

MOBILIDADE URBANA E PROGRAMA DE METAS DA CIDADE DE SÃO PAULO

*Contribuições da Sociedade Civil para a construção de metas de mobilidade
para o período de 2017-2020*

Introdução

Eixos

1. [Estruturação e qualificação da rede de mobilidade a pé](#)
2. [Transporte público coletivo](#)
3. [Expansão e qualificação da rede cicloviária](#)
4. [Redução de mortes no trânsito](#)
5. [Emissões do setor de transportes](#)
6. [Participação e controle social](#)
7. [Ruas Abertas](#)

Contatos

Introdução

A política de mobilidade urbana é fruto da combinação de diversas políticas públicas que vão além do universo dos transportes – normalmente associado à temática. Ela é transversal a quase todas as questões da cidade, desde o uso e ocupação do solo, desenvolvimento sustentável, estruturação do espaço urbano, até o acesso a oportunidades econômicas e sociais.

Por isso, é imprescindível considerar o **PlanMob/SP 2015 – Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo 2015-2030** –, instrumento já debatido e instituído com participação da sociedade que orienta a análise e a definição das ações, instrumentos e projetos que serão implementados pelo município nos próximos 15 (quinze) anos.

O PlanMob/SP 2015 é um importante instrumento de desenvolvimento urbano que contou com processo participativo e que, agora, precisa ser consolidado como principal instrumento da gestão para o tema. Ele é a base para a elaboração deste documento e foi estruturado a partir da definição de três diretrizes fundamentais:

I - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas;

II - a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte;

III - o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana.

Assim como estabelecido na **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**, a priorização dos modos ativos (não motorizados) e do transporte coletivo foi considerada princípio norteador do PlanMob/SP 2015 da cidade de São Paulo. As metas estabelecidas pelo Programa da gestão 2017-2020 devem respeitar esse fundamento, da mesma forma como as políticas futuramente implementadas no município precisam considerá-lo.

O incentivo ao uso dos modos ativos e coletivos de transporte em detrimento do transporte individual motorizado deve passar pela adoção de políticas que viabilizem essa transformação.

A estruturação do espaço urbano para melhor receber pedestres e ciclistas (partindo do princípio de que o usuário de todos os modos de transporte em algum momento torna-se pedestre) inevitavelmente promove a melhoria da qualidade do ambiente urbano. Soma-se a isso o ganho ambiental obtido a partir da transferência de viagens dos modos individuais motorizados para os ativos e coletivos. Além disso, deve-se considerar a evolução tecnológica a ser promovida nos modos coletivos de transporte, de forma a promover a redução de emissões de poluentes ambientais e GEE – Gases do Efeito Estufa.

Essas considerações reafirmam as diretrizes estabelecidas pelo PlanMob/SP 2015 – listadas a seguir – sendo cada uma delas norteadora para as metas deste documento.

I - democratização do espaço viário;

II - garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;

III - gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;

IV - incentivo ao desenvolvimento técnico;

V - integração com a política de desenvolvimento urbano;

VI - prioridade aos pedestres e aos modos ativos (não motorizados) de transporte;

VII - prioridade para o transporte público coletivo;

VIII - mitigação dos custos ambientais, sociais e de saúde;

IX - promoção do acesso aos serviços básicos;

X - promoção do desenvolvimento sustentável;

XI - qualificação do sistema de transporte coletivo.

A materialização do PlanMob/SP 2015 e a criação de mecanismos e indicadores de acompanhamento das metas são desejos eminentes da sociedade, que encontra seu direito de participação sobre a tomada de decisão das ações para a mobilidade e seu monitoramento a partir do princípio do direito à gestão democrática e controle social, estabelecido pela PNMU. Nesse sentido, a sociedade civil organizada elaborou conjuntamente o documento a seguir

contendo metas claras e objetivas de questões fundamentais sobre a política de mobilidade urbana para a próxima gestão da cidade de São Paulo.

Eixos

1. Estruturação e qualificação da rede de mobilidade a pé

:: meta fim ::

Construir uma Rede Estrutural de Mobilidade a Pé sob coordenação da Secretaria de Transporte e Mobilidade, contínua, segura, atrativa e inclusiva, com previsão de infraestrutura específica, sinalização e iluminação, e cronograma de intervenções até 2020.

:: metas meio ::

- Planejar uma Rede Estrutural de Mobilidade a pé para 5.000 km lineares prioritários do sistema viário seguindo princípios de minimização do percurso e do tempo de caminhada, articulação com transporte público, equipamentos públicos e pólos geradores de viagem, seguindo diretrizes dos Artigos 232 e 233 do PDE – Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050);
 - Realizar e publicar a primeira pesquisa de padrão de viagens a pé, demanda reprimida e quantificação dos fluxos de deslocamentos a pé na cidade de São Paulo até 2017;
 - