



PLANO DE MOBILIDADE DE BARIRI

JUNHO 2016

Índice

CAPÍTULO I _DISPOSIÇÕES GERAIS.....	2
CAPÍTULO II _DA MOBILIDADE URBANA	6
CAPITULO III _DO SISTEMA VIÁRIO URBANO	10
CAPITULO IV _DA ZONA RURAL.....	11
CAPÍTULO V _DO SISTEMA DE TRANSPORTES.....	13
CAPÍTULO VI _ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO	14
CAPÍTULO VII _CALÇADAS, CICLOVIAS E CICLOFAIXAS.....	16
CAPITULO VIII _COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO.....	19
ANEXO I – Hierarquia de Vias.....	21
ANEXO II- Estruturas Urbanísticas Mínimas.....	21
ANEXO III- Estrutura Urbanística Mínima I.....	22
ANEXO IV- Estrutura Urbanística Mínima II	24
ANEXO V – Estrutura Urbanística Mínima III.....	26
ANEXO VI – Estrutura Urbanística Mínima IV	28
ANEXO VII- Estrutura Urbanística Mínima V	30
ANEXO VIII - Estrutura Urbanística Mínima VI	33
ANEXO IX- Estrutura Urbanística Mínima VII	35
ANEXO X- Estrutura Urbanística Mínima VIII	37
ANEXO XI- Estrutura Urbanística Mínima IX	39

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. – O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é um instrumento de desenvolvimento urbano sustentável e tem como objeto a implementação de ações e projetos que garantam o acesso das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a todos os bens, produtos e serviços disponibilizados na sociedade, tendo como referência as Leis Federais nº 10.048, de 08 de novembro de 2.000, e nº 10.098, de 19 de novembro de 2.000, o Decreto Federal nº 5296, de 02 de dezembro de 2.004, bem como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2.012.

§ 1º. – A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

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

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

§ 2º. – A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município de Bariri;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII – integração regional.

Art. 2º. – São diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana:

I – utilização dos 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;

II – adequação dos espaços, serviços, equipamentos e mobiliários urbanos públicos já existentes, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas editadas pela ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas)

III – desenvolvimento de projeto para implementação de rotas alternativas acessíveis em regiões de grande circulação, como pólos geradores de tráfego;

IV – integração entre as políticas públicas de transporte, trânsito, desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, urbanismo, planejamento, gestão do uso do solo e meio ambiente;

V – estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, permitindo sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público; e,

VI – estímulo ao desenvolvimento tecnológico para obtenção de novas soluções em termos de acessibilidade e usabilidade do espaço público urbano, fomentando a consonância com os princípios do Desenho Universal.

Art. 3º. – 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 aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas e demais referências normativas complementares.

§ 1º. – A convenção sobre os Direitos das Pessoas 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 a serem seguidos na aplicação da presente Lei:

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 conseqüências 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. 4º - São considerados objetos das ações deste Plano Municipal de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Holambra:

I – edificações;

II – espaços públicos;

III – espaços privados cedidos para uso público;

IV – equipamentos e mobiliário urbano;

V – calçadas;

VI – veículos, infraestrutura e sistema de transporte; e,

VII – sistemas de comunicação e sinalização.

Art. 5º. – O disposto neste Plano Municipal deverá ser observado nos seguintes casos:

I – para aprovação, reformas e regularizações de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística ou de transporte, bem como na execução de qualquer tipo de obra, seja ela permanente ou temporária, pública ou privada, 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 convênios, contrato, acordo ou termo similar.

§ 1º. – Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, restaurantes, hotéis e demais estabelecimentos comerciais de uso coletivo deverão apresentar as condições básicas de acessibilidade exigidas pela legislação vigente e descritas nas normas técnicas , editadas pela ABNT, aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas) e suas referências complementares.

§ 2º. – Os projetos referentes às reformas ou intervenções em edificações de uso público ou coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação do Departamento Municipal de Obras e Planejamento, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e validadas por equipe técnica.

§ 3º. – 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. 6º. – A elaboração, implementação e posterior manutenção das ações de acessibilidade previstas neste Plano Municipal devem seguir as seguintes premissas básicas:

I – a priorização das necessidades e a adoção de cronograma compatível com a reserva de recursos para sua implementação; e,

II – a articulação e planejamento, de forma continuada, entre todos os órgãos públicos envolvidos.

CAPÍTULO II DA MOBILIDADE URBANA

Art. 7º. – São infraestruturas de mobilidade urbana:

I – calçadas, passarelas, passagens subterrâneas e faixas de pedestres;

II – estacionamentos;

III – rede viária urbana;

IV – pontos de paradas para embarque e desembarque de passageiros;

V – ciclovias e ciclofaixas;

VI – sinalização viária;

VII – sistemas de informação;

VIII – equipamentos e instalações; e,

IX – garagens e pátios.

Art. 8º. – São princípios da Mobilidade Urbana que regem a aplicação da presente Lei:

I – acessibilidade urbana como um direito universal;

II – garantia de acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano e rural;

III – desenvolvimento sustentável do Município;

IV – eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano e rural;

V – transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da Política de Mobilidade Urbana;

VI – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte urbano;

VII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII – garantia da diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características dos setores, priorizando o transporte coletivo que é estruturante sobre o individual, os modos não motorizados, em especial as ciclovias e a valorização, conforto e segurança do pedestre;

IX – garantia da mobilidade inclusiva, como direito básico de todo cidadão;

X – implantação da gestão de Mobilidade, de forma sistêmica entre transporte, planejamento urbano de uso e ocupação do solo e sistema viário;

XI – a gestão deve ser integrada ao Plano Diretor Municipal e aos Planos Particularizados e Cenários Urbanos e Territoriais;

XII – contemplação da mobilidade e transporte regional, desenvolvendo as características logísticas existentes;

XIII – garantia do controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo; e,

XIV – proteção e preservação do meio ambiente com políticas redutoras dos níveis de poluição do ar e sonora.

Art. 9º – Estratégias específicas de Mobilidade Urbana do Município de Bariri:

Parágrafo único – As estratégias da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Bariri se balizam nos estudos realizados, nos quais a equipe responsável pela sua elaboração, juntamente com as diretorias da Prefeitura Municipal e construíram formas de participação e de diálogo com o objetivo de delinear um quadro complexo das diretrizes que irão dar suporte para a construção de uma “Nova Bariri”. No caso específico do projeto de mobilidade, participaram Diretorias e Conselhos de Desenvolvimento do Município .

Art. 10 – Com o objetivo de garantir o direito de locomoção urbana e reduzir o tempo de viagem necessário à realização das diversas atividades, proporcionando opção de escolha no modo de transporte aos usuários, são estabelecidas as seguintes diretrizes:

I – integração com a política de uso e controle do solo urbano;

II – diversidade e complementaridade entre serviços e modos de transportes urbanos;

III – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens;

IV – incentivo à inovação tecnológica e à adoção de energias renováveis e não poluentes;

V – priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados;

VI – definição da rede estrutural do Município;

VII – estabelecer controle de velocidade nas vias principais;

VIII – ampliar o sistema viário, garantindo melhorias necessárias na estruturação viária existente, com a finalidade de redução dos congestionamentos nos corredores do sistema viário urbano;

IX – definir locais para estacionamento de veículos próximo às áreas centrais, com a finalidade de evitar congestionamentos;

X – elaborar projeto específico para usos que gerem impactos no tráfego;

XI – estimular o uso de transporte coletivo;

XII – dotar o município de locais de paradas de transportes coletivos que apresentem conforto e segurança aos usuários, com o não impedimento do fluxo de veículos nas vias expressas e avenidas, com paradas do tipo baía para coleta de usuários quando possível;

XIII – definir rotas para transporte de cargas pesadas e/ou perigosas;

XIV – firmar convênios com órgãos federais e estaduais com objetivo de controle e licenciamento de veículos, de forma a promover ações de fiscalização;

XV – manter calçadas em perfeitas condições de uso, utilizando para critérios de acessibilidade as normas da ABNT e legislações pertinentes, tanto o Poder Público como os proprietários de imóveis;

XVI – criar transportes intermodais proporcionando facilidades na mudança do tipo de transporte, bicicletários, estacionamentos entre outros; e,

XVII – rever padrões viários com o objetivo de reduzir a velocidade em áreas residenciais, aumentando a segurança dos pedestres.

