

LEI Nº 7.113, DE 30 DE JUNHO DE 2022

Projeto de Lei nº 88/2022 - Executivo Municipal



Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Bernardo do Campo - PlanMob SBC, e dá outras providências.

ORLANDO MORANDO JUNIOR, Prefeito do Município de São Bernardo do Campo, faz saber que a Câmara Municipal de São Bernardo do Campo decretou e ele promulga a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Bernardo do Campo - PlanMob SBC, nos termos desta Lei, para os próximos 18 (dezoito) anos.

Art. 2º O PlanMob SBC tem por objetivo orientar as ações do Município, no que se refere à mobilidade urbana e ao apoio aos modais de transporte ativo, coletivo, individual e de carga e garantir uma infraestrutura viária que possibilite os deslocamentos com segurança, conforto e fluidez de pessoas e cargas em seu território, com acesso amplo e democrático ao espaço urbano, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de São Bernardo do Campo, priorizando os modais de transporte não motorizados (mobilidade ativa - pedestres e ciclistas) e o transporte coletivo, de forma inclusiva e sustentável.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os conceitos e definições apresentados no Anexo A desta Lei.

Seção Única Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais do Planmob Sbc

Art. 4º O Plano de Mobilidade Sustentável de São Bernardo do Campo está pautado pelos seguintes Princípios:

- I - reconhecimento do espaço público como bem comum;
- II - acessibilidade universal;
- III - desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, na prestação dos serviços de operação do tráfego;
- V - gestão democrática e controle social para avaliação do PlanMob SBC;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - equidade no uso do espaço de circulação em vias e logradouros públicos; e
- VIII - integração entre o desenvolvimento urbano e a capacidade de suporte dos meios de mobilidade.

Art. 5º O Plano de Mobilidade Sustentável de São Bernardo do Campo busca priorizar a circulação dos veículos do transporte público coletivo urbano no uso do sistema viário visando, para tanto:

- I - estabelecer uma melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à segurança viária, conforto e redução dos tempos de deslocamento;
- II - reorganizar o sistema viário e definir novas intervenções de forma a reduzir as segregações do território e aumentar a permeabilidade das barreiras urbanas à circulação de pessoas e veículos;
- III - favorecer a integração física entre os diversos modais de transporte;

IV - reduzir os impactos ambientais e outras externalidades negativas provocadas pela mobilidade urbana; e

V - fortalecer a gestão pública no planejamento, controle e operação do sistema viário, do trânsito e da mobilidade geral, incluindo calçadas, ciclovias, corredores de ônibus e equipamentos associados.

Art. 6º São instrumentos do PlanMob SBC:

I - requalificação das calçadas;

II - ampliação do sistema ciclovitário;

III - ampliação e reconfiguração para aumentar a conectividade da malha viária;

IV - melhoria da tráfegabilidade geral e redução dos acidentes de trânsito;

V - articulação na cidade do sistema viário municipal com o sistema metropolitano;

VI - tratamento do transporte de cargas no meio urbano; e

VII - reestruturação da gestão da mobilidade, visando o acompanhamento e controle do PlanMob SBC.

CAPÍTULO II

DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE SÃO BERNARDO DO CAMPO - PLANMOB SBC

Seção I

Do Conteúdo do Planmob Sbc

Art. 7º O PlanMob contempla:

I - objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes do Plano Diretor, Lei Municipal nº 6.184, de 21 de dezembro de 2011;

II - metas de curto (2025), médio (2030) e longo (2040) prazos, especificadas em regulamentação específica;

III - ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade do sistema viário, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura viária;

IV - programas de ação e implantação de infraestruturas destinadas aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modais de transporte urbano;

V - determinação de um sistema viário estrutural, em conformidade com o mapa de hierarquização da malha viária prevista na Legislação Urbanística Municipal (Plano Diretor 2011), contendo:

- a) adequação viária e operacional do trânsito;
- b) ampliação da atual infraestrutura do sistema viário;
- c) construção de novas intervenções na infraestrutura para a articulação viária;
- d) indicação de OAEs (Obras de Arte Especial), para conexão em desnível da malha viária;

VI - garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, especialmente no tratamento da infraestrutura para a caminhabilidade dos pedestres; e

VII - operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano.”

