particulares e prestadores de serviços públicos concedidos ou permitidos, coibindo sua degradação desnecessária e obrigando o responsável pela reparação dos danos ocorridos, conforme legislação específica;

VIII - Adoção de medidas que aumentem a segurança de veículos, pessoas e ciclistas no sistema viário, tais como adoção de desenho, equipamentos e sinalização que propicie a adequação de velocidade dos veículos e priorize a proteção de pedestres e ciclistas;

IX - Melhoria e gradativa universalização da identificação das denominações de vias públicas e outros logradouros;

X - Possibilidade de implantação de faixa preferencial para ônibus ou para algum tipo de serviço nas vias públicas;

XI - Promoção de campanhas de educação, para conscientizar pedestres e condutores de veículos, motorizados ou não motorizados, sobre



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

seus direitos e deveres no trânsito e para uma convivência harmônica e segura entre eles, para impedir ou reduzir a acidentes, inclusive mediante parcerias com entidades públicas e privadas.

Art. 8º O sistema cicloviário do Município busca dar condições adequadas à circulação de bicicletas como modal de transporte.

Art. 9º O trajeto do sistema cicloviário e de circulação de pedestres abrange a área urbanizada do Município, e ficará a critério da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano estabelecer as rotas de acordo com a demanda.

Art. 10. O sistema cicloviário do Município da Estância Turística de Barra Bonita fica dividido em:

I - Ciclovias;

II - Ciclofaixas.

§ 1º As ciclovias são vias de circulação de ciclistas separadas por barreiras físicas das pistas de rolamento de veículos.

§ 2º As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas, devidamente sinalizadas, junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

§ 3º Poderão ser instalados, de acordo com a demanda, o estudo do número de vagas, tipologias e locais específicos a instalação de bicicletários nos principais polos de atração de ciclistas, como em pontos próximos aos equipamentos públicos principalmente as escolas, postos de saúde, praças e parques e terminais urbanos do município.

§ 4º O Poder Público Municipal promoverá e incentivará a implantação e o uso do sistema cicloviário municipal, composto de ciclovias ciclofaixas, rotas compartilhadas e áreas de estacionamento.



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

§ 5º Nas ciclovias não serão permitidos o acesso de veículos motorizados.

Art. 11. O sistema de transporte público coletivo da Estância Turística de Barra Bonita, constituído pelos serviços de transporte coletivo de passageiros, como política pública, terá prioridade em relação aos demais modais motorizados em toda a área do Município.

Art. 12. O Sistema de Transporte Coletivo é regulado e gerenciado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Segurança, com apoio da Secretaria Municipal de Transporte e Gestão de Frota, ou na hipótese de modificação de competência ou extinção, pela secretaria ou órgão equivalente, na forma das disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis à espécie.

§ 1º Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Segurança, com apoio da Secretaria Municipal de Transporte e Gestão de Frota, determinar:

I - Os horários;

II - Os itinerários;

III - Os pontos intermediários e terminais;

IV - A lotação máxima dos veículos;

V - O número de veículos necessários para cada linha;

VI - As características dos veículos em operação, de acordo com as normas legais e técnicas vigentes;

VII - As demais características técnicas e operacionais dos serviços de transporte.

§ 2º Fica proibida em todo o território do Município qualquer modalidade de transporte de passageiros sem a devida e específica autorização, permissão ou concessão do Poder Público Municipal.



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

§ 3º Os operadores dos serviços de transporte coletivo ficarão sujeitos ao pagamento de taxa de fiscalização mensal, por veículo, a ser fixada pelo Poder Público Municipal.

Art. 13. Os serviços integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano são classificados em:

I - Regular;

II - Fretamento.

§ 1º O transporte regular abarca os serviços executados de forma contínua e permanente na área de operação, por meio de itinerários preestabelecidos, acessíveis a toda população mediante pagamento individualizado de tarifa fixada pelo Poder Público.

