

33 atualmente, são cerca de trinta e oito cruzamentos com botoeiras sonoras e
34 salientou que existem diversas interferências nesses locais, tais como, postes,
35 lixeiras e outros obstáculos que dependem do serviço de outros departamentos da
36 PMS para tornar o cruzamento acessível. A Sra. Renata salientou que como é um
37 trabalho conjunto e envolve várias secretarias, poderia entrar como indicador, no
38 momento em que o projeto for computado e questionou qual a estimativa de
39 custo destas botoeiras novas. O Sr. Murilo respondeu que já foram feitos alguns
40 levantamentos. O Sr. Rua comentou que cada botoeira sonora, custa em torno de
41 dois mil e quinhentos reais. A Sra. Renata explicou que no FUNDURB existe uma
42 verba carimbada que só pode ser usada para a comunidade, no que envolve o
43 espaço aéreo, então são obrigados a efetuar um pagamento pelo espaço aéreo,
44 quando efetuam a instalação e depois pagam em parcelas, como se fosse um
45 aluguel deste espaço, que passa em cima do espaço público. E ressaltou que esta
46 verba, atualmente, é gravada no FUNDURB e só pode ser usada para mobilidade
47 urbana. O Sr. Murilo solicitou que este assunto seja revisto e conversado
48 posteriormente e manifestou o interesse em utilizar este fundo citado. O Sr. Daniel
49 solicitou que a planilha e o processo físico, que tinham sido entregues no passado,
50 fossem encaminhados a ele, para começar em março, as vistorias. O Sr. Rolf pediu
51 a inversão de tópicos para o Item 4 - Apresentação do Plano de Mobilidade –
52 Calçada para Todos e solicitou que as Sras. Renata e Marina iniciassem a
53 apresentação sobre o Plano de Mobilidade. A Sra. Marina iniciou a apresentação e
54 explicou que a apresentação estava resumida, já que o assunto é muito amplo e
55 tem diversas informações importantes. O Sr. Rolf sugeriu agendar uma reunião
56 extraordinária, para fazer a apresentação com um tempo maior. A Sra. Marina
57 solicitou que os conselheiros analisassem a minuta do Projeto de Lei do Plano de
58 Mobilidade. Assim, na reunião extraordinária, poderiam ser esclarecidas as dúvidas
59 pertinentes. O Sr. Rolf agendou esta próxima reunião para o dia vinte e quatro de
60 janeiro, às 16h00, na Sala de Treinamento da CET-Santos e que os conselheiros
61 trouxessem o material respectivo para análise e suas propostas. A Sra. Renata
62 salientou que se por ventura, não pudessem comparecer à reunião extraordinária,
63 na semana do dia vinte e oito, todas as noites estarão fazendo as oficinas, para
64 explicar a lei e coletar propostas. Explicou que o calendário não está pronto, mas

65 as oficinas estarão disponíveis para esclarecimentos de dúvidas e recolhimento de
66 idéias e propostas. Pois quando a audiência for realizada, o material estará
67 formulado e pronto com as respostas. A Sra. Renata ressaltou que a idéia é fazer
68 oficinas na zona leste, zona noroeste, morros, no centro e na área continental,
69 sendo uma oficina para cada região. Quanto ao Item 3 - Tarifa do Transporte
70 Coletivo, o Sr. Rolf comentou que o Sr. Murilo faria uma rápida apresentação para
71 explicar como é feito o cálculo da tarifa. O Sr. Murilo iniciou a apresentação, com
72 os itens que compõem a tabela GEIPOT para definição da tarifa, material que
73 também segue anexo a esta ata. E esclareceu que o número de passageiros
74 transportados acaba por impactar, diretamente, no valor da passagem. A Sra.
75 Marina questionou se os ônibus elétricos não reduzem o custo de manutenção e
76 não diminuem o valor da tarifa. O Sr. Murilo respondeu que existem dois ônibus
77 em testes, um híbrido e um elétrico. A Sra. Marina perguntou se já foi efetuada
78 alguma análise comparativa entre o ônibus elétrico e o tradicional. O Sr. Murilo
79 respondeu que apesar de pouco tempo de avaliação, os resultados obtidos neste
80 ano e meio, estão deixando a empresa muito satisfeita e com vontade de investir
81 mais neste tipo de veículo. O Sr. Bonifácio questionou se seriam fornecidos cartões
82 de embarque para os isentos, assim como a BR Mobilidade proporcionou. O Sr.
83 Murilo respondeu que os ônibus possuem o reconhecimento facial e começaram a
84 praticar a identificação em algumas gratificações, como bombeiros, polícia militar
85 e guarda municipal e na metade do ano passado para cá, começou com os
86 estudantes e comentou que o número de pessoas que fraudavam o sistema é
87 impressionante. No caso do estudante, ele recebe uma comunicação para
88 comparecer em sete dias, onde este estudante assina um termo de ciência que
89 houve mau uso e de que na reincidência, será interrompido por trinta, ou sessenta
90 dias e, no caso de outra reincidência, retira-se o benefício. E esclareceu que
91 quando houver integração no sistema municipal, todos os usuários deverão ter
92 cadastro biométrico. A Sra. Marina solicitou informações acerca de uma lei
93 municipal que oferece subsídios para a tarifa, pois gostaria de entender se a lei
94 está vigente ou não e por que ela não é utilizada neste caso. O Sr. Murilo explicou
95 que a lei foi proposta e fica a critério do Prefeito usar este subsídio. A Sra. Renata
96 comentou que utiliza o ônibus todos os dias e fica aguardando a chegada de uma

97 linha com ar condicionado, porque não tem condições de embarcar em ônibus
98 sem ar condicionado, com a temperatura elevada. O Sr. Murilo explicou que em
99 todas as linhas tem um ônibus com ar condicionado e outro sem o equipamento, o
100 que representa em torno de setenta por cento da frota equipada com ar
101 condicionado. Quanto ao Item 5 - de Informes, moções e assuntos gerais, o Sr.
102 Rolf perguntou se os presentes gostariam de se manifestar sobre o tópico. Não
103 houve comentários a respeito. Sem outras manifestações e nada mais havendo a
104 tratar, o Presidente deu por encerrada a reunião às 19h23. Eu, Heloísa Helena
105 Hernandez Quintana, lavrei a presente Ata, que foi assinada por mim, bem como
106 pelos presentes.

107

108 Participantes:

109

110

111 Rolf Kanowski Júnior (OAB);

112

113

114 Murilo A. Barletta (CET);

115

116

117 Patrícia Azevedo Santos Nascimento (CET);

118

119

120 Liliane da Graça dos Santos (OTC);

121

122

123 Alcione de Araújo Simões (CONDEFI);

124

125

126 Renata Sioufi Fagundes dos Santos (SEDURB);

127

128

129 Marina Ferrari de Barros (SEDURB);

130

131

132 Daniel de Moraes Monteiro (SEDS).

133

134



Accessibilidade nos Bondes

Acessibilidade



Entendemos a importância do acesso para todos, por isso tomamos medidas para garantir que todos os nossos visitantes desfrutem de um ótimo dia conosco, seja qual for sua capacidade.

Existem rampas de acesso ou elevadores para todas as nossas instalações para visitantes.

Por favor, solicite o nosso bonde de acesso (Berlin 3006) na chegada, se você for um usuário de cadeira de rodas, pois ele tem uma plataforma apropriada para você aproveitar um passeio de bonde com sua cadeira de rodas. Funcionará às 11:30 e às 14:30, a pedido. (Recomenda-se que você chegue ao Town End 10 minutos antes). Por favor, note que o bonde de acesso não é adequado para motos de mobilidade e está sujeito a um limite de peso de 300 kg.

Planeje sua visita

[Como nos encontrar](#)[Bilhetes](#)[Acessibilidade](#)[Reservas de grupos](#)[Baixe o aplicativo](#)

Horário de abertura 2019

Temporada de primavera

16 de março - 12 de abril, das 10h às 16h30 (últimas adm. isões às 15h). Exceto fins de semana quando encerramos às 17h30. (últimas adm. isões 16h00).

Temporada Principal

13 de abril - 8 de setembro, das 10h às 17h30 (últimas adm. isões às 16h). Exceto sexta-feira 14, segunda-feira 17 de junho, quando estamos FECHADOS.

Estação do outono

9 de setembro a 27 de outubro, das 10h às 16h30 (últimas adm. isões às 15h). Exceto nos fins de semana, quando



Bonde fabricado em 1969 – adaptado em 1997





[Home](#) | [Timetables, Fares and Special Events](#) | [Visitor Information](#) | [News](#) | [History](#) | [Meet the Fleet](#) | [Galleries](#) | [Snaefell](#)

Wheelchair and Limited Mobility Access

Manx Electric Railway: Wheelchair and limited mobility access is available with a specially modified carriage. It is always advisable to book the dedicated trailer with at least 48 hours advance notice to ensure availability by calling **01624 697473**. (Wheelchair reservations are compulsory).

