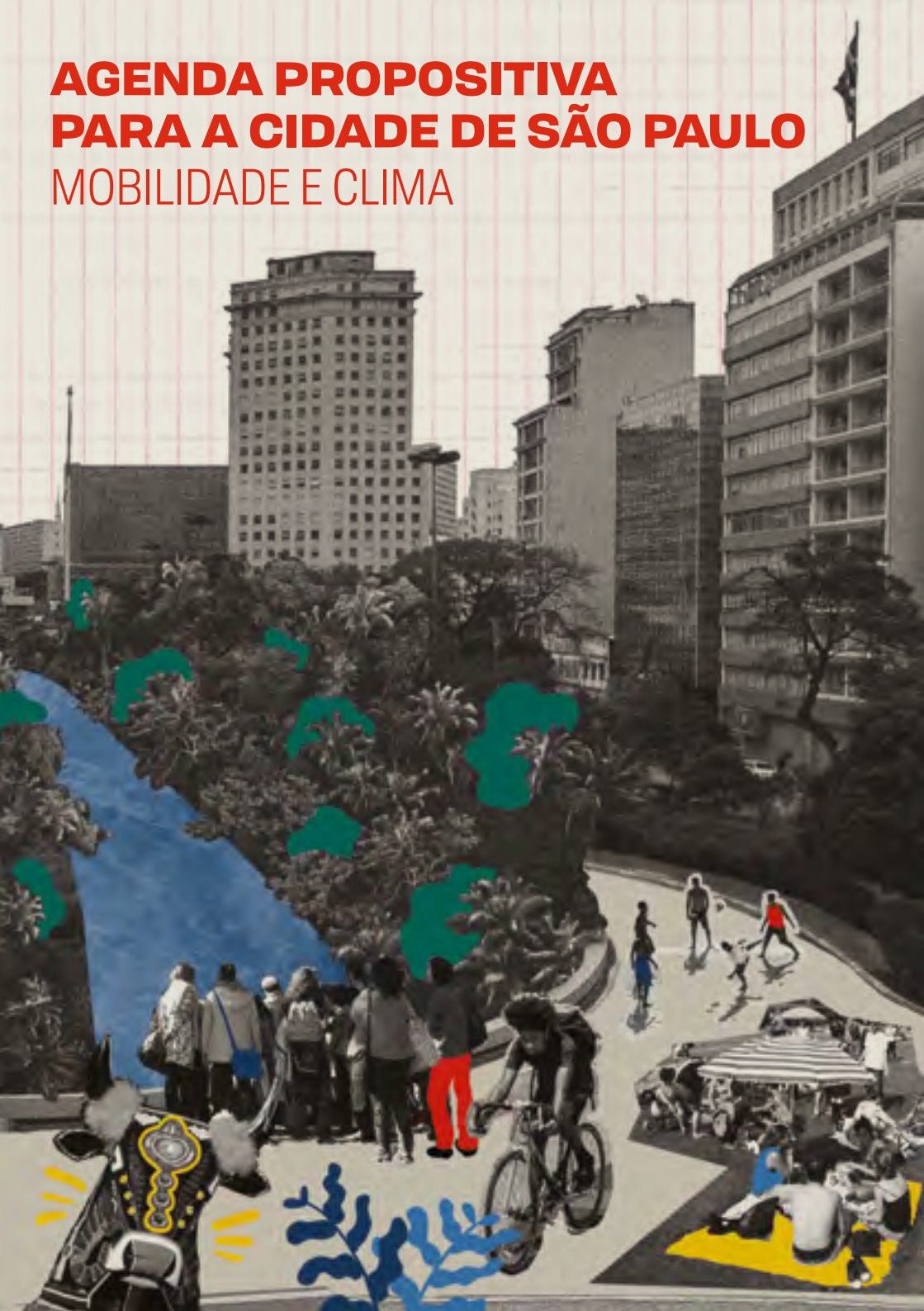


AGENDA PROPOSITIVA PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

MOBILIDADE E CLIMA





PARA QUE SERVE ESTE MATERIAL

Este material reúne uma visão conjunta de diversas organizações da sociedade civil e busca qualificar o debate sobre a mobilidade no município de São Paulo. Traz **demandas para a efetivação e reconhecimento da mobilidade como garantia de direitos sociais e mecanismo de enfrentamento à emergência climática**, sistematiza prioridades, desafios e oportunidades para o avanço da agenda urbana na cidade.

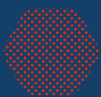
A QUEM SE DESTINA

- Às candidaturas que queiram aprimorar seus planos de governo
- À sociedade civil organizada, para monitorar ações locais e incidência política
- Aos eleitores e eleitoras, para que possam cobrar e avaliar as propostas dos candidatos e candidatas

POR QUE ESTE MATERIAL É IMPORTANTE

- Porque reflete uma visão conjunta e perene para São Paulo, que considera seu legado e entende que a cidade não começa a cada 4 anos
- Porque respeita processos democráticos
- Porque apresenta propostas construídas coletivamente pela sociedade civil organizada
- Porque vincula clima a mobilidade, a principal oportunidade e urgência no ambiente urbano

APRESENTAÇÃO



Nos anos de 2019 e 2020, a Rede Nossa São Paulo secretariou uma rede de organizações da sociedade civil, que já atuavam de forma articulada desde 2016 nas agendas de mobilidade e clima. Durante este processo, este conjunto foi denominado “rede mobilidade e clima” para facilitar a comunicação entre as entidades, porém, sem o intuito de se formalizar com um nome ou logo.

O ponto de partida para a estruturação desta **Agenda Propositiva de Mobilidade e Clima para a cidade de São Paulo** foi a revisão dos instrumentos de planejamento municipal que tratam desses temas de forma transversal. Assim, pretende-se legitimar e dar visibilidade a políticas públicas que foram fruto de processos democráticos e participativos, garantindo a continuidade desse legado.

A Agenda materializa um conjunto de propostas, frutos dessa visão na qual os instrumentos de planejamento da cidade são o ponto de encontro entre o passado, o presente e o que espera-se construir para o futuro.



SUMÁRIO

Por que mobilidade e clima?	06
Planos no papel	07
Instrumentos de planejamento existentes	09
Linha do tempo	11
Barreiras entre o papel e a realidade	13
Premissas das propostas apresentadas	15
Continuidade de planos, programas e projetos	15
Transversalidade	15
Agenda 2030	16
Participação e controle social	17
Direito à vida	17
Enfrentamento das desigualdades	18
Equidade de gênero, raça de LGBTIA+	19
Olhar para a infância	19
Envelhecimento da população e acessibilidade	20
Quais são as ações prioritárias?	22
Resumo das propostas	53
Metas	55
Glossário	57
Referências	59
Notas	61
Ficha Técnica	62

POR QUE MOBILIDADE E CLIMA?

A mobilidade é um direito transversal que garante o acesso a diversos outros direitos fundamentais. Tal é sua importância que o transporte foi incluído na Constituição Federal como um direito social (Art. 6º da Constituição Federal, incluído pela EC. 90 de 2015), ao lado da educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância e assistência aos desamparados.

Em meio à emergência climática global, a mobilidade é também um elemento central na mitigação de suas causas e efeitos.

Nacionalmente, as emissões de gases de efeito estufa (GEE) do setor de transportes representam 10,32% do total do país, ou 49,08% das emissões decorrentes da produção e consumo de energia. **São Paulo é a cidade que mais emite CO2(e) no Brasil, sendo responsável por cerca de 5.600.000 toneladas de CO2(e) anualmente, apenas para que as pessoas possam se deslocar dentro de seu território¹.**

A cidade se estabeleceu de forma desigual e segregatória, deixando assim recair sobre a população mais pobre diversos ônus: desde o grande tempo gasto em seus deslocamentos, até uma maior taxa de mortes prematuras por conta da inalação de fumaça de ônibus, carros, motos e caminhões; passando pelo acesso a um sistema de transporte público ineficiente, caro e lotado.

Uma mobilidade mais efetiva traz vantagens econômicas, ambientais e sociais, enquanto uma mobilidade ruim e poluidora traz enormes perdas para toda a sociedade.

Viver em uma metrópole do tamanho de São Paulo significa compartilhar com muita gente o seu próprio destino. A cidade que queremos é capaz de oferecer as melhores opções possíveis de deslocamento, com diversidade na oferta de transporte de qualidade e focando em modos ativos e coletivos, permitindo assim o acesso a oportunidades que só seríamos capazes de gerar juntando tanta diversidade humana em um só lugar.

PLANOS NO PAPEL

A Constituição Federal de 1988 é a grande carta orientadora dos direitos sociais e compromissos públicos previstos nas leis do país. Após a aprovação da chamada Constituição Cidadã, desenvolveu-se uma série de dispositivos para fazer valer os direitos e deveres de todas as pessoas no Brasil.

O Estatuto da Cidade é uma lei de 2001 que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição. Ele estabelece diretrizes gerais para a política urbana de todos os municípios brasileiros e traz orientações sobre como as cidades devem se organizar e desenvolver seus territórios. É no Estatuto também que se trata sobre a elaboração de planos diretores e regras de parcelamento, uso e ocupação do solo.

Outra lei federal que colabora para o planejamento da mobilidade no nível municipal é a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de 2012, que estabeleceu, para os municípios com mais de 20 mil habitantes e alguns casos especiais, a obrigação de elaborar seus Planos de Mobilidade.

Há também outros instrumentos de planejamento urbano, que olham para aspectos específicos da temática da mobilidade no nível municipal, como os planos cicloviários, planos de calçadas e planos de segurança viária. Isso sem falar em dispositivos de outros setores, que influenciam na circulação urbana ou são diretamente influenciados por ela, como editais de concessão de transporte público, programas de metas da gestão, políticas municipais voltadas à mudanças do clima, primeira infância, saúde, áreas verdes, parques e praças etc.

Cada plano ou instrumento de planejamento possui um processo único de elaboração. Porém, é uma premissa legal que todos sejam construídos de forma transparente e participativa, unindo as demandas da população com a capacidade de investimento, de gestão e de competência do poder público. Até chegarem ao papel, é preciso muito diálogo e negociação entre vários agentes, para se chegar a um texto final que vislumbre o

futuro de acordo com os sonhos e ambições das pessoas, e com as necessidades e possibilidades da cidade.

Os diagnósticos e os processos participativos feitos para a elaboração de planos representam a soma de muitos esforços e, por isso, é tão importante levarmos em conta os acordos construídos no passado.

Durante o processo eleitoral, muitas promessas descoladas da realidade são difundidas pelas candidaturas, e conscientizar as pessoas sobre o sistema de planejamento existente na cidade é o primeiro passo para assegurarmos que os pactos firmados anteriormente possam ser implementados. Em outras palavras, **é essencial garantirmos todos os compromissos assumidos, para darmos continuidade a um planejamento de longo prazo.**

O quadro a seguir apresenta os principais instrumentos de planejamento vigentes identificados em São Paulo durante a próxima gestão (2021 a 2024). São leis, decretos e cadernos de propostas que trazem objetivos, diretrizes e ações relacionados aos temas de Mobilidade e Clima. Esses instrumentos são ferramentas prontas para que a próxima gestão e sua legislatura dêem continuidade à transformação da cidade. Por parte da sociedade, são ferramentas para fiscalizar se a cidade está sendo conduzida de acordo com o que foi acordado anteriormente, em qual ritmo as ações estão sendo implementadas, e se as metas estão sendo cumpridas.

INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO EXISTENTES

INSTRUMENTO	TIPO	NÚMERO	DATA DE PUBLICAÇÃO	INÍCIO – TÉRMINO	AUTORIA	COORDENAÇÃO
 Programa de Metas	Lei Orgânica Municipal	Decreto 58.329	Publicado no primeiro ano de cada gestão, válido por 4 anos	2021 – 2024	Executivo	Gabinete do prefeito
 Política Municipal de Mudanças do Clima	Lei municipal	Lei 14.933	Junho de 2009	2009	Executivo + Legislativo	PL do Executivo
 Plano Diretor Estratégico (PDE)	Lei municipal	Lei 16.050	Junho de 2014	2014 – 2030	Executivo + Legislativo	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
 Plano Municipal de Mobilidade (PlanMob)	Decreto municipal	Decreto 56.834	Fevereiro de 2016	2015 – 2028	Executivo	Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes
 Lei de Zoneamento (LPUOS)	Lei municipal	Lei 16.402	Fevereiro de 2016	2016 – 2031	Executivo + Legislativo	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
 Estatuto do Pedestre	Lei municipal	Lei 16.673	Junho de 2017	2017	Legislativo	Diversos vereadores
 Plano Municipal pela Primeira Infância (PMPI)	Plano setorial		Outubro de 2018	2018 – 2030	Executivo + Legislativo	Comitê Gestor Intersecretarial da Política Municipal Integrada pela Primeira Infância
 Licitação dos ônibus	Editais de licitação	Concorrências 01, 02 e 03/2015	Fevereiro de 2019	2019 – 2039	Executivo	Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes
 Plano de Segurança Viária	Decreto municipal	Decreto 58.717	Abril de 2019	2019 – 2028	Executivo	Gabinete do prefeito
 Plano Emergencial de Calçadas (PEC)	Decreto municipal	Decreto 58.845	Julho de 2019	2019	Executivo	Gabinete do prefeito

LINHA DO TEMPO



Programa de Metas



Política Municipal de Mudanças do Clima



Plano Diretor Estratégico (PDE)



Plano Municipal de Mobilidade (PlanMob)



Lei de Zoneamento (LPUOS)



Estatuto do Pedestre



Plano Municipal pela Primeira Infância (PMPI)



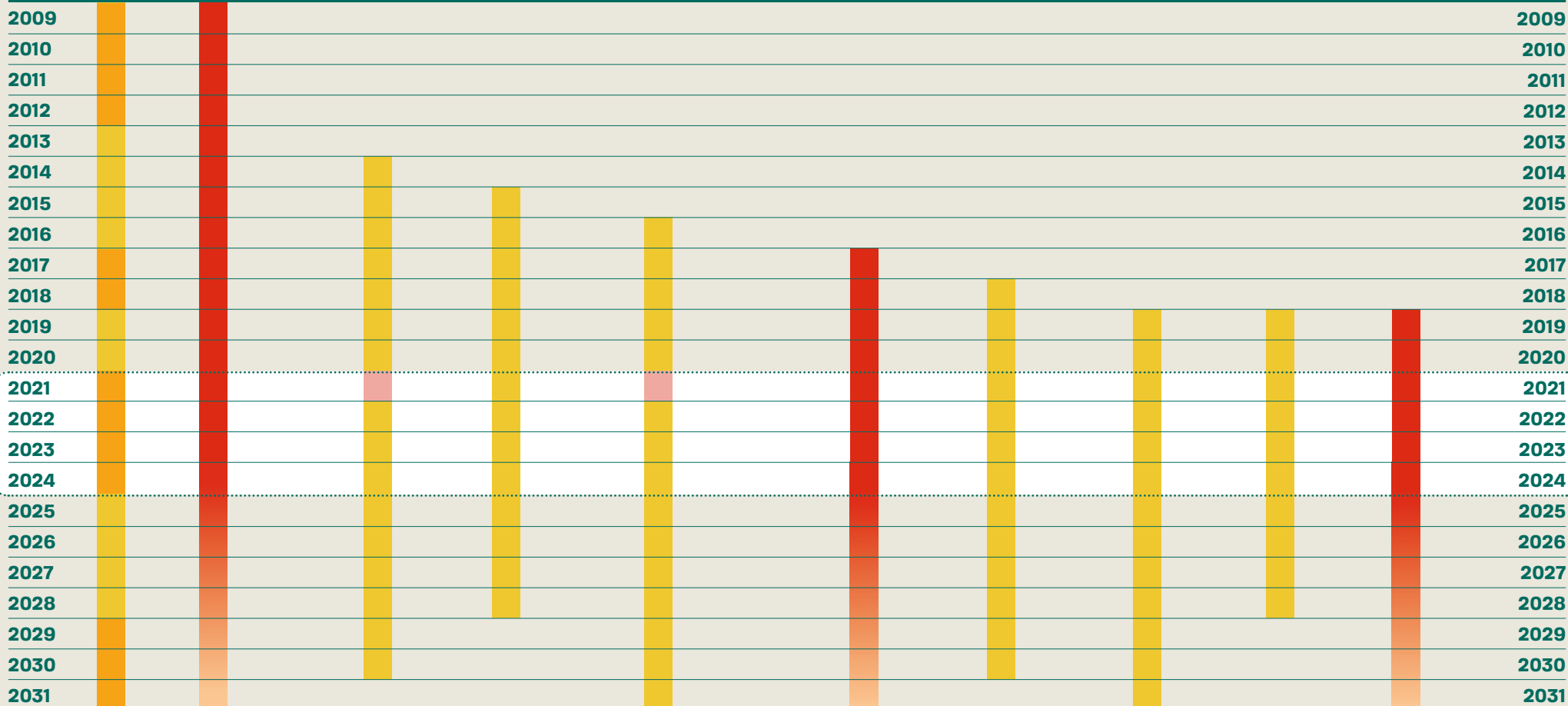
Licitação dos ônibus



Plano de Segurança Viária



Plano Emergencial de Calçadas (PEC)



PRÓXIMA GESTÃO

PRÓXIMA GESTÃO

- Instrumentos que tem vigência definida (começo e fim)
- Instrumentos que não tem vigência definida
- Revisão estabelecida pelo próprio instrumento
- *No caso do Programa de Metas, é previsto que ele seja revisado a cada 4 anos, de acordo com a gestão

BARREIRAS ENTRE O PAPEL E A REALIDADE

Dos dez instrumentos de planejamento selecionados para embasar as propostas aqui apresentadas, nove foram elaborados entre 2013 e 2019, portanto, ao longo das duas últimas gestões. Isso demonstra que, em resposta aos movimentos do Governo Federal, o município de São Paulo avançou e construiu um conjunto de mecanismos para orientar o desenvolvimento da cidade que, inclusive, superam direcionamentos político-partidários.

Além de direcionar ações concretas, esses instrumentos implementaram novos arranjos institucionais voltados à participação. Entre eles o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) e posteriormente das Câmaras Temáticas de Mobilidade a Pé e de Bicicleta, ambos em 2013. Outro avanço foi a captação de recursos gerados pelo mercado imobiliário (através de Outorga Onerosa) para o Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), instituído pelo Decreto nº 44.703/2014) que, além de aumentar a capacidade de investimento em mobilidade, colocou parte dos investimentos públicos sob fiscalização direta do Conselho Gestor do Fundo. No sentido de ampliar o acesso à informação, se criou sites para consulta a dados públicos, como as plataformas GeoSampa, ObservaSampa e Planeja Sampa, e os portais Vida Segura e Gestão Urbana SP.

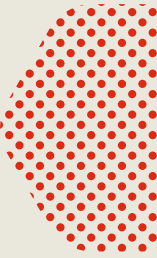
Apesar desses avanços, a principal dificuldade está em transformar em prática o que está escrito nos planos: é preciso diminuir o abismo entre o que foi planejado e o que é efetivamente implementado.

Em relação à participação, a forma como o CMTT foi incorporado à gestão e a falta de comprometimento dos membros de algumas secretarias com as reuniões tornou-o, em muitos casos, apenas um espaço de consulta no qual a atuação dos conselheiros e conselheiras foi restringida, prejudicando a participação de construção conjunta e monitoramento da implementação das ações planejadas.

Além disso, o esvaziamento de Fóruns Regionais nas Subprefeituras prejudicou diretamente o processo de descentralização da participação, deixando de incluir contribuições expressadas em questões de gênero, raça, orientação sexual, acessibilidade e disparidade de renda. A posterior supressão de parte das estruturas de gestão planejadas, a exemplo da extinção da Comissão Permanente de Calçadas (CPC), também contribuiu com esse processo de dificuldade de monitoramento.

Ainda em prejuízo da implementação do planejamento, ao longo da última gestão (2016-2020), foram propostas mudanças significativas em algumas legislações vigentes, em boa medida motivadas por setores econômicos historicamente influentes: construção civil e transporte. Descompassos como esses são frutos de uma agenda política que não está comprometida com o consolidação das políticas e planos, questão evidenciada pela execução orçamentária municipal. Apenas em 2018, a Prefeitura de São Paulo destinou 73% do investimento em mobilidade para automóveis, evidenciando um completo descompromisso com os dispositivos de planejamento.

Desses instrumentos, dois deverão passar por revisão durante a próxima gestão - o Plano Diretor e a Lei de Zoneamento. Dessa forma, as estratégias destes planos precisarão ser repactuadas com a população, processo onde é essencial que se fortaleça a participação social, garantindo que se evitem retrocessos.



PREMISSAS DAS PROPOSTAS APRESENTADAS

TRANSVERSALIDADE

A intenção foi destacar a conexão entre os elementos da mobilidade quando se pensa no planejamento das cidades e execução de políticas. “Distribuição de Recursos”, “Saúde e qualidade do ar” e “Redução nos tempos de deslocamento” não são apenas objetivos da mobilidade, mas atravessam aspectos territoriais, sociais, econômicos e ambientais, que devem ser tratados de forma integrada em sua complexidade.

CONTINUIDADE DE PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS

As eleições municipais são um momento estratégico para superação de barreiras que impedem o avanço das agendas urbanas, pois é quando as candidaturas apresentam suas visões e propostas. Portanto, o ciclo de renovação periódica que as eleições democráticas proporcionam é também a oportunidade de debater e visitar planos, programas e projetos existentes e contemplar seus avanços e lições aprendidas.

Considerando as complexidades que enfrenta a gestão pública no Brasil, não há espaço para desperdiçar construções socialmente coletivas e institucionalmente cumulativas.

AGENDA 2030

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), instituídos pela Organização das Nações Unidas (ONU) e pactuados em 2015 por diversas lideranças globais com a adesão à Agenda 2030, é constituído por 17 objetivos. Para cada um destes são atribuídas metas, que têm como finalidade promover o bem estar, a saúde, a qualidade de vida e caminhos mais sustentáveis para todos os desafios globais.

As propostas aqui elencadas contribuem para o alcance dos ODS pactuados pelo Brasil e sob monitoramento do Grupo de Trabalho da Sociedade Civil para a Agenda 2030 (GTSC A2030), que atua na sua promoção, monitoramento e difusão. Fazem parte desse grupo o Programa Cidade Sustentáveis e o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec).