Art. 11 – São objetivos e diretrizes do planejamento e da execução das redes viárias urbana e rural do Município:

I – transporte coletivo urbano e rural;

II – circulação viária e de orientação de tráfego, priorizando o transporte coletivo e não-motorizado;

III – circulação segura de pedestres e ciclistas;

IV – elaboração de um plano de acessibilidade para o Município que inclua diretrizes para eliminação de barreiras arquitetônicas na cidade;

V – infraestruturas de integração de duas ou mais modalidades de transportes;

VI – adequada utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento e operação de carga e descarga;

VII – estruturar e hierarquizar o sistema viário através do Plano Viário, permitindo condições adequadas de mobilidade e acessibilidade;

VIII – preservar o sossego nas áreas residenciais determinando o tráfego pesado e de longa distância para vias apropriadas, liberando a maioria das ruas dos bairros para o trânsito local, se possível executando projetos de vias de trânsito rápido, afastadas do centro urbano, com o intuito de desviar o tráfego pesado de veículos com destino a outros municípios das vias centrais da cidade;

IX – promover a integração dos bairros segregados por barreiras naturais ou artificiais, entre si e com o centro, buscando recursos junto ao governo federal e estadual, haja vista serem obras de grande porte, na sua maioria viadutos e pontes;

X – oferecer diretrizes para expansão do sistema viário de futuros loteamentos, incluindo nessas diretrizes o artigo 51 do Código de Trânsito Brasileiro;

XI – organizar e priorizar o sistema de circulação de pedestres como um subsistema viário, constituído por calçadas, vias de pedestre, passagens e calçadas protegidos e sinalizados, observando-se sempre as necessidades das pessoas portadoras de necessidades especiais;

XII – implantação do POT (Programa de Orientação de Tráfego) que tem por objetivo básico ordenar os deslocamentos dando as opções de caminhos e rotas alternativas, informando-os através de referenciais conhecidos da cidade e facilmente identificados pelos motoristas;

XIII – redução de movimentos veiculares conflitantes em pontos críticos na área já urbanizada, com intervenções no espaço físico, no sistema viário, como forma de reduzir acidentes em determinadas áreas, bem como ordenar o trânsito nas vias de grande circulação de veículos;

XIV – desenvolver um programa cicloviário principal que permita a utilização segura da bicicleta como meio de transporte e de lazer, através de implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas, criação de normas e campanhas educativas para a sua correta utilização;

XV – melhorar a qualidade de tráfego com ênfase na fiscalização, operação, policiamento, engenharia de tráfego e promoção de campanhas educacionais;

XVI – criação de manual de procedimentos para Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego adequado ao município, cumprindo exigência expressa no artigo 93 do Código de Trânsito Brasileiro, minimizando o impacto na área em que os mesmos serão instalados; e,

XVII – utilizar-se da Lei Complementar nº 121 de 27 de dezembro de 2001, que institui o Código Tributário do Município, para cobrança de contrapartida de empreendedores de Pólos Geradores de Tráfego, visando equacionar os problemas de tráfego que surgirão devido à instalação do pólo gerador.

CAPITULO III DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 12 – O Sistema Viário Urbano compreende os seguintes conceitos:

I – Sistema Viário Estrutural – Hierarquia de vias, conforme ANEXO I e II

II – Unidades Urbanísticas Mínimas, conforme ANEXO III

Art. 13 – O sistema Viário Urbano estrutura-se em:

I – Sistema Viário Estrutural – Hierarquia de vias: Visa uma hierarquização do Sistema viário através da classificação das vias públicas conforme o Art. 60 do Código de Trânsito Brasileiro e suas funções, assim como a aplicação de padrões diferenciados de pavimentação, ajardinamento e iluminação.

II – Unidades Urbanísticas Mínimas: inserção de nove unidades urbanísticas mínimas, que, articularão, equipamentos essenciais existentes, como escolas, creches, postos de saúde, praças, equipamentos de lazer, cultura e etc. Com calçadas 100% acessíveis que atendem as normas da ABNT 9050 de acessibilidade universal, construindo uma articulação contínua e integrada de serviços. As unidades urbanística mínimas, funcionam como um sistema de poli núcleos, que se configuram como um importante instrumento de mobilidade urbana.

Art. 14 – Para a eficácia e eficiência do sistema viário proposto será utilizado, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – ordenamento da circulação e parada dos veículos, pedestres e animais na área central, com sinalização específica;

II – sinalização horizontal e vertical, de regulamentação e indicativas, de maneira a ampliar a acessibilidade as diversas áreas da cidade, em especial nos diversos subcentros de atividades centralizadoras e geradoras de tráfego;

III – implementação de equipamentos, tecnologias e softwares para ações de melhoria no sistema viário, acompanhando o crescimento da frota de veículos e população que se verifica ano após ano;

IV – elaboração de dados estatísticos de acidentes de trânsito, de forma a orientar os trabalhos para redução desses índices, proporcionando um sistema viário seguro;

V – trabalhar constantemente com projetos e campanhas voltados as crianças, jovens, adolescentes e adultos para educação e cidadania no trânsito; e,

CAPITULO IV DA ZONA RURAL

Art. 15 – São objetivos e diretrizes da mobilidade na Zona Rural:

- I – manutenção de um cadastro atualizado das estradas rurais;
- II – regularização das estradas rurais;
- III – plano de recuperação e perenização das estradas rurais;
- IV – sinalização das estradas municipais, córregos e demais pontos de referência;
- V – racionalização do transporte coletivo para mobilidade da população rural das áreas mais adensadas, estabelecendo as condições básicas para o seu funcionamento, bem como os itinerários e horários, inclusive com a implantação de terminais e pontos de ônibus;
- VI – conservar as estradas municipais rurais, em condições de trânsito, de modo a ter trafegabilidade durante todo ano, assegurando às comunidades o atendimento de suas necessidades básicas;
- VII – permitir aos produtores rurais o transporte seguro de insumos e escoamento de produção agropecuária, valorizando e estimulando sua produção;
- VIII – preservar os recursos naturais, especificamente água e solo, prevenindo e controlando erosão, adotando práticas conservacionistas e conscientizando o produtor rural da adoção destas medidas;
- IX – corrigir, quando possível, o traçado original das estradas amenizando curvas muito acentuadas; e,
- X – efetuar sinalização adequada ao longo das estradas.

Parágrafo único - As propriedades lindeiras das estradas municipais deverão ser devidamente identificadas.

Art. 16 – O escoamento das águas das estradas e caminhos deverá ser tecnicamente conduzido de modo à:

- I – não causar erosão e degradação do solo em propriedades agrícolas;
- II – não poluir cursos d'água;
- III – não obstruir o tráfego interno da propriedade; e,
- IV – não reduzir o grau de utilização da propriedade.

Parágrafo Único. Fica expressamente vedado aos proprietários rurais, meeiros, arrendatários e todos aqueles que por qualquer tipo tenham a posse ou explorem a propriedade rural:

- a) efetuar qualquer tipo de obra que provoque a obstrução ou fechamento de escoadouros de águas pluviais que corram nos leitos das estradas municipais;
- b) efetuar qualquer tipo de obra em suas propriedades rurais que resultem em despejo de águas no leito das estradas municipais;
- c) soltar os animais domesticados para que os mesmos tenham acesso à estrada;
- d) permitir que taludes, plantas, galhos e ervas daninhas de sua propriedade reduzam o leito carroçável das estradas e prejudiquem os canais escoadouros de água.

Art. 17 – Compete aos proprietários lindeiros, meeiros, arrendatários e todos aqueles que por qualquer tipo tenham a posse ou explorem a propriedade rural:

I – manejar o solo da propriedade de maneira a impedir que o escoamento superficial das águas pluviais atinja a estrada;

II – autorizar a retirada das cercas, quando necessário, podendo ser o serviço executado por ele próprio ou pela Prefeitura, sendo do proprietário o ônus do material para reconstrução;

III – nenhuma forma de obstáculo ou construção poderá ser feita ou executada no leito carroçável da estrada, sem a prévia autorização do órgão municipal competente; e,

IV – todo serviço de manutenção e adequação das estradas rurais será executado pela Prefeitura, podendo, quando houver interesse e de comum acordo, ser executados por outros com autorização prévia do órgão responsável.

Art. 18 – As obras de engenharia necessárias às estradas rurais serão projetadas pelos órgãos responsáveis.

Art. 19 – O órgão municipal responsável pela conservação e manutenção das estradas deverá efetuar verificações, inclusive levantando o seu estado de conservação e das obras nelas existentes e, quando for o caso, notificará os proprietários lindeiros sobre eventuais irregularidades encontradas, responsabilizando-os pela correspondente correção.

Art. 20 – O Sistema Viário Rural é composto das estradas rurais integrantes da malha viária do Município situados fora do perímetro urbano, pertencentes ao domínio

público, por apossamento ou por destinação, que será regulamentado por lei específica.

CAPÍTULO V DO SISTEMA DE TRANSPORTES

Art. 26 – O Sistema de Transportes compreende os seguintes elementos:

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

Art. 27 – São serviços de transporte urbano:

- I – coletivos;
- II – táxi;
- III – transporte de bens; e,
- IV – especiais de pessoa.

