

PROJETO DE LEI Nº xxxx/2015.

Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.

O PREFEITO DE BEBEDOURO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Município de Bebedouro, submete à Câmara Municipal de Bebedouro seguinte Projeto de Lei:

CAPÍTULO I

DOS OBJETIVOS E DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade nas a formas previstas Lei Complementar nº 43, de 29 de dezembro de 200 (Plano Diretor do Município de Bebedouro – PDB).

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade regulamenta a Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana cujo objeto é a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, de acordo com o inciso IX e XI do Art. 5o., artigo 93 e 95 do PDB.

Art. 3º - O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade é também um instrumento dedesenvolvimento urbano sustentável e tem como objeto a implementaçãode ações e projetos que garantam o acesso das pessoas com deficiência emobilidade reduzida a todos os bens, produtos e serviços disponibilizadosna sociedade, tendo como referência as Leis federais nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, 10.098, de 19 de novembro de 2000, o Decreto federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, as normas técnicas de acessibilidade, em especial a ABNT NBR 9050, bem como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Art. 4º A Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana tem como objetivos:

I- Objetivos Gerais

- a- Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;
- b- Contribuir para a promoção do desenvolvimento urbano em condições compatíveis com o estabelecido no Plano Diretor Municipal;
- c- Utilizar padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do Desenho Universal, como parâmetros fundamentais para o planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;
- d- Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
- e- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

- f - Adequar os espaços, serviços, equipamentos e mobiliário urbano públicos já existentes, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas específicas, em especial a ABNT NBR 9050;
- g- Proporcionar segurança e conforto na circulação de pedestres, promovendo a inclusão das pessoas deficientes e com mobilidade reduzida no sistema de circulação;
- h- Qualificar o espaço urbano de modo a contribuir com o desenvolvimento urbano, social e econômico;
- i- Promover a qualidade de vida da população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados;
- j- Desenvolver projetos para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como pólos geradores de tráfego;
- k- Promover a articulação entre as diferentes regiões do município;
- l- Reduzir os custos envolvidos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços causados pelas insuficiências e imperfeições do atual sistema de mobilidade;
- m- Desestimular o uso do veículo motorizado individual nos deslocamentos urbanos cotidianos, incentivando o uso do transporte coletivo e de bicicletas;
- o- Conscientizar a população quanto ao uso dos sistemas de circulação;
- p- Disciplinar o sistema viário e de circulação.

II - Objetivos Específicos

- a- Proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- b- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município;
- c- Reduzir a emissão de gases, partículas e ruídos emitidos, minimizando os impactos ao conforto e saúde das pessoas, bem como ao meio ambiente;
- d- Criar condições adequadas para circulação de bicicletas proporcionando ciclovias que atendam as necessidades de deslocamento com qualidade e segurança;
- e- Consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.
- f - Integrar as políticas públicas de transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, urbanismo, planejamento, gestão do uso do solo e meio ambiente;
- n- Aumentar a eficácia, o conforto, a confiabilidade, acessibilidade e a segurança do transporte público coletivo;

III- Objetivos Estratégicos: Coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida, Lei Municipal nº

3.691/2007,são objetivos estratégicos para promoção da mobilidade urbana contemplados pelo PlanMob-BBD:

- a- Garantir a acessibilidade na ocupação física e circulação nas edificações e nos equipamentos públicos e privados, novos ou existentes na rede viária e no sistema de transporte público;
- b- Garantir a mobilidade, acessibilidade e circulação autônoma no Sistema Integrado de Transportes Públicos;
- c- Viabilizar serviços adequados de transporte público para atendimento com segurança e conforto das necessidades dos usuários;
- d- Instituir programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação e ocupação da rede viária para o deslocamento a pé, que garantam as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação com segurança, seguridade e conforto;
- e- Estabelecer, implantar e fiscalizar a aplicação de normas de remoção de barreiras e de obstáculos nas vias públicas e no acesso ao transporte público;
- f - Criar Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade, formada por representantes da Administração Pública Municipal e sociedade civil;
- g - Promover estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas das pessoas com deficiência, permitindo sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público urbano; e
- h- Participar da elaboração, revisão e aprovação de normas de instalação de equipamentos e mobiliário urbano que sejam afetos à rede viária e ao sistema de transporte;
- i- Estabelecer a regulamentação para circulação, parada e estacionamento de veículos, e implantar a respectiva sinalização de trânsito, compatível com a segurança e as necessidades da circulação e acessibilidade desses usuários;
- j- Garantir nos espaços públicos e privados dos pólos geradores de viagens de médio e grande porte, medidas e dispositivos de acesso, ocupação física e circulação;
- k- Ampliar os canais de informação, comunicação e de participação da comunidade, devidamente adequados a todos os tipos de deficiência;
- l - Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos, em relação ao total de viagens em modos motorizados;
- m- Promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;
- n- Promover a segurança no trânsito;
- o- Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
- p- Tornar a mobilidade e a acessibilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

q- Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

r. Promover a integração entre os diversos modais, com prioridade para o transporte público de passageiros e os meios não motorizados;

s. Reduzir as situações de isolamento dos cidadãos.

Art. 5º - A concepção, implementação e reforma de quaisquer projetos arquitetônicos, urbanísticos, paisagísticos e de transporte deverão atender aos princípios do Desenho Universal, bem como estar em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), especificamente a ABNT NBR 9050 e demais referências normativas complementares.

§1º. A Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência define o Desenho Universal como a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico.

§2º. São princípios do Desenho Universal:

I - equiparação nas possibilidades de uso – utilizável por pessoas com habilidades diferenciadas;

II - flexibilidade no uso – atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades;

III - uso simples e intuitivo – fácil compreensão, independentemente de experiência, nível de formação, conhecimento do idioma ou da capacidade de concentração do usuário;

IV - captação da informação – comunica eficazmente ao usuário as informações necessárias, independentemente de sua capacidade sensorial ou de condições ambientais;

V - tolerância ao erro – o desenho minimiza o risco e as consequências adversas de ações involuntárias ou imprevistas;

VI - mínimo esforço físico – pode ser utilizado com um mínimo esforço, de forma eficiente e confortável; e

VII - dimensão e espaço para uso e interação – oferece espaço e dimensões apropriados para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário.

Art. 6º - A Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade deverá ser implementada em até 120 dias, contados a partir da data da publicação deste Plano Municipal, mediante decreto municipal.

Parágrafo único - A Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade deverá possuir corpo técnico capacitado para realizar a fiscalização de obras arquitetônicas e urbanísticas dentro do município, tendo como referência os critérios e normas técnicas de acessibilidade.

Art. 7º A Política de Mobilidade Urbana será implantada através do Sistema de Gestão da Mobilidade e Acessibilidade Urbana, definido no Capítulo V do Plano composto pelos Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro, Departamento de Trânsito e Transportes e Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro.

§1º. Visando garantir a gestão participativa prevista no PDB, o sistema será ainda composto pelos Conselhos da Cidade, Conselho Para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

§2º. O Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras deverá desenvolver ações de planejamento, projetos viários e de acessibilidade e conjunto com a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro.

§3º. O Departamento de Trânsito deverá desenvolver as ações de controle e execução de ações ligadas ao trânsito, transporte coletivo, de carga, fretamento e segurança.

§4º. A para Acompanhamento do PlanMob BBD deverá ser formada por membros da sociedade civil (60%) e poder público (40%), sendo esses membros representantes dos Conselho da Cidade, Conselho Para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e Conselho do Idoso, devendo 50% ser técnicos ligados a área e terá caráter consultivo, deliberativo e normativo.

§5º. Caberá à Comissão Permanente de Acessibilidade acompanhar periodicamente os projetos elaborados no município, visando garantir o cumprimento das normas técnicas de acessibilidade.

