

OFICINA 28/01/2019 – CENTRO

João Inocêncio - Saboó

1. Destaca que os pontos de ônibus que atendiam a região do Saboó foram removidos/relocados devido às obras realizadas no local, ocasionando prejuízo à população residente, que agora precisa percorrer grandes distâncias, sendo alguns com até mais de 1 km, até o local de moradia.

Informou que o ponto está localizado na Avenida Nossa Senhora de Fátima, em frente ao Cemitério e o ponto seguinte está localizado depois do Atacadista Roldão.

2. Solicita que a CET consulte a população antes de realizar alterações no local dos pontos de parada de ônibus.

DEVOLUTIVA: Há prejuízo atualmente, na fase de obras e haverá também no futuro quando estas estiverem finalizadas para o caso do transporte intermunicipal, conforme informação prestada pela Secretaria de Governo, responsável pelo acompanhamento da obra. Contudo, para o caso do transporte público municipal, existirão no futuro outras opções de embarque e desembarque, no interior do bairro, como atualmente, bem como novos abrigos de embarque e desembarque situados na Avenida Martins Fontes e na Av. Nossa Senhora de Fátima em frente ao “Center Castilho – comércio atacadista (antigo “Roldão”)”. Em decorrência dos transtornos de circulação apontados pela população, a SEGOV estuda a instalação de mais um ponto temporário de embarque e desembarque em frente à Praça Guilherme Delius. Ressalta-se que houve comunicação prévia à população a respeito das obras e alterações de localização de pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo no site da prefeitura e via panfletagem no bairro pela Secretaria de Comunicação.

Quanto às alternativas aos pontos de embarque e desembarque de transporte intermunicipal, acredita-se que futuramente este tipo de problema seria evitado com a **inclusão do §2º ao art. 25 do PlanMob**.

3. Informa que a população não foi consultada na definição das diretrizes viárias para o Saboó, que ocuparão cerca de 10.000m² do local caso sejam implantadas e afetarão muitas residências e famílias, sendo a maior parte na Zona Especial de Interesse Social – ZEIS 1 Vila Pantanal.

DEVOLUTIVA: A população está sendo consultada neste momento, nas oficinas e na audiência realizada no dia 13/02/2019. É importante ressaltar que atualmente já há previsão legal de abertura de vias que afetam a área da ZEIS 1 – Pantanal (Lei complementar nº. 151, de 13 de dezembro de 1994, incisos LI, LII, LIII, LIV, LV, LXXIX, LXXX do art. 2º e plantas anexas nºs 36, 37 e 47), as quais foram apenas revisadas pelo executivo e incluídas na proposta de Plano de Mobilidade ora em discussão. Informamos ainda que a Lei Complementar nº 53, de 15 de maio de 1992 garante que a abertura de vias deva estar vinculada ao Plano de Urbanização da ZEIS, sendo assim, as vias propostas para a área não serão abertas sem que a população atingida seja atendida pelo Plano de Urbanização, ação vinculada à política habitacional municipal. Esta diretriz atende ao objetivo elencado na alínea “d” do inciso II do art. 5º da minuta do Plano de mobilidade, qual seja “Garantir, nos planos de regularização fundiária e urbanística, o acesso de veículos de transporte coletivo aos assentamentos abrangidos”.

4. Sugere que seja realizada uma reunião no Saboó para que os moradores da região e entorno próximo possam participar e discutir a respeito da mobilidade do local, além de solicitar que o projeto seja discutido de forma integrada com o Projeto Urbanístico e de Regularização Fundiária para o local.

DEVOLUTIVA: Foi realizada uma oficina previamente convocada no dia 31/01/2019 para os moradores da Macrozona Noroeste e uma audiência devolutiva no dia 13/02/2019, na qual a população teve nova oportunidade de tirar suas dúvidas e colaborar para a elaboração do Plano. Ressalta-se que a abertura das vias propostas será discutida seguramente com a população no momento da elaboração do Plano de Urbanização da ZEIS 1 – Vila Pantanal no âmbito da COMUL – Comissão de Urbanização e Legalização.

5. Observa que a região sofre com problemas de drenagem recorrentes, além do esgoto a céu aberto.

DEVOLUTIVA: Quanto aos problemas de drenagem apontados, tem-se a diretriz "XII. Constituição de novas e qualificação das existentes conexões viárias entre os bairros residenciais da cidade, especialmente daqueles localizados na macrozona noroeste" do art. 6º da minuta do PlanMob, que mediante a definição das metas previstas no art. 10 da referida minuta, pode incluir a garantia de execução de obras de drenagem para as vias de circulação de transporte coletivo.

6. Observou que foram instalados dois novos postes em vias locais, no bairro Saboó, sendo na Rua São Vicente e o outro na Rua Iguape, com 1 metro de diâmetro, de 88.000w de potência, interferindo na caminhabilidade e sem apresentar os riscos que oferecem à população.

DEVOLUTIVA: Informamos que a Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017 – Calçada para todos, dispõe que a infraestrutura de energia deva ser instalada na faixa de serviço, ou seja, não deverá interferir na parte da calçada destinada ao passeio público, qual seja, aquela de uso exclusivo para a circulação de pedestres. Ainda, conforme a referida lei, as calçadas com largura inferior a 1,80m ou superior a 3,60 m devem ser objeto de projeto específico da Secretaria de Infraestrutura e Edificações. Esta norma foi incorporada à minuta do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e permanece, portanto, como diretriz. Ressalta-se ainda que a Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 – Dispõe sobre a exigência de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, exige para os casos de expansão da infraestrutura urbana de energia elétrica, a apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança, quando a ampliação for superior a 25% (vinte e cinco por cento) do sistema ou obra original.

7. Questionou qual a proteção que está sendo adotada para as obras do Rio Lenheiros.

DEVOLUTIVA: Quanto à “proteção do Rio Lenheiros”, o projeto de obras viárias da Entrada da cidade também consiste em melhorias das drenagens da Avenida Nossa Senhora de Fátima, com conexões à galeria Avenida Martins Fontes, e da galeria da Rua Caraguatatuba, que deve ser interligada ao [Rio Lenheiros](#) pela pista sentido São Paulo (pista 4). Está sendo realizada a cravação de estacas que vão sustentar as lajes do pontilhão sobre o rio. A Prefeitura também negocia com a MRS a continuidade desse projeto de condução das águas por baixo da linha férrea até chegar ao Rio Lenheiros. Com isso, o bairro Saboó e a entrada da Cidade ganharão uma conexão apropriada para as águas das chuvas.

Jessica B. dos Santos - Saboó

8. Queixa-se que, após a retirada dos pontos de ônibus na região do Saboó (Martins Fontes/Nsa. De Fátima) - realizada sem consulta aos moradores – precisa-se percorrer uma distância muito grande até chegar em casa, em via sem pavimento com tráfego intenso de caminhões (não existente antes das obras) e pouca iluminação, ou ainda cortar caminho por uma ocupação irregular existente no trajeto. Reclama da falta de segurança ocasionada pela situação, em especial para mulheres, e sugere que o itinerário dos ônibus passe a percorrer o interior dos bairros, já que os pontos de parada da Nsa. De Fátima e Martins Fontes foram retirados.

DEVOLUTIVA: Há prejuízo atualmente, na fase de obras e haverá também no futuro quando estas estiverem finalizadas para o caso do transporte intermunicipal, conforme informação prestada pela Secretaria de Governo, responsável pelo acompanhamento da obra. Contudo, para o caso do transporte público municipal, existirão no futuro outras opções de embarque e desembarque, no interior do bairro, como atualmente, bem como novos abrigos de embarque e desembarque situados na Avenida Martins Fontes e na Av. Nossa Senhora de Fátima em frente ao “Center Castilho – comércio atacadista (antigo “Roldão”). Em decorrência dos transtornos de circulação apontados pela população, a SEGOV estuda a instalação de mais um ponto temporário de embarque e desembarque em frente à Praça Guilherme Delius. Quanto às alternativas aos pontos de embarque e desembarque de transporte intermunicipal, sugerimos a solicitação à EMTU de itinerário no interior do bairro Saboó. Quanto à circulação dos veículos de carga acima de 2 eixos no bairro do Saboó, ressalta-se que além do disposto no inciso IV do art. 7º (*Elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano*), com alteração alterada para contemplar solicitação da oficina Noroeste, ressalta-se que a Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 vigente, já proíbe este tipo de tráfego no bairro Saboó quando em transporte de contêineres.

9. Observa que o deslocamento de sua mãe, com mobilidade reduzida, só é possível com automóvel, uma vez que não há infraestrutura necessária para que ela possa circular com segurança.

DEVOLUTIVA: O Plano Peatonal é também composto por Plano de rotas preferenciais de pedestres, identificado no inciso II do art. 68 da minuta em discussão. Este, conforme o disposto no art. 80 da minuta do PlanMob deve "ser constituído pelo conjunto de vias públicas e passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros de ligação pendular municipal por motivos de trabalho e estudo, de acesso aos equipamentos públicos comunitários de educação, saúde, cultura e lazer, de acesso às estações de integração modal metropolitana" e vincula "As obras de qualificação das calçadas existentes, incluindo sua padronização quanto aos critérios de acessibilidade e de arborização urbana, devem atender prioritariamente o disposto no Plano de rotas preferenciais de pedestres a ser elaborado em até 1(um) ano e 6 (seis) meses da data de publicação desta lei". A execução de obras de qualificação dos passeios, bem como sua prioridade deve ser definida conforme as metas previstas no art. 10 da referida minuta.

10. Informa que o ponto está localizado na Avenida Nossa Senhora de Fátima, em frente ao Cemitério e o ponto seguinte está localizado depois do Atacadista Roldão e solicitou que a CET consulte a população usuária de ônibus antes de realizar alterações no local dos pontos de parada de ônibus. Informou que o canal ao lado do Cemitério do Saboó está constantemente alagado, dificultando o acesso dos moradores.

DEVOLUTIVA: Quanto à comunicação à população, como estava prevista a alteração locacional dos pontos de parada de embarque e desembarque de transporte público municipal em decorrência das obras da entrada da cidade, informamos que estas foram realizadas através do site da prefeitura, faixas e panfletos explicativos, de acordo com o informado pela Ouvidoria Municipal. Entendendo que esta discussão é importante, ressalta-se que o sistema de monitoramento prevê a criação de um grupo técnico de trabalho para a definição das metas de curto, médio e longo prazo a serem definidas, bem como a discussão sobre os

planos derivados do Plano de Mobilidade que ainda devem ser desenvolvidos, sugere-se que o disposto no inciso "XV. Expansão de faixas exclusivas de circulação de transporte público coletivo e revisão dos pontos de parada para promover mais eficiência no atendimento e redução do tempo de trajeto" do art. 6º, seja objeto de discussão e comunicação prévia à população diretamente afetada. Foram incluídos **parágrafos ao art. 25** da minuta do projeto de lei do PlanMob para atender à necessidade de comunicação à população quando da alteração de itinerários e pontos de embarque e desembarque de passageiros de transporte público coletivo municipal.

Ana Bernarda dos Santos – Vila Pantanal

- 11.** Solicita reunião específica para discutir as questões de mobilidade, urbanização e legalização da Vila Pantanal juntamente com os moradores, de forma que a urbanização do local esteja vinculada às diretrizes viárias previstas.

DEVOLUTIVA: Reunião específica sobre a proposta do Plano Municipal de Mobilidade Urbana foi realizada na Macrozona Noroeste no dia 31/01/2019, conforme informação divulgada na reunião do dia 28/01/2019, bem como divulgadas com antecedência pela Secretaria Municipal de Comunicação.

Informamos ainda que a Lei Complementar nº 53, de 15 de maio de 1992 garante que a abertura de vias deva estar vinculada ao Plano de Urbanização da ZEIS, sendo assim, as vias propostas para a área não serão abertas sem que a população atingida seja atendida pelo Plano de Urbanização, ação vinculada à política habitacional municipal. Esta diretriz atende ao objetivo elencado na alínea "d" do inciso II do art. 5º da minuta do Plano de mobilidade, qual seja "Garantir, nos planos de regularização fundiária e urbanística, o acesso de veículos de transporte coletivo aos assentamentos abrangidos". Ressalta-se que a abertura das vias propostas será discutida seguramente com a população no momento da elaboração do Plano de Urbanização da ZEIS 1 – Vila Pantanal no âmbito da COMUL – Comissão de Urbanização e Legalização

- 12.** Reclama da falta de comunicação entre a prefeitura/CET e a população.

DEVOLUTIVA: Ressalta-se ainda que a abertura das vias propostas será discutida seguramente com a população no momento da elaboração do Plano de Urbanização da ZEIS 1 – Vila Pantanal no âmbito da COMUL – Comissão de Urbanização e Legalização. Incluídos **parágrafos ao art. 25** da minuta do projeto de lei do PlanMob para atender à necessidade de comunicação à população quando da alteração de itinerários e pontos de embarque e desembarque de passageiros de transporte público coletivo municipal.

Izilda Lopes - Saboó

- 13.** Queixou-se do esgoto a céu aberto na Rua Ari Barroso após o início das obras da entrada da cidade e acredita que a implantação de passagens na região beneficiaria a mobilidade da população.

DEVOLUTIVA: Quanto à necessidade de consulta à população no momento de elaboração de grandes projetos viários, ressalta-se que a aprovação da implantação e expansão de sistemas de serviços de utilidade pública, tais como, fornecimento de energia elétrica, gás natural, telecomunicações, tratamento e distribuição de água, tratamento e coleta de esgotos, transportes e obras viárias como viadutos, túneis e vias de trânsito rápido, atualmente devem ser objeto de apresentação de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, exceto nos casos de empreendimentos ou atividades promovidos exclusivamente pelo Poder Público Municipal ou para aqueles promovidos exclusivamente pelo Estado ou União, ou por ambos, em que seja obrigatória a apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA que contemple conteúdos mínimos do EIV (Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança) exige a realização de audiências públicas, conforme a Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 no âmbito da legislação municipal.

Ressalta-se ainda que estão registradas no Relatório Ambiental Preliminar do Sistema de Mobilidade da Entrada da Cidade (projeto Entrada da Cidade) uma série de reuniões e audiências públicas realizadas em 2014 com a população e técnicos da Prefeitura envolvidos com as obras da Entrada da Cidade.

14. Solicitou maior comunicação da PMS com a população na elaboração de grandes projetos.

DEVOLUTIVA: **Incluídos parágrafos ao art. 25 da minuta do projeto de lei do PlanMob** para atender à necessidade de comunicação à população quando da alteração de itinerários e pontos de embarque e desembarque de passageiros de transporte público coletivo municipal. Quanto à participação da população na construção dos planos, ressalta-se que isto já faz parte do sistema de planejamento previsto no Plano Diretor e as oficinas e audiências respeitam a este sistema. Atualmente, conforme a Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 – Dispõe sobre a exigência de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, exige a realização de audiências públicas para a implantação e expansão de sistemas de serviços de utilidade pública, tais como, fornecimento de energia elétrica, gás natural, telecomunicações, tratamento e distribuição de água, tratamento e coleta de esgotos, transportes e obras viárias como viadutos, túneis e vias de trânsito rápido obrigados a apresentação de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança. O art. 9º da minuta do PlanMob em discussão, propõe especificamente, para atingir o objetivo de implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, a “Criação de sistema de comunicação e participação acessível a todas as pessoas, integrando informações de aplicativos, órgãos públicos, conselhos e comissões” e a “Criação de campanha de comunicação para a divulgação dos princípios, objetivos e ações do PlanMob-Santos”. Dentre as ações estariam enquadrados os projetos de intervenção física no espaço da cidade.

Mário Bernardino – Vila Belmiro

15. Sugere que sejam implantadas soluções para melhorar a permeabilidade do solo, como “calçadas ecológicas permeáveis” principalmente junto às praças, parques e jardins da cidade, além de arborização urbana nos bairros.

DEVOLUTIVA: Dispositivo similar “às calçadas ecológicas” sugeridas já está disposto na lei de calçadas, a qual foi incorporada à minuta do PlanMob ora em discussão, especificamente no " **Art. 43.** A faixa de serviço poderá ser executada ou reformada de modo a garantir a permeabilidade do solo através da implantação de canteiros verdes ou da instalação de pisos drenantes. **§ 1º.** Nas vias classificadas como Arteriais ou Coletoras, a implantação de canteiros verdes e a instalação de pisos drenantes dependerão de projeto específico elaborado ou aprovado pela Prefeitura Municipal de Santos. **§ 2º.** Nas vias classificadas como Locais, ficam autorizadas a implantação de canteiros verdes e a instalação de pisos drenantes, devendo estas ocorrer às expensas do interessado e em conformidade com as especificações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente". O Plano Diretor do Município de Santos prevê em seu art. 157 a elaboração de Plano Municipal de Arborização Urbana. Sugerimos a vinculação deste plano àquele que estabelece o Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres a partir da **inclusão de §2º ao art. 80** na minuta do PlanMob: "**§ 2º.** O Plano de Arborização Urbana de que trata o art. 157 do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos deve ser implementado atendendo prioritariamente o Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres".

16. Pede para que seja realizado um programa/política de ocupação dos espaços públicos da cidade e monitoramento nas áreas verdes como praças e parques para aumentar a segurança, e esclarece que existem equipamentos de esportes públicos nesses locais fechados por falta de professores para orientar a população na prática de exercícios.

DEVOLUTIVA: Quanto política de ocupação de espaços públicos, há diretriz similar prevista para o Plano Municipal de vias exclusivas de pedestres e de ruas compartilhadas definida no art. 79 da minuta do planMob. **Realizada alteração da redação do art. 79 da minuta do PlanMob para incluir como critério da elaboração do Plano de ruas compartilhadas e vias exclusivas de pedestres, a melhor distribuição dos espaços públicos na cidade.**

17. Ressalta que seria interessante implantar um sistema de transporte público inteligente - uma espécie de integração, a fim de otimizar o trajeto dos ônibus e facilitar o deslocamento da população na cidade.