Art. 28 – São objetivos e diretrizes do Sistema de Transportes:

- I – otimizar o uso da infraestrutura viária existente tendo como meta o fornecimento de transporte mínimo necessário à população, proporcionando uma adequada mobilidade para todos;
- II – garantir aos portadores de necessidades especiais o acesso e a efetiva utilização dos meios de transporte coletivo;
- III – garantir e promover a melhoria das condições de circulação de pessoas e dos bens necessários ao funcionamento do sistema produtivo e social;
- IV – promover a integração entre os diversos meios de transportes disponíveis que se adaptem às características da cidade;

V – priorizar o transporte coletivo sobre o individual e o especial, e, de todos sobre o de carga;

VI – normatizar a circulação e o funcionamento do transporte de cargas, visando minimizar os efeitos dos veículos nos equipamentos urbanos e na fruição do tráfego;

VII – implantação do uso de combustíveis alternativos na frota de ônibus coletivos, com a permanente busca de soluções tecnológicas, ambiental e economicamente viáveis, que visem a sustentabilidade do sistema no sentido de reduzir o impacto ambiental e as tarifas;

VIII – redução da poluição ambiental em todas as suas formas;

IX – incentivar a criação de terminais de cargas e de combustíveis próximos a entroncamentos rodoviários e distantes de zonas residenciais;

X – definir rotas, tipos de veículos, horários de circulação e localização de pontos de carga e descarga e dos terminais, especialmente para cargas nocivas ou perigosas e tráfego pesado;

XI – assegurar condições para o perfeito funcionamento do transporte individual (inclusive táxi), transporte de escolares, fretados como transporte coletivo auxiliar e de emergência; e,

XII – zelar pela qualidade do serviço de transporte público prestado à população, em especial, a comodidade, conforto, rapidez, segurança, caráter permanente, frequência e a pontualidade.

Art. 29 – O Sistema 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.

Art. 30 – 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, pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 31 – Os semáforos de pedestres localizados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que forneça orientação para a travessia segura das pessoas com deficiência visual nos locais onde a periculosidade da via assim exija, ou mediante solicitação dos munícipes.

CAPÍTULO VI

ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. 32 – 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 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 editadas pela ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas).

Art. 33 – A instalação de equipamentos e mobiliário urbano, sejam eles temporários ou permanentes, particulares ou públicos, deverá seguir critérios de posicionamento que levem em conta o seu tamanho e impacto na circulação pelo passeio público, visando não interferir na faixa acessível, conforme normas de 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 auto-atendimento 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; e,

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

§ 2º. – 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 editadas pela ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, aplicáveis à Mobilidade Urbana ou correlatas.

Art. 34 – 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. 35 – Deverá ser desenvolvida a sistemática de arborização e rearborização, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Art. 36 – Os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir, pelo menos, 2% (dois por cento) de vagas reservadas às pessoas com deficiências, sendo assegurada pelo menos uma vaga próxima à entrada das edificações.

Art. 37 – 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.

Parágrafo único – Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, 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, conforme definido pelas normas técnicas da ABNT.

Art. 38 – 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 definidos pelas normas técnicas da ABNT.

CAPÍTULO VII

CALÇADAS, CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

Art. 39 – 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. Os potenciais obstáculos aéreos, como placas ou faixas, deverão estar localizados a uma altura superior a 2,50 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 e que propicie sua fácil substituição e manutenção.

Art. 40 – O Poder Executivo Municipal acompanhará um programa prioritário, estabelecendo rotas estratégicas, que abranja serviços básicos, como escolas, hospitais, bancos, correios, paradas de embarque e desembarque de passageiro, as quais terão prioridade no redesenho de suas calçadas.

Art. 41 – Fica a cargo do responsável pelo imóvel particular a adaptação e manutenção da calçada localizada em frente à sua propriedade, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

Parágrafo único – O prazo para adequação e o valor de multa para o caso de não cumprimento da obrigação serão estipuladas em **Lei Específica** e os reajustes de valores das multas referentes à falta de construção de muros, muretas, calçadas e suas conservações, bem como de limpeza de terrenos e correlatos, serão estipuladas por meio de Decreto Municipal.

Art. 42 – O Sistema Cicloviário Municipal será formado por:

I – rede viária para o transporte de bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas; e,

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 43 – O Sistema Cicloviário deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com o Sistema Viário, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias, nas vias públicas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

IV – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo no uso do espaço compartilhado; e,

V – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 44 – A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral e atendendo o seguinte:

I – ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de

interesse; e,

Art. 45 – A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único – a ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 46 – Ciclovias e ciclofaixas devem possuir sinalização de trânsito específica e ter traçado e dimensões para segurança do tráfego de bicicletas, sendo:

§ 1º. – Ciclofaixa unidirecional: largura externa efetiva de 1,80 m;

§ 2º. – Ciclovia unidirecional: largura externa efetiva de 2,00 m a 2,50 m;

§ 3º. – Ciclovia bidirecional; largura externa efetiva de 2,50 m a 3,00 m;

§ 4º. – Inclinação lateral máxima de 2%;

§ 5º. – Raio de curvatura de 3,00 m a 5,00 m.

Art. 47 – A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública ou da calçada, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código Brasileiro de Trânsito.

§ 1º. – A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º. – A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 48 – Os terminais rodoviários, edifícios públicos, centros de compras, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º. – O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 1º. – O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e

média duração em espaço público, equipado com dispositivos para acomodá-las.

Art. 49 – As novas vias públicas devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Parágrafo único – os possíveis projetos dos parques urbanos que porventura possam estar previstos no Plano Diretor e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 50 – Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamento pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

I – utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida; e,

II – circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado.

Art. 51 – O Sistema Ciclovitário tem como base o mapa “Sistema Ciclovitário – Ciclovias e Ciclofaixas”, conforme ANEXO VI.

CAPITULO VIII

COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

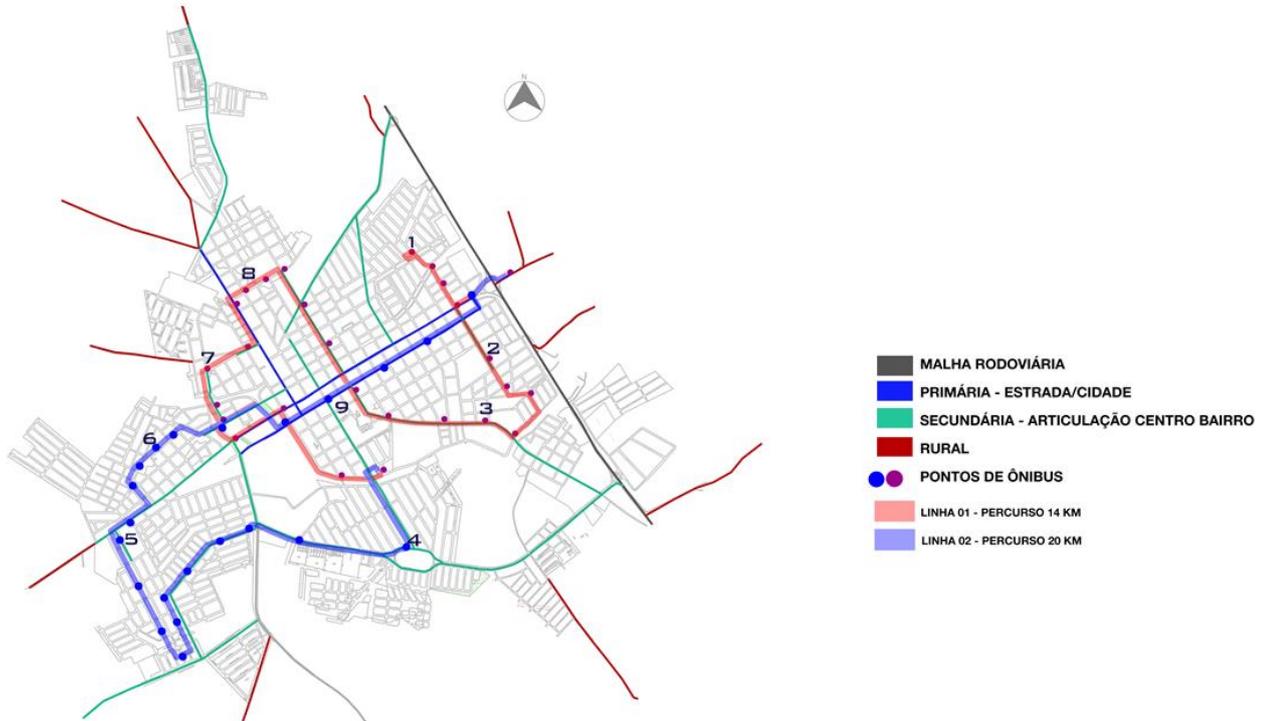
Art. 52 – Os sites e portais eletrônicos dos órgãos da administração pública municipal, direta e indireta, deverão atender aos critérios de acessibilidade digital, de acordo com as recomendações e protocolos do Modelos de Acessibilidade de Governo Eletrônico (e-MAG), tendo em vista o acesso aos serviços públicos municipais on-line e a Lei Federal nº 12.527 de novembro de 2.011, denominada “Lei de Acesso à Informação”.

Art. 53 – 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.