CARÁTER METROPOLITANO DA MOBILIDADE

Os deslocamentos das pessoas atendem a necessidades em diversas atividades humanas, econômicas, sociais e culturais e, numa região metropolitana conurbada, estas necessidades não estão restritas aos limites municipais. Muitos percursos extrapolam os limites municipais, e é por isso que a mobilidade urbana precisa ser tratada em escala metropolitana.

Em nenhuma das regiões metropolitanas brasileiras há integração das políticas municipais de planejamento urbano e de mobilidade. A solução para este problema requer envolvimento e decisão de todos os poderes - municipal, estadual e federal - e é imprescindível que a liderança da principal cidade desta região metropolitana estabeleça profundo diálogo com os órgãos estaduais e com os demais municípios, para integrar e facilitar ao máximo o deslocamento das pessoas.

PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

A Constituição de 1988 foi profundamente influenciada por movimentos sociais e organizações da sociedade civil brasileira, estando a participação e o controle social previstos em seus dispositivos como estratégia para construção de uma sociedade mais justa, democrática e equânime. Seu texto atribui relevância à participação da sociedade nos processos do Estado e institui dispositivos nas esferas públicas de âmbitos federal e local.

É também premissa do desenvolvimento sustentável o estabelecimento de processos participativos na elaboração e acompanhamento de políticas públicas, de forma que contemplem direitos e demandas sociais. Para estimular a participação cidadã é fundamental investir em transparência, governança e ferramentas de prestação de contas, aproximando a sociedade da realidade vivida na gestão pública.

DIREITO À VIDA

Todos os dias muitas pessoas morrem precocemente na cidade devido à qualidade do ar e à ocorrências fatais de trânsito. Este é um dos pontos mais claros de conexão entre as pautas de clima e de mobilidade, e que atinge de forma desigual as populações.

Partindo do reconhecimento de que o modelo de mobilidade da cidade e seus efeitos sobre o clima estão entre as causas para o agravamento desse cenário, sendo elementos-chave para revertê-lo, as propostas aqui elencadas buscam dialogar diretamente com a necessidade de mitigação dos efeitos deste cenário.

ENFRENTAMENTO DAS DESIGUALDADES

Além do abismo de renda entre as pessoas, é importante ressaltar os impactos de outros aspectos das desigualdades na vida das pessoas. A acessibilidade aos meios de transporte interfere diretamente no acesso a oportunidades de empregos, serviços de saúde e educação. A Pesquisa de Mobilidade da RNSP destaca como muitas pessoas deixam de ir a consultas médicas, de procurar emprego, de visitar parentes, por falta de renda para acessar o sistema de transporte.

Um estudo de 2019² traz ainda que a cidade de São Paulo é a mais desigual, dentre as 20 cidades pesquisadas, em relação ao acesso a emprego: o número de empregos acessíveis aos 10% mais ricos é mais que nove vezes maior do que aos 40% mais pobres. A concentração de oportunidades e atividades nas regiões centrais e a oferta desigual de infraestrutura de transporte contribuem com a manutenção e reprodução desse padrão.

Dessa maneira, a agenda tem o compromisso inerente de dialogar com a desigualdade e seu território de forma ampla e comprometer-se com seu enfrentamento.

EQUIDADE DE GÊNERO, RAÇA E LGBTQIA+

Historicamente, os dispositivos de planejamento da cidade foram negligentes com mulheres, pessoas negras, indígenas e LGBTQIA+. Reflexo disso é o fato do sistema de mobilidade da cidade não responder às demandas colocadas por essas pessoas e as expor diariamente a diversas violências.

Em reconhecimento das disparidades no acesso aos serviços de infraestrutura urbana entre mulheres e homens; entre pessoas brancas e pessoas negras e indígenas; e entre pessoas LGBTQIA+ e pessoas dentro do espectro da normatividade de gênero e sexual, evidenciam a negligência por parte das políticas urbanas em garantir acesso igual a oportunidades de mobilidade aos diferentes grupos da população, a agenda tem como premissa a promoção de equidade.

OLHAR PARA A INFÂNCIA

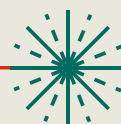
A ausência de crianças e jovens nas ruas também é um alerta sobre a condição de mobilidade em uma cidade. Parcela desse cenário é fruto do esforço de mães e pais que empenham-se em tirar seus filhos e filhas das ruas, pois são nelas que o risco da

violência é maior. Nesse sentido, o aumento das velocidades veiculares, a falta de fiscalização e o avanço da motorização são fatores que contribuem para essa sensação de insegurança. Progressivamente o brincar na rua e aprender na cidade tornou-se um risco, em especial durante a primeira infância.

ENVELHECIMENTO DA POPULAÇÃO E ACESSIBILIDADE

Um olhar mais atento para a cidade de São Paulo logo revela que estamos envelhecendo e que as crianças e jovens não são a maioria entre os que circulam pelas ruas. O envelhecimento da população acompanha uma tendência mundial, mas sabemos que a cidade não foi preparada para atender demandas específicas dessa população.

O medo e a impossibilidade de acessar a cidade atingem também pessoas com deficiência física ou restrição temporária ou permanente de mobilidade, dada a ausência de dispositivos e infraestrutura acessível. Muitas ficam impossibilitadas de se deslocar de forma autônoma e livre, por vezes, condicionadas à disponibilidade de acompanhante, o que demanda o desenho de propostas alinhadas com a superação desse contexto.





QUAIS SÃO AS **AÇÕES** **PRIORITÁRIAS?**



O que a sociedade civil entende como prioridade para esses próximos 4 anos (2021-2024), já contemplado no planejamento municipal.





1. REDUÇÃO NOS TEMPOS DE DESLOCAMENTO

1.1 Diminuir as distâncias entre os locais de moradia e trabalho



Tag: cidade

Planejamento de referência



Plano Diretor Estratégico (PDE)



Lei de Zoneamento (LPUOS)



PlanMob

Como

- Ampliando ações de notificação de imóveis ociosos e promovendo sua ocupação.
- Ampliando ações de utilização e ocupação de imóveis no centro e notificação de imóveis ociosos (e acompanhamento do processo para sua devida resolução).
- Promovendo o adensamento produtivo dos bairros periféricos da cidade, em atenção às vocações específicas de cada um. Para estes casos, criar mecanismo para a assistência e estímulo de negócios de pequeno e médio porte, tais como apoio técnico e jurídico e de expansão de acesso a internet banda larga de alta velocidade.

Por quê

O modelo de desenvolvimento adotado pela cidade estimula a concentração de atividades econômicas de alto valor agregado e postos de trabalho qualificados em áreas restritas da cidade. Este modelo acaba por também afastar as áreas de moradia dos locais de trabalho, gerando uma grande demanda por deslocamentos que, por sua vez, acaba por saturar as infraestruturas de mobilidade.

Além disso, a concentração dessas atividades acaba por fortalecer a centralização de investimentos em infraestrutura de transporte nessas regiões, sendo também uma forma de reforçar a desigualdade de investimentos na cidade.



1.2 Redistribuir o espaço viário, priorizando os meios de transporte ativos e coletivos



Tag: cidade

Planejamento de referência



Plano Diretor Estratégico (PDE)



PlanMob

Como

- Convertendo áreas de leito carroçável em infraestrutura para pedestres (calçadas, canteiros e praças), ciclistas (ciclovias e ciclofaixas) e usuários do transporte público (corredores e faixas exclusivas de ônibus).
- Construindo áreas exclusivas para pedestres nos centros comerciais de bairros periféricos

Por quê

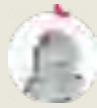
A distribuição atual do espaço urbano é mantenedora do padrão de deslocamento na cidade, baseado no carro, e gera elevados custos de implantação e manutenção de infraestruturas, engessando mudanças de mentalidade do poder público e da população.

Quando as pessoas escolhem o meio de transporte que vão utilizar, elas levam em consideração principalmente os custos e o tempo de deslocamento que, por sua vez, são diretamente afetados pela oferta de infraestrutura. Conforme dados de 2019 da Rede Nossa São Paulo⁵, 78% dos usuários frequentes de automóveis estariam dispostos a diminuir seu uso, caso houvesse uma boa alternativa de transporte público.

A implantação de ciclovias e ciclofaixas é uma das principais formas de promover o aumento no uso da bicicleta e atrair novos usuários para este modo de transporte, de acordo com o ITDP⁶. No caso da mobilidade a pé, a melhoria das calçadas e travessias, bem como a implantação de áreas exclusivas, traz mais segurança e conforto para quem as utiliza. Além disso, essa é uma maneira de incentivar o consumo dentro dos bairros, diminuindo a demanda por viagens mais longas.

Outro aspecto importante é o uso de veículos de transporte acionados por aplicativos (regulamentados pelos Decretos nº 56.981/2016 e 58.595/2019, que trata das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs). A regulamentação atual não dá conta de mitigar as externalidades negativas causadas pela circulação desses automóveis, como o aumento na poluição do ar, a quantidade de colisões e atropelamentos e o uso pouco racional do espaço urbano, considerando que esta solução é de baixa capacidade e atende apenas a quem tem condições de pagar por ela.

1.3 Favorecer a intermodalidade entre modos ativos e coletivos



Tag: cidade

Planejamento de referência



PlanMob



Plano Emergencial de Calçadas (PEC)



Plano de Segurança Viária

Como

- Implementando soluções de acalmando de tráfego no entorno dos pontos de ônibus, terminais, áreas de transbordo e estações de metrô e trem
- Implantando rotas acessíveis, seguras, coerentes com a forma e necessidade de uso do pedestre, confortáveis e amplas conectando pontos de ônibus, terminais, áreas de transbordo e estações de metrô e trem
- Facilitando a integração, o embarque e o desembarque com bicicletas nos ônibus municipais
- Dando prioridade à implantação da rede cicloviária no entorno de pontos de ônibus, terminais e estações de metrô e trem
- Implantando bicicletários e paraciclos, internet Wi-Fi, estações de compartilhamento de bicicletas perto de pontos de ônibus, terminais e estações de metrô e trem

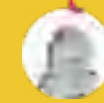
Por quê

Apesar das ações de planejamento, projeto, fiscalização e monitoramento da infraestrutura serem executados pela Prefeitura Municipal de forma setorial, o funcionamento do sistema de mobilidade não obedece essa lógica. O planejamento em separado de cada um dos componentes do sistema gera disfunções que, muitas vezes, inviabilizam a intermodalidade entre os meios de transporte, desestimulando as pessoas e reduzindo a eficiência e eficácia desse sistema.

A troca de um meio de transporte para outro deve ser simples, prática e intuitiva, para estimular seu uso e dar segurança e conforto ao usuário. A segregação gerada pela falta de integração, via de regra para dar espaço ao uso do carro, muitas vezes também leva pedestres e ciclistas a se colocarem em situações de insegurança.

2. DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS PÚBLICOS

2.1 Elevar e regionalizar o investimento em modos ativos e coletivos



Tag: cidade

Planejamento de referência



Plano Diretor Estratégico (PDE)



PlanMob

Como

- Direcionando recursos públicos do Tesouro Municipal e de fundos públicos prioritariamente para modos de transporte ativos e coletivos e prioritariamente em áreas com menor disponibilidade de infraestrutura e oferta de serviços de transporte
- Revertendo a alteração do FUNDURB, retornando seus recursos apenas para a mobilidade ativa e coletiva

Por quê

As desigualdades na oferta de infraestrutura foram historicamente construídas, priorizando sempre os investimentos planejamento e em infraestrutura para os modos motorizados, individuais e privados, em detrimento de modos ativos, coletivos e públicos, com uma clara concentração nas áreas centrais da cidade. Os efeitos deste tipo de investimento impactam negativamente a todas as pessoas, tendo como principais efeitos uma pior qualidade de vida, perdas produtivas e impactos ambientais negativos, prejudicando ainda mais as regiões mais afastadas do centro.