DEVOLUTIVA: Quanto a integração modal e tarifaria, esta está prevista na alínea "b" do inciso II do art. 5º da minuta do PlanMob como objetivo específico, o qual deve ser respeitado quando da elaboração do Plano Municipal de Transporte previsto no art. 24 revisado com as contribuições das oficinas.

18. Sugere campanhas de deslocamento a pé e utilização de ônibus disponibilizados pela prefeitura em dias de jogos ou outros eventos para evitar congestionamentos e regulamentação de paradas de ônibus fora do ponto para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e/ou após determinados horários.

DEVOLUTIVA: Quanto às campanhas para o deslocamento à pé, sugere-se que os Polos Atrativos de Trânsito e Transporte – PATT (caso dos Estádios), estejam obrigados a apresentar programa de incentivo ao deslocamento a pé, por bicicleta, por transporte público coletivo ou transporte rotativo, de seus usuários. **Incluído inciso III ao art. 8º da minuta do PlanMob em atendimento a esta solicitação.**

19. Sugere que haja sincronização dos semáforos para melhorar a fluidez no trânsito e que seja diminuída a quantidade de semáforos, pois entende ser desnecessária, como por exemplo o semáforo da Rua Constituição e Rua Joaquim Nabuco.

DEVOLUTIVA: Quanto à fluidez maior na circulação nas vias públicas, esta deve privilegiar o transporte coletivo e a circulação de pedestres e bicicletas. Sendo assim, há como estratégia a implantação de corredores de ônibus, bem como um plano peatonal para melhorar a caminhabilidade do pedestre. A sincronização de semáforos é uma diretriz importante a ser utilizada em vias estruturais que abrigam os itinerários de transporte coletivo e cruzamentos com travessias de grande fluxo de pedestres. A utilização de rótulas em substituição a semáforos pode ser uma boa estratégia, desde que garanta a travessia do pedestre com segurança. **Em atendimento a esta solicitação foi incluído o §5º ao art. 15 da minuta do PlanMob**

20. Solicita que a concessão das empresas de ônibus na cidade seja dividida em uma quantidade maior de empresas para melhoria do serviço oferecido. Informa que na Rua Adolfo Assis (esquina com Canal 2) um ponto de ônibus foi retirado para beneficiar uma escola de idiomas e não mais realocado.

DEVOLUTIVA: Quanto ao regime de concessão de transporte público caberia o estudo da alternativa sugerida no momento de elaboração do Plano Municipal de Transporte, conforme disposto no art. 24 da minuta do PlanMob. Quanto à locação dos pontos de ônibus, sugere-se a definição de critérios para a alocação de pontos de embarque e desembarque de passageiros. **Para atendimento desta demanda, foi incluído o §1º ao art. 25 da minuta do PlanMob.**

21. Pede para que haja maior interação entre a CET e os moradores dos bairros, de preferência com a participação das associações de bairro dentro dos conselhos e comissões.

DEVOLUTIVA: Há na minuta previsão de criação de um grupo técnico de trabalho que deve incluir membros da sociedade civil organizada (§4º do art. 10), bem como previsão de comunicação prévia à população nos casos de alterações locacionais dos pontos de embarque e desembarque e alterações de itinerário do transporte público coletivo (§1º do art.25). Observa-se ainda que há uma no município uma Comissão Municipal de Transportes composta por membros do poder público, Companhia de Engenharia do Tráfego (CET) e sociedade civil organizada, sendo possível pleitear uma das vagas quando da próxima eleição de membros.

Orlando Couto Júnior – Aparecida

Biólogo, participa da Sociedade de Melhoramentos de Bairro da Vila Belmiro.

22. Propõe padronização das calçadas do município com material antiderrapante e modificação do tipo de pavimento das vias, substituindo-o por concreto, uma vez que o asfalto é tóxico, e informa que em alguns locais as vias recebem uma camada de tinta com cores claras para atenuar as altas temperaturas.

DEVOLUTIVA: Quanto à proposta de padronização das calçadas com piso antiderrapante, já há previsão na Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017 – Calçada para todos, a qual foi incorporada à minuta do Plano de Mobilidade em discussão, especificamente em seu art. 40.

23. Sugere que haja soluções visando maior conforto térmico nos abrigos de ônibus, como instalação de placas defletoras de raios solares ou telhados verdes.

DEVOLUTIVA: Em resposta à utilização de estratégias para amenizar as temperaturas para os pedestres, tem-se o já disposto no art. 80 da minuta do PlanMob em discussão, mas para contemplar o caso dos abrigos de ônibus, **foi introduzido o §3º ao art. 25 da minuta em elaboração.**

24. Para o transporte público em vias estreitas indica utilização de ônibus menores, em quantidades adequadas para atender a demanda.

DEVOLUTIVA: Com o objetivo de atender à demanda de redução do porte dos veículos de transporte coletivo, entende-se que esta análise e proposta deva ser realizada no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo. Sendo assim, **inclui-se artigo 24 à minuta em discussão.**

25. Iluminação das vias públicas abaixo das copas das árvores ou no lado oposto da via, voltada para o pedestre.

DEVOLUTIVA: Em atendimento ao problema de sombreamento do passeio acarretado pelas copas das árvores, **incluiu-se o inciso IV ao art. 42 da minuta do PlanMob.**

Luis Felipe Antunes de Paiva - Estudante

26. Aponta a possibilidade de utilização de dois tipos de ônibus distintos na cidade, uma linha expressa com paradas em pontos estratégicos para maior rapidez e agilidade e outra com a quantidade necessária de paradas (linha paradora).

DEVOLUTIVA: Entende-se que esta análise e proposta deva ser realizada no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo. Sendo assim, **inclui-se artigo 24 na minuta em discussão.**

Vereador Sadao Nakai

27. Questionou se há previsão de prazo para execução da ponte que ligará o Saboó ao Guarujá e qual será a interferência do projeto no bairro Saboó.

DEVOLUTIVA: O município de Santos incorporará esta diretriz viária ao Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana assim que for comunicado oficialmente pelo governo do Estado de São Paulo de sua intenção.

OFICINA 29/01/2019 – MORROS

Thais Polydoro R. – Instituto Elos

28. Solicitou que sejam definidos prazo e critérios para execução e reforma das escadarias previstas no § 2º do artigo 15 da Minuta do Plano de Mobilidade (versão disponível no site da PMS), que diz que as escadarias dos morros devem incluir canaletas e dispositivos que possibilitem o deslocamento de bicicletas e carros de compra.

DEVOLUTIVA: Para responder à demanda do prazo para execução da reforma das escadarias, considerando a inexistência de levantamento atualizado deste tipo de via de circulação de pedestres, **promoveu-se a alteração da redação do §2º do art. 15 da minuta** em discussão de modo a incluir a necessidade do levantamento, bem como o prazo para a definição das prioridades de execução das obras ao longo do tempo.

29. Solicitou a definição de prazo e de locais para instalação de escadas rolantes, no Caminho do Tetéu, no Morro do José Menino e demais locais onde se identifique alta declividade.

DEVOLUTIVA: Em atendimento à solicitação de prazo para a instalação de escadas rolantes nos locais especificados, ressalta-se que, para garantir a viabilidade financeira e execução da obra, que seria necessário estudo prévio das características dos locais de atendimento bem como das características e custo do equipamento. Sendo assim, amparado no disposto no art. 10 da minuta em tela, **incluiu-se complementação da estratégia apresentada no inciso VIII (IX revisado) do art. 6º** para englobar alternativas as áreas de grande declividade. Entende-se que o Grupo Técnico de Trabalho, ou instância similar, incluindo a participação da sociedade, ao atender as obrigações elencadas no art. 10 poderá mais bem definir os prazos construindo metas a serem atingidas em curto, médio e longo prazo, considerando também a capacidade financeira do município.

30. Solicitou que sejam instalados pontos de táxis nos Morros, pois atualmente não existe nenhum, ou solução com táxi compartilhado.

DEVOLUTIVA: Em atendimento à solicitação foi **inserido o inciso XXIII ao art. 6º**, que prevê Implantação de pontos de parada rotativos e compartilhados de táxis e transporte por aplicativos nos morros

31. Solicitou que seja feita manutenção de caminhos, calçadas e escadarias nos Morros.

DEVOLUTIVA: Quanto à solicitação de manutenção de caminhos, calçadas e escadarias nos Morros, há previsão desta diretriz no inciso IX (antigo inciso VIII) do art. 6º da minuta. Entende-se que as prioridades e metas devam ser definidas conforme o disposto no art. 10 da minuta do PlanMob em discussão.

32. Indagou sobre a previsão da execução do túnel ligando a Zona Leste a Zona Noroeste.

DEVOLUTIVA: Até o momento não há previsão para a retomada das tratativas das obras do túnel de ligação entre a Zona Noroeste e São Vicente à Zona leste da área insular de Santos. A diretriz viária do túnel foi mantida com revisões do traçado conforme último projeto discutido. Entende-se que esta proposta também deva ser discutida e reafirmada no planejamento da Região Metropolitana da Baixada Santista pela natureza regional da conexão.

33. Solicitou instalação de canaletas para transportar bicicletas nos Morros, especialmente no lado esquerdo da via de subida do Morro Nova Cintra e nos trechos mais íngremes dos Morros.

DEVOLUTIVA: As canaletas em escadarias já estão previstas no art. 15 da minuta em discussão.

34. Integração de bilhete entre VLT, ônibus e vans.

DEVOLUTIVA: Alterada a redação do inciso XXII (antigo XXI) do art. 6º da minuta de modo a contemplar a solicitação de integração entre vans e ônibus solicitada. A integração com transporte metropolitano deve estar proposta no Plano Municipal de Transporte Público Coletivo previsto no artigo 24, incluído por demanda da Oficina Centro.

35. Inclusão de via entre a Lagoa da Saudade e a Praça Guadalajara, ligando a Avenida Prefeito Doutor Antônio Manoel de Carvalho e a Rua Torquato Dias.

DEVOLUTIVA: Incorporada diretriz de abertura de via no Morro Nova Cintra com a **inclusão do inciso XCII ao art. 17** bem como alteração do anexo I e **inclusão da planta nº 46**.

36. Implantação de bolsões de estacionamento nos morros, em locais estratégicos.

DEVOLUTIVA: A implantação de bolsões de estacionamento nos Morros vai de encontro às diretrizes de controle de ocupação expressas na lei de uso e ocupação do solo, bem como àquelas de redução das viagens realizadas por transporte motorizado individual. Considera-se que as políticas de inclusão do transporte individual motorizado devem ser substituídas pelos rotativos, realizados por sistema de aplicativos ou não, diretrizes já incorporadas à minuta do Plano.

37. Implantação de transporte público no Morro Fontana, o que poderia ser feito readequando o trajeto da van que percorre o canal 2.

DEVOLUTIVA: A demanda por inclusão de transporte público no Morro Fontana e de alteração de itinerário da lotação que percorre a Av. Bernardino de Campos deve ser discutida no âmbito do Plano Municipal de Transporte Coletivo, cuja elaboração está prevista no artigo 24, incluído por demanda da oficina realizada no Centro.

38. Solicitou solução para a questão da drenagem nas escadarias e vias muito inclinadas dos morros, que tornam praticamente impossível a subida dos moradores em dias de chuva devido à quantidade de água escoada.

DEVOLUTIVA: Quanto aos problemas de drenagem das escadarias dos Morros, acredita-se que devam compor a caracterização destas circulações a serem levantadas, conforme já mencionado anteriormente, e portanto, deve também ser considerada nas eventuais obras de manutenção desta infraestrutura peatonal.

39. Solicitou que as estratégias de mobilidade urbana previstas no plano sejam executadas independentemente dos projetos de regularização fundiária.

DEVOLUTIVA: Entende-se que as novas vias a serem abertas em áreas de ZEIS 1 devam estar vinculadas ao plano de urbanização, pois podem envolver realocação de famílias. Contudo, as vias existentes, a exemplo das escadarias, possam ser qualificadas para atender à necessidade da população residente e incorporadas como acessos nos planos de urbanização.

40. Solicitou levantamento e identificação dos problemas de mobilidade no morro.

DEVOLUTIVA: Promoveu-se a alteração da redação do §2º do art. 15 da minuta em discussão de modo a incluir a necessidade do levantamento das escadarias dos morros, com prazo. A execução das obras, assim como as prioridades devem ser definidas conforme o disposto no art. 10 da minuta, incluindo-as nas metas a serem atingidas em curto, médio e longo prazo, considerando também a capacidade financeira do município.

Wilson A. da Silva – Morro José Menino

41. Solicitou que o acesso ao Morro do José Menino seja melhorado.

DEVOLUTIVA: Incluído art. 23 à minuta do PlanMob para contemplar a demanda de acesso ao Morro José menino que depende de integração regional.

42. Sugeriu redução da tarifa do teleférico para os moradores do Morro do José Menino.

DEVOLUTIVA: Incluído art. 23 à minuta do PlanMob para contemplar a demanda de acesso ao Morro José menino que depende de integração regional.

43. Solicitou instalação de corrimãos nas escadarias dos Morros.

DEVOLUTIVA: A solicitação de instalação de corrimãos deve estar contemplada nas inclusões já efetuadas na minuta do PlanMob nos artigos 7º e 15.

44. Solicitou fiscalização da CET quanto às leis de trânsito em relação aos veículos estacionados em locais proibidos e trafegando na contramão.

DEVOLUTIVA: Sugere-se comunicação à Companhia de Engenharia do Tráfego (CET).

45. Solicitou execução da ponte no Caminho para Vila Baiana.

DEVOLUTIVA: Incluído art. 23 à minuta do PlanMob para contemplar a demanda de acesso ao morro que depende de integração regional.

46. Solicitou demarcação de faixa de pedestres, implantação de lombadas e manutenção dos abrigos de ônibus existentes, que estão sem cobertura e infraestrutura mínima há bastante tempo.

DEVOLUTIVA: Incluído inciso V ao art. 7º para atender a demanda de maior segurança na circulação nas vias dos Morros. A manutenção dos abrigos de ônibus é uma das obrigações da Concessionária de Serviço de Transporte Coletivo Municipal segundo o edital vigente. Sendo assim, sugere-se a comunicação à Companhia de Engenharia do Tráfego a respeito do estado de conservação observado.

Willian dos Santos – Vila Progresso

47. Solicitou alargamento da calçada da Rua Maria dos Reis, no trecho em frente à Escola pública, pois os pais e alunos utilizam a rua para se locomover em frente à escola.

DEVOLUTIVA: O art. 80 da minuta do PlanMob já prevê como critério para a definição das rotas preferencias de pedestres passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros de ligação pendular municipal por motivos de trabalho e estudo, de acesso aos equipamentos públicos comunitários de educação, saúde, cultura e lazer, de acesso às estações de integração modal metropolitana. A ampliação dos passeios pode ser uma medida necessária para cumprir o objetivo já descrito.

48. Na rua 3, solicitou implantação de uma praça/ área pública, com redução da largura da via e aumento da calçada.

DEVOLUTIVA: Quanto à solicitação de espaço público de lazer no Morro, há previsão da utilização de ruas compartilhadas como espaço também para o lazer infantil, conforme o disposto no art. 79 da minuta em discussão.

49. Solicitou instalação de lombadas, especialmente na Vila Criativa e na Rua 3 da Vila Progresso.

DEVOLUTIVA: Em resposta à solicitação de lombada, foi **incluído inciso V ao art. 7º** para atender a demanda de maior segurança na circulação nas vias dos Morros.

50. Solicitou redução da tarifa dos ônibus, uma vez que a distância percorrida é muito pequena para justificar o preço cobrado.

DEVOLUTIVA: Foi **complementada a redação do inciso XXII (antigo XXI)** “Implementação de redução tarifária para trajetos de integração modal entre transporte público coletivo, bicicletas compartilhadas, lotações e táxis compartilhados” de modo a garantir o solicitado quanto à proporcionalidade da tarifa. Acredita-se que estes são assuntos que devam ser equalizados no momento de elaboração do Plano Municipal de Transporte Público Coletivo, obrigação incluída no artigo 24.

51. Solicitou Integração de bilhete entre os ônibus e vans.

DEVOLUTIVA: “Estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente” é objetivo previsto na alínea “b” do inciso II do art. 5º da minuta em discussão.

52. Solicitou solução para a questão da alta inclinação de algumas vias, que impossibilita a subida de carros de menor potência e a circulação de pedestres com mobilidade reduzida ou em dias de chuva.

DEVOLUTIVA: Há no §1º do art. 15 diretriz que indica que as vias de circulação nos morros serão projetadas de forma a melhorar a segurança no trânsito e a acessibilidade dos pedestres.

Vereador Lincoln

53. Solicitou manutenção para melhorar a locomoção de pedestres nas seguintes escadarias: Morro Saboó – Caminho das Pedras, Caminho da ponte, Caminho Grande, Caminho Central, Caminho Presidente Vargas, Rua do Engenho, Rua Santo Américo e Rua da Fonte; Morro do Pacheco – a maioria das escadarias precisam de manutenção; Morro da Penha – a maioria das escadarias precisam de manutenção; Morro Santa Maria – Rua 1 e Rua 4 precisam de manutenção; Morro São bento – Joana D’Arc, Santa Maria, Santa Madalena, Santa Margarida, Santa Helena, Santa Tereza, São Miguel, Santa Luiza, Santa Marisa, Santa Marlene, São Clovis, Santa Cristina, Santa cecília, São

Cosme, Santa Izabel, Santa Valéria e Beco São Caetano; Vila São Bento – Av. Bandeirantes e Antero Loureiro.

