

CADERNO DE LEIS

B) LEIS SANCIONADAS PELO EXECUTIVO

LEI Nº 4261, DE 1º DE ABRIL DE 2022.

ALTERA A LEI Nº 3894-A, QUE TORNA OBRIGATÓRIA A REALIZAÇÃO DE EXAMES PARA DETECTAR O TEA – TRANSTORNO DE ESPECTRO AUTISTA NOS ALUNOS MATRICULADOS NA REDE MUNICIPAL DE ENSINO.

PROC. Nº 14394/19

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber que a Câmara Municipal decreta e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 3894-A, de 28 de maio de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É obrigatória a aplicação de métodos de avaliação multiprofissional para elucidar o diagnóstico de Transtorno do Espectro Autista, quando o histórico dos sintomas e a observação do Dispõe sobre o reajuste salarial de

comportamento apontarem para traços autistas.” (NR)

Art. 2º O art. 2º da Lei nº 3894-A, de 28 de maio de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º É facultativo ao médico assistente solicitar a utilização de outros recursos diagnósticos para diferenciação de outras síndromes.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 1º de abril de 2022.

KAYO AMADO
Prefeito Municipal

LEI Nº 4262, DE 1º DE MARÇO 2022. Institui o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de São Vicente, e dá outras providências.

Proc. nº 13720/22

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de São Vicente – PlanMob-SV, instrumento do planejamento urbano da

municipalidade vicentina, integrante do Anexo Único desta Lei, documento do planejamento local de caráter vinculado e de observância obrigatória para os agentes públicos e privados e à sociedade como um todo em sua relação com a mobilidade e acessibilidade urbana em São Vicente.

§ 1º O Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de São Vicente deverá atender ao horizonte de 10 (dez) anos e ser avaliado e revisado a cada 5 (cinco) semestres, ou seja, dois anos e meio.

§ 2º O Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de São Vicente deverá ser compatível com as disposições do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana, Lei Complementar nº 917, de 14 de dezembro de 2018, e da Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei Complementar nº 987, de 16 de março de 2020, bem como com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 3º As necessidades financeiras para implantação e revisão do Plano

de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de São Vicente deverão constar das Leis sobre o Plano Plurianual, Diretrizes Orçamentárias e Orçamento Anual.

Art. 2º O Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de São Vicente deverá ser avaliado periodicamente pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, coordenado pela Secretaria Municipal de Planejamento e Governança, em relação ao cumprimento dos objetivos, diretrizes e metas estabelecidas, dos resultados esperados e dos impactos verificados.

§ 1º A avaliação a que se refere o caput deverá ser realizada com base nos indicadores de monitoramento, de resultado e de impacto previstos no próprio PlanMob. § 2º A avaliação integrará o Relatório do Sistema de Monitoramento Proposto e servirá de base para o processo de formulação de proposta de PlanMob para o período subsequente.

§ 3º As avaliações e revisões necessárias ao bom planejamento da mobilidade e acessibilidade urbana serão documentadas no

próprio processo administrativo que originou a primeira edição do Plano.

Art. 3º A Secretaria de Planejamento e Governança com o apoio das demais Secretarias Municipais, providenciará os estudos sobre a situação de mobilidade urbana no Município, necessários à avaliação e revisão do PlanMob São Vicente, caracterizando e avaliando:

I - a situação de mobilidade urbana no território municipal, por bairros, utilizando sistema de indicadores de mobilidade e acessibilidade urbana, bem como apontando as causas das deficiências detectadas;

II - a demanda e necessidade de investimentos para a universalização do acesso a cada um dos serviços públicos em cada bairro;

III - os programas e ações federais, estaduais e municipais em mobilidade urbana e as demais políticas relevantes nas condições de acessibilidade, inclusive as ações de transferência e garantia de renda e as financiadas com recursos federais e estaduais.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na

data da publicação, revogando-se as disposições em contrário. São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 1º de abril de 2022.

KAYO AMADO
Prefeito Municipal



PLANO DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA DE SÃO VICENTE/SP

Anexo Único: Propostas e Ações

PlanMob

Plano de Mobilidade Urbana



20 de dezembro de 2021



FICHA TÉCNICA

Objeto

Anexo Único: Propostas e Ações
PLANO DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA DE SÃO VICENTE

Recurso

Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista – Contrato
BB/FDMBS nº 002/2018 – Proposta de Aplicação nº FTAGEM nº 006/18

Realização

Prefeitura Municipal de São Vicente
Kayo Amado – Prefeito

Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Parcerias Público-Privadas
Alexsandro Ferreira – Secretário

Desenvolvimento

TcÚrbes Mobilidade e Projetos Urbanos

Elaboração Técnica TcÚrbes

Ivan Augusto Alves Pereira, Ricardo Corrêa da Silva

Equipe anterior TcÚrbes

Beatriz Francisco, Eduardo Sinagaglia, Giulia Coppini Massafera,
Guilherme de Oliveira Pucci, Jady Medeiros Silva, Jennifer Barros Xavier,
José Guilherme Ataíde, Juliana Trento, Lucas Ferreira, Maria Clara
Schafaschek de Moraes, Mayara Figueiredo, Murilo Brunelli Gimenes

Equipe Técnica Prefeitura

Caroline Marin G. de Lima, Patricia Naomi Igai, Renan Rocha Ribeiro

Acompanhamento

Comitê Gestor Municipal de Mobilidade Urbana – Decreto nº 5537-A/2021

Emissão

São Paulo/SP, 20 de dezembro de 2021

TRV1905

2

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4	5. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA	42
2. DIRETRIZES	4	5.1. RECOMENDAÇÕES PARA A ESTRUTURA ADMINISTRATIVA	42
2.1. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA	4	6. RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES	45
2.2. DIRETRIZES DO PLANMOB SÃO VICENTE	5	6.1. DIRETRIZES PARA IDENTIFICAÇÃO DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO	45
2.3. ALINHAMENTO AOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	8	6.2. ROTEIROS DE ELABORAÇÃO DO RITT	46
2.4. ALINHAMENTO AO PLANO DIRETOR DE SÃO VICENTE	8	6.3. Medidas mitigadoras ou compensatórias	47
3. METODOLOGIA	8	7. REVISÃO DO PLANO CICLOVIÁRIO	48
3.1. ETAPAS DO PLANMOB SÃO VICENTE	8	7.1. OBJETIVOS	48
3.2. ESTRUTURA PROPOSITIVA DO PLANMOB	11	7.2. FASEAMENTO DA IMPLANTAÇÃO DA REDE CICLOVIÁRIA	48
3.3. OBJETIVOS E PRAZOS DO PLANMOB	14	7.3. CRITÉRIOS DE IMPLANTAÇÃO	49
4. ESTRATÉGIAS DO PLANMOB	14	8. PROPOSTAS PRIORITÁRIAS PARA A CONSOLIDAÇÃO DAS ESTRATÉGIAS	56
E1: INTEGRAR OS SISTEMAS DE MOBILIDADE AO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL URBANO DO MUNICÍPIO	15		
E2: TRANSFORMAR A DINÂMICA DE MOBILIDADE RELACIONADA ÀS PRÁTICAS TURÍSTICAS	19		
E3: ESTRUTURAR A GESTÃO PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA	22		
E4: PRIORIZAR O DESLOCAMENTO SUSTENTÁVEL	25		
E5: INTEGRAR DO USO DO SOLO URBANO ÀS NOVAS DINÂMICAS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEIS	37		

1. INTRODUÇÃO

O Contrato de Prestação de Serviço número 79/2020, firmado em 01 de julho de 2020, é fruto da Tomada de preços nº 11/2018 – Processo Administrativo nº 30533/2018 da Prefeitura de São Vicente. O contrato tem como objetivo o Serviço de Assessoria e Consultoria para elaboração do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana com recurso do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista – FDMBS – Contrato BB/FDMBS nº 0002/2018 - Proposta de Aplicação nº FTAGEM nº 006/18.

O presente relatório dá seguimento às etapas de Diagnóstico e Prognóstico de Mobilidade Urbana e tem como objetivo apresentar as propostas, tanto de intervenções físicas quanto programas, organizadas em estratégias e temas, com especificações de ações, níveis de custos e cronograma base de planejamento e implantação.

Este relatório é composto por 6 capítulos, organizados de forma a auxiliar a construção de cenários em diferentes temáticas: gestão pública, sistema viário e os diferentes modos de transportes. Para tal, foram utilizados dados secundários, fornecidos pela Prefeitura Municipal ou de domínio público, e dados primários obtidos nas etapas do Diagnóstico.

2. DIRETRIZES

As diretrizes para o Plano de Mobilidade constituem as bases para a elaboração dos conteúdos e propostas que farão parte da política municipal de mobilidade urbana de São Vicente.

2.1. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Primeiramente, foram consideradas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) que tem por objetivo "integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território dos municípios". A Lei Federal é fundamentada por alguns princípios e diretrizes, descritos em nos artigos 5º e 6º:

Princípios:

- Garantir acessibilidade universal;
- Promover equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

Diretrizes:

- Integrar a política de mobilidade com a política de desenvolvimento urbano, habitação e saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- Dar prioridade aos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integrar os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivar o uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Utilizar o transporte público coletivo como estruturador do território e indutor do desenvolvimento urbano integrado;
- Garantir a sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.
- Entre outros aspectos.

A partir dessas diretrizes, o PlanMob de São Vicente deverá propor soluções adequadas para todos os sistemas de mobilidade - classificados em temas - e para a gestão dos sistemas de mobilidade urbana.

2.2. DIRETRIZES DO PLANMOB SÃO VICENTE

a) Diretrizes Socioeconômicas

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) tem como duas de suas diretrizes a "justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços" e a "equidade no uso do espaço público

de circulação de vias e logradouros". Para planejar as prioridades na distribuição territorial e modal de forma justa e democrática, é importante considerar que cada modo de transporte possui diferentes características e impactos no espaço e na sociedade.

O Plano de Mobilidade, orientado ao desenvolvimento socialmente justo, integrado e sustentável buscou, primeiramente, compreender a realidade atual do município de São Vicente, quanto às dinâmicas de trabalho, atividades econômicas e produtivas. Para isso, na etapa de Diagnóstico e na Pesquisa de Mobilidade foram realizadas análises socioeconômicas, com relação à mobilidade urbana, inclusive pelo recorte de gênero, com o objetivo de compreender os hábitos de deslocamento da população de São Vicente.

Os aspectos socioeconômicos de um município, são condicionantes da Mobilidade Urbana no que diz respeito, principalmente ao acesso que uma população tem aos sistemas de transportes, coletivos ou individuais, para que possam atender às necessidades de deslocamento em busca de oportunidades para trabalhar, estudar, comprar, entreter-se.

Por isso, as questões de renda são importantes para compreender desigualdades e assimetrias no acesso a essas oportunidades. Através da democratização do acesso à mobilidade, estamos democratizando também o acesso à cidade e ao uso de equipamentos públicos ou privados. As possibilidades para que sejam criadas novas dinâmicas de empregos e oportunidades para o desenvolvimento local são potencializadas através da criação de um sistema de mobilidade urbana integrado, além de novas centralidades nos bairros, que possam oferecer qualidade, confiabilidade e segurança aos cidadãos.

TRABECS

Os ganhos sociais resultantes do planejamento e gestão adequada da mobilidade urbana superam os custos (políticos e econômicos), pois resultam na inserção de uma faixa da população, que se encontra hoje excluída do acesso à cidade e oportunidades, e pode devolver à população a prestação de serviços de qualidade em transportes.

b) Diretrizes Ambientais

Por diferentes fatores, podemos associar a questão da mobilidade às questões relacionadas ao meio ambiente. Por exemplo, a circulação de pessoas e de cargas, inerente às cidades e aglomerações urbanas, exige destinação de espaço para o deslocamento, para o estacionamento e a guarda dos veículos, o que ocupa grandes parcelas do território (cerca de 20% em um traçado urbano reticulado), portanto menor densidade construtiva e maiores impactos ambientais. Pode-se observar, por exemplo, que o setor de transportes é um dos principais responsáveis pela emissão de Gases de Efeito Estufa (GEEs) no mundo.

O uso do transporte motorizado individual, em crescimento nas últimas décadas, demanda cada vez mais o uso do espaço urbano com novas vias. A ocupação urbana horizontal, aumenta as distâncias entre atividades de moradia, estudo e trabalho, o que resulta em uma necessidade de deslocamentos maiores, mais custosos e poluentes.

O município de São Vicente, incorpora muitas dessas dinâmicas. Os chamados deslocamentos pendulares geram impactos no meio ambiente e na qualidade de vida da população, que destina maior tempo por dia aos deslocamentos, nem sempre providos de qualidade, conforto ou segurança.

Portanto, o Plano de Mobilidade do município de São Vicente deverá considerar essas dinâmicas locais e metropolitanas, para potencializar o uso de alternativas de transporte menos poluentes, que priorizem o transporte coletivo e não motorizado, em busca de reduzir os impactos do deslocamento de pessoas e cargas, e desenvolver o crescimento urbano a favor de um sistema otimizado e integrado de transportes.

c) Diretrizes de participação continuada

O Estatuto da Cidade estabelece normas de ordem pública e de interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Em seu Capítulo IV, o Estatuto trata da Gestão Democrática da Cidade, que prevê como instrumentos de participação:

- I - órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;
- II - debates, audiências e consultas públicas;
- III - conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;
- IV - iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

Garantir a participação popular nas etapas de planejamento, implantação e monitoramento do PlanMob e demais planos setoriais configuram um dos principais desafios das municipalidades atualmente. Para isso, é necessário democratizar o acesso à informação sobre esses processos, ampliar os canais de participação e sugestões, além de, primeiramente,

incorporar na gestão uma postura ativa de escuta e acolhimento das contribuições cidadãs através de um Conselho Municipal de Mobilidade.

É importante então que, além dos eventos participativos previstos para a elaboração dos planos municipais, haja outras formas de discussão, capacitação e de consultas de opinião mais frequentes e dinâmicas, integradas ao cotidiano da população e mais próximas de suas realidades. Com o objetivo de democratizar as tomadas de decisões e o acesso à informação.

d) Acessibilidade universal

A diretriz de acessibilidade universal diz respeito, principalmente, à garantia de acesso à cidade por todos os habitantes, para que, independentemente de suas condições, toda a população possa ter acesso às atividades e serviços básicos, como saúde, comércio, educação e lazer, de ambas as áreas, continental e insular.

Para isso, em primeiro lugar, deve-se garantir a segurança viária, e o atendimento às pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais, como idosos, crianças, pessoas com deficiência, entre outros. As propostas do PlanMob São Vicente, principalmente sobre o tema dos não-motorizados, incorporam a diretriz de acessibilidade universal.

e) Desenvolvimento urbano e integração regional

O desenvolvimento urbano aliado a um sistema de mobilidade em rede, com integração entre modais, que funcionem de maneira eficaz e confiável para os deslocamentos diários da população, contribui para que o território de São Vicente esteja integrado à sua região de forma benéfica,

e funcione como um polo de atração para atividades econômicas que impulsionam o desenvolvimento do município, não somente como cidade dormitório, por conta de sua conurbação intensa com a cidade de Santos.

O Planejamento Integrado em mobilidade urbana amplia as possibilidades de integração entre os municípios próximos, considerando a escala local e regional, o que gera impacto positivo para a economia local.

Junto a isso, a mobilidade urbana tem o papel de orientar o desenvolvimento urbano e atender ao bem-estar coletivo, ao mesmo tempo que se preocupa em manter e apoiar a produção de áreas rurais, por exemplo. As áreas de preservação como florestas, comunidades tradicionais e corpos hídricos também fornecem as bases para que os sistemas de mobilidade estejam de acordo com a preservação destas funções.

Urbanismo tropical sustentável

As referências de desenvolvimento urbano baseadas em modelos internacionais, frequentemente reproduzidas nas cidades brasileiras, por muitas vezes, não correspondem à realidade da maioria dos municípios. O chamado "urbanismo tropical" tem a intenção de adequar o planejamento e o desenho urbano às especificidades do contexto ambiental, geográfico e histórico de um território.

Estas dinâmicas influenciam diretamente a cultura e o modo de vida de uma população, consequentemente nos hábitos de mobilidade urbana. O urbanismo tropical pode potencializar o desenvolvimento de modelos de cidade mais adequados a um território, considerando dificuldades e necessidades inerentes ao local, para propor soluções que visem a

sustentabilidade ambiental e cultural - principalmente no aspecto da mobilidade.

Para isso, é necessário pensar nas dinâmicas atuais de deslocamentos, perceber demandas reprimidas, utilizar a cultura e as potencialidades de uso do espaço público, com relação ao contexto econômico da cidade.

2.3. ALINHAMENTO AOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O PlanMob São Vicente utiliza dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) para propor ações que garantam o desenvolvimento sustentável nas dimensões social, ambiental, institucional e econômica. Destacam-se os ODSs relacionados ao tema da mobilidade urbana:

- Objetivo 9: Indústria, inovação e infraestrutura;
- Objetivo 11: Cidades e comunidades sustentáveis;
- Objetivo 13: Combate às alterações climáticas;
- Objetivo 16: Paz, justiça e instituições fortes.

2.4. ALINHAMENTO AO PLANO DIRETOR DE SÃO VICENTE

Com relação à política de desenvolvimento urbano, o Plano de Mobilidade está apoiado em critérios definidos pelo Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana de São Vicente - Lei Complementar nº 917/2018, bem como pela Lei de Uso e Ocupação do Solo - Lei complementar nº 987/2020.

3. METODOLOGIA

3.1. ETAPAS DO PLANMOB SÃO VICENTE

1. Complementação do diagnóstico

A Complementação do Diagnóstico tem o objetivo de aprofundar o conhecimento sobre o município, com base em dados disponibilizados pela Prefeitura, Associações, Instituições, Empresas Públicas e Privadas que atuam no município e RMBS. Além dessas informações, são levantados em campo dados para produção de mapas e indicadores. Essa etapa compreende as seguintes atividades:

- Organização dos levantamentos primários;
- Acessibilidade universal;
- Inventário da estrutura viária, com atenção para as condições de acessibilidade calçadas e travessias;
- Inventário das condições de segurança de trânsito, sinalização viária e dimensões das vias;
- Inventário do sistema de circulação para bicicletas;
- Inventário do sistema de circulação para transporte coletivo;
- Inventário de estacionamentos;
- Inventários complementares;
- Condições de Acessibilidade Urbana;
- Pesquisa de Impacto da Covid-19 na mobilidade urbana de São Vicente;

- Pesquisas de tráfego;
- Pesquisa de dados operacionais de transporte coletivo;
- Aferição de Externalidades Negativas;
- Diagnóstico Orçamentário;
- Operações e atribuições no transporte hidroviário;
- Outros levantamentos.

2. Diagnóstico Participativo

O Diagnóstico participativo consiste no aprofundamento da caracterização do município por meio da participação popular. Nesta etapa são desenvolvidos o Plano de Comunicação e a Consulta Pública. Uma vez que a organização da consulta pública é de responsabilidade da Prefeitura Municipal, quanto à disponibilidade de locais e provisão de equipamentos para a realização, as atividades realizadas consistem em:

- Elaboração do Plano de Comunicação;
- Apresentação no evento de abertura da Consulta Pública;
- Acompanhamento da Consulta Pública;
- Relatório de resultados da Consulta Pública.

3. Prognóstico

O objetivo desta etapa é o de identificar a situação futura da mobilidade urbana, assim como seus possíveis problemas e, a partir disso, propor alternativas e estratégias para alcançar um modelo de mobilidade urbana sustentável. As atividades previstas são:

- Construção de cenários da Mobilidade Urbana no município para médio e longo prazo, horizontes de 5 e 10 anos de acordo com os seguintes critérios:
 - Identificação das orientações da política urbana estabelecidas no Plano Diretor Municipal;
 - Identificação dos vetores de crescimento urbano e das áreas de expansão populacional;
 - Realização de projeção populacional para um horizonte de pelo menos 10 anos ou mais, e sua macroespacialização de acordo com as diretrizes urbanísticas, ou tendencial;
 - Capacidade de suporte da malha viária para o atendimento de demandas futuras de transporte coletivo, bicicletas, motocicletas, e veículos;
 - Análise da regulamentação em vigor sobre o transporte público municipal;
 - Análise para a implantação de gestão pública de mobilidade urbana, em especial prevendo a elevação das demandas e das complexidades inerentes ao crescimento urbano;
 - Análise de segurança no trânsito.