Além disso, olhando-se apenas para a divisão modal, os meios de transporte mais utilizados pela população são, respectivamente, a pé e transporte público, essa distribuição de recursos revela a distorção do orçamento em relação à realidade da mobilidade da cidade.

2.2 Criar fontes de receita extra-tarifárias e criar o Fundo Municipal de Transporte



Tag: Transporte coletivo

Planejamento de referência



Política Nacional de Mobilidade Urbana

Como

- Diversificando as fontes de receitas extra-tarifárias, a partir da ampliação da exploração publicitária; do uso de recursos da taxaço do transporte por aplicativo, já recolhidos pelo município; da cobrança de estacionamento; dos rendimentos da aplicação financeira da comercialização antecipada de créditos de bilhetagem eletrônica; dentre outras
- Organizando as fontes de receitas exigentes e criadas num Fundo Especial, com formas de gestão transparentes e participativas

Por qué

O preço da tarifa é uma barreira para a democratização, acessibilidade e universalização do sistema de transporte, sendo um entrave para a população de baixa renda e estimulando a substituição do transporte coletivo pelo individual. A exemplo, pesquisa da Rede Nossa São Paulo⁵ mostra que para sete a cada dez entrevistados, a tarifa é o principal impeditivo para o uso do transporte público.

Além disso, os reajustes anuais realizados pela administrações municipais fazem com que o sistema perca passageiros, afetando a sustentabilidade e viabilidade econômico-financeira do sistema. O indicador IPEA de inflação para 2019⁶, demonstra que a alta nas tarifas de transportes coletivos impactaram as contas das famílias mais pobres, 3% dessa variação inflacionária corresponde ao aumento tarifário do transporte coletivo.

No ano de 2019, o subsídio destinado ao transporte coletivo foi reduzido, sendo utilizado como justificativa para o aumento da tarifa, mesmo com a queda dos custos operacionais. A falta de transparência e diversidade das fontes de recursos utilizadas na compensação tarifária gera discussões recorrentes sobre o impacto dos subsídios no orçamento municipal. Portanto, a organização das fontes de receitas, conforme prevê a Lei Federal 12.587/12, pacificaria essa discussão.

2.3 Reformular a política de bilhetagem do sistema de transporte público coletivo



Tag: Transporte coletivo

Planejamento de referência



Licitação dos ônibus

Como

- Expandindo a rede de obtenção do Bilhete com a instalação de postos ou máquinas de auto-atendimento bem distribuídos pela a cidade
- Alterando o Decreto 58.639/2019, que trata do sistema de bilhetagem eletrônica, o qual estabeleceu limites para recarga dos bilhetes, legitimou cancelamentos excessivos de bilhetes e cancelou pacotes de créditos (como o bilhete semanal), em decorrência da falta de conclusão do contrato em andamento
- Equalizando a cobrança entre usuários de vale transporte e usuários comuns, que reverte a medida injusta implantada pelo Decreto 58.639/2019

Por qué

A política tarifária deve ser uma facilitadora e incentivadora do uso do transporte coletivo, garantindo o direito dos cidadãos e permitindo a criação de benefícios ao facilitar a aquisição do bilhete e reduzindo as restrições ao seu uso e carregamento.

A atual gestão tem restringido o acesso das pessoas ao Bilhete Único, cancelado bilhetes excessivamente e cortado direitos dos usuários sem justificativa coerente, sob o argumento de combater fraudes e economizar recursos. Porém, para o combate a fraudes já há um contrato de modernização do sistema em andamento, que não é concluído e devidamente implementado. Com isso, toda a penalização tem caído sobre o usuário.

Além disso, a cobertura insuficiente da rede de recarga, somada às dificuldades criadas tornam o sistema uma barreira para aumentar o uso do transporte público.

3. INFRAESTRUTURA

3.1 Construir e reformar calçadas de forma estratégica, considerando a desigualdade territorial da infraestrutura na cidade



Tag:
Mobilidade
a pé

Planejamento de referência



Plano Emergencial de Calçadas (PEC)

Como

- Realizando o alargamento de calçadas para atender às demandas locais de pedestres e as especificidades de cada via ou região, corrigindo os desníveis e obstáculos encontrados
- Adequando a iluminação pública, a arborização e os espaços de permanência
- Melhorando a permeabilidade do solo através do tipo de calçamento utilizado e da abertura de áreas verdes na faixa de serviço
- Melhorando a regulamentação do Plano Emergencial de Calçadas (PEC), integrando as calçadas como uma rede da mobilidade a pé.
- Ampliando as equipes de fiscalização de calçadas nas subprefeituras, para que possam fazer a fiscalização com frequência definida, além das demandadas por denúncias.
- Modificando a Lei nº 15.442/2011, de modo a tornar a prefeitura a principal responsável pela manutenção de calçadas (assim como é do leito carroçável)

Por quê

Em pesquisa sobre pedestre de 2019 da Rede Nossa São Paulo⁷, 68% das pessoas apontaram os buracos e 47% apontaram a falta de largura suficiente nas calçadas como os principais problemas que enfrentam ao caminhar. Iluminação insuficiente ou inexistente e alta velocidade dos carros nas ruas também aparecem como os principais problemas enfrentados por quem caminha, com 39% e 28% das menções, respectivamente.

3.2 Implantar e reformar travessias com o objetivo explícito de estimular o deslocamento a pé



Tag: Mobilidade a pé

Planejamento de referência



PlanMob



Manual de Desenho Urbano

Como

- Mudando o protocolo e manuais para projetar as travessias seguindo a lógica de deslocamento a pé (alinhadas ao deslocamento nas calçadas e próximas às esquinas, para evitar caminhamento negativo) somado à ampliação de calçadas nesses locais
- Focando em regiões com maior circulação de pessoas em todo o território do municípios, como proximidades de estações de trens e metrô, corredores de ônibus, comércios, escolas e outros (a serem identificados baseados em pesquisas)
- Recalculando os tempos semaforicos nos cruzamentos, considerando os fluxos de pedestres e priorizando estes sobre os veículos motorizados

Por quê

As travessias são elementos cruciais da rede de deslocamento a pé, pois são os locais de compartilhamento com os modos motorizados. Quando implementadas a partir da ótica dos automóveis, geram riscos e inseguranças, em especial a crianças, idosos e pessoas com deficiência. Com a priorização adequada destas travessias, deve-se induzir motoristas a um comportamento mais humanizado, reduzindo as velocidades e acalmando o trânsito nestes ambientes com alta demanda de pessoas a pé.

Pesquisa sobre pedestre de 2019 da Rede Nossa São Paulo⁹ demonstrou que cerca de 40% das pessoas alegaram que a falta de segurança ao atravessar é o principal problema que enfrentam ao caminhar. Este dado pode ainda estar subnotificado, em função da grande quantidade de travessias removidas ou bloqueadas, segundo a visão ultrapassada de manter a fluidez dos veículos acima de tudo. Precisamos inverter essa lógica, tornando o ambiente da rua mais humanizado e garantindo ambientes mais seguros.

3.3 Ampliar a Rede Ciclovária e efetuar sua manutenção



Tag: cidade

Planejamento de referência



PlanMob



Plano Ciclovário



Lei SICLO⁹

Como

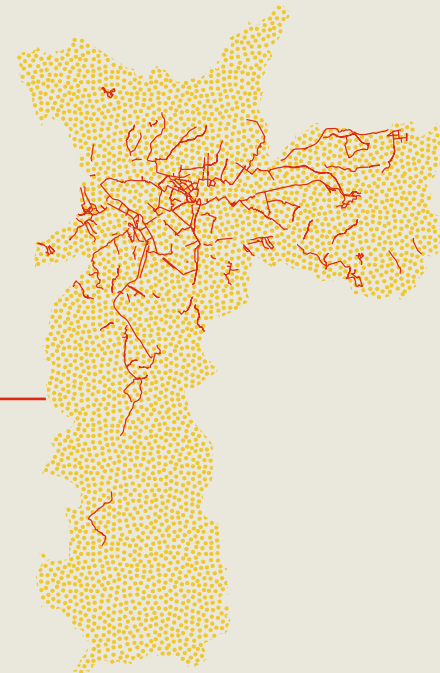
- Construindo novas ciclovias e ciclofaixas priorizando vias arteriais e coletoras e contemplando todas as transposições existentes (pontes, viadutos, passarelas, transposição de vias férreas) e os novos corredores de ônibus
- Implantando bicicletários em todos os terminais de ônibus e em cada subprefeitura, unificando a política de funcionamento de todos, com atendimento padronizado, controle de acesso informatizado, integração com bilhete único e com monitoramento e adequações conforme necessário
- Mantendo orçamento dedicado específico para a construção e manutenção de 100% da rede ciclovária, considerando as desigualdades da cidade e o atendimento da periferia
- Promovendo a conexão da rede ciclovária entre a malha existente e as redes de transporte de média e alta capacidade

Por que

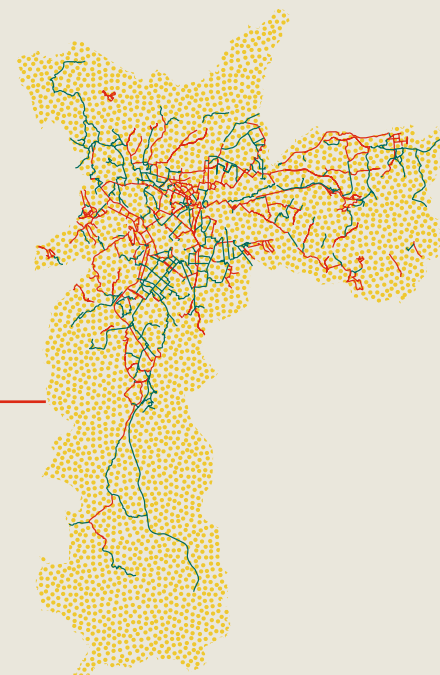
A Rede Ciclovária é composta pelas infraestruturas viárias - ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas - e pelos bicicletários e paraciclos. Além da expansão da rede, é necessário dedicar esforços para análise e manutenção constante da malha implantada, realizar constantes contagens de ciclistas para reavaliar o plano de expansão, projetos e mapeamento de bicicletários e garantir a participação social no processo

A infraestrutura viária para bicicleta é mais segura para os ciclistas e melhor para convivência viária. Além de promover o uso da bicicleta como forma de deslocamento, é importante reconhecer a importância desta infraestrutura especialmente para os bairros periféricos, onde seu uso é alto e ressaltar a necessidade de atender grupos de pessoas mais sensíveis à política ciclovária como mulheres, crianças e idosos.

