

ANO ..2015.....

PROCESSO Nº



Câmara Municipal de Bebedouro

SECRETARIA

ESPÉCIE ..Projeto de Lei Complementar nº 14/2015.....

OBJETO ..Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.....

Apresentado em sessão do dia

Autoria ..Poder Executivo.....

Encaminhamento às Comissões de

Prazo final

Aprovado em ..01 / 02 2016..... Rejeitado em / /

Autógrafo de Lei nº ..*Compl 117/2016*.....

Lei nº ..COMPLEMENTAR ..117 DE ..03 DE FEVEREIRO DE 2016.....



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

OEC/006/2016 - je

Bebedouro, Capital Nacional da Laranja, 02 de fevereiro de 2016.

Excelentíssimo Senhor,

Informo-lhe que na 1ª sessão ordinária, realizada ontem, foram aprovados os Projetos de Lei n. 04 e de Lei Complementar 14/2015, ambos de autoria do Poder Executivo.

Para prosseguimento do processo legislativo, encaminho-lhe em anexo os Autógrafos de Lei n. 5028/2016 e de Lei Complementar n. 119/2016.

Atenciosamente,


José Roberto De Rosis Mazeu
PRESIDENTE

Excelentíssimo Senhor
Fernando Galvão Moura
PREFEITO MUNICIPAL
BEBEDOURO - SP

Recebi
11/24/16
Fernando



AUTÓGRAFO DE LEI COMPLEMENTAR N. 119/2016

Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.
De autoria do Poder Executivo

A MESA DA CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO/ESTADO DE SÃO PAULO, usando de suas atribuições legais, regimentais e constitucionais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou a seguinte lei complementar:

CAPÍTULO I DOS OBJETIVOS E DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta lei complementar institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade - PlanMob-BBD - nas formas previstas Lei Complementar n. 43, de 29 de dezembro de 2006, Plano Diretor do Município de Bebedouro - PDB.

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade regulamenta a Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, Lei Municipal n. 3.691, de 25 de julho de 2007, cujo objeto é a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, de acordo com os incisos IX e XI do art. 5º, artigos 93 e 95 do PDB.

Art. 3º O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade é também 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 n. 10.048, de 08 de novembro de 2000, 10.098, de 19 de novembro de 2000, o Decreto Federal n. 5.296, de 02 de dezembro de 2004, as normas técnicas de acessibilidade, em especial a ABNT NBR 9050, que trata da Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, bem como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n. 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

"Deus Seja Louvado"

043



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

- 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 público 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 polos 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;
 - n) conscientizar a população quanto ao uso dos sistemas de circulação;
 - o) 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 às 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;
- g) aumentar a eficácia, o conforto, a confiabilidade, acessibilidade e a segurança do transporte público coletivo.

III - os objetivos estratégicos, coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida, Lei Municipal n. 3.691/2007, para promoção da mobilidade urbana contemplados pelo PlanMob-BBD, são:

“Deus Seja Louvado”

042



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

- 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 a Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA, 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;
- 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 polos 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

“Deus Seja Louvado”

041

RUA LUCAS EVANGELISTA, 652 – CEP 14700-425 – TELEFONE: (17) 3345-9200



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

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;

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 CPMA deverá ser implementada em até 120 dias, contados a partir da data da publicação deste plano, mediante decreto municipal.

Parágrafo único. A CPMA 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 de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, composto pelos Departamentos de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro, Departamento de Trânsito e Transportes e Coordenadoria Executiva de Acessibilidade de Bebedouro.

“Deus Seja Louvado”

040



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO

www.camarabebedouro.sp.gov.br

§ 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 e Conselho do Idoso e Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA.

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

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

§ 4º A Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade para acompanhamento do PlanMob-BBD, ou CPMA, deverá ser formada por membros de 60% (sessenta por cento) da sociedade civil e por 40% (quarenta por cento) do poder público, sendo esses membros representantes dos Conselhos da Cidade, Conselho para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e Conselho do Idoso, devendo 50% (cinquenta por cento) ser técnicos ligados à área e terá caráter consultivo, deliberativo e normativo.

§ 5º Caberá à CPMA 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 da Prefeitura Municipal 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-BBD;

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-BBD 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-BBD;

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

“Deus Seja Louvado”

039

RUA LUCAS EVANGELISTA, 652 – CEP 14700-425 – TELEFONE: (17) 3345-9200



Art. 9º São considerados objetos das ações deste plano:

- I - edificações;
- II - espaços públicos;
- III - equipamentos e mobiliário urbano;
- IV - calçadas;
- V - veículos, infraestruturas e sistema de transporte;
- VI - sistemas de comunicação e sinalização.

Art. 10. O disposto neste plano 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;
- 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 PD18 - Sistema Viário, Anexo 8 desta lei, e deve garantir a eficiência dos serviços de transporte público de passageiros, a priorização dos meios não motorizados nos locais definidos, o aumento da mobilidade com rapidez, segurança e eficiência no sistema viário sendo composto de 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

“Deus Seja Louvado”

038



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

lindeiros como grandes condomínios e ou sítios de recreio, sendo classificadas em 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 por vias coletoras que permitem além da fluidez do tráfego, a interligação com as vias arteriais, admitindo-se mais travessias e maiores facilidades para entradas de garagens e congêneres, sendo classificadas como:

- 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 a distribuição do 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 impede 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 Ciclovário - são as ciclovias ou ciclo-faixas 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 Areias.

Parágrafo único. O Mapa PD18 - Sistema Viário, anexo desta lei, indicará as intervenções viárias necessárias que garantirão a eficiência da estrutura viária, como a implantação de novas vias arteriais primárias e secundárias, vias coletoras primárias, pontes ou viadutos e áreas de trânsito restrito.

Art. 13. A infraestrutura de mobilidade urbana está definida no PlanMob-BBD, no anexo 1 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;

“Deus Seja Louvado”

037

RUA LUCAS EVANGELISTA, 652 – CEP 14700-425 – TELEFONE: (17) 3345-9200



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

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 edifícios públicos ou de uso 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 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.

§ 2º O Poder Executivo Municipal, auxiliado pela CPMA, estabelecerá por decreto a meta anual de execução de rampas e faixas elevadas, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais até atingir 100% (cem por cento) dos mesmos como previsto PlanMob-BBD no Anexo 2, Quadro Plano de Ações, sendo 30% (trinta por cento) em curto prazo, mais 30% (trinta por cento) em médio prazo e os demais 40% (quarenta por cento) em longo prazo.

Art. 15. Nos passeios públicos municipais, dos caminhos preferenciais e regiões de grande circulação de pedestres, onde houver ausência ou descontinuidade da linha-guia identificável, deverá ser instalado piso tátil, de acordo com os critérios de aplicação, desenhos e descrições da 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 (um metro e cinquenta centímetros), sendo o mínimo admissível 1,20 m (um metro e vinte centímetros), sendo que os potenciais obstáculos aéreos, como placas, faixas, dentre outros, 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% (três por cento), sendo a máxima inclinação longitudinal permitida de 8,33% (oito e trinta e três centésimos por cento).

§ 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.

“Deus Seja Louvado”

036



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

§ 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 no sentido transversal ao movimento, as grelhas e juntas de dilatação não devem ter vãos resultantes maiores do que 15 mm (quinze milímetros).

Art. 17. Caberá à CPMA aprovar modelos alternativos de calçada para 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, vias estruturais e demais espaços públicos será do Poder Executivo Municipal, com acompanhamento da CPMA.

Art. 19. O Poder Executivo Municipal desenvolverá Programa Municipal de Calçadas para implantação e recuperação de calçadas, inclusive as consideradas prioritárias com melhorias nos passeios, acessibilidade, acessos aos prédios públicos, Escolas, Centros Universitários, estabelecendo ainda 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 CPMA, estabelecerá por decreto a meta anual de metros quadrados de calçadas a serem adaptadas em passeios públicos municipais, até atingir 100% (cem por cento) das calçadas como previsto no PlanMob-BBD no Anexo 2, Quadro Plano de Ações, sendo 30% (trinta por cento) em curto prazo, mais 30% (trinta por cento) em médio prazo e os demais 40% (quarenta por cento) em longo prazo.

Art. 20. A execução, adaptação ou manutenção da calçada fica a cargo e responsabilidade do proprietário do imóvel que faz frente a esta calçada, nos termos do § 2º do art. 48, e deverá ser feita de acordo com o padrão estabelecido pela CPMA, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

§ 1º O não cumprimento da adequação no prazo previsto neste plano e ratificado pela CPMA acarretará multa no valor de 10 UFM (Unidade Fiscal do Município).

§ 2º O responsável poderá após o pagamento da multa prevista no parágrafo primeiro, solicitar novo prazo e se não cumprido receberá multa de 20 UFM, sendo as obras necessárias executadas pela municipalidade e cobradas como contribuição de melhoria, após notificação.

“Deus Seja Louvado”



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

§ 3º As pessoas que possuírem um único imóvel e comprovarem que recebem até 2 salários mínimos de renda familiar, poderão solicitar a adesão ao Programa Municipal de Calçadas para que a calçada seja executada pela municipalidade e cobrada como contribuição de melhoria em até 24 parcelas.

Seção II Dos Estacionamentos

Art. 21. Os polos geradores de tráfego deverão possuir estacionamentos conforme previsto no Plano Diretor Municipal, lei complementar n. 43/2006 e suas alterações.

Parágrafo único. Os polos geradores de tráfego, como escolas e similares deverão possuir área para embarque e desembarque de passageiros, dimensionada para atendimento da demanda, e área para estacionamento dos ônibus com infraestrutura de apoio mínima, como sanitário e local para descanso e alimentação dos motoristas.

Art. 22. Os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir vagas reservadas às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e a idosos.

§ 1º Em áreas públicas deverão ser reservadas vagas de forma gratuita e sem ônus, sendo no mínimo 5% (cinco por cento) para pessoas com deficiência, e 10% (dez por cento) para pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, sendo o mínimo de 2 (duas) vagas, assegurada pelo menos uma vaga próxima à entrada das edificações e associada às rampas.

§ 2º O número de vagas para idosos deve corresponder à metade das vagas para o deficiente.

§ 3º Quando o cálculo do número de vagas for fração, será adotado o número inteiro imediatamente superior.

§ 4º O usuário da reserva de vaga citada no caput deste artigo, deverão possuir cartão de identificação.

CAPÍTULO III DAS EDIFICAÇÕES

Art. 23. As edificações públicas ou de uso 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. 24. A contratação de obras e serviços para construção, reforma ou ampliação de edificações públicas deverá seguir as seguintes diretrizes:

“Deus Seja Louvado”

034



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO

www.camarabebedouro.sp.gov.br

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;

II - acompanhamento das obras e serviços contratados, pela CPMA, que atuará em articulação com as demais Secretarias e Departamentos Municipais.

Art. 25. 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.

§ 1º Poderá ser emitido um certificado de conclusão parcial com prazo de validade, não sujeito a prorrogação.

§ 2º Será emitido o certificado de conclusão após a instalação de todos os requisitos de acessibilidade.

Art. 26. 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 CPMA e a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade a fiscalização dos locais descritos nesse artigo, emitindo parecer técnico com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

Art. 27. Os projetos referentes às reformas ou intervenções e modificações em edificações públicas ou de uso coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação da CPMA, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e aprovadas pela equipe técnica da Prefeitura Municipal.

Art. 28. Nos espaços externos de acesso às edificações públicas ou de uso 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. 29. Todas as edificações públicas e de uso coletivo, que desenvolvam atividades de atendimento ao público, estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, ou preferencial, com tratamento diferenciado e imediato a gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida.

Art. 30. O atendimento preferencial compreenderá:

“Deus Seja Louvado”

033

RUA LUCAS EVANGELISTA, 652 – CEP 14700-425 – TELEFONE: (17) 3345-9200



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

- I - prioridade às pessoas especificadas no artigo anterior;
- II - destinação de espaços e instalações adequadas para essa finalidade de acordo com a NBR9050;
- III - garantia de fácil e rápido acesso a esses locais;
- IV - atendimento por pessoal ou funcionários devidamente informados e treinados quanto aos procedimentos para o atendimento preferencial.

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

§ 2º Os caixas e locais de atendimento preferencial deverão ter largura mínima de 90 cm (noventa centímetros), permitir a aproximação e passagem de cadeiras de rodas, e área de manobra, de acordo com a NBR 9050 e NBR15.250.

CAPÍTULO IV DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. 31. Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público ou coletivo, 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. 32. 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;

“Deus Seja Louvado”

032

RUA LUCAS EVANGELISTA, 652 – CEP 14700-425 – TELEFONE: (17) 3345-9200



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. 33. 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 públicos ou de uso 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. 34. Ao desenvolver o programa de arborização e rearborização, o Poder Executivo Municipal deverá, continuamente, monitorá-lo e revisá-lo, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Parágrafo único. A CPMA auxiliará quando do planejamento dos projetos de arborização e rearborização.

CAPÍTULO V DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Art. 35. O Sistema Municipal de Transporte Público - SMTP compreende os seguintes elementos:

- I - veículos de transporte coletivo rodoviário urbano;
- II - estações, terminais, pontos de parada e seu entorno;
- III - rotas de acesso;
- IV - bilheterias e plataformas;
- V - estacionamentos e áreas de embarque e desembarque;
- VI - polos geradores de tráfego;

“Deus Seja Louvado”

031



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

VII - equipamentos e mobiliário da infraestrutura básica de transporte;

VIII - veículos de transporte individual, táxi e mototáxi.

Art. 36. O SMTP deve atender às seguintes diretrizes além das indicadas neste 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 SMTP, 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. 37. O SMTP 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, rural, povoados e distritos.

Art. 38. 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.

“Deus Seja Louvado”

030



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

Art. 39. 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 DMTT coletar, sistematizar e armazenar os dados de acidentes e enviá-los para o banco de dados do Planejamento Urbano do Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras, como previsto neste plano.

§ 3º O Mapa PD38 - Pontos Críticos de Acidentes (2014), Anexo 7 desta lei, é indicativo para subsidiar ações corretivas e programas de redução de acidentes.

Art. 40. As empresas concessionárias, permissionárias e os órgãos públicos municipais responsáveis pela administração do SMTP, 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 SMTP 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 do Sistema de Transporte Coletivo Urbano -STCU deverão possuir 10% (dez por cento) das poltronas reservadas para idosos, e quando o cálculo der um número fracionário, deverá se adotar o número imediatamente superior.

§ 3º Os veículos do STCU devem atender às 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. 41. 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 ou mobilidade reduzida.

Parágrafo único. A fiscalização do cumprimento das metas de adaptação de veículos e serviços prestados pelo setor privado de transporte, ou empresa concessionária do STCU ficará a cargo da CPMA, após ouvido o Conselho de Trânsito e Transporte, devendo ser observados os princípios do Desenho Universal, a legislação e as normas técnicas de acessibilidade vigentes, emitindo relatório anual que deve ser publicado no Diário Oficial do Município.

“Deus Seja Louvado”

029



CAPÍTULO VI DA COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Art. 42. 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 n. 12.527/2011, de 18 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. 43. 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. 44. 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 e outros, de modo a garantir a disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 45. 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. 46. 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 em estádios, rodoviárias, aeroportos e centros comerciais, entre outros.

Art. 47. 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 48. Aplicam-se, no que couber às infrações aos dispositivos desta lei as penalidades previstas, estando as multas indicadas no quadro de multas e infrações abaixo.

INFRAÇÃO	MULTA OU SANÇÃO
Não manter faixa mínima livre para circulação de pedestres em calçadas. (Art. 16)	Liberação imediata da calçada e. Multa de 5 UFM.
Descumprimento da inclinação máxima prevista nas calçadas ou existência de obstáculos. (Art. 16 e Art. 33)	Prazo de 30 dias para adequação. Multa de 10 UFM.
Não atender as especificações de tipo de piso e localização de grelhas. (Art. 16, §§ 3º e 4º)	Prazo de 30 dias para adequação. Multa de 10 UFM.
Não adequar a calçada no prazo previsto no plano. (Art. 19 e § 1º do Art. 20) Não adequar a calçada no novo prazo solicitado (§ 2º do Art. 20)	Multa de 10 UFM Multa de 20 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até regularização.
Não dispor de vagas no estacionamento, Pátios de carga e descarga. (lei complementar n. 43/2006 - Plano Diretor e suas alterações). Terminais de Embarque e Desembarque (Art. 21 desta lei).	Multa de 50 UFM. Multa diária de 1 UFM até regularização.
Não dispor de vagas acessíveis no estacionamento. (Art. 22)	Multa de 20 UFM. Multa diária de 1 UFM até a regularização.
Não dispor nas edificações públicas ou de uso coletivo os requisitos de acessibilidade previstos na NBR9050 (artigos 23 ou 28)	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Instalar mobiliários urbanos em desacordo com os artigos 32 ou 33 ou § 2º do artigo 52.	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Não possuir espaço para atendimento preferencial a gestantes, pessoa com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiências e ou mobilidade reduzida como previsto o artigo 29 ou em desacordo com o artigo 30.	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Não possuir nos veículos de transporte coletivo urbano ou fretamento os requisitos previstos no Art. 40.	Multa de 100 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.

“Deus Seja Louvado”

027



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

§ 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.

§ 3º As infrações ao essa lei não especificadas no quadro de multas e infrações será de 10 UFM e Multa diária de 1 (uma) UFM até regularização.

Art. 49. 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. 50. Na reincidência a multa será aplicada em dobro.

Parágrafo único. A reincidência ficará caracterizada, quando após 30 (trinta) dias da multa, persistir a infração, ou tendo sido multado venha infringir a qualquer tempo as disposições desta lei.

Art. 51. Fica instituído o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FMDU -, destinado a financiar, isolada ou complementarmente, os instrumentos do PlanMob-BBD, cujas ações tenham sido aprovadas pela Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA e Conselho da Cidade.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 52. Compreendem as ações prioritárias para implantação do PlanMob-BBD as ações e respectivas metas integrantes deste plano, identificadas no Anexo 2 - Quadro - Planos de Ações, desta lei.

Art. 53. São partes integrantes dessa lei complementar oito anexos, com os seguintes conteúdos:

I - Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana - PlanMob-BBD - Anexo 1;

II - Quadro- Planos de Ações - Anexo 2;

III - O mapa PD41 - Intervenções Viárias - Anexo 3.1, Gabaritos Viários - Anexo 3.2 e Intervenções Viárias - Investimentos - Anexo 3.3 -, todos parte do Anexo 3;

IV - Os roteiros de transporte coletivo, pontos e terminais existentes estão relacionados no mapa PD27 -Linhas de Ônibus - TCU - Anexo 4, e podem sofrer alterações quando

“Deus Seja Louvado”

026



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

aprovadas pela CPMA, desde que fundamentada tecnicamente e validada em audiência pública, através de decreto municipal;

V - O mapa de ciclovias, PD39 - Sistema Cicloviário - Anexo 5, deve ser incorporado nas ações de integração intermodal, que podem sofrer alteração quando aprovadas pela CPMA, desde que fundamentada tecnicamente e validade em audiência pública, através de lei municipal;

VI - O Mapa PD40 - Caminhos de Pedestres Preferenciais - Anexo 6, indica as rotas preferenciais para pedestres, em função das regiões de grande circulação, e as intervenções de alargamento de passeios, execução e revitalização de passeios e calçadas, e de caminhos de pedestres;

VII - Mapa PD38 - Pontos Críticos de Acidentes (2014) - Anexo 7;

VIII - Mapa PD18 - Sistema Viário - Anexo 8.

Art. 54. O Sistema Cicloviário terá sua rede integrada ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano - STCU e aos corredores verdes.

§ 1º Os corredores verdes a serem implantados em vias locais e arteriais que estabeleçam conexão entre duas macrozonas, integrarão o Sistema Cicloviário e serão dotados de ciclovias ou ciclo-faixas, passeio e arborização.

§ 2º É obrigatória a implantação de bicicletários junto à rodoviária, pontos de integração, prédios públicos, polos geradores de tráfego, escolas, hospitais e supermercados.

Art. 55. O monitoramento da implementação do PlanMob-BBD, 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 CPMA em conjunto com o Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro em conjunto com o DMTT, 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 os 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, ou CPMA, e deverá ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura ou do Plano Diretor, e serão utilizados nas avaliações periódicas do PlanMob-BBD.

Art. 56. As revisões do PlanMob-BBD terão periodicidade de 5 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Bebedouro,

“Deus Seja Louvado”

025



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

incluindo ampla e democrática discussão nas Conferências Municipais de Políticas Urbanas, nos termos da legislação urbanística em vigor.

Art. 57. As despesas com a execução da presente lei complementar correrão por conta de dotações próprias do orçamento, suplementadas, se necessário.

Art. 58. Esta lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis n. 2.077/1990, 2.079/1990, 3218/2002, 3.230/2002, 3.535/2005, 3.580/2006 e o artigo 6º da Lei n. 4.887/2015 e Lei n. 4.989/15. Bebedouro, Capital Nacional da Laranja, 02 de fevereiro de 2016.


José Roberto De Rosis Mazeu
PRESIDENTE


Nasser José Delgado Abdallah
1º SECRETÁRIO


Luiz Carlos de Freitas
2º SECRETÁRIO

“Deus Seja Louvado”

024



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75
www.camarabebedouro.sp.gov.br

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 14/2015:
Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.

PARECER DA COMISSÃO DE ASSUNTOS GERAIS

Diante das atribuições pertinentes a COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO (vide art. 77 da Resolução 64, de 09 de dezembro de 2002 - RICMB) passamos a emitir nosso parecer acerca do PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR em epígrafe.

Após analisada a propositura referida na epígrafe, parece-nos inexistirem motivos que possam obstar sua tramitação legislativa. Portanto, votamos pela REGULARIDADE da propositura.

Esse é nosso parecer s.m.j.

Bebedouro (SP), capital nacional da laranja, 01 de fevereiro de 2016.


Tiago Bosco de S. Elias
RELATOR


Sebastiana Maria R. Tavares
PRESIDENTE


Paulo Henrique I. Pereira
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75
www.camarabebedouro.sp.gov.br

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 14/2015:
Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Diante das atribuições pertinentes a COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO (vide art. 77 da Resolução 64, de 09 de dezembro de 2002 - RICMB) passamos a emitir nosso parecer acerca do PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR em epígrafe.

Após analisada a propositura referida na epígrafe, parece-nos inexistirem motivos que possam obstar sua tramitação legislativa. Portanto, votamos pela REGULARIDADE da propositura.

Esse é nosso parecer s.m.j.

Bebedouro (SP), capital nacional da laranja, 01 de fevereiro de 2016.

Nasser José Delgado Abdallah
RELATOR

Angelo Rafael Latorre Daolio
PRESIDENTE

Luiz Carlos de Freitas
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75
www.camarabebedouro.sp.gov.br

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 14/2015:
Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.