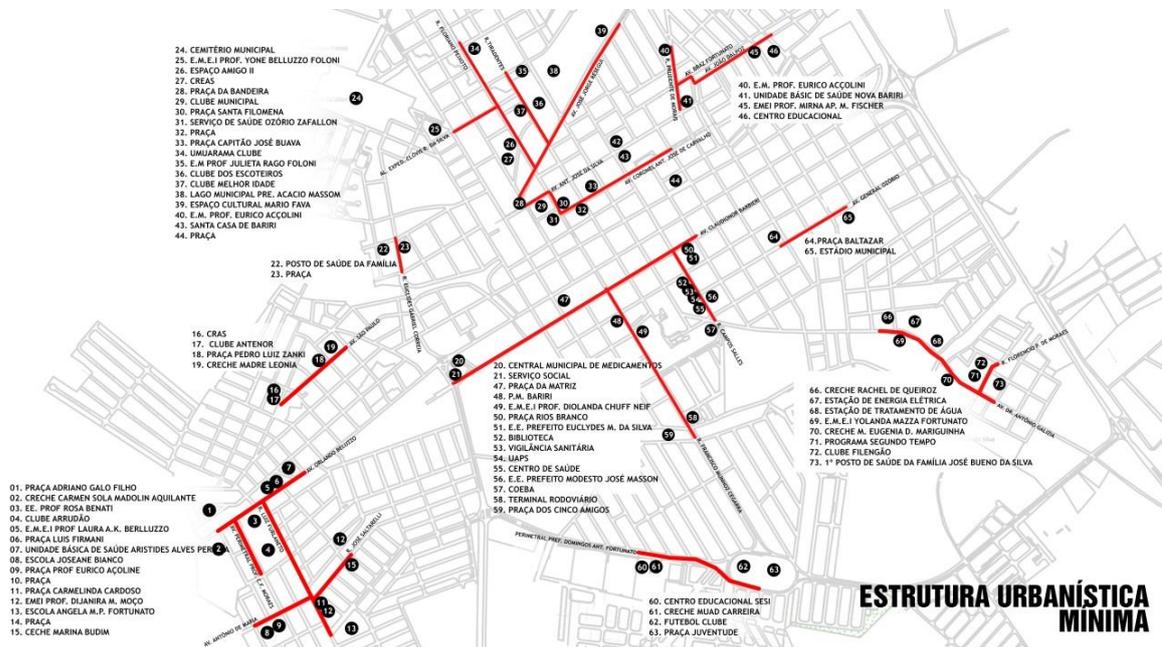
Art. 54 – O Poder Executivo Municipal desenvolverá programas para a implantação de acessibilidade comunicacional nos espaços culturais e de lazer, de modo a garantir a disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 55 – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

ANEXO I – Hierarquia de Vias

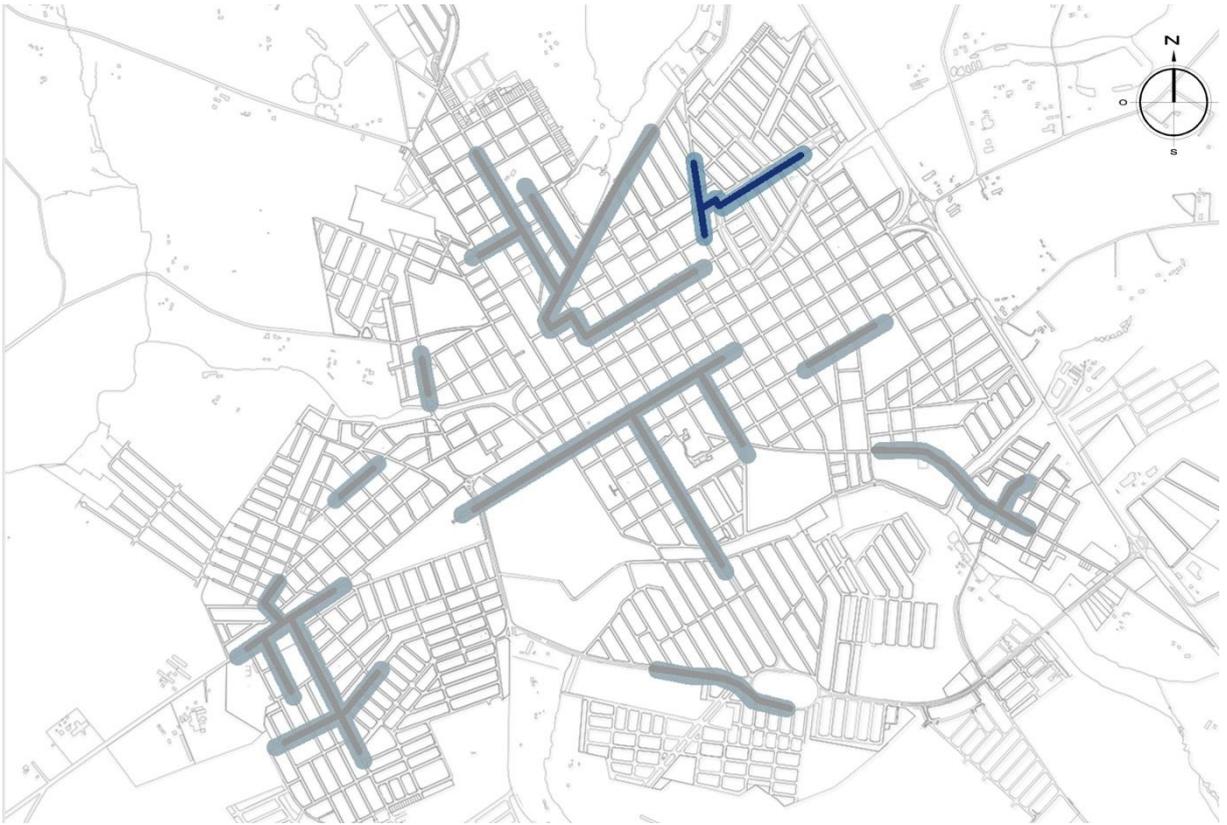


ANEXO II- Estruturas Urbanísticas Mínimas

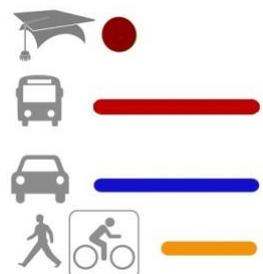


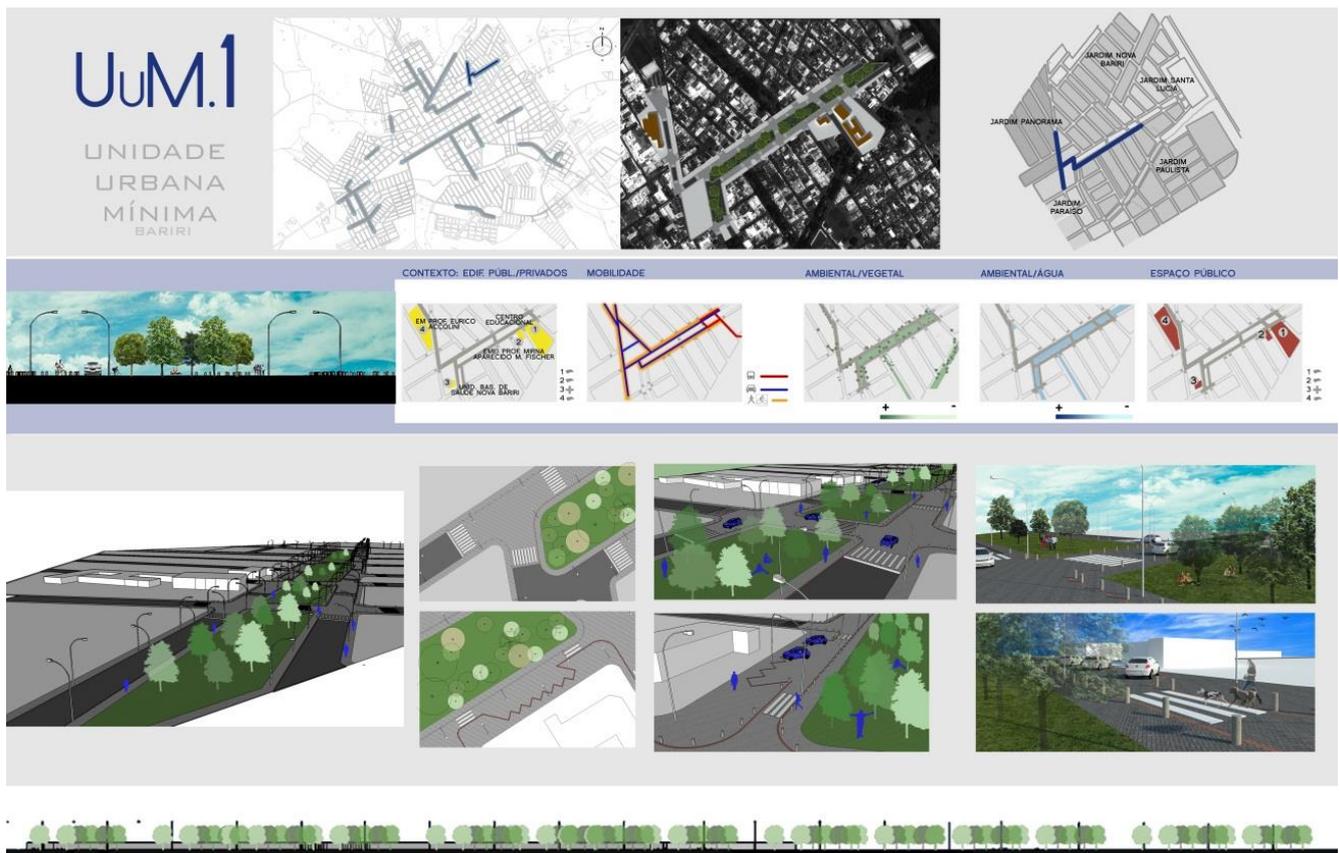
O mapa geral, Anexo I e II acima trata-se do plano de mobilidade integrada, desenvolvido a partir de poli núcleos. Cada poli núcleo, coloca-se como articulador dentro do sistema do transporte público como ponto de ônibus, e compõe a estrutura do bairro, a Unidade Urbanística mínima, que é uma geometria social e cultural. A articulação ocorre entre contextos existentes, dentro de uma trama contínua, acessível e arborizada, que privilegia modos não motorizados, pedestres e bicicletas.

