

MINUTA DE PROPOSTA DE LEI Nº \_\_\_, DE \_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE \_\_\_

*Institui o Plano Municipal de Rotas Acessíveis do Município de Erval Velho, Santa Catarina.*

**O PREFEITO MUNICIPAL DE ERVAL VELHO, ESTADO DE SANTA CATARINA**, no uso de suas atribuições legais, e;

CONSIDERANDO a Lei Federal nº 13.146, de 06 de julho de 2016, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), especialmente seu Título II, Capítulo X, que trata do direito ao transporte e à mobilidade;

CONSIDERANDO a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal (Estatuto da Cidade), especialmente seu artigo 41, § 3º, que dispõe ser atribuição das cidades a elaboração de plano de rotas acessíveis compatível com o plano diretor no qual está inserido;

CONSIDERANDO a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (Lei de Acessibilidade);

CONSIDERANDO o Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei Federal nº 10.048/2000, especialmente em seu Capítulo IV, que trata da implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística; e

CONSIDERANDO a Lei Complementar nº 68, de 28 de novembro de 2016, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal do Município de Erval Velho, INSTITUI:

**Art. 1º** Fica instituído o Plano Municipal de Rotas Acessíveis - PMRA do Município de Erval Velho/SC, que se constitui de normas gerais e critérios básicos destinados a promover a acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

## TÍTULO I CONCEITUAÇÃO E OBJETIVOS GERAIS

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 2º** Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas;

- II - Acessibilidade - possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado, de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;
- III - 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, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins;
- IV - Edificações institucionais - edificações que são focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros;
- V - Mobilidade Urbana - condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
- VI - NBR – Norma Brasileira Regulamentadora;
- VII - Pedestre - pessoa que realiza deslocamento a pé, através do próprio esforço;
- VIII - 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;
- IX - 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;
- X - Rota Acessível - trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros;
- XI - Transporte Coletivo - transporte não individual, público ou privado; e
- XII - Transporte Público Coletivo - serviço de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

## CAPÍTULO II DO PLANO

**Art. 3º** O PMRA é parte integrante do processo de planejamento municipal, estando compatível com o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal do Município de Erval Velho, e demais normas correlatas à mobilidade urbana e acessibilidade.

Parágrafo Único. Integram a presente Lei:

- I - Anexo I - Diagnóstico;
- II- Anexo II - Caderno de cartogramas do Diagnóstico;

III - Anexo III - Plano de Ações Estratégicas; e

IV - Anexo IV - Caderno de cartogramas do Plano de Ações Estratégicas.

**Art. 4º** O PMRA segue o previsto no artigo 41, § 3º do Estatuto da Cidade, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.

Parágrafo Único. O PMRA compreende todo o perímetro urbano do município de Erval Velho, sendo de prioridade a área central, como forma a atender os deslocamentos nas principais áreas de fluxo de pessoas.

### Seção Única Das Rotas Acessíveis

**Art. 5º** As rotas acessíveis observarão as seguintes premissas:

I - estar de acordo com as normativas da ABNT, em especial a NBR 9050/2020 e NBR 16537/2024, ou as que vierem a substituí-las;

II - ser realizada através das calçadas públicas, vias ou pelo leito carroçável, sendo neste caso através de ruas compartilhadas, estando sempre de acordo com as normativas aplicáveis;

III - possuir travessias com guias devidamente rebaixadas ou em faixa elevada, devidamente sinalizadas e com semáforos sonoros que permitam a travessia segura dos pedestres que tenham deficiência visual;

IV - possuir em sua extensão a sinalização com piso tátil (quando aplicável) para orientação das pessoas com deficiência visual, bem como possuir tempo semafórico adequado para garantir uma travessia segura dos pedestres, em especial às classes vulneráveis; e

V – priorizar e garantir a acessibilidade nas situações atípicas encontradas *in loco*.

Parágrafo Único. Qualquer alteração nas calçadas situadas ao longo das rotas acessíveis, proveniente de construção ou modificação de espaços públicos ou privados, deverão observar o disposto desta Lei e garantir a acessibilidade.

### CAPÍTULO III DOS OBJETIVOS GERAIS

**Art. 6º** Constituem objetivos gerais deste Plano Municipal de Rotas Acessíveis:

- I - orientar o poder público nas intervenções a serem realizadas no território, envolvendo os espaços públicos e privados para efetivar a implantação das rotas acessíveis no município;
- II - melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas no espaço público urbano;
- III - promover a conexão das edificações institucionais por meio de percursos com acessibilidade universal;
- IV - democratizar o espaço das calçadas;
- V - integrar as rotas acessíveis com os diferentes modais de transporte;
- VI - articular o plano de rotas acessíveis com as leis do plano diretor; e
- VII - priorizar o pedestre nos projetos viários.

## CAPÍTULO IV DOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS

### Seção I Das Calçadas

**Art. 7º** Constituem objetivos das Calçadas:

- I – criar rotas acessíveis integradas sempre que possível, ao transporte público coletivo;
- II - proporcionar infraestrutura universal (para todas as pessoas) de forma planejada, com clareza e continuidade;
- III - fomentar a permanência na calçada por meio de mobiliários e equipamentos urbanos; e
- IV - promover incentivo à locomoção a pé.