Snaefell Mountain Railway: No wheelchair access is available on the mountain trams; additionally the Summit facilities do not provide full access for people with limited mobility. The steps on the cars are quite steep and some able bodied people will also have difficulty boarding these trams.

Converted for the purpose in 1995, the wheel-chair accessible Trailer No.56 features revolving removable seating, a hydraulic wheelchair ramp and accommodation for carers.



VISITOR INFORMATION

- 2018 Timetable and Fares
- 2018 Special Events
- Route Map
- Station and Stop List
- Ultimate Driver Experience Courses
- MER Museum

ENTHUSIAST INFORMATION

- Latest News
- History of the line
- Meet the Fleet
 - Motors
 - Trailers
- M.E.R. Volunteers
- Downloads
- Our Events
- Get in touch



"Não acessível para cadeiras de rodas."

 Revisão do City Circle Tram



1,354 fotos

Bonde City Circle

Melbourne, Victoria, Austrália (Central Business District)
 Local na rede Internet [Melhorar esta listagem](#)


Reservar com antecedência

Excursão privada em um dia pela Great Ocean Road **USD 187,66*** para cima

Mais informações

Veja Mais Tours

Nº 1 de 471 o que fazer em Melbourne

 16.417 Avaliações




Certificado de excelência

Tipo: Bondes, Transporte
 Mais detalhes da atração



Mark C
 Alton Park, Austrália
 298 
 154 

 Avaliado 14 de Março de 2017

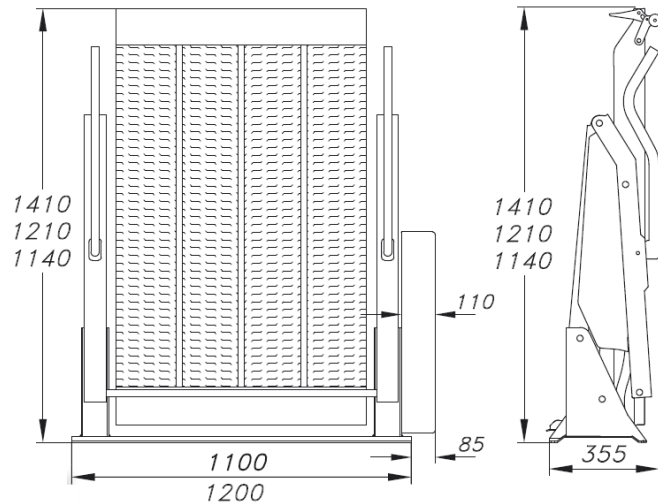
Não acessível para cadeiras de rodas.

É bom que a cidade forneça o City Circle Tram que o leva pela cidade sem nenhum custo, mas é decepcionante que eles não possam fornecer pelo menos um bonde acessível para cadeira de rodas. Os bondes atuais são históricos, então é bom montá-los enquanto olha para os locais de Melbourne. Para os visitantes, é uma boa maneira de obter sua primeira visão da cidade e entender bem onde estão as coisas.





Bondes com acessibilidade em Santos



Plataforma elevatória para vans, adaptada nos bondes Arte e Café





Bonde Reboque 01



Rampa de acesso instalada na parte traseira do bonde capacidade duas cadeiras, fabricada internamente pela Cet-Santos



Em estudo para receber sistema de acessibilidade

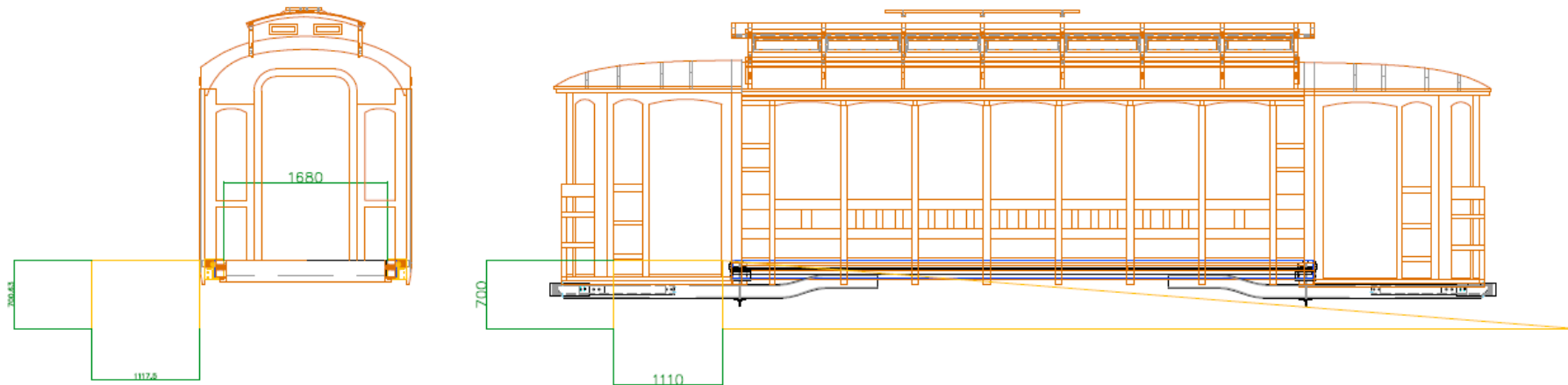
Bonde Gilda – Bonde operacional





Em estudo para receber sistema de acessibilidade

Novo posto de informações Gonzaga





Principais desafios em relação a acessibilidade dos bondes

- Dificuldade de encontrar no mercado equipamentos de acessibilidade adaptável nos bondes;
- Possibilidade técnica dos bondes em permitir adaptações;
- Estudo referente ao impacto estrutural nas carroçarias de cada bonde;
- Dificuldade em relação aos projetos ergonômicos originais dos bondes, principalmente nos bondes fabricados/reconstruídos até a década de 60 (ex: Bonde do Porto – década 20 x Bonde Arte – fabricado em 30 e reconstruído em 70
- Elaboração e execução dos projetos de adaptação com equipe própria da Cet-Santos;
- Verbas específicas para projetos de acessibilidade (motora, visão e audição);
- Dificuldade com os canais de comunicação entre o poder público e os usuários em geral;



PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Secretaria de Desenvolvimento Urbano - SEDURB

CMDU – 28 de novembro de 2018

MOBILIDADE URBANA | Conceito



A mobilidade urbana é uma qualidade das cidades, e se refere ao **deslocamento de pessoas** e bens no espaço urbano, ou seja, à capacidade das pessoas de se deslocarem e da **cidade de se tornar acessível**. Antigamente o foco estava nos transportes, hoje o **foco está nas pessoas**. Não se trata mais, portanto, do planejamento dos transportes, mas sim, do planejamento do deslocamento das pessoas e sendo assim ela é **importante fator para a economia e para a mobilidade social**, ou seja, a mobilidade urbana deve promover a **ampliação do acesso às oportunidades de estudo, emprego, consumo de bens culturais e tempo para a o lazer e para a convivência familiar e comunitária**.



MOBILIDADE URBANA

Estrutura PlanMob

TÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

CAPÍTULO II - DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTOS – PlanMob-Santos

TÍTULO II -DO SISTEMA DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANAS

CAPÍTULO I – DO SISTEMA VIÁRIO E HIDROVIÁRIO

CAPÍTULO II – DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

CAPÍTULO III – DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

CAPÍTULO IV – DO SISTEMA PEATONAL

TÍTULO III - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS



CAPÍTULO I | Conceitos e Definições

Além da apresentação das definições pertinentes para a aplicação do plano:

- I. Princípios, objetivos e estratégias coerentes com os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor;
- II. As metas para a execução das estratégias indicadas;
- III. O sistema de monitoramento do plano de mobilidade urbana;
- IV. As Estratégias elaboradas para alcançar os objetivos definidos no âmbito dos sistemas: viário, hidroviário, de transporte coletivo, cicloviário e peatonal.

MOBILIDADE URBANA | Conceitos e Definições

Os princípios, objetivos e estratégias estão vinculados:

4 PRINCÍPIOS



18 OBJETIVOS ESPECÍFICOS



27 ESTRATÉGIAS

Princípio: promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional:

Objetivos específicos:

- Priorizar a adequação do sistema viário estrutural visando eficiência, eficácia e efetividade da circulação urbana;
- Estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente;
- Incentivar a integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros;
- Garantir, nos planos de regularização fundiária e urbanística, o acesso de veículos de transporte coletivo aos assentamentos abrangidos;
- Integrar os projetos e planos afetos à mobilidade urbana de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade metropolitana;

Estratégias:

- Definição de ações para manutenção e instalação das informações sobre as linhas nos pontos de parada de transporte coletivo;
- Estabelecimento de parcerias junto aos órgãos competentes de modo a implementar políticas de transporte na Região Metropolitana da Baixada Santista que desestimulem a baixa ocupação de veículos individuais;
- Priorização da realização de obras de manutenção da pavimentação urbana nas vias de suporte ao sistema de transporte público e do sistema cicloviário;
- Elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no município.