Seção II Dos Objetivos Estratégicos

Art. 8º O PlanMob SBC contempla os seguintes objetivos estratégicos:

- I - tornar o transporte ativo e os de uso coletivo mais atrativos em relação ao transporte individual motorizado;
- II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à circulação no sistema viário da cidade;
- III - promover a segurança no trânsito;
- IV - assegurar que as intervenções no sistema viário contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimulem o uso de modos não motorizados;
- V - tornar o sistema viário um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da Cidade;
- VI - tornar o sistema viário um fator de inclusão social;
- VII - garantir que o sistema viário promova impacto positivo na agenda climática do Município; e
- VIII - tornar o sistema viário um fator para a estimular a resiliência urbana.

Art. 9º Com o objetivo estratégico de tornar o transporte público coletivo mais atrativo, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias, vinculadas a este PlanMob SBC:

- I - ampliar as ações relacionadas à priorização do transporte coletivo no uso do sistema viário, com a implantação de modais rodoviários de Sistemas de Transportes de média capacidade e, principalmente, por meio da segregação dos espaços viários para corredores e faixas de tráfego exclusivas ou preferenciais para a circulação do transporte público;
- II - ampliar, modernizar e manter sistemas de monitoramento da operação do tráfego em geral e, em particular, junto aos corredores de ônibus;
- III - promover ações para construção e manutenção de calçadas, em especial nas vias de apoio às rotas de ônibus e próximas aos

equipamentos de atendimento social;

IV - desestimular o uso do transporte motorizado individual;

V - promover ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

VI - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre a gestão da demanda de forma a reduzir a necessidade de infraestrutura viária para a circulação de veículos motorizados, no transporte de pessoas e cargas, principalmente de veículos emissores de poluentes locais e de gases do efeito estufa;

VII - buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Sustentável de São Bernardo do Campo - PlanMob SBC; e

VIII - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de tecnologias limpas.

Art. 10. Com o objetivo tático de conectar-se ao transporte coletivo de alta capacidade da Região Metropolitana de São Paulo, fomentar o sistema tronco alimentado no Município e facilitar a sua implantação.

Art. 11. Com o objetivo estratégico de promoção da melhoria contínua da infraestrutura viária, dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias, vinculadas a este PlanMob SBC:

I - modernização de sistemas de gestão da qualidade dos serviços públicos de operação do tráfego, incluindo processos de apuração sistemática do grau de satisfação da população quanto às condições da infraestrutura viária e à operação do trânsito;

II - aprimoramento contínuo dos métodos e processos de controle e fiscalização do trânsito;

III - aprimoramento contínuo dos métodos e processos de implementação, controle e fiscalização do atendimento às normas de construção e conservação das calçadas;

IV - disseminação de informações sobre as condições da mobilidade urbana na cidade e promoção das discussões pertinentes;

V - intervenções do sistema viário considerando as diferentes funções das vias e abrangendo a circulação geral, as necessidades específicas do transporte coletivo e dos meios de circulação não motorizados;

VI - fomento à intermodalidade nos deslocamentos urbanos com a ampliação, modernização e manutenção de equipamentos de apoio ao transporte público em geral, como bicicletários e paraciclos; e

VII - ampliação do uso de sistemas tecnológicos inovadores para controle operacional, fiscalização e disseminação de informações operacionais ao público relacionados com o controle semaforico, fiscalização eletrônica do trânsito, informação aos usuários dos sistemas de mobilidade e afins.

Art. 12. Com o objetivo estratégico de promoção da segurança no trânsito, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias, vinculadas a este PlanMob SBC:

I - aprimoramento das atividades de fiscalização do trânsito com ênfase na garantia da segurança viária;

II - garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres e pessoas com mobilidade reduzida nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários;

IV - promoção da modernização de recursos técnicos de planejamento, projetos e gestão administrativa dos órgãos afetos ao sistema de mobilidade urbana;

V - desenvolvimento de projetos de educação contínua na mobilidade e no trânsito;

VI - priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança, reduzindo os acidentes e a mortalidade no trânsito;

VII - aprimoramento do atendimento ao cidadão na prestação de serviços e nos processos de fiscalização e autuações; e

VIII - realização contínua de estudos estatísticos e de análise de riscos de acidentes de trânsito, identificando pontos críticos para priorização de medidas mitigadoras visando à redução de vítimas no trânsito.

Art. 13. Com o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema viário contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias no âmbito deste PlanMob SBC:

I - difusão na Sociedade do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II - adoção de medidas para a redução de emissões de gases de efeito estufa e de poluentes locais como particulados sólidos;

III - atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, permitindo a utilização de recursos de fundos ambientais, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

IV - garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, articulando a atuação coordenada entre gestores da mobilidade (transporte e trânsito), desenvolvimento urbano, gestão, fiscalização e manutenção dos espaços e equipamentos públicos; e

V - estímulo ao uso do transporte ativo, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, integrando-os aos pontos de parada de ônibus, estações e terminais de transporte coletivo, garantindo especialmente a qualidade das calçadas e a oferta de ciclovias/ciclofaixas.

Art. 14. Com o objetivo estratégico de tornar o sistema viário um elemento que contribua para o desenvolvimento da cidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias no âmbito deste PlanMob SBC:

I - adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade, planejados para a cidade;

II - aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de Empreendimentos Geradores de Tráfego (PGTs), em consonância com a

legislação pertinente; e

III - estabelecimento de diretrizes prévias para o uso e parcelamento do solo e implantação de empreendimentos de grande porte que proporcione continuidade da malha viária fixada neste PlanMob SBC, reduzindo o efeito barreira, estabelecendo opções para a caminhabilidade das pessoas com menores percursos e oferecendo soluções de infraestrutura para acesso ao transporte coletivo.

Art. 15. Com o objetivo estratégico de tornar o sistema viário um fator de inclusão social, o Poder Executivo deverá priorizar no âmbito deste PlanMob SBC a estratégia voltada à adequação da infraestrutura das calçadas, passeios públicos em geral, travessias de pedestres, terminais de ônibus e demais equipamentos urbanos para a circulação adequada das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Seção III

Das Intervenções no Sistema Viário

Art. 16. O PlanMob SBC define um conjunto de ações relacionadas com intervenções físicas no sistema viário do Município para sua reconfiguração geométrica, requalificação viária, ampliação, duplicação de vias existentes ou com a criação de novas ligações viárias e obras de arte especial - viadutos, pontes, pontilhões, trincheiras, túneis, passarelas e estruturas semelhantes - com a finalidade de garantir a acessibilidade e a trafegabilidade segura e confortável nos deslocamentos de pessoas e cargas, procurando favorecer a conexão urbana das diferentes regiões do Município, respeitadas as restrições ambientais e de forma a atingir os objetivos e metas no ano horizonte do PlanMob SBC, conforme estabelecido no art. 2º desta Lei.

Art. 17. As intervenções estabelecidas pelo PlanMob SBC estão apresentadas no Anexo B (Mapas B01 a B05) desta Lei.

I - as propostas de circulação de pedestres e calçadas contidas no Mapa B01 apresentam as áreas prioritárias para o Transporte Ativo e que deverão ser objeto de requalificação e adequação dos passeios públicos;

II - as propostas de circulação cicloviárias contidas no Mapa B02 apresentam a infraestrutura proposta conforme as tipologias apresentadas no Anexo A desta Lei;

III - as propostas de transporte coletivo contidas no Mapa B03 apresentam as principais infraestruturas propostas pelo PlanMob SBC e a

previsão de modais de transporte que estão em desenvolvimento pelo Governo do Estado de São Paulo;

IV - as propostas do sistema viário contidas no Mapa B04 apresentam o conjunto de obras propostas conforme as tipologias apresentadas no Anexo A desta Lei;

V - as indicações para a circulação de cargas contidas no Mapa B05 apresentam a rede estrutural para a circulação de veículos pesados e pontos de estruturação de conexões logísticas; e

VI - as indicações para as medidas de gestão de demanda contidas no Mapa B06 apresentam a hierarquização da tarifa média de estacionamentos.

Art. 18. O faseamento de implantação das propostas do PlanMob SBC, nos períodos de curto (2025), médio (2030) e longo (2040) prazos, é apresentado nos mapas (C1 a C4) do Anexo C desta Lei.

§ 1º O faseamento de implantação das propostas aqui apresentadas tem caráter sugestivo e o Poder Executivo tem a competências de remanejar o faseamento, de acordo com as necessidades e disponibilidade de recursos.

§ 2º Os mapas do Anexo C apresentam o faseamento da implantação das intervenções:

I - C1 - Plano de Circulação de Pedestres e Calçadas;

II - C2 - Plano Cicloviário;

III - C3 - Transporte Coletivo; e

IV - C4 - Sistema Viário.

Art. 19. Projetos estratégicos, voltados à segurança e conforto dos pedestres, tais como transporte vertical e passarelas especiais, serão desenvolvidos e regulamentados via Secretaria de Transportes e Vias Públicas do Município.

Art. 20. Entre os instrumentos do PlanMob SBC estão as políticas de gestão de demanda, que caso julgadas pertinentes, poderão ser regulamentadas pelo Poder Executivo.

Seção IV Dos Instrumentos de Gestão

Art. 21. As ações estabelecidas no PlanMob SBC, para os anos horizonte de 2025, 2030 e 2040 deverão ser incorporadas nos Planos Plurianuais (PPA), Lei Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei de Orçamento Anual (LOA), de forma a viabilizar financeiramente a implementação do PlanMob SBC.

CAPÍTULO III DO ACOMPANHAMENTO, CONTROLE E REVISÃO PERIÓDICA

Seção I Do Acompanhamento e Participação Social

Art. 22. Com a finalidade de cumprir as metas estipuladas para o PlanMob SBC, poderão ser incorporadas novas intervenções que não foram explicitadas nesta Lei.

Art. 23. Fica atribuída à Secretaria de Transportes e Vias Públicas do Município o atendimento das necessidades de gestão, operação, monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de São Bernardo do Campo.

§ 1º As despesas decorrentes do presente PlanMob SBC, a sua eficácia e efeitos financeiros ficam condicionadas à LDO, PPA, Orçamento Anual e à Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal.

§ 2º Para o acompanhamento e implementação do PlanMob SBC, é necessária a criação de um Grupo de Trabalho vinculado à Secretaria de Transportes e Vias Públicas do Município.

§ 3º O processo de monitoramento e implantação do PlanMob SBC compreenderá um conjunto de indicadores sistêmicos da implantação da infraestrutura viária e da operação do tráfego constantes do Anexo D e os processos requeridos para efetivação dos seus pressupostos, detalhando a metodologia de obtenção dos dados necessários, conforme regramento a ser normatizado pelo Poder Executivo.

Seção II Da Revisão

Art. 24. As revisões do PlanMob SBC, a serem feitas a cada seis anos, deverão contemplar minimamente:

I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modais, aos serviços e à infraestrutura viária e de operação do tráfego, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos; e

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana pela Unidade de Monitoramento do PlanMob SBC que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo, respectivamente 2025, 2030 e 2040.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 25. A Secretaria de Transportes e Vias Públicas do Município expedirá os regramentos complementares a esta Lei no que necessário.

Art. 26. O Poder Executivo deverá promover atualizações e adequações na Legislação Municipal com base no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de São Bernardo do Campo, para que não conflite com esta Lei.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

São Bernardo do Campo, 30 de junho de 2022

ORLANDO MORANDO JUNIOR
Prefeito

LUIZ MÁRIO PEREIRA DE SOUZA GOMES
Procurador-Geral do Município

DELSON JOSÉ AMADOR
Secretário de Transportes e Vias Públicas

JULIA BENICIO DA SILVA
Secretária de Governo

Registrada na Seção de Atos Oficiais da Secretaria de Chefia de Gabinete e publicada em 1º de julho de 2022, na Edição nº 2306 do Jornal Notícias do Município.
Processo nº 77633/2022

MÁRCIA GATTI MESSIAS
Secretária-Chefe de Gabinete

Anexo A
(Anexo à Lei Municipal nº 7.113, de 30 de junho de 2022)

Conceitos e Definições

I - acessibilidade: facilidade de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos ou econômicos;

II - acessibilidade universal: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

III - adequação viária e operacional: consistindo em ações de pequenos ajustes na geometria viária existente ou no manejo das condições de circulação do trânsito e a correspondente sinalização de tráfego;

IV - ampliação viária: representada por intervenções alterando a dimensão da largura das pistas carroçáveis e dos espaços lindeiros para abrigar os modais ativos, representada por uma simples ampliação ou por uma duplicação da pista existente;

V - bicicletário: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado e:

a) bicicletário (completo): consiste em equipamentos fechados para o estacionamento de bicicleta, que apresentam uma estrutura de vestiário e outros serviços de apoio;

b) bicicletário (simples): consiste em equipamentos fechados para o estacionamento de bicicleta, sem nenhum serviço de apoio;