### Seção II Das Travessias e Conexões

**Art. 8º** Constituem objetivos das Travessias e Conexões:

- I - assegurar prioridade ao pedestre no uso do espaço público;
- II - garantir a conectividade dos elementos da via, por meio da acessibilidade universal;

III - promover segurança viária para o pedestre; e

IV - garantir a inclusão social de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida no contexto urbano.

### Seção III Da Integração Intermodal

**Art. 9º** Constituem objetivos da Integração Intermodal:

I - assegurar acessibilidade universal dos pontos de embarque e desembarque; e

II - facilitar o acesso das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida às principais áreas de interesse do município.

### CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES

**Art. 10.** As diretrizes conduzirão com base nas legislações vigentes, documentos e normativas técnicas, a execução das metas e ações, a fim de alcançar os objetivos mencionados nesta Lei.

**Art. 11.** As diretrizes estão constantes no Anexo III - Plano de Ações Estratégicas, desta Lei.

§ 1º As diretrizes estão elencadas de forma objetiva a cada um dos seus eixos correspondentes.

§ 2º Respeitar-se-ão possíveis atualizações nas legislações as quais as diretrizes estão abarcadas.

### CAPÍTULO VI DAS METAS E AÇÕES

**Art. 12.** As metas e ações presentes no PMRA serão implantadas em etapas, estando divididas em curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Para efeito dos prazos do caput são considerados os horizontes de 4 (quatro) anos, 7 (sete) anos e 10 (dez) anos respectivamente.

**Art. 13.** As metas e ações estão constantes no Anexo III - Plano de Ações Estratégicas, desta Lei.

**Art. 14.** As metas e ações presentes no PMRA consubstanciam os objetivos e as diretrizes desta Lei.

**Art. 15.** Anualmente, na execução da peça orçamentária municipal, serão elencadas as ações a serem executadas no período, bem como os investimentos a serem realizados com vistas ao cumprimento ao disposto na presente Lei.

## TÍTULO II DOS INSTRUMENTOS DE PARTICIPAÇÃO DEMOCRÁTICA

### CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS ORIENTADORES

**Art. 16.** A gestão da participação democrática do município dar-se-á com a participação dos diferentes segmentos da sociedade em suas diversas formas de manifestação, com fulcro no artigo 43 do Estatuto da Cidade

**Art. 17.** A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do PMRA será assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do PMRA ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

### CAPÍTULO II DO PROGRAMA DE PLANEJAMENTO, FISCALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

**Art. 18.** O programa de planejamento, fiscalização e avaliação do PMRA do Município de Erval Velho buscará promover o desenvolvimento institucional por meio de programas de formação, atualização, sensibilização e capacitação para a gestão do plano.

**Art. 19.** O sistema de planejamento, fiscalização e avaliação tem como objetivos:

- I - criar mecanismos que garantam canais de participação por parte da sociedade;
- II - garantir a continuidade e transparência do processo;

III - garantir estruturas e processos democráticos e participativos para o planejamento, fiscalização e avaliação da política urbana, de forma continuada, permanente e dinâmica; e

IV - integrar projetos e programas complementadores ao plano diretor e ao orçamento municipal.

**Art. 20.** O programa de planejamento, fiscalização e avaliação do PMRA será implementado através das seguintes ações:

I - articulação entre Poder Executivo municipal, sociedade civil, entidades e demais órgãos governamentais das esferas Estadual e Federal que tenham relação com a política de mobilidade urbana e acessibilidade;

II - criação de um processo educativo e de capacitação para que a população participe de maneira efetiva no planejamento, fiscalização e avaliação;

III - capacitação dos gestores públicos e atores locais;

IV – transparência, de forma simplificada, clara e com segurança, dos processos de planejamento e gestão da política urbana de mobilidade urbana e acessibilidade, ressalvadas as situações que o sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

V – implementação e realização dos instrumentos de participação popular; e

VI - apreciação dos conselhos municipais instituídos e com atribuições sobre a matéria, as ações necessárias à operacionalização dos instrumentos previstos nesta Lei.

### TÍTULO III DO FINANCIAMENTO

**Art. 21.** Para o custeio das ações previstas no Anexo III - Plano de Ações Estratégicas, anualmente, no Orçamento do Município, serão destinados recursos para projeção e execução, que constarão, igualmente, dos planos plurianuais de investimento.

**Art. 22.** Para o custeio da gestão, planejamento e fiscalização do Sistema de Mobilidade Urbana e Acessibilidade, na forma da presente Lei, serão destinados recursos oriundos do próprio executivo, bem como concessões, fundos, programas e instrumentos urbanísticos.

**Art. 23.** É dever do poder público empenhar-se na conquista de financiamentos públicos para aplicação de ações e projetos voltados a execução e manutenção das rotas acessíveis do Município de Erval Velho.

### TÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 24.** Todos os projetos que envolvem a efetivação do PMRA de Erval Velho deverão ser apreciados pelo Conselho da Cidade e outros conselhos instituídos e com atribuições sobre a matéria.

**Art. 25.** O PMRA deverá ser revisado e atualizado em prazo não superior a dez anos.

**Art. 26.** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Erval Velho/SC, \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_.

Lenita Dadalt Fontana

Prefeita Municipal

