

## PREFEITURA MUNICIPAL DE BRAGANÇA PAULISTA



### PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Etapa III – ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E TRANSPORTE

NÃO MOTORIZADO

Fase IV – Plano de Gestão e Monitoramento

2017

## Fase IV – Plano de Gestão e Monitoramento

### OBJETIVOS

Com o intuito de controlar a execução das ações do Plano de Gestão e Monitoramento será necessário a implantação de um sistema de acompanhamento contínuo, o que permitirá subsidiar a administração com as informações de resultados apresentados, de modo a maximizar o cumprimento da missão institucional, garantindo assim os propósitos deste Plano.

Para que o acompanhamento atinja os resultados esperados, sua divulgação periódica e sistemática, com apresentação de relatórios sintéticos por Eixo de Ação deverá ser implementado.

## A ESTRUTURA MUNICIPAL

A Estrutura da Administração Pública Municipal para o Acompanhamento das Políticas Públicas municipais é muito pequena e deverá ser estruturada com a Gestão Integrada e Compartilhada entre diversas secretarias para promover a Avaliação e Acompanhamento dos Projetos, de maneira a integrar as políticas públicas voltadas principalmente para o Transporte Não Motorizado e ao Transporte Coletivo público Municipal.

Neste sentido um Comitê Gestor deverá ser criado, com a participação de técnicos das seguintes áreas, não excluindo outras secretarias que por ventura queiram se integrar:

- Planejamento;
- Obras;
- Mobilidade; e
- Serviços.

O Comitê Gestor deverá entre outras atribuições elencar dificuldades instrumentais, e requisitar temporariamente ou suplementarmente as equipes técnicas dedicadas, solicitar a contratação de assessorias técnicas específicas de implantação e acompanhamento dos sistemas de mobilidade não motorizado.

Estará ainda incumbida da preparação de termos de referência, da instrução e acompanhamento dos processos de financiamento, bem como da preparação de projetos de lei ou outros atos normativos, de maneira direta ou no seu gerenciamento, para os casos de contratação de consultorias específicas.

## DAS METAS E AÇÕES

O Plano de Melhorias e Incentivo para o Transporte Não Motorizado compreenderá em ações e diretrizes quanto aos sistemas de circulação de pessoas a pé e de bicicleta. O sistema de circulação de pessoas a pé consistirá na elaboração de:

- Programa de acessibilidade e padronização de calçadas, com a priorização de calçadas a serem tratadas, com ênfase em conforto segurança e autonomia;
- Diretrizes para acessibilidade nos acessos às edificações públicas e privadas;
- Plano de melhoria de segurança e conforto do modo a pé, focado principalmente nas interseções críticas identificadas no diagnóstico;
- Propostas de vias de pedestres e ações de requalificação urbana integrando a medidas de moderação de tráfego; e ações de respeito às faixas não semaforizadas.
- Quanto ao sistema de circulação de pessoas em bicicleta serão elaborados:
  - o Planejamento e gestão (manutenção e monitoramento) de rede de ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis;
  - o Incentivo de implantação de bicicletários públicos e privados;

Essas considerações reafirmam as diretrizes estabelecidas nas Fases anteriores desta Etapa da Elaboração do Plano de Mobilidade – listadas a seguir – sendo cada uma delas norteadora para as metas deste documento.

I – democratização do espaço viário;

II – garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;

- III – gestão integrada da Mobilidade com transversalidade nas questões de trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
- IV – incentivo ao desenvolvimento técnico;
- V – integração com a política de desenvolvimento urbano;
- VI – prioridade aos pedestres e aos modos ativos (não motorizados) de transporte;
- VII – prioridade para o transporte público coletivo;
- VIII – mitigação dos custos ambientais, sociais e de saúde;
- IX – promoção do acesso aos serviços básicos;
- X – promoção do desenvolvimento sustentável;
- XI – qualificação do sistema de transporte coletivo.

A criação de mecanismos e indicadores de acompanhamento das metas são desejos eminentes da sociedade, que encontra seu direito de participação sobre a tomada de decisão das ações para a mobilidade e seu monitoramento a partir do princípio do direito à gestão democrática e controle social, estabelecido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Nesse sentido, a sociedade civil organizada de Bragança paulista colaborou com sua manifestação nas apresentações ocorridas deste o início deste Plano. Pelas quais pudemos condensar nos Eixos de Ação que se apresentam a seguir, baseados em metas claras e objetivas de questões fundamentais sobre a política de mobilidade urbana para os próximos 10 anos de gestão da cidade:

## **Eixo 1. ESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DA REDE DE MOBILIDADE A PÉ**

**DIRETRIZ:** Construir uma Rede Estrutural de Mobilidade a Pé sob coordenação das Secretarias de Planejamento, Mobilidade, Obras e Serviços.

