

Diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana 2015 da Cidade de São Paulo referentes à mobilidade a pé

Introdução

A proposta de Diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana 2015 da Cidade de São Paulo referentes à mobilidade a pé foi construída, de modo colaborativo, em três fases:

- 1) O Grupo de Estudos de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP iniciou esta carta de demanda de diretrizes para auxiliar a construção de um Plano de Mobilidade em que realmente priorize as pessoas e seus deslocamentos;
- 2) O texto inicial ficou disponível online para comentários e contribuições por um período de 21 dias; e
- 3) Reunião no debate temático para a construção do Plano de Mobilidade, organizado pela Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo, no dia 12 de abril de 2015, aberto para o público em geral.

O texto a seguir é uma contribuição ao município de São Paulo, que surgiu da sociedade civil para o poder público, legitimando um desejo da sociedade pela criação de políticas de base para desenvolver uma cidade mais caminhável e confortável para os pedestres nos próximos quinze anos.

Título I – Do Transporte Individual Não Motorizado

Capítulo I – Da Mobilidade a pé

Seção I – Da definição da infraestrutura de suporte à mobilidade a pé

Art 1 – Entende-se como infraestrutura para o pedestre os espaços que constituem as vias terrestres nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, que incluem as calçadas, a pista de rolamento, os canteiros centrais e logradouros públicos, bem como aquela que permite facilidade e segurança nas travessias de ruas da cidade.

Art 2 – Define-se como infraestrutura básica, conforme apontado no Plano Diretor Estratégico Municipal de São Paulo 2014:

- Calçadas
- Vias de pedestre (calçadões)
- Faixas de pedestres e lombofaixas
- Transposição e passarelas
- Sinalização específica
- E demais elementos de qualificação urbana

Seção II - Da definição de quem se enquadra como modo a pé

Art 3 – Todo e qualquer indivíduo que em algum momento se desloca a pé, incluindo qualquer pessoa com deficiência física e com mobilidade reduzida, por exemplo: utilizando cadeira de rodas ou outro recurso de mobilidade, carrinho de bebê, pessoas que transportam cargas, deficiente visual, auditivo, idosos e crianças. E que em algum momento fazem uso da infraestrutura de suporte à mobilidade a pé definida na seção 1.

Seção III – Da Reestruturação das Secretarias e Empresas Municipais Relacionadas à Mobilidade Urbana

Art 4 - Redefinir a Secretaria de Transportes como Secretaria de Mobilidade Urbana, contemplando todos os modos de deslocamentos, priorizando os usuários mais vulneráveis.

Art 5 – Criar diretorias exclusivas de Mobilidade a Pé na CET e na SPtrans, que sejam responsáveis por planejar e defender os interesses e direitos dos indivíduos que se deslocam a pé pela cidade (inclusive daqueles cujo modo principal de deslocamento seja distinto). Considerando a concentração de recursos e unificação das ações voltadas para o pedestre no âmbito da estrutura organizacional da prefeitura para a entidade definida como autoridade de trânsito nos termos do Código de Trânsito Brasileiro.

Art 6 - Criar um grupo executivo de trabalho de caráter intersecretarial sobre mobilidade a pé, que envolva além da CET e SPTrans (Art 5), e com participação de órgãos externos vinculados a mobilidade urbana, tais como CPTM, Metrô, EMTU, além de representantes da sociedade civil organizada representativos da mobilidade a pé.

Art 7 – Prever a criação de um representante da mobilidade a pé como conselheiro do CMTT.

Seção IV- Da Informação e Dados sobre Mobilidade a Pé

Art 8 – Realizar a primeira pesquisa da cidade com foco em dados da Mobilidade a Pé a ser repetida periodicamente com o objetivo de fornecer subsídios para planejar as ações de

infraestrutura de suporte à mobilidade a pé. A pesquisa deverá considerar, mas não se limitando a: perfil ergonômico, socioeconômico, gênero e faixa etária, os dados de infraestrutura do local que é realizado o deslocamento a pé; a extensão média dos percursos realizados; as condições de caminhabilidade da infraestrutura destes percursos, os motivos da adoção e rejeição da mobilidade e perfil do atropelamento – local, causa, fatores associados e vítimas.

Seção V – Especificação Da Infraestrutura de apoio a Mobilidade a Pé

Art 9 - Democratizar o uso do espaço viário, estabelecendo padrão de largura mínima de passeio compatível com os fluxos de pedestre em circulação em especial para passeios situados nas vias de interesse de transporte coletivo de passageiros, criando um programa permanente de adequação da calçada em relação à especificidade de cada local.

Art 10 - Com base nos dados da pesquisa (vide art 8) realizada, estabelecer uma hierarquização viária sob a ótica da mobilidade a pé, definindo um planejamento da infraestrutura de caminhabilidade em rede, com continuidade e conectividade de modo a garantir segurança, conforto e coerência para o deslocamento a pé na cidade.

Art 11 - Incluir e garantir na infraestrutura de caminhabilidade equipamentos e mobiliários urbanos necessários para a qualidade da mobilidade a pé, por exemplo: bancos, árvores, iluminação, lixeira nas calçadas e parklets.

Art 12 - Implementação de travessias que garantam a segurança e otimização do deslocamento a pé através de uma nova política de programação semaforica, trajetos mais curtos e a utilização de novos modelos e dispositivos de travessia, como por exemplo: lombofaixas, travessias na diagonal, extensão de calçada, entre outros.

Art 13 - Definir calçadas de circulação exclusiva para pedestres em áreas comerciais e de serviços ou outras vias que possuam grande fluxo de pessoas a pé, com políticas públicas que garantam a vitalidade urbana da rede de caminhabilidade local.