DEVOLUTIVA: Para responder à demanda de qualificação das escadarias, considerando a inexistência de levantamento atualizado deste tipo de via de circulação de pedestres, **promoveu-se a alteração da redação do §2º do art. 15 da minuta** em discussão de modo a incluir a necessidade do levantamento com prazo. A execução das obras, assim como as prioridades devem ser definidas conforme o disposto no art. 10 da minuta, incluindo-as nas metas a serem atingidas em curto, médio e longo prazo, considerando também a capacidade financeira do município.

54. Para os problemas de congestionamento existentes nos acessos do Morro Nova Cintra, José Menino e Jabaquara, solicita a abertura de túnel no maciço central para a ligação da Zona Noroeste com a Zona Leste da Área Insular do Município de Santos.

DEVOLUTIVA: Quanto aos congestionamentos existentes no morro em decorrência de poucas alternativas de percursos para a travessia entre a Zona Noroeste com a Zona Leste, ressalta-se que a diretriz de túnel no maciço da Ilha de São Vicente já está prevista como diretriz viária no **inciso XLV do art. 17**. No entanto, embora a lei de uso e ocupação do solo preveja índices urbanísticos mais baixos para as zonas dos morros, a falta de limites para a incorporação de lotes e a exigência de vagas de automóveis vinculada a cada unidade residencial potencializa a insustentabilidade da recente ocupação dos morros sob o ponto de vista da mobilidade urbana. Sendo assim, sugere-se também o controle de oferta de vagas de automóveis. Esta medida associa-se à inclusão de outras alternativas de transportes nos morros, como aquelas previstas nos incisos V, XXII (antigo XXI) do art. 6º, e **inciso XXIII incluído** ao artigo citada por demanda da Oficina Morro.

55. Identificou locais que enfrentam problemas para o resgate de pacientes e transporte de cargas que encarecem o custo de vida dos moradores: escadarias do Monte Serrat (subida pela fonte do Itororó e Tiro Naval), escadarias do Morro do Pacheco, escadarias do Morro da penha e do Morro do Saboó.

56. Moradores do Saboó sugerem a criação de um sistema de esteiras ou teleférico específico para transporte de cargas.

57. Solicitou melhorias no sistema de locomoção do Monte Serrat de modo que os moradores possam transportar compras, móveis e demais materiais até suas casas.

58. Solicitou instalação de escada rolante no Monte Serrat.

DEVOLUTIVA: Em atendimento à solicitação de instalação de escadas rolantes nos locais especificados, ressalta-se que, para garantir a viabilidade financeira e execução da obra, seria necessário estudo prévio das características dos locais de atendimento bem como das características e custo do equipamento. Sendo assim, amparado no disposto no art. 10 da minuta em tela, **incluiu-se complementação da estratégia apresentada no inciso VIII (IX revisado) do art. 6º** para englobar alternativas para as áreas de grande declividade. Entende-se que o Grupo Técnico de Trabalho, incluindo a participação da sociedade, ao atender as obrigações elencadas no art. 10 poderá mais bem definir os prazos construindo metas a serem atingidas em curto, médio e longo prazo, considerando também a capacidade financeira do município.

59. Solicitou sistema de integração de vans e ônibus municipais, pois a falta de integração dificulta ao deslocamento de moradores para outros bairros de Santos. Sugere a implantação do cartão BR Mobilidade também para as vans que atendem aos Morros.

DEVOLUTIVA: “Estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente” é objetivo previsto na alínea “b” do inciso II do art. 5º da minuta em discussão. Além disso,

foi **complementada a redação do inciso XXII (antigo XXI) do art. 6º**: “Implementação de redução tarifária para trajetos de integração modal entre transporte público coletivo, bicicletas compartilhadas, lotações e táxis compartilhados” de modo a garantir o solicitado quanto à proporcionalidade da tarifa.

60. Sugere que as vans que circulam pelo canal 2 façam a descida pelo Morro Fontana.

DEVOLUTIVA: Acredita-se que estes são assuntos que devam ser equalizados no momento de elaboração do Plano Municipal de Transporte Público Coletivo, obrigação **incluída no art. 24**.

61. Solicita a criação do teleférico nos Morros.

DEVOLUTIVA: Para responder aos problemas apontados nas escadarias foram incluídos o **§2º ao art. 15, a alteração da redação dos incisos IX** (antigo inciso VIII), **XXII (antigo XXI) do art. 6º e inclusão do inciso XXIII**. O sistema de teleféricos a partir de análise de viabilidade técnico-financeira se mostrou ineficiente para responder à demanda de mobilidade urbana dos Morros. Sugere-se em substituição as diversas estratégias, diretrizes e ações apresentadas e incluídas no Plano em discussão, tais como: estudo para implantação de escadarias rolantes, implantação de canaleta mecanizada para transporte de bicicletas e cargas, investimento na criação de programas e taxis compartilhados e integrados aos outros modos de circulação, etc.

Willians – São Bento

62. Escadas rolantes no morro São Bento para melhorar acessibilidade dos moradores e possibilitar o transporte de materiais de construção, sacolas de compra e similares.

DEVOLUTIVA: Em atendimento à solicitação de instalação de escadas rolantes nos locais especificados, ressalta-se que, para garantir a viabilidade financeira e execução da obra, que seria necessário estudo prévio das características dos locais de atendimento bem como das características e custo do equipamento. Sendo assim, amparado no disposto no art. 10 da minuta em tela, **incluiu-se complementação da estratégia apresentada no inciso VIII (IX revisado) do art. 6º** para englobar alternativas para as áreas de grande declividade. Entende-se que o Grupo Técnico de Trabalho, incluindo a participação da sociedade, ao atender as obrigações elencadas no art. 10 poderá mais bem definir os prazos construindo metas a serem atingidas em curto, médio e longo prazo, considerando também a capacidade financeira do município.

63. Organizar estacionamento no morro em somente um lado da via, a fim de viabilizar a circulação de veículos, pelo menos nos horários de pico (assim como é feito nos canais).

DEVOLUTIVA: Em atendimento à demanda de reorganização do espaço da via pública nos morros para garantir segurança na passagem de veículos e pedestres, **alterou-se a redação do §º 1 do art. 15** da minuta em discussão.

64. Implantar estações do Bike Santos nos morros São Bento e Nova Cintra, se possível com bicicletas elétricas/motorizadas.

DEVOLUTIVA: **Inserido o inciso XXIV no art. 6º**, que prevê implantação de pontos de bicicletas compartilhadas nos morros, preferencialmente na modalidade motorizada.

65. Solicita informações sobre o percentual do valor das passagens de ônibus subsidiado pela prefeitura.

DEVOLUTIVA: Quanto ao questionamento em relação ao subsídio tarifaria, verificar Lei nº 3.104, de 13 de janeiro de 2015.

Maria Santos – Vila Progresso

66. Solicitou que haja estacionamento no morro em somente um lado da via, a fim de viabilizar a circulação de veículos.

DEVOLUTIVA: Em atendimento à demanda de reorganização do espaço da via pública nos morros para garantir segurança na passagem de veículos e pedestres, **alterou-se a redação do §º 1 do art. 15** da minuta em discussão.

67. Solicitou solução para a questão da alta inclinação da Rua 1 da Vila Progresso, que impossibilita a circulação de pedestres com mobilidade reduzida ou em dias de chuva.

DEVOLUTIVA: Em atendimento à solicitação de solução para os problemas de mobilidade derivados de altas declividades do terreno, já foram também sugeridas escadas rolantes, as quais, para garantir a viabilidade financeira e execução da obra, ressalta-se que seria necessário estudo prévio das características dos locais de atendimento bem como das características e custo do equipamento. Sendo assim, amparado no disposto no art. 10 da minuta em tela, **incluiu-se complementação da estratégia apresentada no inciso VIII (IX revisado) do art. 6º** para englobar alternativas as áreas de grande declividade.

OFICINA 30/01/2019 – CONTINENTAL I E II

68. Solicita redução da tarifa e intervalos de circulação menores entre os ônibus públicos que passam pelo bairro. Observa que duas linhas intermunicipais atendem à região, uma delas passa pela rodovia e opera com intervalos aproximados de 30/30 minutos, mas tem um valor de quase R\$10,00; a outra linha existente é mais barata, entra no bairro mas possui intervalo de 1 hora, o que prejudica o acesso à educação, saúde e trabalho dos moradores do Caruara e dos bairros vizinhos Iriri e Monte Cabrão.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alteração da política tarifária e de itinerários de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão com a nova redação do inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental. As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

69. Solicita linha municipal que atenda a região, ainda que através de carros de menor porte como vans, para diminuir o intervalo do transporte público.

DEVOLUTIVA: As lotações foram inseridas no artigo 6º da minuta como um dos modais a serem integrados e terem implementados redução tarifária como uma das estratégias para atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito a cidade. Além disso, está previsto no inciso XX do mesmo artigo, a elaboração de Plano Macroviário na Área Continental, assim como no inciso XXII (antigo XXI) a inclusão específica de lotações como modal a ser integrado, bem como a **alteração da redação do inciso XXIII incluído** de modo a incorporar a área continental na implantação de modais alternativos de transportes “Implantação de pontos de parada rotativos e compartilhados de táxis e transporte por aplicativos nos morros e nas macrozonas da área continental de modo a atender, à menor distância possível, as áreas de difícil circulação e aquelas não atendidas pelo serviço de transporte público coletivo municipal”.

70. Solicita investimento em transporte hidroviário para a região, o que facilitaria o acesso dos moradores à Santos e Guarujá e aos serviços públicos, sendo ainda uma alternativa de transporte em épocas de alta temporada e fins de semana, nos quais a rodovia fica totalmente congestionada.

DEVOLUTIVA: Foi incluída a previsão no **inciso I do art. 21** para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental, bem como o **inciso XVII ao art. 6º** incluindo o “Estudo para a implantação de transporte hidroviário de atendimento à macroárea continental como uma estratégia.

71. Solicita investimento em turismo ecológico para a área continental aliado à economia criativa e observa que há mão de obra qualificada no bairro para atender à demanda turística, o que auxiliaria no desenvolvimento econômico sustentável da região.

DEVOLUTIVA: Alteração da **redação do inciso XIII (antigo XII) do art. 6º** da minuta para contemplar o solicitado.

72. Solicita investimento em esporte, o que poderia ser feito com a reforma, qualificação e ampliação de um centro esportivo existente no bairro que se encontra em péssimas condições.

DEVOLUTIVA: **Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º** de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. Acredita-se que a reforma ou ampliação de instalações já existentes possam ser definidas como metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob.

73. Sugere implantação de espaços de lazer no bairro, como parques e equipamentos com atividades voltadas principalmente aos jovens e idosos, que não possuem opções de lazer no local.

DEVOLUTIVA: **Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º** de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população.

74. Na reunião do CMDU um senhor que foi subprefeito da área continental sugeriu implantação de uma marina na área continental para facilitar o transporte dos moradores e o desenvolvimento econômico.

DEVOLUTIVA: Foi incluída a previsão no **inciso I do art. 21** para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental. Adicionalmente foi **incluído o inciso XXVII ao art. 6º** para atender a necessidade de facilitar o deslocamento de moradores intrabairro da macroárea continental. Entende-se

que a uma marina seria um projeto específico que se enquadraria na estratégia elencada no inciso XXIII do art. 6º da minuta em discussão.

OFICINA 07/02/2019 – CONTINENTAL I E II

Meiriele – Caruara

75. Ruas e calçadas esburacadas e sem pavimentação.

DEVOLUTIVA: Quanto ao sistema viário da área continental, há previsão no art. 16 de elaboração de lei específica, considerando as especificidades da macroárea continental, posto que sua maior parte é constituída de áreas de preservação ambiental, e as vias normalmente se constituem em vetores de expansão urbana. **A redação do inciso XX do art. 6º foi ajustada** de modo a considerar as obras de drenagem e pavimentação quando da elaboração do plano macroviário continental. A manutenção das calçadas existentes deve respeitar os critérios definidos no art. 80 e as prioridades às metas a serem definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho, conforme dispõe o art. 10 da minuta.

76. Pouca frota de Ônibus e frota atrasada.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alteração da política tarifária e de itinerários de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão no inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental.

As lotações foram inseridas no artigo 6º da minuta como um dos modais a serem integrados e terem implementada redução tarifária como uma das estratégias para atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito a cidade.

Rosângela – Caruara

77. Drenagem insuficiente, causando alagamentos; Ruas sem calçadas e sem pavimentação.

DEVOLUTIVA: **A redação do inciso XX do art. 6º foi ajustada** de modo a considerar as obras de drenagem e pavimentação quando da elaboração do plano macroviário da macroárea continental. A manutenção das calçadas existentes deve respeitar os critérios definidos no art. 80 e as prioridades às metas a serem definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho, conforme dispõe o art. 10 da minuta.

Débora - Caruara:

78. Necessária ciclovia e iluminação para pedestres e ciclistas na rodovia Rio-Santos (ela mora no Sítio Cabuçu e vai até o Caruara para estudar, volta pela ciclovia que não tem iluminação).

DEVOLUTIVA: O artigo 31 já prevê que 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. Quanto a solicitação de ciclovia em rodovia estadual entende-se que esta é uma demanda que ser atendida

plano regional. O inciso XX (antigo XIX) do art. 6º prevê a elaboração de Plano Macroviário da Macroárea Continental do Município, o qual deve “permitir maior eficiência no aproveitamento das áreas passíveis de ocupação e do transporte de passageiros nos diferentes modais de circulação”, englobando, portanto, também as ciclovias.

79. Ruas do Monte Cabrão sem pavimentação e calçada. As vias pavimentadas não possuem faixas de pedestre. Sugere implantação de rotatórias para cruzamento nas vias de maior fluxo. (email oliveiragracionodedebora@gmail.com)

DEVOLUTIVA: A redação do inciso XX do art. 6º foi ajustada de modo a considerar as obras de drenagem e pavimentação quando da elaboração do plano macroviário da macroárea continental. A manutenção das calçadas existentes deve respeitar os critérios definidos no art. 80 e as prioridades às metas a serem definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho, conforme dispõe o art. 10 da minuta. Quanto as rótulas, há previsão com condicionantes para sua utilização nos projetos viários no §5º do art. 15 da minuta em discussão.

Margarete – Caruara

80. Demora dos ônibus.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alteração da política tarifária e de itinerários de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB

Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão no inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental. As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

As lotações foram inseridas no artigo 6º da minuta como um dos modais a serem integrados e terem implementados redução tarifária como uma das estratégias para atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito a cidade.

81. Solicita linha municipal que atenda o trajeto entre os bairros da área continental, como monte Cabrão, Iri e Caruara.

DEVOLUTIVA: As lotações foram inseridas no artigo 6º da minuta como um dos modais a serem integrados e terem implementados redução tarifária como uma das estratégias para atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito a cidade. Também está proposto no inciso XX do artigo 6º, a elaboração do Plano Macroviário da Área Continental.

As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

82. Solicita áreas de lazer no bairro, bem como comércio e serviço de apoio (padarias, supermercados, bancos, lotéricas).

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. O estímulo ao comércio de apoio ao uso residencial está previsto como estratégia no inciso II do art. 6º da minuta em discussão.

Nurce – Diretora UME Ricardo Sampaio

83. Otimização e modernização do centro esportivo.

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. Acredita-se que a reforma ou ampliação de instalações já existentes possam ser definidas como metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob.

84. Valor do transporte no bairro é muito alto.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alteração da política tarifária e de itinerários de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão com nova do inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental. As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

85. Solicita que haja participação de ao menos um representante da área continental no GTT.

DEVOLUTIVA: A composição deste GTT será regulamentada posteriormente, contudo, **foi incluída a indicação de composição na redação do §4º do art. 10** da minuta do PlanMob.

Brenda - Caruara

86. Ônibus circular entre os bairros da área continental, com tarifa mais barata e ar condicionado.

DEVOLUTIVA: As lotações foram inseridas no artigo 6º da minuta como um dos modais a serem integrados e terem implementados redução tarifária como uma das estratégias para atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito a cidade. Também está proposto no inciso XX do artigo 6º, a elaboração do Plano Macroviário da Área Continental.

As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

87. Serviços de táxi compartilhado ou outra forma de transporte alternativo (uber não atende a área continental).

DEVOLUTIVA: Uma das estratégias do art.6º, é a elaboração de um estudo para criação de programa de taxi compartilhado. **Foi incluído o inciso XXIII ao art. 6º**, o qual atende o solicitado quanto serviços alternativos de transporte por aplicativos e táxis compartilhados.

88. Sinal de Internet e telefonia no bairro é insuficiente/ruim.

DEVOLUTIVA: Incluído inciso XXVIII ao art. 6º para atendimento desta demanda.

89. Reativação da vila criativa, atualmente fechada.

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. As questões de manutenção não são objetivo específico deste plano e devem ser requisitadas ao órgão competente. Acredita-se que a reforma, ampliação ou reativação de instalações já existentes possam ser definidas como metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob.

Propostas coletivas:

90. Biblioteca pública com horário de atendimento ampliado e maior infraestrutura. Hoje é necessário agendar horário na única biblioteca existente para fazer pesquisa e trabalho.

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. As questões relativas aos horários de uso e à infraestrutura do equipamento podem ser requisitadas ao órgão competente. Acredita-se que a reforma, ampliação ou reativação de instalações já existentes possam ser definidas como metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob.

91. Comércio de apoio de bairro.

DEVOLUTIVA: O estímulo ao comércio de apoio ao uso residencial está previsto como estratégia no inciso II do art. 6º da minuta em discussão.

92. Policlínica existente só atende até as 17. Moradores utilizam hospital e pronto socorro em Bertoga.

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. As questões relativas aos horários e atendimentos de emergência podem ser requisitadas ao órgão competente.

93. Sem sinal de internet.

DEVOLUTIVA: Incluído inciso XXVIII ao art. 6º para atendimento desta demanda.

OFICINA ZONA NOROESTE – 31-01-2019

Victoria – Presidente da Associação Municipal de Estudantes – Vila Mathias

93. Subsídio municipal da tarifa pública; Estatização do transporte público; Passe livre estudantil.

DEVOLUTIVA: O critério utilizado para definição do valor é baseado na Tabela do Geipot - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, que estabelece uma planilha para Cálculo Tarifário para Transporte Urbano. Esta tabela pode ser consultada no site da CET. A tarifa municipal subsidiada pode ser

implementada, pois já existe lei aprovada para isto. Trata-se da Lei nº 3104, de 13 de janeiro de 2015. Em relação a tarifa estudantil, existe a gratuidade para os casos de comprovação de baixa renda e os responsáveis pelo aluno devem estar cadastrados no CAD Único. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifaria municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifaria considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

94. Passe livre para moradores sem renda.

DEVOLUTIVA: A tarifa municipal subsidiada pode ser implementada, pois já existe lei aprovada para isto. Trata-se da Lei nº 3104, de 13 de janeiro de 2015. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifaria municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifaria considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

95. Transporte hidroviário que ligue a área insular a área continental.

DEVOLUTIVA: Há previsão no inciso I do art. 21 com nova redação, para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental.

96. Transporte municipal que faça a ligação entre os bairros da área continental (Iriri, Monte Cabrão, Caruara, etc).

DEVOLUTIVA: O uso de lotações deve ser estudado como alternativa para ligação dos bairros da Área Continental. Foi incorporado à minuta, como uma das estratégias para se qualificar um sistema de mobilidade mais econômico e sustentável, as lotações no sistema de integração modal e além disso, a implementação de redução tarifária para “trajetos de integração modal entre transporte público coletivo, bicicletas compartilhadas, lotações e táxis compartilhados”, conforme inciso XII, do art. 6°.

97. Sugestão de possibilitar a cobrança em dinheiro do VLT.

DEVOLUTIVA: A integração modal e tarifaria (prevista na alínea "b" do inciso II do art. 5º da minuta do PlanMob) permitirá que as passagens de diferentes modais sejam adquiridas nos ônibus e terminais também podendo ser pagas também em dinheiro. Contudo, sendo o serviço do VLT de competência do Estado, a proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

98. Melhorar condições de trabalho dos motoristas, por conta de cobrarem e atenderem aos passageiros.

DEVOLUTIVA: O sistema de integração, previsto no PlanMob terá como medida a cobrança simplificada e podendo ser realizada em pontos estratégicos, diminuindo consequentemente a sobrecarga do motorista em realizar dupla função.

99. Reformulação dos itinerários.

DEVOLUTIVA: Esta medida será contemplada no Plano Municipal de Transportes previsto no art. 24 da minuta do PlanMob.

100. Multas para empresas implantadas fora do zoneamento permitido que ocasionem tráfego de veículos pesados.

DEVOLUTIVA: No artigo 7º do PlanMob, está prevista como uma das estratégias do Poder Executivo, com vistas a atingir o objetivo de promover a eficiência, eficácia, efetividade e equidade na circulação urbana e regional e os objetivos específicos identificados no inciso II do art. 5º, a elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no município. Nesta regulamentação estarão incluídas as multas e penalidades previstas para os casos de quanto a circulação de veículos em áreas proibidas.

101. Ampliação do horário de abertura das passagens para até 22:00hs na ETEC, FATEC e Escolástica Rosa, por conta do horário de saída dos alunos.

DEVOLUTIVA: O horário de abertura e passagens que foi proposto levou em consideração o horário de maior fluxo de pedestres. A ampliação do horário de abertura proposto é o horário mínimo, podendo ser estendido, caso haja interesse dos proprietários e usuários de ampliar o horário de acesso já que a responsabilidade pelo uso e segurança da passagem é de seu proprietário.

Jonathan – Jardim São Manoel

102. Questionou quais as penalidades previstas para evitar as rachaduras nas calçadas novas no Jardim São Manoel, devido ao tráfego de caminhões e quais as penalidades previstas para evitar isto.

DEVOLUTIVA: Conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo, no interior do bairro São Manoel, os usos permitidos em algumas vias que utilizam caminhão para seu abastecimento é o de comércio atacadista (CS4-c), algumas fábricas de pequeno porte (300m²) a exemplo de fábrica de vestuários, refrigerantes, de material de limpeza, impressão de jornais e revistas e atividades de processamento relacionadas a reciclagem de materiais (I1-a, I1-b e I2). Tais atividades utilizam-se de caminhões para seu abastecimento. Vale destacar que o uso portuário e de oficina de caminhões não é permitido no bairro. Os estabelecimentos que lá estejam realizando tais atividades estão em uso desconforme (que são aqueles estabelecimentos que tiveram suas licenças emitidas durante período em que tal uso era permitido) ou estão instalados de forma irregular e não possuem licença.

Por serem atividades consideradas como pólos geradores de tráfego, devem prever vagas de carga e descarga no interior dos seus lotes. Além disso, não significa que seja permitido que os caminhões estacionem nas vias dos bairros. Nas vias onde esteja sinalizado a proibição, a fiscalização deve ser realizada pela CET, que é o órgão responsável pela aplicação de multas. Quanto à circulação dos veículos de carga acima de 2 eixos no bairro do Saboó, ressalta-se que além do disposto no inciso IV do art. 7º (*Elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no município, perigosas ou não, incluindo a revisão da Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 e normas similares vigentes de modo a atender tanto a definição de zonas de exclusão de circulação de veículos de carga acima de 2 eixos ou vinculados a atividades portuárias, quanto a regulamentar os horários de circulação dos veículos que realizam o abastecimento urbano*), com alteração alterada para contemplar solicitação da oficina Noroeste, ressalta-se que a Lei Municipal nº 221, de 11 de junho de 1996 vigente, já proíbe este tipo de tráfego no bairro Saboó quando em transporte de contêineres.

A criação de barreiras físicas também pode ser utilizada como obstáculo, a fim de evitar que haja acesso de caminhões em determinadas vias ou trechos. Além disso, está prevista no inciso IV do art. 7º a regulamentação para a disciplina da circulação do transporte de cargas no município.

103. Questionou o valor atual da tarifa.

DEVOLUTIVA: O critério utilizado para definição do valor é baseado na Tabela do Geipot - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, que estabelece uma planilha para Cálculo Tarifário para Transporte Urbano. Esta tabela pode ser consultada no site da CET. A tarifa municipal subsidiada pode ser implementada, pois já existe lei aprovada para isto. Trata-se da Lei nº 3104, de 13 de janeiro de 2015. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifaria municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifaria considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

104. Aumentar frota de ônibus que tenham itinerários que levem aos centros de lazer e compra durante os finais de semana.

DEVOLUTIVA: Esta é uma questão específica, que será contemplada no Plano Municipal de Transporte, que será realizado complementarmente ao PlanMob. A proposta será encaminhada à CET para ser avaliada no momento de sua elaboração.

105. Redução de tempo de espera de ônibus no Jardim São Manoel até o Valongo na parte da manhã.

DEVOLUTIVA: Esta é uma questão específica, que será contemplada no Plano Municipal de Transporte, que será realizado complementarmente ao Plano de Mobilidade. A proposta será encaminhada à CET para ser avaliada no momento de sua elaboração.

106. Aumento da frota da linha de ônibus 42 na parte da manhã (trecho entre o Terminal do Valongo e Gonzaga é superlotado).

DEVOLUTIVA: Esta é uma questão específica, que será contemplada no Plano Municipal de Transporte, que será realizado complementarmente ao PlanMob. A proposta será encaminhada à CET para ser avaliada no momento de sua elaboração.

107. Inserir locais de venda de bilhete do VLT nas próprias estações, pois há dificuldade de encontrar pontos de venda abertos, principalmente nos finais de semana.

DEVOLUTIVA: Atualmente já existem em algumas estações, máquinas que fornecem o bilhete, mediante pagamento em cartão, mas não estão instaladas em todas as estações. Contudo, sendo o serviço do VLT de competência do Estado, a proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB. Vale lembrar, no âmbito municipal, que a integração modal e tarifaria (prevista na alínea "b" do inciso II do art. 5º da minuta do PlanMob) permitirá que as passagens de diferentes modais sejam adquiridas nos ônibus e terminais também.

Leila Mestre

108. Questionou distância dos pontos de ônibus.

DEVOLUTIVA: Para atender este pleito, **foi inserido no § 2º do artigo 25** da minuta que a locação dos pontos de embarque e desembarque de transporte público coletivo deverá levar em consideração distâncias máximas de percursos entre estes e a população atendida, além de outros fatores.

109. Considerou baixa a porcentagem do IPTU, visto que são enormes os benefícios das passagens.

DEVOLUTIVA: Os benefícios tributários devem ser objeto de análise por representantes da SEFIN no CMDU (Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano) em decorrência do que pode acarretar para o cumprimento da lei de responsabilidade fiscal.

110. Zoneamento leve em conta a mobilidade, através de incentivos fiscais que visem à implantação de comércios e serviços mais próximo dos locais de moradia das pessoas, reduzindo a necessidade de deslocamento.

DEVOLUTIVA: Tal medida foi considerada no critério de zoneamento, definido no artigo 39 do Plano Diretor, que estabeleceu que a delimitação das zonas de uso e ocupação do solo deve garantir a criação de áreas específicas em que será estimulado o adensamento sustentável, junto aos eixos dos sistemas de transportes de média capacidade de carregamento, com incentivos para a produção de Habitação de Interesse Social – HIS e de Habitação de Mercado Popular – HMP, por meio de tipologias plurihabitacionais verticais. Estas Áreas de Adensamento foram definidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo, aprovada em julho de 2018, e que levou em conta a localização da linha do VLT existente e prevista, além de eixos de corredores de ônibus. Além disso, foram introduzidas novas permissões de uso em vias locais com corte de porte (pequenos comércios) na lei de uso e ocupação do solo da área insular aprovada em 2018, o que possibilita o solicitado.

João Inocência

111. Questionou distância dos pontos de ônibus no bairro do Saboó.

DEVOLUTIVA: Atualmente, na fase de obras, houve um aumento da distância entre os pontos e haverá também no futuro quando estas estiverem finalizadas para o caso do transporte intermunicipal, conforme informação prestada pela Secretaria de Governo, responsável pelo acompanhamento da obra. Contudo, para o caso do transporte público municipal, existirão no futuro outras opções de embarque e desembarque, no interior do bairro, como atualmente, bem como novos abrigos de embarque e desembarque situados na Avenida Martins Fontes e na Av. Nossa Senhora de Fátima em frente ao “Center Castilho – comércio atacadista (antigo “Roldão”)”. Em decorrência dos transtornos de circulação apontados pela população, a SEGOV estuda a instalação de mais um ponto temporário de embarque e desembarque em frente à Praça Guilherme Delius. Ressalta-se, conforme informação prestada pela SEGOV, que houve comunicação prévia à população a respeito das obras e alterações de localização de pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo no site da prefeitura e via panfletagem no bairro pela Secretaria de Comunicação.

Quanto às alternativas aos pontos de embarque e desembarque de transporte intermunicipal, acredita-se que futuramente este tipo de problema seria evitado com a **inclusão do §2º ao art. 25 do PlanMob**.

112. Questionou risco de remoção das famílias por conta das diretrizes viárias na Vila Pantanal.

DEVOLUTIVA: Atualmente já há previsão legal de abertura de vias que afetam a área da ZEIS 1 – Pantanal (Lei complementar nº. 151, de 13 de dezembro de 1994, incisos LI, LII, LIII, LIV, LV, LXXIX, LXXX do art. 2º e plantas anexas nºs 36, 37 e 47), as quais foram apenas revisadas pelo executivo e incluídas na proposta de Plano de Mobilidade ora em discussão. Informamos ainda que a Lei Complementar nº 53, de 15 de maio de 1992 garante que a abertura de vias deve estar vinculada ao Plano de Urbanização da ZEIS, sendo assim, as vias propostas para a área não serão abertas sem que a população atingida seja atendida pelo Plano de

Urbanização, ação vinculada à política habitacional municipal. Esta diretriz atende ao objetivo elencado na alínea “d” do inciso II do art. 5º da minuta do Plano de mobilidade, qual seja “Garantir, nos planos de regularização fundiária e urbanística, o acesso de veículos de transporte coletivo aos assentamentos abrangidos”. Ressalta-se que a abertura das vias propostas será discutida seguramente com a população no momento da elaboração do Plano de Urbanização da ZEIS 1 – Vila Pantanal no âmbito da COMUL – Comissão de Urbanização e Legalização.

Wagner de Alcântara Aragão

113. Bilhete único.

DEVOLUTIVA: A integração dos bilhetes já está prevista no PlanMob, no artigo 5º, que tem o objetivo de “estabelecer um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente”;

114. Criar Corredores exclusivos de ônibus.

DEVOLUTIVA: A Criação de Corredores de ônibus está prevista no trecho das obras da Entrada da Cidade. Além disso, uma das estratégias do PlanMob para melhorar a fluidez do trânsito é a implantação de mais corredores de ônibus, a serem definidos no Plano Municipal de Transporte, que complementarará o PlanMob;

115. Aperfeiçoar sistema de participação pública.

DEVOLUTIVA: O PlanMob propõe implantar um sistema de monitoramento, a partir do qual os membros do Grupo Técnico de Trabalho proposto, definirão as metas de curto, médio e longo prazo para a execução das estratégias previstas no Plano. A composição deste GTT será regulamentada posteriormente, mas deve respeitar o disposto no art. 10 da minuta em discussão, o qual inclui representantes da sociedade civil.

116. Integração ao Plano Metropolitano, por conta do VLT e ônibus intermunicipais.

DEVOLUTIVA: Quanto à integração modal e tarifaria, esta está prevista na alínea "b" do inciso II do art. 5º da minuta do PlanMob como objetivo específico. Contudo, sendo o serviço do VLT de competência do Estado, a proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

José Souza

117. Estabelecer prazo para os proprietários se adequarem ao padrão estabelecido pela lei do Programa Calçada para Todos e caso não cumpram em determinado prazo deverão ser executadas pelo poder Público e cobradas por meio do IPTU.

DEVOLUTIVA: O que pode ser proposto para atender tal pleito, é estabelecer, dentro do Plano de Rotas Preferenciais, algumas vias onde o poder público poderia executar e cobrar dos proprietários tal medida. O Plano de rotas preferenciais de pedestres a que se refere o inciso II do art. 68 deve ser constituído pelo conjunto de vias públicas e passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros de ligação pendular municipal por motivos de trabalho e estudo, de acesso aos equipamentos públicos comunitários de educação, saúde, cultura e lazer, de acesso às estações de integração modal metropolitana.

Ivone

118. Estabelecer na Lei de Uso e Ocupação do Solo parâmetros e usos que favoreçam a redução de deslocamentos.

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. O estímulo ao comércio de apoio ao uso residencial está previsto como estratégia no inciso II do art. 6º da minuta em discussão. Outras estratégias previstas ainda se relacionam com o demandado, tais como aquelas revistas nos incisos I, IV, XIII (antigo XII), entre outras. É possível, na revisão da lei de uso e ocupação do solo incluir fatores sociais à fórmula de cálculo da Outorga Onerosa do Direito de Construir que incentivem usos de alta empregabilidade e atração de demanda em áreas de escassez de base econômica.

Alex

119. Ramo do VLT até a Zona Noroeste.

DEVOLUTIVA: Sob o ponto de vista de projetos municipais, uma das fases da obra da entrada da Cidade é a implantação de corredor exclusivo de ônibus na Zona Noroeste, com previsão de entrega até 2020. Contudo, sendo o serviço do VLT de competência do Estado, a proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

120. Túnel de ligação entre a zona noroeste e o canal 1.

DEVOLUTIVA: Esta diretriz, já vigente, permanece como proposta nas Diretrizes Viárias no inciso XLV do art. 17 (Planta 13).

121. Reforma das escadarias existentes nos morros.

DEVOLUTIVA: O artigo 15 da minuta do PlanMob, já previa que as escadarias dos morros deverão incluir canaletas e dispositivos que possibilitem o deslocamento de bicicletas e carros de compra. Além disso, **promoveu-se a alteração da redação do §2º do art. 15 da minuta** em discussão de modo a incluir a necessidade do levantamento das escadarias dos morros, com prazo. A execução das obras, assim como as prioridades devem ser definidas conforme o disposto no art. 10 da minuta, incluindo-as nas metas a serem atingidas em curto, médio e longo prazo, considerando também a capacidade financeira do município.

122. Solicita que o transporte público circule dentro dos bairros, uma vez que as linhas de ônibus hoje só circulam nas vias principais, e muitas vezes a distância a percorrer do ponto até a residência é muito grande.

DEVOLUTIVA: Entende-se que esta análise e proposta deva ser realizada no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo, contudo, incluiu-se o **§2º ao art. 25 da minuta** em discussão de modo a garantir que a distância máxima seja critério para definição da posição dos pontos de embarque e desembarque.

123. Incentivos para instalação de um shopping center na zona noroeste, bem como outras opções de lazer.

DEVOLUTIVA: Duas das estratégias do PlanMob, definidas no art. 6º, dizem respeito ao estímulo à instalação de comércios e serviços de utilização semanal de apoio ao uso residencial em áreas de carência de cobertura e a revisão de “estímulo à implantação de atividades econômicas com potencial de empregabilidade na Macrozona Noroeste”. Além disso, a Lei de Uso e Ocupação do Solo já permite tal uso em vias Arteriais da

Zona Noroeste, além de passar a permitir diversos usos menos impactantes de comércio e serviços em lotes com até 300m² de área de lote e de área construída nas vias locais.