PARECER DA COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

Diante das atribuições pertinentes a COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO (vide art. 76 da Resolução 64, de 09 de dezembro de 2002 - RICMB) passamos a emitir nosso parecer PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR em epígrafe, o qual institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade no âmbito municipal. Isto posto, passamos a dar o meu parecer.

EXAME DO REPERTÓRIO LEGAL

Antes de tudo, fundamental esclarecer que já existe legislação municipal (Lei Municipal nº 3.691, de 25 de julho de 2007) que dispõe sobre a **Política de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas com Mobilidade Reduzida em conformidade com a Lei Federal nº 10.098/2000 e o Decreto Federal nº 5.296/2004.**

Assim, consideramos que compete ao Município legislar sobre os assuntos de interesse local, dentre os quais, a matéria trazida pelo presente projeto, de acordo com os artigos 23, inciso II e 30, inciso I da Constituição Federal e artigos 11 e 12, inciso II da Lei Orgânica do Município, que disciplinam:

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE BEBEDOURO

ART. 11 - Compete ao Município legislar sobre assuntos de interesse local, tendo como objetivo o bem-estar de sua população e o pleno desenvolvimento de suas funções sociais,...

ART. 12 – É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e deste Município:

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

Desse modo, notamos claramente a competência Municipal para tratar do assunto em tela, mormente diante do CAPÍTULO VII, do TÍTULO VI, da LOMB que versa nos artigos 269 e seguintes o tema envolvendo a proteção àquelas pessoas com mobilidade reduzida, dentre as quais, creio estarem os idosos e às pessoas portadoras de necessidades especiais.

De outro lado, não há qualquer dúvida no sentido de que o projeto em apreço segue uma tendência ditada pela Lei Federal nº 10.098/2000 que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de

“Deus seja louvado”

021



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75

www.camarabebedouro.sp.gov.br

deficiência ou com mobilidade reduzida. Assim é que feita uma análise do projeto em apreço não logramos êxito no encontro de discrepâncias significativas com a Lei Federal referida.

Assim, ao contrário de ser pioneira, a iniciativa constante do projeto em apreço é, antes de tudo, apenas o cumprimento de incumbência emanada das esferas superiores do governo.

Desta forma, como o presente PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR atende ao disposto na legislação mencionada acima, não encontramos qualquer vício de COMPETÊNCIA ou LEGALIDADE que possa desnaturar as pretensões nele trazidas. Desse modo, havendo recursos orçamentários próprios não há óbice para a aprovação do presente projeto.

É nosso parecer, s.m.j.

Bebedouro, Capital Nacional da Laranja, 01 de fevereiro de 2016.


Fernando José Piffer
RELATOR


José Baptista de Carvalho Neto
PRESIDENTE


Sebastiana Maria Ribeiro Tavares
MEMBRO

“Deus seja louvado”



Bebedouro, capital nacional da laranja, 14 de dezembro de 2015
OEP/666/2015/ammpb

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Senhor Presidente,

Dirigimo-nos a este Legislativo, solicitando que os senhores vereadores analisem e procedam a aprovação do projeto em apreço, **em regime de urgência.**

Trata-se de expediente legislativo que tem como finalidade, instituir o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Bebedouro, em atendimento ao Estatuto da Cidade, a Lei Federal nº 10.048/2000, a Lei Federal nº 10.098/2000 e o Decreto Federal nº 5.296/2004. Salientamos que o Plano atende ainda a Lei Estadual 12.907/2006 que consolida toda a legislação relativa à pessoa com deficiência no Estado de São Paulo e os dispositivos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Importante salientar ainda que o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Bebedouro ou **PlanMob-BBD**, está em sintonia com o Plano Diretor Municipal - Lei Complementar 43/2006 e suas alterações na Lei Complementar 89/2011 e que a partir de 2015 não serão concedidos pelo governo federal e estadual recursos para mobilidade e acessibilidade aos municípios que não possuem o Plano de Mobilidade e Acessibilidade aprovados por lei.

Informamos ainda que esse projeto de lei e seus anexos foram realizados de acordo com as orientações do Estatuto da Cidade com a realização de três audiências para apresentação do Diagnóstico e minuta do projetos de Lei, além da reunião para instalação da Comissão de Acompanhamento e reunião extraordinária com o Conselho das Pessoas com Deficiência para apresentação e discussão da minuta do Projeto de Lei Complementar.

CIENTE EM 16/12/2015

PRESIDENTE 19



Eram estes os motivos que havíamos a relatar à pessoa do Senhor Ilustre Presidente e demais Agentes Políticos deste Legislativo, colocando-nos à disposição para maiores esclarecimentos, que se fizerem necessários.

Sem mais para o momento, ficamos no aguardo da necessária aprovação do projeto em apreço, aproveitando a oportunidade, para uma vez mais, remeter nossos votos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,



FERNANDO GALVÃO MOURA
Prefeito Municipal

**A Sua Excelência o Senhor
José Roberto De Rosis Mazeu
Presidente da Câmara Municipal de Bebedouro
Bebedouro-SP.**



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO		
Nº de Protocolo 31023/2015	Data:	16/12/2015
	Hora:	10:57:00
	Número:	666/15
	Espécie:	PROJETO DE LEI
Procedência: Prefeitura Municipal de Bebedouro		
Remetente: Prefeito Municipal		

Orçãos, somando competências

Sobrinho - Nº 45 - CEP 14701-009 - Cx Postal 361
45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta
BEDEURO - Estado de São Paulo

APROVADO P/ UNANIMIDADE

EM 01 / 02 / 16

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 14 /2015

Institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.

José Roberto De Rosís Mazeu
Presidente

O Prefeito Municipal de Bebedouro, usando de suas atribuições legais, Faz saber que a Câmara Municipal aprova a seguinte Lei Complementar:

**CAPÍTULO I
DOS OBJETIVOS E DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei Complementar institui o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade- PlanMob-BBD nas as formas previstas Lei Complementar nº 43, de 29 de dezembro de 2006, Plano Diretor do Município de Bebedouro - PDB.

