

PLANO DE ROTAS ACESSÍVEIS



Metodologia |



Metodologia

Plano de Rotas Acessíveis

Outubro/2022



APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta a metodologia adotada e utilizada pelo CINCATARINA para a elaboração do **Plano de Rotas Acessíveis**, a qual incorpora conceitos de acessibilidade universal e se sustenta através do direcionamento previsto no artigo 41 do Estatuto da Cidade, além de obedecer a todos os parâmetros legais aplicáveis, que serão detalhados adiante.

O **Plano de Rotas Acessíveis**, visa garantir a caminhabilidade segura e acessível a todas as pessoas através da integração entre as ruas, edificações de interesse da população e serviço de transporte coletivo, ou seja, conduz-se a guiar o planejamento de calçadas e travessias com infraestrutura integrada e compatíveis, priorizando o pedestre independentemente de quaisquer limitações de locomoção que este tenha ou venha a ter.

Neste contexto, o **Plano** direcionará níveis de prioridade de execução das rotas acessíveis em todo o perímetro urbano do município, baseado nos levantamentos e na realidade local de modo a proporcionar soluções e direcionamento para as diversas possibilidades dentro do que a base legal permite.

As rotas acessíveis possibilitam a remodelação do espaço público urbano e vão de encontro a lei federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, já que prioriza o pedestre e garante o acesso universal e autônomo das pessoas as **Ruas**, a **Infraestrutura de Apoio** e as **Edificações de Interesse** que existem na cidade, efetivando todos os princípios previstos no artigo 5º da referida lei.

EQUIPE TÉCNICA

André Ambrozio de Assis
Analista Técnico - IV
CRBio03 081941-03

Felipe Quintiere Maia
Analista Técnico - IV
CREA-SC 177123-1

Gustavo Fernandes
Coordenador de Atuação
Governamental
CAU A 268996-0

Joselaine Tesk
Coordenadora de Atuação
Governamental
CAU-SC A 193627-1

Maurício de Jesus
Analista Técnico - IV
CREA-SC 147737-1

Reginaldo Lemos
Analista Técnico - IV
CREA-SC 156563-3

Camila Martins Botelho
Analista Técnico - IV
CREA-SC 187477-9

Gesiane Heusser Lermen
Analista Técnica - IV
CAU A 149454-6

Gustavo Marcondes
Supervisor de Atuação
Governamental
CRECI 31961F

Luis Felipe B. Kronbauer
Assessor Geral de Direção
OAB-SC 46.772

Raphaela Menezes
Supervisora de Atuação
Governamental
CREA-SC 138824-3

Salomão Francisco Ferreira
Assessor de Supervisão
CRQ 13.201.489

Tanara Cristina Nogueira
Analista Técnica - IV
OAB-SC 17.217

Celso Afonso P. M. F.
Assessor de Supervisão
CREA-SC 186645-0

Guilherme Müller
Assessor Geral de Direção
CRBio03 053021/03-D

Gustavo R. F. A. de Souza
Assessor de Supervisão
CAU A 253354-5

Luiz Gustavo Pavelski
Gerente de Atuação
Governamental
CREA-SC 104797-2

Raquel Gomes de Almeida
Supervisora de Atuação
Governamental
CREA-SC 118868-3

Stella Stefanie Silveira
Supervisora de Atuação
Governamental
CAU A 190893-6

COORDENAÇÃO

Mayara Zago
Supervisora de Atuação
Governamental
CREA-SC 147796-6

APOIO OPERACIONAL

Letícia Geniqueli Reichardt
Auxiliar Administrativa

Matheus Bianchin
Analista Técnico II

Lucca Dias da Silva
Coordenador de Atuação Governamental

Tainara Aparecida Xavier
Auxiliar Administrativa

REPRESENTAÇÃO INSTITUCIONAL

Gianfranco Volpato

Presidente do Consórcio CINCATARINA
Prefeito de Ibicaré/SC

Wilson Ribeiro Cardoso Junior

Vice-Presidente do Consórcio CINCATARINA
Prefeito de Fraiburgo/SC

Elói Rönna

Diretor Executivo do Consórcio CINCATARINA

**CONSÓRCIO INTERFEDERATIVO SANTA CATARINA**

Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305, Bairro Canto, CEP 88.070-800
Florianópolis/Estado de Santa Catarina