De maneira contínua, segura, atrativa e inclusiva, com previsão de infraestrutura específica, sinalização e iluminação, e cronograma de intervenções até 2028.

**META:**

- Planejar uma Rede Estrutural de Mobilidade a pé para 50 km lineares prioritários do sistema viário seguindo princípios de minimização do percurso e do tempo de caminhada, articulação com transporte público, equipamentos públicos e polos geradores de viagem, seguindo diretrizes dos Conselhos Municipais e das Ações Governamentais, apontadas no decorrer deste Plano;
- Realizar e publicar a primeira pesquisa de padrão de viagens a pé, demanda reprimida e quantificação dos fluxos de deslocamentos a pé na cidade de Bragança Paulista até 2020;
- Promover a articulação com as demais redes de mobilidade da cidade de forma a garantir a prioridade do pedestre;
- Garantir a participação da Comitê Gestor Integrado para o tema da Mobilidade a Pé. A pesquisa de fluxos e o planejamento são fundamentais para se estruturar a mobilidade a pé na cidade, hierarquizando as vias e definindo prioridades para a atuação da prefeitura, de acordo com as necessidades de quem anda a pé. O Código de Trânsito Brasileiro, a PNMU e este Plano de Mobilidade apontam a prioridade e a importância do pedestre para a Mobilidade da cidade porém, a

caminhada como modo de transporte ainda é pouco priorizada e será estruturada em forma de rede, assim como os demais modais, com continuidade, linearidade e hierarquia entre as vias da rede. Esta estruturação deve ser baseada em uma pesquisa dos fluxos, demandas, concentrações e demais características das viagens de pedestres na cidade. Esta rede deverá garantir a prioridade do pedestre no viário bem como incentivar a utilização deste modal pelas pessoas pelo provimento de conforto, segurança e objetividade no deslocamento, com isso avançando no desenvolvimento de uma mobilidade mais sustentável;

- Reformar, readequar e construir 1.000 m<sup>2</sup> de calçadas, de acordo com o planejamento estrutural, garantindo acessibilidade completa, segundo meta estabelecida neste Plano e diretrizes para a construção de novas calçadas;
- Elaborar projeto de lei que determine orçamento próprio para as calçadas e reveja a responsabilidade de construção, manutenção e requalificação das calçadas, com gestão intersecretarial;
- Criar programa permanente de requalificação, construção e adequação de calçadas, com orçamento próprio e gestão intersecretarial, articulado com as demais redes de mobilidade e garantindo acessibilidade em toda a rede até 2020;
- Implantar acessibilidade completa em 100% das calçadas, travessias acessíveis, cômodas e seguras, sinalização adequada ao pedestre, rede de iluminação, mobiliário urbano e arborização urbana;
- Garantir a participação das entidades representativas da Mobilidade a Pé no processo. As calçadas são um dos elementos centrais da rede de mobilidade a

pé da cidade, porém padecem de falta de investimentos e de uma política pública organizada e regulamentada para assegurar investimentos para sua manutenção e implantação. É necessária a criação desta regulamentação para avançarmos numa política sólida e embasada de crescimento dos investimentos na melhoria de qualidade das calçadas, favorecendo não apenas a mobilidade a pé como o espaço público da cidade, destacando-se a necessidade de avançar nesta política pública de requalificação de calçadas, buscando novas fontes de financiamento e ações intersecretariais, além de cronograma e hierarquia baseados na pesquisa de fluxos de pedestre a ser realizada.

- Readequar o tempo semafórico de 100% das travessias de pedestres da cidade de acordo com as novas metodologias, priorizando a segurança e o conforto dos pedestres.
- Reformular a metodologia de definição do tempo semafórico para pedestres, levando em conta demanda e fluxos pesquisados, e minimizando o tempo de percurso e de espera do pedestre até 2020. Outro elemento central da rede de mobilidade a pé são as travessias, e em conjunto com o planejamento desta rede, que trará diversos elementos para a implantação destas travessias, é fundamental se avançar na redistribuição do tempo de compartilhamento entre os modais que ocorre na determinação dos tempos semafóricos da cidade. É necessário, no planejamento deste tempo, se levar em conta além da demanda específica de cada cruzamento, a diversidade de características dos pedestres, cadeirantes, idosos, pessoas com dificuldade de locomoção e crianças, e garantir a prioridade a que eles têm direito além de sua segurança no ambiente urbano.



- Requalificar as áreas de circulação de pedestres no entorno de todos os pontos de acesso ao sistema de transporte coletivo (pontos de ônibus, estações e terminais) em seus diferentes modos, por meio de intervenções físicas, operacionais e urbanísticas que priorizem o pedestre em seu deslocamento, também seguindo diretrizes de promoção da integração entre modais de transporte presentes neste Plano, principalmente com o Projeto Estratégico da Reformulação do Mercado e da Rodoviária Antiga;

A acessibilidade ao sistema de transporte coletivo não deve apenas ser considerada a partir do ponto de vista físico, mas também econômico. O transporte coletivo é uma ferramenta de acesso à cidade correspondendo, portanto a um direito de todo cidadão. A Falta de infraestrutura adequada promove exclusão social e dificulta o acesso das pessoas aos serviços urbanos essenciais.

## Eixo 2. EXPANSÃO E QUALIFICAÇÃO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

DIRETRIZ: Dobrar o número de viagens realizadas por modo bicicleta até 2025, crescendo e consolidando uma tendência de crescimento contínuo para este meio de transporte.

### METAS:

- Consolidar e expandir uma rede cicloviária contínua, segura, atrativa e eficiente, com a implantação de infraestrutura específica, equipamentos públicos e sinalização adequada, e seguindo os princípios elucidados nas fases anteriores desta Etapa deste Plano em desenvolvimento.
- Criar como programa a manutenção e qualificação das ciclovias e ciclofaixas a serem implantadas, com orçamento próprio e gestão intersecretarial;
- Implantar 36 km de novas estruturas cicloviárias na malha viária existente, que priorizem ligações cicloviárias entre o centro e os bairros, além de entre polos atrativos de viagens de toda cidade, como por exemplo o Shopping;
- Garantir a implantação de ciclovias ou ciclofaixas ao longo de todas as novas obras viárias estruturadoras;
- Instalar 40 novos paraciclos ao longo de toda a Rede Cicloviária Estrutural em sua proporção implantada ou em sua proximidade, privilegiando ruas comerciais de bairro, pontos de interesse dos cidadãos, serviços, dos transportes públicos e de lazer;
- Instalar estacionamento de bicicletas em todos os prédios públicos, para funcionários e pessoas em geral, seguindo as diretrizes técnicas;

- Garantir a participação dos Conselhos Municipais pertinentes à temática da Bicicleta no processo de concepção e aprovação das campanhas de comunicação sobre segurança no trânsito e sobre estímulo ao uso de bicicletas na cidade. Este Plano apresenta a expansão da rede cicloviária como instrumento de incentivo da mobilidade por bicicleta na cidade. Sua constituição deve acontecer prioritariamente em vias de função estrutural, levando em consideração o trajeto com menor distância possível de viagem e as vias com menor inclinação, além promover a conexão com os terminais e estações de transporte coletivo. Equipamentos para estacionamento (bicicletários e paraciclos) e o sistema futuro de bicicletas compartilhadas devem ser vistos como parte integrante da rede. As metas de construção de ciclovias em corredores de transporte coletivo e de estruturas cicloviárias na malha viária existente, bem como da instalação de bicicletários públicos são metas específicas deste Plano até 2028, tendo sido reduzidas pela metade aqui para contemplar o prazo até 2024. A meta de instalação de novos paraciclos tem prazo de instalação até para 2022.

- Ampliar a integração entre as viagens realizadas por bicicleta e o sistema de transporte público coletivo passa a ser estratégico do Município.

- Instalar bicicletários na área interna dos terminais de transporte público coletivo, adequados à demanda atual e futura, em local seguro, de alta visibilidade e com horário de funcionamento análogo ao do terminal, proporcionando assim as condições ideais para a intermodalidade;

- Implantar dispositivos que permitam o transporte de bicicletas na rede de ônibus municipais e a integração física, incluindo este requisito na próxima licitação do sistema de transporte por ônibus;

- Realizar treinamento, capacitação, fiscalização e punição da conduta dos condutores de ônibus em relação ao respeito constante do CTB e devido aos dos usuários de bicicleta, incluindo este requisito na próxima licitação do sistema de transporte por ônibus.