Jean Pierre

124 a 170 –Segue análise e sugestões, com atenção especial aos artigos 40 - § 1º e 41 - § 1º da minuta do PlanMob, que tratam do Dimensionamento e Padronização das Calçadas, quanto às exigências para solicitação da Carta de Habitação e do pedido de licenciamento para ocupação da calçada por mesas e cadeiras, respectivamente. Também, com considerações à incorporação na minuta, da Lei Complementar 528/2005, que dispõe sobre as vagas para estacionamento e medidas mitigadoras aos polos atrativos de trânsito e transporte e à retirada das diretrizes viárias apresentadas na minuta, para que sejam incluídas em revisão da Lei Complementar 151/1994.

124. Em relação à **Política Nacional de Mobilidade Urbana** (Lei Nº 12.587/2012), cabe observar algumas exigências previstas na PNMU e outras decorrentes de modificações recentes:

125.Fixação das diretrizes da **política tarifária para o serviço de transporte público coletivo**, conforme o previsto no Artigo 8º da PNMU, determinando a forma de contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços; transparência e publicidade da estrutura tarifária e do seu processo de revisão; divulgação sistêmica e periódica, dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas; estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo (Incluído pela Lei Nº 13.683/2018, que também modificou o Estatuto da Metrópole Lei 13.089/2015).

DEVOLUTIVA: Incluída nova redação ao art. 28 da minuta do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifária municipal. Quanto à transparência e publicidade da estrutura tarifária, entende-se que esta já é uma obrigação cumprida, cujas informações ficam disponíveis para consulta no site da CET. As propostas de alteração da forma de comunicação dos demonstrativos de cálculo da tarifa de remuneração, assim como da definição do preço público e dos parâmetros de qualidade e quantidade da prestação do serviço poderão ser discutidos no grupo técnico de trabalho ou similar que elaborará e aprovará o Plano Municipal de transportes, conforme previsto no art. 28º da minuta ora em discussão.

126.Definição do **regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo**, firmados no contrato de licitação, conforme descrito no Artigo 9º da PNMU e do qual devem constar: a composição da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo (§ 1º); as fontes das receitas aplicadas no subsídio tarifário (§ 5º); a previsão de reversão de superávit tarifário para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana (§ 6º); a periodicidade dos reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço (§ 9º); previsão das incorporação de parcelas das receitas alternativas e fixação do índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas em favor da modicidade da tarifa ao usuário (§ 10) e a previsão de revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade para equilíbrio econômico e financeiro da concessão e da permissão (§ 12).

DEVOLUTIVA: Em atendimento a esta solicitação foi incluído inciso II ao art. 28 da minuta do PlanMob, embora os itens indicados já estejam previstos no último edital de concessão, de 2015.

127.A fixação das diretrizes para **contratação dos serviços de transporte público coletivo**, conforme previsto no Artigo 10 da PNMU, com a fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação (Inciso I); definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas (Inciso II); alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente (Inciso III); estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente (Inciso IV); identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária (Inciso V) e o estabelecimento de critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário de qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo (Parágrafo único).

DEVOLUTIVA: As diretrizes apresentadas já estão incluídas no último edital de licitação para a concessão de serviço de transporte público municipal, mas incluiu-se referência expressa à política nacional de mobilidade urbana na **redação do art. 24** da minuta do PlanMob.

128.Inclusão da definição, da regulamentação e da forma de fiscalização do **transporte remunerado privado individual de passageiros** cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, previsto pela Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou a PNMU em seu Artigo 11, que prevê: efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço (Inciso I); exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) (Inciso II); exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) (Inciso III) e a observância às condições relacionadas aos motoristas do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (Art. 11-B).

DEVOLUTIVA: Esta solicitação já foi atendida com a inclusão do inciso VI ao art. 6º da minuta do PlanMob. Entende-se que a regulamentação esteja obrigada a respeitar a PNMU.

129.As diretrizes para autorização, disciplinamento e fiscalização dos **serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros**, com base nos princípios apresentadas no Art. 12 (Incluídos pela Lei Nº 12.865, de 9 de outubro de 2013 e pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei Nº 13.146, de 6 de julho de 2015): transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal (§ 1º); transferência da outorga aos sucessores legítimos, em caso de falecimento do outorgado (§ 2º) e reserva de 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência na outorga de exploração de serviço de táxi (Art. 12-B),

DEVOLUTIVA: Esta solicitação já foi atendida com a inclusão do inciso VI ao art. 6º da minuta do PlanMob, com alteração pequena na redação de modo a deixar expressa a necessidade de atendimento, na regulamentação do serviço no município, ao disposto na lei federal.

130.As diretrizes para o **planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade**, apresentadas no Art. 21: a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo (Inciso I); a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução (Inciso II); a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos (Inciso III) e a definição das metas de atendimento e

universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos (Inciso IV).

DEVOLUTIVA: O art. 2º do PlanMob prevê o solicitado, embora dependa de elaboração posterior. **Foi incluído o §1º** ao referido artigo de modo a contemplar também a necessidade de identificação dos recursos para financiamento das metas, conforme sugerido.

131.Inclusão dos seguintes tópicos que devem estar contemplados no **Plano de Mobilidade Urbana**, apresentados no Art. 24: os polos geradores de viagens (Inciso VII) e as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (Inciso VIII); as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada (Inciso IX) e os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana (Inciso X).

DEVOLUTIVA: Será estudada a melhor maneira que incluir o conteúdo da Lei Complementar nº 528, de 18 de abril de 2005 que dispõe sobre os polos atrativos de trânsito e transporte. A referência à regulamentação de estacionamentos está presente na minuta na alínea “c” do inciso III do art. 5º, n inciso XVIII (antigo inciso XVII) do art. 6º e no art. 20.

Quanto à regulamentação de as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, no caso de cargas, em atendimento ao solicitado, **foi incluída alteração à redação do inciso IV do art. 7º** da minuta do PlanMob.

Quanto à solicitação de inclusão de mecanismos de financiamento do transporte público municipal **foi incluída nova redação ao art. 28 da minuta**. Com relação ao financiamento da infraestrutura de mobilidade urbana, além das previsões orçamentárias que devem manter relação com as metas a serem pactuadas para cumprimento das estratégias do Plano, ressalta-se que a lei complementar nº 2956, de 26 de dezembro de 2013, já prevê a utilização de recursos do FUNDURB para obras de mobilidade, assim como a Lei Complementar nº 931, de 14 de abril de 2016 (uso do espaço aéreo).

132.As ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços, nos **projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias**, com a fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos (Art. 25).

DEVOLUTIVA: Para atender ao solicitado foi **incluído o §1º ao art. 2º** do PlanMob.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (**Estatuto da Pessoa com Deficiência**), Lei Nº 13.146/2015, também passou a exigir algumas adequações que estão relacionadas ao PlanMob:

133.Art. 47. § 1º - Destinar 2% (dois por cento) do total de vagas nas áreas de **estacionamento em vias públicas**, próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoa com deficiência com comprometimento de mobilidade.

134.Art. 48. § 1º - Os **veículos de transporte coletivo terrestre**, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais devem dispor de **sistema de comunicação acessível** que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

- 135.Art. 48. § 3º - Para colocação do **símbolo internacional de acesso nos veículos**, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da **certificação de acessibilidade** emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.
- 136.Art. 49. As **empresas de transporte de fretamento e de turismo**, na renovação de suas frotas, são obrigadas ao cumprimento do disposto nesta Lei.
- 137.Art. 51. As frotas de **empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência**, estando o poder público autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos.
- 138.Art. 52. As **locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado** para uso de pessoa com deficiência, a **cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota**.
- 139.Art. 54. II - São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei e de outras normas relativas à acessibilidade, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, **a outorga ou a renovação de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza**.
- 140.Art. 60. Orientam-se, no que couber, pelas regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas, observado o disposto na Lei no 10.098, de 19 de dezembro de 2000, no 10.257, de 10 de julho de 2001, e no 12.587, de 3 de janeiro de 2012: I - os **planos diretores de transporte e trânsito** e os **planos de mobilidade urbana** elaborados ou atualizados a partir da publicação desta Lei; II - as **leis do sistema viário**.
- 141.Art. 61. A formulação, a implementação e a manutenção das ações de acessibilidade atenderão às premissas básicas de eleição de prioridades, **elaboração de cronograma e reserva de recursos** para implementação das ações.
- DEVOLUTIVA:** Para atender às solicitações referentes às obrigações e normas estabelecidas na Lei Federal nº 13.146/2015 e entendendo que estas são extensivas a todas as regulamentações e ações do plano, foi **incluído o §2º ao art. 1º** do PlanMob.

Algumas contribuições para a minuta do PlanMob, observando, entre outras, as determinações do Plano Diretor (LC 1.005/2018):

- 142.Artigo 4º - Incluir as definições de transporte público coletivo, transporte privado coletivo, transporte público individual e transporte urbano de cargas, conforme apresentado no Artigo 4º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Nº 12.587/2012).
- DEVOLUTIVA:** Foram incluídas todas as definições solicitadas.
- 143.Artigo 6º - V - Estabelecer diretrizes de regulamentação e fiscalização do transporte privado coletivo, com base nos requisitos de segurança, conforto, higiene, qualidade e fixação de tarifa máxima na prestação do serviço, realizando estudo para criação de programa de táxi compartilhado.
- DEVOLUTIVA:** Em atendimento ao solicitado foi alterada a redação do **inciso II do art. 8º**. Quanto à solicitação de inclusão dos requisitos ressalta-se que nenhuma nova norma que vier a ser criada desrespeitará o disposto na Lei Federal nº 12.587/2012.

144.Artigo 6º - Incluir XXII - Manutenção e ampliação da sinalização viária como forma de prevenir e reduzir os acidentes de trânsito, adequação do tempo dos semáforos para a travessia de pedestres e sincronização semafórica.

DEVOLUTIVA: Incluídos incisos XXV e XXVI ao art. 6º para contemplar estas solicitações.

145.Artigo 6º - XXIII - Atender ao Artigo 147 - § 2º do Plano Diretor (LC 1.005/2018): "Em conformidade com o disposto no parágrafo 3º do artigo 41 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade, o Município elaborará o Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres, como parte integrante do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, dispondo sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, especialmente daqueles que se constituem caminhos de concentração de focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros."

DEVOLUTIVA: Esta demanda já está prevista no art. 80 da minuta em discussão.

146.Artigo 7º - IV - Elaboração de regulamentação específica de disciplina da circulação de cargas no município com definição de áreas para estacionamentos para caminhões (Art. 8º - VI do Plano Diretor LC 1.005/2018) e criação de um sistema de licenciamento e monitoramento da circulação de veículos de transporte de produtos perigosos no Município (Art. 8º - XX do Plano Diretor LC 1.005/2018).

DEVOLUTIVA: Quanto à regulamentação das áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, no caso de cargas, em atendimento ao solicitado, foi incluída alteração à redação do inciso IV do art. 7º da minuta do PlanMob.

147.Artigo 7º - Incluir V - Realização de estudos com os objetivos de eliminar a sobreposição de trajetos nas linhas municipais, promovendo a integração física e tarifária com o objetivo de interligar as diferentes zonas do Município.

DEVOLUTIVA: Entende-se que esta ação deva ser discutida no âmbito da elaboração do Plano municipal de transporte público coletivo indicada no art. 3º da minuta em discussão.

148.Artigo 7º - Incluir VI - Atender ao Artigo 111 do Plano Diretor (LC 1.005/2018) que prioriza a implantação de vias determinadas pelas necessidades do transporte coletivo, pela complementação de ligações entre bairros e pela integração entre os municípios da RMBS.

DEVOLUTIVA: A ligação entre bairros já está prevista como estratégia no inciso XII (antigo XI) do art. 6º. Quanto ao critério para a integração regional, tem-se o disposto no art. 23 da minuta, incluído a partir de demanda da Oficina Morro.

149.Artigo 7º - Incluir VII - Atender ao Artigo 148 do Plano Diretor (LC 1.005/2018): Inciso XV – integrar projetos e o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana aos respectivos planos dos municípios limítrofes, considerando as demandas metropolitanas, do Porto de Santos e das atividades retroportuárias e Inciso XVI – priorizar a construção do túnel de ligação entre Macrozonas

Leste e Noroeste da Macroárea Insular do Município, por meio de articulações com o Município de São Vicente e demais esferas de governo.

DEVOLUTIVA: Estas demandas já estão previstas na alínea “e” do inciso II do art. 5º, inciso XII (antigo XI) do art. 6º e inciso LXV do art. 17.

150. Artigo 8º - II - Estabelecer diretrizes de regulamentação e fiscalização do transporte privado coletivo (fretamento escolar e turístico), incentivando a sua utilização em lugar do transporte individualizado.

DEVOLUTIVA: Em atendimento ao solicitado foi alterada a redação do inciso II do art. 8º.

151. Artigo 8º - Incluir III - Estudos para a implantação de melhorias na mobilidade urbana na Zona dos Morros.

DEVOLUTIVA: Várias inclusões foram realizadas por demanda da Oficina dos Morros com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana nos Morros.

152. Artigo 8º - Incluir IV - Projetos de requalificação considerando o controle da circulação de veículos de carga nas Áreas de Proteção Cultural – APC (Art. 46 - § único do Plano Diretor LC 1.005/2018);

DEVOLUTIVA: Esta demanda já está prevista na nova redação dada ao inciso IV do art. 7º da minuta o PlanMob.

153. Artigo 9º - Incluir III - Estabelecer os critérios de realização da Conferência Municipal de Mobilidade Urbana, organizada pelo órgão colegiado responsável pelo planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana no Município.

DEVOLUTIVA: A garantia da participação da sociedade está incluída na criação do grupo de monitoramento. A despeito desta participação, audiências públicas sempre poderão ser convocadas para a discussão dos temas afetos à mobilidade urbana.

154. Artigo 10 - § 1º - Fixar o prazo para definição das metas do PlanMob que serão definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho.

DEVOLUTIVA: Incluída alteração da redação do §1º do art. 10, conforme solicitado.

155. Artigo 20 - Conforme previsão da PNMU, estabelecer a política de estacionamentos de uso público e privado (Art. 23 - Inciso V), incluindo o estudo das áreas de implantação (Art. 24 - Inciso VIII).

DEVOLUTIVA: Este assunto está tratado na Seção III do Capítulo I do Título II e na alínea “C” do inciso III do art. 5º da minuta em discussão.

156. Capítulo II – Do Sistema de Transporte Público Coletivo - incluir a redação da Lei Complementar n.º 786, de 17 de dezembro de 2012, que dispõe sobre o transporte de animais domésticos no serviço municipal de transporte coletivo de passageiros.

DEVOLUTIVA: Acredita-se que este assunto possa estar disciplinado no Plano Municipal de Transporte Público Coletivo ou mantido na norma citada.

157. Artigo 25 - Incorporar a redação da Lei nº 1.982, de 11 de dezembro de 2001, que determina a obrigatoriedade de fixação de itinerário em pontos de ônibus e dá outras providências e da Lei n.º

3.121, de 27 de março de 2015 que cria o "Projeto Localizando a Vizinhança" nos abrigos de ônibus do município de Santos, e dá outras providências.

DEVOLUTIVA: O art. 25 da minuta já faz referência à necessidade de atendimento às referidas leis municipais.

158. Artigo 27 - Nos ônibus, lotações e micro-ônibus novos, incluir a exigência de tecnologia veicular para redução de emissão de poluentes e ruídos, ar condicionado, wi-fi e sistema de sinalização e comunicação visual em atendimento à ABNT NBR 14022 - Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.

DEVOLUTIVA: Alterada a redação do art. 27 conforme solicitado.

159. Artigo 28 - Incluir na minuta a redação da Lei nº 3.104, de 13 de janeiro de 2015, que dispõe sobre a concessão de subsídio financeiro ao serviço público de transporte coletivo de passageiros do município de Santos, e dá outras providências.

DEVOLUTIVA: Embora a redação não tenha sido incluída, a referência a ela está explícita. Ressalte-se, contudo, que foram incluídas sugestões de outras fontes de financiamento na redação do referido artigo.

160. Artigo 32 - Prever a inclusão de serviços de locação de veículos com motores elétricos (bicicletas, patinetes e similares).

DEVOLUTIVA: Alterada a redação do art. 32 para atender ao solicitado.

161. Capítulo IV - Do Sistema Peatonal - Seção I - Do Dimensionamento e Padronização das Calçadas - Manter a estrutura das Seções da LC 980/2015.

DEVOLUTIVA: Justificar solicitação.

162. Artigo 40 - A redação do § 1º que determina: "antes do pedido de ocupação ou da carta de habitação do edifício, o responsável técnico pela obra ou o proprietário deverá requerer a verificação do nivelamento para comprovação do disposto nos incisos III e IV deste artigo" e o § 2º: "A verificação a que se refere o §1º deste artigo deverá ser obrigatoriamente efetuada pelo órgão competente da Prefeitura, dentro do prazo de 7 (sete) dias, a contar da data de entrada da referida solicitação", devem ser reconsiderada, face a discordância com o Artigo 38 da Lei Complementar 1.025 de 2019 que institui o Código de Edificações Municipal.

DEVOLUTIVA: Este parágrafo foi suprimido por solicitação da representante da SIEDI no CMDU em decorrência da inclusão do §4º pela representação da CET no referido conselho.