§ 1. Alguns calçados poderão ser iniciados pela pedestrianização de vias e locais de interesse.

§ 2. Deverá ser prevista a pedestrianização operacional em caso de grandes eventos ou em programas e políticas de ruas de lazer.

Art 14 - Implementação de passagens como travessias elevadas, vielas e escadarias que auxiliam a conexão com a rede de calçadas em cidades que tem desafios em relação à superação de barreiras como topografia, avenidas expressas e rios.

Seção VI- Das Políticas Públicas para garantir a qualidade do deslocamento a pé

Art 15 – Estabelecer um plano de ação em conjunto com a população visando construção, implantação e qualificação das calçadas.

Art 16 - Definir uma política pública para a melhoria das calçadas considerando a revisão da atual Lei 10.508/88, considerando as particularidades de cada área da cidade e os planos regionais. Levando em conta políticas públicas e as diferentes fontes de investimento, tais como:

§ 1. Investimento público;

§ 2. Investimento das concessionárias de serviços que utilizam as calçadas (como energia, gás, telecomunicações e saneamento);

- § 3. Investimento de grandes empreendimentos geradores de tráfego;
- § 4. Investimento privado.
- § 5. Fundo de Multas
- § 6. CID
- § 7. Fundurb
- § 8. PPP
- § 9. PAC
- § 10. Operações Urbanas Consorciadas

Art 17 - Garantir a implementação do Plano Emergencial de Calçadas (PEC), instituído pela Lei Municipal 14.675/2008 e regulamentado pelo Decreto 49.544/2008, que atribui à Prefeitura a responsabilidade de reforma ou construção de passeios e/ou calçadas que não atendam às normas previstas nas vias com maior circulação de pedestres. Prever metas claras para execução do PEC dentro do horizonte temporal do PlanMob.

Art 18 - Criação de uma política pública participativa para a implementação de faixas de pedestres e tratamento diferenciado em outras travessias conforme sejam apontadas necessidades pela constatação de altos fluxos a pé, travessias com altos índices de atropelamento e pelas demandas da população usuária das redes de deslocamento a pé.

Art 19 - Criação de uma política de estímulo a ocupação de espaços públicos simbólicos da cidade realizada por meio da utilização de vias ou espaços que não são usualmente destinados a mobilidade a pé, considerando recursos provenientes de PPP e de programa de Editais.

§ 1. Da ocupação de grandes avenidas que já possuam um grande fluxo de pedestre, como, por exemplo, a Av. Sumaré e da Av. Paulista

§ 2. Abertura das pistas de grandes avenidas para os pedestres aos domingos, feriados e datas especiais.

Seção VII - Das Normas e Regimentos

Art 20 – Revisão do Decreto Municipal nº 45.904/05, Passeio Livre, que inclua a alteração da largura da calçada, equipamentos e mobiliário. Ainda:

§ 1. Garantir a aplicação do Decreto Municipal nº 45.904/05 revisado.

§ 2. Criar um programa nas sub-prefeituras de orientação e fiscalização para que seja cumprido o Decreto Municipal nº 45.904/05 revisado, prevendo verba própria para este programa.

§ 3. Revisão e aperfeiçoamento do Manual de Calçadas, tornando-o mais completo e abrangente, de acordo com a revisão do Decreto Municipal nº 45.904/05 (Art 13 § 2).

Seção VIII – Da Sinalização

Art 21 - Implementação de sinalização para pedestres, incluindo: mapas do entorno, totens informativos, identificação de equipamentos públicos, serviços e pontos de referência, incluindo a distância a pé.

§1. As informações devem considerar as características do pedestre para acessar essas informações.

§ 2. Implementação de sinalização para usuários do sistema de transporte público, incluindo: mapas com a localização de pontos de ônibus, terminais de ônibus e estações de trem e metrô; mapas indicando linhas do ônibus, metrô e trem.

Art 22 – Revisão das metodologias para a definição dos tempos de travessia e espera do pedestre nos semáforos, considerando as características dos fluxos a pé obtidos nos dados de pesquisa do local.

Art 23- Aplicar a faixa de pedestre em "x" nos cruzamentos onde já existe o "vermelho geral"

Art 24 – Padronização da sinalização com base na prioridade da mobilidade a pé.

Art 25 - Implementação de sinalização adequada para pessoas com deficiências sejam elas visuais, sonoras, auditivas ou físicas.

Seção IX- Dos Programas de Comunicação e Educação

Art 26 – Implementar programas de educação de trânsito, focados nos motoristas de carros, ônibus e caminhões, motociclistas e ciclistas, sobre a prioridade e o respeito ao pedestre. Priorizar áreas especiais onde há maior vulnerabilidade de pedestres, tais como: área escolar, áreas próximas a hospitais, centros de reabilitação e capacitação, centro de atendimentos a deficientes físicos, visuais e intelectuais. A comunicação deverá ser permanente e efetiva.

Art 27 - Estabelecer a educação no trânsito como disciplina obrigatória no ensino fundamental da rede de ensino público municipal.

Art 28- Instituir programas de capacitação dos monitores dos Centros de Formação de Condutores para promover sensibilização dos novos condutores em relação à mobilidade a pé.

Seção X - Do uso de tecnologia

Art 29 - Utilizar ferramentas fáceis e eficientes no sistema de comunicação com os órgãos públicos para apresentar reclamações relacionadas à infraestrutura de pedestres. Como, por exemplo, o número de telefone 1188 da CET.

Art 30 - Disponibilizar aplicativos e websites indicando mapas e trajetos a pé; pontos de referência, tempos de percurso, articulações com o transporte público e informações relevantes sobre alterações no trânsito e sobre eventos públicos.