1: Rede ciclovária existente (2016)



2: Rede ciclovária proposta (2024)



3.4 Ampliar o serviço de bicicletas compartilhadas para atender toda a cidade



Tag:
Bicicleta

Planejamento de referência



PlanMob

Como

- Ajustando a regulamentação para permitir que se expanda o sistema de bicicletas compartilhadas para abranger 60% do território da cidade, com funcionamento 24h, de modo integrado à bilhetagem do transporte público coletivo, com sistema padrão de travamento e assegurando a publicação dos dados de uso dos sistemas como forma de transparência ativa

Por quê

O sistema de bicicleta compartilhada é um elemento que incentiva o uso da bicicleta e principalmente auxilia as pessoas a introduzirem o seu uso. Além disso, as bicicletas compartilhadas têm uma função importantíssima de integração com o transporte coletivo estrutural. O importante incentivo que as bicicletas compartilhadas trazem para a mobilidade ativa podem ser vistos nas regiões onde são amplamente utilizadas em São Paulo como a Faria Lima e a Avenida Paulista.

Porém a regulamentação de São Paulo ainda é simples e não conseguiu forçar a expansão do sistema pela cidade, nem proliferar o número de operadores com integração entre os sistemas de travamento nem tampouco garantir a integração completa com o sistema de bilhetagem. É importante corrigir estes erros para expandir ainda mais o uso na cidade.

3.5 Disponibilizar informação adequada e atualizada ao usuário de transporte coletivo



Tag: Transporte coletivo

Planejamento de referência



PNMU

Como

- Adequando o sistema de comunicação da rede de ônibus municipais, de forma a garantir que todos pontos de ônibus, terminais e interior dos veículos apresentem informações completas, acessíveis e atualizadas sobre o sistema de transportes
- Criando procedimentos internos alinhados à transparência e confiabilidade da informação
- Melhorando a comunicação com a concessionária e com a SP Obras, que realiza a gestão do contrato de concessão de publicidade e informação nas paradas de ônibus
- Incorporando nas paradas informações referentes ao entorno, com mapas, pontos de referência e sinalização informativa para pedestres

Por quê

Informação sobre o espaço da cidade é essencial para empoderar a população. Ela faz com que as pessoas possam escolher melhor seus trajetos e meios de transporte, além de melhorar sua segurança, reduzir viagens desnecessárias e garantir melhor previsibilidade a suas vidas.

Atualmente, a SPTrans não segue uma metodologia de disseminação padronizada das informações. A empresa não comunica de maneira adequada as informações sobre as linhas, paradas, horários, integrações e valores das tarifas nas paradas e nos veículos.

As estruturas das paradas possuem problemas de manutenção, em especial nas áreas mais afastadas do centro, onde é menos interessante para a empresa concessionária atuar.

Além das questões de infraestrutura, a SP Trans é omissa em informar os prazos de resposta às solicitações dos cidadãos conforme deveria, de acordo com as diretrizes da PNMU em seu Art. 14º.

3.6 Implantar faixas exclusivas, corredores e terminais de ônibus para qualificar a rede de transporte coletivo



Tag: Transporte coletivo

Planejamento de referência

 PlanMob

 Plano Diretor Estratégico (PDE)

Como

- Implantando 150 km de corredores exclusivos de ônibus, articuladas a ciclovias, conforme propõe o PlanMob, em conjunto com a ampliação de faixas exclusivas de ônibus
- Implantando os sete terminais definidos pelo PlanMob até 2016
- Revendo a política de uso de faixas e corredores que, atualmente, autoriza a circulação de táxis e compromete a fluidez dos ônibus (Portaria n.o 084/16-SMT.GAB e Portaria n.º 26/19-SMT.GAB)

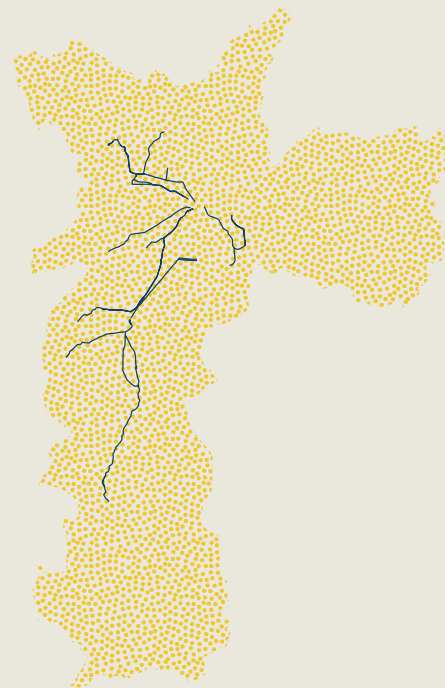
Por quê

A política de faixas exclusivas implantada desde 2012 gerou uma melhora de 49% no desempenho dos ônibus, segundo dados da CET¹⁰, e conta com aprovação de 87% da população, segundo pesquisa de mobilidade de 2019 da Rede Nossa São Paulo¹¹. Mas, considerando um índice de quilômetros de corredores de ônibus por habitante, São Paulo fica apenas em 5º colocado entre as 12 maiores capitais¹².

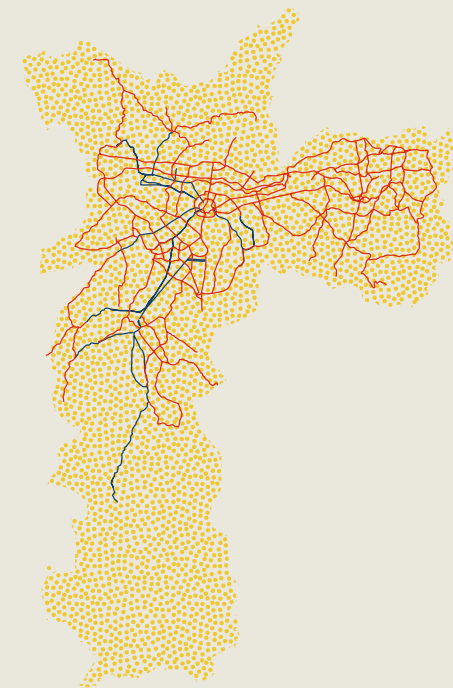
Os corredores, além de garantirem a prioridade dos modos coletivos, tornam-se elementos dinamizadores dos territórios, promovendo comércio no entorno. Junto aos terminais (que garantem uma maior eficiência na integração) e os trilhos, formam a estrutura do sistema de mobilidade municipal.

Os terminais também devem garantir qualidade ambiental e conforto aos usuários: iluminação natural e artificial adequadas; acessos no nível dos pedestres; circulação de ar; instalações sanitárias entre outros. Por isso, é vital que esses requisitos e detalhamentos estejam explicitados nos contratos de concessão dos terminais - atualmente, esses contratos são falhos e permissivos e, por isso, a qualidade que eles possam trazer ao sistema é questionada.

1: Corredores de ônibus existentes (2016)



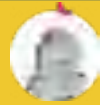
2: Corredores e faixas de ônibus propostos PlanMob (2028)



Fonte: Geosampa, 2020; elaboração própria.

4. SEGURANÇA VIÁRIA

4.1 Tornar o trânsito mais seguro



Tag: cidade

Planejamento de referência



PlanMob



Plano de Segurança Viária



Plano Municipal da Primeira Infância

Como

- Priorizando e protegendo os usuários mais frágeis do sistema, pedestres e ciclistas, implementando medidas em linha com as propostas de Visão Zero
- Mantendo a velocidade máxima regulamentada nas vias arteriais em até 50 km/h
- Fiscalizando as velocidades praticadas nas vias expressas, arteriais e coletoras, em toda a cidade
- Implementando as propostas de infraestrutura cicloviária e de calçadas (itens 3.1 e 3.3)
- Implementando as Áreas Calmas em bairros e alterando as geometrias viárias, com atenção especial às Rotas Escolares Seguras [ver Glossário]
- Aprofundando o planejamento integrado e intersecretarial sobre projetos e programas relacionados à segurança viária

Por quê


A falta de segurança no trânsito é o principal inibidor das pessoas usarem bicicleta, além de tornar o caminhar extremamente inseguro. As mortes no trânsito são uma epidemia que precisa ser combatida pois, além da perda de vidas, gera também perdas econômicas.

As principais vítimas do trânsito são pedestres e motociclistas. Em 2019, eles sofreram 45% e 38% das 791 mortes no trânsito, respectivamente. Em 2020, mesmo com a redução do volume de veículos circulando devido à pandemia da Covid-19, a redução das fatalidades foi bastante tímida,

e o número de mortes de motoristas e motociclistas aumentou no primeiro semestre¹³. Cabe aqui destacar o aumento no uso de aplicativos para entregas (nos últimos anos mas em especial na pandemia) que, sem a devida fiscalização do poder público e sem a aplicação dos conceitos de segurança viária chamados de “Sistemas Seguros” ou “Visão Zero”, pode ser um dos responsáveis por este aumento verificado entre motociclistas.

Esses conceitos [ver Glossário] partem de uma nova lógica de eliminar situações de risco e induzir comportamentos mais seguros, através de um desenho viário mais restritivo aos carros e motocicletas e mais benéfico aos transportes ativos. Dessa maneira, os programas de educação e as ações de fiscalização estão alinhados a um desenho viário que garante a segurança ao promover comportamentos corretos, além de favorecer a educação e conscientização sobre segurança no trânsito.

4.2 Integrar as bases de dados de ocorrências de trânsito com vítimas às bases dos sistemas de saúde

 Tag: Cidade	Planejamento de referência
	 PlanMob
	 Plano de Segurança Viária

Como


- Georreferenciando as ocorrências de trânsito de forma mais precisa, com mais informações e maior frequência de atualização
- Promovendo a criação e a abertura de bases de dados para auxiliar as análises sobre o tema da segurança viária, tais como dados de radares, velocidades, fluxo, etc.
- Utilizando a análise dos dados disponíveis para embasar o desenho e a implementação das ações e políticas de segurança viária

Por quê

O georreferenciamento dos atropelamentos, choques e colisões permite a realização de ações estratégicas em áreas com índices elevados de ocorrências, tornando possível agir de forma coordenada e estratégica. A integração dos sistemas, em especial os do SAMU com o SAT-CET, possibilitaria isolar os dados de pessoas gravemente feridas de pessoas levemente feridas, o que não é possível hoje. Atualmente, o sistema não permite separar a gravidade da ocorrência.

O conhecimento sobre essas informações permite endereçar políticas mais robustas de prevenção, uma vez que traz uma visão mais ampla das variáveis que afetam essas ocorrências: por exemplo, se incluirmos os diferentes tipos e graus de feridos nas análises, podemos tomar decisões diferentes para locais onde as vítimas costumam sofrer apenas arranhões ou traumatismos cranianos.

4.3 Alinhar as peças de comunicação aos princípios de Sistemas Seguros e de Visão Zero

 Tag: Cidade	Planejamento de referência
	 PlanMob
	 Plano de Segurança Viária

Como

- Mudando as narrativas das peças que culpabilizam as vítimas
- Promovendo capacitações internas à administração municipal para alinhar e difundir os princípios de Sistemas Seguros e Visão Zero [ver Glossário]
- Realizando campanhas de conscientização sobre mortes e ferimentos no trânsito
- Estabelecendo complementariedade entre as atividades, para dar efetividade às ações

Por quê

Embora tenha publicado um plano de segurança viária, atualmente, a SMT produz poucas campanhas de comunicação alinhadas aos princípios de sistemas seguros e de Visão Zero. A campanha desenvolvida no final do ano de 2019 (com as cruzes na Av. 23 de Maio) foi um começo. Mas, para dar certo, é importante que a campanha possua continuidade e não se furte de chamar atenção para quem mais mata e fere na cidade, que são motoristas de automóveis e ônibus, e para preservar a segurança de quem mais morre, que são motociclistas e pedestres.