163. Artigo 41 - A redação dada pela Lei nº 3.693, de 12 de abril de 1971 (D.O.M. 13/4/1971), que alterou o Código Municipal de Posturas (Lei 3.531/1968) no caput do artigo 233 da Seção V - Da Ocupação de Passeios com Mesas e Cadeiras, determinando que: "a ocupação de passeios com mesas e cadeiras, por parte de estabelecimentos comerciais, na **zona turística**" e em seu parágrafo único que: "o **pedido de licença** deverá ser acompanhado de uma **planta do estabelecimento, indicando a testada, a largura do passeio, o número e a disposição das mesas e cadeiras**", referenciadas no § 1º do Artigo 5º da LC 980/2015 e complementada pelo § 2º, determinando que: "as áreas destinadas à ocupação com mesas e cadeiras deverão ser devidamente **identificadas e sinalizadas**", deve ser

reconsiderada face a ausência de previsão legal no Capítulo II - Das Licenças, da Lei Complementar 1.025 de 2019, que institui o Código de Edificações Municipal e por não garantir a "Faixa Livre" definida no Artigo 40 da minuta: "área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, com largura correspondente a 2/3 (dois terços) da largura total do passeio, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infraestrutura, **mobiliário, ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária**" e do Art. 113 do P.D. (LC 1.005/2018) que determina que os passeios, como parte integrante da via pública, destinam-se **exclusivamente à circulação dos pedestres** com segurança e conforto, nelas sendo garantida a acessibilidade universal. A NBR 9050:2015, no item 6.12.3 c), prevê uma **faixa de acesso**, que consiste no espaço de passagem da área pública para o lote, possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Nos casos onde a largura da calçada permitisse a manutenção de uma faixa livre para circulação, com largura mínima de 1,20 m, a mesma poderia abrigar as mesas e cadeiras por parte dos estabelecimentos comerciais.

DEVOLUTIVA: Foram **alterados os incisos do art. 41** de modo a garantir o direito de circulação exclusiva dos pedestres, a possibilidade de oferta de mesas e cadeiras na parte externa dos estabelecimentos comerciais, entendendo que estes contribuem para a vitalidade urbana e percepção de segurança nas vias públicas e a necessidade de penalização a partir da fiscalização solicitada pela CET.

164.Artigo 53 - Compatibilizar a redação relacionada ao acesso de veículos e ao rebaixamentos de guias com os artigos 143 e 144 da Lei Complementar nº 1.006/2018 (LUOS).

DEVOLUTIVA: **Alterada a redação do artigo 53** da minuta em atendimento à solicitação.

165.Artigo 56 - Incluir a referência à ABNT NBR 16.537:2016 de Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação, de forma que a implantação de piso tátil atenda ao item 7.8 - Sinalização tátil nas calçadas.

DEVOLUTIVA: Este artigo foi suprimido, pois a obrigação foi incluída no inciso VII do art. 40.

166.Artigo 58 - Incluir a referência ao Artigo 146 da LUOS (LC 1.006/2018) que prevê que "novas construções com mais de 03 (três) pavimentos deverão garantir infraestrutura necessária para entrada de energia e telecomunicações de forma subterrânea", e que os projetos deverão estar em acordo com as especificações técnicas das concessionárias.

DEVOLUTIVA: Este dispositivo foi incluído como §2º do art. 58.

167.Artigo 67 - Incluir na minuta do PlanMob, a redação dos artigos 31 a 43 do Capítulo IX - Das Intimações, Infrações e Penalidades, da Lei Complementar 980/2015, revogando a mesma.

DEVOLUTIVA: Conteúdo **inserido na minuta** em atendimento à solicitação.

168.Artigo 81 - Determinar o prazo para criação de um **Conselho Municipal de Mobilidade Urbana**, através de Lei Complementar que defina sua composição e atribuições, garantindo a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Art. 15 da Lei nº 12.587/2012) e que assegure a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços (Inciso I do Art. 15).

DEVOLUTIVA: A garantia da participação da sociedade está incluída na criação do grupo de trabalho para o monitoramento. A despeito desta participação, audiências públicas sempre poderão ser convocadas para a discussão dos temas afetos à mobilidade urbana. Contudo **foi alterada a redação**

do §4º do art. 10 de modo a contemplar a representação dos operadores de serviço e do prazo para a regulamentação do grupo.

169. Incorporar integralmente a Lei Complementar 528/2005, que estabelece a obrigatoriedade de vagas para estacionamento para edificações em geral e a adoção de medidas mitigadoras às atividades ou empreendimentos pólos atrativos de trânsito e transporte e suas alterações.

DEVOLUTIVA: A SEDURB estuda a melhor maneira de incluir o conteúdo da lei complementar nº 528/2005 na minuta ora em discussão

170. Apartar do PlanMob as diretrizes viárias apresentadas na Seção II – Do Plano Viário e dos Logradouros Oficiais e apresentá-las como Lei Complementar modificativa à **LC 151/1994, que estabelece as Diretrizes Viárias**, modificando parte dos Planos aprovados pela Lei Municipal nº 1.316, de 27 de dezembro de 1951, e alterações posteriores; alterando a classificação de vias previstas na Lei Municipal nº 3.529 de 16 de abril de 1968.

DEVOLUTIVA: A abertura, prolongamento ou alargamento de vias, as quais compõem as diretrizes viárias do município, são propostas tendo como fundamento a melhoria do sistema de circulação que se utiliza de vias públicas, ou seja, todos os modais. A revisão promovida teve como critérios a prioridade da circulação do transporte coletivo e dos caminhos dos pedestres, sendo assim é tema afeto ao Plano de Mobilidade Urbana a exemplo do Plano Regulador de 1951, que incluía outras diretrizes que não apenas as viárias, assim como o PlaMob, embora estivesse muito mais focado na circulação por transporte individual. Sedo assim, não se observa justificativa para suprimir esta parte da minuta proposta. Os dispositivos legais que tratavam da classificação e dimensionamento de vias previstos na lei municipal nº 3529/1968 foram revogados em 2016.

OFICINA MACROZONA LESTE – 01/02/2019

Priscila R. Medeiros – Boqueirão

171. Solicita implementação de rodízio de veículos na cidade.

DEVOLUTIVA: No que diz respeito à proposta para implementar rodízio de veículos, observa-se que este pode não ser o mecanismo mais eficaz para diminuir o número de veículos em circulação, dado o contexto social da cidade - em que muitas famílias possuem mais de um automóvel, existindo ainda a possibilidade de incentivar a compra de mais veículos para revezamento nos dias de restrição da circulação e ocasionar o efeito inverso do esperado/proposto. Há na minuta do plano de mobilidade urbana objetivos gerais e específicos que visam a redução do uso do transporte individual motorizado e o aumento da parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou a bicicleta, a exemplo de implantação de estacionamentos dissuasórios (art. 6º, inciso XVIII), ampliação da rede cicloviária e implantação de paraciclos e bicicletários públicos nas praças e equipamentos públicos e culturais (Art. 6º, incisos VII e VIII e Art. 30), integração intermodal no transporte de cargas e passageiros (Art. 5º, inciso II alíneas “b”, “c”) e expansão de faixas exclusivas de circulação de transporte público (Art. 6º, inciso XV), além de plano peatonal para melhorar a caminhabilidade do pedestre (Seção II, Arts. 68 a 80).

172.Solicita implantação de edifícios garagem.

DEVOLUTIVA: Quanto à implantação de edifícios garagem, a regulamentação de estacionamentos públicos e privados está prevista na minuta da lei (Art. 5º, inciso III, alínea “c”), tendo por objetivo evitar o impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público, bem como a implantação de estacionamentos dissuasórios (Art. 6º, inciso XVIII), locais destinados a transferência de um modo de transporte de baixa capacidade (automóvel) para outro de alta capacidade (transporte público), que visam reduzir a circulação de veículos em grandes polos atrativos de viagens, como os centros comerciais e de serviços da cidade.

173.Solicita aplicativo de transporte público para facilitar sua utilização por deficientes visuais.

DEVOLUTIVA: Quanto ao aplicativo de transporte público para utilização por deficientes visuais, observa-se que a solicitação já se encontra contemplada na minuta em discussão. O artigo 7º, inciso I da minuta do plano de mobilidade tem por estratégia definir ações para garantir acessibilidade comunicacional no que diz respeito às informações sobre as linhas nos pontos de parada de transporte coletivo e tornem possível as informações também para pessoas com deficiências sensoriais. O artigo 24 prevê também a garantia da acessibilidade universal no serviço de transporte público coletivo.

A redação do artigo 24, alterada se refere a um sistema inclusivo e universal, ou seja, o sistema de sinalização e comunicação visual em atendimento às normas de acessibilidade comunicacional está contemplado.

174.Solicita utilização dos postes da praia para instalação de placas solares para wi-fi e abastecimento de baterias elétricas para ônibus elétricos; Solicita aumento da frota de ônibus elétrico.

DEVOLUTIVA: Quanto à solicitação de instalação de placas solares e ônibus elétricos, entende-se que estas análises e propostas devam ser realizadas no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo. **Foi incluído o artigo 24 da minuta em discussão**, que observa que o referido plano deverá ser elaborado, considerando diversas condicionantes, diretrizes e estratégias, entre elas o disposto no Art.5, inciso I, alínea “d”, que prevê o aceleração da transição para veículos menos poluentes.

A redação do inciso IV do artigo 24 foi alterada de modo a incluir tecnologia veicular para redução de emissão de poluentes e ruídos, ar condicionado, wi-fi entre outros como requisitos obrigatórios para os ônibus novos que entrarem em circulação na cidade.

Acredita-se que a modernização e a conversão para tecnologias menos poluentes e sustentáveis como veículos elétricos de transporte público coletivo deve ser discutida no âmbito da elaboração do plano municipal de transportes, quando será possível debater em detalhes a melhor forma de viabilização desta proposta.

175.Implantar algum tipo de Patrocínio / incentivo para transportes voltados à deficientes visuais que utilizem bicicleta.

DEVOLUTIVA: Acredita-se que esta proposta possa ser discutida no CONDEFI, o Conselho dos Direitos da Pessoa com Deficiência e posteriormente incorporada como um programa vinculado às diretrizes de democratização e universalização da mobilidade por bicicletas.

Leila Mestre – Vila São Jorge

176.Solicita sincronização de semáforos.

DEVOLUTIVA: A sincronização de semáforos é uma diretriz importante a ser utilizada em vias estruturais que abrigam os itinerários de transporte coletivo e cruzamentos com travessias de grande fluxo de pedestres, assim como a utilização de rótulas em substituição a semáforos (verificar o §5º do art. 15 incluído na minuta) pode ser uma boa estratégia, desde que garanta a travessia do pedestre com segurança.

177.Estabelecer prazo para instalação de Paraciclos nas paradas do VLT.

DEVOLUTIVA: Sendo o serviço do VLT de competência do Estado, a proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM. Contudo, a alínea “c” do inciso II do art. 5º prevê a necessidade de integral modal, o que inclui a integração entre o modo coletivo e a bicicleta. Para que seja possível o atendimento desta importante demanda **incluiu-se o inciso V ao art. 7º da minuta** em discussão para que seja possível a integração entre o modal bicicleta e o transporte metropolitano, ainda que os bicicletários não estejam localizados no interior das estações, solicitação que foge da alçada municipal. Contudo, a proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

178.Solicita calçadas padronizadas.

DEVOLUTIVA: No que diz respeito à proposta para padronização das calçadas, no artigo 38 da minuta do plano de mobilidade está previsto que a execução, reforma e manutenção dos passeios deverão obedecer aos princípios de acessibilidade, segurança e adequação. As características que devem ser observadas pelos elementos do passeio (faixa livre, faixa de serviço e esquina) estão estabelecidas no Capítulo IV – Do sistema peatonal, Seção I – Do dimensionamento e padronização das calçadas, onde sua padronização está contemplada.

179.Solicita qualificação do transporte público no sentido de veículos novos, limpos e adequados.

DEVOLUTIVA: Quanto à proposta para qualificar o transporte público, há na minuta em discussão diretriz para que a implementação dos serviços de transporte público preveja a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo (Art. 24, inciso I). **A redação do inciso IV do artigo 24 foi alterada** de modo a incluir tecnologia veicular para redução de emissão de poluentes e ruídos, ar condicionado, wi-fi entre outros como requisitos obrigatórios para os ônibus novos que entrarem em circulação na cidade, garantindo que estes parâmetros sejam observados na elaboração dos próximos editais de prestação de serviço de transporte coletivo.

180.Observa que os locais de paradas também precisam de padronização, instalados com material de boa qualidade, que garanta conforto ambiental, especialmente no verão.

DEVOLUTIVA: A solicitação já se encontra prevista na minuta em discussão. O artigo 25 prevê que “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.” A manutenção dos abrigos de ônibus é uma das obrigações da Concessionária de Serviço de Transporte Coletivo Municipal segundo o edital vigente.

181.Pede instalação obrigatória de ar condicionado em todos os ônibus.

DEVOLUTIVA: Nas especificações do edital de prestação de serviços de transporte coletivo municipal vigente está observado que a frota de veículos deverá contar com, no mínimo, 150 ônibus com ar condicionado, distribuídos de forma proporcional aos tipos de veículos que a compõe.

A redação do artigo 24 foi alterada de modo a incluir tecnologia veicular para redução de emissão de poluentes e ruídos, ar condicionado, wi-fi entre outros como requisitos obrigatórios para os ônibus novos que entrarem em circulação na cidade, garantindo que estes parâmetros sejam observados na elaboração dos próximos editais de prestação de serviço de transporte coletivo. Sugere-se que a exigência da totalidade dos veículos dotados de sistema de climatização seja introduzida no âmbito da discussão do Plano Municipal de Transporte Coletivo (art. 24).

Simone Oliveira – Estuário

182.Divulgar a Audiência pública do dia 13 de fevereiro nos ônibus municipais.

DEVOLUTIVA: A audiência pública foi divulgada através do diário oficial, página da prefeitura nas redes sociais, cartazes nos ônibus municipais e faixas em pontos estratégicos em cada macrozona da cidade, seguindo sugestão da oficina.

183.Revisar trajetos de ônibus, de modo que as linhas façam o sentido leste oeste de modo mais eficaz.

DEVOLUTIVA: Esta é uma questão específica, que será contemplada no Plano Municipal de Transporte, a ser realizado complementarmente ao Plano de Mobilidade. A proposta será encaminhada à CET para ser avaliada no momento de sua elaboração.

Foi revisada a redação do art. 24 do PlanMob, o qual observa que o Plano Municipal de Transporte Público Coletivo deverá ser elaborado considerando as diretrizes do PlanMonnb, onde entrará obrigatoriamente a revisão dos itinerários do transporte público municipal de modo a guardar maior eficácia no atendimento.

184.Bilhete único (integração) para diversos modais: ônibus municipal e intermunicipal, VLT, balsa (integrar com política metropolitana).

DEVOLUTIVA: O sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente e o incentivo à integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros estão previstos no art. 5º, inciso II, alíneas “b” e “c” da minuta em discussão. **Foi alterada a redação do inciso XXII (antigo XXI) do art. 6º da minuta** de modo a contemplar a solicitação de integração entre os modais. A integração com o transporte metropolitano deve estar proposta no Plano Municipal de Transporte Público Coletivo, previsto no **artigo 24 da minuta**.

185.Na integração metropolitana, implementar cobrança de tarifa proporcional aos trajetos realizados.

DEVOLUTIVA: **Foi incluído artigo 24 da minuta em discussão**, que observa que o Plano Municipal de Transporte Público Coletivo deverá ser elaborado de forma complementar a este plano considerando diversas condicionantes, diretrizes e estratégias, entre elas o disposto no Art.5, inciso I, alínea “b”, que prevê um sistema de transporte coletivo integrado, física, operacional e tarifariamente. **A redação do art. 28 foi alterada** de forma a indicar os critérios a serem considerados na definição da política tarifária para o transporte público municipal, entre eles a diversificação tarifária considerando o tipo de trajeto realizado, o tipo de usuário do serviço e a forma de compra da passagem.

186.Unificação do cadastro para deficientes.

DEVOLUTIVA: Não foi possível identificar a pretensão desta observação. Qual o objetivo da unificação para o Plano de Mobilidade?

187.Exigência de quantidade mínima de vagas de bicicleta nos empreendimentos.

DEVOLUTIVA: No inciso VIII do artigo 6º está prevista implantação de paraciclos e bicicletários públicos nas praças públicas, prioritariamente naquelas localizadas em subcentros comerciais, centralidades lineares e próximas a pontos turísticos. O artigo 30 prevê estacionamento para bicicletas nos equipamentos públicos e culturais, educacionais, de lazer ou de saúde.

A SEDURB estuda a melhor maneira de incluir o conteúdo da lei complementar nº 528/2005 na minuta ora em discussão, onde há previsão de obrigação de oferta de vagas de bicicletas conforme a natureza e o porte de cada empreendimento.

188.Passagens de pedestre nos clubes.

DEVOLUTIVA: Para a definição das passagens de pedestres foram levantadas as questões que impactam a circulação peatonal, como quadras de grandes dimensões, descontinuidades viárias e locais com edificações já consolidadas e passagens com maior potencial para a definição de rotas de pedestres. As quadras dos clubes não foram selecionadas, pois outras rotas próximas já estavam previstas.

Valdir F. de Souza – Boqueirão

189.Implantar em todas as vias estacionamento regulamentado.

DEVOLUTIVA: A alínea “c”, inciso II, art. 5º da minuta em discussão prevê regulamentação de estacionamentos públicos e privados de forma a evitar o impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público. No art. 20 é observado que o Poder Executivo pode outorgar a exploração, implantação, operação, manutenção e gerenciamento do sistema de estacionamento regulamentado pago de veículos em vias e logradouros públicos. O parágrafo único do art. 20 estipula que a CET-SANTOS desenvolverá estudo para expansão do sistema de estacionamentos regulamentados. É preciso verificar se há viabilidade técnica e de fiscalização para a cobrança de estacionamento em todas as vias públicas.