Art. 8º O Setor de Planejamento e Desenvolvimento Urbano em conjunto com a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade possui ainda mais as seguintes atribuições:

I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do PlanMob-BDO;

II - consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;

III - elaborar e divulgar balanço anual relativo à implantação do PlanMob-BDO e seus resultados;

IV - promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados;

V - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob-BDO;

VI - analisar casos não previstos e dirimir dúvidas na aplicação da legislação de Mobilidade e acessibilidade;

Art. 9º - São considerados objetos das ações deste Plano Municipal de Acessibilidade:

I - edificações;

II - espaços públicos;

III - equipamentos e mobiliário urbano;

IV - calçadas;

V - veículos, infraestruturas e sistema de transporte; e

VI - sistemas de comunicação e sinalização.

Art. 10º. O disposto neste Plano Municipal deverá ser observado nos seguintes casos:

I - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, bem como na execução de qualquer tipo de obra, seja ela permanente ou temporária, quando a mesma tiver como objetivo a utilização pública e coletiva de espaços externos e internos;

II - para aprovação e implementação de projetos de sinalização e comunicação, nos espaços internos e externos de utilização pública e coletiva;

III - na outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação para prestação de serviço público municipal; e

IV - para aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, com destinação pública, frutos de convênio, contrato, acordo ou termo similar.

Art. 11. O Sistema de Mobilidade e Acessibilidade de Bebedouro está articulado através de macrozonas, dos eixos estruturantes e transposição de barreiras naturais ou físicas (rodovias, ferrovia e aeroporto), além de parques e condomínios.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 12. A estrutura viária está definida no Mapa PD 18 e deve garantir a eficiência dos Serviços de Transporte Público de Passageiros, a priorização dos meios não motorizados nos locais definidos, aumentar a mobilidade com rapidez, segurança e eficiência no sistema viário sendo composto de 5 (cinco) tipos:

I- Sistema Viário Estrutural-Composto por vias arteriais onde a fluidez do tráfego é a preocupação dominante, mas que admitem travessias em nível e algum acesso a lotes lindeiros como grandes condomínios e ou sítios de recreio, sendo classificadas em 2 (dois) níveis:

a) via arterial primária - interliga macrozonas e ou bairros e possuem geralmente grande extensão e largura.

b) via arterial secundária - interliga setores ou bairros residenciais;

II. Sistema Viário Secundário - formado pelas seguintes vias que permitem ainda a fluidez do tráfego mas com o que as arteriais, admitindo-se mais travessias e maiores facilidades para entradas de garagens e congêneres, sendo classificadas como vias coletoras.

a) vias coletoras primárias - aquelas que coletam e distribuem o fluxo de tráfego dentro das zonas e ou de bairros, com a função de alimentar as vias arteriais e permitir o transporte público de passageiros nos bairros

b) vias coletoras secundárias - aquelas que coletam e distribuem o fluxo de tráfego dentro de bairros, admitindo-se gabarito diferenciado no centro onde o patrimônio histórico e cultural, impedem sua adequação;

III. Sistema Viário Local - são aquelas onde se privilegiam os interesses dos pedestres e dos usuários dos imóveis lindeiros, impedindo que os veículos possam atingir velocidades elevadas, construindo-se calçadas largas e arborizadas;

IV- Sistema cicloviário - são as ciclovias que permitem o deslocamento de bicicletas com segurança e fluidez.

V. Sistema Viário Rural - composta pelas estradas ou rodovias rurais municipais que coletam e distribuem o fluxo de tráfego na área rural, distritos, povoados e núcleo urbano de Areas.