O sistema cicloviário da cidade será constituído não apenas por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e bicicletas compartilhadas, mas também por espaços adequados para estacionamento e guarda de bicicletas. São políticas umbilicalmente conectadas à ampliação da malha cicloviária e que também devem dialogar com a rede de transporte público coletivo, promovendo a intermodalidade. A integração da bicicleta com o transporte público, deve ser compreendida como uma ação estratégica dentro das políticas de mobilidade, especialmente por garantir a “pernada final” (last mile problem), permitindo deslocamentos porta-a-porta integrados com sistemas troncais de transporte. O acesso de bicicletas nos ônibus municipais já tem sido experimentado em diversas cidade mundiais, ao longo de diversos anos e também se configura como uma importante medida de acesso e direito à cidade. Bicicletários adequados em terminais e equipamentos públicos, com horários condizentes com funcionamento do transporte público, dos equipamentos onde estão instalados, com garantia de segurança, conforto, acessibilidade e visualmente convidativos, configuram-se não apenas como uma exigência legal, mas também como uma política pública fundamental para a plena intermodalidade;

- Garantir a acessibilidade completa de ciclistas e pedestres em todas as pontes e viadutos da cidade. ○ Adequar acessos e travessias, além de implantar infraestrutura cicloviária. Pontes e viadutos são pontos cruciais da rede e que constituem verdadeiros desafios para a travessia de ciclistas e pedestres. Todas

as metas relacionadas a este quesitos são metas específicas deste Plano para 2028, implantadas em conjunto com as demais intervenções estruturais.

- Implantar o sistema de bicicletas compartilhadas para abranger os locais próximos (até 50 metros) ou nas áreas internas de sistemas de transporte público como terminais de ônibus;
- Integrar as estações de bicicletas compartilhadas à Rede Cicloviária Estrutural, privilegiando os locais próximos à infraestrutura existente e de implementação prevista neste Plano, dimensionando o tamanho de estações de acordo com a demanda previamente estudada;
- Coletar, acompanhar e utilizar as estatísticas de uso do sistema de bicicletas compartilhadas para o planejamento cicloviário;
- Manter uma política de transparência ativa com relação aos dados dos sistemas de bicicletas compartilhadas, disponibilizando 100% dos dados anonimizados do sistema (exceto dados pessoais) permitindo acesso público irrestrito e em tempo real a tais dados;
- Criar indicadores para verificação de diversos aspectos relacionados ao uso da bicicleta na cidade e da manutenção e do crescimento da infraestrutura cicloviária a partir de metodologia própria e construída em conjunto com os Conselhos Municipais. Os indicadores deverão considerar: a dimensão e a demografia da cidade; a diversidade de usos de bicicleta; questões de monitoramento do sistema cicloviário; contagens de ciclistas (eletrônicas, manuais e tótems); sistema de bicicletas compartilhadas; uso dos bicicletários e demais políticas e índices passíveis de se mensurar. O município não conta com uma pesquisa origem-destino própria para ter dados confiáveis sobre as

viagens realizadas e os meios de transporte na cidade. A pesquisa de origem-destino, realizada por este Plano trouxe elementos indicativos preliminares, mas não esgota a necessidade de retroalimentação de dados, voltando-se também para as especificidades da cultura e do uso de bicicletas. A criação de indicadores que permitam avaliar e acompanhar as políticas cicloviárias em implantação na cidade de Bragança Paulista deve ser encarada como uma ação estratégica, até para que se possa apresentar, com mais segurança na informação, os impactos dos investimentos públicos na ciclomobilidade. Pelo caráter fluido e dinâmico da mobilidade por bicicletas, sua mensuração é bastante complexa e deve considerar diversos aspectos – tais como contagens, demografia, bicicletas compartilhadas, deslocamentos pendulares, intrabairro, uso de bicicletários, entre outros. A metodologia para estes indicadores, portanto, deve ser construída com os e as ciclistas da cidade, de forma integrada e participativa.

## DA MINUTA DE LEI SOBRE O TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Neste item apresenta-se a minuta do projeto de lei do Plano Diretor de Mobilidade Urbana Sustentável de Bragança Paulista, no tocante ao Transporte Não Motorizado, com validade legal de 10 anos, quando deverá ser revisto, buscando o aprimoramento dos quesitos ora elencados, em conformidade com a Lei 12.587/2012.

