EMENDA MODIFICATIVA Nº

"EMENDA MODIFICATIVA *AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR* Nº 009/2021 REFERENTE A REVISÃO DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE NATAL PARA REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA PARA EQUIPAR CALÇADAS COM ESTEIRAS ROLANTES, EM ESPECIAL AQUELAS SITUADAS NAS ROTAS ESTRATÉGICAS E TURÍSTICAS DA CIDADE."

Art. 1º - A presente emenda trata da modificação do inciso IX do artigo 158 deste plano:

Onde Lê-se:

Art. 158. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são:
I– Definir, em todas as regiões administrativas, ruas para transformar em calçadões;
II– Implantar Caminhos de Luz, que criam uma rede de calçadas iluminadas como forma de melhorar a segurança do transeunte;
III - Implantar arborização nas calçadas, como forma de garantir o conforto térmico ao transeunte;
IV – Garantir a segurança nas travessias em faixas de pedestres, por meio da rede semafórica, sinalizações, rebaixamentos de guias e abertura de canteiros centrais;
V – Preservar a memória, tais como calçadas de valor cultural, por meio de soluções que promovam a acessibilidade mínima necessária, com o menor impacto sobre o patrimônio;
VI – Eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do usuário, incluindo postes, mobiliário urbano, dentre outros;

VII – 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;

VIII – Analisar e desenvolver estudos voltados para a identificação das áreas de maior concentração de pedestres e necessidades básicas, como focos geradores de maior circulação, por meio do desenvolvimento de mapas que serão regulamentados no Plano de Deslocamento Urbano para Pedestres;

IX – Priorizar as intervenções de mobilidade inclusiva na melhoria de calçadas e calçadões existentes, em especial os situados nas rotas estratégicas, definidas no Plano de Deslocamento Urbano para Pedestres, adequando-as para o atendimento da legislação existente;

X – Garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego, por meio de alterações na geometria da via, alterações no pavimento, tais como utilização de 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;

XI – Padronização e readequação dos passeios públicos e travessias em rotas com maior trânsito de pedestres;

XII – 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;

XIII – Criar zonas de tratamento diferenciado de rotas acessíveis, compatíveis com os usos e dimensões socioeconômicas e culturais da população do local, incluindo áreas comerciais, feiras livres e de serviços com essas características;

XIV – Criar ações educativas para a conscientização da população incluindo aplicação de multas, atividades em escolas e publicidade informativas;

XV – Conversão de multas referentes à fiscalização em calçadas para a execução de obras referentes à acessibilidade no meio urbano. Parágrafo único. O Plano de Deslocamento Urbano para Pessoas será instituído pelo Poder Público Municipal, contemplando os critérios necessários à sua aplicabilidade, no prazo máximo de24 (vinte e quatro) meses após a publicação do Plano Diretor.

Leia-se:

Art. 158. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são:

I– Definir, em todas as regiões administrativas, ruas para transformar em calçadões;

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

III - Implantar arborização nas calçadas, como forma de garantir o conforto térmico ao transeunte;

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

V – Preservar a memória, tais como calçadas de valor cultural, por meio de soluções que promovam a acessibilidade mínima necessária, com o menor impacto sobre o patrimônio;

VI – Eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do usuário, incluindo postes, mobiliário urbano, dentre outros;

VII – 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;

VIII – Analisar e desenvolver estudos voltados para a identificação das áreas de maior concentração de pedestres e necessidades básicas, como focos geradores de maior circulação, por meio do desenvolvimento de mapas que serão regulamentados no Plano de Deslocamento Urbano para Pedestres;

IX – Priorizar as intervenções de mobilidade inclusiva na melhoria de calçadas e calçadões existentes, inclusive, mediante estudo de viabilidade técnica, equipando calçadas com esteiras rolantes, em especial aquelas situadas nas rotas estratégicas e turísticas da cidade, para ampliação de áreas com capacidade para absorção de alto fluxo de pedestres, definidas no Plano de Deslocamento Urbano para Pedestres, adequando-as para o atendimento da legislação existente;

X – Garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego, por meio de alterações na geometria da via, alterações no pavimento, tais como utilização de 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;

XI – Padronização e readequação dos passeios públicos e travessias em rotas com maior trânsito de pedestres;

XII – 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;

XIII – Criar zonas de tratamento diferenciado de rotas acessíveis, compatíveis com os usos e dimensões socioeconômicas e culturais da população do local, incluindo áreas comerciais, feiras livres e de serviços com essas características;

XIV – Criar ações educativas para a conscientização da população incluindo aplicação de multas, atividades em escolas e publicidade informativas;

XV – Conversão de multas referentes à fiscalização em calçadas para a execução de obras referentes à acessibilidade no meio urbano. Parágrafo único. O Plano de Deslocamento Urbano para Pessoas será instituído pelo Poder Público Municipal, contemplando os critérios necessários à sua aplicabilidade, no prazo máximo de24 (vinte e quatro) meses após a publicação do Plano Diretor.

JUSTIFICATIVA

O uso de esteiras rolantes em aeroportos tem ampliado o alcance e a capacidade de consumo dos passageiros que têm pouco tempo para adquirir bens, se alimentar, realizar higiene, e se preparar para o check-in. Alguns corredores turísticos urbanos merecem soluções capazes de conectar o turista com o máximo do território da cidade.

Atenciosamente,

Ver. Margarete Régia – PROS