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	6
2. ETAPAS DO PROCESSO.....	7
2.1. FUNDAMENTOS LEGAIS	7
2.2. DESENVOLVIMENTO DO PLANO	8
2.2.1. Diagnóstico.....	8
2.2.2. Plano de Ações Estratégicas.....	9
2.2.3. Minuta de Lei	10
2.2.4. Audiência pública.....	10
2.2.5. Revisão Final.....	11
2.2.6. Entrega do Plano de Rotas Acessíveis.....	11
3. CONSIDERAÇÕES FINAIS	12
4. REFERÊNCIAS	13

1. INTRODUÇÃO

Considera-se uma rota acessível como sendo um percurso sinalizado e livre de obstáculos de um ponto a outro, e que compreenda uma continuidade e acessibilidade nos percursos de origem e destino. (ABNT, 2020)

A metodologia utilizada pelo CINCATARINA na elaboração do Plano de Rotas Acessíveis respeita a legalidade, estando fundamentado essencialmente no Estatuto da Cidade, Política Nacional de Mobilidade Urbana e legislações específicas sobre acessibilidade. Ao todo, o plano é elaborado em 4 (quatro) grandes etapas, o Diagnóstico, Plano de Ações, Minuta de Lei e Audiência Pública.

A etapa do **Diagnóstico** trata de conhecer e entender a realidade do espaço público de circulação municipal, a partir das informações recebidas pela municipalidade e daquelas coletadas *in loco*, que irão servir como base para as etapas posteriores, principalmente no contraponto às legislações vigentes sobre acessibilidade de calçadas, travessias e infraestrutura auxiliar, reconhecendo as deficiências e potencialidades municipais.

Com a etapa de diagnóstico concluída, são apresentadas diretrizes a fim de melhorar a realidade municipal no que tange a criação de rotas acessíveis através de metas e ações separadas em curto, médio e longo prazo, em um período de 10 anos, as quais unidas formam o **Plano de Ações Estratégicas**, atendendo as demandas em cada área analisada, traçando e organizando as ações de intervenção do município.

A **minuta de Lei** do Plano de Rotas Acessíveis trará a compilação dos objetivos, diretrizes, metas e ações para o município já previstas no Plano de Ações Estratégicas.

A **audiência pública** é o ato de apresentação à comunidade do Plano de Rotas Acessíveis e sua composição, assegurando sua validação e participação comunitária, onde poderá ser avaliada, discutida e complementada se necessário.

2. ETAPAS DO PROCESSO

2.1. FUNDAMENTOS LEGAIS

Para a plano de rotas acessíveis de um município se tem a necessidade da observância de legislações que tratam do assunto, havendo base legal para tal.

Partindo da **Constituição Federal de 1988**, vários artigos trazem conceitos importantes que servem de referência para as demais. Em seu artigo 5º, estabelece que: “XV – é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. O artigo 227 define que: “§ 2º – A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência” e o artigo 244 define que: A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.

A **legislação federal 10.098 de 2000**, conhecida como Lei da acessibilidade, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, temporária ou definitivamente, ao meio físico e público da cidade.

A **legislação federal 12.257 de 2001**, conhecida como Estatuto da cidade, em seu artigo 41 § 3º, incluído pela **Lei Federal nº 13.146 de 2015** (Lei da pessoa com deficiência), **define a obrigatoriedade da elaboração do plano de rotas acessíveis juntamente com o plano diretor municipal**, sendo que deve ser “[...] compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, 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”.

O **decreto federal 5.296 de 2004** define condições gerais de acessibilidade e condições específicas nos espaços públicos. A referida lei, prevê no artigo 10 a necessidade de considerar as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, como referência para concepção e implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos.

A **NBR 9050 de 2020** é uma normativa ABNT amplamente citada quando trata do assunto de acessibilidade universal. Nela está presente parâmetros técnicos para edificações e espaços públicos, que visam garantir a acessibilidade destes à todas as pessoas, independente se possuem algum grau de deficiência ou mobilidade reduzida.

Os manuais e resoluções do **Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN**, que dão instruções no que tange a execução de sinalizações viárias e a distribuição de estacionamentos públicos reservados a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

Considera-se como base legal, concomitantemente as legislações e normativas citadas acima, as legislações municipais, que tratem sobre o tema, como as leis do plano diretor e plano de mobilidade urbana, se existente.

2.2. DESENVOLVIMENTO DO PLANO

2.2.1. Diagnóstico

Corresponde em análises sobre os possíveis locais para implantação das rotas acessíveis, nos seguintes aspectos:

a) Com auxílio de uma base cartográfica das vias urbanas do município, tem-se a análise de sua declividade através de modelos digitais de terreno e de superfície (MDT e MDS), em dados oficiais do Sistema de Informações Geográficas de Santa Catarina (SIGSC), onde se consegue extrair porcentagens específicas de declividade em toda área a ser analisada,

objetivando verificar essencialmente a inclinação das vias que poderão receber rotas acessíveis.

- b) Identificação e mapeamento das edificações de interesse da população, conforme previsto no artigo 41 do Estatuto da Cidade;
- c) Identificação e mapeamento dos pontos de embarque e desembarque distribuídos no perímetro urbano;
- d) Verificação das linhas do transporte público coletivo, se existente;
- e) Identificação das vagas de estacionamentos públicos para pessoas com deficiência distribuídas nas vias urbanas municipais;
- f) Levantamento fotográfico *in loco* de pontos específicos, que permitem ter real noção e controle das vias que conseguirão comportar as rotas acessíveis, considerando a infraestrutura existente de calçadas, travessias e infraestrutura auxiliar, como pontos de embarque e desembarque, sinalização viária, rampas, arborização, etc, afim de analisar a assertividade de execução de acordo com os fundamentos legais previstos neste documento;
- g) Medição *in loco* de vias pontuais de modo a entender a realidade quanto as dimensões lineares das caixas viárias e calçadas, para posteriormente no plano de ações estratégicas trabalhar as possibilidades de aplicação das rotas;

As bases a serem utilizadas para criação deste documento, incluindo os cartogramas dependerão da disponibilidade e qualidade das informações encaminhadas pela municipalidade. Neste ponto, observa-se a necessidade de as informações serem encaminhadas em arquivo editável e aberto, para facilitar a extração e compilação dos dados a serem utilizados e apresentados na fase de diagnóstico.

Por fim, quanto maior o subsídio de informações, menor será a necessidade de levantamentos pontuais.

2.2.2. Plano de Ações Estratégicas

A partir dos dados advindos do diagnóstico, esta etapa será de definição dos locais que receberão as rotas acessíveis e criação de metas e ações para efetivação deste estudo, nos seguintes aspectos:

- a) Criação do traçado das rotas acessíveis, considerando as exigências legais pertinentes ao tema quanto a declividade, largura, componentes, etc., bem como a integração com a infraestrutura do transporte público coletivo;
- b) Criação do traçado para conexão entre rotas acessíveis, em vias onde não haja declividade suficiente para comportar a rota acessível, mas que facilite a circulação da maior parcela da população com continuidade;
- c) Definição dos níveis de prioridade na execução separados em curto, médio e longo prazo, tornando-a racional e direcionada conforme as necessidades consideradas prioritárias, baseado nas informações prévias adquiridas em diagnóstico municipal.
- d) Indicação de diretrizes para posterior elaboração projetos e execução das rotas, a qual compreende no correto direcionamento e aplicação das legislações, principalmente a NBR 9050 de 2020 que trata do assunto de forma específica.

