



**PREFEITURA MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS
ESTADO DA BAHIA**

Gabinete do Prefeito

LEI Nº 304/2003



“Dispõe sobre Sistema Viário e de Circulação de Teixeira de Freitas e dá outras providências.”

O PREFEITO MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS, Estado da Bahia:

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DA POLÍTICA DO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO

Art. 1º. – A política do Sistema de Circulação Urbana do Município visa:

I – respeitar o direito fundamental do cidadão ao transporte;

II – garantir a circulação de pessoas e dos bens necessários ao funcionamento do sistema social e produtivo;

III – promover a melhoria dos sistemas de circulação através de adequação física dos espaços viários e de circulação;

IV – priorizar a circulação, de forma segura e confortável, dos pedestres em relação aos veículos e dos veículos de transportes coletivo em relação aos particulares.

V – estabelecer uma política de Planejamento dos Transportes integrando os Sistemas Viários e de Operação de Transportes Urbanos aos Sistemas Municipal, Intermunicipal, Estadual e Federal;

VI – melhoria da qualidade de tráfego urbano, com ênfase na engenharia, operação, educação, fiscalização e policiamento;



**PREFEITURA MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS
ESTADO DA BAHIA**

Gabinete do Prefeito

VII - garantir a circulação do transporte de carga que utiliza a malha viária no Município, minimizando sua interferência na área urbanizada, buscando também sua ordenação.

Art. 2º. – O Sistema Viário e de Circulação tem os seguintes objetivos:

I – assegurar o fácil deslocamento de pessoas e bens no Município;

II – induzir a ocupação adequada e desejada do solo, segundo diretrizes contidas na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo;

III – ampliar a acessibilidade às diversas áreas da cidade, com especial atenção aos setores descentralizados no comércio e serviços que propiciem a consolidação de sub-centros urbanos ou centros de bairro, bem como aos setores urbanos periféricos mais carentes de recursos e infra-estrutura e às áreas de expansão urbana;

IV – garantir sinalização e fiscalização viárias eficientes;

V – garantir a eficiência e eficácia do transporte coletivo de passageiros;

VI – incentivar a utilização da bicicleta como modo de transporte e sua utilização como lazer.

Art. 3. – O Sistema Viário e de Circulação tem as seguintes diretrizes:

I – planejar e implantar o Sistema Viário e de Circulação segundo critérios de conforto e segurança da população e da defesa do meio ambiente;

II – estruturar e hierarquizar o sistema viário existente, permitindo condições adequadas de mobilidade nas vias conforme seu tipo;

III – implantar sistema de sinalização indicativa e informativa nas vias de circulação.

IV – garantir o deslocamento seguro e confortável de pedestres nos espaços destinados à sua circulação, reduzindo a interferência do nivelamento e largura dos passeios, do mobiliário urbano e da sinalização, elevando o Índice de Caminhabilidade do Município.

V – desenvolver programas educativos nas escolas e criar campanhas de educação do trânsito, no sentido de promover a segurança e qualidade do mesmo;

VI – definir o alinhamento a ser respeitado nas principais vias.

Art. 4º. – Especializando as vias para determinadas funções e acomodando-as de forma a cumprir melhor estas funções, a cidade define sua estrutura viária em duas categorias de redes, a saber:

I – Rede Arterial ou Primária – que compreende as vias destinadas à circulação (trânsito intenso e rápido);

II – Rede Secundaria – que tem por objetivo principal o acesso às propriedades colidentes à via.

Art. 5º. – Dentro desta estruturação, o sistema viário constitui-se numa malha viária definida e hierarquizada segundo a categoria funcional das vias e da seguinte forma:

I – Vias Expressas Rodoviárias – são vias de alta velocidade (60 a 80 km/h), destinadas somente a veículos motorizados e para onde as propriedades lindeiras não têm saída de espécie alguma e vedada ao trânsito de pedestres e ciclistas, realizando o tráfego de transporte de carga pesada;

II – Vias Arteriais – são vias destinadas à interligação dos diversos bairros que compõem a cidade, permitindo a distribuição do trânsito para seus interiores. São de média velocidade (40 a 60 km/h), mais conhecidas como avenidas, junto às quais deverão estar localizados os futuros sistemas de transporte coletivo de maior capacidade;



III – Vias Perimetrais de Contorno urbano – são vias que serão selecionadas e adaptadas para compor uma malha contínua de circulação inter-bairros, destinadas prioritariamente ao transporte coletivo de passageiros;

IV – Vias Radiais de Distribuição – são vias que distribuem ou coletam o fluxo de trânsito, a partir de ou até as Vias Arteriais, para as Ruas de Circulação Local, internamente aos bairros. São de baixa velocidade (20 a 40 km/h) e são conhecidas como Ruas Preferências. São alternativas para o deslocamento do transporte em seus itinerários internos aos bairros;

V – Ruas de Circulação Local – são as que dão acesso aos lotes e às propriedades urbanas. Ponto último da hierarquia viária urbana, são de velocidade local (máx. 20km/h) e, por suas características físicas, não permitem o tráfego de coletivos ou carga.

Parágrafo único. O sistema de rede viária principal e secundária deverá ser organizada de forma a se obter uma malha viária de vias perimetrais e radiais, possibilitando uma maior orientabilidade ao usuário do sistema e o fácil deslocamento entre os diversos setores entre si e desses para o centro.


Art. 6º. – Os projetos de adequação físico-funcional do sistema viário às características funcionais da hierarquização propostas, que fazem parte desta Lei e que deverão merecer projetos executivos específicos, modificam as categorias funcionais na seguinte ordem:

I – categoria I – BR 101 em toda sua extensão de travessia da área urbana:

- modificações: recuperação da pavimentação, instalação de “lombadas eletrônicas” nos pontos mais críticos, segundo critérios de projeto, instalação de iluminação, construção de passarelas nos pontos mais críticos, segundo critérios de projeto;

II – categoria II:

a) Avenida Pres. Getúlio Vargas – em toda sua extensão:





**PREFEITURA MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS
ESTADO DA BAHIA**

Gabinete do Prefeito

- **modificações:** novo desenho em suas seções transversais segundo projeto executivo, troca do pavimento asfáltico, retirada das saliências tipo “lombada” substituindo-as por “lombadas eletrônicas” nos pontos mais críticos, segundo critérios de projeto, substituição dos semáforos, substituição da sinalização gráfica vertical e horizontal, construção de canteiro central segundo projeto específico, substituição da iluminação artificial, construção de pontos de parada de transporte coletivo tipo “abrigo”, segundo especificações de projeto, recuperação dos passeios segundo **PAIC (Programa de Aumento do Índice de Caminhabilidade)** descrito no Artigo 20 desta Lei e especificações de projeto, construção de faixas de desaceleração e aceleração, segundo critérios de projeto, para proporcionar retorno onde tecnicamente se mostrar viável, construção de ciclovia conforme projeto executivo;

b) Avenida Pres. Castelo Branco – em toda sua extensão:

- **modificações:** recuperação da pavimentação asfáltica, adaptação da sinalização gráfica vertical e horizontal, modificação e recuperação dos passeios segundo **PAIC (Programa de Aumento do Índice de Caminhabilidade)**, regulamentação de estacionamento segundo especificações do Artigo 15 desta Lei, construção de ciclovia conforme projeto executivo;

c) Avenida São Paulo – em toda sua extensão:

- modificações: adaptação ao tráfego pesado, com recuperação da pavimentação, implantação de nova sinalização gráfica vertical e horizontal, instalação de semáforos nos pontos que tecnicamente de mostrarem adequados;

III – categoria funcional III, Contorno Viário Perimetral Urbano em toda sua extensão:

- **Modificações:** adaptação segundo projeto executivo específico, do leito carroçável, passeios, sinalização gráfica vertical e horizontal e instalação de pontos de parada tipo “abrigos”, onde tecnicamente se mostrar viável, na parte já existente do contorno, para o funcionamento como itinerário para a linha perimetral de transporte coletivo urbano e construção das ligações viárias nas mesmas características das adaptações supracitadas neste Inciso, devendo formar o Anel Intermediário ou Perimetral Viária Urbana;

IV - categoria funcional IV, Vias Radiais de Distribuição em toda a sua extensão:

- **Modificações:** adaptação segundo projeto executivo específico, do leito carroçável, passeios, sinalização gráfica vertical e horizontal de modo permitir maior agilidade ao trânsito e eficácia na distribuição do tráfego para o interior dos bairros.