Art. 13. A infraestrutura de mobilidade urbana esta definida Plano de Mobilidade e acessibilidade anexo 01 desta lei e contempla:

I. Implantação, nos eixos de faixas compartilhadas destinadas a modais de alta, média e baixa capacidade, bem como aos meios não motorizados;

II. Implantação de infraestrutura de acessibilidade, arborização, ciclovias, passeios de pedestres e mobiliários urbano;

III. Disciplinamento da circulação e do estacionamento de veículos, implantação de pontos para embarque e desembarque de passageiros e de cargas, com regulamentação de horários;

IV. Sinalização viária e de trânsito;

V. Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações, monitoramento e equipes de apoio local.

Art. 14. As rotas acessíveis deverão ser planejadas e implementadas em todos os projetos e obras de uso público ou coletivo no município, devendo harmonizar todos os elementos de urbanização de modo a impedir interferências em seu percurso.

§1º - Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído esinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, possibilitando sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 15. Nos passeios públicos municipais, onde houver ausência ou descontinuidade da linha-guia identificável, nos caminhos preferenciais e nas regiões de grande circulação, deverá ser instalado piso tátil, de acordo com os critérios de aplicação, desenho e material descritos na ABNT NBR 9050.

SEÇÃO I

DAS CALÇADAS

Art. 16. As calçadas deverão seguir os padrões contidos nas normas da ABNT e demais referências normativas, apresentando uma faixa livre de circulação com largura mínima recomendada de 1,50 m, sendo o mínimo admissível 1,20 m. Os potenciais obstáculos aéreos, como placas ou faixas, deverão estar localizados a uma altura superior a 2,10 m.

§1º. A inclinação transversal das calçadas, passeios e vias, não poderá ser maior do que 3%, sendo a máxima inclinação longitudinal permitida de 8,33%.

§2º. Para garantir o estabelecido no caput deste artigo, poderá ser modificado o formato original da calçada, sendo analisados especificamente os casos de intervenção em locais pertencentes ao patrimônio histórico e cultural.

§3º. Os materiais para pavimentação, reforma ou ampliação de calçadas deverão permitir uma superfície antiderrapante, com características mecânicas de resistência, nivelamento uniforme e que propicie sua fácil substituição e manutenção.

§4º. As grelhas e juntas de dilatação dos passeios devem estar, preferencialmente, fora do alcance do fluxo principal de circulação.

§5º. Em rotas acessíveis, quando instaladas transversalmente, as grelhas e juntas de dilatação não devem ter espessura maior do que 15 mm.

Art. 17. Caberá à Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade aprovar modelos alternativos de calçada a ser implementado nos passeios e vias públicas municipais, tendo em vista os critérios técnicos de acessibilidade.

Art. 18. A responsabilidade pela adaptação e manutenção permanente das calçadas e dos passeios em praças, parques, largos, orlas, vias estruturais e demais espaços públicos será do Poder Executivo Municipal, com acompanhamento da Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade.

Art. 19. O Poder Executivo Municipal criará um programa prioritário, estabelecendo novas rotas estratégicas, além das previstas no PlanMob-BBD, que abranjam serviços básicos, como escolas, hospitais, bancos, correios, paradas de embarque e desembarque de passageiros, as quais terão prioridade no redesenho de suas calçadas.

Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal, auxiliado pela Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade, estabelecerá por Decreto meta anual de metros lineares de calçadas a serem adaptadas em passeios públicos municipais até atingir 100% das calçadas como previsto no Plano.

Art. 20. Fica a cargo do responsável pelo imóvel particular a adaptação e manutenção da calçada localizada em frente à sua propriedade, de acordo com o padrão estabelecido pela Comissão Permanente de Acessibilidade, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

§1º -O não cumprimento da adequação no prazo previsto no Plano e ratificado pela CPMA acarretará multa no valor de 60 UF (unidade fiscal do município), sendo que o serviço será executado pela municipalidade e cobrado como contribuição de melhoria, após notificação.

§2º O responsável poderá após o pagamento da multa solicitar novo prazo e que não cumprido receberá multa de 100 UF, sendo o serviço executado pela municipalidade e cobrado como contribuição de melhoria, após notificação.