2.2.3. Minuta de Lei

A partir da aprovação do diagnóstico e plano de ações estratégicas, tem-se a formação da minuta de lei, que trará a compilação dos objetivos, diretrizes, metas e ações previstas de modo a ser o instrumento que legalizará e ordenará o plano, assegurando padrões de acessibilidade a todos no espaço público urbano, no que se refere a criação de rotas acessíveis.

2.2.4. Audiência pública

A fim de validar o processo perante a comunidade e tornar possível a avaliação e contribuição da população, será apresentado em audiência pública os resultados obtidos através do diagnóstico, bem como as metas e ações previstas para os 10 anos subsequentes no município no que se refere o tema. Após este evento, havendo emendas, proposições ou alterações pertinentes, o material será encaminhado para revisão final.

2.2.5. Revisão Final

Subsequentemente a audiência pública, serão documentadas todas as emendas apresentadas na oportunidade pela população, caso houver, essas serão levadas para análise, debate e aprovação de inclusão no texto dos materiais do Plano de Rotas Acessíveis.

As formas como essas emendas serão analisadas e aprovadas seguirá o rito do regimento geral, conforme regimento geral.

2.2.6. Entrega do Plano de Rotas Acessíveis

Após as alterações da minuta de lei, caso haja, o documento final redigido será entregue ao município, que fará a adequação da proposta em papel timbrado e demais padrões da municipalidade.

Igualmente será feita a entrega do diagnóstico e plano de ações estratégicas devidamente aprovados.

Junto com os mesmos serão entregues os demais materiais produzidos durante a elaboração que deverão ser anexados aos processos legislativos, como: relatórios de reuniões, atas, diagnóstico e plano de ações estratégicas, fotos e demais materiais produzidos.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento deste processo baseado na leitura da realidade municipal é fundamental para que o planejamento da mobilidade urbana não seja executado em desconformidade com as expectativas da sociedade.

De tal forma, é essencial que na elaboração do plano de rotas acessíveis, sejam preservadas as características do local, considerando a necessidade de promover maior conectividade e integração no espaço público, garantindo acessibilidade para as pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida a todas as vias e rotas do município.

4. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro. 2020.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**.

BRASIL. **Decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 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, e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. Volume I. Sinalização Vertical de Regulamentação. 2ª edição. Brasília: CONTRAN, 2007.

CONTRAN. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. Volume II. Sinalização Vertical de Advertência. Brasília: Contran, 2007.

CONTRAN. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. Volume III. Sinalização Vertical de Regulamentação. Brasília: Contran, 2014.

CONTRAN. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**. Volume IV. Sinalização Horizontal. Brasília: Contran, 2007.

CONTRAN. Resolução nº 303 de 18 de dezembro de 2008. **Dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente às pessoas idosas.**

CONTRAN. Resolução nº 304 de 18 de dezembro de 2008. **Dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transporte pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.**



PLANO DE ROTAS ACESSÍVEIS

O Plano de Rotas Acessíveis, visa garantir a caminhabilidade segura e acessível a todas as pessoas através da integração entre as ruas, edificações de interesse da população e serviço de transporte coletivo, ou seja, conduz-se a guiar o planejamento de calçadas e travessias com infraestrutura integrada e compatíveis, priorizando o pedestre independentemente de quaisquer limitações de locomoção que este tenha ou venha a ter.

O Consórcio Interfederativo Santa Catarina CINCATARINA é um consórcio Público, Multifinalitário, constituído na forma de associação Pública com personalidade jurídica de direito público e natureza autárquica interfederativa.



CNPJ: 12.075.748/0001-32

www.cincatarina.sc.gov.br

cincatarina@cincatarina.sc.gov.br

Sede do CINCATARINA

Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305,
Bairro Canto Florianópolis/Estado de Santa Catarina – CEP 88.070-800
Telefone: (48) 3380 1620

Central Executiva do CINCATARINA

Rua Nereu Ramos, 761, 1º Andar, Sala 01, Centro
Fraiburgo/Estado de Santa Catarina – CEP 89.580-000
Telefone: (48) 3380 1621