VI - calçada: são vias exclusivas para a circulação de pedestres, com acesso exclusivo para veículos de urgência, de emergência e de serviços técnicos ou operacionais, dotadas de paisagismo e mobiliário urbano, de modo a incentivar a permanência e passagem de pessoas;

VII - ciclofaixa: espaço destinado à circulação de bicicletas e assemelhados, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura de solo ou dispositivos delimitadores;

VIII - ciclorrota ou rota ciclável: caminhos ou rotas identificadas como recomendadas para uso da bicicleta e assemelhados, que complementam a rede cicloviária estrutural, de forma capilar pelo interior dos bairros em vias minimamente preparadas para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, mas dispendo de sinalização de tráfego específica;

IX - ciclovia: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado na via pública da pista de rolamento dedicada ao trânsito motorizado e da área destinada aos pedestres;

X - ciclovia compartilhada: representa trechos da rede cicloviária que são compartilhados com a calçada e outras estruturas de pedestre, devendo estar sinalizadas e cumprir os requisitos de segurança;

XI - circulação de cargas: regramento para circulação de cargas, incluindo a restrição de horários e condições de tráfego para cargas perigosas e especiais;

XII - construção de novas vias: indicando a implementação total de uma nova ligação viária, conectando trechos existentes da malha viária atual;

XIII - controle de estacionamento: o controle de estacionamento, justifica-se pelo combate ao excesso de viagens por transporte individual motorizado e, conforme o contexto da localidade, deve se valer da devida cobrança ou proibição da utilização da infraestrutura viária para o estacionamento de veículos, considerando-se que essa prática causa um custo social decorrente da utilização do espaço público pelo transporte individual;

XIV - corredor exclusivo: faixa de tráfego em via pública, na lateral junto ao canteiro central, em pista de rolamento existente ou segregada fisicamente das demais, destinada ao uso exclusivo para a circulação dos veículos de transporte público, devidamente sinalizada e fiscalizada quanto ao uso indevido pelos demais veículos não autorizados;

XV - corredor preferencial: faixa de tráfego em via pública, na lateral direita da pista de rolamento ou junto ao canteiro central, destinada preferencialmente à circulação do transporte público, devidamente sinalizada e fiscalizada quanto ao uso indevido pelos demais veículos não autorizados;

XVI - gestão da demanda: medidas e ações para o direcionamento da demanda de cada meio de transporte urbano, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

XVII - implantação de OAEs (Obras de Arte Especial): propondo interseções viárias com soluções estruturais de engenharia interligando as vias em desnível, sendo ou não interconectadas entre si (articulações completas ou "passagens secas");

XVIII - logística urbana: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação espacial ou temporal, mediante otimização do uso da infraestrutura existente e adoção de tecnologia para operação e controle;

XIX - mobilidade urbana: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos modais de transporte;

XX - mobilidade urbana sustentável: garantir o atendimento às demandas por deslocamentos (mobilidade), com a redução do consumo de espaço, redução no consumo de energia e redução das emissões e poluição ambiental, melhorando a qualidade de vida das gerações atuais e

futuras;

XXI - modais de Transporte Ativo (TA): modalidades que se utilizam unicamente do esforço humano ou tração animal para se deslocarem, incluindo o ato de caminhar e o andar de bicicleta;

XXII - modais de Transporte Coletivo (TC): modalidades que se utilizam de veículos motorizados, de uso compartilhado por distintos usuários, operando em linhas com percursos, dias, horários e tarifas pré-fixados;

XXIII - modais de Transporte Individual (TI): modalidades que se utilizam de veículos motorizados, de uso exclusivo do responsável pelo mesmo, com liberdade de escolha de percursos e horários, próprios ou locados, de uso público (táxis e aplicativos ou assemelhados) ou privados;

XIV - modos de transporte motorizados: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXV - paraciclo: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte e com número reduzido de vagas, sem controle de uso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XXVI - política de preços: posturas explicitadas pelos gestores públicos que envolvem critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços do transporte público coletivo, individual e não motorizado (ativo), assim como a infraestrutura de apoio a esses modais, especialmente estacionamentos, públicos ou privados;

XXVII - Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU): é instrumento da política de desenvolvimento urbano, instituída por meio da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município;

XXVIII - rodízio veicular: medida de regulação da circulação do transporte individual motorizado, surge como solução para a gestão de trânsito e política de redução da emissão de poluentes oriundos dos veículos, visando a melhoria da qualidade do ar no ambiente urbano, a redução dos impactos sobre a saúde pública e, sobremaneira, a diminuição nos índices de congestionamentos;