ANEXO III- Estrutura Urbanística Mínima I



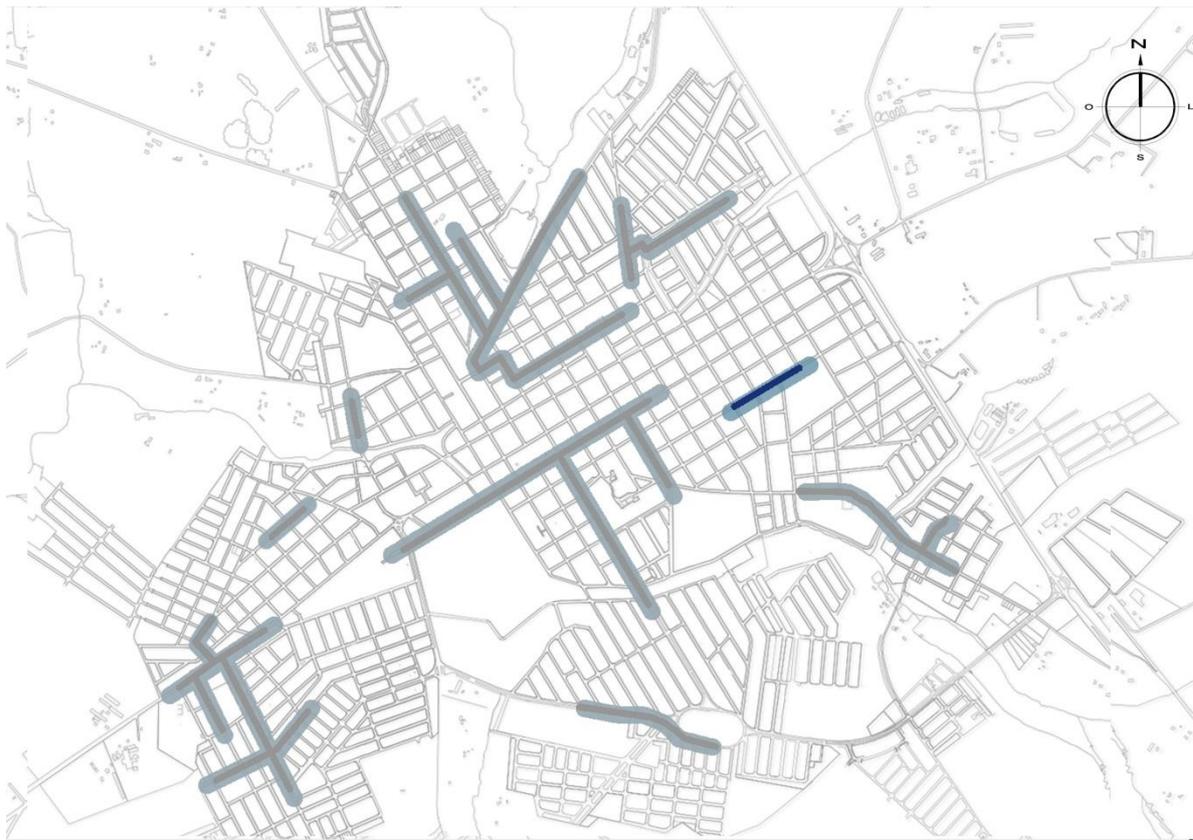
MOBILIDADE





A unidade urbanística mínima 1 articula os contextos sociais e culturais como a E.M. Prof. Eurico Acçolini, Unidade Básica de Saúde Nova Bariri, EMEI Prof.ª Mirna Ap. M. Fischer e o Centro Educacional. A unidade urbanística mínima 1 abrange os bairro Jd. Panorama, Nova Bariri, Jd. Santa Lucia, Jd. Paulista e Jd. Paraíso. Além disso, UuM1, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço público cidadão incorporando usos que a população de forma participativa.

ANEXO IV- Estrutura Urbanística Mínima II



MOBILIDADE





A unidade urbanística mínima 2 articula os contextos sociais e culturais como o Estádio Farid Jorge Resegue e a Praça dos Morros. Esta unidade abrange os Bairros Jd. Paulista, Jd. Esplanada, Jd. Industrial e Centro. Além disso, UuM2, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço publico cidadão incorporando usos que a população de forma participativa.

ANEXO V – Estrutura Urbanística Mínima III



MOBILIDADE



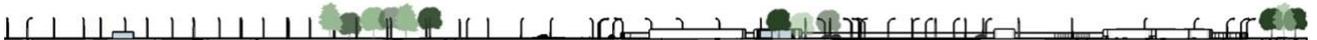


A unidade urbanística mínima 3 articula os contextos sociais e culturais como a Creche Raquel de Queiroz, EMEI Yolanda Mazza Fortunato, CPFL e a Estação de tratamento de água. A abrangência desta unidade atende os bairros Jd. Industrial I e II, Jd. Alvorada, Bairro do Livramento e Conjunto Habitacional Marquin Villas. Além disso, UuM3, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço publico cidadão incorporando usos que a população de forma participativa quer, como cinema ao ar livre, auditório, etc.