Art. 7º. – Fica determinado que, pra efeitos da hierarquização proposta nesta Lei e melhoria de orientabilidade diurna e noturna do sistema, haverá no viário existente, gradativa ao trânsito em dois aspectos, a saber:

I – substituição na iluminação pública das lâmpadas de vapor de mercúrio existentes, de cor azulada, por lâmpadas de vapor de sódio, de cor amarelada, nas seguintes categorias de vias:

a) Vias Expressas Rodoviárias – no trecho de travessia do perímetro urbano;

b) Vias Artérias – em toda sua extensão;

c) Perimetral Viária - em toda sua extensão;

II – modificação de elementos de paisagismo nas mesmas categorias de vias citadas no inciso I deste artigo com a seguinte caracterização:

a) Vias Expressas Rodoviárias – recuperação e embelezamento das entradas da cidade com sinalização, iluminação e vegetação de porte, instalação de passarelas para pedestres nos pontos de maior periculosidade ao longo da via no trecho urbano e recuperação da pavimentação asfáltica, de acostamento e de sinalização horizontal e vertical;



B) Vias Arteriais – substituição da vegetação existente por vegetação padronizada, segundo escolha de espécie em consonância com as normas técnicas das companhias de infra-estrutura e energia elétrica, **EMBASA E COELBA**, respectivamente em todas as vias e/ou de tratamento padrão do paisagismo dos canteiros centrais, quando houver.

Art. 8º. – Para fins de construção ou remodelação do paisagismo dos canteiros centrais de avenidas e praças urbanas da cidade, fica determinado que tais modificações somente poderão ser feitas mediante projeto paisagístico devidamente analisado e aprovado pela Prefeitura Municipal que poderá, a seu critério, recorrer à Campanha Municipal de “Adote um Canteiro ou Praça”, onde a iniciativa privada poderá afixar propaganda, devidamente padronizada pela Prefeitura Municipal, nos canteiros e praças públicas, em troca da recuperação e manutenção dos espaços.

Seção II

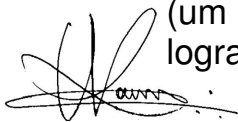
Sistema Ciclovitário

Art. 9º. – O Sistema ciclovitário do município, deverá fazer parte dos projetos de Adequação viária físico-funcional e constitui-se de ciclovias e ciclofaixas, definidas como vias ou faixas devidamente identificadas na construção ou pela afixação de “tachões refletivos” na pavimentação e sinalizadas, destinadas exclusivamente ao uso de bicicletas, contíguas às faixas de tráfego motorizado. Ficam definidas as vias urbanas que abrigarão o Sistema Ciclovitário Municipal, como sendo:

I – Avenida Pres. Getúlio Vargas – em toda sua extensão – ciclovia junto ao canteiro central com 1,50 m (um metro e meio) de largura mínima sendo para cada sentido;

II – Avenida Pres. Castelo Branco – em toda sua extensão – ciclovia junto ao canteiro central com 1.50 m (um metro e meio) de largura mínima para cada sentido;

III – Avenida Anchieta – em toda sua extensão – ciclofaixa de 1.50 m (um metro e cinquenta centímetros) de largura mínima por sentido junto ao logradouro;





**PREFEITURA MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS
ESTADO DA BAHIA**

Gabinete do Prefeito

IV – Avenida Antônio Carlos Magalhães - em toda sua extensão – ciclofaixa de 1.50 m (um metro e cinqüenta centímetros) de largura mínima por sentido junto ao logradouro;

V – Avenida João Dionísio de Almeida - em toda sua extensão – ciclofaixa de 1.50 m (um metro e cinqüenta centímetros) de largura mínima por sentido junto ao logradouro;

Seção III

Sistema de Circulação

Art. 10º. – O Sistema de circulação compreende as funções de apoio aos diversos tipos de vias, ou seja, seus equipamentos e sua sinalização a saber:

I – gráfica: vertical e horizontal;

II – semafórica.