4. Elaboração das Propostas

Nesta etapa serão elaboradas as propostas, tanto de intervenções físicas quanto programas, organizadas em estratégias e temas, de acordo com as atividades:

- Elaboração das estratégias;
- Desenvolvimento de propostas (Intervenções Físicas e Programas);
- Identificação de ações a curto, médio e longo prazo;

- Viabilidade financeira e orçamentária;
- Audiência Pública de discussão de propostas (sob responsabilidade da Prefeitura);
- Consolidação dos resultados da audiência pública e compilado das demandas de revisão (de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São Vicente);
- Revisão das Propostas.

5. Revisão da estrutura do sistema de monitoramento

- Analisar e propor alterações na proposta de indicadores de monitoramento
- Revisar as metas estabelecidas e estabelecer novas, de curto, médio e longo prazos

3.2. ESTRUTURA PROPOSITIVA DO PLANMOB

a) Abordagem Estratégica do Planmob

A estrutura propositiva do PlanMob é apresentada e constitui-se de estratégias, propostas, ações, recomendações, cronograma e detalhamentos. Esta é organizada por meio de fichas, cujo conteúdo é exposto, temporal e espacialmente, através de mapas e cronogramas.

Estratégias: As estratégias reúnem propostas voltadas aos diferentes temas contemplados pelo PlanMob, tendo como principal finalidade a promoção de ações coordenadas voltadas ao atendimento dos objetivos que fazem referência.

Objetivos: visam à superação dos desafios e à afirmação das potencialidades identificadas durante as fases de diagnóstico e prognóstico.

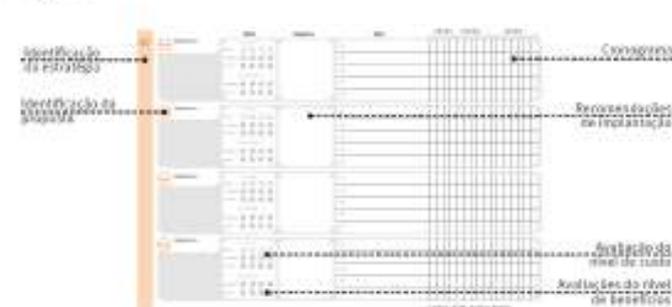
Propostas: Cada proposta constitui uma ficha, na qual são indicados a viabilidade e os níveis de impacto, os requisitos técnicos, as ações e o cronograma de implementação em suas diferentes fases (elaboração e planejamento, implementação, operação e fiscalização).

Ações: constituem o conjunto de medidas que precisam ser colocadas em prática para que cada proposta seja alcançada em sua totalidade, portanto são interdependentes entre si.

Recomendações: são relativas aos processos que podem auxiliar ou facilitar a execução das ações, podendo ser constituídas de exemplos e/ou trâmites auxiliares.

b) Fichas de Propostas e Ações

As fichas de propostas e ações apresentam o detalhamento e encadeamento dos processos necessários para a implementação de uma proposta. A ficha contém ainda o campo de recomendações e o cronograma alinhado com o horizonte do PlanMob ao longo dos períodos de gestão.



c) Abordagem Temática

As propostas foram elaboradas e organizadas segundo cinco temas relativos aos modos de transporte, aos instrumentos de gestão e aos regulamentos, normas e marcos jurídicos, sendo:

Transporte viário

Inclui as propostas relacionadas à infraestrutura viária, à sinalização de trânsito, à fiscalização viária, à forma de ocupação das vias e às regulamentações sobre a circulação.

É identificado pela sigla: **TV**

Transporte público

Diz respeito aos transportes de caráter público, portanto inclui os meios de transporte por terra (sobre pneus) - regulamentados pela municipalidade -, e aos equipamentos de apoio à operação do sistema de transporte coletivo, tais como terminais, pontos de ônibus, sistemas de informação e etc.

É identificado pela sigla: **TP**

Transporte Escolar

Trata sobre as propostas relacionadas ao transporte de estudantes do ensino público escolar. Este tema aborda questões de regulamentação e segurança para que a mobilidade do município possa funcionar de forma cada vez mais integrada e democrática, atingindo os diversos públicos da cidade.

É identificado pela sigla: **TE**

Não Motorizados

Inclui as propostas relacionadas aos pedestres e ciclistas como principais beneficiados. A importância deste tema se constitui na priorização de tais formas de deslocamento, em atendimento às diretrizes do PNMU. As propostas podem ser diretamente relacionadas a outros modos ou a questões de gestão, visto o grande potencial dos não motorizados para a intermodalidade e a necessidade de medidas de transformação da cultura de trânsito.

É identificado pela sigla: **NM**

Transporte de Carga

Trata sobre a gestão e a normatização da circulação de veículos de carga no sistema viário municipal e suas demandas operacionais, relativas aos procedimentos de carga e descarga e de escoamento de produção.

É identificado pela sigla: **TC**

Gestão de Mobilidade

Aborda as questões gerais no aspecto de gestão, estimulando uma base institucional que funcione de maneira integrada, principalmente em ações relacionadas à mobilidade.

É identificado pela sigla: **GE**

d) Níveis de viabilidade das propostas

Estes quadros referem-se à análise da viabilidade da proposta. Eles são relativos entre si, ou seja, são utilizados para a comparação entre uma proposta e outra. Têm como objetivo pautar decisões políticas para a priorização de execução das propostas.

Para compreender os níveis de impacto, estes foram classificados de 1 a 4, identificados de acordo com a quantidade de espaços preenchidos, conforme o exemplo abaixo:



Os níveis de impacto dividem-se em dois grandes grupos: Níveis de custo, relativo ao nível de dificuldade de implementação da proposta em vista do custo, tempo para execução e capacidade técnica operacional demandada; e Níveis de benefícios, relativo aos impactos e benefícios que cada proposta deve trazer quando implementada em vista do benefício ambiental e social associado.

Tempo de implementação:

1. Tempo para regularização, regulamentações e ajustes;
2. Tempo para obras ou execução de curto prazo (pequenas alterações);
3. Tempo para obras de médio prazo (alterações na infraestrutura ou na operação do serviço)
4. Tempo para obras de médio e longo prazo (construção de novas infraestruturas).

Custo direto de implementação:

1. Custo de organização e de mobilização dos atores;
2. Custo com compra de material ou equipamento de baixa complexidade;
3. Custo para execução de infraestrutura ou compra de equipamento de média complexidade;
4. Custo para execução de infraestrutura complexa e obras de grande impacto.

Nível de viabilidade técnica:

1. Baixa capacidade de operação (sem necessidade de especialista e baixo envolvimento da equipe interna)

2. Exige média capacidade de operação (sem necessidade de especialista e médio envolvimento da equipe interna);
3. Exige média capacidade de operação (necessidade de consultoria externa e alto nível de envolvimento da equipe interna)
4. Exige alta capacidade de operação (necessidade de especialista externo ou nova contratação e alto nível de envolvimento da equipe interna);

Benefícios para o meio ambiente:

1. Pequenas melhorias das condições ambientais urbanas;
2. Mitigação do impacto do sistema (indução de pequenas melhorias);
3. Mitigação do impacto do sistema (indução de médias melhorias);
4. Mitigação do impacto do sistema (conservação e preservação).

Benefícios sociais:

1. Benefícios localizados (pequenas melhorias sociais);
2. Benefícios localizados (melhorias sociais médias e grandes);
3. Benefícios amplos (ações de grande impacto social e econômico na escala dos bairros e distritos);
4. Benefícios amplos (ações de grande impacto social e econômico na escala municipal e intermunicipal)

Benefícios para o turismo:

1. Impactos indiretos no turismo;
2. Impactos indiretos que melhoram o acesso turístico;
3. Impactos diretos que promovem melhorias localizadas;
4. Impactos diretos que promovem melhorias abrangentes

3.3. OBJETIVOS E PRAZOS DO PLANMOB

O PlanMob São Vicente possui como objetivo construir uma política de mobilidade urbana que garanta os direitos de todos os cidadãos, privilegiando o transporte coletivo, o transporte a pé e por bicicleta, atendendo também aos diversos modos de locomoção. O plano desenvolvido teve como base o Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana, Lei Orgânica Municipal, além da Política Nacional de Mobilidade Urbana, principalmente em relação ao seu Artigo 24.

O horizonte temporal de elaboração do PlanMob é de 10 anos, portanto foi identificado qual cenário desejado para a mobilidade no ano de 2032. As propostas foram então espacializadas em cronogramas anuais, considerando curto (2022 - 2024), médio (2025 - 2028) e longo prazo (2029 - 2032).

4. ESTRATÉGIAS DO PLANMOB

As Estratégias do Plano de Mobilidade, apresentadas em fichas, representam objetivos mais gerais do Plano, uma visão do que a cidade pretende alcançar nos próximos 10 anos. As propostas, nessa organização, representam o que faremos para que a cidade alcance tais objetivos.

Para que esse caminho seja factível de implementação, foram definidas as ações e recomendações, assim como o detalhamento que acompanha algumas das propostas, elaborado na forma de mapas temáticos e referências.

A definição das Estratégias do Plano de Mobilidade partiu do diagnóstico sobre a situação atual da mobilidade urbana de São Vicente. Além de tais análises, foram consideradas as definições de premissas ambientais, participação continuada, acessibilidade universal, diretrizes de desenvolvimento socioeconômico, urbano e integração regional.

ESTRATÉGIA 1: INTEGRAR OS SISTEMAS DE MOBILIDADE AO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL URBANO DO MUNICÍPIO

Objetivo

Integração dos modos de transporte disponíveis e previstos. Integração de serviços de transporte e implementação de instrumentos para regular e desestimular a circulação de veículos motorizados individuais e otimizar o transporte de cargas.

Contextualização

O transporte público de São Vicente apresenta desconpassos com relação a integração. Os ônibus municipais, sob responsabilidade da empresa OTRANTUR, não possuem integração tarifária com as demais linhas intermunicipais e o VLT, atuando de maneira competitiva à EMTU, que é responsável pelo transporte intermunicipal. Além disso, os equipamentos de apoio à infraestrutura cicloviária estão majoritariamente conectados às estações de VLT, necessitando de outras medidas de expansão e integração.

SIGLAS

TP - Transporte Público
SP - Transporte Especial

TE - Transporte Especial
SB - Transporte Especial

TC - Transporte de Carga
SC - Gestão de Mobilidade

LEGENDA

Planejamento, Projeto, Execução, Avaliação

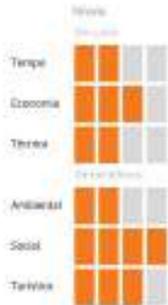
E1

TP 02

QUALIFICAR A ÁREA ENVOLVIDA DAS ESTAÇÕES E TRELHOS DO VLT

Objetivo
Melhorar a acomodação às estações do VLT, garantir o acesso seguro de crianças, idosos e pessoas com deficiência e a integração com os modos ativos, para também melhorar a segurança da área envolvida dos trilhos, ciclovias e calçadas.

Abrangência: REGIONAL
Responsável: DEPARTAMENTO DE MOBILIDADE



Critérios de implementação

- Realizar os parâmetros do Sistema Brasileiro (NBR 9050/2015).
- Considerar a Lei Estadual de Inclusão - Lei (3.142/2015).
- Consultar os usuários sobre as principais questões de acesso e sinalização em pontos de maior conflito, como estações, inversões e cruzamentos.
- Inserir as melhorias nos projetos das estações do VLT previstas no projeto de expansão.

Ações

A1. Melhorar estações que não tiveram trilhos, os acessos integrando os trilhos com os modos de trânsito.

A2. Seleção de pontos de integração regional pelo sistema de mobilidade.

A3. Apoio à integração dos modais, realizar pesquisa de satisfação com os usuários.

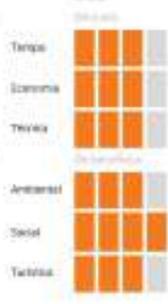


SP 01

AMPLIAR AS OPÇÕES DE CONEXÃO INTERMODAL ENTRE OS MODOS DE TRANSPORTES NÃO MOTORIZADOS E COLETIVOS

Objetivo
Incentivar o uso das bicicletas e VLT em sistemas coletivos e locais, tendo como modo de transporte complementar ao transporte público.

Abrangência: REGIONAL
Responsável: DEPARTAMENTO DE MOBILIDADE



Critérios de implementação

- Ligar estações e pontos de parada (incluindo as áreas não atendidas) através de caminhos fixados aos pedestres com sinalização, corrimão, iluminação e rampas conformáveis (NBR 9050) e com a rede de bicicletas (BIM 05).
- Implementar infraestrutura de apoio, como paradas e bicicletários próximos a áreas portos, incentivando a transição modal pelos usuários.

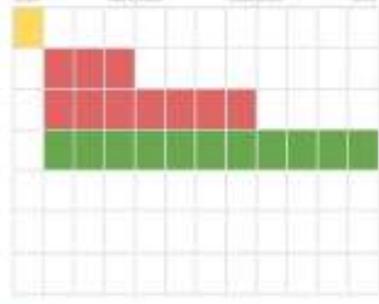
Ações

A1. Estudar os melhores locais para regulação de uso estacionário e estacionário urbano.

A2. Criar bicicletários públicos ou compartilhados nas estações com maior fluxo de usuários.

A3. Incentivar e divulgar o serviço de integração modal.

A4. Monitorar a evolução do uso da bicicleta integrando-a aos de transporte coletivo.



TP 01

INTEGRAÇÃO TAMBÉM ENTRE SISTEMAS DE ÔNIBUS MUNICIPAL E INTERMUNICIPAL, VLT E BICICLETAS COMPARTILHADAS

Objetivo
Informar e melhorar a oferta do TPC municipal, permitindo a integração com outros modos (como ônibus intermunicipal, trem e bicicleta), permitindo a integração intermodal. Dar prioridade ao sistema bilhete único eletrônico. Realizar a oferta inicial (BIMU) a integração bilhete com o TPC municipal (OTBANTUR), facilitando viagens intermunicipais por transporte público.

Abrangência: REGIONAL
Responsável: DEPARTAMENTO DE MOBILIDADE



Critérios de implementação

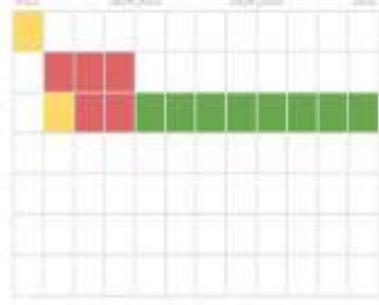
- Prever categorias de cobrança geral da população em: bilhete simples, estudante, PDI, idosos, etc.
- São exemplos de integração bilhete: 1. Tempo de integração (até 7 horas de viagem); 2. Quantidade de transporte utilizado (ônibus + bicicleta pública); 3. Integração entre bilhete de duas áreas.

Ações

A1. Criação de bilhete operacional do bilhete.

A2. Implementar sistema de integração bilhete nos modais.

A3. Realizar campanhas de divulgação sobre o bilhete eletrônico e formas de integração modal.



SIGLAS
TV - Transporte viário
TP - Transporte público
TE - Transporte escolar
HE - Ônibus escolares
TC - Transporte de carga
SE - Ônibus de manutenção

LEGENDA
Verde: Execução
Amarelo: Planejamento
Vermelho: Cancelado

E1

INTEGRAR OS EQUIPAMENTOS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE AOS EQUIPAMENTOS DE SAÚDE, EDUCAÇÃO E TURISMO

Objetivo: Executar ações em prol da melhoria das condições de acessibilidade aos equipamentos públicos: município, saúde, educação, lazer, turismo, mediante o vínculo ao transporte público, massivo e a pé e de bicicleta, e qualificação da integração entre modos de transporte coletivos.

Abrange a REGIÃO:
Responsável: SEDOS / SETUR

Setor	Orçamento	Execução
Tecnologia	Orçamento	Execução
Economia	Orçamento	Execução
Tributação	Orçamento	Execução
Arquitetura	Orçamento	Execução
Social	Orçamento	Execução
Turismo	Orçamento	Execução

Objetivo de implementação:
- Incluir parâmetros do Normativo NBR 9050/2015 e Decreto Federal 529/2004 aos equipamentos públicos e institucionais;
- Considerar a Lei Estadual de Inclusão - Lei 13.149/2015;
- Consultar os usuários dos equipamentos sobre os principais problemas de acesso e acessibilidade;
- Priorizar a parada de ônibus dos transportes coletivo e escolar em detrimento do transporte individual e coletivo;
- Fornecer prioridade ao transporte coletivo no uso da infraestrutura viária.

Atos:
A1. Elaborar Programa Municipal de Acessibilidade
A2. Criar Plano Emergencial de Calçadas PM 314
A3. Regularizar e fiscalizar o uso de vagas públicas e estruturas modais não implantadas

INTEGRAR FISICAMENTE OS EQUIPAMENTOS DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA AO TRANSPORTE PÚBLICO

Objetivo: Promover a integração do transporte público com o uso de bicicleta, possibilitando o uso de dois modos de transporte em um mesmo trajeto, ao permitir localidades de maior demanda e acessibilidade à infraestrutura existente.

Abrange a REGIÃO:
Responsável: SEDOS

Setor	Orçamento	Execução
Tecnologia	Orçamento	Execução
Economia	Orçamento	Execução
Tributação	Orçamento	Execução
Arquitetura	Orçamento	Execução
Social	Orçamento	Execução
Turismo	Orçamento	Execução

Objetivo de implementação:
- Superar o nível de altura fixa à parede para facilitar os ônibus, com entrada pela porta traseira, no qual duas bicicletas substituíram um assento (que pode ser removido, para acomodar uma pessoa sozinha, quando não houver utilização);
- Viabilizar engarrafamento para BUV para facilitar a infraestrutura nos espaços de VLT, como sanitários, guarda-chuva, abrigo, iluminação, entre outros.

Atos:
A1. Inserir modificações para permitir transportar bicicletas na frota de ônibus;
A2. Promover estudos de viabilidade e implementação do transporte público coletivo, a existência de suporte para bicicletas em ônibus coletivo;
A3. Divulgar a possibilidade de transporte de bicicletas no transporte público;
A4. Atualizar o mapa e identificar pontos críticos e sua utilização

NM.03 Integrar fisicamente os equipamentos de infraestrutura cicloviária ao transporte público

O projeto BRT Bike, desenvolvido em parceria pela Urbs e Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba, possibilita embarcar bicicletas em veículos adaptados para transportar com segurança duas bicicletas.

A ideia é fortalecer a integração de diferentes modais de deslocamento. No ano passado, a Urbs implantou paraciclos com um total de 228 vagas para bicicletas – entre cinco e dez vagas em cada terminal. Nesta mesma linha de facilitar a vida do ciclista, a Urbs autorizou os táxis da cidade a instalar adaptadores para transporte de bicicletas.

É importante que se preveja na infraestrutura dos veículos que atenderão o transporte sob demanda ou no edital de contrato que esses sejam equipados com estrutura para carregar bicicletas, já que as localidades que serão atendidas pela tipologia de transporte são as mais dependentes dessa conexão.



Bicicletas dentro do transporte público em Curitiba

No sistema de transporte público de São Vicente, sugerimos a instalação no formato vertical, sobre as duas cadeiras dobráveis na parede traseira do veículo, o que permite o uso das mesmas quando o suporte para bicicletas não estiver sendo utilizado. A entrada do ciclista deve ser pela porta traseira. Já no caso dos vans e peruas, estes seriam adaptados com suportes para carregamento de 1 a 3 bicicletas, com operação acompanhada pelo motorista.

ESTRATÉGIA 2: TRANSFORMAR A DINÂMICA DE MOBILIDADE RELACIONADA ÀS PRÁTICAS TURÍSTICAS

Objetivos

Qualificar a cidade com foco na vivência urbana. Transformar a cidade em um atrativo, através de ações conjuntas em mobilidade urbana para a mudança de comportamento, promovendo o uso de alternativas sustentáveis de transporte para os turistas, que impactam no dia-a-dia dos moradores de maneira positiva.

Contextualização

Os equipamentos turísticos e históricos de São Vicente concentram-se majoritariamente nos bairros da região central. Todavia, os trajetos entre esses pontos não possuem sinalização e rotas facilitadas para turistas, dificultando a escolha por modos coletivos e não motorizados.

KAYO AMADO - PREFEITO DE SÃO VICENTE
PROF. THIAGO ALEXANDRE - PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

Edição XVI - Extra
Publicada em 01/04/2022
Instituído pela Lei nº 4.206/2021

SIGLAS

TV - Transporte viário
TM - Transporte marítimo

TE - Transporte terrestre
TM - Transporte marítimo

TC - Transporte (c) Longo
CC - Custo (c) de mobilidade

LEGENDA

Proposta (V) Proposta (N) Estado (E)

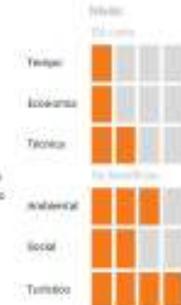
E2

TP 03 CRIAR CARTÃO TURISTA, DE ACESSO INTEGRADO AOS TRANSPORTES COM CUSTO DIÁRIO UNITÁRIO

Objetivo

Incentivar o uso do transporte público com um facilitador compartilhado para turistas nos deslocamentos entre os pontos de interesse turístico.

Abordagem MUNICIPAL
Responsável: SEDOS / SETUR



Objetivo da implantação

- Considerar a mobilidade do turista associado ao turismo.
- Mecanismos de validação podem incluir a) bilhete; b. QR-Code; c. bilhete e bilhete.

Ações

- A1. Definir custo diário e modalidades do cartão turista.
- A2. Incluir a modalidade "cartão turista" nos contratos de transporte coletivo.
- A3. Disponibilizar os cartões para venda em comércio, serviço e setor público.
- A4. Criar estabelecimentos para validar o cartão a usar o transporte público e compartilhado.
- A5. Atualizar as regras em dados e processo de negociação com o turista.

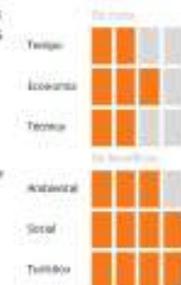


TP 04 EXPANDIR A OFERTA E MELHORAR INFRAESTRUTURA DE ACESSO AOS PONTOS DE MAIOR INTERESSE TURÍSTICO

Objetivo

Ampliar o acesso às praias para os moradores e turistas de São Vicente e melhorar a qualidade dos serviços de transporte público, integrar o serviço de passageiros para a rede e os pontos de interesse turístico à infraestrutura de transporte público e infraestrutura turística.

Abordagem MUNICIPAL
Responsável: SEDOS / SETUR

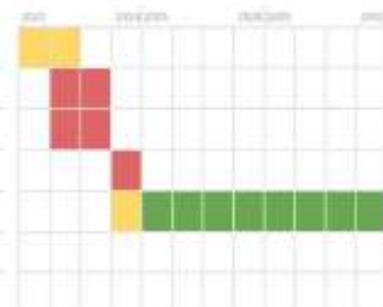


Objetivo da implantação

- Os links regulares podem fornecer zoneamento para turistas nos dias de pico, com a criação de pontos de parada (TP 03) não impedindo a implantação de outros pontos, caso haja demanda específica. Caso o transporte turístico seja implantado, sugerimos a) melhorar o transporte de objetos como bicicletas, patinetes, guarda-chuvas, etc. b) fornecer um horário específico nos feriados e finais de semana; c) implantar sistema de segurança.

Ações

- A1. Ampliar o horário das linhas entre as praias e pontos turísticos.
- A2. Adquirir novos ônibus de forma a possibilitar o transporte de grande volume nos dias de semana e feriados.
- A3. Realizar melhorias em veículos de passageiros para a infraestrutura e pontos de parada.
- A4. Convidar o sistema através de sinalização turística e ampliação do horário.
- A5. Monitorar a demanda entre os pontos, a fim de possibilitar análise contínua da eficácia da operação.

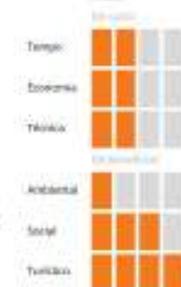


TP 05 SISTEMA DE SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO VISUAL COM INFORMAÇÕES DE ROTAS E ITINERÁRIOS ENTRE OS PONTOS TURÍSTICOS

Objetivo

Instalar equipamentos de transporte público, tais como painéis de bordo e informativos em pontos de parada, para oferecer informações sobre os itinerários das linhas de transporte coletivo municipal e intermunicipal e formas de integração aos demais meios de transporte, adaptados a pessoas com deficiência, para facilitar os itinerários entre os pontos turísticos.

Abordagem MUNICIPAL
Responsável: SEDOS / SETUR



Objetivo da implantação

- Usar sistema contendo informações sobre os principais pontos de acesso ao sistema de integração modal em pontos turísticos e pontos de parada.
- Disponibilizar informações no site da Prefeitura Municipal.
- A disponibilização de Wi-Fi em pontos turísticos e pontos de parada pode facilitar o acesso das pessoas com deficiência.
- Itinerário em ônibus nos pontos de parada.
- Identidade visual que facilite o reconhecimento das linhas.

Ações

- A1. Elaborar projeto de comunicação visual.
- A2. Disponibilizar informação sobre os itinerários.
- A3. Criar canais de comunicação para atender a recepção entre oferta e demanda.
- A4. Avaliar e monitorar a eficácia do sistema informativo.



TP.05 Sistema de sinalização e comunicação visual com informações de rotas e itinerários entre os pontos turísticos

Um sistema de transporte eficiente necessita do acesso à informação facilitado, para que seus usuários tenham plena noção de seu funcionamento, e na ocorrência de um imprevisto que comprometa sua função, saibam rapidamente como agir.

Disponibilizar informações sobre alternativas de transporte, ampliando o conhecimento da população e incentivando a migração modal. É importante que o sistema virtual, através de aplicativos de transportes, seja precedido e complementado por informações físicas in loco, a fim de ampliar a legibilidade e acessibilidade das informações.

Identidade visual reforça a identidade do município e facilita a orientação no território.



Tipologia de orientação para sinalização para ciclistas



Informatização do transporte e implantação de aplicativos de mobilidade

ESTRATÉGIA 3: ESTRUTURAR A GESTÃO PÚBLICA DE MOBILIDADE URBANA

Objetivos

Garantir a operacionalização do PlanMob e implementação das ações propostas, de forma articulada, estratégica e participativa, através da organização de uma estrutura específica para tratar dos temas de mobilidade. Mobilizar a sociedade civil para a participação, fiscalização e acompanhamento da implementação das ações.

Contextualização

A estrutura administrativa atual tem diversos setores com gerência sobre temas relativos à mobilidade, mas sem uma estrutura central que facilite a comunicação e gestão sobre o tema. O PlanMob requer ações em conjunto, por isso, a estratégia de Gestão tem por objetivo articular os agentes de maneira funcional para a mobilidade, focando em assistência, fiscalização, acompanhamento e envolvimento da sociedade civil nas tomadas de decisão.

KAYO AMADO - PREFEITO DE SÃO VICENTE
PROF. THIAGO ALEXANDRE - PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

Edição XVI - Extra
Publicada em 01/04/2022
Instituído pela Lei nº 4.206/2021

SIGLAS
TM - Transporte público
TM - Transporte público

TE - Transporte coletivo
EM - Não motorizado

TC - Transporte de carga
GC - Gestão de mobilidade

LEGENDA
Verde - Planejamento
Amarelo - Planejamento
Vermelho - Implementação

GE 01
REALIZAÇÃO DE PROGRAMAS EDUCATIVOS E INCENTIVO AOS MODOS NÃO MOTORIZADOS PARA CRIANÇAS E ADOLESCENTES

Objetivo
Desenvolver programas de formação em seis áreas: meio ambiente, educação ambiental, educação física, educação artística, educação musical e educação tecnológica, visando à melhoria da qualidade de vida e ao desenvolvimento sustentável da população.

Atribuição MUNICIPAL
Responsável: SIFLAG / SEDUC

GE 02
REALIZAÇÃO DE PROGRAMAS DE INCENTIVO AOS MODOS NÃO MOTORIZADOS E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Objetivo
Promover o uso dos modos ativos nos principais deslocamentos diários (trabalho, estudo, lazer, compras e etc) e educação dos motoristas sobre a importância de respeitar os outros modos de transporte e contribuir para a melhoria da mobilidade urbana em toda a cidade.

Atribuição MUNICIPAL
Responsável: SEDUC / SEDUC

GE 03
CRIAÇÃO DO FUNDO DE MOBILIDADE

Objetivo
Estabelecer diretrizes para o planejamento e implementação de políticas públicas de mobilidade urbana, visando garantir condições para a implementação da política de mobilidade urbana municipal segundo seus princípios, objetivos e estratégias. Além de estabelecer a estrutura de mobilidade em plano fundamental, com prioridade ao sistema de transporte público e aos modos não motorizados.

Atribuição MUNICIPAL
Responsável: SIFLAG / SEDUC / SIFLAG

Objetivos de implementação

Ações

Legenda
Verde - Planejamento
Amarelo - Planejamento
Vermelho - Implementação

GE 01

Objetivos de implementação

- Incluir, em parâmetros, escolas e empresas de modo prioritário, para que o projeto atenda a maior número de crianças na cidade e tenha real impacto e gestão de transformação urbana;
- O Compromisso de Fomento de Trabalho do Estado de São Paulo conta com uma plataforma, a Portal Educacional Interativo, que oferece uma área específica para professores, com materiais para que o docente aplique a educação para o trânsito em sala de aula. <http://www.compro.com.br/portal-educacional-atividades-para>.

Ações

- A1. Desenvolver o projeto de educação para a cidade, juntamente com a Secretaria de Educação;
- A2. Promover o Projeto Educativo-Pedagógico das escolas e rede de educação, com atividades relacionadas, disseminadas ao longo do ano;
- A3. Incluir a gestão nos documentos de planejamento com o projeto educacional;
- A4. Implementar o projeto de educação para a cidade, em parceria com a Secretaria de Educação e a Secretaria de Transporte Público;
- A5. Implementar o projeto de educação para a cidade, em parceria com a Secretaria de Educação e a Secretaria de Transporte Público;
- A6. Implementar programas voltados à formação para as crianças e adolescentes de aspectos sociais e socioambiental.

GE 02

Objetivos de implementação

- Criar normas decoradas e multilínguas, com a ideia de sensibilizar o usuário e estimular o comportamento responsável, para estimular a utilização de modo nos deslocamentos diários e proporcionar, como os projetos para a vida da cidade;
- Estimular a criação de grupos de mobilidade urbana, como o "Vale-Argem" (<http://valeargem.saovicente.com.br>);
- Criar oficinas de educação no trânsito com pessoas que utilizam modos não motorizados para o cumprimento da legislação de trânsito.

Ações

- A1. Desenvolver o projeto de educação junto às associações de moradores e clubes;
- A2. Criar campanhas educativas de educação no trânsito e incentivo aos modos não motorizados;
- A3. Monitorar as atividades da cidade, uso do trânsito urbano (ciclística, número de multas cobradas, entre outros).

GE 03

Objetivos de implementação

- Avaliar viabilidade do sistema de tarifa dos usuários para mobilidade urbana, de acordo com o perfil do usuário de mobilidade;
- Avaliar viabilidade de outros fontes de recursos dentro do sistema de mobilidade urbana, como, por exemplo, arrecadação pública, parcerias e investimentos no sistema de transporte público de passageiros;
- Estabelecer o uso do fundo coletivo e não motorizados;
- Estabelecer a base do transporte público de passageiros visando financiar o Transporte Público Coletivo.

Ações

- A1. Criar o fundo de mobilidade por meio de doações;
- A2. Realizar o fundo de recursos disponíveis e recursos de contribuição para o fundo;
- A3. Complementar o financiamento das políticas públicas de mobilidade urbana.

SELAG TV - Transporte público
SE - Transporte escolar
SE - Não executado

TE - Transporte escolar
SE - Não executado

TC - Transporte público
SE - Gestão de existência

LEGENDA: ■ Prioridade ■ Planejamento ■ Cancelado

GE 04 CAPACITAR E ORGANIZAR O CORPO INSTITUCIONAL MUNICIPAL

Objetos:

- Fortalecer a equipe técnica municipal integrando responsabilidades por gestão, planejar e regular os sistemas de mobilidade, por meio da capacitação do corpo técnico ou por contratação de pessoal qualificado para atuar na implementação das ações e políticas previstas.
- Reorganizar as direções e departamentos, concentrando a carga técnica de mobilidade.

Abrangência: MUNICIPAL
Responsável: SEDOS / SEMPLAG

TE - Transporte escolar

Objetos:

- Atualizar o Plano de Mobilidade do município para os técnicos de Prefeitura, através de workshops;
- Capacitar os funcionários para reduzir o número de contratações necessárias para implementação do PMA e melhorar a capacidade operacional das equipes;
- Completar o fortalecimento das secretarias essenciais para a mobilidade de gestão de mobilidade, visando que as implementações geradas pelos planos de gestão sejam executadas em tempo oportuno de mobilidade.

Objetos:

- Realizar oficinas temáticas para o recadastramento de sistema de mobilidade da cidade;
- Atuar na organização dos secretários envolvidos;
- Realizar reunião da SEDOS para a criação da Secretaria de Mobilidade e Transportes;
- Procurar cursos de capacitação para técnicos e gestores públicos;
- Recomendar documentos e contratar novos técnicos;

GE 05 CRIAR CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Objetos:

- Garantir o acompanhamento dos indicadores de mobilidade e a implementação dos projetos do Plano de Mobilidade Urbana, auxiliar em sua administração, em seu planejamento e utilizar processos participativos, articulando sociedade civil e poder público.

Abrangência: MUNICIPAL
Responsável: SEDOS / SEMPLAG

Objetos:

- Criar uma equipe técnica para as atividades de coleta de dados, e atuação no acompanhamento e fiscalização das ações;
- Realizar as atribuições do Conselho, sendo as principais:
 - a) Acompanhamento da elaboração de indicações, planos, projetos e ações aprovadas no sistema de mobilidade municipal;
 - b) Dirigir os processos participativos referentes ao PMA;
 - c) Monitorar o andamento do PMA, bem como os indicadores de mobilidade;
 - d) Criar o Conselho deliberativo e consultivo.

Objetos:

- Elaborar projeto de lei para criação do Conselho;
- Criar banco de dados para armazenamento de dados e informações sobre mobilidade urbana;
- Elaborar projeto de lei para criação de Fundo de Mobilidade Urbana (FU-MU)

TV 01 ATUAR O SISTEMA DE ESTACIONAMENTOS ROTATIVOS

Objetos:

- Adotar sistema de tarifação localizada como instrumento de regulação da demanda por estacionamento em áreas críticas nas mediações de pólos de atração, sobcritos estudos locais e avaliar valores que apresentem elevada demanda por estacionamentos rotativos;

Abrangência: MUNICIPAL
Responsável: SEDOS / SEMPLAG

Objetos:

- Criar plano em etapas para implementação do sistema rotativo;
- Realizar áreas de estacionamento rotativo gestadas e locais para instalação e documentação;
- Definir os recursos atribuídos ao Fundo de Mobilidade (FU-MU)

Objetos:

- Elaborar projeto técnico de implantação por etapas para aplicação da Zona Azul e estabelecer parâmetros técnicos;
- Regularizar zonas de estacionamento técnico;
- Publicar decreto com definições;
- Implantar sinalização necessária;

ESTRATÉGIA 4: PRIORIZAR O DESLOCAMENTO SUSTENTÁVEL DE PESSOAS E CARGAS

Objetivos

Diversificação dos modos de transporte disponíveis. Integração de serviços e implementação de instrumentos para regular e desestimular a circulação de veículos motorizados individuais e otimizar o transporte de cargas.

Contextualização

A taxa de motorização elevada e crescente no município impacta negativamente o sistema viário do município, indo de encontro com as condicionantes naturais que favorecem os modos ativos, como a topografia não acidentada. Nesse contexto, a estratégia visa trabalhar diversas alternativas possíveis aos modos motorizados e individuais de deslocamento, de forma a atenuar os impactos negativos, reverter o crescimento da taxa de motorização e promover a migração modal.

KAYO AMADO - PREFEITO DE SÃO VICENTE
PROF. THIAGO ALEXANDRE - PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

Edição XVI - Extra
Publicada em 01/04/2022
Instituído pela Lei nº 4.206/2021

SEGLAS: T1 - Transporte público
T2 - Transporte escolar
T3 - Vias expressas

T1 - Transporte escolar
T2 - Vias expressas

T1 - Transporte escolar
T2 - Vias expressas

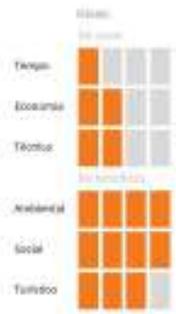
LEGENDA: ■ Realizado ■ Planejamento ■ Estimado

E4

NM 04 ELABORAR PLANO EMERGENCIAL DE CALÇADAS

Objetivo: Incluir a infraestrutura pedonal na implementação de melhorias no sistema viário, garantindo a prioridade de circulação dos modais ativos e aumentando o custo de obras públicas.

Abrangência MUNICIPAL, Responsável SEDOS / SELVAE / SDOE



Objetivo da implantação:
- Mapear a situação atual das calçadas em função dos usos, atividades e atividades e (se necessário) suas principais demandas;
- Estabelecer metas para a regularização de áreas e trechos com boas práticas levantamentos realizados e elaboração de programa de prioridades.

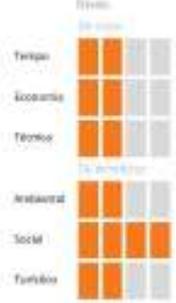
- Atividades:**
- A1. Desenvolver sistemas de custo e prazo de execução, qual impacto nos níveis de priorização de pavimentação;
 - A2. Fazer inventário legal para priorização de calçadas;
 - A3. Definir as principais vias municipais e serem incluídas como emergenciais;
 - A4. Elaborar Manual de Calçadas com diretrizes e instrumentos de fiscalização e monitoramento;
 - A5. Realizar campanha de conscientização aos proprietários dos lotes pela manutenção das calçadas;



NM 05 ELABORAR QUALIFICAÇÃO DE TRAVESSIA DE PEDESTRES E CICLISTAS EM VIAS EXPRESSAS E ARTERIAIS

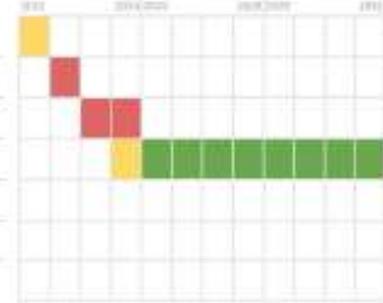
Objetivo: Melhorar condições das travessias e passagens para pedestres e ciclistas em faixas urbanas para torná-las seguras e confortáveis na medida do possível. Fornecer à Prefeitura todas as condições de implementação medidas de segurança ativa e de projeto urbano das travessias motorizadas que possam por áreas urbanas residenciais.

Abrangência MUNICIPAL, Responsável SEDOS



Objetivo da implantação:
- Caracterizar trechos não vias expressas e arteriais do município;
- Realizar levantamento e inventário de condições municipais, indicando as melhorias;
- Caracterizar e implementar de travessias para pedestres em função dos sinais de trânsito e pontos de ônibus.

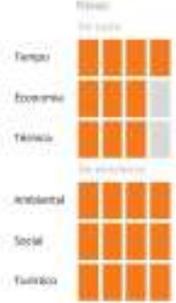
- Atividades:**
- A1. Definir áreas prioritárias de intervenção;
 - A2. Mapear pontos de conflito que necessitem de intervenção;
 - A3. Implantar dispositivos de segurança como faixas de pedestres em áreas para pedestres e medidas de moderação de velocidade;
 - A4. Monitorar continuamente os locais de travessias;



NM 06 AMPLIAR A REDE CICLOVIÁRIA

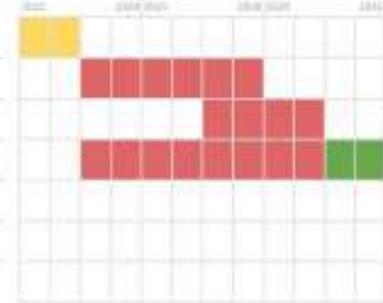
Objetivo: Estabelecer plano cicloviário do município de São Vicente, todos os níveis de travessias e uso do bicicletário de forma segura aos usuários. Levantar dados de fontes de informação, definir responsáveis pelo projeto, projeto e implantação da rede cicloviária, programas de metas, controle de qualidade e manutenção.