TÍTULO I. CAPÍTULO II | Monitoramento e Metas

Monitoramento – definição pelo *Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas* das metas de curto, médio e longo prazo para os cumprimento das estratégias previstas a partir de sistema de indicadores apresentados ao CMDU - Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano. O monitoramento do cumprimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana deverá ser apurado anualmente e divulgado na página eletrônica da Prefeitura Municipal Santos.

GTT PlanMob define metas para as estratégias previstas no Plano



CMDU contribui com definição de prioridades



Divulgação anual dos resultados na página da Prefeitura



TÍTULO II. CAPÍTULO I | Sistema Viário e Hidroviário

SISTEMA VIÁRIO

Revisão das diretrizes viárias e incorporação integral ao PlanMob

Critérios considerados – circulação prioritária de pedestres e transporte público coletivo

- 27 diretrizes viárias vigentes mantidas (LC151/1994)
- 32 diretrizes novas propostas

Oficialização de vias

Aproximadamente 50 vias ou trechos de vias



TÍTULO II. CAPÍTULO I | Sistema Viário e Hidroviário

SISTEMA HIDROVIÁRIO – Diretrizes

- constituição de **reserva junto ao FUNDURB** para investimento no **Plano Hidroviário Regional de Transporte Intraestuarino de Carga e Passageiros**;
- Constituição de **reserva fundiária** passíveis de **implantação de terminais intermodais de transbordo de cargas e transporte de passageiros**, bem como sua inclusão na legislação afeta como áreas passíveis de **aplicação do direito de preempção**;

TÍTULO II. CAPÍTULO I

Sistema Viário e Hidroviário

SISTEMA HIDROVIÁRIO – Diretrizes

- **estações de embarque e desembarque de passageiros** do sistema hidroviário regional situadas em território municipal devem: estar adequadas às normas de **acessibilidade** e promover **acessos seguros aos pedestres**; dispor de **paraciclos e guarda-volumes**; estar **integradas ao sistema ciclovitário municipal**; estar integradas ou situarem-se a pouca distância, em **trajetos seguros, de pontos de embarque e desembarque** de transporte público municipal e/ou metropolitano.



TÍTULO II. CAPÍTULO I | Sistema Viário e Hidroviário

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO – Diretrizes

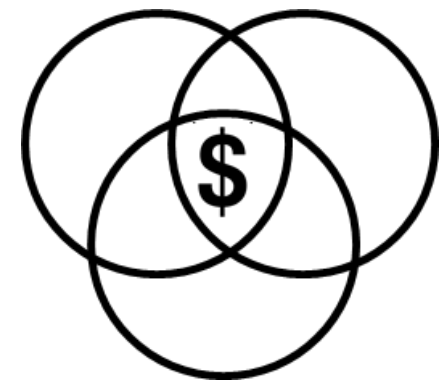
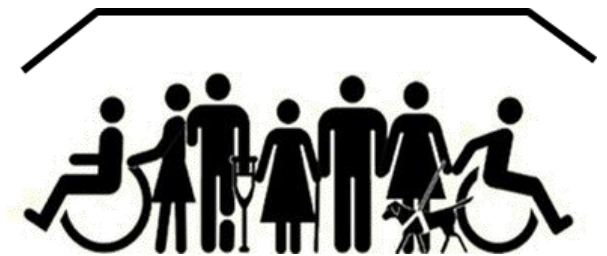
- O transporte coletivo de passageiros devem privilegiar a **fluidez do transporte** em suas várias modalidades, compatibilizando a **ocupação urbana, ao longo dos corredores viários de transporte**, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente;
- A implementação dos serviços de transporte público coletivo deverá prever: a garantia da **qualidade da prestação do serviço** de transporte público coletivo, promovendo um sistema **democrático e inclusivo**; a prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal nos padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema; a **manutenção e qualificação do sistema de informação aos usuário** e a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida através da adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público.



TÍTULO II. CAPÍTULO II | Sistema Transporte Público

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO – Diretrizes

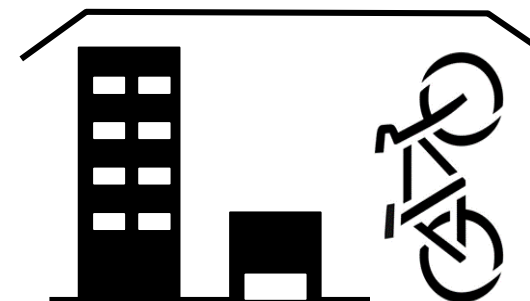
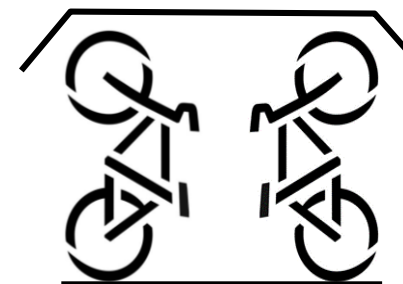
- A administração pública deverá promover o projeto de **novos pontos de ônibus padronizados**, com **desenho visualmente agradável e universal**, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries, que sejam resistentes ao uso, em conformidade com as disposições da Lei nº 1.982, de 11 de dezembro de 2001 e da Lei nº 3.121, de 27 de março de 2015.
- Ônibus novos, que entrarem em circulação na cidade de Santos, operando nas linhas concedidas, deverão atender as especificações técnicas para fabricação de veículos para transporte coletivo de passageiros.
- O Poder Executivo pode **conceder subsídio financeiro** ao serviço público de transporte coletivo de passageiros do Município de Santos, em conformidade com as disposições da Lei nº 3.104, de 13 de janeiro de 2015.



TÍTULO II. CAPÍTULO III | Sistema Ciclovitário

SISTEMA CICLOVIÁRIO – Diretrizes

- **interligação** através de um sistema de **ciclovias, ciclofaixas e ciclorrota**;
- Em locais determinados, mediante prévio estudo e consenso com os usuários, serão criados **locais para guarda de bicicletas e triciclos**;
- Os **equipamentos públicos** e culturais, educacionais, de lazer ou de saúde deverão ser dotados de **estacionamento para bicicletas**;
- O poder público incentivará e **disciplinará a instalação de estacionamento** para bicicletas em **empreendimentos comerciais e de serviços**;
- Os estudos e projetos de obras viárias, no município de Santos, visando à construção de pontes, viadutos, túneis ou avenidas, deverão priorizar a implantação de ciclovias;



TÍTULO II. CAPÍTULO III | Sistema Ciclovitário

SISTEMA CICLOVIÁRIO – Diretrizes

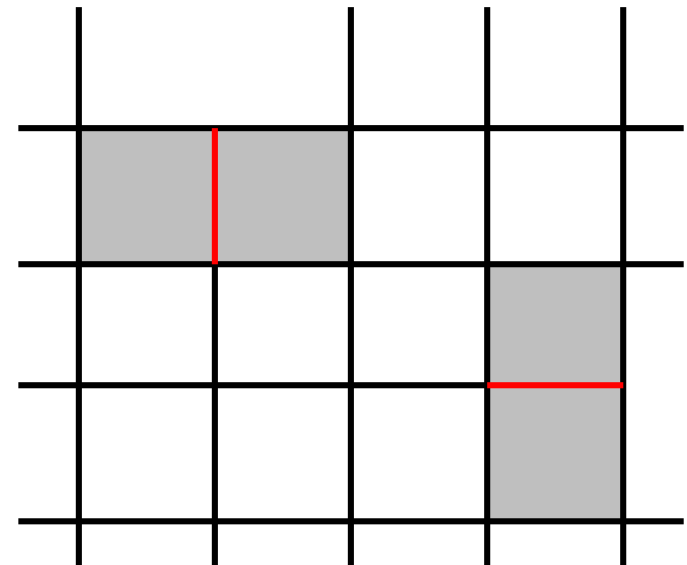


- 46 km de ciclovias existentes
- 17 km de ciclovias propostas

TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Diretrizes

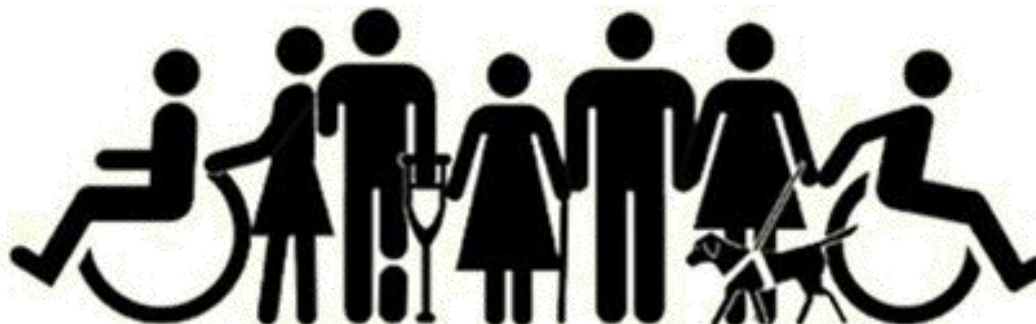
- Incluída lei de calçadas;
- Plano de Passagens exclusivas de pedestres;
- Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres;
- Plano de vias exclusivas de pedestres e ruas compartilhadas;



TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens

definidas no Plano Diretor do município as **passagens** têm como objetivo a **caminhabilidade urbana** a partir da criação e preservação de **percursos de livre acesso ao público** conectando logradouros e facilitando a **circulação peatonal intrabairro ou entre regiões**





TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

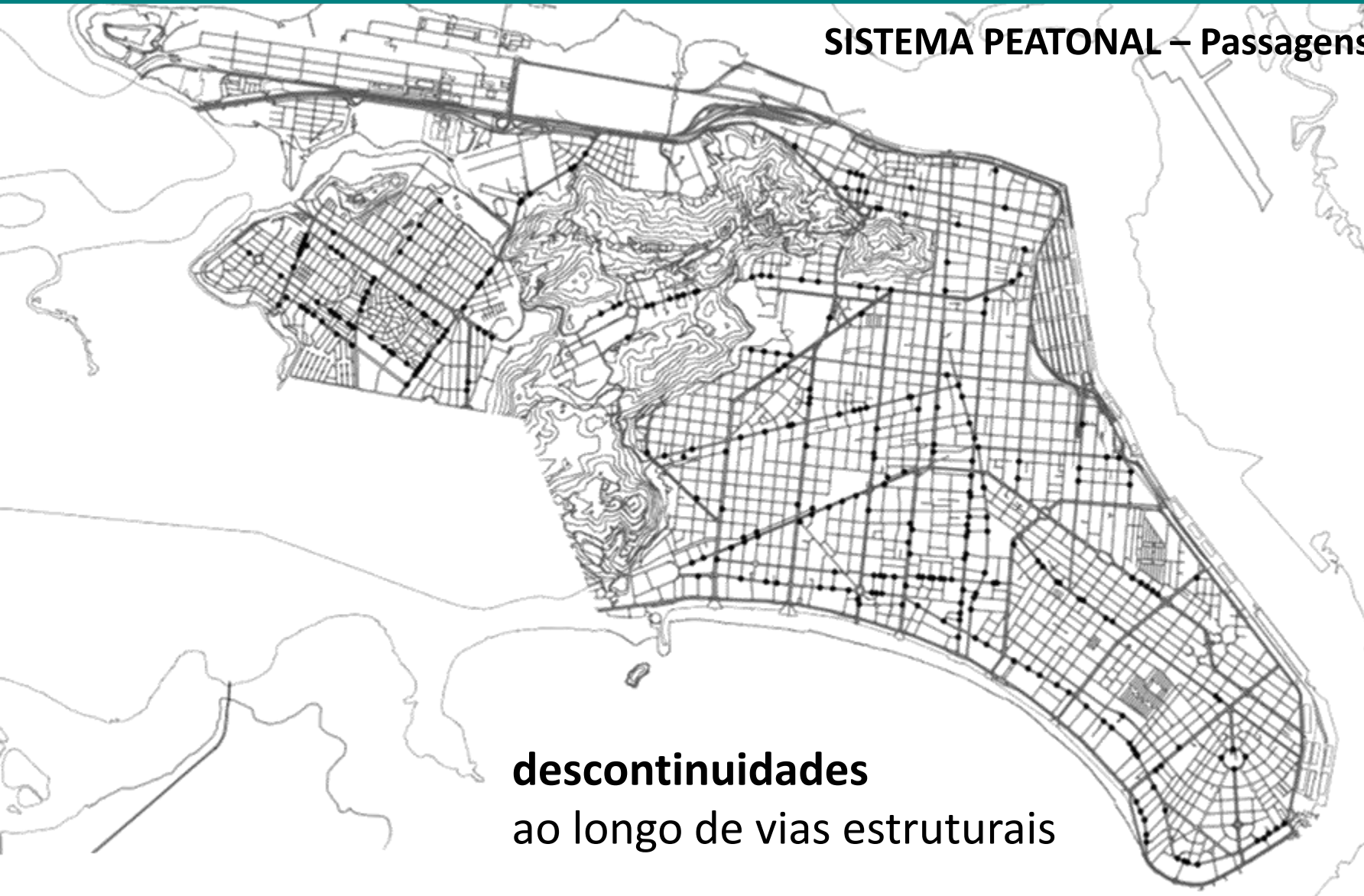
SISTEMA PEATONAL – Passagens - diagnóstico



quadras extensas
em torno de 300m ou mais

TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

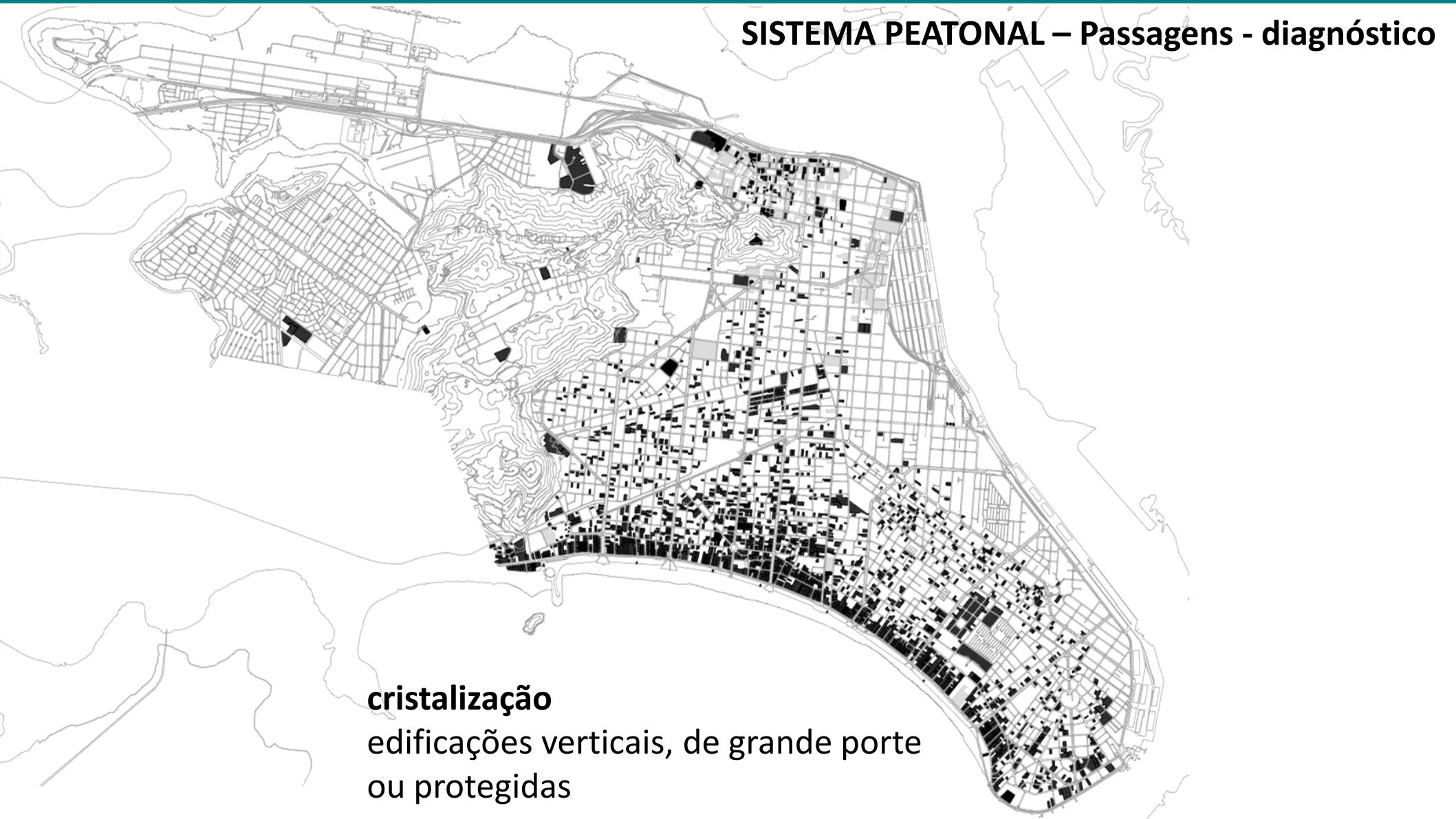
SISTEMA PEATONAL – Passagens - diagnóstico