### CAPÍTULO X

#### DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. XX. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade não motorizada deverão contemplar:

I – a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II – a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III – a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV – a definição das metas de atendimento e universalização da infraestrutura de acessibilidade, calçadas, travessias e dos dispositivos cicloviários monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. xx. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos municipais incumbidos do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I – planejar e coordenar os diferentes meios e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II – avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III – garantir os direitos e observar as responsabilidades dos cidadãos

Art. xx. O município utilizará dos seguintes instrumentos para a gestão do sistema de mobilidade urbana e racionalização do uso dos diferentes meios e serviços relativos a priorização do Transporte Não Motorizado:

I – restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II – estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III – aplicação de taxas sobre meios e serviços e de tarifas sobre a utilização da infraestrutura visando desestimular o uso de determinados meios e serviços de transporte urbano;

IV – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não-motorizados;

V – controle de estacionamentos; e

VI – controle do uso das vias urbanas destinadas a cargas e descargas, concedendo prioridade ou restrições;

## SEÇÃO I

### DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL



Art. xx – O direito universal da Mobilidade Urbana deverá ser assegurado por um sistema de circulação que torne a cidade acessível, assim institui-se como instrumento de desenvolvimento urbano sustentável e tem como objeto a implementação de ações e projetos que garantam o acesso das pessoas com ou sem deficiência e mobilidade reduzida a todos os bens, produtos e serviços disponibilizados na sociedade.

Art. xx – São diretrizes para o cumprimento ao direito da Acessibilidade Universal:

I – utilização dos padrões e normas de acessibilidade arquitetônica, urbanística e comunicacional, bem como dos princípios do Desenho Universal, como parâmetros fundamentais para o planejamento, implementação e fiscalização de projetos municipais nas áreas de engenharia, arquitetura, urbanismo, transporte, mobilidade urbana e infraestrutura;

II – adequação dos espaços, serviços, equipamentos e mobiliário urbano públicos já existentes, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a legislação federal vigente sobre acessibilidade e as normas técnicas específicas, em especial a ABNT NBR 9050 ou demais normas e Leis que venham a se constituir;

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

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

V – criação de Comitê Gestor Integrado, formada por representantes da Administração Pública Municipal e sociedade civil;

VI – estímulo à atuação da sociedade civil organizada para o endereçamento das demandas sobre calçadas, permitindo sua participação no processo de revisão, adequação e fiscalização do espaço público urbano; e

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

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

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

§2º – São princípios do Desenho Universal:

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

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

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

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

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

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

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

Art. xx – O Comitê Gestor Integrado deverá ser implementada em até 12 meses, contados a partir da data da publicação deste Plano de Mobilidade.

Parágrafo único – Comitê Gestor Integrado 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. xx – São considerados objetos das ações e fiscalização do Comitê Gestor Integrado:

I – edificações;

II – espaços públicos;

III – equipamentos e mobiliário urbano;

IV – calçadas;

V – veículos, infraestruturas e sistema de transporte; e

VI – sistemas de comunicação e sinalização.

Art. xx – O disposto neste Plano de Mobilidade deverá ser observado nos seguintes casos:

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

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

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

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

Art. xx – A elaboração, implementação e posterior manutenção das ações de acessibilidade previstas neste Plano de Mobilidade devem seguir as seguintes premissas básicas:

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

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

Art. xx – Os projetos referentes às reformas ou intervenções em edificações de uso público ou coletivo, que modifiquem a condição de acessibilidade de seu entorno, deverão passar por aprovação do Comitê Gestor Integrado, com o acompanhamento de responsável pelo projeto, devendo as adaptações serem analisadas e validadas por equipe técnica.

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

## SEÇÃO II

### ESPAÇOS PÚBLICOS, EQUIPAMENTOS E MOBILIÁRIO URBANO

Art. x – Em qualquer obra de construção, ampliação ou reforma de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, o Poder Executivo Municipal e as empresas concessionárias municipais responsáveis pela execução deverão garantir o livre trânsito e a circulação segura de todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, durante e após a execução do projeto, tendo como referência as normas técnicas da ABNT, em especial a NBR 9050 e demais referências normativas de acessibilidade.

Art. xx – 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; e

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

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

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

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

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

Parágrafo único – Comitê Gestor Integrado auxiliará quando do planejamento dos projetos de arborização e rearborização.

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

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

§1º – Considera-se rota acessível o trajeto contínuo, desobstruído 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 – Caberá ao Comitê Gestor Integrado acompanhar periodicamente os projetos elaborados no município, visando garantir o cumprimento das normas técnicas de acessibilidade.