Abrangência MUNICIPAL, Responsável SEDOS / SELVAE



Objetivo da implantação:
- Planejar sistema de acessibilidade por bicicleta, priorizando as utilizando as das rotas com prioridade para rotas não motorizadas;
- Elaborar levantamento que contemple a execução da rede estrutural e de rede alternativa, determinando prioridades de implantação, além de disponibilizar a comunidade dos intervenientes já existentes.

- Atividades:**
- A1. Planejar e implementar infraestrutura cicloviária com continuidade e amplitude de que já foi construído;
 - A2. Implantar rede cicloviária estrutural complementar;
 - A3. Implantar rede cicloviária regular;
 - A4. Disponibilizar equipamentos de apoio à circulação cicloviária;



SIGLAS
TV - Transporte público
SP - Transporte coletivo

TL - Transporte coletivo
TSP - Transporte coletivo

EC - Desempenho econômico
DE - Desempenho econômico

LEGENDA
Planejamento
Execução
Fiscalização

E4

NM 07 - IMPLANTAR BICICLETÁRIOS E PARACICLOS

Objetivo
Gerar uma rede ciclável permanente que proporcione o trânsito seguro e sustentável necessário para o deslocamento seguro e confortável de cidadãos. Possibilitar espaços adequados para o estacionamento de bicicletas (paradas e bicicletários) visando a implantação do equipamento, especialmente em pontos estratégicos que promovam intermodalidade, além de melhorar o uso da modal.

Abrangeção MUNICIPAL
Responsável: SEDOC e SCS

Níveis
Econômico
Técnico
Ambiental
Social
Turístico

Creritos de implantação
- Disponibilizar no transporte público espaços para bicicletas, ampliando de maneira pontual;
- Oferecer paradas ou bicicletários nos terminais de ônibus e pontos de ônibus;
- Implantar bicicletários em mais estações de VLT.

Atos
A1. Implantar bicicletários e paradas em equipamentos públicos
A2. Iniciar a implantação de paradas e bicicletários em locais privados de acesso público
A3. Adequar ônibus para o transporte de bicicletas (BOD)

NM 08 - IMPLANTAR SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS

Objetivo
Implantar sistema de compartilhamento de bicicletas integrado aos demais modos de transporte, a fim de fomentar o uso de bicicletas como alternativa para a sustentabilidade integrada ao transporte coletivo.

Abrangeção MUNICIPAL
Responsável: SEDOC

Níveis
Econômico
Técnico
Ambiental
Social
Turístico

Creritos de implantação
- Realizar estudos de viabilidade para a implantação estratégica das estações de bicicletas compartilhadas, de forma que possibilite a intermodalidade entre os modos de transporte;
- Estabelecer viabilidade de conexão com o programa de aluguel, permitindo viagens intermodais com bicicleta e VLT;
- Identificar locais a implementação do projeto e propor medidas de mitigação de riscos, tanto para evitar impactos ambientais, falta de cooperação entre estações, quanto para garantir a segurança de pedestres e usuários em situações de emergência ou em situações de risco de segurança pública da implementação do sistema.

Atos
A1. Elaborar o dimensionamento da demanda potencial
A2. Definir modelo de operação e gestão do sistema
A3. Mapear recursos e fontes de recursos para investimento
A4. Gerenciar o serviço de compartilhamento de bicicletas

TP 06 - RESTRUTURAR O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

Objetivo
Proporcionar melhoria aos condições urbanas da população ao que se refere à acessibilidade e à qualidade, por meio da reestruturação da operação, dos itinerários e da frota, o fomento do transporte público coletivo no município, aumentando a frequência das linhas e reduzindo o tempo de deslocamento.

Abrangeção MUNICIPAL
Responsável: SEDOC

Níveis
Econômico
Técnico
Ambiental
Social
Turístico

Creritos de implantação
- Detectar demandas atuais e futuras (frotas e expansão do VLT) a longo e curto prazo, a fim de regular rotas para a estruturação do sistema, incluindo associação ao desenvolvimento urbano;
- Promover a adoção de novas tecnologias assistidas e inteligentes;
- O trabalho de estruturação do sistema de transporte coletivo deve ser validado para as diferentes perfis da população, de forma a desenvolver uma cultura dos modos ativos;
- Realizar paradas de ônibus a cada 500m.

Atos
A1. Análise das linhas e redefinição das paradas de ônibus
A2. Elaborar projeto de reestruturação funcional de sistema de transporte público
A3. Ampliação do tempo de integração para todos os modos e intermodalidade e serviço transporte
A4. Realizar o fluxo relacionado a possibilidade de veículos elétricos, híbridos e sem emissões
A5. Promover fiscalização da utilização de cartão transporte eletrônico, físico, etc
A6. Monitorar e manter a operação

Gráfico de Gantt
O gráfico de Gantt mostra o cronograma de execução das atividades A1, A2, A3, A4, A5 e A6 para os três projetos (NM 07, NM 08 e TP 06) ao longo dos anos 2020, 2021 e 2022. As atividades são coloridas de acordo com a fase: Planejamento (Amarelo), Execução (Verde) e Fiscalização (Vermelho).

KAYO AMADO - PREFEITO DE SÃO VICENTE
PROF. THIAGO ALEXANDRE - PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

Edição XVI - Extra
Publicada em 01/04/2022
Instituído pela Lei nº 4.206/2021

SGJX

TV - Transporte viário
TP - Transporte público

TC - Transporte escolar
TE - Transporte coletivo

TC - Transporte de carga
TE - Transporte de passageiros

LEGENDA

Planejamento, Execução, Avaliação

E4

TP 07 REQUALIFICAR PARADAS E TERMINAIS DE ÔNIBUS

Objetivo
Reestruturar os espaços destinados aos embarques e desembarques de passageiros do transporte público coletivo, garantindo o conforto de usuários, proteção contra intempéries e o acesso a informações sobre os itinerários dos ônibus de linhas.

Área: **Área Municipal**
Responsável: **SEDES / SEDURB**

TC 01 MINIMIZAR OS IMPACTOS DA DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS NA REGIÃO CENTRAL

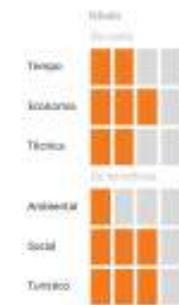
Objetivo
Ampliar as opções de gestão de transporte de cargas e definir sua área de abrangência, a fim de minimizar o impacto da circulação de veículos de carga na infraestrutura e no sistema de circulação municipal.

Área: **Área Municipal**
Responsável: **SEDES**

TV 03 PROVIDER INFRAESTRUTURA BÁSICA PARA VIAS PRECARIAS

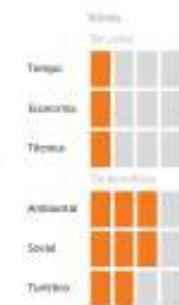
Objetivo
Assegurar a pavimentação das vias aos padrões de uso, de acordo com o Plano de Vias de São Vicente (PV), visando a melhor circulação dos veículos e pessoas, por meio de um sistema de prioridades de manutenção e obras pavimentação de acordo com as necessidades locais das áreas, evitando também desta forma sua deterioração total e a ocorrência de acidentes.

Área: **Área Municipal**
Responsável: **SEDES / SEDURB / SECOB**



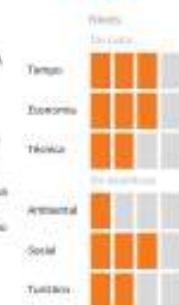
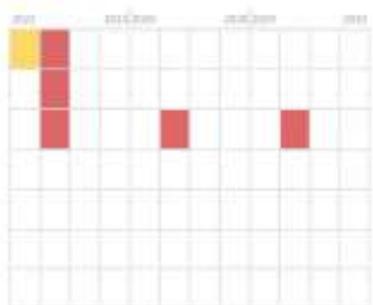
Objetivos de implementação
- Adotar o abrigo de ônibus em material permanente por todo o município.
- Fornecer informação visual clara para identificação de itinerários dos ônibus.
- Instalar espaços para publicidade e propaganda nos abrigos atribuídos com base em critérios de viabilidade urbana da cidade.

Ações
A1. Realizar levantamento das paradas de ônibus, atividade a ser realizada.
A2. Realizar estudo municipal de paradas de ônibus.
A3. Definir forma de financiamento do sistema.
A4. Implantar paradas de ônibus.



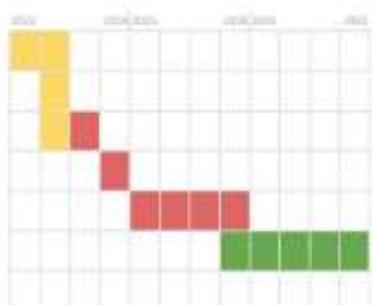
Objetivos de implementação
- Identificar as zonas de maior fluxo, demanda e de infraestrutura, em decorrência do transporte de carga.
- Em decorrência da expansão urbana e da demanda vigente, identificar áreas potenciais para expansão da rede de distribuição de cargas.
- Definir e implementar plano de manutenção de infraestrutura para evitar conflitos entre os veículos de peso.

Ações
A1. Selecionar locais onde vigiar a circulação de carga.
A2. Criar instrumentos legais para aumento das restrições, monitoramento e fiscalização.
A3. Expandir a área de restrição ao transporte de carga em função do aumento das zonas comerciais.



Objetivos de implementação
- Estipular um sistema de prioridades para os projetos e serem refinados e apresentados em áreas segregadas.
- Garantir que todos os investimentos previstos possam influenciar na infraestrutura.
- Determinar a obrigação de prestação de serviços públicos.
- Para a execução, utilizar sistema de taxaço energético e de alto desempenho, tal como o uso de lâmpadas LED.

Ações
A1. Definir prioridades e serem realizadas em locais de passagem de transporte coletivo e fluxo pedestre.
A2. Estipular plano de trabalho e controle de execução.
A3. Ampliar abrangência e fiscalização pública em todos os pontos de passagem de transporte coletivo.
A4. Utilizar os recursos de pavimentação para reformas.
A5. Realizar obras de manutenção de infraestrutura e pavimentação viária.
A6. Monitorar de forma contínua a operação do sistema de infraestrutura viária e elaborar relatório periódico.



NM.05: Elaborar qualificação de travessia de pedestres e ciclistas em vias expressas e arteriais

As barreiras físicas formadas por rodovias ou ferrovias, quando ocorrem no meio urbano são causadoras de impacto direto na mobilidade do local.

É preciso estabelecer formas de fiscalização das travessias impedindo que outros modos de transporte utilizem espaços pedonais. As rodovias e vias expressas da cidade compõem barreiras físicas limitantes ao trânsito de pessoas e ciclistas, onde, falhas na segurança das imediações podem e causam acidentes fatais.

As travessias em trechos rodoviários prioritários que deverão receber melhorias devem ser as que possuem maior número de núcleos residenciais e institucionais, além disso, é importante salientar que as melhorias nos trechos serão divididas entre: implantação de elementos moderadores de tráfego e obras de requalificação urbana.



Faixa elevada sinalizada (ombrofaixa)



Passarela como solução para rodovias

TP.07: Requalificar paradas e terminais de ônibus

Reestruturar os espaços destinados ao embarque e desembarque de passageiros do transporte público coletivo do município, garantindo o conforto dos mesmos ao protegê-los das intempéries são medidas imperativas para um funcionamento adequado do sistema de transporte público, demonstrando respeito ao usuário. Além disso deve-se também atentar às condições de embarque dos usuários, em razão de possíveis desníveis nas calçadas e prover informações sobre os itinerários das linhas de ônibus no local.

Para manutenção dos abrigos, pode-se contar com os meios publicitários através da iniciativa privada.

A requalificação dos terminais de ônibus aos padrões de acessibilidade universal e quanto a inserção urbana do terminal na escala humana da cidade, com gerenciamento e fiscalização das obras é um ponto de inflexão para a mobilidade urbana de um município como São Vicente.



Ponto de ônibus do BRT em Sorocaba, SP.

TV.02: Prover infraestrutura básica para vias precarizadas

De acordo com os estudos realizados, nota-se a necessidade de infraestruturas básicas em diversas vias da cidade de São Vicente. A infraestrutura básica é composta por: Drenagem, iluminação adequada, arborização, pavimentação das vias, e calçadas acessíveis.

É necessário garantir o monitoramento de novas obras de construção e a requalificação destas infraestruturas, assegurando-se que na instalação de tais redes de infraestruturas, as áreas de circulação, sobretudo destinadas aos modos não motorizados, não sejam comprometidas.

É importante que o município crie manuais internos, tratando de instruções para lidar com disciplinas complementares, tais como: drenagem, iluminação pública, arborização urbana e demais temas pertinentes, para auxiliar o processo de efetivação de uma circulação viária adequada.

ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Materiais de apoio:
ABRIL (2021) MIB 15129
Luminária para iluminação pública
ABRIL (2021) MIB 15129
Luminária pública
OCT 481 (2018) Street Design Manual

- Além de aumentar a segurança pública, uma boa iluminação favorece a convivência, a orientação e a identificação de obstáculos pelos pedestres.
- Deve-se projetar a iluminação garantindo as necessidades dos

- pedestres, e não ao do tráfego veicular.
- O projeto deve evitar que a vegetação onibra a iluminação das calçadas. Matres de arvores podem ser orientadas nos materiais de solo.



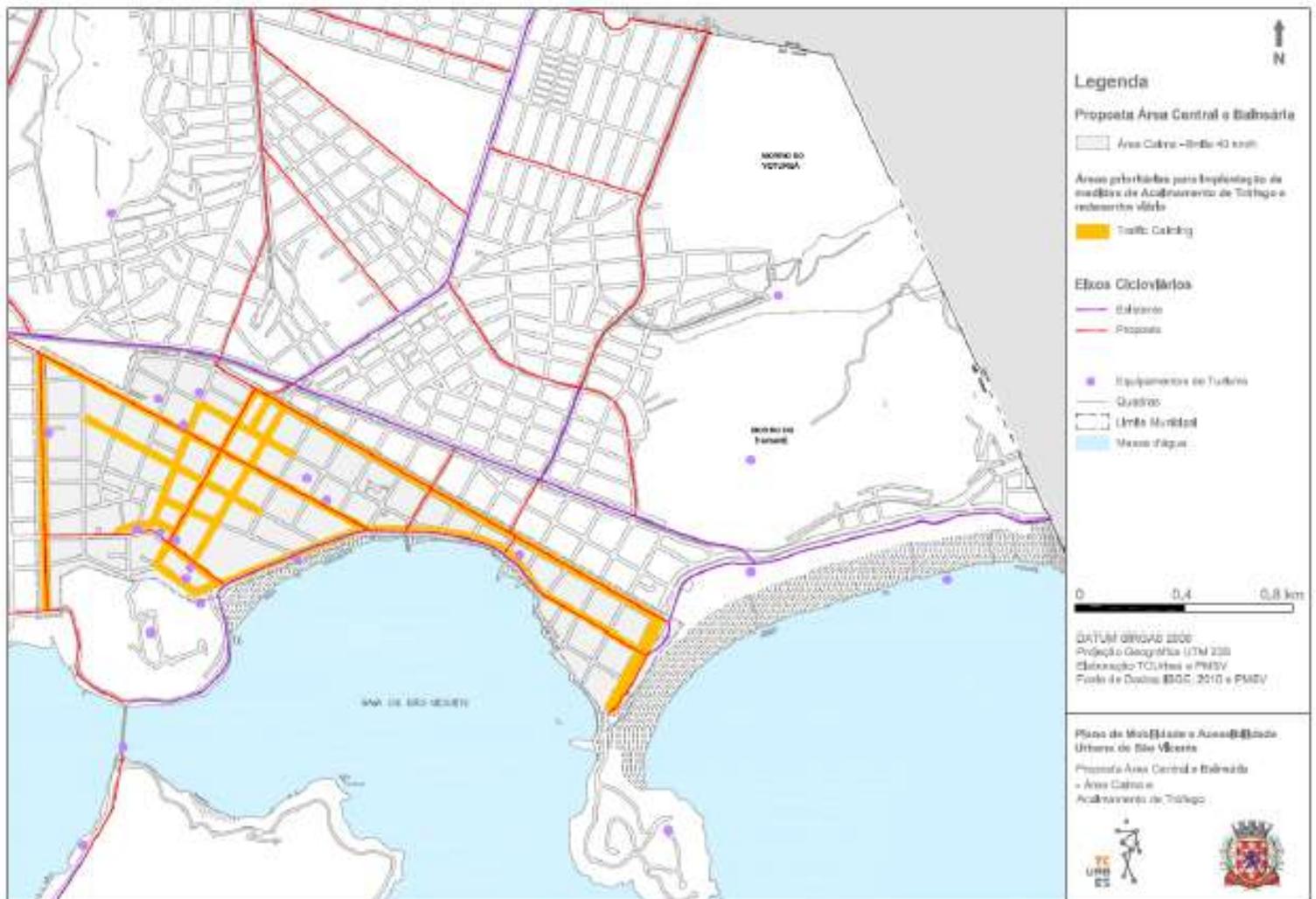
TV.04: Implantar medidas de *Traffic Calming*

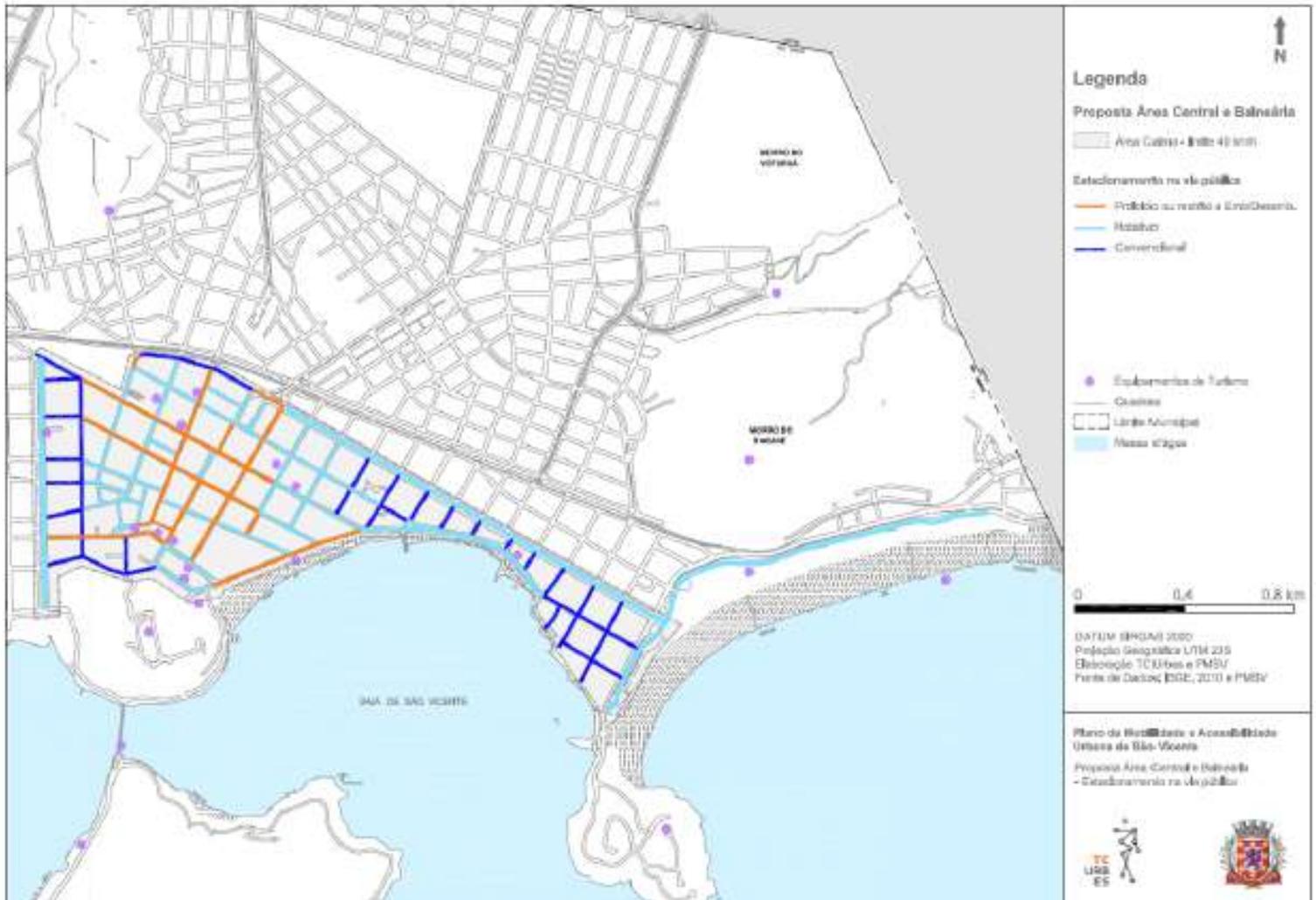
Incentivar o deslocamento da população através do transporte coletivo, de bicicletas e a pé, por meio da adoção de medidas de normatização da circulação veicular e adequações na geometria viária "Traffic Calming" junto da redistribuição do espaço na via, conforme o uso de modos ativos e motorizados.