ANEXO VI – Estrutura Urbanística Mínima IV

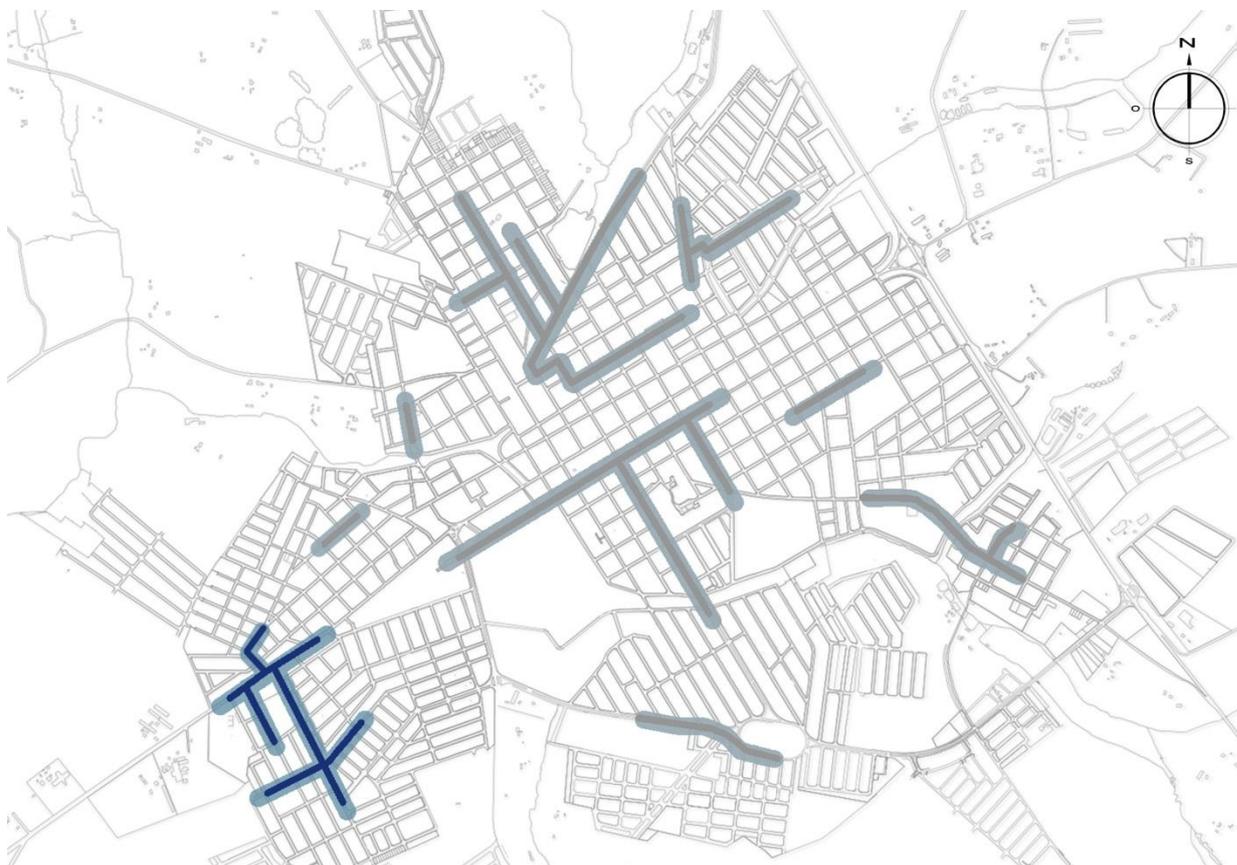


MOBILIDADE



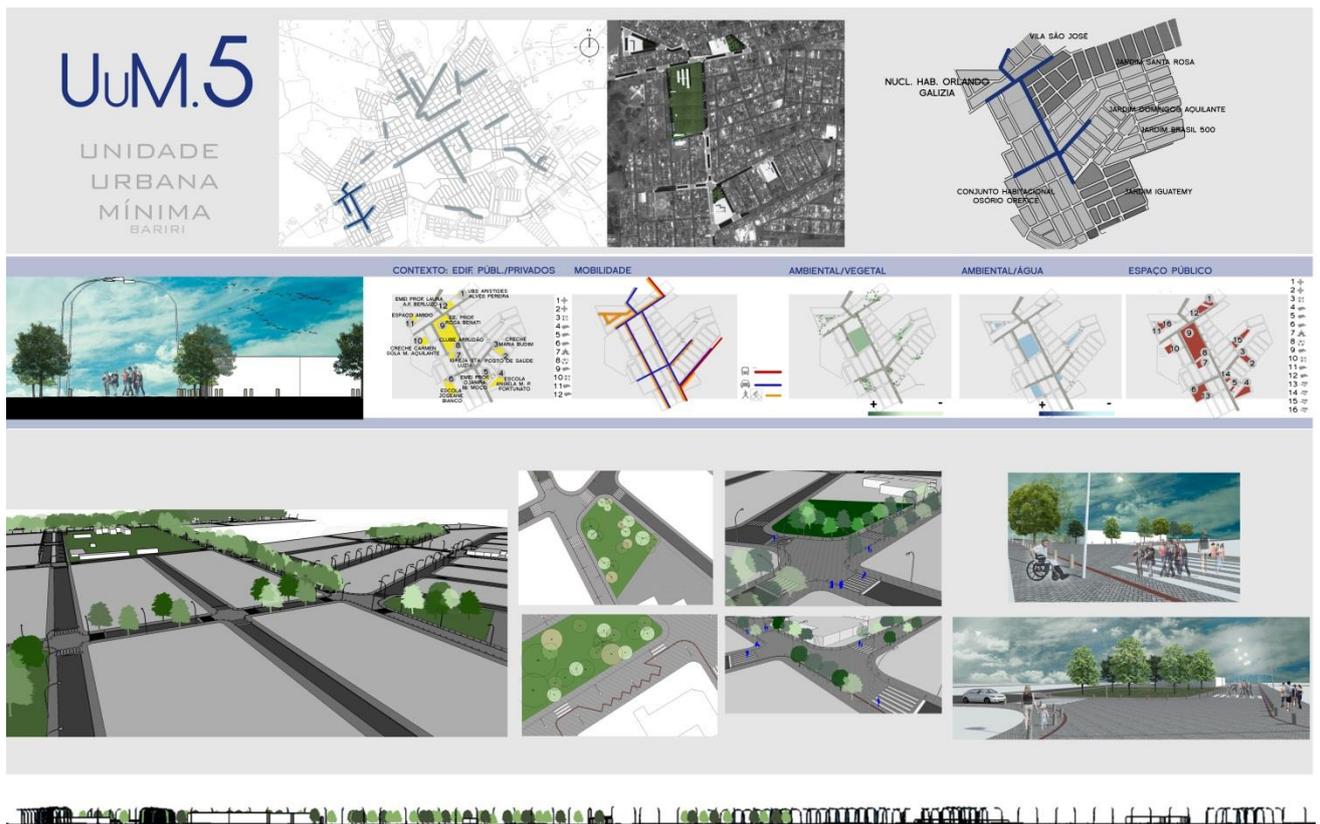
A unidade urbanística mínima 4 articula os contextos sociais e culturais como a Creche Leonor Muad Carreira e o Centro Educacional Sesi. O raio de abrangência da unidade 4 agrega os bairros Jd. Lucyla, Jd. Primavera I e II, Jd. Maria Luiza e Residencial Cidade Jardim. Além disso, UuM4, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço público cidadão incorporando usos que a população de forma participativa quer, como cinema ao ar livre, auditório, etc.

ANEXO VII- Estrutura Urbanística Mínima V



MOBILIDADE





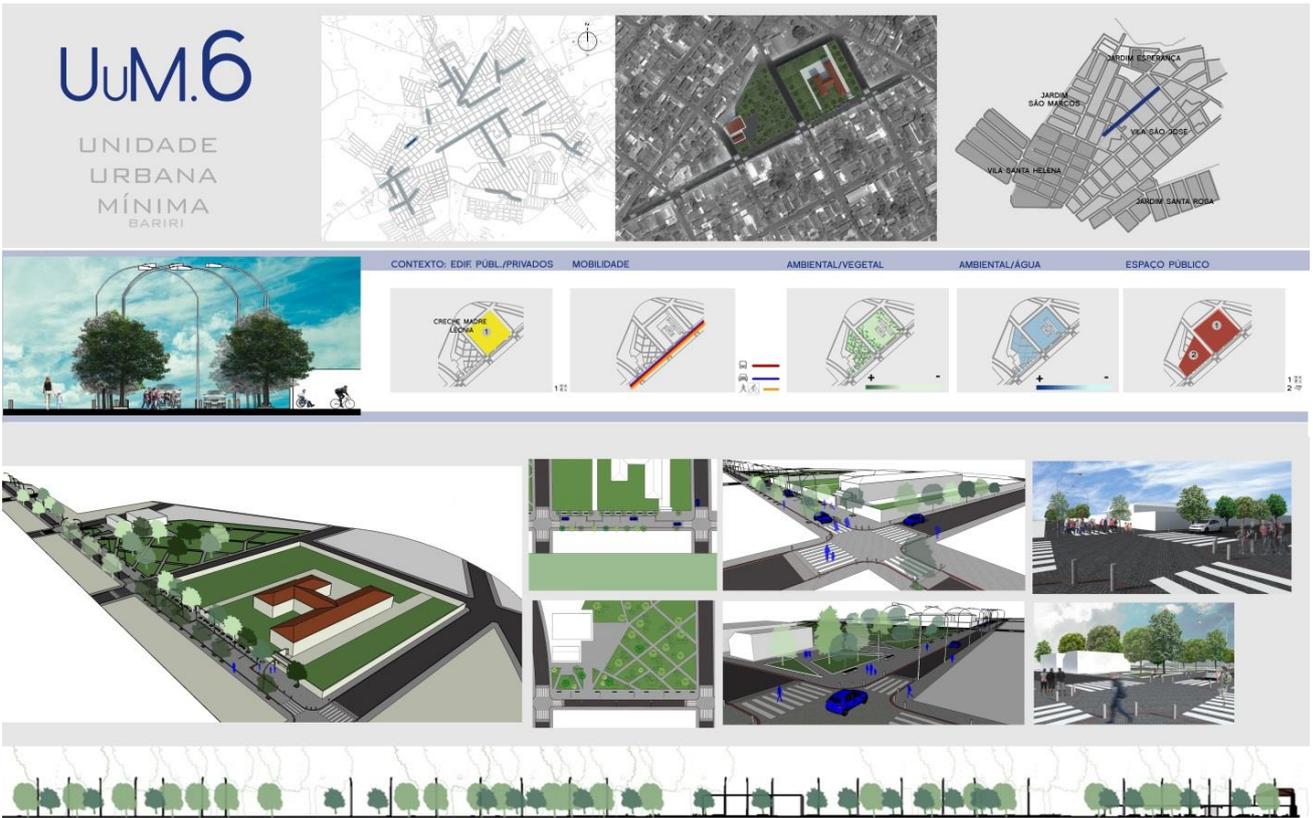
A unidade urbanística mínima 5 articula os contextos sociais e culturais como a Unidade Básica de Saúde Aristides Alves Pereira, EMEI Prof.^a Laura A. K. Beluzzo, Espaço Amigo, E.E. Prof.^a Rosa Benati, Clube Arrudão, Creche Carmem Sola M. Aquilante, Escola Joseane Bianco, EMEI Prof.^a Dijanira M. Moço, Escola Angela M. P. Fortunato, Posto de Saúde e Creche Maria Budim. A Unidade Urbanística Mínima 5 abrange os bairros Vila São José, Núcleo Habitacional Orlando Galizia, Conjunto Habitacional Osório Orefice, Jd. Iguatemy, Jd. Brasil 500, Jd. Domingos Aquilante e Jd. Santa Rosa. Além disso, UuM5, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço público cidadão incorporando usos que a população de forma participativa quer, como cinema ao ar livre, auditório, etc.