190.Fiscalização de vagas de embarque e desembarque nas escolas.

DEVOLUTIVA: A SEDURB estuda a melhor maneira de incluir o conteúdo da lei complementar nº 528/2005 na minuta ora em discussão, onde há previsão de obrigação de oferta de vagas embarque e desembarque conforme a natureza e o porte de cada empreendimento.

191.Aumentar frota de transporte público na hora do rush.

DEVOLUTIVA: Esta é uma questão específica, que será contemplada no Plano Municipal de Transporte, a ser realizado complementarmente ao Plano de Mobilidade. A proposta será encaminhada à CET para ser avaliada no momento de sua elaboração.

192.Fiscalização em relação à ocupação de tapumes, que invadem as calçadas e provocam acidentes com os pedestres.

DEVOLUTIVA: Esta é uma questão específica. As demandas de fiscalização referentes às calçadas devem ser encaminhadas à CET, órgão responsável por sua fiscalização.

AUDIÊNCIA PÚBLICA – 13/02/2019

Mario Bernardino Rosa Filho (documento entregue na audiência)

193. Retorno dos pontos de ônibus na Av. Dr. Bernardino de Campos sentido praia – localizado entre as ruas Dr. Carvalho de Mendonça e Rua Joaquim Távora – retirado em 2013 pela CET.

DEVOLUTIVA: Sugere-se a definição de critérios para a alocação de pontos de embarque e desembarque de passageiros. **Para atendimento desta demanda, foi incluído o §2º ao art. 25 da minuta do PlanMob.**

194. Participação da sociedade civil junto à CET através do Conselho de Bairros (COMEB), para que possamos interagir com as decisões desta empresa no que afeta a vida dos moradores.

DEVOLUTIVA: Há na minuta previsão de criação de um grupo técnico de trabalho que deve incluir membros da sociedade civil organizada (§4º do art. 10), bem como previsão de comunicação prévia à população nos casos de alterações locais dos pontos de embarque e desembarque e alterações de itinerário do transporte público coletivo (§1º do art. 25). Observa-se ainda que há uma no município uma Comissão Municipal de Transportes composta por membros do poder público, Companhia de Engenharia do Tráfego (CET) e sociedade civil organizada, sendo possível pleitear uma das vagas quando da próxima eleição de membros.

195. Retorno dos professores às academias de ginástica e equipamentos públicos, como é o caso da academia na Praça Olímpio Lima.

DEVOLUTIVA: Quanto à política de ocupação de espaços públicos, há diretriz similar prevista para o Plano Municipal de vias exclusivas de pedestres e de ruas compartilhadas definida no art. 79 da minuta do planMob. **Realizada alteração da redação do art. 79 da minuta do PlanMob** para incluir como critério da elaboração do Plano de ruas compartilhadas e vias exclusivas de pedestres, a melhor distribuição dos espaços públicos na cidade.

196. Calçadas com acessibilidade para as pessoas com dificuldades de locomoção, cadeirantes, deficientes visuais e idosos.

DEVOLUTIVA: Já há no artigo 54 da minuta indicação de que os passeios públicos deverão incorporar dispositivos que garantam a acessibilidade universal e a locomoção de pedestres, pessoas com deficiências e com mobilidade reduzida e no art. 55 estão estabelecidos os parâmetros que devem ser seguidos nas rampas de acessibilidade. As diretrizes gerais a serem seguidas pelas calçadas no município podem ser verificadas no art. 40 da minuta, que incorporou a Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017 – Calçada para todos. Há ainda indicação para elaboração de Plano de rotas preferenciais de pedestres, previsto no art. 80, deve ser constituído pelo conjunto de vias públicas e passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros.

197. Instalação de Calçadas Verdes próximas às praças e jardins públicos, possibilitando o escoamento da água da chuva e respiração da terra, tornando um ambiente agradável para a mobilidade.

DEVOLUTIVA: Dispositivo similar “às calçadas ecológicas” sugeridas” já está disposto na lei de calçadas, a qual foi incorporada à minuta do PlanMob ora em discussão, especificamente no " **Art. 43.** A faixa de serviço

poderá ser executada ou reformada de modo a garantir a permeabilidade do solo através da implantação de canteiros verdes ou da instalação de pisos drenantes. **§ 1º.** Nas vias classificadas como Arteriais ou Coletoras, a implantação de canteiros verdes e a instalação de pisos drenantes dependerão de projeto específico elaborado ou aprovado pela Prefeitura Municipal de Santos. **§ 2º.** Nas vias classificadas como Locais, ficam autorizadas a implantação de canteiros verdes e a instalação de pisos drenantes, devendo estas ocorrer às expensas do interessado e em conformidade com as especificações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente". O Plano Diretor do Município de Santos prevê em seu art. 157 a elaboração de Plano Municipal de Arborização Urbana. Sugerimos a vinculação deste plano àquele que estabelece o Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres a partir da inclusão de §2º ao art. 80 na minuta do PlanMob: "**§ 2º.** O Plano de Arborização Urbana de que trata o art. 157 do Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos deve ser implementado atendendo prioritariamente o Plano de Rotas Preferenciais de Pedestres".

198.Mudança do tipo de asfalto ou pinturas adequadas para diminuir os efeitos do calor.

DEVOLUTIVA: Acredita-se que a proposta sobre pavimentação possa ser umas das metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob, definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do plano (art. 10, §1º)

199.Câmeras de monitoramento nos locais identificados como necessários pelas entidades de bairros, sendo que a segurança estimula a mobilidade.

DEVOLUTIVA: Acredita-se que a implantação de câmeras de monitoramento possa ser umas das metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob, definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do plano (art. 10, §1º). A garantia da segurança nos deslocamentos das pessoas está prevista como uma das diretrizes gerais no plano na alínea "f", inciso I do art. 5º. Há ainda indicação para elaboração de Plano de rotas preferenciais de pedestres, previsto no art. 80, deve ser constituído pelo conjunto de vias públicas e passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros.

200.Postes com fixação de lâmpadas LED abaixo dos galhos altos das árvores, evitando assim ofuscamento da iluminação, bem como preservação das mesmas.

DEVOLUTIVA: Em atendimento ao problema de sombreamento do passeio acarretado pelas copas das árvores, **incluiu-se o inciso IV ao art. 42 da minuta do PlanMob.**

201.Telhado verde nos abrigos de parada de ônibus, diminuindo o calor.

DEVOLUTIVA: Em resposta à utilização de estratégias para amenizar as temperaturas para os pedestres, tem-se o já disposto no art. 80 da minuta do PlanMob em discussão, mas para contemplar o caso dos abrigos de ônibus, **foi introduzido o §3º ao art. 25 da minuta em elaboração.**

202.Circulação de ônibus menores e com maior frequência, possibilitando fluidez no trânsito.

DEVOLUTIVA: Com o objetivo de atender à demanda de redução do porte dos veículos de transporte coletivo, entende-se que esta análise e proposta deva ser realizada no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo. Sendo assim, **inclui-se artigo 24 à minuta em discussão.**

203.Implantação de linhas inteligentes de ônibus – linhas intermediárias – possibilitando o acesso dos usuários aos locais onde a linha comum não chega.

DEVOLUTIVA: Entende-se que esta análise e proposta deva ser realizada no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo. Sendo assim, **inclui-se artigo 24 à minuta** em discussão.

204.Proposta de projeto para alteração da Lei de Eventos, promovendo transporte público específico para eventos de magnitude, bem como promovendo o acesso através de logística específica, diminuindo assim a circulação de veículos. Em Santos, tudo é relativamente perto.

DEVOLUTIVA: Sugere-se que os Polos Atrativos de Trânsito e Transporte - PATT, estejam obrigados, na renovação de licença após a promulgação do plano, de apresentar programa de incentivo ao deslocamento a pé, por bicicleta, por transporte público coletivo ou transporte rotativo, de seus usuários. **Incluído inciso III ao art. 8º da minuta do PlanMob em atendimento a esta solicitação.**

205.Parada dos ônibus fora dos pontos após às 22:00 horas para mulheres, idosos e outros, educando os motoristas para estas possibilidades, como ocorre com os seletivos.

DEVOLUTIVA: Entende-se que esta análise e proposta deva ser realizada no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo. Sendo assim, **inclui-se artigo 24 à minuta** em discussão. O desembarque de mulheres dos veículos de transporte público coletivo de passageiros, fora dos pontos de parada preestabelecidos, a partir das 22h até às 5h do dia seguinte foi autorizado pelo decreto nº 7.874/2017.

206.Criação de um Conselho das Vizinhanças Solidárias – com participação da Comunidade e Polícia Militar – pela Prefeitura Municipal de Santos, onde o poder público possa estar informado do que acontece nos bairros.

DEVOLUTIVA: Entende-se que esta proposta esteja mais relacionada às atividades do Conselho Municipal de Segurança.

207.Instalação de bicicletários pela CET discutidas com os moradores através das entidades de bairros.

DEVOLUTIVA: No parágrafo único do art. 29 da minuta é observado que “em locais determinados, mediante prévio estudo e consenso com os usuários, serão criados locais para guarda de bicicletas e triciclos”.

208.Fiscalização de fato pela CET nas ruas impactadas em dias de feiras livres, cujo acúmulo de veículos estacionados de forma irregular nestes dias impede o fluxo e o tráfego nestes locais (Exemplo: Rua D. Pedro I, as quintas-feiras fica intransitável).

DEVOLUTIVA: A referência à regulamentação de estacionamentos está presente na minuta na alínea “c” do inciso III do art. 5º, no inciso XVIII (antigo inciso XVII) do art. 6º e no art. 20. As questões específicas sobre estacionamento irregular nas vias devem ser encaminhadas à CET-SANTOS, órgão responsável por sua fiscalização.

Caio R. Souza

209.Estatização do transporte público. Hoje o transporte público é usado como mercadoria para acúmulo de capital de empresas privadas, onde a preocupação com o transporte da população é deixada por último. O município deve ao menos subsidiar, se não totalmente, parte da tarifa, não só a população. Quem banca o transporte é a população, e ao invés de ser revertido para a própria população é enviado diretamente para o bolso da Piracicabana.

DEVOLUTIVA: O critério utilizado para definição do valor da tarifa é baseado na Tabela do Geipot - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, que estabelece uma planilha para Cálculo Tarifário para Transporte Urbano. Esta tabela pode ser consultada no site da CET. A tarifa municipal subsidiada pode ser implementada, pois já existe lei aprovada para isto. Trata-se da Lei nº 3104, de 13 de janeiro de 2015. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifaria municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifaria considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

210. Passe livre: o ideal seria o transporte público, estatal e sem tarifa. Um bom começo seria o passe livre para os estudantes e para pessoas de baixa renda, ao menos nos finais de semana.

DEVOLUTIVA: Em relação a tarifa estudantil, existe a gratuidade para os casos de comprovação de baixa renda e os responsáveis pelo aluno devem estar cadastrados no CAD Único. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifaria municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifaria considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

211. Bike Santos acessível: o Bike Santos é apenas uma forma de ganhar dinheiro criada pela prefeitura e pela empresa Unimed. É necessário ter um smartphone com internet e possuir um cartão de crédito. Ou seja, não é acessível. O Bike Santos poderia funcionar por um curto período sem cobrança. E também funcionar com passe, cartão transporte por um preço simpático.

DEVOLUTIVA: Alterada a redação do inciso VI do art. 7º da minuta de modo a contemplar a demanda.

Brenda Aguiar - Caruara

212. Acessibilidade nos ônibus intermunicipais que atendem aos bairros da área continental, em especial o Caruara.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alterações na infraestrutura de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

No que diz respeito ao transporte público municipal, o artigo 24 da minuta prevê a garantia da prestação do serviço de transporte público, promovendo um sistema democrático e inclusivo, garantindo acessibilidade universal em todos os seus gêneros.

213. Valor da passagem muito alto em comparação à infraestrutura oferecida. Hoje a população da área continental paga R\$4,50 na passagem e os veículos não possuem ar condicionado e não têm horário certo; aos sábados apenas um ônibus atende a região.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alterações na infraestrutura de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão com nova do inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área

continental. As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

214. Implantação de guias rebaixadas para cadeirantes nas calçadas, hoje não acessíveis.

DEVOLUTIVA: Já há no artigo 54 da minuta indicação de que os passeios públicos deverão incorporar dispositivos que garantam a acessibilidade universal e a locomoção de pedestres, pessoas com deficiências e com mobilidade reduzida e no art. 55 estão estabelecidos os parâmetros que devem ser seguidos nas rampas de acessibilidade. As diretrizes gerais a serem seguidas pelas calçadas no município podem ser verificadas no art. 40 da minuta, que incorporou a Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017 – Calçada para todos. Há ainda indicação para elaboração de Plano de rotas preferenciais de pedestres, previsto no art. 80, deve ser constituído pelo conjunto de vias públicas e passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros.

215. Melhoria no acesso e velocidade da população da área continental aos serviços básicos como saúde.

Hoje é necessário esperar cerca de 4 meses para conseguir uma consulta.

DEVOLUTIVA: Para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão com nova do inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental.

Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. As questões relativas aos horários e atendimentos de emergência podem ser requisitadas ao órgão competente.

216. Criação de empregos na área continental.

DEVOLUTIVA: Alteração da redação do inciso XIII (antigo XII) do art. 6º da minuta, que prevê que estímulo à implantação de atividades econômicas com potencial de empregabilidade na Macrozona Noroeste e na macroárea continental de Santos com atividades ligadas ao ecoturismo e à economia criativa para contemplar o solicitado.

217. Passe livre para os moradores da área continental.

DEVOLUTIVA: Em relação a tarifa estudantil, existe a gratuidade para os casos de comprovação de baixa renda e os responsáveis pelo aluno devem estar cadastrados no CAD Único. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifária municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifária considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

218. Inclusão do Caruara no circuito cultural da cidade.

DEVOLUTIVA: **Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º** de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. A proposta será encaminhada à Secretaria de Cultura.

Martinho

219. Esgotamento sanitário no Caruara.

DEVOLUTIVA: Conforme a Coordenadoria de Regularização Fundiária da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, existe projeto da SABESP, apresentado inclusive em audiência pública. A Prefeitura Municipal de Santos encaminhou ofício solicitando prazo à Concessionária para a execução do serviço.

220. Travessia pelo canal de Bertioiga/Guarujá para o Caruara.

DEVOLUTIVA: Há previsão **no inciso I do art. 21 com nova redação**, para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental. A sugestão de travessia entre Santos e Guarujá pelo canal de Bertioiga será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

221. Diminuição do valor das passagens dos ônibus que atendem os bairros da área continental.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alterações na infraestrutura de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB. Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão com nova do inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental. As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

222. Manutenção e reabertura dos equipamentos de esporte e lazer do Caruara.

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. Acredita-se que a reforma ou ampliação de instalações já existentes possam ser definidas como metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob.

Fernanda Brito

223. Solicitou presença da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) na audiência (convocação).

DEVOLUTIVA: Questão específica. A solicitação será encaminhada à CET.

Samara - Paquetá

224. Melhoria na pavimentação do Centro, em especial na Av. São Francisco.

DEVOLUTIVA: Acredita-se que a proposta sobre pavimentação possa ser umas das metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob, definidas pelo Grupo Técnico de Trabalho para o acompanhamento do plano (art. 10, §1º)

225. Manutenção da cobertura das paradas de ônibus do Paquetá.

DEVOLUTIVA: Para atender à questão da infraestrutura dos abrigos de ônibus foi **introduzido o §3º ao art. 25** da minuta em elaboração, que prevê estudar alternativas de abrigos de embarque e desembarque de transporte público coletivo que tenham o potencial de amenizar temperaturas, a exemplo dos tetos verdes.

226. Observa que há problemas de coleta de lixo, entulho e caçambas no Centro e Paquetá.

DEVOLUTIVA: Sugere-se o contato com a Secretaria de Serviços Públicos ou diretamente junto à [ouvidora municipal](#).

227. Melhoria nas calçadas, hoje esburacadas e implantação de iluminação pública principalmente no caminho para as catraias.

DEVOLUTIVA: Já há no artigo 54 da minuta indicação de que os passeios públicos deverão incorporar dispositivos que garantam a acessibilidade universal e a locomoção de pedestres, pessoas com deficiências e com mobilidade reduzida e no art. 55 estão estabelecidos os parâmetros que devem ser seguidos nas rampas de acessibilidade. As diretrizes gerais a serem seguidas pelas calçadas no município podem ser verificadas no art. 40 da minuta, que incorporou a Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017 – Calçada para todos. Há ainda indicação para elaboração de Plano de rotas preferenciais de pedestres, previsto no art. 80, deve ser constituído pelo conjunto de vias públicas e passagens com maior potencial para promover ligações rápidas e confortáveis a partir de passeios acessíveis, sombreados e seguros “(...) de acesso às estações de integração modal metropolitana”. O inciso IV do art. 22, também prevê que as estações embarque e desembarque de transporte hidroviário devem “**IV.** Estar integradas ou situarem-se a pouca distância, em trajetos seguros, de pontos de embarque e desembarque de transporte público municipal e/ou metropolitano”.

228. Solução dos problemas de drenagem e bocas de lobo entupidas.

DEVOLUTIVA: Esta demanda deve ser dirigida à Secretaria Municipal de Serviço Públicos. No âmbito do PlanMob é possível definir como meta a qualificação da drenagem nas principais vias de circulação de transporte públicos, bem como nas rotas preferenciais de pedestres (art. 80) conforme o disposto no art. 10.