Sugere-se adotar sistema de tarifação localizada como instrumento de regulação da demanda por estacionamento em áreas situadas nas imediações de polos de atração e eixos viários que apresentem elevada demanda por deslocamentos motorizados, bem como definir áreas de Zona 30 e Zona 40 (principalmente áreas centrais) e ampliar sistema de radares e rever velocidades máximas.

De acordo com o Diagnóstico apresentado, os polos atrativos de tráfego se referem ao bairro Centro, onde é muito forte a demanda do comércio popular, e aos bairros Gonzaguinha e Itararé, onde há demanda turística.

Os mapas a seguir apresentam propostas para as áreas central e balneária:





ESTRATÉGIA 5: INTEGRAR DO USO DO SOLO URBANO ÀS NOVAS DINÂMICAS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEIS

Objetivos

Garantir que o sistema viário e as redes de transporte coletivo atuem de maneira complementar aos regulamentos, normas e parâmetros para o crescimento urbano sustentável, bem como manutenção das áreas de proteção ambiental. Potencializar as dinâmicas de bairro, através do incentivo ao transporte ativo com incremento de microacessibilidade para deslocamentos curtos de acesso ao comércio e serviços.

Contextualização

Apesar da tendência de crescimento e desenvolvimento do município, é notável a desigualdade entre as duas áreas principais, continental e insular. Para que a mobilidade urbana seja realmente sustentável, é necessário que o uso do solo corrobore para a diminuição dos deslocamentos, criando novas centralidades nos bairros mais afastados do centro comercial e diminuindo a interdependência entre São Vicente e os demais municípios com relação a equipamentos básicos de infraestrutura. É fundamental que o desenvolvimento da cidade funcione integrado ao transporte sustentável.

NM.09: Estimular o uso de modos ativos no interior dos bairros para necessidades cotidianas de lazer, comércio e serviços

Promover humanização dos bairros, como local não apenas de passagem, mas para se estar e viver. Melhorar a conectividade da malha viária e avançar em direção à equidade na distribuição do espaço viário.

Incentivar o deslocamento da população para o centro dos bairros, gerando inclusive, centralidades que podem ser acessadas através do transporte coletivo, de bicicletas e a pé, por meio da adoção de medidas de normatização da circulação veicular e adequações na geometria viária *Traffic Calming* junto da redistribuição do espaço na via. O modelo das "ruas completas" (imagens à direita) foi adotado em ruas da cidade de São Paulo como forma de dar segurança e estimular o uso dos modos ativos com conforto a todos.

Em São Vicente, é importante incorporar ao sistema de circulação equipamentos, elementos, soluções em infraestrutura e dispositivos destinados aos usuários do modo a pé, contemplando soluções que promovam condições adequadas de segurança, conforto e segurança aos pedestres.



Modelo de "ruas completas" em SP, (acima). Adequação na geometria viária para automóveis e pedestres (abaixo).

TP.08: Estimular o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS – através do adensamento de áreas prioritárias ao longo dos eixos de transporte público

Conter o espraiamento da mancha urbana, desestimulando o uso do automóvel e otimizando o sistema de transporte público de ônibus com melhores frequências.

Apresentamos, a seguir, a lei vigente que dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo, LC nº 987/2020, em que no Anexo III – Planta de Zoneamento Urbanístico são grafadas “Áreas de Adensamento Sustentável – AAS” ao longo do eixo do VLT. AAS é área integrante dos Territórios de Desenvolvimento Urbano de Uso Incentivado, cujos coeficientes de aproveitamento são mais altos.

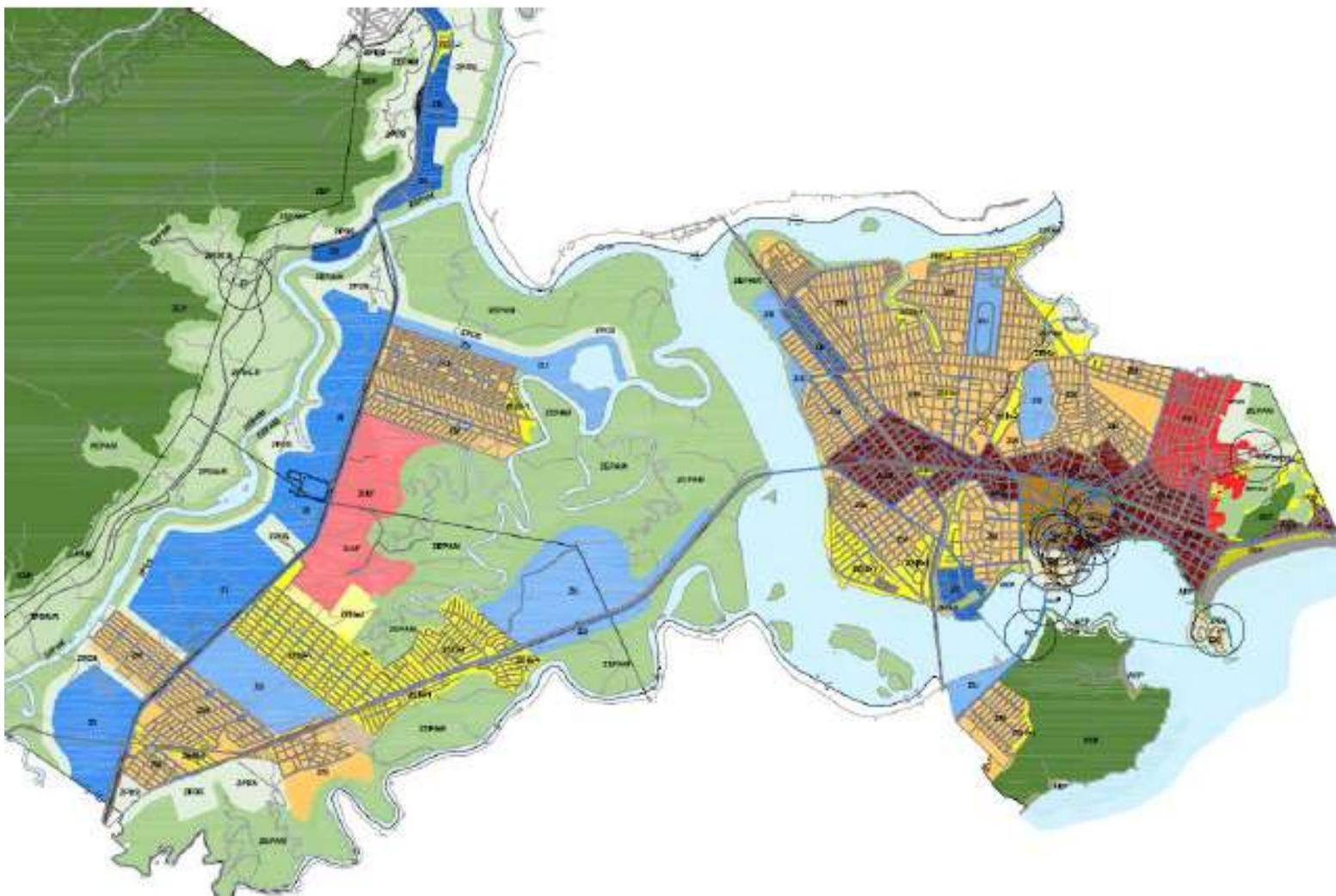
Art. 14 – (...) “Áreas de Adensamento Sustentável – AAS: compreendem as áreas ao longo dos sistemas de transporte coletivo de média capacidade de carregamento existentes e previstos na Macroárea Insular, objetivando incrementar espaços produtivos e ofertar Habitação de Interesse Social – HIS e Habitação de Mercado Popular –HMP”.

LEGENDA:

Territórios de Desenvolvimento Urbano de Uso Incentivado	AAS	Área de Adensamento Sustentável
	ZUI	Zona de Urbanização Incentivada
	ZUIF	Zona de Urbanização Incentivada Futura
	ZIM	Zona Eixo de Interesse Metropolitano
Territórios de Desenvolvimento Urbano de Uso Misto Qualificado	ZC	Zona de Qualificação Central
	ZCOR	Zona Corredor
	ZM	Zona Mista
	ZEIS-1	Zona Especial de Interesse Social - 1
	ZEIS-2	Zona Especial de Interesse Social - 2
	ZE	Zona de Qualificação Econômica
	ZI	Zona de Qualificação Industrial
Territórios de Desenvolvimento Sustentável	ZU	Zona de Qualificação Urbana
	ZEP	Zona Especial de Preservação
	ZEPAM	Zona Especial de Proteção Ambiental
	ZPDS-R	Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável Rural
	ZPDS	Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável
	AEP	Área Especial de Praia
APCP	Área de Proteção Cultural e Paisagística	

KAYO AMADO - PREFEITO DE SÃO VICENTE
PROF. THIAGO ALEXANDRE - PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

Edição XVI - Extra
Publicada em 01/04/2022
Instituído pela Lei nº 4.206/2021



5. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

5.1. RECOMENDAÇÕES PARA A ESTRUTURA ADMINISTRATIVA

De acordo com a Política de Mobilidade Urbana (Lei no 12.587/12) as atribuições legais dos municípios na gestão da mobilidade dependem do desenvolvimento das políticas de mobilidade, capacitação de pessoas e desenvolvimento de instituições que possam garantir a implementação dessas políticas definidas pelo PlanMob.

O transporte público coletivo urbano é um serviço de caráter essencial e deve contar com regulamentação adequada, assim como os outros meios de transporte complementares. Além disso, a gestão da demanda por mobilidade urbana, ou seja, aplicação de medidas que influenciem a escolha modal, deve ser atribuída ao município, visando o impacto social, redução de danos ambientais, redução de congestionamentos e incentivo aos meios não motorizados e coletivos.

ESTRUTURA PROPOSTA

Para São Vicente, as propostas relacionadas na Estratégia 03 - "Estruturação da gestão pública de mobilidade urbana" buscam principalmente facilitar e integrar as decisões sobre a aplicação da Política de Mobilidade Urbana no município.

A estratégia destaca a Gestão como um dos temas de propostas e ações do PlanMob, aborda questões de administração pública, de programas

educativos e de programas de incentivos e de ações legais para viabilizar as estratégias de forma integrada e participativa. Sugerimos:

GE.03: Criação do Fundo de Mobilidade

O fundo de mobilidade urbana visa ampliar e manter programas existentes, mas também incentivar novos programas que possam contribuir com a transformação cultural urbana em São Vicente, redistribuindo recursos advindos de serviços ou taxas para programas relacionados aos modais que se pretende incentivar. Nesse aspecto, a coordenação entre medidas que reúnam benefícios tanto aos moradores, gerando impacto social e qualificando o turismo.

GE.04: Capacitar e organizar o corpo institucional municipal

Apesar da Secretaria de Trânsito e Transportes conter a Diretoria de Assuntos Cicloviários, o foco nos assuntos relacionados ao trânsito possui maior impacto nos modos motorizados. Desta maneira, a proposta de ampliação da secretaria para outros modos de transportes prevê possibilitar a gestão integrada da mobilidade urbana, centralizando as atividades relacionadas às propostas do PlanMob.



Atribuições do novo setor de mobilidade urbana, que devem ser incluídas no organograma municipal:

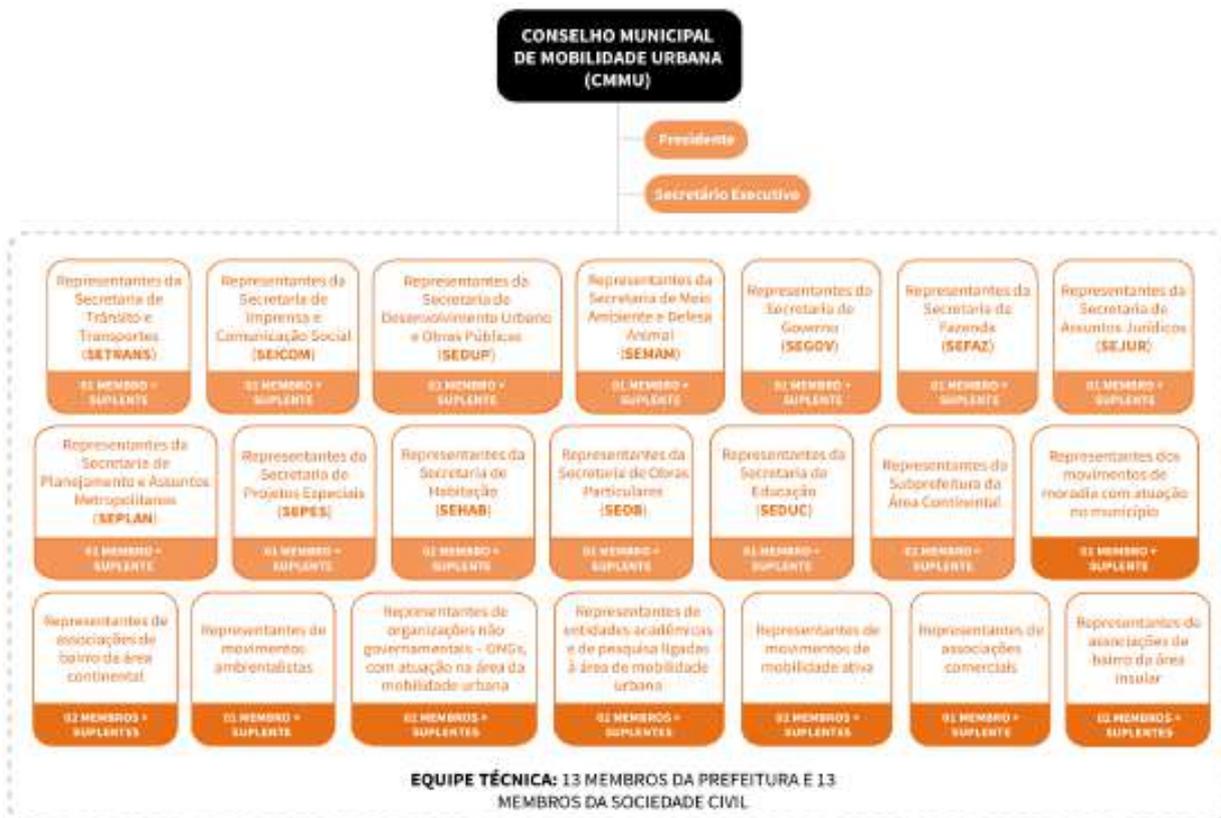
- Criar e acompanhar índices de desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável, através de uso do banco de dados;
- Garantir a participação popular nas decisões de abrangência municipal relacionadas ao PlanMob;
- Incluir a ciclomobilidade e mobilidade a pé, com foco na acessibilidade urbana de todo o município.

GE.05: Criar Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, criado com o objetivo de acompanhar a implementação das propostas do PlanMob, terá caráter

consultivo e deliberativo, ou seja, com a função de decidir sobre suas funções, como também emitir pareceres, fornecer orientações, dar conselhos, acompanhar o uso de recursos do Fundo específico de mobilidade urbana e atualizações do PlanMob de São Vicente.

Além disso, a função primordial do Conselho é cumprir o papel de participação popular na gestão pública, no que diz respeito à mobilidade urbana como um todo. O Conselho será formado por representantes do poder executivo municipal e sociedade civil, em partes iguais. Os membros do Conselho deverão realizar reuniões regulares para cumprir com as atribuições.



Observação: Este organograma é uma sugestão de junho/2021. A formação de um Conselho Municipal de Mobilidade Urbana deverá seguir a nova organização administrativa estabelecida pela Lei Complementar nº 1033/2021.

6. RELATÓRIO DE IMPACTO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES

Este capítulo tem o objetivo de apresentar o escopo mínimo para o desenvolvimento do RITT exigido para os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego - PGT, alinhando este PlanMob às diretrizes estabelecidas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS, lei complementar nº 987, de 16 de março de 2020.

6.1. DIRETRIZES PARA IDENTIFICAÇÃO DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Caracteriza-se por Polos Geradores de Tráfego - PGT edificações permanentes, de usos residenciais ou não residenciais, que atraem ou produzem grande número de viagens, causando impacto no sistema viário e de transporte, podendo comprometer a acessibilidade, a mobilidade e a segurança de veículos e pedestres e que devem observar as diretrizes e condicionantes estabelecidas neste PlanMob.

A elaboração do Estudo de Impacto de Trânsito e Transportes e respectivo Relatório de Impacto de Trânsito e Transportes - EITT/RITT poderá estar contido no Estudo de Impacto de Vizinhança e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV.

Os empreendimentos enquadrados em Polos Geradores de Tráfego - PGT são as edificações permanentes que apresentem ao menos uma das seguintes características, de acordo com a Lei Complementar nº 987/2020, art. 154:

	EMPREENHIMENTO	VIA	CARACTERÍSTICA
I	Empreendimentos residenciais		Vg > 500 un
II	Edificações não residenciais	AET	Vg > 120 un
III	Edificações não residenciais	Demais áreas	Vg > 280 un
IV	serviços socioculturais e de lazer		Ac > 2.500 m ²
V	locais destinados à prática de exercício físico ou esporte		Ac > 2.500 m ²
VI	serviços de saúde		Ac > 7.500 m ²
VII	locais de reunião ou eventos		Lotação > 500 pessoas
VIII	atividades e serviços públicos de caráter especial		Lotação > 500 pessoas
IX	serviços de educação		Ac > 2.500 m ²
X	locais de culto		Lotação > 500 pessoas

Sendo:

- Ac: área construída computável
- Vg: vagas de garagem
- AET: Áreas Especiais de Tráfego

Os Relatórios de Impacto de Trânsito e Transportes deverão ser apresentados conforme roteiro da Secretaria de Defesa e Ordem Social – SEDOS.

Desta maneira, tanto os novos projetos, como o acréscimo de atividade ou ampliação física devem desenvolver o RITT como regulador dos impactos e conflitos resultantes da existência PGTs.

6.2. ROTEIROS DE ELABORAÇÃO DO RITT

Os Relatórios de Impacto de Trânsito e Transportes – RITT deverão ser apresentados de acordo com o porte, a ser regulamentada em norma específica, definidas em:

- RITT 1 para pequeno porte;
- RITT 2 para médio porte e
- RITT 3 para grande porte.

a) O modelo RITT 1 deve ser composto por:

- Breve relato do empreendimento
- Dados do requerente
- Dados do responsável técnico do RITT
- Dados do empreendimento
- Localização
- Hierarquização viária e macro acessibilidade
- Microacessibilidade
- Uso do solo lindeiro

b) o modelo RITT 2 deve conter, além dos dados do RITT 1:

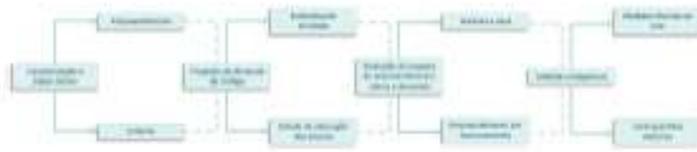
- Análise da localização
- Travessia de pedestres existentes
- Projetos municipais, estaduais e federais
- Estimativa de atração de viagens
- Estimativa de divisão modal
- Estimativa de distribuição temporal (chegadas e saídas)
- Estimativa de impacto sobre o trânsito na fase de obras
- Análise do anteprojeto arquitetônico e determinação das adequações necessárias
- Avaliação dos impactos no sistema viário e no transporte coletivo

c) o modelo RITT 3 deve conter, além dos dados do RITT 1 e 2:

- Análise de transporte público (coletivo/táxi)
- Contagens de tráfego e semáforos existentes
- Qualificação de usos e atividades
- Estimativa da distribuição espacial das atividades
- Estimativa de tráfego futuro
- Avaliação de níveis de serviço das vias de acesso (atuais e futuros)
- Avaliação dos impactos no sistema viário e no transporte coletivo.