Art. 11º. – A sinalização gráfica vertical do Município, a saber, as placas de regulamentação, advertência e indicação deverá ser padronizada em termos de forma, cor, dimensão, símbolos, legenda, tipo de letras, iluminação ou refletorização, conforme o Manual de Sinalização – Parte I: Sinalização Vertical, constante da Resolução nº 599/82 do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 12º. – A sinalização gráfica horizontal do Município, a saber, letras, linhas, marcações, símbolos ou legendas implantadas sobre o pavimento das vias, deverá obedecer os seguintes critérios:

I – seguir recomendações de cores, dimensões e padrões de traçado conforme o Manual de Sinalização – Parte II: Sinalização Horizontal, constante da Resolução nº 599/82 do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito;

II – ser, sempre que o pavimento da via for placas de concreto ou asfáltico, impressas com o tipo de impressão “hot-spray” e refletivas.

Art. 13º. – A semaforização urbana nos cruzamentos de vias e ao longo dos princípios eixos viários urbanos, seguirá critérios de fluxo e densidades mínimos de tráfego, índice mínimo de acidentes e intensidade de passagem de pedestre, segundo normas e cálculos específicos.

Art. 14º. – Fica determinado que, assim que tecnicamente seja possível fazer a adaptação, os semáforos das principais interseções viárias urbanas passem a funcionar somente com a luz amarela no modo intermitente, no horário das 24:00 h. às 6:00 h, todos os dias.

Art. 15º. – Nas Portas das escolas da área urbana, onde houver trânsito de veículos em quantidade tal que, segundo critérios técnicos de 24ª. **CIRETRAN/DETRAN – BA**, ou órgão responsável pelo trânsito urbano, represente ameaça ou perigo para os estudantes, haverá quando possível, a instalação de semáforos acionados pelo pedestre e quando não for possível, a instalação de saliência de concreto tipo “lombada”, segundo desenho em anexo e com as seguintes características:

I – possuir rampas de subida e descida retas com inclinação de grade de **15% (quinze por cento)** no máximo;

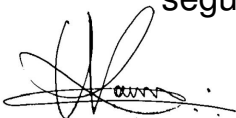
II – altura de patamar de acordo com gabarito do **DETRAN** ou órgão responsável;

III – possuir patamar plano, que caracterize passarela para a travessia dos pedestres, com a largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), e máxima de acordo com o número de pedestres por hora;

IV – ser pintada nas cores preto e amarelo, tipo zebrado, transversalmente.

Art. 16º. – Deve o sistema viário existente, especialmente as categorias I, II, III e IV do art. 5º. desta Lei passar por ordenação da circulação, com as seguintes providências:

I – que afetem exclusivamente as vias e cruzamentos:



a) proibição de conversão – detectar os cruzamentos das vias urbanas com circulação nos dos sentidos e determinar a proibição da conversão à esquerda, dando alternativas como por exemplo, sair do itinerário à direita antes da interseção;

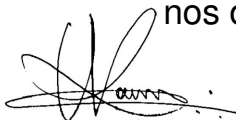
b) estabelecimento do sentido da circulação – detectar as vias urbanas cuja capacidade de circulação aumentaria através da adoção da circulação em sentido único;

II – que afetem a área urbana:

a) controle de velocidade – na Av. Getúlio Vargas, em toda sua extensão, fica estipulado o controle de velocidade através de sinalização gráfica horizontal e vertical e de coordenação semafórica progressiva, tipo “onda verde”, sincronizada à velocidade de 45 Km/h com a instalação de “lombadas eletrônicas”.