Art. 2º O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade regulamenta a Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, Lei Municipal nº 3.691 de 25 de julho de 2007, 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, artigos 93 e 95 do PDB.

Art. 3º O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade é também 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 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, que trata da Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, 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 público 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 polos 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 às 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- Os 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, para promoção da mobilidade urbana contemplados pelo PlanMob-BBD, são:

- 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 - CPMA, 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;
- 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 polos 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 estarem 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;

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 CPMA deverá ser implementada em até 120 dias, contados a partir da data da publicação deste plano, mediante decreto municipal.

Parágrafo único. A CPMA 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 de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, composto pelos Departamentos 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 e Conselho do Idoso e Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA.

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

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



§4º A Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade para acompanhamento do PlanMob-BBD, ou CPMA, deverá ser formada por membros de 60% (sessenta por cento) da sociedade civil e por 40% (quarenta por cento) do poder público, sendo esses membros representantes dos Conselhos da Cidade, Conselho para Assuntos da Pessoa com Deficiência e Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e Conselho do Idoso, devendo 50% (cinquenta por cento) ser técnicos ligados à área e terá caráter consultivo, deliberativo e normativo.

§5º Caberá à CPMA 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 da Prefeitura Municipal 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-BBD;
- 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-BBD 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-BBD;
- 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:

- I - edificações;
- II - espaços públicos;
- III - equipamentos e mobiliário urbano;
- IV - calçadas;
- V - veículos, infraestruturas e sistema de transporte;
- VI - sistemas de comunicação e sinalização.

Art. 10. O disposto neste plano 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;
- 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 PD18- Sistema Viário, Anexo 8 desta lei, e deve garantir a eficiência dos serviços de transporte público de passageiros, a priorização dos meios não motorizados nos locais definidos, o aumento da mobilidade com rapidez, segurança e eficiência no sistema viário sendo composto de 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 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 por vias coletoras que permitem além da fluidez do tráfego, a interligação com as vias arteriais, admitindo-se mais travessias e maiores facilidades para entradas de garagens e congêneres, sendo classificadas como:

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 a distribuição do 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 impede 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 ou ciclo-faixas 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 Areias.

Parágrafo único. O Mapa PD18 - Sistema Viário, anexo desta lei, indicará as intervenções viárias necessárias que garantirão a eficiência da estrutura viária, como a implantação de novas vias arteriais primárias e secundárias, vias coletoras primárias, pontes ou viadutos e áreas de trânsito restrito.

Art. 13. A infraestrutura de mobilidade urbana está definida no PlanMob-BBD, no anexo 1 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 edifícios públicos ou de uso 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 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.

§2º O Poder Executivo Municipal, auxiliado pela CPMA, estabelecerá por decreto a meta anual de execução de rampas e faixas elevadas, a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais até atingir 100% (cem por cento) dos mesmos como previsto PlanMob-BBD no Anexo 2, Quadro Plano de Ações, sendo 30% (trinta por cento) em curto prazo, mais 30% (trinta por cento) em médio prazo e os demais 40% (quarenta por cento) em longo prazo.

Art. 15. Nos passeios públicos municipais, dos caminhos preferenciais e regiões de grande circulação de pedestres, onde houver ausência ou descontinuidade da linha-guia identificável, deverá ser instalado piso tátil, de acordo com os critérios de aplicação, desenhos e descrições da 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 (um metro e cinquenta centímetros), sendo o mínimo admissível 1,20 m (um metro e vinte centímetros), sendo que os potenciais obstáculos aéreos, como placas, faixas, dentre outros, 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% (três por cento), sendo a máxima inclinação longitudinal permitida de 8,33% (oito e trinta e três centésimos por cento).

§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 no sentido transversal ao movimento, as grelhas e juntas de dilatação não devem ter vãos resultantes maiores do que 15 mm (quinze milímetros).

Art. 17. Caberá à CPMA aprovar modelos alternativos de calçada para 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, vias estruturais e demais espaços públicos será do Poder Executivo Municipal, com acompanhamento da CPMA.

Art. 19. O Poder Executivo Municipal desenvolverá Programa Municipal de Calçadas para implantação e recuperação de calçadas, inclusive as consideradas prioritárias com melhorias nos passeios, acessibilidade, acessos aos prédios públicos, Escolas, Centros Universitários, estabelecendo ainda 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 CPMA, estabelecerá por decreto a meta anual de metros quadrados de calçadas a serem adaptadas em passeios públicos municipais, até atingir 100% (cem por cento) das calçadas como previsto PlanMob-BBD no Anexo 2, Quadro Plano de Ações, sendo 30% (trinta por cento) em curto prazo, mais 30% (trinta por cento) em médio prazo e os demais 40% (quarenta por cento) em longo prazo.

Art. 20. A execução, adaptação ou manutenção da calçada fica a cargo e responsabilidade do proprietário do imóvel que faz frente a esta calçada, nos termos do §2º do Art. 48, e deverá ser feita de acordo com o padrão estabelecido pela CPMA, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

§1º O não cumprimento da adequação no prazo previsto neste plano e ratificado pela CPMA acarretará multa no valor de 10 UFM (unidade fiscal do município).

§2º O responsável poderá após o pagamento da multa prevista no parágrafo primeiro, solicitar novo prazo e se não cumprido receberá multa de 20 UFM, sendo as obras necessárias executadas pela municipalidade e cobradas como contribuição de melhoria, após notificação.

§3º As pessoas que possuírem um único imóvel e comprovarem que recebem até 2 salários mínimos de renda familiar, poderão solicitar a adesão ao Programa Municipal de Calçadas para que a calçada seja executada pela municipalidade e cobrada como contribuição de melhoria em até 24 parcelas.