descontinuidades
ao longo de vias estruturais

TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens - diagnóstico

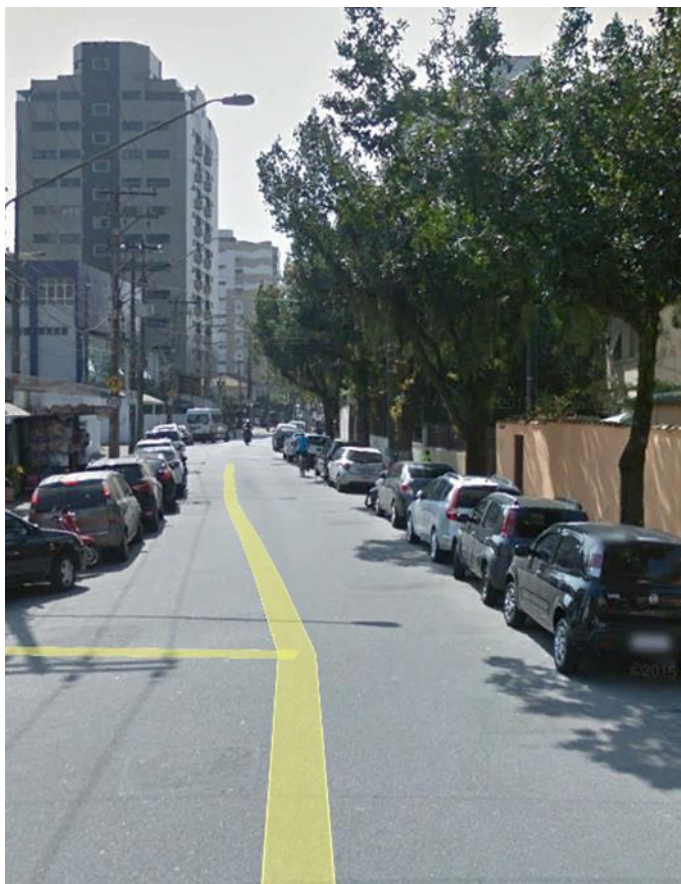


cristalização
edificações verticais, de grande porte
ou protegidas

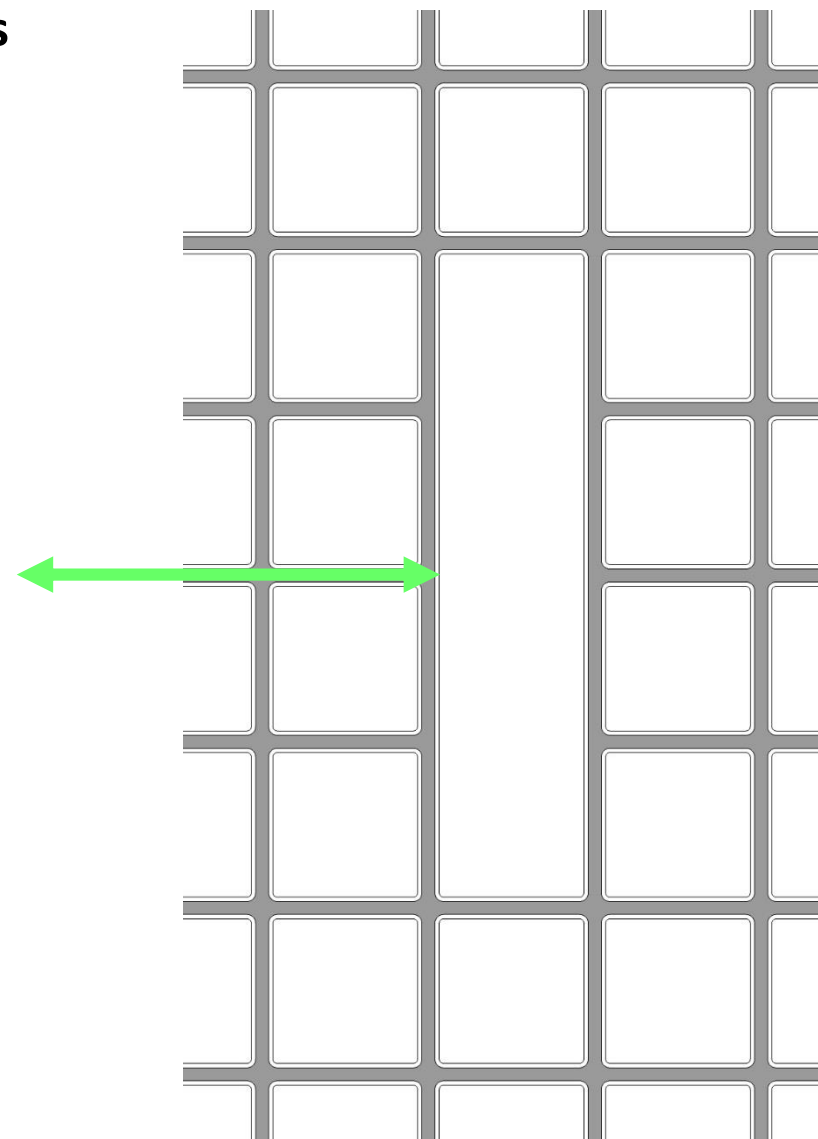
TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens x Aberturas de vias

rua interrompida



alcance reduzido tráfego reduzido



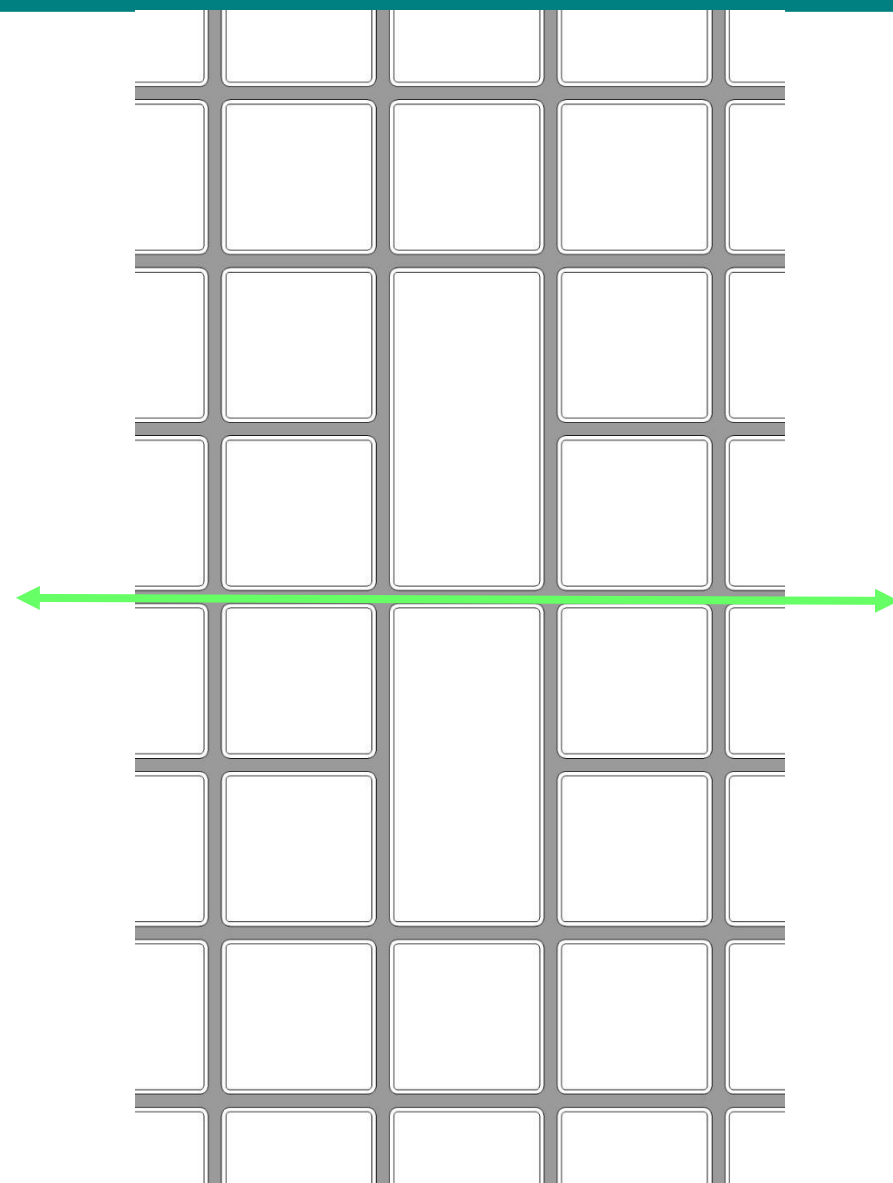
TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens x Aberturas de vias