§ 2º O fretamento refere-se aos serviços não abertos ao público, os quais não admitem a cobrança individualizada de passagem, com preços e itinerários não fixados pelo Poder Público.

Art. 14. A área de operação é a delimitação territorial do Município na qual os serviços de transporte serão prestados.

Art. 15. Linha é a forma de organização do serviço regular segundo regras operacionais próprias e com itinerário, pontos de parada e terminais previamente estabelecidos, em função da demanda.

Art. 16. Quanto ao regime jurídico, o serviço de transporte coletivo poderá ser explorado:

I - Diretamente pela Administração Municipal, por meios próprios ou contratados de terceiros;

II - Mediante concessão, precedida de licitação, para exploração de serviços regulares;

III - Mediante permissão, precedida de licitação, para



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

exploração de serviços regulares, quando não exigidos investimentos amortizáveis em longo prazo;

IV - Mediante autorização administrativa, no caso de fretamento.

§ 1º Em situações emergenciais ou excepcionais, a prestação do serviço de transporte regular poderá ser outorgada, independentemente de licitação, mediante autorização extraordinária, formalizada por ato administrativo precário, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, renovável uma única vez, contados da ocorrência do fato que a ensejou.

§ 2º Os serviços de fretamento, no âmbito do Município, somente poderão ser realizados mediante autorização administrativa do Poder Público, a qual será obtida mediante cadastramento, segundo critérios a serem definidos em ato do Chefe do Poder Executivo municipal.

Art. 17. Os terminais de passageiros serão administrados pela Secretaria Municipal de Transporte e Gestão de Frota.

Parágrafo único. A construção, administração e exploração comercial dos terminais poderá ser outorgada à iniciativa privada, obedecidas as exigências legais.

Art. 18. Os operadores de serviços de fretamento deverão obter autorização administrativa do Poder Público.

Art. 19. No serviço de fretamento não se admite a cobrança individual de passagens, por não se tratar de serviço aberto ao público.

Art. 20. O fretamento será contínuo ou eventual.

§ 1º Fretamento contínuo é o serviço prestado por empresas ou pessoas físicas, mediante contrato escrito entre o operador e seu cliente, no qual conste a quantidade de viagens contratada, destinado exclusivamente a:

I - Pessoas jurídicas para o transporte de seus empregados;



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

II - Instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas, para o transporte de seus alunos, professores ou associados;

III - Entidades do Poder Público.

§ 2º Fretamento eventual é o serviço prestado por empresas, mediante contrato escrito para uma única viagem firmado entre o operador e seu cliente, pessoa jurídica ou física ou grupo de pessoas.

Art. 21. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros serão organizados, disciplinados e fiscalizados pelo Departamento Municipal de Trânsito da Estância Turística de Barra Bonita.

Art. 22. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros deverão atender requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços.

Art. 23. O serviço de táxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de veículo automotor, cuja capacidade será de, no máximo, 5 (cinco) passageiros.

Parágrafo único. O Poder Executivo fixará, por decreto, os valores mínimos de cobrança "bandeirada" e também da tarifa quilométrica do serviço de táxi.

Art. 24. A exploração do serviço de táxi dependerá de autorização do Poder Público municipal nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 25. O serviço de mototáxi é o transporte público individual remunerado de passageiros mediante a utilização de motocicletas.

Art. 26. A exploração do serviço de mototáxi dependerá de autorização do Poder Público municipal, nos termos da legislação municipal pertinente e da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

Art. 27. Cada via urbana ou vicinal obedecerá a uma composição programada para a sua pista de rolamento e os seus passeios públicos, caracterizados pelo conjunto de sistemas que importem ao bom desempenho da via, dentro do conjunto da malha viária.

Art. 28. A composição das rodovias e vias urbanas deverá, ainda, atender aos preceitos instituídos pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro e pela NBR que trata da acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos.