ANEXO VIII - Estrutura Urbanística Mínima VI



MOBILIDADE



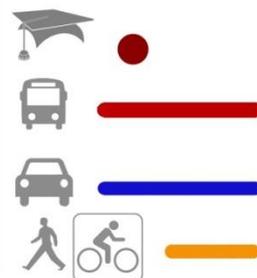
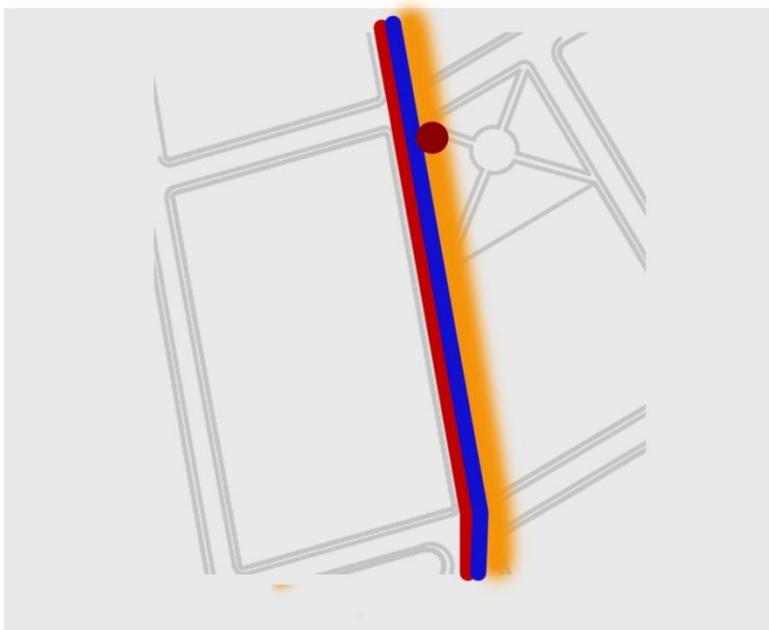


A unidade urbanística mínima 6 articula o contexto social e cultural como a Creche Madre Leonor. Abrangendo os bairros Jd. Santa Rosa, Vila São José, Jd. Esperança, Jd. São Marcos e Jd. Santa Helena. Além disso, UuM6, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço público cidadão incorporando usos que a população de forma participativa quer, como cinema ao ar livre, auditório, etc.