Art. 21. Os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir, vagas reservadas às pessoas com deficiência emobilidade reduzida

§1º Em áreas públicas pelo menos, 2% (dois por cento) das vagas deverão ser reservadas para pessoas com deficiência e 2% para pessoas com mobilidade reduzida (idosos) das vagas reservadas para pessoas com mobilidade reduzida (idosos e gestantes), sendo o mínimo de 2 (duas) vagas e assegurada pelo menos uma vaga próxima à entrada das edificações e associadas às rampas, devendo os veículos possuírem cartão de identificação.

§2º Quando o cálculo do número de vagas não for inteiro, adotar o valor imediatamente superior.

§3º O número de vagas para idosos deve corresponder a metade das vagas para portadores de deficiência e quando o cálculo do número de vagas não for inteiro, adotar o valor imediatamente superior.

CAPÍTULO III

EDIFICAÇÕES

Art. 22. As edificações de uso público ou coletivo deverão disponibilizar infraestrutura que permita o acesso e a circulação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, inclusive em seu entorno, tendo como referência os critérios arquitetônicos e urbanísticos previstos na norma ABNT NBR 9050 e suas normas complementares.

Art. 23. A contratação de obras e serviços para construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público deverá seguir as seguintes diretrizes:

I - elaboração de editais de licitação que adotem como requisito fundamental para realização de obras e serviços o cumprimento dos critérios técnicos de acessibilidade arquitetônica e urbanística; e

II - acompanhamento das obras e serviços contratados, pela Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade, que atuará em articulação com as demais Secretarias e Departamentos Municipais.

Art. 24. Para a emissão de certificado de conclusão de qualquer projeto arquitetônico ou urbanístico dentro dos limites do município, deverá ser observado e validado o atendimento aos requisitos de acessibilidade previstos na legislação e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Parágrafo único - Poderá ser emitido um certificado de conclusão parcial até a instalação de todos os requisitos de acessibilidade.

Art. 25. Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis, escolas e demais estabelecimentos comerciais e de serviço de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e

descritas nas normas técnicas, em especial a ABNT NBR 9050 e suas referências complementares.

Parágrafo único - Caberá à Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade e a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade a fiscalização dos locais descritos nesse artigo, emitindo parecer técnico com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

Art. 26. Os projetos referentes às reformas ou intervenções e modificações de uso público ou coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação da Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e validadas por equipe técnica.

Art. 27. Nos espaços externos de acesso às edificações de uso público ou coletivo, é obrigatória a existência de equipamentos de sinalização para a adequada orientação das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, instaladas de acordo com as especificações técnicas da ABNT e demais referências normativas de acessibilidade.

Art. 28. Todos os estabelecimentos comerciais, prestadores de serviços e todos aqueles que desenvolvam atividades de atendimento ao público, darão tratamento preferencial diferenciado a gestantes, mães com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiências e ou mobilidade reduzida.

Art. 29. O atendimento preferencial compreenderá:

- a) prioridade às pessoas especificadas no artigo anterior;
- b) destinação de espaços e instalações adequadas para essa finalidade de acordo com a NBR 9050;
- c) garantia de fácil e rápido acesso a esses locais;
- d) manutenção no local de funcionários devidamente informados e treinados quanto aos procedimentos para o atendimento preferencial.

§1º Os locais deverão possuir placa indicativa do atendimento preferencial para pessoas com deficiências e mobilidade reduzida nos termos da lei, devendo ser visíveis e de fácil leitura.

§2º O caixas e locais de atendimento preferencial deverão ter largura mínima de 90 cm, e permitir a passagem de cadeiras de rodas e área de manobra de acordo com a NBR 9050.

CAPÍTULO IV

ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. 30. - Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Poder Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais ou contratadas responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e

mobilidade reduzida, durante e após a execução do projeto, tendo como referência as normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050 e demais referências normativas de acessibilidade.

Art. 31. A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, sejam eles temporários ou permanentes, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa livre acessível, conforme normas da ABNT e das demais referências normativas vigentes.