Seção II Dos Estacionamentos

Art. 21. Os polos geradores de tráfego deverão possuir estacionamentos conforme previsto no Plano Diretor Municipal, Lei Complementar nº 43/2006 e suas alterações. Parágrafo único. Os polos geradores de tráfego, como escolas e similares deverão possuir área para embarque e desembarque de passageiros, dimensionada para atendimento da demanda, e área para estacionamento dos ônibus com infraestrutura de apoio mínima, como sanitário e local para descanso e alimentação dos motoristas.

Art. 22. Os estacionamentos de uso público e coletivo deverão possuir vagas reservadas às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e a idosos.

§1º Em áreas públicas deverão ser reservadas vagas de forma gratuita e sem ônus, sendo no mínimo 5% (cinco por cento) para pessoas com deficiência, e 10% (dez por cento) para pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, sendo o mínimo de 2 (duas) vagas, assegurada pelo menos uma vaga próxima à entrada das edificações e associada às rampas.

§2º O número de vagas para idosos deve corresponder à metade das vagas para o deficiente.

§3º Quando o cálculo do número de vagas for fração, será adotado o número inteiro imediatamente superior.

§4º O usuário da reserva de vaga citada no caput deste artigo, deverão possuir cartão de identificação.

CAPÍTULO III EDIFICAÇÕES

Art. 23. As edificações públicas ou de uso 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. 24. A contratação de obras e serviços para construção, reforma ou ampliação de edificações públicas 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;

II - acompanhamento das obras e serviços contratados, pela CPMA, que atuará em articulação com as demais Secretarias e Departamentos Municipais.

Art. 25. 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.



§1º Poderá ser emitido um certificado de conclusão parcial com prazo de validade, não sujeito a prorrogação.

§2º Será emitido o certificado de conclusão após a instalação de todos os requisitos de acessibilidade.

Art. 26. 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 CPMA e a Coordenadoria Executiva de Acessibilidade a fiscalização dos locais descritos nesse artigo, emitindo parecer técnico com detalhamento dos pontos a serem aperfeiçoados.

Art. 27. Os projetos referentes às reformas ou intervenções e modificações em edificações públicas ou de uso coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação da CPMA, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e aprovadas pela equipe técnica da Prefeitura Municipal.

Art. 28. Nos espaços externos de acesso às edificações públicas ou de uso 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. 29. Todas as edificações públicas e de uso coletivo, que desenvolvam atividades de atendimento ao público, estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, ou preferencial, com tratamento diferenciado e imediato a gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida.

Art.30. O atendimento preferencial compreenderá:

I - prioridade às pessoas especificadas no artigo anterior;

II - destinação de espaços e instalações adequadas para essa finalidade de acordo com a NBR9050;

III - garantia de fácil e rápido acesso a esses locais;

IV -atendimento por pessoal ou funcionários devidamente informados e treinados quanto aos procedimentos para o atendimento preferencial.

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

§2º Os caixas e locais de atendimento preferencial deverão ter largura mínima de 90 cm (noventa centímetros), permitir a aproximação e passagem de cadeiras de rodas, e área de manobra, de acordo com a NBR 9050 e NBR15.250.



CAPÍTULO IV ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. 31. Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público ou coletivo, 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. 32. 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. 33. 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 públicos ou de uso 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. 34. Ao desenvolver o programa de arborização e rearborização, o Poder Executivo Municipal deverá, continuamente, monitorá-lo e revisá-lo, levando em conta o fluxo de pessoas e a acessibilidade em cada local de intervenção.

Parágrafo único. A CPMA auxiliará quando do planejamento dos projetos de arborização e rearborização.



CAPÍTULO V SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Art. 35. O Sistema Municipal de Transporte Público - SMTP compreende os seguintes elementos:

- I - veículos de transporte coletivo rodoviário urbano;
- II - estações, terminais, pontos de parada e seu entorno;
- III - rotas de acesso;
- IV - bilheterias e plataformas;
- V - estacionamentos e áreas de embarque e desembarque;
- VI - polos geradores de tráfego;
- VII - equipamentos e mobiliário da infraestrutura básica de transporte;
- VIII - veículos de transporte individual, taxi e mototaxi.

Art. 36. O SMTP deve atender às seguintes diretrizes além das indicadas neste 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 SMTP, 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. 37. O SMTP 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, rural, povoados e distritos.



Art. 38. 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. 39. 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 DMTT coletar, sistematizar e armazenar os dados de acidentes e enviá-los para o banco de dados do Planejamento Urbano do Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras, como previsto neste plano.

§3º O Mapa PD38 - Pontos Críticos de Acidentes (2014), Anexo 7 desta lei, é indicativo para subsidiar ações corretivas e programas de redução de acidentes.

Art. 40. As empresas concessionárias, permissionárias e os órgãos públicos municipais responsáveis pela administração do SMTP, 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 SMTP 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 do Sistema de Transporte Coletivo Urbano -STCU deverão possuir 10% (dez por cento) das poltronas reservadas para idosos, e quando o cálculo der um número fracionário, deverá se adotar o número imediatamente superior.

§3º Os veículos do STCU devem atender às 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. 41. 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 ou mobilidade reduzida.

Parágrafo único. A fiscalização do cumprimento das metas de adaptação de veículos e serviços prestados pelo setor privado de transporte, ou empresa concessionária do STCU ficará a cargo da CPMA, após ouvido o Conselho de Trânsito e Transporte, devendo ser observados os princípios do Desenho Universal, a legislação e as normas técnicas de acessibilidade vigentes, emitindo relatório anual que deve ser publicado no Diário Oficial do Município.



CAPÍTULO VI COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Art. 42. 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 12.527/2011, de 18 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. 43. 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. 44. 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 e outros, de modo a garantir a disponibilização de recursos tecnológicos para o adequado atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Art. 45. 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. 46. 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 em estádios, rodoviárias, aeroportos e centros comerciais, entre outros.