Art. 29. O estacionamento de veículos na via pública, não terá prioridade sobre quaisquer outros sistemas da composição das vias.

Parágrafo único. É prerrogativa exclusiva do Poder Público Municipal determinar os trechos passíveis de implantação de vagas para estacionamento público, ou de forma que impliquem o seu uso.

Art. 30. O Município da Estância Turística de Barra Bonita poderá dispor sobre o uso dos espaços de estacionamento públicos implantados, de forma equânime e distributiva, inferindo tributo sobre o uso dos espaços.

Art. 31. Serão destinadas sem tributação 2% (dois por cento) ou ao menos uma para cada 50 (cinquenta) vagas disponíveis para estacionamento público, a veículos destinados ao transporte de pessoas com deficiência, preferencialmente em finais de quadra ou a frente do acesso de escolas, hospitais e equipamentos assistenciais públicos.

§ 1º O Departamento Municipal de Trânsito regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte de pessoas com deficiência, identificando-os adequadamente.

§ 2º Nas vagas destinadas ao embarque e desembarque de pessoas com deficiência em frente de escolas e estabelecimentos correlatos, o Departamento Municipal de Trânsito regulamentará horários de permanência precária, objetivando o atendimento paritário dos escolares.

§ 3º Serão destinadas sem tributação a veículo destinado ao transporte de idoso 5% (cinco por cento) ou ao menos uma vaga para cada 20



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

(vinte) vagas disponíveis para estacionamento público, preferencialmente em locais que possam garantir a melhor comodidade ao idoso.

Parágrafo único. O Departamento Municipal de Trânsito regulará o credenciamento dos veículos destinados ao transporte ou conduzidos por idosos, identificando-os adequadamente.

Art. 32. As vagas de uso para carga e descarga de mercadorias em áreas comerciais da cidade serão dispostas em razão da maior proximidade dos pontos coletores e de forma a evitar-se o fluxo abrupto de volumes pelos passeios, resguardando-se os horários especiais de maior contingência de transeuntes.

Art. 33. Deverão ser previstos espaços em número adequado para o estacionamento de motos nas faixas de estacionamento, sempre em sentido oblíquo ao do trânsito e somente em condições onde o estacionamento de carros, contíguos ou suprimidos, estivesse paralelo ao meio-fio.

Art. 34. As vagas de uso do transporte público, coletivo e individual, serão dispostas igualmente, em razão do maior interesse público relativo ao serviço.

Art. 35. Os recuos frontais de edificações poderão ser utilizados como vagas de estacionamento, desde que autorizados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano em virtude de projeto apresentado e mediante as seguintes condições:

I - Serem implantados sempre de forma oblíqua ao meio-fio, respeitando as medidas mínimas de instalação neste caso;

II - Em caso de sobreposição parcial com o passeio público, somente ocuparem faixa de paragem da calçada em contiguidade e não destinada a passagem e trânsito de pedestres.

III - Manterem inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento) em relação ao meio-fio;

IV - Não obstruírem em qualquer circunstância o fluxo



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

longitudinal de pedestres e cadeirantes, como também o acesso destes aos estabelecimentos que as contenham;

V - Estarem devidamente sinalizados ao transeunte quanto ao acesso transversal de veículos sobre o passeio, por meio de sinalizador luminoso e placa.

Art. 36. Em uso dos recuos frontais como estacionamento, não serão aceitos projetos que desloquem o alinhamento do meio-fio, conferindo descontinuidade ao passeio público, salvo projeto especial devidamente justificado e aprovado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Parágrafo único. Os eventuais projetos de deslocamento de meio-fio deverão considerar a contiguidade de seu uso ao longo da quadra, mantendo a mais que possível a continuidade de suas calçadas e antecipando projeto de alargamento de via.

Art. 37. Com referência às calçadas, configuradas pelo conjunto de faixa destinado ao deslocamento de pedestres, paragem, acessos, serviços, vegetação e mobiliário urbano, devem possuir revestimento apropriado e dar continuidade longitudinal ao fluxo de pedestres e acessibilidade universal.