ANEXO IX- Estrutura Urbanística Mínima VII



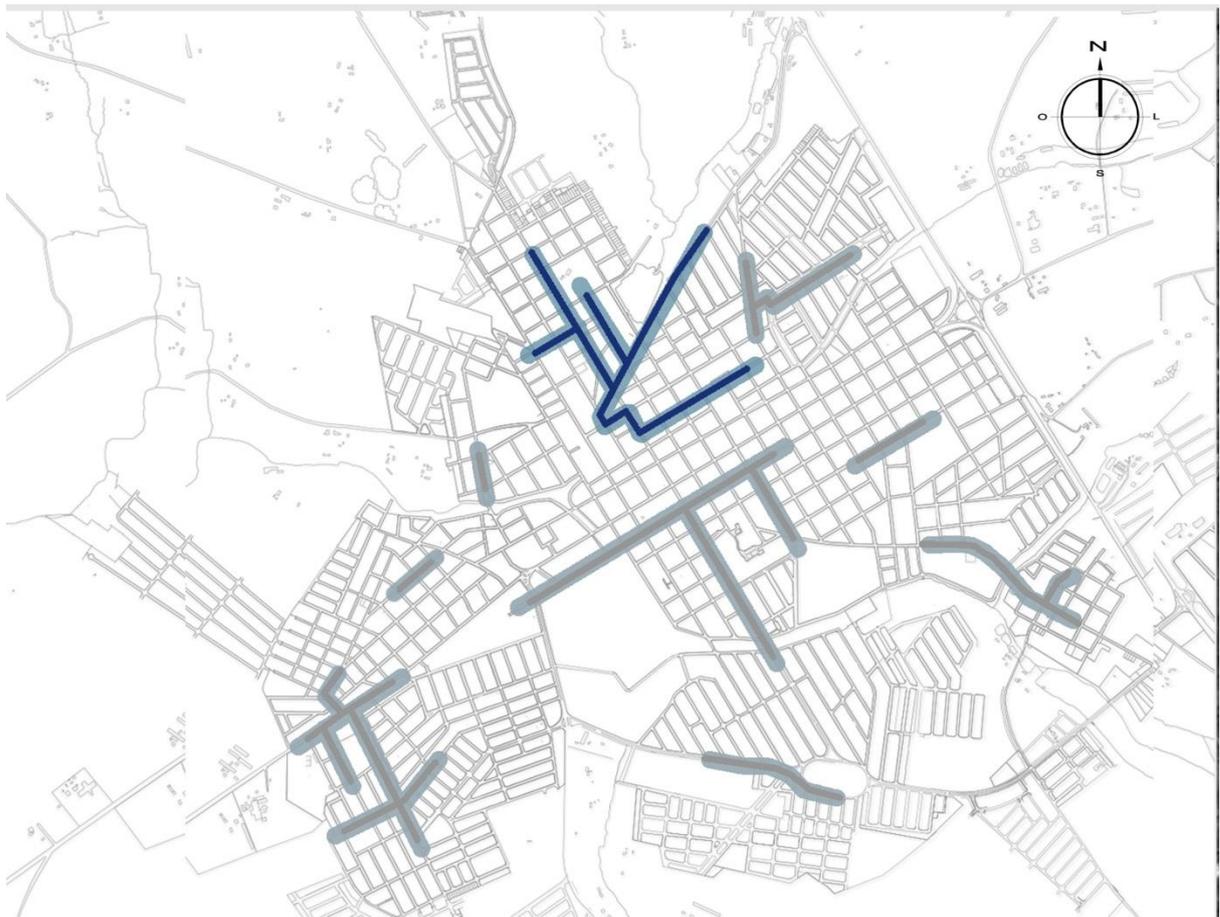
MOBILIDADE



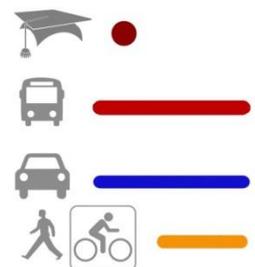


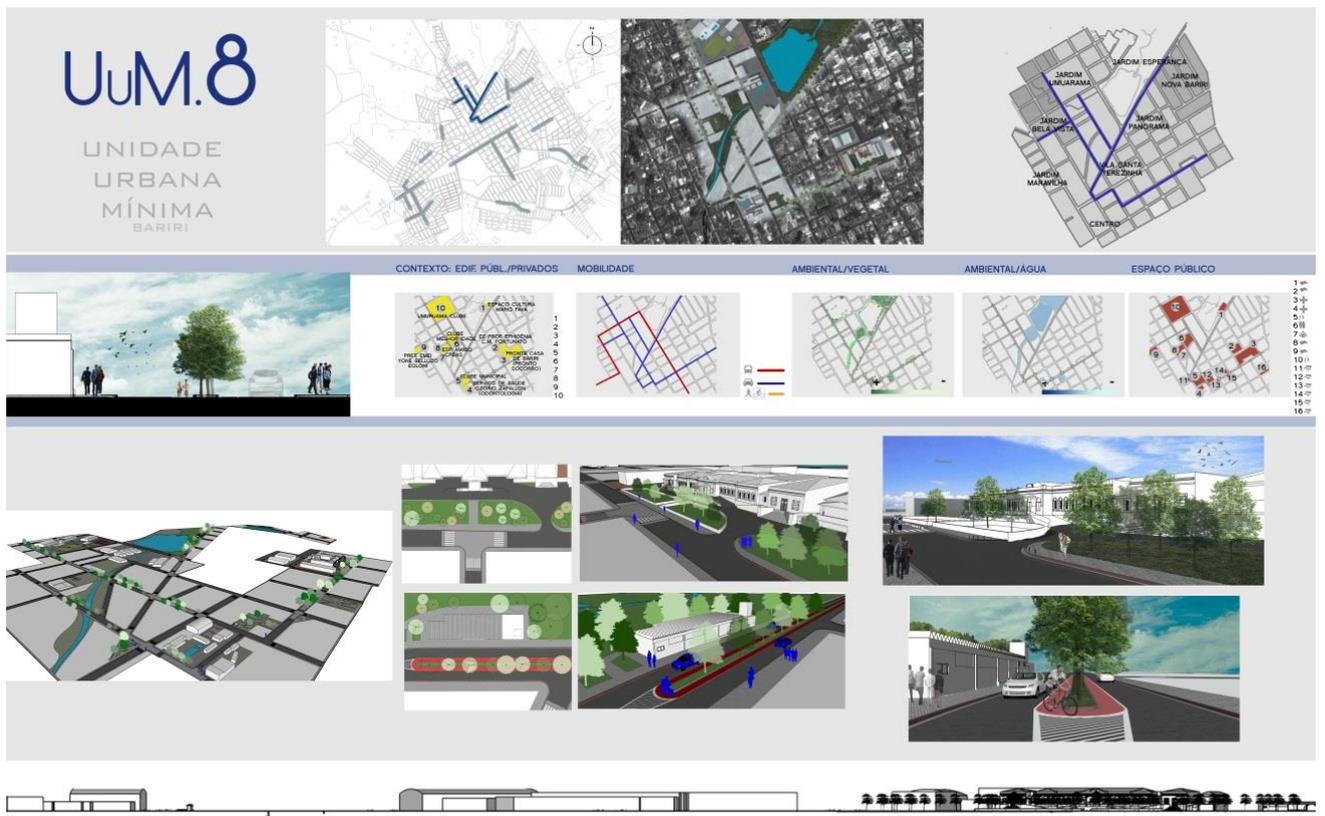
A unidade urbanística mínima 7 articula o contexto social como o Posto de saúde da Família. Abrangendo os bairros Parque dos Ipês, Jd. Maravilha, Jd. Panorama, Jd. Esperança e Centro. Além disso, UuM7, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço público cidadão incorporando usos que a população de forma participativa quer, como cinema ao ar livre, auditório, etc.

ANEXO X- Estrutura Urbanística Mínima VIII



MOBILIDADE



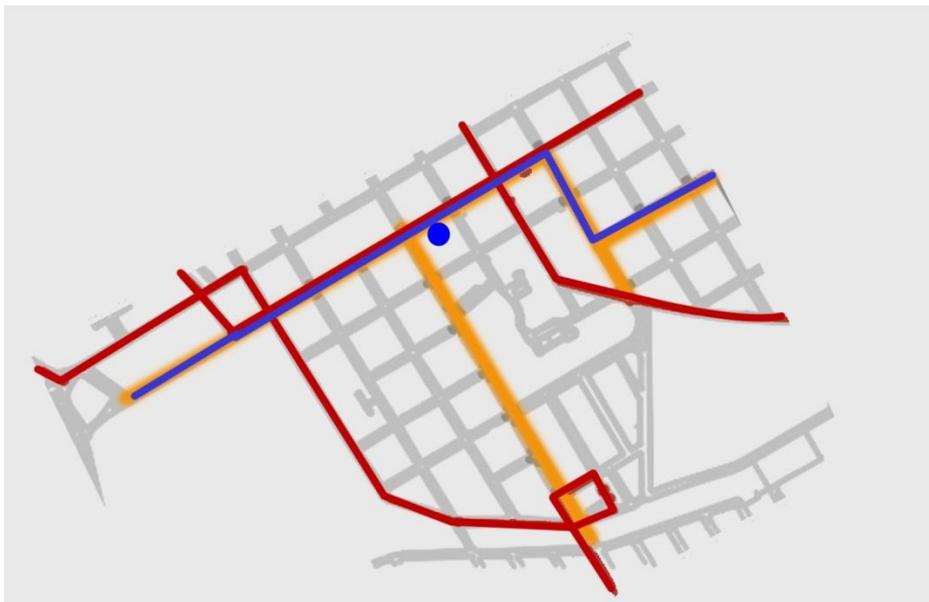


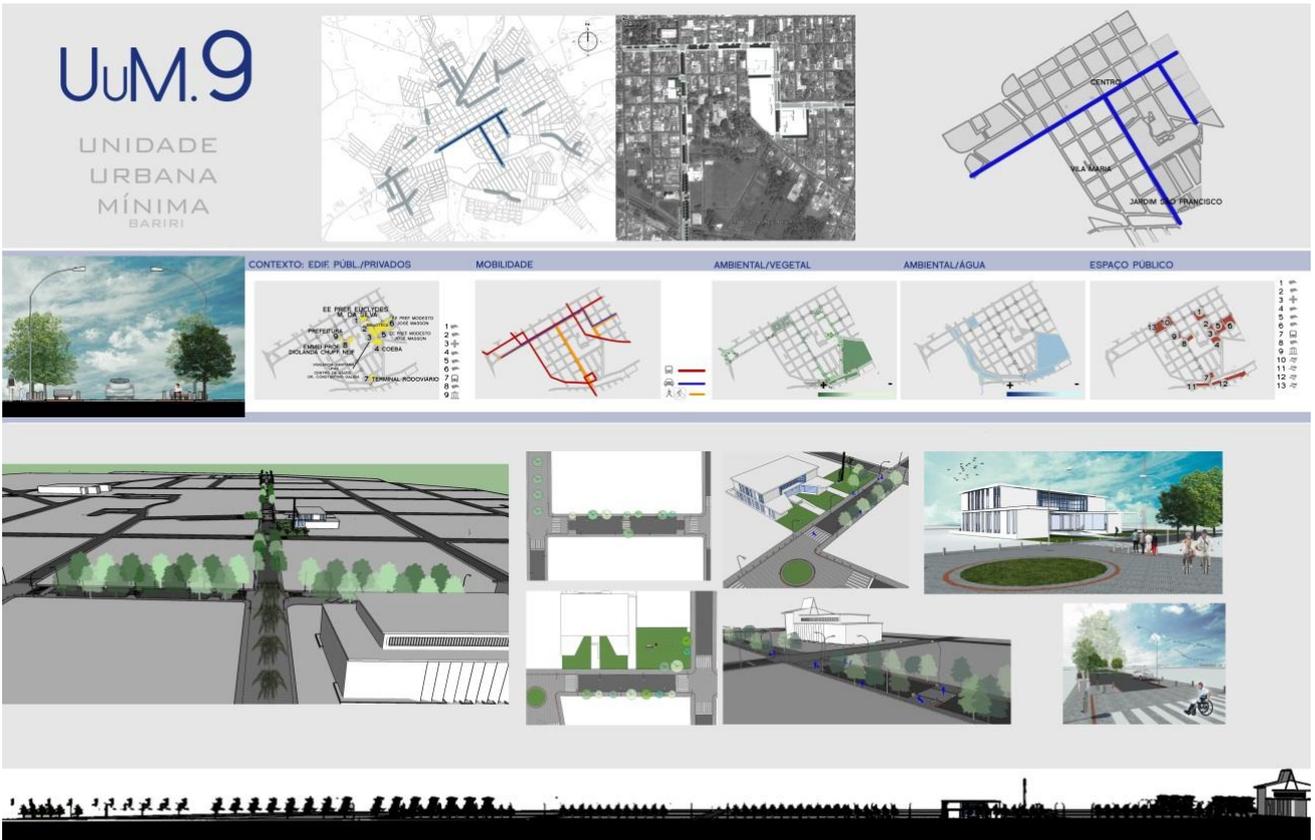
A unidade urbanística mínima 8 articula os contextos sociais e culturais como o Espaço Cultural Mario Fava, E.E. Prof.^a Efigênia C.M. Fortunato, Santa Casa, Pronto Socorro da Santa Casa, Serviço de saúde Ozório Zafallon, Clube Municipal, Clube Melhor Idade, Espaço Amigo, Crás e EMEI Yone Beluzzo . Abrangendo os bairros Jd. Esperança, Jd. Nova Bariri, Jd. Panorama, Vila Santa Terezinha, Centro, Jd. Maravilha, Jd. Bela Vista e Jd. Umuarama. Além disso, UuM8, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço publico cidadão incorporando usos que a população de forma participativa quer, como cinema ao ar livre, auditório, etc.

ANEXO XI- Estrutura Urbanística Mínima IX



MOBILIDADE





A unidade urbanística mínima 9 articula os contextos sociais e culturais como a E.E. Prof. Euclides M da Silva, Biblioteca, Vigilância Sanitária, Centro de Saúde Dr. Constantino Galizia, E.E. Prof. Modesto José Masson, Coeba, Terminal Rodoviário, EMEI Prf.^a Deolinda Chuff Nef e a Prefeitura Municipal . Abrangendo os bairros Jd. São Francisco, Vila Maria e Centro. Além disso, UuM9, torna-se um exemplo de cidade, com tramas urbanas com calçadas 100% acessíveis e arborização, contendo um espaço publico cidadão incorporando usos que a população de forma participativa quer, como cinema ao ar livre, auditório, etc.