Rua aberta



alcance ampliado tráfego ampliado

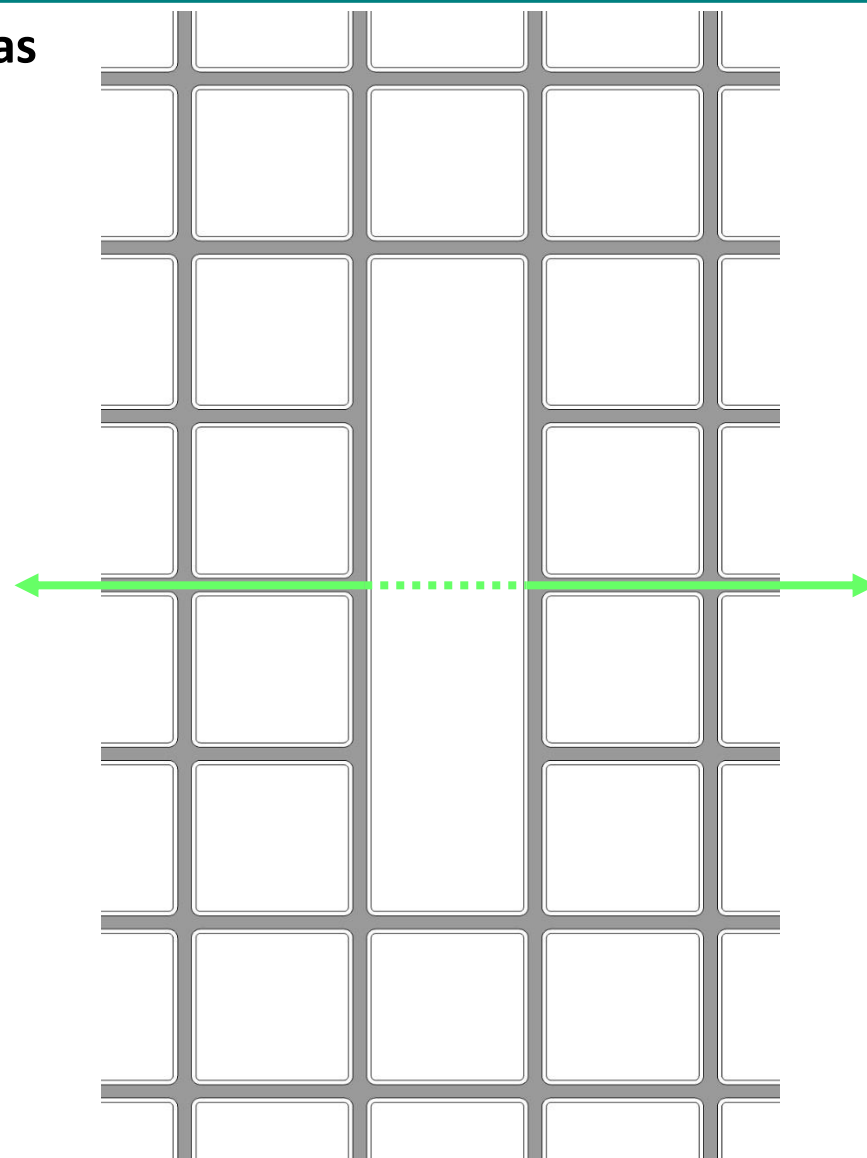


TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens x Aberturas de vias rua com passagem



alcance ampliado tráfego reduzido



TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens - categorias

Passagem de renovação urbana: circulação situada em área pública ou privada e obrigatória quando houver processo de substituição da edificação existente ou reforma com ampliação da área construída total do imóvel superior a 30% (trinta por cento) daquela constante em projeto regularmente aprovado junto ao órgão licenciador;

Passagem de conversão: circulação situada em área desobstruída de imóvel ocupado com edificação cristalizada;

Passagem de consolidação: circulação existente a ser obrigatoriamente preservada.