b) limitação de estacionamento – ficam as avenidas e ruas existentes dentro da Zona Z4, segundo a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, a saber, Zona Comercial Central, habilitadas a adotar o sistema de estacionamento “área azul” com limitação de tempo de 2 (duas) horas, sendo que as vias dentro desta zona que possuírem largura da caixa de rodagem igual ou menor que 7 (sete) metros, só poderão autorizar o estacionamento ao longo do eixo da via em apenas um dos lados. Os estacionamentos de uso privado situados dentro da Z4, bem como as entradas de edificações calizadas acima de 3 pavimentos deverão utilizar sinalização visual e sonora, a ser padronizada pela Prefeitura Municipal, de aviso de saída de veículos junto ao logradouro público;

c) regulamentação de carga e descarga – ficam as avenidas e ruas existentes dentro da Zona Z4, segundo a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, a saber, Zona Comercial Central e as vias urbanas classificadas como Perimetrais de Contorno, determinadas e sinalizadas com sinalização gráfica vertical em todas as vias, para regulamentação de carga e descarga de veículos abaixo de 9 (nove) toneladas, e segundo especificações de horário a saber das 06:00 às 8 e das 22:00 às 6:00 horas, nos dias úteis inclusive sábados, e o dia todo aos domingos.



Art. 17º. – Fica determinado que, inicialmente e gradativamente a partir da Zona Comercial – Z4 – constante da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e posteriormente nas zonas urbanas que tenha maior volume de pedestres circulando pelos passeios, seja adotado o rebaixamento do meio-fio, segundo dimensões, normas e padrões da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), na NBR 9050: 1994, configurando acesso a portadores de deficiência física ou dificuldades de mobilidade.

Seção IV

Sistema de Circulação

Art. 18º. – O mobiliário urbano, a saber, telefones públicos, caixas de correio, bebedouros públicos, deverão ser adaptados para a utilização por deficientes físicos, em locais de grande concentração de pessoas, sejam públicos ou privados, localizadas em locais de fácil identificação e acesso.

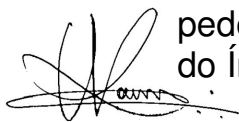
Art. 19º. – Ficam obrigados os sanitários públicos localizados em locais de grande concentração de pessoas, sejam públicos ou privados, a possuir instalações adaptadas à utilização de deficientes físicos.

Art. 20º. – Ficam obrigados os estabelecimentos enquadrados nas seguintes categorias e subcategorias de uso do solo, segundo a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo: C3.3 (Centros de Compra – “Shopping Centers”), estabelecimentos de Uso Institucional categoria E3 e E4, nas mesmas condições a providenciarem, a curto prazo, a construção de rampas de acesso para deficientes físicos e pessoas com dificuldades de locomoção, segundo dimensões, normas e padrões da ABNT.

Seção V

Sistema de Pedestres

Art. 21º. – Fica determinada que inicial e gradativamente, a partir da Zona Comercial – Z4 – constante da Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo e posteriormente nas zonas urbanas que tenham maior volume de pedestres circulando pelos passeios, seja adotado o Programa de Aumento do Índice de Caminhabilidade (PAIC) que consiste nas seguintes ações:





**PREFEITURA MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS
ESTADO DA BAHIA**

Gabinete do Prefeito

I – Largura livre mínima da calçada – 1,50m (um metro e cinqüenta centímetros), sendo tolerado em casos excepcionais, à critério da Prefeitura Municipal, a largura mínima livre de 1,00 m (um metro);

II – condição do piso – piso com pavimentação antiderrapante em boa condição (seja em ladrilho hidráulico, cimentado ou qualquer outro tipo de pavimentação);

III – obstáculos – passeio livre de obstáculos, sejam fixos ou móveis, perenes ou temporários, os deslocamento do pedestre;

IV – nivelamento – passeios planos ou com declividade mínima, contíguos e no mesmo nivelamento uns aos outros;

V – proteção das intempéries – calçadas com boa proteção contra as intempéries (sol e chuva), através da copa das árvores ou marquises;