Para avançar, seria necessário: a dedicação de orçamento exclusivo; a realização de processos de participação social ativa e de grupos focais para desenvolvimento de mensagens chave; e o uso dos dados sobre segurança viária disponíveis nas plataformas oficiais. Os dados são vitais para identificar os principais causadores e vítimas das ocorrências de trânsito, para campanhas focadas em perfis.

A comunicação é peça-chave para gerar mudanças de comportamento, com vistas à prevenção de ocorrências de trânsito com vítimas. Sem ela, pode se inviabilizar esforços realizados, mas não comunicados.

5. SAÚDE E QUALIDADE DO AR

5.1 Desestimular o uso de automóveis e motocicletas



Tag: cidade

Planejamento de referência



Política Municipal de Mudanças do Clima



PlanMob

Como

- Implementando medidas de restrição de espaço ou horário de circulação e de permanência do transporte individual, prioritariamente em áreas centrais, subcentralidades e demais áreas identificadas a partir de um estudo com este fim
- Redistribuindo o espaço viário e adequando a geometria das vias
- Retirando faixas de rolamento e vagas de estacionamento na via pública
- Reduzindo os limites de velocidade
- Ampliando os tempos semafóricos prioritários para pedestres
- Ampliando a área de Zona Azul, principalmente em regiões com boa cobertura de transporte público
- Reformulando o cálculo de precificação da Zona Azul, com valores mais altos em áreas congestionadas e aumentos progressivos em função do tempo de uso

Por qué

Atualmente, a mobilidade é um dos maiores emissores de poluição e gases efeito estufa (GEE) nas cidades. Além de trazerem problemas ao meio ambiente, esses gases são fatores de risco para o surgimento e agravamento de doenças respiratórias e cardiovasculares.

Pessoas se deslocando em carros e motos emitem, respectivamente, 3,9 e 2,1 vezes mais poluentes por km, do que passageiros de ônibus - além, é claro, de pedestres e ciclistas, que não emitem poluentes ao se deslocarem¹⁵. Esse dado dá um quadro geral dos impactos que os meios de transporte geram no clima e justifica porque o poder público deve adotar medidas que induzam escolhas de mobilidade mais sustentáveis.

Estas medidas de desestímulo aos modos poluentes precisam vir acompanhadas de políticas de redução de emissões (tratado no item 5.3), estímulo a modos sustentáveis (desenvolvido no item 1.2.) e diminuição na necessidade de deslocamentos (item 1.1).

5.2 Articular políticas de mobilidade e de meio ambiente



Tag: cidade

Planejamento de referência



Plano Diretor Estratégico (PDE)



Política Municipal de Mudanças do Clima

Como

- Elaborando parcerias entre a Secretaria de Mobilidade e a Secretaria do Verde e Meio Ambiente para desenvolver políticas com as premissas de Cidades Resilientes [ver Glossário], visando reduzir os impactos ambientais da mobilidade
- Aumentando a permeabilidade do solo urbano através da implantação de parques lineares junto aos córregos e rios, da incorporação de áreas permeáveis lineares nos corredores de transporte coletivo (jardins de chuva), da alteração dos calçamentos por pisos semi-permeáveis e da abertura de áreas verdes na faixa de serviço das calçadas
- Realizando o plantio e manutenção adequada dos corredores de arborização urbana
- Criando campanhas de percepção em relação à emergência climática [ver Glossário] e conscientizando a população sobre os impactos ambientais de suas escolhas de mobilidade

Por qué

Com o agravamento da emergência climática, as ondas de calor, enchentes e eventos relacionados têm se multiplicado e causado cada vez mais transtornos para a população, que fica sujeita às paralisações do transporte público e aos quilômetros de congestionamento. Esses efeitos impactam a população de forma desigual, de modo que quem mora nas periferias ou no entorno de rios e córregos e áreas de risco sofre, também com perdas humanas e materiais.




Bons exemplos de transformação urbana incluem: demolição de viadutos para dar lugar a parques lineares; destamponamento de rios e córregos, com implantação de parques lineares; investimento prioritário em modos de transporte ativos; uso de combustíveis limpos e mais eficientes no transporte coletivo; e utilização de soluções baseadas na natureza [ver Glossário].

5.3 Reduzir a emissão de poluentes gerados pelo transporte (coletivo e particular)



Tag: cidade

Planejamento de referência

-  Política Municipal de Mudanças do Clima
-  Plano Diretor Estratégico
-  Lei de Zoneamento (LPUOS)

Como

- Retomando o Programa de Inspeção Veicular em articulação com as prefeituras de outros municípios da Região Metropolitana, para evitar evasão
- Incentivando o uso de combustíveis limpos, adequando a tecnologia na frota de ônibus municipal, em conjunto com faixas e corredores de ônibus propostos pelo PlanMob (Fundamento legal art. 12, § 2º da Lei federal nº 8.723/1993 c/c art. 23, incisos II e VII da Lei federal nº 12.587/2012)
- Fortalecendo a atuação do COMFROTA, pois é por meio dele que ocorrerá a fiscalização e monitoramento do atendimento das metas estabelecidas no contratos da licitação

Por quê

As emissões de material particulado causaram mais de 8 mil mortes na RMSP e 4,7 mil apenas na capital em 2011. Na RMSP, os ônibus representam apenas 10% de toda a frota a diesel em circulação, porém são responsáveis pela emissão de 25% do material particulado MP2,5 e por 25% das mortes e internações no SUS relativas à poluição do ar¹⁴.

Sobre a poluição dos ônibus, o contrato com as empresas de ônibus prevêem zerar a emissão de CO2 até 2038 por meio da substituição da frota por veículos menos poluentes. O sistema de transporte coletivo é a principal forma pela qual a PMSP firmará seu compromisso com a diminuição no número de mortes relacionados à poluição do ar.




Sobre a frota particular, um estudo da Universidade de São Paulo de 2007¹⁵ apontou que a manutenção do Programa de Inspeção Veicular salvaria, anualmente, cerca de 500 vidas na RMSP.

5.4 Monitorar e controlar as fontes emissoras de poluentes



Tag: cidade

Planejamento de referência

-  Política Municipal de Mudanças do Clima
-  Plano Diretor Estratégico
-  Lei de Zoneamento (LPUOS)

Como

- Implementando um programa municipal de monitoramento de baixo custo, visando complementar o diagnóstico de qualidade do ar e as informações das fontes poluidoras, com foco nas vias de tráfego de alta capacidade, nas proximidades das escolas e nos eixos de estruturação de transformação urbana
- Realizando um Inventário Municipal de Emissões de Poluentes com base no Art 23, inciso VII, da Lei federal nº 12.587/2012

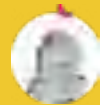
Por quê

O avanço tecnológico proporcionou o desenvolvimento de aparelhos de baixo custo que monitoram a qualidade do ar no nível da rua, podendo ser instalados em regiões de alto tráfego e adensamento populacional. Tais dados permitirão a melhoria da comunicação à população, o aperfeiçoamento no diagnóstico de poluentes e a formulação de políticas públicas municipais.

Atualmente, o inventário de fontes de poluição é realizado pelo órgão ambiental estadual, a CETESB, com dados do estado categorizados por região metropolitana. Havendo a carência de estudos específicos a qualidade do ar para a capital. Essa proposta busca ainda suprir a escassez de dados sobre poluentes com impacto em saúde, visto que a Política Municipal de Mudanças do Clima trata exclusivamente da criação de um inventário para gases de efeito estufa.

6. GESTÃO ADMINISTRATIVA E PARTICIPAÇÃO SOCIAL

6.1 Fortalecer e descentralizar o CMTT



Tag: cidade

Planejamento de referência



Plano Diretor Estratégico (PDE)



Lei de Concessão de ônibus de SP 13.241/01



PlanMob

Como

- Levando ao Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), todos os planos, projetos e mudanças relativas ao sistema de mobilidade da cidade, a fim de reconhecer o espaço como espaço de deliberação e construção conjunta
- Garantindo o comprometimento do secretário com as reuniões do conselho e dos principais diretores da Secretaria de Mobilidade e Transporte
- Instalando fóruns regionais periódicos nas 32 Subprefeituras, como preconiza o Art. 30º da Lei 13.241/01

Por que

A participação é essencial para melhorar as políticas públicas e para comunicá-las para a sociedade. Assim, o Conselho é o local ideal para debater e trazer novas ideias para a implantação, legitimidade e defesa das políticas. Além de presente no PDE, o Conselho é um instrumento previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana e é essencial no processo de construção das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana.

As pautas de Mobilidade conversam com várias outras pastas como esporte, empreendedorismo, verde e meio ambiente, saúde etc. Assim, além do CMTT é preciso também fortalecer outros espaços e formas de participação, como outros conselhos, audiências públicas obrigatórias, oficinas participativas e consultas públicas.

6.2 Estruturar um setor dedicado à mobilidade a pé dentro da SMT com equipe e verba próprias



Tag: Mobilidade a pé

Planejamento de referência



PlanMob

Como

- Reformulando e reorganizando a estrutura administrativa para ter um órgão ou diretoria que coordene o planejamento voltado para o pedestre. O órgão deve centralizar todas as ações municipais que envolvam a rede de mobilidade a pé.

Por que

Além da integração com todos os outros meios de transportes, cerca de um terço das viagens com mais de 500 metros são feitas exclusivamente a pé, ou seja, o caminhar é o principal modo de deslocamento das pessoas na cidade. Mas mesmo com uma importância tão grande, não temos na cidade um órgão dedicado a pensar e planejar o deslocamento a pé das pessoas.

Atualmente, a cidade precisa lidar com uma série de conflitos que ocorrem entre Secretaria Municipal de Transportes (SMT), CET, SP Obras, SP Urbanismo, SMDU e Subprefeituras. Esta falta de integração gera, muitas vezes, um cenário de ações desorientadas e conflitantes, com cada órgão dando sua orientação às calçadas que constrói, e sem nenhum alinhamento com as travessias. Esses conflitos já deveriam ter sido resolvidos caso as Metas para Pedestres e Acessibilidade nas Calçadas do PlanMob tivessem sido implementadas.

A proposta deste órgão é que ele seja mais complexo que a extinta Comissão Permanente de Calçadas, pois deve pensar o planejamento e estudo de uma rede de mobilidade a pé, com realização de pesquisas e ampla participação social, respeitando a premissa da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que define que a mobilidade a pé deve ser a primeira prioridade nas políticas públicas de mobilidade.