Art. 38. O proprietário ou possuidor do terreno contíguo à testada é obrigado a instalar e manter os passeios públicos, dentro das diretrizes e padrões técnicos aplicáveis.

Art. 39. Na execução, manutenção e recuperação das calçadas deverão ser observadas as seguintes regras:

I - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;

II - Mobiliário urbano;

III - Equipamento urbano.

Parágrafo único. Deverão, ainda, obedecer às disposições contidas em legislação federal, estadual e municipal.



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

Art. 40. Os passeios públicos são faixas destinadas exclusivamente ao deslocamento de pedestres em sentido duplo longitudinal, sem definição de mão e com restrição de paragem ou instalação de qualquer obstáculo injustificado.

§ 1º Os passeios públicos somente serão bloqueados ou reduzidos em seu gabarito nas intervenções relativas às redes e serviços instalados nas calçadas e nas hipóteses previstas na legislação vigente.

§ 2º O caminho longitudinal dos passeios públicos será transposto pelos acessos transversais dos lotes e terrenos, sobre os quais conserva preferência.

Art. 41. O pavimento dos passeios públicos deverá, preferencialmente, atender as seguintes especificações:

I - ser permeável a águas pluviais, com o uso de material com grau de permeabilidade atestado por conformidade técnica específica;

II - não possuir materiais soltos, escamados ou isolados, que impliquem alteração no nivelamento da calçada;

III - possuir textura antiderrapante;

IV - não possuir inclinações convergentes sem drenagem apropriada para as águas pluviais;

V - possuir piso podotátil.

Art. 42. Os mobiliários urbanos são elementos instalados sobre as faixas excedentes dos passeios públicos, em trecho específico das faixas de serviço, das faixas de acesso e paradas ou em locais planejados para tal.

Parágrafo único. Todos os mobiliários urbanos deverão seguir o padrão instituído pela Prefeitura Municipal, com as seguintes características:

I - manterem permeabilidade visual por entre si, não sendo



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

admissível o uso de painéis opacos;

II - serem instalados com material resistente, seguro ao uso e ao vandalismo e de fácil manutenção;

III - serem devidamente identificados por meio de cor, padrão ou logomarca, caracterizando-o como patrimônio comunitário.

Art. 43. Os mobiliários urbanos constituem-se em:

I - de usufruto direto do cidadão, sem a necessidade de prestadores do serviço, tais como: lixeiras, bancos de praça, paradas de ônibus, sinalizadores de nomeação das ruas, aparelhos de ginástica, luminárias, chafarizes, bebedouros, obeliscos, monumentos e similares;

II - de usufruto indireto do cidadão e que necessitam de operadores para se concretizar a prestação do serviço ou atividade, tais como: bancas de jornal, banheiros, lavatórios, área de estacionamento de táxi e similares.

Art. 44. A instalação e manutenção dos mobiliários da modalidade de usufruto direto são de competência do Poder Público Municipal, que poderá concedê-las a exploração publicitária, dentro de padrões razoáveis à paisagem urbana, e mediante contrapartida de divulgação de campanhas públicas.

Parágrafo único. As concessões acima descritas serão objeto de processo licitatório, em cujo edital serão considerados:

I - a paridade de distribuição dos mobiliários pela cidade, a partir da composição de lotes de aparelhos com maior e menor potencial publicitário;

II - a garantia de manutenção dos mobiliários; e

III - a adoção dos mesmos como patrimônio público a partir de sua instalação.



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

Art. 45. A instalação de mobiliários da modalidade de usufruto indireto será concedida para exploração por processo licitatório.

§ 1º Não serão admitidas concessões a título precário.

§ 2º Não será admitido a transferência da concessão a terceiros, salvo expressa e prévia anuência do Poder Público.

Art. 46. O sistema de hierarquia das vias urbanas e rurais do Município deve contribuir para as condições adequadas de fluidez e segurança na malha viária.