§1º. Incluem-se nas condições estabelecidas no caput:

I - marquises, toldos, placas e demais elementos de sinalização, postes de energia e iluminação, hidrantes;

II - os telefones públicos e os terminais de autoatendimento de produtos e serviços;

III - lixeiras, caixas de correio, bancos, dispositivos de sinalização e controle de trânsito, abrigos de ônibus;

IV - botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento de equipamentos e mobiliário urbano;

V - as espécies vegetais que possuam projeção sobre a faixa livre destinada à circulação de pedestres.

§2º. As empresas contratadas e ou as concessionárias de serviços públicos municipais deverão, quando da instalação de qualquer equipamento no passeio, inclusive aqueles relativos à urbanização, respeitar os parâmetros descritos nas normas da ABNT, em especial a NBR 9050.

Art. 32. Fica proibida a instalação de componentes construtivos sob a forma de degraus, canaletas para escoamento de água, obstáculos e declives, entre outros elementos de urbanização, que possam vir a dificultar a circulação de pessoas, principalmente aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, em passeios e calçadas de parques, praças, vias, áreas externas de edificações e demais espaços de uso público ou coletivo.

Parágrafo único. Os elementos de urbanização já existentes, que não possam ser imediatamente reposicionados a fim de garantir a faixa livre acessível, deverão ser adequadamente sinalizados de acordo com as normas técnicas vigentes.

Art. 33. Ao desenvolver a sistemática de arborização e rearborização, o Poder Executivo Municipal deverá, continuamente, monitorá-la e revisá-la, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Parágrafo único. A Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade auxiliará quando do planejamento dos projetos de arborização e rearborização.

CAPÍTULO V

SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Art. 34. O Sistema Municipal de Transporte compreende os seguintes elementos:

- I - veículos de transporte coletivo rodoviário;
- I - estações, terminais, pontos de parada e seus entornos;
- III - rotas de acesso;
- IV - bilheterias e plataformas;
- V - estacionamentos e áreas de embarque e desembarque;
- VI - pólos geradores de tráfego;
- VII - equipamentos e mobiliário da infraestrutura básica de transporte; e
- VIII - veículos de transporte individual (taxi).

Art. 35. O Sistema Municipal de Transporte deve atender às seguintes diretrizes além das indicadas no Plano:

- I - regulação dos serviços de transporte público com a adoção de um modelo que exija, nos processos de concessão, permissão ou autorização, o cumprimento das normas e critérios de acessibilidade;
- II - adaptação da infraestrutura da rede de transporte público para garantir acessibilidade arquitetônica e comunicacional;
- III - política tarifária consoante com os critérios legais de gratuidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- IV - integração dos modos de transporte coletivo, complementarmente ao desenvolvimento de rotas alternativas acessíveis;
- V - integração físico-tarifária do transporte coletivo, baseada em princípios de estruturação urbana, racionalização da rede de transporte público, melhoria da acessibilidade e mobilidade econômica com o equilíbrio tarifário;
- VI - capacitação continuada de condutores, cobradores e demais profissionais do Sistema Municipal de Transporte Público, com orientação para o atendimento adequado à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida;
- VII - Avaliação, com periodicidade anual, das necessidades atuais e futuras do sistema de atendimento aos bairros ou loteamentos mais distantes, propondo melhorias e ajustes quando necessários;
- VIII - Coleta de dados que permita o planejamento do sistema de transporte coletivo e a programação dos serviços;

Art. 36. O Sistema Municipal de Transporte deve compreender projetos e ações que tenham como referência os princípios do Desenho Universal, a legislação federal e as normas técnicas de acessibilidade vigentes, além de garantir a mobilidade na área urbana, povoados e distritos.