6.3 Implementar políticas de incentivo ao uso de bicicletas



Tag: bicicleta

Planejamento de referência



PlanMob



Plano Ciclovitário



Plano de Segurança Viária

Como

- Implantando o Programa BikeSP (Lei nº 16.547/16)
- Realizando e incentivando a realização de eventos de promoção à cultura e ao uso da bicicleta (tais como festivais, passeios, seminários, projetos em escolas), em conjunto com a operação das ciclofaixas de lazer aos domingos e feriados, conectando-as ao Programa Ruas Abertas
- Fomentando e estimulando a ciclo-logística, o cicloturismo e demais atividades de empreendedorismo ligado à bicicleta
- Liderando nacionalmente uma campanha para a redução dos impostos relacionados à compra de bicicletas
- Criando campanhas e peças de comunicação que estimulem as pessoas a pensarem seus deslocamentos considerando também os impactos que essa escolha podem gerar em sua saúde, no meio ambiente e na cidade

Por que

O uso da bicicleta como meio de transporte, assim como a mobilidade a pé, possui algumas particularidades que devem ser entendidas de forma diversa dos outros modos. Ainda que não se preveja seu uso em larga escala ou para deslocamentos de grandes distâncias, entende-se que seus benefícios, tanto para quem utiliza como para a cidade, são significativos e, portanto, seu uso deve ser ativamente incentivado.

O Programa Bike SP, aprovado na Câmara em setembro de 2016 mas ainda não implantado, pode ser um importante incentivador no uso da bicicleta em São Paulo. O projeto é um incentivo direto, em créditos, a quem decide usar a bicicleta em vez do transporte público lotado ou inexistente, além de diversas ações voltadas à melhoria do sistema de mobilidade ciclovitária.

6.4 Implantar e fiscalizar o novo contrato de ônibus com ampla participação social



Tag: Transporte coletivo

Planejamento de referência



PlanMob



Licitação dos ônibus

Como

- Colocando em prática, com extenso debate público e transparência, os itens previstos no contrato: centro de controle operacional, nova fórmula de remuneração das empresas, telemetria e plano de redução de emissão de poluentes da frota
- Garantindo participação nos processos de mudanças e adaptação das linhas de ônibus previstas nos contratos
- Comunicando adequadamente os processos e as modificações propostas à população

Por que

Algumas das inovações importantes trazidas pelo Edital de Licitação de 2018 não são auto-aplicáveis e demandam atenção especial do poder público para serem implantadas. O centro de controle operacional é fundamental para a qualidade do serviço prestado para o usuário, e dele depende a mudança na fórmula de remuneração, que vai incentivar mais melhorias para o usuário.

A mudança de linhas é uma política que sempre tem seu impacto subvalorizado gerando reações e críticas fortes por parte dos usuários sendo, por fim, inviabilizado. A participação deve ser usada para aumentar a informação sobre as mudanças e para que os usuários que conhecem os bairros opinem na melhoria das próprias mudanças.

Inserir no final desse parágrafo: Os usuários do sistema e a população local, conhecedora do território, são atores centrais e devem ser considerados nos debates sobre mudanças de linhas.

7. COMBATE À VIOLÊNCIA E ASSÉDIO CONTRA A MULHER E À POPULAÇÃO LGBTQIA+

7.1 Fortalecer o grupo de trabalho para combater o assédio sexual no transporte público



Tag:
Transporte coletivo

Como

- Incluindo a pauta LGBTQIA+ na discussão sobre violência no transporte público
- Criando um canal de denúncia unificado para todo o sistema de transporte público metropolitano em parceria com governo do Estado, empresas de transporte público e outras prefeituras
- Treinando operadores do sistema municipal de ônibus
- Fortalecendo os centros de referência da mulher para receber mulheres vítimas de assédio no espaço público
- Aumentando a transparência na participação do grupo de trabalho, envolvendo o CMTT e organizações da sociedade civil para propor e discutir as políticas relacionadas ao tema de combate a assédio

Por quê

Historicamente, os dispositivos de planejamento da cidade foram negligentes com mulheres, pessoas negras e LGBTQIA+. Reflexo disso é que o sistema de mobilidade da cidade não responde às demandas colocadas por essas pessoas e as expõe diariamente a diversas violências. De 2017 até 2020 foram registrados 140 casos de importunação sexual dentro dos ônibus da SPTrans. Além dos casos registrados, sabe-se que muitos não chegam aos registros oficiais.

A existência de canais múltiplos de denúncia de assédio sexual não só desestimula as notificações, como também dificulta o processamento de dados e a consequente organização de estratégias de prevenção por parte das forças de segurança.





RESUMO DAS PROPOSTAS



CIDADE



MOBILIDADE A PÉ



BICICLETA



TRANSPORTE COLETIVO

<p>1. Redução nos tempos de deslocamento</p>	<p>1.1. Diminuir as distâncias entre os locais de moradia e trabalho 1.2. Redistribuir o espaço viário, priorizando os meios de transporte ativos e coletivos 1.3. Favorecer a intermodalidade entre modos ativos e coletivos</p>		
<p>2. Distribuição dos recursos públicos</p>	<p>2.1. Elevar e regionalizar o investimento em modos ativos e coletivos</p>		<p>2.2. Criar fontes de receitas extra-tarifárias e criar o Fundo Municipal de Transporte 2.3. Reformular a política de bilhetagem do transporte público coletivo</p>
<p>3. Infraestrutura</p>	<p>3.1. Construir e reformar calçadas, considerando a desigualdade territorial da infraestrutura na cidade 3.2. Implantar e reformar travessias com o objetivo explícito de estimular o deslocamento a pé</p>	<p>3.3. Ampliar a Rede Cicloviária e efetuar sua manutenção 3.4. Ampliar o serviço de bicicletas compartilhadas para atender toda a cidade</p>	<p>3.5. Implantar faixas exclusivas, corredores e terminais de ônibus para qualificar a rede de transporte coletivo 3.6. Disponibilizar informação adequada e atualizada ao usuário de transporte coletivo</p>
<p>4. Segurança viária</p>	<p>4.1. Tornar o trânsito mais seguro 4.2. Integrar as bases de dados de ocorrências de trânsito com vítimas às bases dos sistemas de saúde 4.3. Alinhar as peças de comunicação aos princípios de Sistemas Seguros e Visão Zero</p>		
<p>5. Saúde e qualidade do ar</p>	<p>5.1. Desestimular o uso de automóveis e motocicletas 5.2. Articular políticas de mobilidade e de meio ambiente 5.3. Reduzir a emissão de poluentes gerados pelo transporte (coletivo e particular) 5.4. Implementar ações de monitoramento e controle de fontes emissoras de poluentes</p>		
<p>6. Gestão administrativa e participação social</p>	<p>6.1. Fortalecer e descentralizar o Conselho Municipal de Transportes e Trânsito</p>	<p>6.2. Estruturar um setor dedicado à mobilidade a pé dentro da Secretaria de Mobilidade e Transportes (SMT) com equipe e verba próprias</p>	<p>6.3. Implementar políticas de incentivo ao uso de bicicletas 6.4. Implantar e fiscalizar o novo contrato de ônibus com ampla participação social</p>
<p>7. Combate à violência e assédio contra a mulher e à população LGBTQIA+</p>			<p>7.1. Fortalecer o grupo de trabalho para combater assédio no transporte público</p>

Proposta

ODS

Como estamos hoje?

Quais as metas para a gestão 2021-2024?

<p>1.1. Diminuir as distâncias entre os locais de moradia e trabalho</p>	<p>2.1. Elevar e regionalizar o investimento em modos ativos e coletivos</p>	<p>3.1. Construir e reformar calçadas, considerando a desigualdade territorial da infraestrutura na cidade</p>	<p>3.3. Ampliar a Rede Cicloviária e efetuar sua manutenção</p>	<p>3.4. Ampliar o serviço de bicicletas compartilhadas para atender toda a cidade</p>	<p>3.5. Implantar faixas exclusivas, corredores e terminais de ônibus para qualificar a rede de transporte coletivo</p>	<p>4.1. Tornar o trânsito mais seguro</p>	<p>5.3. Reduzir a emissão de poluentes gerados pelo transporte (coletivo e particular)</p>	<p>5.4. Implementar ações de monitoramento e controle de fontes emissoras de poluentes</p>	<p>6.3. Implementar políticas de incentivo ao uso de bicicletas</p>
<p>Meta 10.3 e 10.7 Meta 11.1</p>	<p>Meta 11.2</p>	<p>Meta 11.3</p>	<p>Meta 11.3</p>	<p>Meta 11.3</p>	<p>Meta 11.3</p>	<p>Meta 3.6 Meta 11.2</p>	<p>Meta 13.3 Meta 3.9 Meta 7.2</p>	<p>Meta 13.3</p>	<p>Meta 11.6</p>
<p>O tempo médio de deslocamento das pessoas em transporte coletivo é de 70 minutos para o trabalho e 41 minutos para estudos, considerando somente o trajeto de ida¹.</p>	<p>A distribuição do orçamento municipal em 2018 foi de 73% para automóveis, 26% para ônibus e 0% para bicicleta e pedestres. O Fundurb, antes exclusivo para a mobilidade ativa, foi alterado em 2019 e passou a permitir a destinação de recursos para a construção e manutenção de vias estruturais.</p>	<p>São Paulo possui um total de 68,0 milhões de m² de calçadas. O PEC prevê um total de 7,5 milhões de m² de calçadas requalificadas até 2030, sendo 1,5 milhão até o final da gestão atual (2017-2020)².</p>	<p>A cidade possui 480 km de ciclovias e ciclofaixas implantadas; e bicicletários completos apenas em parte dos terminais de ônibus³.</p>	<p>Os sistemas de bicicletas compartilhadas operam em menos de 5% da área total da cidade, atendendo a apenas cinco Subprefeituras (Pinheiros, Sé, Butantã e Vila Mariana, e uma operação especial em Cidade Tiradentes).</p>	<p>A cidade possui 129 km de corredores de ônibus, 500 km de faixas exclusivas e 27 terminais municipais de ônibus⁴.</p>	<p>Em 2018, a cidade registrou 849 mortes em decorrência do trânsito (sendo 366 de motociclistas, 349 de pedestres e 36 de ciclistas), correspondendo a uma taxa de 7,2 mortes para cada 100 mil habitantes⁵.</p>	<p>Do total estimado de 3.814 mortes em 2020 devido à poluição do ar em São Paulo, pode-se presumir que cerca de 950 estão diretamente ligadas às emissões do transporte público⁷.</p>	<p>Atualmente, as redes de monitoramento para avaliar a qualidade do ar do município, da CETESB, possuem apenas 17 estações, sendo um número insuficiente para levantar os dados de poluentes no nível da rua em toda a cidade⁸.</p>	<p>O percentual de deslocamentos diários realizados em bicicleta, na cidade de São Paulo, corresponde a cerca de 0,8%⁹.</p>
<p>Reduzir o tempo médio de deslocamento em transportes coletivos para 54 minutos para trabalho e 30 minutos para estudos.</p>	<p>Ter 30% do orçamento anual dedicado à mobilidade ativa e coletiva e o Fundurb com destinação exclusiva para esses modos.</p>	<p>Garantir a requalificação de 2 milhões de m² de calçadas, previstas pelo PEC, até o final da gestão (2021-2024).</p>	<p>Implantar os 1.350 km da rede cicloviária prevista pelo PlanMob até o final da gestão (2021-2024), com bicicletários completos e operacionais em todos os terminais de ônibus.</p>	<p>Aumentar a cobertura do serviço para atender, pelo menos, 60% do território.</p>	<p>Implantar 270 km de corredores, 34 terminais e as faixas exclusivas previstos pelo PlanMob.</p>	<p>Reduzir as mortes no trânsito para o máximo de 4 por 100 mil habitantes (até 2024), por meio da implementação de políticas que visem uma redução total para ZERO mortes no trânsito.</p>	<p>Reduzir em 10% as emissões relacionadas a transporte na cidade de São Paulo.</p>	<p>Monitorar a qualidade do ar em tempo real, no nível da rua, em 100% das áreas de influência dos eixos de estruturação de transformação urbana.</p>	<p>Aumentar para 2% o número de viagens diárias realizadas em bicicleta.</p>

GLOSSÁRIO

ÁREAS CALMAS

As Áreas Calmas estão em processo de implantação pela CET, com o objetivo de melhorar a segurança viária em regiões onde se concentram atividades comerciais e de serviços com fluxo intenso de veículos e movimentação de pedestres. A proposta também inclui a redução da velocidade máxima regulamentada nesses locais para 30 km/h.