Após a análise dos impactos, a Secretaria de Defesa e Ordem Social, ou a Comissão designada para este fim, avalia a viabilidade ou não de implantação do empreendimento, e define quais as medidas mitigatórias ou compensatórias devem ser implementadas pelo empreendedor, e que devem constar no Termo de Compromisso firmado entre as partes.

O quadro a seguir apresenta a síntese:



O Art. 154 da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LC 987/20), em seu 5º, dispõe que "Caberá ao Executivo a definição de medidas de mitigação ou compensação, ficando o empreendedor obrigado a cumpri-las para a aprovação do empreendimento".

6.3. Medidas mitigadoras ou compensatórias

As medidas são específicas caso a caso, dependendo da obra, atividade ou ações com foco em diminuir os impactos negativos. Para facilitar a determinação de medidas mitigadoras, sugere-se que a Prefeitura elabore tabela simplificada com contrapartidas mínimas para cada tipo de empreendimento.

Estas contrapartidas devem estar alinhadas com o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana – PlanMOB, portanto devem prever a mitigação de impacto para os modos não motorizados, os modos coletivos e os modos individuais, nesta ordem de prioridade.

7. REVISÃO DO PLANO CICLOVIÁRIO

7.1. OBJETIVOS

A Revisão do Plano Cicloviário, elaborado em 2018, tem como objetivo detalhar a proposta NM.06 "Ampliar rede cicloviária" e consolidar a rede cicloviária proposta, dialogando com as demais propostas estabelecidas neste PlanMob. Estas propostas são reflexo das demandas verificadas pelo diagnóstico.

Para tanto, aborda-se a infraestrutura cicloviária como parte da rede de transporte e propõe-se a consolidação da rede cicloviária e de critérios de implantação.

Atende também à demanda estabelecida pelo Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana - Lei Complementar nº 917/2018: "O Sistema Cicloviário é caracterizado pela circulação de veículos não motorizados e movidos a tração humana, que devem ser articulados ao sistema de transporte coletivo público e programas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte urbano" (Art. 116)

O plano cicloviário contribuirá, no geral, para o desenvolvimento econômico, social e sustentável, e influenciará em:

- Redução dos índices de acidentes de trânsito;
- Diminuição da poluição automotiva;
- Incentivo ao uso intermodal de sistemas;
- Acessibilidade à rede viária;
- Convivência harmoniosa com os pedestres;
- Fomento a rotas de ciclismo turístico.

48

7.2. FASEAMENTO DA IMPLANTAÇÃO DA REDE CICLOVIÁRIA

A implementação da rede cicloviária estrutural considera a infraestrutura existente (Requalificação: 13,1 km), a prioritária (Fase 1: 37,5 km), de consolidação (Fase 2: 14,3 km) e a futura (Fase 3: 16,0 km), e busca conectar os bairros entre si e com o Centro e sub-centro (Jardim Rio Branco) da cidade.

A rede complementar deve ser implantada em 2 fases, com prioridade para a consolidação da rede (Fase 2: 14,3 km), seguida da futura (Fase 3: 16,0 km).

Além de visar a consolidação como rede cicloviária, considerou-se a integração das subcentralidades, de forma a incentivar usos mistos nos bairros da área continental, além da independência em função da área insular, contribuindo para a fluidez do tráfego e fomento aos transportes não motorizados.

REQUALIFICAÇÃO	PRIORITÁRIA	COMPLEMENTAR
13,1 km - existente	37,5 km	30,3 km
2,18% do viário total*	6,25% do viário total*	5,05% do viário total*
	Fase 1	Fase 2: 14,3 km Fase 3: 16,0 km

*considerando o viário total = 600 km (PMSV, 2017)

REVPROCS

7.3. CRITÉRIOS DE IMPLANTAÇÃO

Para que uma cidade seja ciclável, sua infraestrutura deve permitir que o ciclista, independente da sua condição física, tenha conforto e segurança para efetuar o deslocamento por bicicleta de porta a porta, da origem ao destino. Para tanto, é necessário o desenho da infraestrutura, de forma coerente com o contexto e integrada às dinâmicas urbanas da população.

Configuração da rede cicloviária

A definição de um tramo cicloviário, pensado como parte de uma rede, deve atender aos sete preceitos:

- 1. Segurança viária:** Refere-se à relação dos ciclistas com os veículos e com os pedestres. Depende da inserção da infraestrutura no sistema de mobilidade. Pode ser garantida pela segregação da infraestrutura, por interferências geométricas, por moderação de velocidade e outros dispositivos.
- 2. Conforto do usuário:** Refere-se à relação dos ciclistas com a infraestrutura cicloviária. Depende das características e dos elementos da infraestrutura. Pode ser garantida pela escolha correta dos materiais, pela disposição dos elementos (mobiliário, sombreamento, iluminação), e pela definição dos melhores caminhos.
- 3. Acessibilidade à infraestrutura:** Refere-se às possibilidades de acesso à infraestrutura cicloviária. Depende da disposição da infraestrutura na via e de detalhes de projeto. Pode ser garantida por soluções geométricas e sinalização adequada.

4. Diretividade da rede: Refere-se à racionalização dos percursos, garantindo a fluidez dos ciclistas por rotas diretas. Depende do desenho da rede cicloviária. Pode ser garantida pela minimização de desvios na infraestrutura cicloviária.

5. Coerência da rede: Refere-se ao potencial de o usuário identificar e compreender a rede cicloviária. Depende de padronizações das infraestruturas que compõem a rede cicloviária. Pode ser garantida por sinalização viária e indicativa, pela coerência na disposição dos tramos, etc.

6. Conectividade da rede: Refere-se à relação dos tramos cicloviários entre si. Depende do desenho da rede. Pode ser garantida pelo planejamento da rede e da infraestrutura viária existente, e da capacidade de alteração da mesma.

7. Atratividade e integração da rede: Refere-se à disposição da infraestrutura cicloviária em relação às ofertas de serviços às demandas pela infraestrutura cicloviária. Depende da necessidade de ciclovia em determinado local, da relação com o sistema viário, com os equipamentos e com o uso do solo. Pode ser garantida pela localização correta da infraestrutura cicloviária em relação aos principais destinos e aos percursos mais fluidos.

KAYO AMADO - PREFEITO DE SÃO VICENTE
PROF. THIAGO ALEXANDRE - PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

Edição XVI - Extra
Publicada em 01/04/2022
Instituído pela Lei nº 4.206/2021

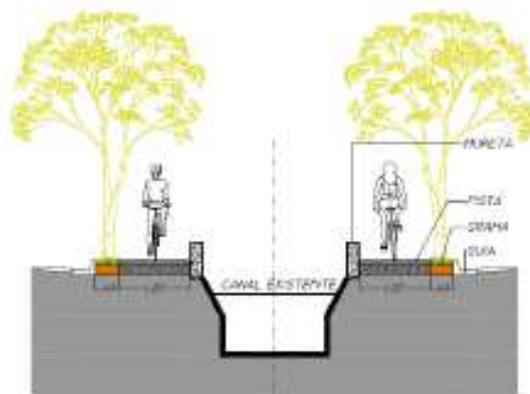
Como a implantação de infraestrutura cicloviária, em muitos casos, é restrita à qualidade da infraestrutura existente e à disponibilidade de espaços na rede viária, nem sempre é possível atender a todos estes preceitos, e é necessário equilibrá-los, de acordo com cada contexto.

Assim, para a escolha dos eixos de infraestrutura e das tipologias cicloviárias mais adequadas para cada situação, devem ser avaliadas as características, as necessidades e as possibilidades de cada local, a partir a lógica do ciclista, visando ao melhor equilíbrio possível entre os preceitos mencionados, considerando os seguintes aspectos:



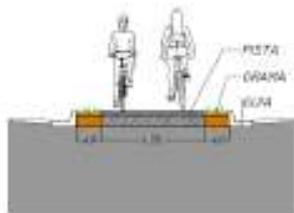
Características da infraestrutura

Em termos gerais, a infraestrutura cicloviária é classificada de acordo com o nível de segregação, podendo ser considerada ciclovia (infraestrutura exclusiva e segregada), ciclofaixa (infraestrutura exclusiva e sinalizada), e ciclotrota (infraestrutura compartilhada). A definição do nível de segregação depende da velocidade e do fluxo viário.



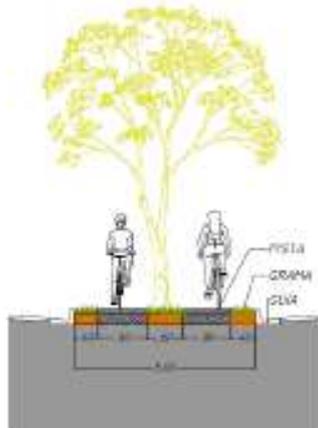
TIPO 1 - CICLOVIA UNIDIRECIONAL

Onde há canais de drenagem, sugere-se a ciclovia unidirecional, com uma pista em cada bordo do canal. É recomendado implantar iluminação própria.



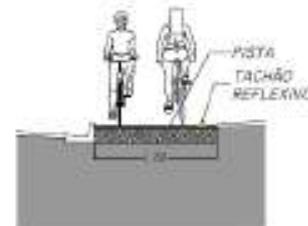
TIPO 2 - CICLOVIA BIDIRECIONAL

Indicada para implantação nos canteiros centrais das avenidas.



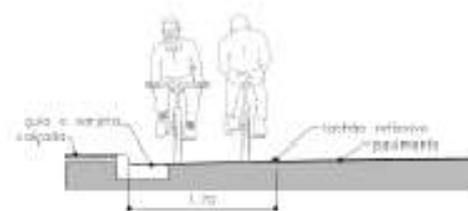
TIPO 3 - CICLOVIA BIDIRECIONAL SEGREGADA

Indicada para implantação nos canteiros centrais das avenidas que já possuam arborização central ou onde é pretendido o plantio.



TIPO 4 - CICLOVIA BIDIRECIONAL

Indicada para implantação em borda de via, no nível do passeio público.



TIPO 5 - CICLOFAIXA

Instalada no nível do pavimento dos demais veículos. Garante acessibilidade segura dos pedestres aos lotes; possibilita cruzamentos poucos conflituosos e é de fácil implantação. Pode ser necessário remanejar estacionamentos de veículos.

Além disso, ao se projetar uma infraestrutura cicloviária, devem ser também observados diversos outros aspectos que impactam na segurança do ciclista. A combinação destes aspectos constitui uma tipologia cicloviária:

1. Localização na via: O espaço destinado à circulação de bicicletas pode estar localizado em canteiro central ou nos bordos da via. Ou, na ausência de espaço exclusivo, a circulação de ciclistas pode ser compartilhada na via ou compartilhada na calçada. A definição da localização depende da intenção de uso para a infraestrutura prevista, da relação com o entorno e das condicionantes físicas.

2. Sentido de tráfego: O espaço destinado à circulação de bicicletas pode ser unidirecional (um único sentido para bicicleta) ou bidirecional (dois sentidos). Quando for unidirecional, pode conter uma infraestrutura para cada sentido, na mesma via. A definição do sentido depende das características viárias e da conectividade na rede.

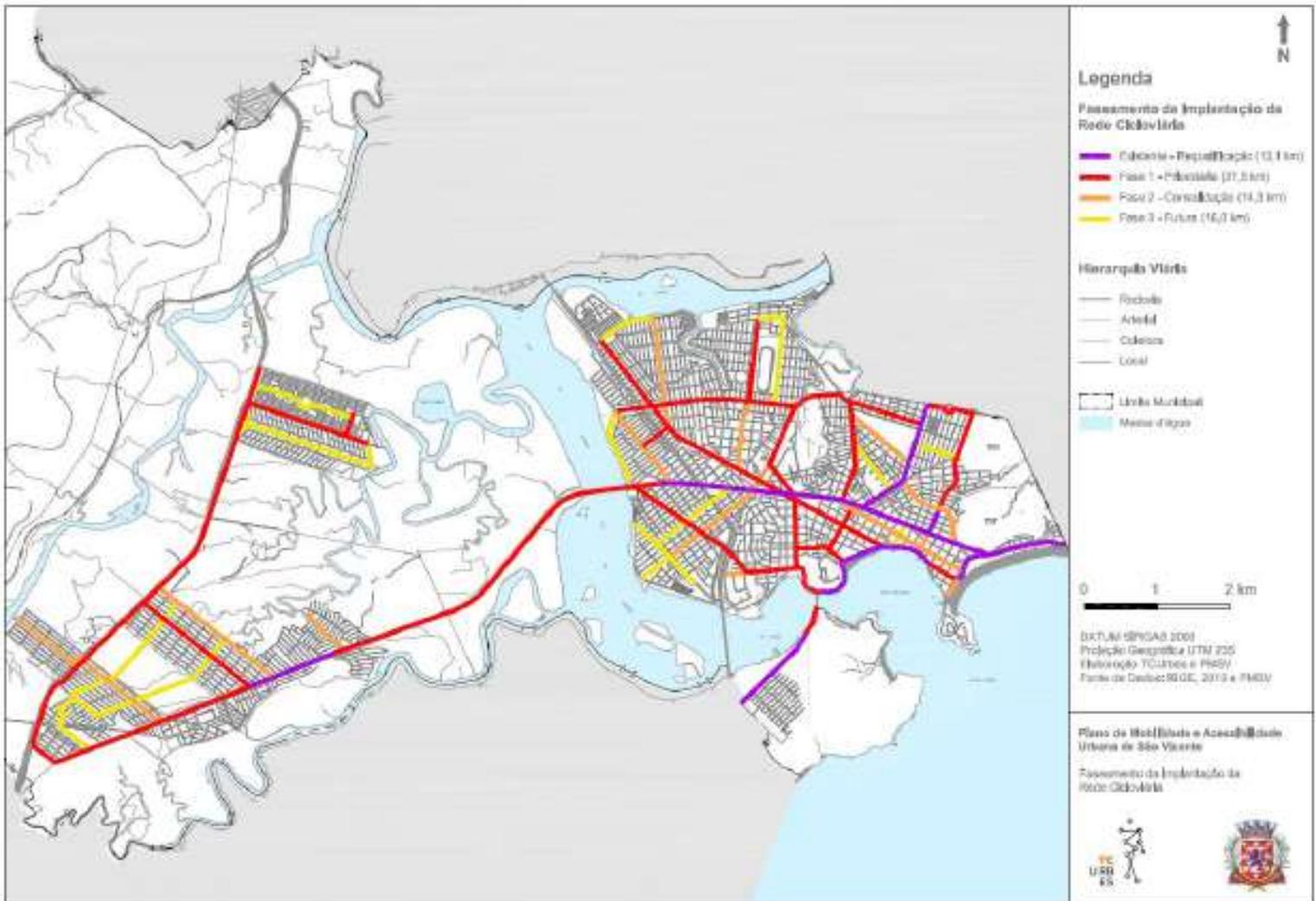
3. Tipo de delimitação: O espaço destinado à circulação de bicicletas pode ser delimitado por canteiro, por guia extrusada, por segregadores, ou apenas por sinalização. A definição do tipo de delimitação depende do nível de segregação necessário, das viabilidades financeiras e técnicas.

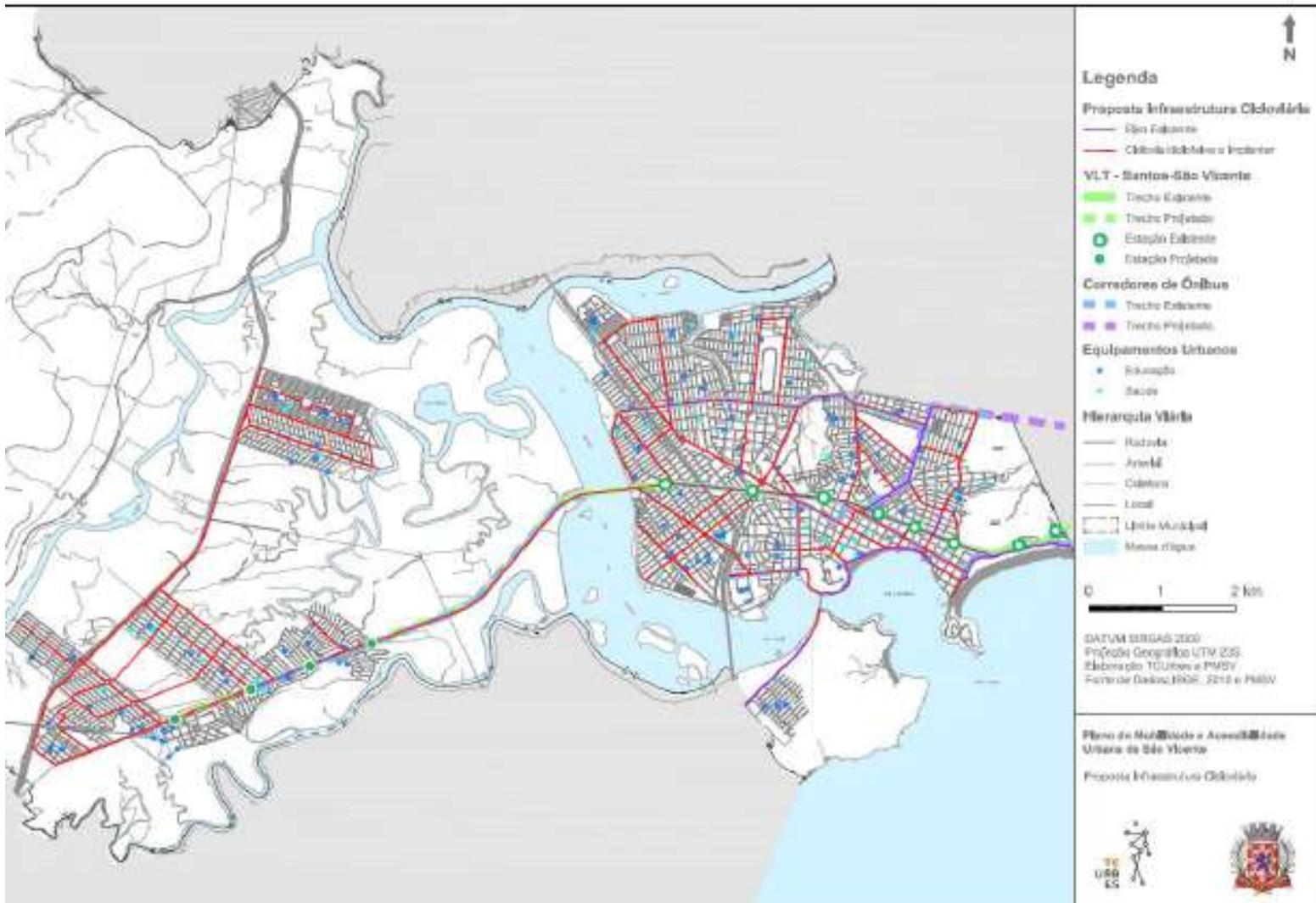
4. Nível do pavimento: A infraestrutura cicloviária, quando relacionada ao sistema viário, pode ser no mesmo nível da via, ou elevada – no nível da calçada, ou outro, intermediário. A diferenciação do nível do pavimento da ciclovia em relação à via possibilita maior segregação e, portanto, maior segurança ao ciclista. A definição do tipo de pavimento depende do nível de segregação necessário, das viabilidades financeiras e técnicas e deve ser pensada juntamente com o tipo de delimitação.

