

CAPÍTULO ???

PLANO DE DESLOCAMENTO URBANO PARA PEDESTRES

Art. X Para os fins desta Lei, entende-se como Plano de Deslocamento Urbano para Pedestres, o conjunto de medidas necessárias à garantia de acessibilidade à todas as pessoas no meio urbano, de forma a promover segurança, conforto e autonomia durante o exercício do direito de ir e vir.

Art. Xx Para fim de aplicação dessa lei, considera-se:

I- Desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva;

II- Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

III- Tecnologia assistiva ou ajuda técnica produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social;

IV- Acessibilidade universal ao Plano de Rotas Acessíveis: a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos sistemas que compõem o Sistema de Rotas POR todas as pessoas, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

V- Rota acessível: é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas. A rota acessível em área externa incorpora estacionamentos, calçadas, faixas de travessias de pedestres (elevadas ou não), rampas, escadas, passarelas e outros elementos da circulação.

VI - Pessoa com deficiência: aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

VII - Pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso;

VIII- Barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;

XIV- Mobiliário urbano: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

X- Calçada: Parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

XI- Passarela - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

XII- Passeio: Parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

XIII- Sinalização: Conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

XIV- Via: Superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

XV- Vias e áreas de pedestres: Vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

XVI- Faixa elevada: Elevação do nível do leito carroçável, composto de área plana elevada, sinalizada com faixa para travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a nivelar o leito carroçável às calçadas em ambos os lados da via.

Art. Xx São princípios do Plano de deslocamento urbano para pedestres:

I- A acessibilidade universal é diretriz básica para todas as intervenções relacionadas ao Plano de deslocamento urbano para pedestres.

II- reconhecimento do espaço público como bem comum;

III - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;

IV- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, integrado ao Plano de Mobilidade do Município;

V- Sustentabilidade ambiental nos deslocamentos urbanos;

~~VI- Acessibilidade à todas pessoas, incluindo a pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;~~

VII- Segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e qualidade de vida;

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

XIV- Equidade nos deslocamentos e acessos aos principais focos geradores de maior circulação de pedestres, como equipamentos de serviços públicos, espaços de lazer, etc., de modo a garantir acesso e utilização relacionados às necessidades básicas de toda a população.

Art. XX - São diretrizes a serem observadas pelo Plano de deslocamento urbano para pedestres:

I-Priorização dos pedestres sobre os demais modais de transporte;

II –Melhoria do acesso e do deslocamento de qualquer pessoa com autonomia e segurança pelos componentes do sistema de circulação de pedestres, como calçadas, passarelas, passeios, vias, sinalização, área de pedestres, faixa elevada, etc.;

III - Integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas, visando ao pleno acesso do pedestre, ao transporte público coletivo e aos equipamentos urbanos e sociais;

IV - Criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual por automóvel;

V - Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos **princípios do Desenho Universal**;

VI - Fomento às pesquisas referentes à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no meio urbano;

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

~~VIII — A ampliação da interação entre o logradouro público e os imóveis privados, considerando a articulação da forma de ocupação desses últimos com o desenho urbano, visando a melhoria da paisagem da cidade, a qualificação e a ampliação de percursos voltados a modos não motorizados de transporte e a ampliação de rotas de pedestres a pontos e estações do sistema de mobilidade urbana, entre outros;~~

~~XIV — O estímulo ao modo de transporte a pé a partir da melhoria das condições de circulação do pedestre, inclusive por meio da implantação de travessias em diagonal, em especial na ADE Avenida do Contorno.~~

X- Incentivar a criação do Plano de arborização, de forma a compatibilizar com o Plano de Rotas Acessíveis e garantir conforto térmico no meio urbano.

~~XI — Contribuir para a redução das desigualdades e a promoção da inclusão.~~

Art. XX - São objetivos do Plano de deslocamento urbano para pedestres:

I- Proporcionar a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas;

II- Promover o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

III- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

IV- A rede semafórica destinada à travessia de pedestres deve incorporar gradualmente dispositivos para que a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida possa atravessar pela faixa de pedestres, com autonomia e segurança, de acordo com a legislação aplicável.

V- Calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas deverão ser gradualmente adequadas para atender à mobilidade inclusiva, visando a sua autonomia, conforme normas técnicas regulamentares pertinentes.

VI- Instituir órgão responsável pela formulação e implementação de programas e ações para o Sistema de Circulação de Pedestres;

VII- Criar oportunidades urbanísticas através da acessibilidade do pedestre e dos meios de transportes, que estejam compatíveis com a conservação da paisagem natural e cultural;

VIII- Redução de quedas e acidentes relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;

IX- Ampliação das calçadas, passeios e espaços de convivência;

Art. XX As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são:

I- Definir, em todas as nove regiões administrativas, ruas para transformar em calçadas;

II- Implantar Caminhos de Luz, que criam uma rede de calçadas iluminadas como forma de melhorar a segurança do transeunte;

III- Garantir a segurança nas travessias em faixas de pedestres, por meio da rede semafórica, sinalizações, rebaixamentos de guias e abertura de canteiros centrais;

IV- Preservar a memória (calçadas de valor cultural), através de soluções que promovam a acessibilidade mínima necessária, com o menor impacto sobre o patrimônio;

~~V- Reformular a legislação municipal específica sobre calçadas, tendo como balizadores as normas técnicas e as condições urbanas do município de Natal;~~

~~VI- Garantir a implementação da acessibilidade no entorno de equipamentos públicos municipais;~~

VII- Eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do usuário, incluindo postes, mobiliário urbano, etc.;

VIII – Elaborar padronização de calçadas, de acordo com as características do local, levantamento planialtimétrico realizado pelo poder público e normas vigentes de acessibilidade, identificando, inclusive, as áreas passíveis de criação de rua compartilhada, com priorização para pedestres.

IX- Analisar e desenvolver estudos voltados para a identificação das áreas de maior concentração de pedestres e necessidades básicas, como focos geradores de maior circulação, através do desenvolvimento de mapas que serão regulamentados, através de instrumento jurídico específico (Plano de deslocamento urbano para pedestres);

X- Priorizar as intervenções de mobilidade inclusiva na melhoria de calçadas e calçadas existentes, em especial os situados nas rotas estratégicas, definidas através de Lei Complementar (Plano de deslocamento urbano para pedestres), adequando-as para o atendimento da legislação existente;

XI- Garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego, através de alterações na geometria da via, alterações no pavimento (com materiais, cores e texturas diferenciadas), dispositivos de redução de velocidade, sinalização de trânsito, mobiliário urbano, vegetação e paisagismo como valorizadores da paisagem e identidade cultural, além do ordenamento de fluxo;

XII - Padronização e readequação dos passeios públicos e travessias em rotas com maior trânsito de pedestres;

XIII- Integrar o sistema de rotas acessíveis a áreas de importância histórica, cultural, turística e natural de modo a garantir o acesso e valorizar o patrimônio da cidade;

XIV- Criar zonas de tratamento diferenciado de rotas acessíveis, compatíveis com os usos e dimensões socioeconômicas e culturais da população do local predominantes no local, incluindo áreas comerciais e de serviços com essas características.

XV - O Plano de deslocamento urbano para pedestres será instituído pelo Poder Público Municipal no prazo máximo de 24 meses, contemplando os critérios necessários à sua aplicabilidade;

Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Plano de deslocamento urbano para pedestres devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

- Responsabilidade da calçada – execução e manutenção;
- Contribuição de melhoria (?)
- PPA