XXIX - sistema ciclovário: conjunto composto por rotas cicláveis - ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas - e equipamentos para estacionamento

de bicicletas e assemelhados (bicicletários, paraciclos ou estações de apoio) e pelo serviço de empréstimo de bicicletas, público ou privado;

XXX - sistema viário principal: conjunto de vias públicas, classificadas e hierarquizadas funcionalmente, que compõe a estrutura física para articulação dos deslocamentos em meio urbano e orientadora dos futuros loteamentos na cidade;

XXXI - transporte de carga: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias, voltados para o abastecimento urbano e ao atendimento dos centros logísticos de transporte regional; e

XXXII - taxa de congestionamento: medida de regulação da circulação do transporte individual motorizado, que busca equilibrar a contabilidade social. Na taxa de congestionamento todos os veículos de transporte individual que adentram uma área pré-definida ficam sujeitos à cobrança de uma tarifa ou pedágio.

ANEXO B

(Anexo à Lei Municipal nº 7.113, de 30 de junho de 2022)

(Mapas B01 a B06)

(Anexo disponível no documento para download)

ANEXO C

(Anexo à Lei Municipal nº 7.113, de 30 de junho de 2022)

(Mapas C01 a C04)

(Anexo disponível no documento para download)

ANEXO D

(Anexo à Lei Municipal nº 7.113, de 30 de junho de 2022)

Metas de Monitoramento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de São Bernardo do Campo

Metas de Monitoramento		2020 (Base de Referência)		2025 (Curto Prazo - 5 anos)		2030 (Médio Prazo - 10 anos)		2035 (Longo Prazo - 15 anos)		2040 (Longo Prazo - 20 anos)	
		Valor Global	Variação Total	Valor Global	Variação Total	Valor Global	Variação Total	Valor Global	Variação Total	Valor Global	Variação Total
Divisão Modal	Transporte Ativo	32,2%	Base	32,7%	0,5%	33,7%	1,5%	33,9%	1,7%	34,7%	2,5%
	Transporte Coletivo	29,9%	Base	30,4%	0,5%	31,4%	1,5%	31,9%	2,5%	33,9%	4,0%
	Transporte Individual	37,9%	Base	36,9%	- 1,0%	34,9%	- 3,0%	33,7%	- 4,2%	31,4%	- 6,5%
Emissão de Poluentes	Variação de Emissão de Poluentes (CO ₂ eq. Tonelado/ano)	317.410	Base	308.545	- 2,8%	297.138	- 6,4%	292.069	- 8,0%	286.964	- 9,6%
	Concentração de Material Particulado (µg/m ³)	0,21	Base	0,21	- 2,5%	0,20	- 5,0%	0,20	- 7,5%	0,19	- 10,0%
Acidentes	Acidentes Fatais (número de óbitos)	67	Base	47	- 30,0%	37	- 45,0%	35	- 48,0%	33	- 52,0%
	Índice de Acidentes (Fatalidade / 1.000.000 km)	0,052	Base	0,036		0,028		0,027		0,025	

Transporte Coletivo	Velocidade Operacional (km/h)	16,4	Base	18,0	- 10,0%	19,6	- 20,0%	21,2	- 30,0%	22,8	- 40,0%
	Variação no IPK (Índice de Passageiros por km)	6,9	Base	7,6	10,0%	8,3	20,0%	8,6	25,0%	9,3	35,0%
Sistema Viário e Trânsito	Velocidade Operacional (km/h)	33,7	Base	34,3	- 2,0%	34,9	- 3,6%	35,1	- 4,0%	35,4	- 5,0%
	Tempo Médio de Viagem (minutos)	17,9	Base	16,1	- 10,0%	15,2	- 15,0%	14,6	- 18,0%	13,9	- 22,0%

Errata ao art. 7º da Lei Municipal nº 7.113, de 30 de junho de 2022, publicada no Jornal “Notícias do Município”, Edição nº 2306, de 01 de julho de 2022, em fls. 3

ONDE SE LÊ:

“I - garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, especialmente no tratamento da infraestrutura para a caminhabilidade dos pedestres; e

II - operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;”

LEIA-SE:

“VI - garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, especialmente no tratamento da infraestrutura para a caminhabilidade dos pedestres; e

VII - operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano.”

SCG-102, em 06/07/2022

[Download do documento](#)