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

#### DAS CALÇADAS

Art. xx – As calçadas deverão seguir os padrões contidos nas normas da ABNT e demais referências normativas, apresentando uma faixa livre de circulação com largura mínima recomendada de 1,50 m, sendo o mínimo admissível 1,20 m, neste caso somente em locais existentes, pois as novas vias deverão seguir gabarito específico ao tipo de via a ser implantada. Os potenciais obstáculos aéreos, como placas ou faixas, deverão estar localizados a uma altura superior a 2,10 m.

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

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

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

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



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

Art. xx – Caberá ao Comitê Gestor Integrado definir o modelo de calçada a ser implementado nos passeios e vias públicas municipais, tendo em vista os critérios técnicos de acessibilidade.

Art. xx – A responsabilidade pela adaptação e manutenção permanente das calçadas e dos passeios em praças, parques, largos, orlas, vias estruturais e demais espaços públicos será do Poder Executivo Municipal, com acompanhamento do Comitê Gestor Integrado.

Art. xx – O Poder Executivo Municipal criará um programa prioritário, estabelecendo rotas estratégicas, 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 pelo Comitê Gestor Integrado, estabelecerá meta anual de metros lineares de calçadas a serem adaptadas em passeios públicos municipais.

Art. xx – Fica a cargo do responsável pelo imóvel particular a adaptação e manutenção da calçada localizada em frente à sua propriedade, de acordo com o padrão estabelecido pelo Comitê Gestor Integrado, tendo em vista os critérios de desenho previstos nas normas técnicas de acessibilidade.

Parágrafo único – O prazo para adequação e o valor da multa para o caso de não cumprimento da obrigação serão estipulados em lei específica.

### SEÇÃO III

#### DAS BICICLETAS

Art. xx Este Plano de Mobilidade dentre suas ações visa incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, dispondo, para tanto, sobre as diretrizes e objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis.

Art. xx. São diretrizes para a viabilização do modal bicicleta em Bragança Paulista:

I – a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos ciclovitários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;

II – a redução nos índices de emissão de poluentes;

III – a melhoria da qualidade de vida do centro da cidade e das condições de saúde da população;

IV – o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade ciclovitária;

V – a inclusão dos sistemas ciclovitários nas ações de planejamento espacial e territorial.

VI – a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não-motorizadas.

Art. xx Além dos objetivos mencionados no art. anterior, as ações visam:

I – apoiar estudos para a construção de ciclovias, ciclofaixas e sistemas cicloviários urbanos, bem como na instalação de bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário;

II – promover a integração do modal bicicleta aos modais do sistema de transporte público coletivo;

III – promover campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte econômico, saudável e ambientalmente adequado;

IV – implantar políticas de educação para o trânsito que promovam o uso da bicicleta e a sua boa convivência com os demais veículos;

V – estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.

Art. xx O Modal bicicleta integra a Política Nacional da Mobilidade Urbana e deverá ter gestão compartilhada:

I – pelas Secretarias municipais das áreas de desenvolvimento urbano, planejamento, obras, serviços e mobilidade urbana;

II – pelas organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer, incluindo os Conselhos Municipais pertinentes ao tema;

III – por empresas do setor produtivo; e

IV – por representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

Art. xx A atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no modal bicicleta será voltada para ações que contemplem:

I – o estímulo, viabilização e desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária;

II – a implantação de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, devidamente sinalizadas;

III – a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo;

IV – a instalação de paraciclos ao longo das vias de circulação e de estacionamentos específicos nos locais de grande fluxo de pessoas;

V – a instalação de equipamentos de apoio aos usuários, como banheiros públicos e bebedouros, em locais estratégicos;

VI – a implantação de sistema de locação de bicicletas a baixo custo nos terminais do sistema de transporte público coletivo e em centros comerciais e outros locais de grande fluxo de pessoas;

VII – a elaboração e divulgação de campanhas educativas relacionadas ao uso seguro da bicicleta e seus benefícios.

Art. Xx São recursos previstos:

I – parcela da receita de arrecadação das multas de trânsito, na forma estabelecida pelo art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro);

II – das contrapartidas dos empreendimentos polos geradores, como mitigação, contribuição de melhoria e de desenvolvimento urbano;

III – dotações específicas dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e do Próprio Município que forem atribuídas ao programa nos termos

das respectivas legislações;

IV - contribuições e doações de pessoas físicas ou jurídicas, entidades e organismos de cooperação nacionais ou internacionais.