CIDADES RESILIENTES

O termo foi criado em 2010, pela Organização das Nações Unidas (ONU). A definição de uma cidade resiliente é aquela que tem capacidade de resistir, absorver ou se recuperar de forma eficiente dos efeitos de um desastre, seja ele qual for. Essas localidades conseguem vencer de maneira organizada esses desafios, minimizando as perdas humanas bem como evitando que o patrimônio seja destruído.

DECRETO EXECUTIVO

É um ato administrativo com conteúdo normativo e regulamentar e tem função complementar à uma lei. Estando hierarquicamente abaixo da função de uma lei, não sendo permitido modificar ou contradizer o que uma lei determina.

EDITAL DE LICITAÇÃO

É um ato convocatório comumente conhecido como convite, através dele as empresas e prestadoras de serviços encaminham suas propostas para serem selecionadas pelo poder público. No edital de licitação são estabelecidas todas as regras e exigências do processo licitatório ao qual as empresas deverão atender.

LICITAÇÃO

Procedimento obrigatório determinado em lei que estabelece critérios objetivos para a administração pública contratar bens ou serviços.

EMERGÊNCIA CLIMÁTICA

É a condição de mudanças no clima natural do planeta causadas pelas atividades humanas, como a derrubada das florestas e a queima de combustíveis fósseis, como o petróleo. Essa emergência vem se traduzindo em eventos climáticos extremos cada vez mais comuns, gerando cada vez mais impactos nas vidas das pessoas.

INTERMODALIDADE

É a combinação de dois ou mais modos ou tipos de transporte numa experiência de viagem contínua, visando reduzir custos e tempo de deslocamento.

LEI

Norma ou ordenamento criado para estabelecer regras a serem seguidas, sua criação deverá ser feita pelo poder competente e correspondente ao tipo da lei a ser estabelecida.

LEI ORGÂNICA

Lei que rege um município, sendo uma "Constituição Municipal" e estando hierarquicamente abaixo da Constituição Estadual e Federal.

PLANO SETORIAL

Ferramenta de planejamento que estabelece direcionamentos específicos de uma área temática ou órgão administrativo.

ROTAS ESCOLARES SEGURAS

Programa, lançado em 2017, para tratar áreas ou bairros que concentram várias escolas e onde a maioria dos estudantes tem como hábito fazer o trajeto casa-escola a pé, com o objetivo de reduzir o risco de ocorrências de trânsito nesses trajetos.

SOLUÇÕES BASEADAS NA NATUREZA

São soluções inspiradas e apoiadas na diversidade dos recursos naturais, visando proporcionar benefícios ambientais, sociais e econômicos.

SISTEMAS SEGUROS

Essa abordagem, voltada à segurança viária, parte da premissa de que é inevitável as pessoas cometerem erros, porém, que é possível evitar as mortes e acidentes no trânsito. No lugar de esperar que as pessoas tenham um comportamento exemplar e perfeitamente seguro no trânsito, um Sistema Seguro é implementado de modo que todos os elementos de uma rede de mobilidade sejam seguros, a fim de reduzir as chances de um acidente grave ou fatal acontecer.

VISÃO ZERO

O instrumento central da Visão Zero busca eliminar situações de risco e induzir comportamentos mais seguros, estimulados por um desenho viário que beneficie o transporte ativo ao invés de se apoiar exclusivamente em programas de educação para o trânsito e medidas punitivas, como multas. Um desenho viário orientado dessa forma é mais eficiente e eficaz e contribui com o aumento dos impactos das ações de fiscalização, educação e conscientização sobre segurança no trânsito.

REFERÊNCIAS

DADOS, PESQUISAS E ESTUDOS

CET. [Relatório anual de acidentes de trânsito](#), 2018

CORTESE, TTP. [Mudanças climáticas na cidade de São Paulo: avaliação da política pública municipal](#). [Tese de Doutorado] São Paulo, Faculdade de Saúde Pública da USP, 2013.

IBGE. [Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios \(PNAD\) - Rendimento de Todas as Fontes](#), 2018.

Instituto de Defesa do Consumidor - Idec. [Análise das infraestruturas de priorização do transporte coletivo sobre pneus nas 12 capitais mais populosas do Brasil](#), 2018.

Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA. [Estudo sobre Faixas Exclusivas - São Paulo/SP](#), 2017.

Instituto Saúde e Sustentabilidade. [Avaliação e valoração dos impactos da poluição do ar na saúde da população decorrente da substituição da matriz energética do transporte público na cidade de São Paulo](#), 2017.

Instituto Saúde e Sustentabilidade. [Análise do Monitoramento de Qualidade do Ar no Brasil](#), 2019.

IPEA. [Indicador de inflação por faixa de renda](#), 2019.

ITDP Brasil. [Implantação de infraestrutura cicloviária e seus efeitos: o caso da Av. Berrini em São Paulo](#), 2018.

METRÔ. [Pesquisa Origem Destino](#), 2017.

Pereira, R. H. M., Braga, C. K. V., Serra, Bernardo, & Nadalin, V. [Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras](#), 2019. Texto para Discussão Ipea, 2535.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

Rede Nossa São Paulo. [Pesquisa Viver em São Paulo: Direitos LGBTQI+](#), 2019.

----. [Pesquisa Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana](#), 2019.

----. [Pesquisa Viver em São Paulo: Mulher](#), 2019.

----. [Pesquisa Viver em São Paulo: Pedestres](#), 2019.

----. [Pesquisa Viver em São Paulo: Mobilidade](#), 2019.

INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO

[Estatuto do Pedestre](#) | Lei nº 16.673 de 2017.

[Lei de Zoneamento](#) | Lei nº 16.402 de 2016.

[Licitação dos ônibus](#) | Editais de concorrência nº 001/2015; 002/2015 e 003/2015.

[Plano Diretor Estratégico \(PDE\)](#) | Lei nº 16.050 de 2014.

[Plano Emergencial de Calçadas \(PEC\)](#) | Decreto nº 58.845 de 2019.

[Plano Municipal de Mobilidade \(PlanMob\)](#) | Decreto nº 56.834 de 2016.

[Plano Municipal pela Primeira Infância \(PMPI\)](#)

[Plano de Segurança Viária](#) | Decreto nº 58.717 de 2019.

[Política Municipal de Mudanças do Clima](#) | Lei nº 14.933 de 2009.

[Programa de Metas](#) | Lei Orgânica do Município. Art 69-A. Acrescido pela Emenda nº 30 de 2008.

OUTRAS LEGISLAÇÕES

[Lei Federal nº 12.587 de 2012](#). Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

[Lei federal nº 8.723 de 1993](#). Dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.

[Lei nº 13.241 de 2001](#). Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

[Lei nº 15.442 de 2011](#). Dispõe sobre a limpeza de imóveis, o fechamento de terrenos não edificados e a construção e manutenção de passeios, bem como cria o Disque-Calçadas.

[Lei nº 16.547 de 2016](#). Institui o Programa Bike SP no âmbito do Município de São Paulo.

[Lei nº 16.885, de 2018](#). Cria o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO, revoga a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.

[Decreto nº 44.703 de 2004](#). Regulamenta a Outorga Onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos artigos 209 a 216 da Lei n. 13430, de 13 de setembro de 2002, que aprovou o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

[Decretos nº 56.981 de 2016](#). Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

[Decreto nº 58.595 de 2019](#). Altera o Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, dispendo sobre requisitos mínimos a serem exigidos dos condutores e veículos para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública por meio das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, bem como acresce dispositivo ao Decreto nº 8.439, de 10 de outubro de 1969.

[Decreto nº 58.639 de 2019](#). Dispõe sobre a consolidação e atualização das normas sobre Bilhete Único.

NOTAS

P. 6 - 1 *Dados do Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG Brasil), 2018.*

P. 18 - 2 *Pereira, R. H. M., Braga, C. K. V., Serra, Bernardo, & Nadalin, V. (2019).*

P. 26 - 3 *Rede Nossa São Paulo, Pesquisa Viver em SP: Mobilidade Urbana (2019, p. 38).*

P. 26 - 4 *ITDP (2019, p. 1).*

P. 29 - 5 *Rede Nossa São Paulo, Pesquisa Viver em SP: Mobilidade Urbana (2019, p. 52).*

P. 29 - 6 *IPEA (2019, p. 1).*

P. 31 - 7 *Rede Nossa São Paulo. Pesquisa Viver em SP: Pedestre (2019, p. 23).*

P. 32 - 8 *Rede Nossa São Paulo. Pesquisa Viver em SP: Pedestre (2019, p. 23).*

P. 33 - 9 *Lei nº 16.885, de 2018.*

P. 37 - 10 *CET (2015).*

P. 37 - 11 *Rede Nossa São Paulo, Pesquisa Viver em SP: Mobilidade Urbana (2019, p. 46).*

P. 37 - 12 *Instituto de Defesa do Consumidor - Idec (2018, p 8).*

P. 43 - 13 *Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA (2017, p. 50).*

P. 45 - 14 *Instituto Saúde e Sustentabilidade (2017, p. 17).*

P. 45 - 16 *CORTESE (2013, p. 97).*

FICHA TÉCNICA

REALIZAÇÃO

Rede Nossa São Paulo

PRODUÇÃO

Rede Nossa São Paulo

<https://www.nossasaopaulo.org.br/>

Idec

<https://idec.org.br/>

CONTEÚDO

Ciclocidade

Cidadeapé

Greenpeace

Idec

Instituto Saúde e Sustentabilidade

Rede Nossa São Paulo

SampaPé!

APOIO

Instituto Clima e Sociedade

<https://www.climaesociedade.org/>

DESIGN

Ana Luisa Dibiasi

<https://www.behance.net/anadibiasi>

ILUSTRAÇÕES

coletivo oitentaedois

<http://www.oitentaedois.com/>

FOTOS-BASE PARA

AS ILUSTRAÇÕES

Carlos Aranha (p. 25)

Thaís Viyuela (capa)

Este documento foi elaborado e produzido utilizando materiais, dados e informações públicos e pode ser reproduzido, ao todo ou em partes, para fins não-comerciais e sem a necessidade de citação. **Caso tenha interesse ou necessidade em referenciar, recomendamos que o faça da seguinte forma: AGENDA Propositiva para a cidade de São Paulo - Mobilidade e Clima. São Paulo: [s. n.], agosto 2020.**

Realização

CICLOCIDADE
ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO

GREENPEACE

SampaPé!

Cidadeapé
Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

idec
Instituto Brasileiro de
Defesa do Consumidor

INSTITUTO
SAÚDE e SUSTENTABILIDADE

Rede
Nossa
São Paulo

Apoio

iCS
INSTITUTO
CLIMA e SOCIEDADE

São Paulo, agosto de 2020 | 1ª edição revisada