Art. 37. Na construção, ampliação ou reforma de rotas acessíveis, deverá ser considerado, na formulação dos projetos, a implantação de elementos que permitam a interligação das vias com os sistemas de transporte existentes, de forma a permitir o uso, com segurança e autonomia, em especial pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 38. Os semáforos de pedestres localizados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que forneça orientação para a travessia segura das pessoas, em especial as pessoas com deficiência visual nos locais onde a periculosidade da via assim exija, ou mediante solicitação dos munícipes, e comprovado por estudo técnico para o atendimento.

§1º. Deverá ser desenvolvido controle sistemático de acidentes, relacionando os veículos envolvidos, vítimas, inclusive as fatais, locais críticos para subsidiar ações corretivas e programas de redução de acidentes.

§2º. Caberá ao Departamento de Trânsito e Transporte coletar os dados e enviá-los para o banco de dados de Planejamento Urbano do Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras, como previsto no Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.

Art. 39. As empresas concessionárias, permissionárias e os órgãos públicos municipais responsáveis pela administração do Sistema Municipal de Transporte, de acordo com suas atribuições legais, deverão garantir todas as medidas necessárias para a operacionalização de forma segura e em conformidade com as normas técnicas vigentes, inclusive de acessibilidade.

§1º. As empresas concessionárias e permissionárias integrantes do Sistema Municipal de Transporte deverão assegurar treinamento dos profissionais que atuam nesses serviços, para que prestem atendimento adequado aos usuários, em especial às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

§2º. Os veículos STCU deverão possuir 10% das poltronas reservadas para idosos, não se admitindo fração, devendo adotar o número imediatamente superior.

§3º. Os veículos do STCU devem atender as disposições da NBR 14022- Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros e NBR 15646- Plataforma Elevatória Veicular e Rampa de Acesso Veicular.

Art. 40. O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas de incentivo e metas para a adaptação de veículos e serviços pelo setor privado de transporte, visando o melhor atendimento à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

Parágrafo único. A fiscalização do cumprimento das metas de adaptação de veículos e serviços prestados pelo setor privado de transporte ficará a cargo da Comissão Permanente de Mobilidade Acessibilidade, devendo ser observados os princípios do Desenho Universal, a legislação e as normas técnicas de acessibilidade vigentes, emitindo relatório anual.

CAPÍTULO VI

COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Art. 41. Os sites e portais eletrônicos dos órgãos da administração pública municipal, direta e indireta, deverão atender aos critérios de acessibilidade digital, de acordo com as recomendações

e protocolos do Modelo de Acessibilidade de Governo Eletrônico (e-MAG), tendo em vista o acesso aos serviços públicos municipais on-line e a Lei Federal nº 12.527, de novembro de 2011, denominada “Lei de Acesso à Informação”.

Parágrafo único. Para atender o disposto no caput deste artigo, a administração pública municipal poderá valer-se de contratação, mediante devido processo licitatório, de serviço especializado para adequação e manutenção de “sites”.

Art. 42. Os telecentros comunitários, administrados pelo Poder Executivo Municipal, deverão disponibilizar acessibilidade arquitetônica, mobiliário adaptado, dispositivos de informática e tecnologia assistiva, bem como funcionários capacitados para o atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 43. O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas para a implantação de acessibilidade comunicacional nos espaços culturais e de lazer, como museus, teatros, cinemas, bibliotecas, galerias de arte, parques, jardins botânicos, zoológicos e outros, de modo a garantir a disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 44. Os órgãos da administração pública municipal direta e indireta deverão fornecer recursos de acessibilidade comunicacional, visando permitir o adequado atendimento presencial às pessoas com deficiência que procurem os serviços prestados ao público.

Parágrafo único. Para o atendimento ao caput desse artigo, os órgãos públicos municipais poderão valer-se da aquisição de tecnologias e/ou contratação de serviços especializados, mediante devido processo licitatório e observadas as garantias de qualidade dos serviços prestados.

Art. 45. O Poder Executivo Municipal deve solicitar junto à empresa prestadora de serviços de telefonia, a instalação de telefones acessíveis nos principais edifícios e equipamentos urbanos, como estádios, rodoviárias, aeroportos e centros comerciais, entre outros.