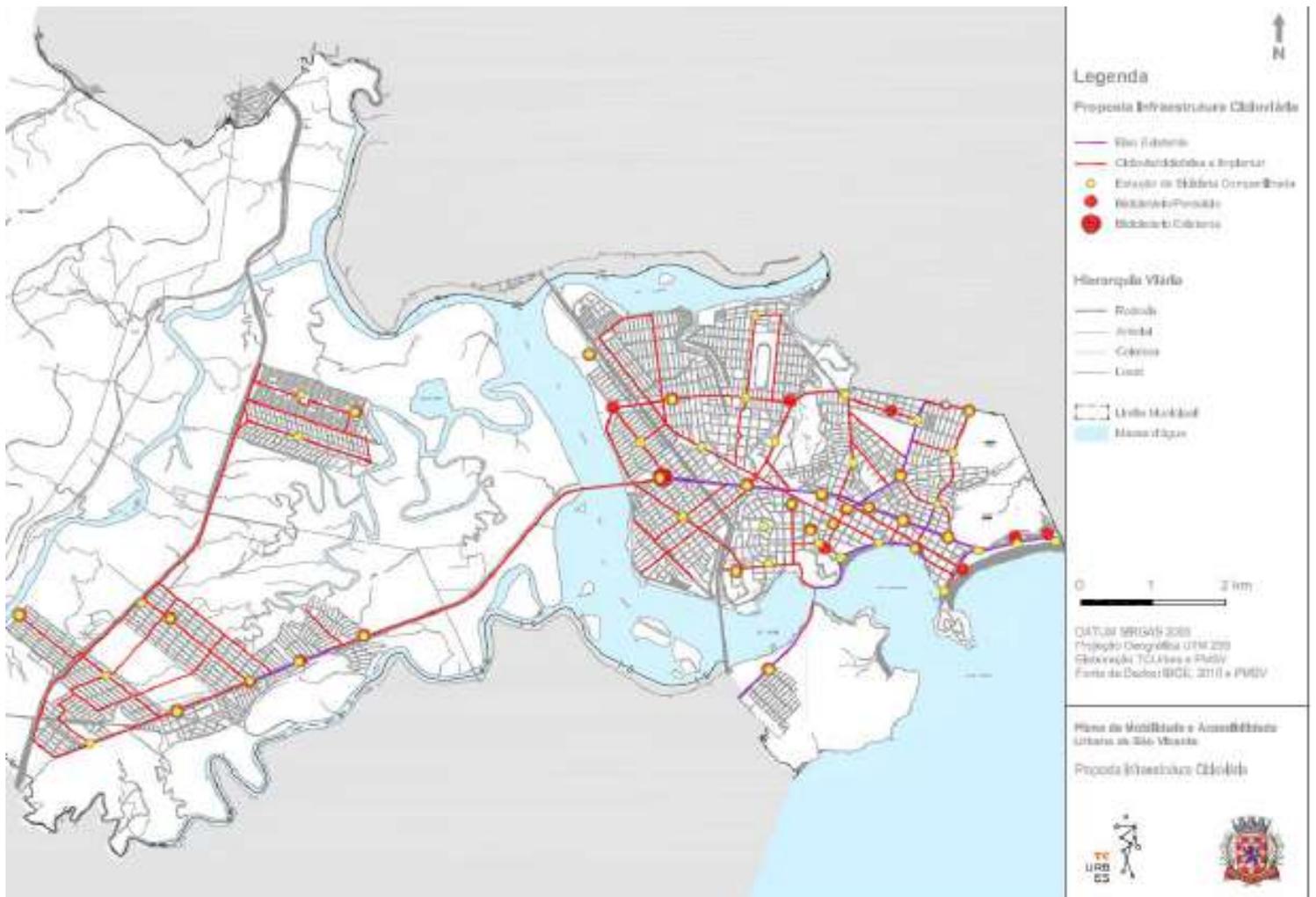
Sugestões de implantação

Idealmente o bordo direito, no mesmo sentido do fluxo viário, deve ser priorizado, uma vez que este garante conversões mais seguras. O bordo direito também possui menos custos e maior continuidade, principalmente na questão das rotatórias, pois não se faz necessário rebaixar a via do canteiro central para garantir o fluxo, barateando o custo de obra. Porém deve-se considerar caso a caso.

Nos mapas a seguir apresentamos o **Faseamento da Implantação da Rede Cicloviária e Proposta para Infraestrutura Cicloviária**, prevendo corredores de ônibus, estações de bicicletas compartilhadas e bicicletários.







8. PROPOSTAS PRIORITÁRIAS PARA A CONSOLIDAÇÃO DAS ESTRATÉGIAS

Apesar de todas as propostas conterem ações que devem ser realizadas a curto prazo, para a efetiva implantação do Plano de Mobilidade, indicamos neste capítulo as propostas cuja concretização é considerada essencial para a consolidação da Estratégia da qual faz parte.

E1. Integrar os sistemas de mobilidade ao desenvolvimento territorial urbano do município

- NM.01: Ampliar as opções de conexão intermodal entre os modos de transportes não motorizados e coletivos
- TP.01: Integração tarifária entre sistemas de ônibus (municipal e intermunicipal), VLT e bicicletas compartilhadas
- NM.02: Integrar os equipamentos de infraestrutura de transporte aos equipamentos de saúde, educação e turismo

E2. Transformar a dinâmica de mobilidade relacionada às práticas turísticas

- TP.03: Criar cartão turista, de acesso integrado aos transportes com custo diário unitário
- TP.04: Expandir a oferta e melhorar infraestrutura de acesso aos pontos de maior interesse turístico

E3. Estruturar da gestão pública de mobilidade urbana

- GE.03: Criação do fundo de mobilidade
- GE.04: Capacitar e organizar o corpo institucional municipal
- GE.05: Criar conselho municipal de mobilidade urbana

E4. Priorizar o deslocamento sustentável de pessoas e cargas

- NM.04: Elaborar plano emergencial de calçadas
- NM.06: Ampliar rede cicloviária
- NM.08: Implantar sistema de bicicletas compartilhadas
- TP.06: Reestruturar o sistema de transporte público por ônibus
- TV.03: Detalhar hierarquia viária para melhor divisão modal e prioridade aos modos ativos

E5. Integrar do uso do solo urbano às novas dinâmicas de mobilidade sustentáveis

- TP.08: Estimular o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - DOTS através do adensamento de áreas prioritárias ao longo dos eixos de transporte público

LEI COMPLEMENTAR Nº 1045, DE 1º ABRIL DE 2022.

Dispõe sobre o reajuste salarial de que trata o inciso X do artigo 37 da Constituição Federal de 1988, fixa o piso salarial do Município de São Vicente, altera o valor da hora-aula dos Professores, bem como altera a Lei Complementar nº 268, de 28 de dezembro de 1999 e a Lei Complementar nº 806, de 26 de agosto de 2015, e dá outras providências.

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber que a Câmara Municipal decreta e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre o reajuste salarial de que trata o inciso X do artigo 37 da Constituição Federal de 1988, fixa o piso salarial do Município de São Vicente, incorpora o abono-alimentação ao valor da hora-aula dos Professores, define a equiparação progressiva do valor da hora-aula dos Professores de Educação Básica I, Adjunto e Titular, ao dos Professores de Educação

Básica II e dá outras providências. Parágrafo único - O Executivo divulgará, mediante Decreto específico, os novos valores decorrentes das alterações previstas nesta Lei Complementar.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Lei Complementar, considera-se:

I - servidores públicos municipais: os servidores regidos pela Lei nº 1.780, de 06 de junho de 1978 (Estatuto dos Servidores Públicos do Município de São Vicente);

II - empregados públicos municipais: os Agentes Comunitários de Saúde, previstos na Lei Complementar nº 835, de 1º de abril de 2016, e os integrantes do Quadro Especial de que trata a Lei Complementar nº 934, de 10 de maio de 2019, e a Lei Complementar nº 949, de 31 de julho de 2019;

III - contratados temporários: os contratados por tempo determinado para atender excepcional interesse público, nos termos do inciso IX do artigo 37 da Constituição Federal de 1988 e a Lei Complementar nº 1.021, de 05 de fevereiro de 2021.

CAPÍTULO I DA REVISÃO GERAL ANUAL DA

REMUNERAÇÃO DOS SERVIDORES E EMPREGADOS PÚBLICOS MUNICIPAIS

Art. 3º Em cumprimento ao disposto no inciso X do artigo 37 da Constituição Federal de 1988, fica concedido, a partir de 1º de fevereiro de 2022, o reajuste salarial de 1,8% (um vírgula oito por cento) sobre os padrões e referências de vencimento e a hora-aula dos servidores e empregados públicos municipais e contratados temporários.

§ 1º O reajuste definido no caput deste artigo aplica-se também aos Conselheiros Tutelares do Município e aos servidores da Caixa de Saúde e Pecúlio dos Servidores Municipais e do Instituto de Previdência dos Servidores Municipais de São Vicente - IPRESV.

§ 2º O reajuste de que trata o caput deste artigo se estende também aos aposentados e pensionistas do Instituto de Previdência dos Servidores Municipais de São Vicente - IPRESV.

CAPÍTULO II DO PISO SALARIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO VICENTE

Art. 4º A partir de 1º de fevereiro de

2022, o menor vencimento bruto mensal dos servidores e empregados públicos municipais e dos contratados temporários não poderá ser inferior a R\$ 1.212,00 (mil e duzentos e doze reais) para a jornada de 40 (quarenta) horas semanais, ressalvado o previsto no artigo 5º desta Lei Complementar.

§ 1º Para fins da aplicação do disposto no caput deste artigo o padrão, no grau 1, dos cargos dos servidores e empregados públicos municipais que seja inferior ao piso salarial ora estabelecido será alterado para R\$ 1.212,00 (mil e duzentos e doze reais) no grau 1, sobre o qual será calculado a progressão horizontal, Adicional por Tempo de Serviço – ATS e a Gratificação da 6ª parte a que fizerem jus.

§ 2º Para as demais jornadas de trabalho deverá ser observado o valor proporcional ao mencionado no caput deste artigo. **Art. 5º** A partir de 1º de abril de 2022, a remuneração bruta dos servidores ocupantes do cargo de Agente de Combate às Endemias, referência “E”, não poderá ser inferior a R\$ 1.550,00 (mil quinhentos e

cinquenta reais) mensais para a jornada de 40 (quarenta) horas semanais.

§ 1º Para fins de aplicação do disposto no caput deste artigo compreende-se como remuneração bruta os vencimentos e todas as vantagens pecuniárias, permanentes ou não, a que o servidor fizer jus no mês.

§ 2º Será paga parcela suplementar correspondente à diferença entre a respectiva remuneração bruta e o valor previsto no caput deste artigo.

§ 3º Para as demais jornadas de trabalho deverá ser observado o valor proporcional ao mencionado no caput deste artigo.

CAPÍTULO III

DO VALOR DA HORA-AULA DOS PROFESSORES DO QUADRO DO MAGISTÉRIO PÚBLICO MUNICIPAL

Art. 6º A tabela salarial dos cargos de Professor Adjunto e Titular de Educação Básica I – PAEB I e PEB I e Professor Adjunto e Titular de Educação Básica II – PAEB II e PEB II, adjunto e titular, do Magistério Público Municipal instituída pela Lei Complementar nº 841, de 1º de julho de 2016, é definida pelo valor da hora-aula por referência e grau de

cada cargo, e o vencimento é pago de acordo com a jornada desempenhada pelo professor, nos termos do capítulo IX e do Anexo III da Lei Complementar nº 806, de 26 de agosto de 2015, ou a que vier a substituí-la.

Art. 7º A partir de 1º de fevereiro de 2022, o valor do abono-alimentação, de que trata a Lei Complementar nº 275, de 28 de março de 2000, e a Lei Complementar nº 983, de 13 de março de 2020, fica incorporado ao valor da hora-aula dos Professores, reajustado nos termos do artigo 3º desta Lei Complementar.

§ 1º Para fins da aplicação do disposto no caput deste artigo após o reajuste da hora-aula de que trata o artigo 3º desta Lei Complementar, o valor de R\$ 328,00 (trezentos e vinte e oito reais) será dividido pela jornada mensal máxima do Magistério de 200 horas-aula e acrescido igualmente ao valor da hora-aula de cada referência e grau.

§ 2º Após a incorporação de que trata o caput deste artigo não será mais devido aos Professores o abono-alimentação sob nenhuma hipótese.

Art. 8º A partir de 1º de fevereiro de

2022, o valor da hora-aula do PAEB I/PEB I será equiparado ao do PAEB II/PEB II no decorrer de 3 (três) anos a contar de 1º de fevereiro de 2022, após aplicado o reajuste e a incorporação do abono de que tratam os artigos 3º e 7º desta Lei Complementar, na seguinte conformidade:

I – em 1º de fevereiro de 2022: 40 (quarenta) por cento da diferença apurada entre o PAEB I/PEB I e o PAEB II/PEB II após o reajuste concedido e a incorporação do abono de que trata o artigo 7º desta Lei Complementar;

II – em 1º de fevereiro de 2023: 30 (trinta) por cento da diferença apurada entre o PAEB I/PEB I e o PAEB II/PEB II após o reajuste concedido e a incorporação do abono de que trata o artigo 7º desta Lei Complementar;

III – em 1º de fevereiro de 2024: 30 (trinta) por cento da diferença apurada entre o PAEB I/PEB I e o PAEB II/PEB II após o reajuste concedido e a incorporação do abono de que trata o artigo 7º desta Lei Complementar.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 9º O Anexo I – Quadro Geral de Cargos da Prefeitura – Quadro Permanente – Cargos de Provimento Efetivo – Nome, Referência e Quantidade da Lei Complementar n.º 268, de 28 de dezembro de 1999, com suas alterações, fica alterado para constar a quantidade de 120 (cento e vinte) cargos de Assistentes de Direção, ref. PIII, 100 (cem) cargos de Diretor de Escola, ref. PIV, 12 (doze) cargos de Contador, ref. K, 5 (cinco) cargos de Analistas de Recursos Humanos, ref. K, e 20 (vinte) cargos de Analista de Sistemas, ref. K, na coluna “Situação Nova”.

Art. 10. O Anexo IV – Plano de Cargos e Carreiras da Educação – da Lei Complementar n.º 268, de 28 de dezembro de 1999, com suas alterações, passa a vigorar com os acréscimos constantes do Anexo II que integra esta Lei Complementar. Art. 11. A Lei Complementar n.º 806, de 26 de agosto de 2015, fica alterada na seguinte conformidade: “Art. 5º -

– Classe de Docente:
Adjunto;

a) Professor Adjunto de Educação Básica I – PAEB I, da Educação Infantil até o 5.º ano do Ensino Fundamental;

b) Professor Adjunto de Educação Básica II – PAEB II:.....” (NR)

“Art. 8º - Os cargos da Classe de Docente Titular serão providos por promoção dos integrantes dos cargos da Classe de Docente Adjunto, respeitados os respectivos níveis I e II do ensino fundamental, mediante a classificação do concurso público de ingresso na classe inicial

.....
.....” (NR)

Art. 12. Fica substituído o Anexo I integrante da Lei Complementar n.º 806, de 26 de agosto de 2015, pelo Anexo I integrante desta Lei Complementar.

Art. 13. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 1º de fevereiro de 2022, revogadas as disposições em contrário.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 1º de abril de

2022.

KAYO AMADO
Prefeito Municipal

ANEXO I
ANEXO I DA LEI COMPLEMENTAR
Nº 806/2015

PROFESSOR ADJUNTO DE
EDUCAÇÃO BÁSICA I

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso I do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Curso Normal Superior ou Licenciatura Plena em Pedagogia.

PROFESSOR ADJUNTO DE
EDUCAÇÃO BÁSICA II

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso II do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Curso Superior em Licenciatura de Graduação Plena, com habilitação específica na área de atuação. Para a área de informática: curso de Pedagogia ou Licenciatura Plena com habilitação específica e curso de informática com duração mínima de 180 (cento e oitenta) horas. Para a área de Educação Especial: Curso Superior com licenciatura de graduação plena com habilitação específica e/ou

pós-graduação em Educação Especial.

PROFESSOR TITULAR DE EDUCAÇÃO BÁSICA I

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso III do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Curso Normal Superior ou Licenciatura Plena em Pedagogia. Ter sido promovido respeitada a classificação do concurso público de ingresso na classe inicial.

PROFESSOR TITULAR DE EDUCAÇÃO BÁSICA II

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso IV do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Curso Superior em Licenciatura de Graduação Plena, com habilitação específica na área de atuação. Para a área de informática: Curso de Pedagogia ou Licenciatura de Graduação Plena com habilitação específica e curso de informática com duração mínima de 180 (cento e oitenta) horas. Para a área de Educação Especial: Curso Superior em Licenciatura de Graduação Plena com habilitação específica e/ou Pós-Graduação em Educação

Especial. Ter sido promovido respeitada a classificação do concurso público de ingresso na classe inicial.

COORDENADOR PEDAGÓGICO

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso V do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Ser professor titular de Cargo da Educação Básica I e II da Rede Municipal de Ensino de São Vicente. Ter Curso Superior em Licenciatura de graduação plena, em qualquer área da Educação; ter experiência mínima de 8 (oito) anos de Magistério; ter sido aprovado em Processo Seletivo de Promoção de Provas e Títulos.

ASSISTENTE DE DIREÇÃO

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso VI do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Ser professor titular de Cargo da Educação Básica I e II da Rede Municipal de Ensino de São Vicente. Ter Curso Superior em Licenciatura de graduação plena em Pedagogia ou Pós-Graduação na área de Gestão Educacional; ter experiência mínima de 08 (oito) anos de

Magistério; ter sido aprovado em Processo Seletivo de Promoção de Provas e Títulos.

DIRETOR DE ESCOLA

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso VII do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Ser efetivo da Rede Municipal de Ensino de São Vicente. Ter Licenciatura Plena em Pedagogia ou Pós-Graduação na área de gestão. Ter experiência mínima de 8 (oito) anos no Magistério, 3 (três) anos de efetivo exercício no cargo de Assistente de Direção ou de Coordenador Pedagógico, e ter sido aprovado em Processo Seletivo de Promoção de Provas e Títulos.

SUPERVISOR DE ENSINO

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso VIII do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Ser efetivo da Rede Municipal de Ensino de São Vicente. Ter Licenciatura Plena em Pedagogia ou Pós-Graduação na área de gestão. Ter experiência mínima de 8 (oito) anos no Magistério, 3 (três) anos de efetivo exercício no cargo de Diretor de Escola no Magistério Público

Municipal, e ter sido aprovado em Processo Seletivo de Promoção de Provas e Títulos.

ASSESSOR PEDAGÓGICO

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso IX do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Ser professor Titular de cargo da rede Municipal de São Vicente, ter Curso Superior em Licenciatura de graduação plena, em qualquer área da Educação.

COORDENADOR DE ASSUNTOS PEDAGÓGICOS

Atribuições/Síntese de Atividades: as descritas no inciso X do art. 54 desta Lei Complementar.

Requisitos para provimento: Ser professor titular de cargo ou dirigente de creche da rede Municipal de São Vicente, ter Curso Superior em Licenciatura de graduação plena, em qualquer área da Educação.

ANEXO II

ANEXO IV DA LEI COMPLEMENTAR Nº 268/1999 – PLANO DE CARGOS E CARREIRAS DA EDUCAÇÃO LEI COMPLEMENTAR Nº 1046, DE 1º DE ABRIL DE 2022.

Autoriza o Poder Executivo a

instituir, no âmbito do Município de São Vicente, o Programa de Demissão Voluntária (PDV) dos empregados admitidos pela Companhia de Desenvolvimento de São Vicente - CODESAVI (em liquidação).

Proc. 39623/21

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, faz saber que a Câmara Municipal decreta e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I DO OBJETO

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir, no âmbito do Município de São Vicente, o Programa de Demissão Voluntária (PDV) dos empregados admitidos pela Companhia de Desenvolvimento de São Vicente - CODESAVI (em liquidação), hoje integrantes do Quadro Especial da Administração Direta, instituído pela Lei Complementar nº 949, de 2019.

CAPÍTULO II DO PROGRAMA

Art. 2º A implementação do PDV

que trata o artigo 1º desta Lei Complementar ocorrerá gradualmente e em fases de grupos de empregados, divididos da forma seguinte:

I - que estejam aposentados pelo Regime Geral de Previdência Social - RGPS ou que, embora ainda não aposentados, reúnam os requisitos legais e constitucionais necessários à sua aposentadoria;

II - com idade igual ou superior a 55 (cinquenta e cinco) anos, quando não abrangidos pelo inciso I deste artigo;

III - com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos, quando não abrangidos pelo inciso I deste artigo;

IV - com idade igual ou superior a 45 (quarenta e cinco) anos, quando não abrangidos pelo inciso I deste artigo;

V - não compreendidos nos incisos anteriores.

§ 1º É vedada a adesão ao PDV do empregado que esteja respondendo a processo administrativo ou judicial, cível ou criminal, que possa implicar na perda do emprego público e/ou na restituição de valores ao erário.