VI – mobiliário urbano – passeios bem dotados de itens de conforto como bancos, lixeiras, telefone público, caixas de correio, desde que não interfiram na largura mínima livre e não constituam obstáculos ao deslocamento;

VII – iluminação – passeios bem iluminados;

VIII – uso lindeiro - passeios com uso de lindeiro que torne a caminhada agradável: praças e parques, lojas atraentes, residências e jardins bem conservados;

IX – travessia – passeios com boa segurança na travessia de pedestres: rebaixo de meio-fio, faixa de segurança, sinalização e trânsito de veículos controlado;

X – limpeza e estado de conservação – através do serviço de limpeza pública e ou do incentivo ao morador ou atividade lindeira na manutenção contínua de sua aparência, resultado em passeios livres de lixo, entulho ou qualquer outro tipo de sujeira, bem pintados e sem rachaduras, configurando um bom aspecto geral.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS
ESTADO DA BAHIA**

Gabinete do Prefeito

Parágrafo único. O Programa de Aumento do índice de Caminhabilidade (PAIC) consiste numa iniciativa do Poder Público, criando uma espécie de campanha: “Minha Calçada é nota DEZ”, atribuindo um ponto a cada Inciso do Artigo 21 que for modificado por ele e pelos proprietários dos imóveis, residentes ou não.

Art. 22º. – Fica determinado que, em toda a zona urbana Z4, todas as edificações que possuem toldos ou marquises, deverão, a curto prazo de tempo, providenciar limpeza e reparação dos mesmos para não gotejar água nos pedestres após a ocorrência de chuvas.

Art. 23º. – Fica determinado que a Prefeitura Municipal poderá, a seu critério e em conformidade com as autoridades de trânsito, fechar, no todo ou partes que julgar necessário, vias urbanas, na categoria funcional II que trata o Artigo 5º. desta Lei, aos sábados (fora do horário comercial) ou domingos para a realização de atividades de programas de Lazer Público, como shows, passeios, esportes e encontros.

Seção VI

Pavimentação Urbana

Art. 24º. – Fica criado o Programa de Pavimentação Urbana, por parte da Prefeitura Municipal, no sentido de proporcionar a pavimentação viária nos bairros mais carente da cidade, sendo importante que, independentemente da origem dos recursos, ocorra a pesquisa e aplicação de alternativas de pavimentação, como paralelepípedos, macadame, “bripar”, “bloket”, adição de pó de borracha (pneus moídos) na mistura asfáltica e outras soluções econômicas e tecnicamente viáveis que empregam materiais alternativos.

Art. 25º. – Fica determinada a adaptação das Avenidas São Paulo e Gov. Paulo Souto, em toda sua extensão, de modo a funcionar como canal de escoamento e alternativa de tráfego pesado, segundo Inciso III no Artigo 6º. desta Lei, até a construção da ALÇA RODOVIÁRIA MUNICIPAL.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE TEIXEIRA DE FREITAS
ESTADO DA BAHIA**

Gabinete do Prefeito

Art. 26º. – Fica determinada a construção, seja por parte do Poder Público Federal, Estadual ou Municipal, através da iniciativa privada ou recursos internacionais, de **ALÇA RODOVIÁRIA MUNICIPAL**, uma espécie de Semi-Anel viário de aproximadamente 8 (oito) quilômetros de extensão, localizado nas porções Oeste e Sudoeste da cidade, segundo análise prévia dos técnicos, com o objetivo de canalizar e escoar o tráfego pesado de passagem, que atualmente utiliza o sistema viário urbano para este fim.

Art. 27º. – Fica determinado que o edifício onde funcionava o Terminal Rodoviário Intermunicipal, que foi transferido para a Nova Estação Rodoviária na Av. Gov. Paulo Souto deverá passar por reforma e adaptação segundo projeto executivo, passado a funcionar como Terminal Central de Transbordo de Ônibus Urbano.

Parágrafo único – Entre as adaptações para o funcionamento como Terminal Central de Ônibus Urbano, o piso deverá ser substituído por piso tátil, segundo padrões técnicos existentes, adequado aos portadores de deficiência visual.