Art. 47. 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. 48. Aplicam-se, no que couber às infrações aos dispositivos desta lei as penalidades previstas, estando as multas indicadas no quadro de multas e infrações abaixo.

INFRAÇÃO	MULTA OU SANÇÃO
Não manter faixa mínima livre para circulação de pedestres em calçadas. (Art.16)	Liberação imediata da calçada e. Multa de 5 UFM.
Descumprimento da inclinação máxima prevista nas calçadas ou existência de obstáculos. (Art. 16 e Art. 33)	Prazo de 30 dias para adequação. Multa de 10 UFM.
Não atender as especificações de tipo de piso e localização de grelhas. (Art. 16, §§ 3º e 4º)	Prazo de 30 dias para adequação. Multa de 10 UFM.
Não adequar a calçada no prazo previsto no plano. (Art. 19 e §1º do Art. 20) Não adequar a calçada no novo prazo solicitado (§2º do Art. 20)	Multa de 10 UFM Multa de 20 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até regularização.
Não dispor de vagas no estacionamento, Pátios de carga e descarga. (Lei Complementar nº 43/2006 - Plano Diretor e suas alterações). Terminais de Embarque e Desembarque (Art. 21 desta lei).	Multa de 50 UFM. Multa diária de 1 UFM até regularização.
Não dispor de vagas acessíveis no estacionamento. (Art. 22)	Multa de 20 UFM. Multa diária de 1 UFM até a regularização.
Não dispor nas edificações públicas ou de uso coletivo os requisitos de acessibilidade previstos na NBR9050 (artigos 23 ou 28)	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Instalar mobiliários urbanos em desacordo com os artigos 32 ou 33 ou §2º do artigo 52.	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Não possuir espaço para atendimento preferencial a gestantes, pessoa com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiências e ou mobilidade reduzida como previsto o artigo 29 ou em desacordo com o artigo 30.	Multa de 30 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.
Não possuir nos veículos de transporte coletivo urbano ou fretamento os requisitos previstos no Art. 40.	Multa de 100 UFM. Multa diária de 0,5 UFM até a regularização.

§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.

§3º As infrações ao essa lei não especificadas no quadro de multas e infrações será de 10 UFM e Multa diária de 1 UFM até regularização.

Art. 49. 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. 50. Na reincidência a multa será aplicada em dobro.

Parágrafo único. A reincidência ficará caracterizada, quando após 30 (trinta) dias da multa, persistir a infração, ou tendo sido multado venha infringir a qualquer tempo as disposições desta lei.

Art. 51. Fica instituído o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano-FMDU, destinado a financiar, isolada ou complementarmente, os instrumentos do PlanMob-BBD, cujas ações tenham sido aprovadas pela Comissão Permanente de Mobilidade e Acessibilidade - CPMA e Conselho da Cidade.

CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 52. Compreendem as ações prioritárias para implantação do PlanMob-BBD as ações e respectivas metas integrantes deste plano, identificadas no Anexo 2 – Quadro- Planos de Ações, desta lei.

Art. 53. São partes integrantes dessa lei complementar oito anexos, com os seguintes conteúdos:

I- Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana - PlanMob-BBD - Anexo 1;

II- Quadro- Planos de Ações - Anexo 2;

III- O mapa PD41 - Intervenções Viárias - Anexo 3.1, Gabaritos Viários - Anexo 3.2 e Intervenções Viárias - Investimentos - Anexo 3.3, todos parte do Anexo 3;

IV- Os roteiros de transporte coletivo, pontos e terminais existentes estão relacionados no mapa PD27 - Linhas de Ônibus – TCU - Anexo 4, e podem sofrer alterações quando aprovadas pela CPMA, desde que fundamentada tecnicamente e validada em audiência pública, através de decreto municipal;

V- O mapa de ciclovias, PD39 - Sistema Cicloviário - Anexo 5, deve ser incorporado nas ações de integração intermodal, que podem sofrer alteração quando aprovadas pela CPMA, desde que fundamentada tecnicamente e validade em audiência pública, através de lei municipal;

VI- O Mapa PD40 - Caminhos de Pedestres Preferenciais - Anexo 6, indica as rotas preferenciais para pedestres, em função das regiões de grande circulação, e as intervenções de alargamento de passeios, execução e revitalização de passeios e calçadas, e de caminhos de pedestres;

VII- Mapa PD38 - Pontos Críticos de Acidentes (2014) - Anexo 7;

VIII- Mapa PD18 - Sistema Viário - Anexo 8.



Art. 54. O Sistema Ciclovitário terá sua rede integrada ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano - STCU e aos corredores verdes.

§1º Os corredores verdes a serem implantados em vias locais e arteriais que estabeleçam conexão entre duas macrozonas, integrarão o Sistema Ciclovitário e serão dotados de ciclovias ou ciclo-faixas, passeio e arborização.

§2º É obrigatória a implantação de bicicletários junto à rodoviária, pontos de integração, prédios públicos, polos geradores de tráfego, escolas, hospitais e supermercados.

Art. 55. O monitoramento da implementação do PlanMob-BBD, 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 CPMA em conjunto com o Departamento de Administração, Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Obras de Bebedouro em conjunto com o DMTT, 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 os 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, ou CPMA, e deverá ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura ou do Plano Diretor, e serão utilizados nas avaliações periódicas do PlanMob-BBD.

Art. 56. As revisões do PlanMob-BBD 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. 57. As despesas com a execução da presente lei complementar correrão por conta de dotações próprias do orçamento, suplementadas, se necessário.

Art. 58. Esta lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nº 2.077/1990, 2.079/1990, 3218/2002, 3.230/2002, 3.535/2005, 3.580/2006 e o artigo 6º da Lei nº 4.887/2015 e lei 4989/15.

Prefeitura Municipal de Bebedouro, 14 de dezembro de 2015.

FERNANDO GALVÃO MOURA
Prefeito Municipal