PASSAGEM



CONSOLIDAÇÃO

CONVERSÃO

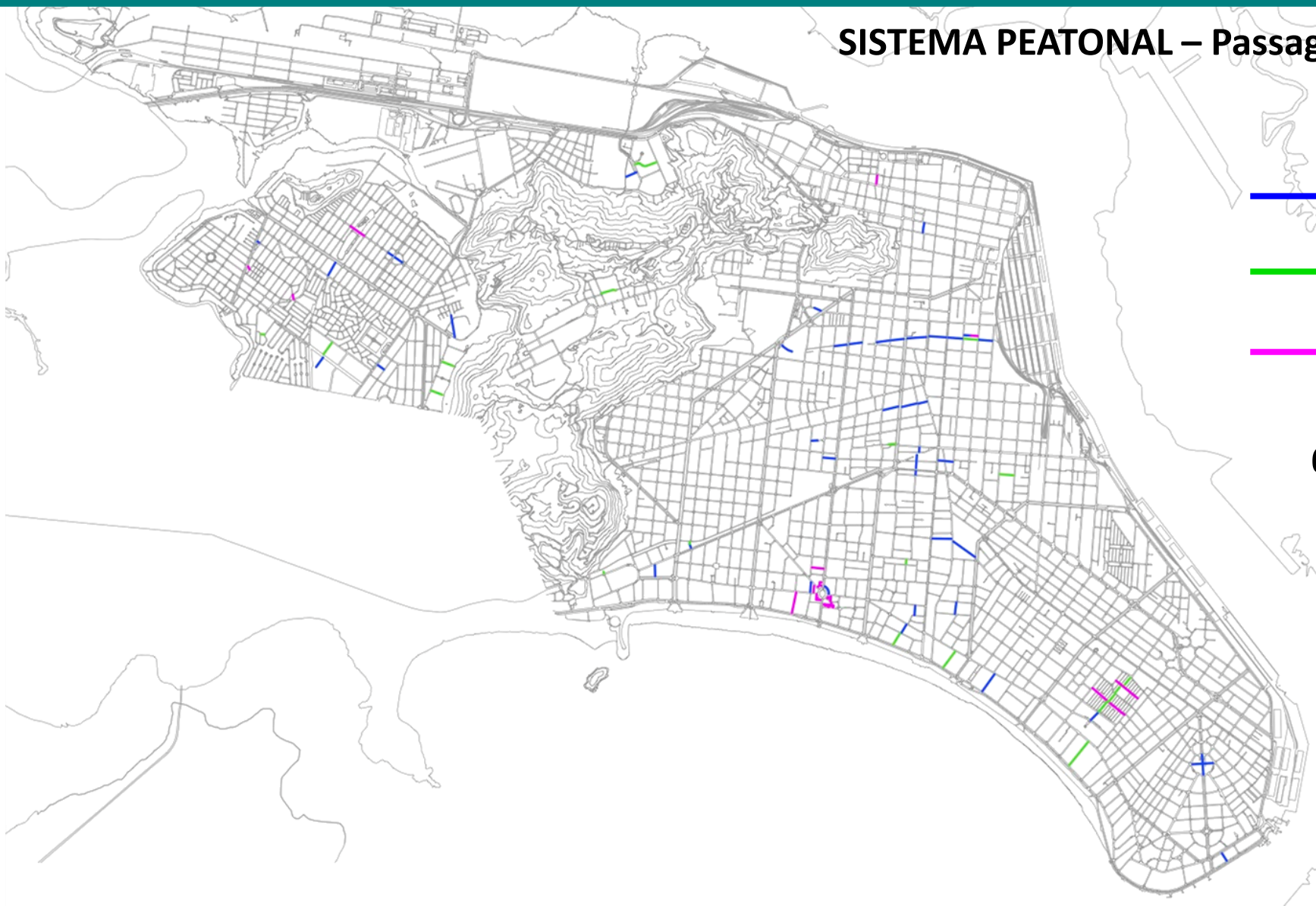
RENOVAÇÃO

TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens - categorias

- renovação
- conversão
- consolidação

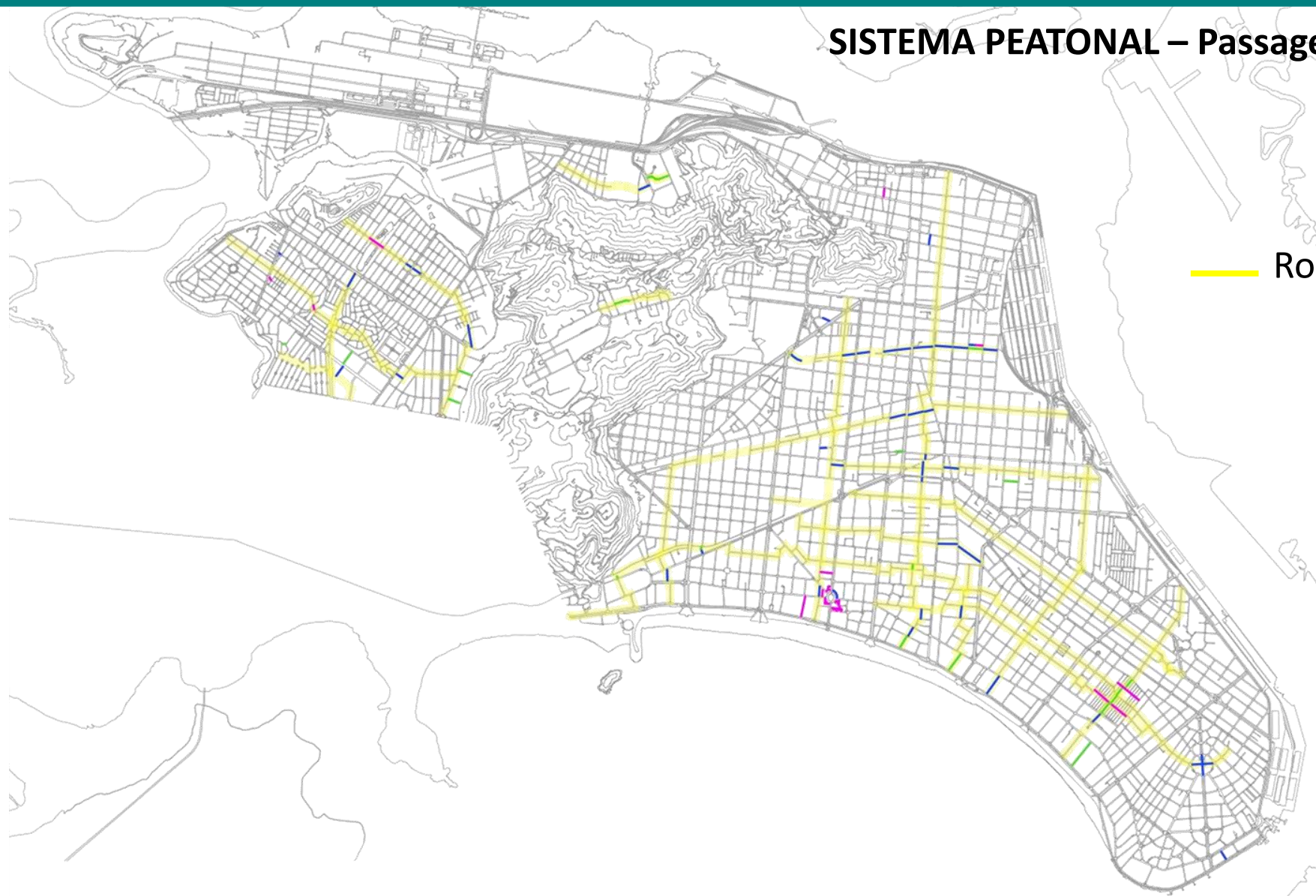
68 passagens



TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens - categorias

— Rotas pedestres





TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens – caracterização, condicionantes e incentivos

Características

- Não há alteração de domínio da propriedade;
- Uso público 24 horas ou horário determinado;
- Obrigatórias apenas para os casos de renovação urbana;

Incentivos

- Fiscais;
- Construtivos;



TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens – caracterização, condicionantes e incentivos

Condicionantes

- Garantir o uso público de toda a área da Passagem sem qualquer cercamento do espaço;
- Instalar placa indicativa do uso público da passagem, de seu horário de funcionamento;
- Garantir que a Passagem disponha de ventilação natural;
- Garantir pavimentação e iluminação apropriadas ao longo de todo o percurso;
- Manter a Passagem em bom estado de limpeza e conservação;
- Demolir os muros de divisa de seu terreno nos locais em que a Passagem afetar imóveis contíguos, quando estes executarem os trechos que os afetam

TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens – categorias

PASSAGENS DE CONSOLIDAÇÃO

- Passagens existentes que devem ser preservadas;

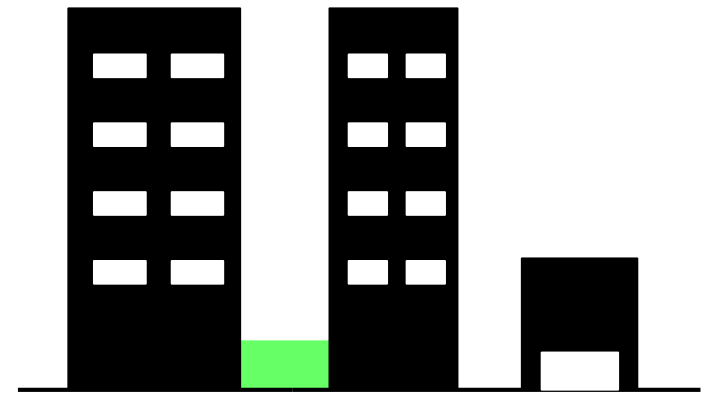


TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens – categorias

PASSAGENS DE CONVERSÃO

- Espaços existentes que devem ser convertidos em passagens;





TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens – categorias

PASSAGENS DE RENOVAÇÃO

- Passagens a serem criadas com a substituição das edificações;

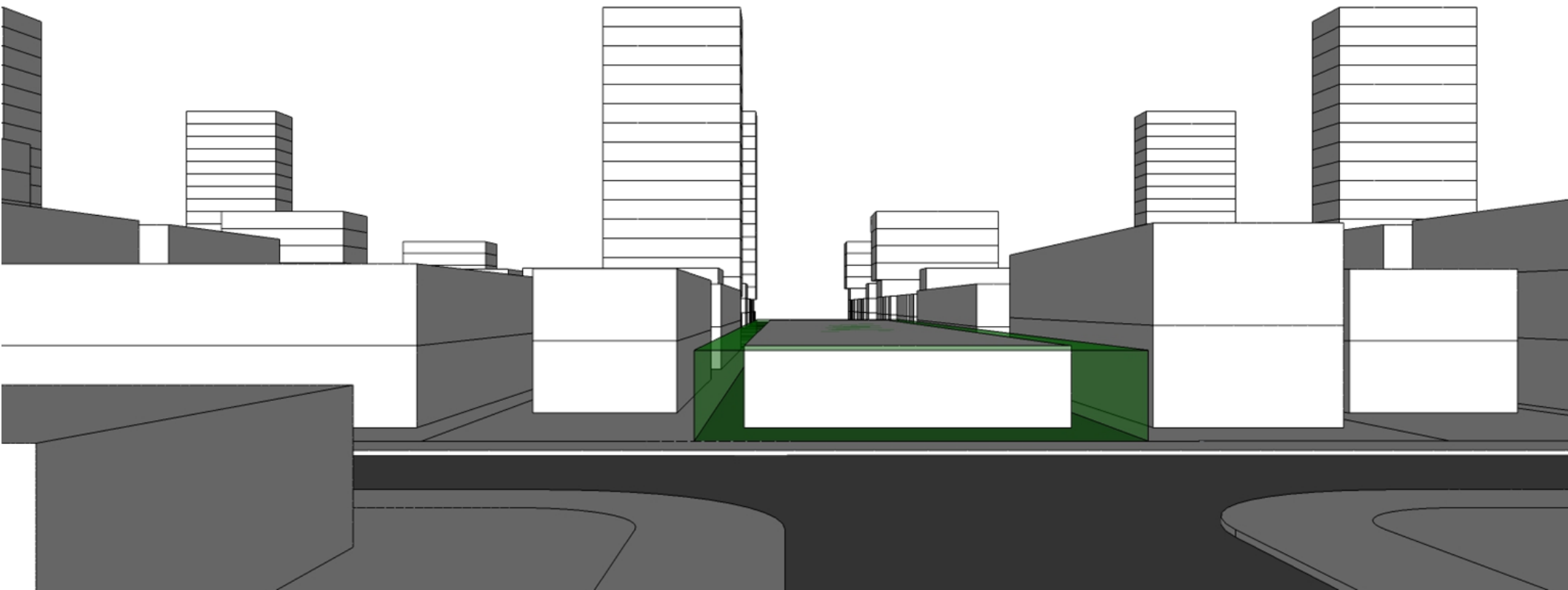


TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens – categorias

abertura de rua

aproveitamento apenas térreo em toda a área afetada, até a eventual desapropriação do imóvel





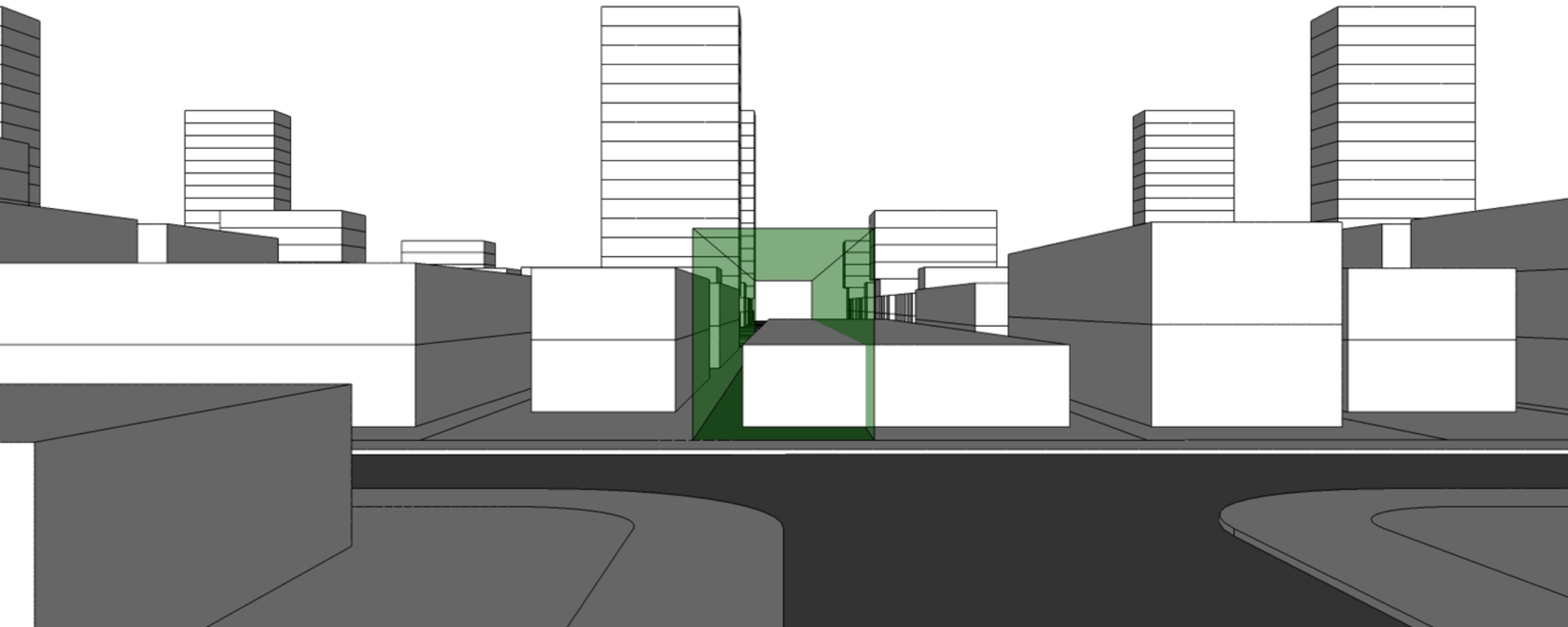
TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