Seção VII

Transportes Coletivos

Art. 28º. – Deverá a empresa operadora dos serviços de transporte coletivo na cidade de Teixeira de Freitas implementar adaptações em sua frota de veículos, com a adoção de codificação alfa-cromática-numérica, visando facilitar a utilização dos ônibus pelos deficientes visuais e analfabetos.

Art. 29º. – Fica autorizado, mediante acordo com empresa concessionária, a disponibilização em todos os telefones públicos do serviço, nacionalmente destinado a informações sobre os transportes coletivos, com ligação gratuita para os munícipes e com informações como horários, itinerários, tarifas, pontos de parada, destino, entre outras.

Art. 30º. – Fica autorizada a instalação, nos abrigos de usuário do transporte coletivo, dos seguintes itens, a saber:

I – telefone público a cartão e com disponibilidade do serviço destinado a informações sobre os transportes coletivos;

II – mapa urbano de fácil compreensão e adaptado à codificação alfa-cromática-numérica a ser adotada pelo ônibus, contendo os itinerários e numeração das linhas existentes;

III – assentos, cobertura e iluminação artificiais adequados.

Art. 31º. – Fica autorizada a realização de parceria do Poder Público, a Empresa operadora do sistema de transporte coletivo urbano de Teixeira de Freitas e a iniciativa privada no sentido de, em troca da propaganda normatizada a ser fixada nos abrigos, viabilizar a construção dos mesmos, em quantidade suficiente e qualidade resistente a depredações. O projeto dos abrigos deverá ser apresentado e aprovado pela Prefeitura Municipal e pela Empresa operadora dos transportes coletivos em Teixeira de Freitas.

Art. 32º. – Onde não se justificar a instalação de abrigo de parada, deverá haver uma sinalização vertical eficaz, na padronização visual adotada, e que permita à distância e claramente, interna ou externamente ao veículo, que o usuário perceba se tratar de ponto de parada.

Art. 33º. – Para melhorar o desempenho do transporte coletivo urbano municipal, fica adotado o Sistema de Informações aos Usuários, devendo conter:

I – informações externas no ônibus – informações afixadas nos veículos e que permitam a uma distância mínima de 50m (cinquenta metros), o passageiro distinguir:

a) tipo de serviço oferecido (código/número da linha, pintura do veículo em cores diferentes, tipo de ônibus);

b) local do destino

c) opção de itinerário (se houver)

II – a uma distância inferior a 50 m (cinquenta metros), o passageiro deverá distinguir:

a) principais locais onde passa;

b) tarifa;

III – informações internas – no compartimento dos passageiros:

a) croqui do itinerário com indicação dos principais pontos de parada;

b) outras informações regulamentares (avisos, proibições, número do telefone da empresa etc.).

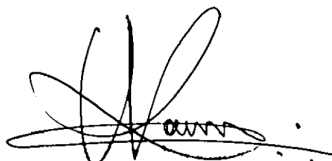
§ 1º - As informações internas deverão ser colocadas nas laterais obliquamente com o teto e, sempre que possível, deverão ser utilizados pictogramas, segundo Manual da **ANTP** (Associação Nacional de Transporte Público).

§ 2º - As informações externas deverão estar situadas nas zonas A e B (testeira e lateral direita do veículo), preferencialmente, destinado a zona C (parte baixa do veículo) apenas à cor que identificará o tipo de serviço, segundo o Manual da Mercedes Benz e da ANTP.

Art. 34º. – Fica o Município autorizado a estabelecer convênio com os órgãos federais e estaduais para a administração dos serviços e dos recursos provenientes da fiscalização e policiamento de trânsito dentro do perímetro urbano, incluindo o trecho da BR 101 que corta a cidade, devendo investir os recursos provenientes, sempre na manutenção e melhoria das condições do sistema viário e circulação urbana.

Art. 35º. – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Teixeira de Freitas, 03 de novembro de 2.003.



Dr. Wagner Ramos de Mendonça
Prefeito Municipal