Art. 46. O Poder Executivo Municipal desenvolverá um programa para o estímulo à acessibilidade comunicacional nos estabelecimentos do setor privado, como agências bancárias, lojas, restaurantes e hotéis, entre outros, de modo a incentivar a adoção de recursos tecnológicos, bem como a capacitação de recursos humanos para o atendimento à pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 47. Aplicam-se, no que couber, às infrações aos dispositivos desta lei as penalidades previstas estando as multas indicadas no Quadro 01 do Anexo 05. (as infrações e penalidades devem estar previstas no corpo da Lei)

§ 1º A notificação far-se-á ao infrator pessoalmente ou via postal, com recebimento ou, ainda por edital nas hipóteses de recusa do recebimento da notificação ou não localização do notificado.

§ 2º Para os efeitos desta lei complementar, considera-se infrator o proprietário ou possuidor do imóvel, ainda quando for o caso, o síndico, o usuário e o responsável pelo uso, diretor ou gerente de sociedade.

Art. 48. O infrator, a partir da lavratura do auto de infração terá o prazo de 10 (dez) dias corridos para pagar ou apresentar defesa à autoridade competente, sob pena de confirmação da penalidade imposta.

Art. 49. Na reincidência a multa será aplicada em dobro.

Parágrafo único- Reincidência ficará caracterizada quando após 30 dias da multa persistir a infração ou tendo sido multado venha infringir a qualquer tempo as disposições desta lei.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 50. Compreendem as ações prioritárias para implantação do Plano de Mobilidade e Acessibilidade as ações e respectivas metas integrantes do Plano e identificadas no anexo 02- Quadro de Planos de Ações desta lei.

Parágrafo único. O mapa e a relação de intervenções nas vias encontram-se no Anexo 03 desta Lei.

§ 1º. Os roteiros de transporte coletivo, pontos e terminais existentes estão relacionados no Anexo 04 desta Lei, e podem sofrer alterações quando aprovadas pela Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade, desde que fundamentada tecnicamente e validada em audiência pública através de decreto municipal.

§ 2º. O Mapa de ciclovias se encontra no Anexo 01 desta lei e deve ser incorporado nas de integração intermodal, que podem sofrer alteração quando aprovadas pela Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade desde que fundamentada tecnicamente e validade em audiência pública através de lei municipal.

Art. 51. O Sistema Ciclovário compreende uma rede integrada ao STCU (Sistema de Transporte Coletivo) e corredores verdes.

Parágrafo único. Também compreende o Sistema Ciclovário, os Corredores Verdes a serem implantados em vias locais arteriais que estabeleçam conexão entre duas Macrozonas, dotados de ciclovia, passeio e arborização.

Art.52. O monitoramento da implementação do PlanMob-BDO, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, são de responsabilidade do Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro em conjunto com o Departamento de Trânsito e Transportes, a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro, o Conselho da Cidade, o Conselho Para Assuntos da Pessoa com Deficiência e o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte..

§ 1º. O monitoramento será realizado tendo como base indicadores de desempenho.

§ 2º. Os indicadores de desempenho serão apurados anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade e Acessibilidade que será de responsabilidade, da Comissão Permanente de Acompanhamento do PlanMob-BBD e deverá ser disponibilizado na página eletrônica do Plano Diretor e serão utilizados nas avaliações periódicas do PlanMob-BDO.

Art. 53. As revisões do PlanMob-BDO terão periodicidade de 5 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Bebedouro, incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 54. As despesas com a execução da presente lei complementar correrão por conta de dotações próprias do orçamento, suplementadas, se necessário.

Art. 55. Esta lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis 2077/1990; 2079/1990; 3218/2002 3230/2002; 3535/2005, 3580/2006 e o artigo 6o. da Lei 4887/2015.

Bebedouro, xxx de agosto de 2015

FERNANDO GALVÃO MOURA

Prefeito Municipal