SISTEMA PEATONAL – Passagens – categorias

passagem de renovação

menor largura requerida

permitido ampliar em até 30% o imóvel existente





TÍTULO II. CAPÍTULO IV | Sistema Peatonal

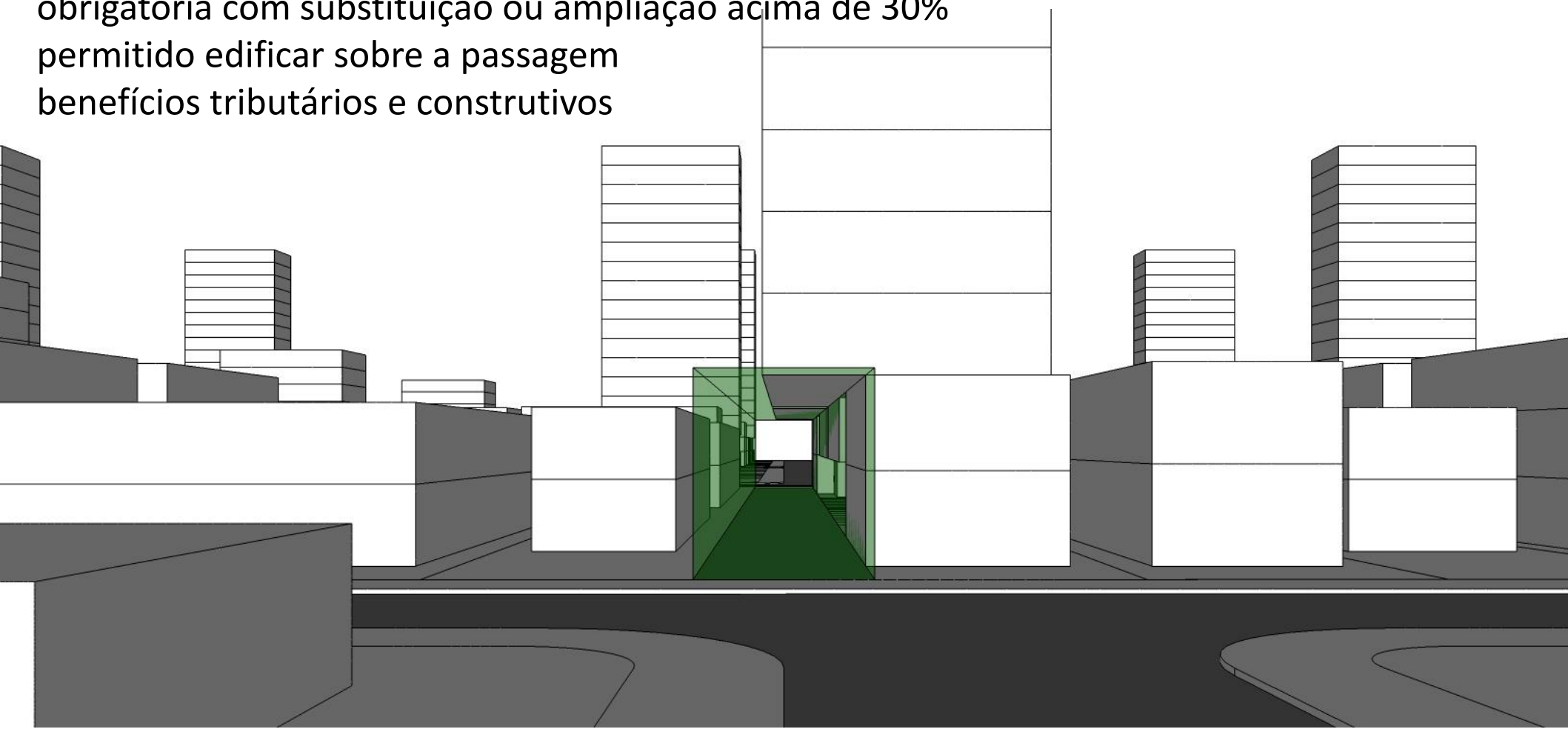
SISTEMA PEATONAL – Passagens – categorias

passagem de renovação

obrigatória com substituição ou ampliação acima de 30%

permitido edificar sobre a passagem

benefícios tributários e construtivos




CÁLCULO DA TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Planilha GEIPOT

- Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
- em 1973 a Lei 5.908 transformou esse Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT
- em 1982, o lançamento das Instruções Práticas para o cálculo de tarifas
- revisada em 1994 e 1996
- remunera o custo do serviço e o custo de capital, no momento da análise

Planilha GEIPOT

Estrutura

- Custos Variáveis
 - > combustível
 - > lubrificantes
 - > rodagem
 - > peças e acessórios
 - Custos Fixos
 - > depreciação
 - > remuneração
 - > despesas com pessoal
 - > despesas administrativas
 - Tributos
- 

Planilha GEIPOT

Cálculo Tarifário:

$$\text{Valor da Tarifa} = \frac{\text{Custo Total com Tributos}}{\text{Total de passageiros equivalentes}}$$

CUSTOS VARIÁVEIS E FIXOS DO TRANSPORTE COLETIVO

Tarifa:	R\$ 4,05	R\$ 4,30
Vigência da Tarifa:	a partir de 14/01/18	a partir de 13/01/19
Custo Variável	R\$ / mês	R\$ / mês
Combustível	R\$ 2.125.231,56	R\$ 2.055.299,96
Lubrificantes	R\$ 186.568,27	R\$ 180.591,92
Rodagem	R\$ 208.462,44	R\$ 207.390,54
Peças e Acessórios	R\$ 562.698,89	R\$ 469.573,14
Custo Variável Total	R\$ 3.082.961,16	R\$ 2.912.855,56
Custo Fixo	R\$ / mês	R\$ / mês
Depreciação veículos, máq. e equip.	R\$ 817.382,45	R\$ 746.290,15
Remuneração do capital	R\$ 462.140,25	R\$ 443.595,89
Despesas com Pessoal	R\$ 6.049.484,24	R\$ 6.015.060,53
Operação	R\$ 3.619.747,56	R\$ 3.541.514,80
Manutenção	R\$ 583.503,31	R\$ 637.826,81
Administrativo	R\$ 539.342,39	R\$ 529.102,31
Benefícios	R\$ 1.275.690,98	R\$ 1.274.636,61
Remuneração Diretoria	R\$ 31.200,00	R\$ 31.980,00
Despesas Administrativas	R\$ 471.318,65	R\$ 511.818,01
Custo Fixo Total	R\$ 7.800.325,59	R\$ 7.716.764,58
Custo Total	R\$ 10.883.286,75	R\$ 10.629.620,14
Tributos	R\$ 222.122,91	R\$ 216.949,28
CUSTO TOTAL c/ TRIBUTOS / mês	R\$ 11.105.409,66	R\$ 10.846.569,42

CÁLCULO DA TARIFA

Custo Total c/Tributos / mês	R\$ 11.105.409,66	R\$ 10.846.569,42
Passageiros total equivalente / mês	2.725.375 (1)	2.519.465 (2)
Tarifa = CT / Pass.equivalente =	R\$ 4,0748	R\$ 4,3051

Obs: (1) Média mensal do período de dezembro/16 a novembro/17

(2) Média mensal do período de dezembro/17 a novembro/18

PARTICIPAÇÃO DO CUSTO TOTAL E TRIBUTOS NO VALOR DA TARIFA

Custo Variável				%
	Combustível	0,8158		18,95%
	Lubrificantes	0,0717		1,67%
	Rodagem	0,0823		1,91%
	Peças e Acessórios	0,1864		4,33%
<i>Custo Variável Total</i>			<i>1,1562</i>	<i>26,86%</i>
Custo Fixo				%
	Depreciação	0,2962		6,88%
	Remuneração	0,1761		4,09%
	Despesa c/ Pessoal	2,3874		55,46%
	Despesa Administ.	0,2031		4,72%
<i>Custo Fixo Total</i>			<i>3,0628</i>	<i>71,14%</i>
<i>Tributos</i>			<i>0,0861</i>	<i>2,00%</i>
			TARIFA	R\$ 4,3051
				100,00%