§ 1º As vias são categorizadas da seguinte forma:

I - Vias Rápidas: são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, que não permitem acessibilidade direta a lotes lindeiros, intersecções veiculares e transposição pedonal em nível;

II - Vias Arteriais Estruturais: são as de distribuição do fluxo na malha viária, conectando pontos extremos da cidade e caracterizadas pela preferência quando por intersecções em nível, geralmente controladas por semáforo ou rotatória;

III - Vias Arteriais de Ligação: são vias de conexão entre bairros e setores urbanos da malha viária, podendo ter intersecções em desnível ou quando por intersecções em nível deve ser de fluxo preferencial;

IV - Vias Coletoras: são as de acomodação do fluxo na malha viária, conectando atividades dentro dos bairros e caracterizadas como eixos vicinais de interesse local, com intersecções em nível, geralmente controladas por sinalização ostensiva;

V - Vias Locais: são as de acesso pontual, de interesse limitado a moradores ou de interesses específicos e caracterizadas por intersecções em nível não preferencial;

VI - Vias Vicinais ou Estradas Rurais: são as estradas municipais, com caráter preferencial sobre as vias coletoras e locais, mormente



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

em ambiente rural e sujeitas a intersecções em nível.

§ 2º A classificação das vias determinará os limites de velocidade aferidos para cada trecho, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997).

Art. 47. Cada hierarquia de via terá um gabarito padrão variável conforme a composição das faixas viárias, necessárias ao atendimento dos fluxos e serviços em cada logradouro e aferidos por levantamento em contagem de tráfego.

Parágrafo único. Identificada a hierarquia de uma determinada via, o projeto de seu gabarito total será efetuado considerando-se:

- I** - Gabarito total e o leito viário existentes;
- II** - Recuos necessários à composição do padrão básico da via;
- III** - Demandas por serviços e fluxos do grid;
- IV** - Contagem de tráfego por modalidade nas faixas; e
- V** - Necessidades pontuais de transposição, acessos e mobiliários.

Art. 48. Cada via urbana será projetada na medida das condições de sua implantação total, avaliando-se a possibilidade de instalações parciais ou precárias, mas que objetivem o gabarito pleno, sem modificações e em atendimento as demandas previstas para a sua hierarquia e zona.

Art. 49. Os recuos obrigatórios sobre a testada dos terrenos serão aferidos para cada via ou segmento, a partir de sua classificação, do projeto de alargamento e do gabarito básico instituído.

Parágrafo único. Inexistindo projeto que recomponha o padrão de gabarito da via em questão, as edificações deverão atender excepcionalmente o recuo instituído pelo gabarito básico da via.



Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita

Estado de São Paulo

Art. 50. Fica criada a Comissão Municipal de Transporte – CMT, com a finalidade de participar, como órgão consultivo, do planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade.

§ 1º A CMT será constituída por 05 (cinco) membros representantes do Poder Público Municipal e 05 (cinco) membros representantes de usuários e operadores dos serviços.

§ 2º A constituição, as atribuições e o funcionamento do CMT serão regulamentados por Decreto do Poder Executivo.

Art. 51. Esta Lei deverá ser revista pelo menos a cada 10 (dez) anos, por iniciativa do Poder Público.

Art. 52. Integram a presente Lei, como elementos auxiliares e orientativos, o Anexo I – Informações Sobre o Município, Anexo II – Inventário e Diagnóstico da Mobilidade e Anexo III – Propostas de Diretrizes.

Art. 53. O Poder Executivo Municipal poderá regulamentar a presente Lei.

Art. 54. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Prefeitura da Estância Turística de Barra Bonita,
6 de junho de 2023.

O Prefeito,

JOSÉ LUIS RICI

Publicada no átrio desta Prefeitura, nesta data.

ANTONIO SERGIO PERASSOLI FILHO

Secretário Municipal de Governo