229. Solução para os atropelamentos ocasionados por conta dos ferros velhos.

DEVOLUTIVA: As diretrizes relacionadas à segurança na circulação urbana devem incluir levantamento dos principais locais de acidentes de trânsito, assim como suas causas e metas relacionadas para sua solução podem ser definidas, conforme o disposto no art. 10 da minuta em discussão.

Audrey

230. Discussão de projetos com a população antes do início das obras, maior divulgação e comunicação.

DEVOLUTIVA: O art. 9º da minuta do PlanMob em discussão, propõe especificamente, para atingir o objetivo de implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, a “Criação de sistema de comunicação e participação acessível a todas as pessoas, integrando informações de aplicativos, órgãos públicos, conselhos e comissões” e a “Criação de campanha de comunicação para a divulgação dos princípios, objetivos e ações do PlanMob-Santos”. Dentre as ações estariam enquadrados os projetos de intervenção física no espaço da cidade.

Moura Ribeiro

231. Maior comunicação, discussão e divulgação dos projetos e ações da prefeitura à população e participação popular efetiva.

DEVOLUTIVA: O art. 9º da minuta do PlanMob em discussão, propõe especificamente, para atingir o objetivo de implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, a “Criação de sistema de comunicação e participação acessível a todas as pessoas, integrando informações de aplicativos, órgãos públicos, conselhos e comissões” e a “Criação de campanha de comunicação para a divulgação dos princípios, objetivos e ações do PlanMob-Santos”.

232. Desincentivo ao transporte particular individual e aumento da circulação de pedestre.

DEVOLUTIVA: A redução do uso do transporte individual nos deslocamentos é um dos objetivos principais da minuta do Plano de Mobilidade. Dentre os objetivos gerais e específicos indicados no inciso I do Art. 5º, destaca-se o disposto nas alíneas “a” a “f”, que prevê, entre outros, a redução das distâncias nos deslocamentos, redução da utilização do transporte individual motorizado, promoção de meios de transportes coletivos acessíveis a todos, aumento da parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta e implementação de infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas e travessias adequadas.

233. Maior integração entre as secretarias da prefeitura.

DEVOLUTIVA: Este é um dos objetivos do Plano, organizar de acordo com as diretrizes aqui estabelecidas e as prioridades definidas por órgão colegiado, as obras, programas e regulamentações afetas à mobilidade urbana atualmente executadas por diversas secretarias diferentes.

Edson

234. Sugere que os imóveis com NP2 com uso atualmente desconforme, se demolidos, tenham uso futuro obrigatoriamente em conformidade com o previsto pela legislação de uso do solo.

DEVOLUTIVA: Esta regra já está prevista no art. 32 da Lei Complementar nº 1.006, de 16 de julho de 2018 – Lei de uso e ocupação do solo da área insular do Município de Santos.

Diogo

235. Gestão dos usos na lei do Alegria Centro para habitação.

DEVOLUTIVA: Questão específica não relacionada diretamente ao Plano. A proposta pode ser encaminhada ao e-mail da SEDURB (sedurb@santos.sp.gov.br) para que seja avaliada pelos técnicos que estão desenvolvendo o trabalho de revisão da Lei Complementar nº 470/2003 (Alegria Centro).

Jonathan

236. Diminuição do preço da passagem, uma vez que o percentual de aumento da tarifa foi maior que o do salário mínimo.

DEVOLUTIVA: O critério utilizado para definição do valor da tarifa é baseado na Tabela do Geipot - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, que estabelece uma planilha para Cálculo Tarifário para Transporte Urbano. Esta tabela pode ser consultada no site da CET. A tarifa municipal subsidiada pode ser implementada, pois já existe lei aprovada para isto. Trata-se da Lei nº 3104, de 13 de janeiro de 2015.

Incluída nova redação ao art. 28 da minuta do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifária municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifária considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

237. Estatização do transporte público.

DEVOLUTIVA: O critério utilizado para definição do valor da tarifa é baseado na Tabela do Geipot - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, que estabelece uma planilha para Cálculo Tarifário para Transporte Urbano. Esta tabela pode ser consultada no site da CET. A tarifa municipal subsidiada pode ser implementada, pois já existe lei aprovada para isto. Trata-se da Lei nº 3104, de 13 de janeiro de 2015. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifaria municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifaria considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

238. Passe livre.

DEVOLUTIVA: Em relação a tarifa estudantil, existe a gratuidade para os casos de comprovação de baixa renda e os responsáveis pelo aluno devem estar cadastrados no CAD Único. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifaria municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifaria considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

239. Acabar com o monopólio da Piracicabana.

DEVOLUTIVA: Entende-se que esta análise e proposta deva ser realizada no âmbito da elaboração do Plano Municipal de Transporte Coletivo. Sendo assim, **inclui-se artigo 24 à minuta** em discussão.

Constantino

240. Prioridade na execução do túnel ligando a Zona Noroeste com a Zona Leste.

DEVOLUTIVA: Esta diretriz, já vigente, permanece como proposta nas Diretrizes Viárias (Planta 13).

241. Melhoria da situação do sistema viário do Caruara, ruas esburacadas, sem pavimentação.

DEVOLUTIVA: **A redação do inciso XX (antigo XIX) art. 6º foi alterada** de forma a incluir consideração às obras de drenagem e pavimentação para a circulação em segurança no Plano Macroviário da Macroárea Continental do Município a ser elaborado.

242. Ações de regularização fundiária no Caruara, bem como implantação de infraestrutura de saneamento básico.

DEVOLUTIVA: Conforme a Coordenadoria de Regularização Fundiária da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, existe projeto da SABESP, apresentado inclusive em audiência pública. A Prefeitura Municipal de Santos encaminhou ofício solicitando prazo à Concessionária para a execução do serviço. Quanto ao processo de regularização fundiária do Caruara, sugere-se o contato com a Coordenadoria de Regularização Fundiária da SEDURB. No Plano proposto, a alínea “d” do inciso II do art. 5º visa garantir “nos planos de regularização fundiária e urbanística, o acesso de veículos de transporte coletivo aos assentamentos abrangidos” como um princípio.

243. Maior comunicação entre a prefeitura e a população.

DEVOLUTIVA: O art. 9º da minuta do PlanMob em discussão, propõe especificamente, para atingir o objetivo de implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, a “Criação de sistema de comunicação e participação acessível a todas as pessoas, integrando informações de aplicativos, órgãos públicos, conselhos e comissões” e a “Criação de campanha de comunicação para a divulgação dos princípios, objetivos e ações do PlanMob-Santos”.

João Inocêncio - Saboó

244.Consulta prévia à população atingida antes do desenvolvimento de projetos e maior comunicação entre a prefeitura e população.

245.Reclama sobre os impactos das obras da entrada da cidade e instalação de linha de transmissão no entorno do Saboó.

DEVOLUTIVA: No que diz respeito às obras da entrada da cidade, observa-se que há prejuízo atualmente, na fase de obras e haverá também no futuro quando estas estiverem finalizadas para o caso do transporte intermunicipal, conforme informação prestada pela Secretaria de Governo, responsável pelo acompanhamento da obra. Ressalta-se que houve comunicação prévia à população a respeito das obras e alterações de localização de pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo no site da prefeitura e via panfletagem no bairro pela Secretaria de Comunicação.

Quanto à linha de transmissão, a Lei Complementar nº 980, de 15 de setembro de 2017 – Calçada para todos, dispõe que a infraestrutura de energia deve ser instalada na faixa de serviço, ou seja, não deverá interferir na parte da calçada destinada ao passoio público, qual seja, aquela de uso exclusivo para a circulação de pedestres. Ainda, conforme a referida lei, as calçadas com largura inferior a 1,80m ou superior a 3,60 m devem ser objeto de projeto específico da Secretaria de Infraestrutura e Edificações. Esta norma foi incorporada à minuta do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e permanece, portanto como diretriz. Ressalta-se ainda que a Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 – Dispõe sobre a exigência de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, exige para os casos de expansão da infraestrutura urbana de energia elétrica, a apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança, quando a ampliação for superior a 25% (vinte e cinco por cento) do sistema ou obra original.

Eurípedes – Ponta da Praia

246. Maior comunicação entre a prefeitura e a população, com consulta prévia à população atingida antes do desenvolvimento de projetos, citando como exemplo o projeto da ponta da praia.

DEVOLUTIVA: O art. 9º da minuta do PlanMob em discussão, propõe especificamente, para atingir o objetivo de implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, a “Criação de sistema de comunicação e participação acessível a todas as pessoas, integrando informações de aplicativos, órgãos públicos, conselhos e comissões” e a “Criação de campanha de comunicação para a divulgação dos princípios, objetivos e ações do PlanMob-Santos”.

247.Medidas para evitar estacionamentos na via que ocasionem a obstrução da passagem de veículos como o de coleta de lixo.

DEVOLUTIVA: A referência à regulamentação de estacionamentos está presente na minuta na alínea “c” do inciso III do art. 5º, no inciso XVIII (antigo inciso XVII) do art. 6º e no art. 20. Conforme o inciso I do art. 181 do Código de Trânsito Brasileiro, estacionar em esquinas e a menos de 5 metros do alinhamento da via é proibido, tendo por penalidades multa e remoção do veículo. As questões específicas sobre estacionamento irregular nas vias devem ser encaminhadas à CET-SANTOS, órgão responsável por sua fiscalização.

248.Reclama que a mobilidade na ponta da praia é prejudicada por conta do acréscimo de veículos ocasionado pela construção de empreendimentos residenciais de grande porte.

DEVOLUTIVA: O adensamento demográfico é tema específico da lei de uso e ocupação do solo, recentemente revisada e depende sob o ponto de vista da regulação, basicamente dos 2 parâmetros específicos, qual seja, o tamanho dos lotes e o potencial construtivo (quanto se pode construir em cada lote) definidos na lei. As decisões quanto ao modelo ou tipo de empreendimento são definidas pelo empreendedor, exceto para o caso das Zonas Especiais de Interesse Social. Atualmente a Lei Complementar nº 528, de 18 de abril de 2005 define a quantidade de vagas mínimas obrigatórias a depender da natureza e porte do empreendimento, que devem ser ofertadas no interior do lote. Os empreendimentos residenciais são obrigados, por esta lei, a ofertar 1 vaga de automóvel por unidade. Na última revisão da lei de uso e ocupação do solo, alguns empreendimentos em algumas áreas ficaram desobrigados de oferta mínima de vagas, restando, portanto ao empreendedor esta escolha. Além disso, a Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013 – Dispõe sobre a exigência de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, exige para os empreendimentos residenciais que apresentem mais de 200 unidades, a apresentação de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança que deve ser analisado pelo COMAIV e apresentar medidas mitigadoras ao impacto que gerará, antes de se instalar. Esta é uma questão muito pertinente e desta maneira, a SEDURB estuda a melhor maneira de incluir a LC 528/2005 neste plano de modo a adequá-la aos princípios aqui estabelecidos e que privilegiam os modos de circulação não motorizados e coletivos.

249. Demonstra preocupação quanto à mobilidade da Ponta da Praia e conflito com a balsa após a implantação do Centro de Convenções, dado o adensamento causado no trânsito em dias de eventos.

DEVOLUTIVA: O Projeto Nova Ponta da Praia é, conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo, passível de apresentação de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, pois situa-se em área de NIDE – Núcleo de Intervenções e Diretrizes Estratégicas, Sendo assim, os impactos possíveis em decorrência de sua instalação devem ser identificados no estudo, o qual deve apresentar também alternativas para sua mitigação. É possível acompanhar a apresentação destes estudos no site da Prefeitura no seguinte link: <http://www.santos.sp.gov.br/?q=content/estudo-previo-de-impacto-de-vizinhanca-eiv>.

Lucas

250. Desincentivo ao transporte individual, através do incentivo a outros modais menos poluentes.

DEVOLUTIVA: A redução do uso do transporte individual nos deslocamentos é um dos objetivos principais da minuta do Plano de Mobilidade. Dentre os objetivos gerais e específicos indicados no inciso I do Art. 5º, destaca-se o disposto nas alíneas “a” a “f”, que prevê, entre outros, a redução das distâncias nos deslocamentos, redução da utilização do transporte individual motorizado, promoção de meios de transportes coletivos acessíveis a todos, aumento da parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta e implementação de infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, com calçadas e travessias adequadas.

251. Passe livre.

DEVOLUTIVA: Em relação a tarifa estudantil, existe a gratuidade para os casos de comprovação de baixa renda e os responsáveis pelo aluno devem estar cadastrados no CAD Único. **Incluída nova redação ao art. 28 da minuta** do PlanMob para atender à necessidade de revisão da política tarifária municipal, a qual incluiria estudo de outras fontes de financiamento do serviço público, bem como a diversificação tarifária considerando o tipo de usuário e os tipos de trajetos do serviço.

Edson

252. Integração cicloviária regional. Questiona situação do Plano Regional quanto à conexão de mobilidade.

DEVOLUTIVA: Foi inserido na minuta o art. 23, que observa que “dentre as diretrizes de integração regional que devem ser respeitadas pelo Município de Santos terão prioridade aquelas que promoverem a integração física e modal, prioritariamente considerando os modos peatonais, cicloviários e coletivos”. Um dos objetivos gerais previstos na alínea “e”, inciso II do art. 5º é a integração dos projetos e planos afetos à mobilidade urbana de pessoas e cargas àqueles dos municípios limítrofes e às diretrizes de mobilidade metropolitana. Por se tratar de demanda regional, a proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

Propostas Coletivas – Monte Cabrão

253. Intervalo muito grande entre os ônibus no Monte Cabrão e Caruara.

254. Aumento das linhas de ônibus que passe nos bairros da Área Continental.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alteração da política tarifária e de itinerários de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão no inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental.

As lotações foram inseridas no artigo 6º da minuta como um dos modais a serem integrados e terem implementados redução tarifária como uma das estratégias para atingir o objetivo de implantar a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito a cidade.

255. Instalação de mais equipamentos esportivos, equipamentos de academia, quadras, tênis de mesa, canoagem.

256. Melhoramentos na policlínica.

257. Aumento da frota de ambulâncias.

258. Instalação de biblioteca informatizada.

259. Instalação de um parque infantil público.

260. Realização de atividades de canoagem, tênis de mesa e apresentação de bandas.

261. Realização de cursos culturais e profissionalizantes.

262. Maior frequência de Programas de castração de animais na Área Continental.

263. Melhoria na Base de Bombeiros.

264. Aumento de policiais.

265. Retomada do “Programa Escola da Família.”

DEVOLUTIVA: Incluída a alínea “g” ao inciso I do art. 5º de modo a garantir o acesso a equipamentos e áreas de lazer, cultura, esporte, educação e saúde à população. Acredita-se que a reforma ou ampliação de

instalações já existentes possam ser definidas como metas do Plano, conforme o disposto no art. 2º da minuta do PlanMob. Realizada alteração da redação do art. 79 da minuta do PlanMob para incluir como critério da elaboração do Plano de ruas compartilhadas e vias exclusivas de pedestres, a melhor distribuição dos espaços públicos na cidade. É possível também, no momento de elaboração das metas no âmbito do grupo técnico conforme previsto no art. 10 da minuta, a definição de distâncias mínimas para a localização de Praças em relação à residência das pessoas, bem como prioridades em sua execução ou regulamentações para garantir a disponibilização destes espaços no processo de ocupação do território, como um pré-requisito.

266.Melhoria nas praças e no asfalto.

DEVOLUTIVA: Quanto ao sistema viário da área continental, há previsão no art. 16 de elaboração de lei específica, considerando as especificidades da macroárea continental, posto que sua maior parte é constituída de áreas de preservação ambiental, e as vias normalmente se constituem em vetores de expansão urbana. **A redação do inciso XX do art. 6º foi ajustada** de modo a considerar as obras de drenagem e pavimentação quando da elaboração do plano macroviário da macroárea continental. As questões de manutenção não são objetivo específico deste plano e devem ser requisitadas ao órgão competente.

267.Instalação de ciclovias.

DEVOLUTIVA: O artigo 31 já prevê que 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. Quanto a solicitação de ciclovia em rodovia estadual entende-se que esta é uma demanda que ser atendida plano regional. O inciso XX (antigo XIX) do art. 6º prevê a elaboração de Plano Macroviário da Macroárea Continental do Município, o qual deve “permitir maior eficiência no aproveitamento das áreas passíveis de ocupação e do transporte de passageiros nos diferentes modais de circulação”, englobando, portanto, também as ciclovias.

268.Melhorias no sistema de transporte para melhorar condições de deslocamentos e contribuir na qualificação/contratação profissional dos moradores da área.

DEVOLUTIVA: As demandas que implicam alteração da política tarifária e de itinerários de ônibus na região metropolitana devem ser objeto do plano metropolitano, pois são de responsabilidade do governo do Estado. A proposta será encaminhada à câmara técnica de mobilidade urbana do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista – CONDESB.

Contudo, para melhorar o deslocamento entre a área insular de Santos e a área continental está previsto no inciso XX (antigo XIX) do art. 6º a criação de um sistema macroviário continental. Além disso, há previsão com nova do inciso I do art. 21 para constituição de reserva junto ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para a implementação de transporte hidroviário entre a área insular e a área continental. As questões específicas relacionadas ao transporte público coletivo municipal de passageiros serão abordadas, para todo o município, no Plano Municipal de Transportes a ser elaborado, conforme o disposto no art. 24 e 28 da minuta do PlanMob.

269.Melhorias nos telefones públicos.

270.Criar oportunidades de empregos.

DEVOLUTIVA: O inciso XIII (antigo XII) do art. 6º contempla por consequência a demanda de infraestrutura solicitada.