§ 2º A progressão das fases do PDV ocorrerá conforme estabelecido por Decreto do Chefe do Poder Executivo, observada a ordem dos grupos estabelecida no caput deste artigo.

§ 3º A adesão ao PDV é facultativa e aplica-se exclusivamente aos empregados que preencham os requisitos desta Lei Complementar.

Art. 3º Desde o ato de publicação, o deferimento do pedido de adesão ao PDV instituído por esta Lei Complementar gera, em favor do empregado, direito ao recebimento:

I - das verbas rescisórias, calculadas na forma da legislação;

II - de um bônus de incentivo, no valor de R\$ 6.000,00 (seis mil reais).

III - liberação do saldo do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS.

Parágrafo único. Ao grupo de empregados referidos no artigo 2º, inciso I, desta Lei Complementar não se aplica a liberação do saldo do FGTS de que trata o inciso III do caput deste artigo.

Art. 4º O pagamento das verbas que trata o artigo 3º desta Lei Complementar dar-se-á à vista, em parcela única, em até 30 (trinta) dias

contados da data de publicação do despacho que autoriza a adesão ao Programa.

§ 1º Os pagamentos decorrentes da execução da presente Lei Complementar precederão a quaisquer outros de mesma natureza, ainda que inscritos como Despesas de Exercícios Anteriores ou Restos a Pagar.

§ 2º Os pagamentos serão realizados em conformidade com o estabelecido em Decreto do Prefeito, observada a ordem cronológica do recebimento dos pedidos de adesão, e desde que haja disponibilidade financeira ao tempo do pagamento.

CAPÍTULO III

DOS PRAZOS E PROCEDIMENTOS

Art. 5º O prazo de adesão ao PDV será de 30 (trinta) dias a contar da data de publicação do ato de convocação dos grupos, podendo tal prazo ser prorrogado por igual período, por Decreto do Chefe do Poder Executivo.

Art. 6º O pedido de adesão ao PDV e sua tramitação junto aos órgãos do Poder Executivo será regulamentada por Decreto do Prefeito, observados, ao menos, os

seguintes procedimentos:

I - o pedido de adesão deverá ser subscrito pelo empregado aderente;

II - exigência de certidão de distribuição cível e criminal dos Cartórios distribuidores da Comarca e da Subseção Judiciária de residência do empregado, e instrução processual com cópia de sua ficha funcional;

III - decisão de deferimento ou indeferimento do pedido de adesão por ato do titular da Secretaria de Gestão;

IV - publicação do ato decisório, sem prejuízo da notificação pessoal do empregado, por telefone ou correspondência com Aviso de Recebimento;

V - apostilamento da vida funcional para pagamento das verbas de que trata o artigo 3º desta Lei Complementar.

§ 1º Da decisão denegatória da adesão caberá recurso ao Prefeito Municipal, em até 10 (dez) dias, contados da publicação.

§ 2º Caberá à Secretaria de Gestão organizar a ordem de apreciação dos pedidos, priorizando-se o critério etário ainda que dentro do

mesmo grupo.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 7º O pedido de adesão ao PDV é irretratável após sua publicação.

Art. 8º A adesão ao PDV implica na permanência ativa do empregado público no exercício de suas funções até a data de publicação do ato de deferimento de sua adesão.

§ 1º O deferimento da adesão ao PDV extinguirá o contrato de trabalho existente entre o empregado aderente e o Município de São Vicente.

§ 2º O termo final do contrato de trabalho corresponderá à data de publicação do despacho de deferimento do pedido, e será formalizado por anotação na Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS.

§ 3º O não pagamento das verbas de que trata o artigo 3º desta Lei Complementar, no prazo instituído por seu artigo 4º, acarretará na manutenção do empregado no Quadro Especial em Extinção de que trata a Lei Complementar nº 949, de 2019.

§ 4º A homologação da rescisão ocorrerá na respectiva filial do

SINTRACOMOS - Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção e do Mobiliário de Santos.

Art. 9º Em virtude da natureza indenizatória dos pagamentos decorrentes da execução da presente Lei Complementar, as parcelas do PDV são isentas da retenção do Imposto de Renda de Pessoa Física - IRPF e de contribuição ao Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS.

Art. 10. A Administração não autorizará o desconto de consignações no valor das parcelas pagas em decorrência desta Lei Complementar.

Art. 11. Poderá a Administração regulamentar, por Decreto do Prefeito, procedimentos de Declaração de Bens, recadastramentos e provas de vida que, acaso não atendidas pelos servidores e empregados, poderão ensejar a suspensão dos pagamentos até a regularização.

Art. 12. Para atender às despesas decorrentes da execução desta Lei Complementar neste Ano-Exercício, fica o Poder Executivo autorizado a abrir, em caráter excepcional,

créditos especiais até o limite de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais).

§ 1º As despesas decorrentes da execução desta Lei Complementar em exercícios vindouros deverão ser oportunamente previstas nas respectivas peças orçamentárias, e correrão à conta de dotações próprias, suplementadas, se necessário.

§ 2º Os valores dos créditos adicionais a que se refere este artigo serão cobertos na forma prevista do art. 43, § 1º, da Lei Federal nº 4.320, de 1964.

Art. 13. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições contrárias.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 1º de abril de 2022.

KAYO AMADO
Prefeito Municipal

ATOS OFICIAIS DO PODER EXECUTIVO

ATOS DO GABINETE DO PREFEITO

Decretos

DECRETO N.º 5791, DE 30 DE MARÇO DE 2022.

Abre Crédito Adicional no valor de R\$ 841.400,00 (oitocentos e quarenta e um mil e quatrocentos reais) para suplementar as dotações que especifica e dá outras providências.

Proc. nº 15314/22

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, nos termos do art. 4º da Lei nº 4229, de 23 de dezembro de 2021,

DECRETA

Art. 1º Fica aberto na Contabilidade Municipal – Secretaria da Fazenda, um crédito adicional de R\$ 841.400,00 (oitocentos e quarenta e um mil e quatrocentos reais) para suplementar os créditos orçamentários do orçamento vigente abaixo discriminados:

CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS	VALOR R\$
02.01.01.04.128.0004.2017.01.110.0000.3.3.90.39.00	22.000,00
02.02.01.04.122.0006.2021.01.110.0000.3.3.90.36.00	180.000,00
02.05.01.12.361.0004.2016.02.262.0000.3.3.90.36.00	590.400,00

02.08.01.04.128.0004.2016.01.110.0000.3.3.90.36.00	24.000,00
02.10.01.02.061.0009.2001.01.110.0000.3.3.90.30.00	20.000,00
02.19.01.19.573.0009.2001.01.110.0000.3.3.90.39.00	5.000,00

Art. 2º O crédito de que trata o artigo anterior será coberto com a anulação parcial, no montante de R\$ 841.400,00 (oitocentos e quarenta e um mil e quatrocentos reais) dos créditos orçamentários abaixo discriminados conforme artigo 43, parágrafo 1º, inciso III da Lei 4320/64:

CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS	VALOR R\$
02.02.01.04.131.0060.2167.01.110.0000.3.3.90.39.00	180.000,00
02.05.01.12.361.0050.2084.02.273.0000.3.3.90.39.00	590.400,00
02.06.01.04.128.0004.2016.01.110.0000.3.3.90.36.00	24.000,00
02.07.01.04.129.0063.2179.01.110.0000.3.3.90.39.00	5.000,00
02.07.01.99.999.0999.9001.01.110.0000.9.9.99.99.00	22.000,00
02.10.01.02.061.0009.1001.01.110.0000.4.4.90.52.00	20.000,00

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 30 de março de 2022.

KAYO AMADO

Prefeito Municipal

DECRETO N.º 5793, DE 30 DE MARÇO DE 2022.

Dispõe sobre abertura de Crédito Adi-

cional Suplementar, autorizada pela Lei nº 4249, de 25 de fevereiro de 2022.

Proc. nº 13943/22

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei;

DECRETA

Art. 1º Fica aberto ao orçamento corrente, com fundamento na autorização contida no inciso III do art. 4º da Lei nº 4229, de 23 de dezembro de 2021, um crédito adicional no valor de R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), nas seguintes verbas orçamentárias:

ÓRGÃO	ECONOMIA	FUNCIONAL	FONTE	APLICAÇÃO	ESPECIFICAÇÃO DA AÇÃO	VALOR LANÇADO
02.11.01	3.3.90.30.00	18.541.0059 - 2160	5	100.0064	MANUTENCAO ATIVIDADES DA UBASA	30.000,00
02.11.01	4.4.90.52.00	18.541.0059 - 1004	5	100.0064	EQUIPAMENTOS DA UBASA	220.000,00
TOTAL						250.000,00

Art. 2º Os recursos necessários à execução do disposto no artigo anterior são provenientes de:

I – **excesso de arrecadação** no valor de R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais) nos termos do art. 43, § 1º, I da Lei 4.320/64, dos seguintes recursos:

DESCRIÇÃO	FONTE DE RECURSO	CÓDIGO DE APLICAÇÃO	VALOR LANÇADO
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - CONVÊNIO 918131/2021	5	100.0064	250.000,00
TOTAL			250.000,00

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

São Vicente, Cidade Monumento da Histó-

ria Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 30 de março de 2022.

KAYO AMADO

Prefeito Municipal

DECRETO N.º 5794, DE 31 DE MARÇO DE 2022

Abre Crédito Adicional Suplementar no valor de R\$ 99.995,00 (noventa e nove mil e novecentos e noventa e cinco reais), objetivando “Emendas Federais para investimentos na área da Saúde”.

Proc. nº 16068/22

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, nos termos do art. 1º da Lei nº 4.249, de 25 de fevereiro de 2022:

DECRETA

Art. 1º Fica aberto na Contabilidade Municipal – Secretaria da Fazenda, Crédito Adicional Suplementar no valor de R\$ 99.995,00 (noventa e nove mil e novecentos e noventa e cinco reais), objetivando “Emendas Federais para investimentos na área da Saúde” assim discriminado:

02.18.01.10.301.0016.2035.05.300.0001.4.4.90.52.00	DAB – Investimentos da Atenção Primária	99.995,00
--	---	-----------

Art. 2º O recurso necessário para cobertura do Crédito Adicional Suplementar de que trata o art. 1º é proveniente de Excesso de Arrecadação, nos termos do art. 43, § 1º, inciso II da Lei 4.320/64.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São Vicente, Cidade Monumento da Histó-

ria Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 31 de março de 2022.

KAYO AMADO

Prefeito Municipal

DECRETO N.º 5795, DE 31 DE MARÇO DE 2022

Abre Crédito Adicional no valor de R\$ 334.000,00 (trezentos e trinta e quatro mil reais) para suplementar as dotações que especifica e dá outras providências.

Proc. nº 16108/22

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, nos termos do art. 4º da Lei nº 4229, de 23 de dezembro de 2021:

DECRETA

Art. 1º Fica aberto na Contabilidade Municipal – Secretaria da Fazenda, um crédito adicional de R\$ 334.000,00 (trezentos e trinta e quatro mil reais) para suplementar os créditos orçamentários do orçamento vigente abaixo discriminados:

CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS	VALOR R\$
02.02.01.04.126.0061.2171.01.110.0000.3.3.90.39.00	70.000,00
02.13.03.06.181.0042.1024.01.110.0000.4.4.90.52.00	50.000,00
02.18.01.10.301.0009.2001.01.310.0000.3.3.90.39.00	214.000,00

Art. 2º O crédito de que trata o artigo anterior será coberto com a anulação parcial, no montante de R\$ 334.000,00 (trezentos e trinta e quatro mil reais) dos créditos orçamentários abaixo discriminados conforme artigo 43, parágrafo 1º, inciso III

da Lei 4320/64:

CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS	VALOR R\$
02.02.01.04.131.0060.2167.01.110.0000.3.3.90.39.00	70.000,00
02.02.01.04.126.0061.2170.01.110.0000.3.3.90.39.00	214.000,00

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 31 de março de 2022.

KAYO AMADO

Prefeito Municipal

DECRETO N.º 5796, DE 31 DE MARÇO DE 2022

Dispõe sobre abertura de Crédito Adicional Suplementar, autorizada pela Lei nº 4.249, de 25 de fevereiro de 2022.

Proc. nº 15955/22

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei;

DECRETA

Art. 1º Fica aberto ao orçamento corrente, com fundamento na autorização contida no inciso III do art. 4º da Lei nº 4229, de 23 de dezembro de 2021, um crédito adicional no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), nas seguintes verbas orçamentárias:

ÓRGÃO	ECONOMIA	FUNCIONAL	FONTES	APLICAÇÃO	ESPECIFICAÇÃO DA AÇÃO	VALOR LANÇADO
02.13.03	4.4.90.52.00	06 181 0042 - 1024	5	100 0165	AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA A GUARDA	100.000,00
Total						100.000,00

Art. 2º Os recursos necessários à execução do disposto no artigo anterior são provenientes de:

I – **excesso de arrecadação** no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) nos termos do art. 43, § 1º, I da Lei 4.320/64, dos seguintes recursos:

DESCRIÇÃO	FONTE DE RECURSO	CÓDIGO DE APLICAÇÃO	VALOR LANÇADO
TRANSFERÊNCIAS ESPECIAIS 202241260003 - INVESTIMENTO GUARDA MUNICIPAL	5	100 0165	100.000,00
TOTAL			100.000,00

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 31 de março de 2022.

KAYO AMADO

Prefeito Municipal

DECRETO N.º 5797, DE 31 DE MARÇO DE 2022

Abre Crédito Adicional Suplementar no valor de R\$ 482.685,13 (quatrocentos e oitenta e dois mil, seiscentos e oitenta e cinco reais e treze centavos), objetivando “Emendas Federais para investimentos na área da Saúde”. **Proc. nº 16067/22**

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, usando das atribuições que lhe são conferidas por Lei, nos termos do art. 1º da Lei nº 4249, de 25 de fevereiro de 2022,

DECRETA

Art. 1º Fica aberto na Contabilidade Municipal – Secretaria da Fazenda, Crédito Adicional Suplementar no valor de R\$ 482.685,13 (quatrocentos e oitenta e dois

mil, seiscentos e oitenta e cinco reais e treze centavos), objetivando “Emendas Federais para investimentos na área da Saúde” assim discriminado:

Código Orçamentário	Descrição	Valor R\$
02.18.01.10.301.0016.2035.05.300.0001.4.4.90.52.00	DAB–Investimentos da Atenção Primária	482.685,13

Art. 2º O recurso necessário para cobertura do Crédito Adicional Suplementar de que trata o art. 1º é proveniente de Superávit Financeiro apurado em balanço patrimonial do exercício anterior, nos termos do art. 43, § 1º, inciso I da Lei 4.320/64.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, em 31 de março de 2022.

KAYO AMADO

Prefeito Municipal

Portarias do Prefeito

PORTARIA N.º 070/GP/2022

KAYO AMADO, Prefeito do Município de São Vicente, no uso de suas atribuições legais,

RESOLVE:

Designar, a contar de 09 de março de 2022 até 04 de abril de 2022, o Sr. Iago Rodrigues Ervanovite, Registro Funcional 63.415, para responder pelas atribuições do cargo isolado de provimento em

comissão de Secretário, da Secretaria de Assuntos Jurídicos, nos termos da Lei Complementar n.º 1033, de 12 de novembro de 2.021.

Registre-se e cumpra-se.

São Vicente, Cidade Monumento da História Pátria, Cellula Mater da Nacionalidade, 1º de abril de 2.022.

KAYO AMADO
Prefeito Municipal

Atos das Secretarias

Seção de Licitações

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO VICENTE-COMISSÃO MUNICIPAL DE LICITAÇÕES-CONCORRÊNCIA N.º 1/22-PROC. ADM. N.º 7.154/22-Objeto: Alienação do imóvel situado na Avenida Capitão Mór Aguiar, Centro-São Vicente/SP. Abertura: 4/5/22 às 10 horas, na Sala de Reuniões do Departamento de Compras e Licitações, localizada no Paço Municipal, na Rua Frei Gaspar, 384, 1º andar-Sala 25-São Vicente/SP. O Edital completo poderá ser retirado gratuitamente no site da Prefeitura de São Vicente, através da página www.saovicente.sp.gov.br/categoria/141, a partir do dia 1/22. São Vicente, 1 de abril de 2022.

YURI CAMARA BATISTA
Secretário de Gestão.

Arquivos para download disponíveis em:

EDITAL CC 01-22

www.saovicente.sp.gov.br/d4645

CC.01-22 – ANEXO VII – LEI COMPLEMENTAR 1042/2021

www.saovicente.sp.gov.br/d4643

CC.01-22 – ANEXO VIII – ESCRITURA DO IMÓVEL

www.saovicente.sp.gov.br/d4644

CC.01-22 – ANEXO IX – LAUDO DO IMÓVEL

www.saovicente.sp.gov.br/d4642

AVISO COMLIC—A Comissão Municipal de Licitações torna público que está procedendo a SUSPENSÃO da CONCORRÊNCIA N.º 2/22—Proc. Adm. n.º 2.804/22—Objeto: Contratação de empresa especializada em consultoria e engenharia para atualização do Plano de Macro e Microdrenagem do Município de São Vicente. Motivo: SUSPENDER a Sessão para análise de recurso. Maiores informações pelo telefone (13)3579.1397. Just.: Lei Federal nº 8.666/93. São Vicente, 1 de abril de 2022.

WANESSA ALMEIDA VALENTE DE MATOS

Secretária de Obras.

Seção de Editais

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO N.º 02/2022- SECEC

ELEIÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA – COMDEF

Considerando o término do mandato dos membros do **CONSELHO MUNICIPAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA – COMDEF**, em 19 de março de 2022, se faz necessária nova eleição dos representantes da Sociedade Civil para as

vagas de titulares e suplentes, ficando deliberado em Reunião Ordinária do dia 14 de fevereiro de 2022, o Chamamento Público da Eleição do CONSELHO MUNICIPAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA – COMDEF, **biênio de maio de 2022 a maio de 2024**, conforme segue abaixo:

CONSELHO MUNICIPAL DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA – COMDEF, no uso das atribuições que lhe conferem a Lei Municipal nº 282 - A, de 03 de novembro de 1994, alterada pela Lei nº 2189 – A, de 21 de agosto de 2009 e Lei nº 3752 – A, de 20 de março de 2018, e regulamentada pelo Decreto 562-A, de 18 de agosto de 2009, apresenta a abertura do Edital nº **02/2022/SECEC** de chamamento, para participação no processo de eleição da sociedade civil, sem fins lucrativos, com atuação no campo de atendimento, defesa e garantias dos direitos das Pessoas com Deficiência, para compor a gestão 2022-2024 do COMDEF.

A íntegra do edital está disponível em;
www.saovicente.sp.gov.br/d4641

EXPEDIENTE DO PODER EXECUTIVO

O BOLETIM OFICIAL DO MUNICÍPIO É
PRODUZIDO PELA PREFEITURA MUNICIPAL DE
SÃO VICENTE

Prefeito Kayo Amado
Vice prefeita Sandra Conti da Costa
Secretaria de Gestão (SEGES) - Yuri Câmara
Batista
Secretaria Executiva (SEP) - Mario Santana Neto
Secretaria de Imprensa e Comunicação Social
(SEICOM) - Kennedy Lui dos Santos

Diretor de Jornalismo - Peterson Gobetti
Editoração Eletrônica - Felipe Duarte, Fernanda
Barcelos, Fernando Silvestre e Vitor Secco

CONTATOS IMPRENSA
E-mail: imprensa@saovicente.sp.gov.br
Telefones: (13) 3579-1369 / (13) 3579-1367 /
(13) 3579-1371
Site: imprensa@saovicente.sp.gov.br

REVISORA
Anne Meire Pereira Mazagão Romão



MANIFESTO DE ASSINATURAS



Código de validação: CCCCT-GCBRD-8FX7N-WAE9E

Esse documento foi assinado pelos seguintes signatários nas datas indicadas (Fuso horário de Brasília):

- ✓ KAYO FELYPE NACHTAJLER AMADO (CPF ***.762.868-**) - MUNICIPIO DE SAO VICENTE (CNPJ 46.177.523/0001-09) em 01/04/2022 20:34

Para verificar as assinaturas, acesse o link direto de validação deste documento:

<https://signer.techcert.com.br/validate/CCCCT-GCBRD-8FX7N-WAE9E>

Ou acesse a consulta de documentos assinados disponível no link abaixo e informe o código de validação:

<https://signer.techcert.com.br/validate>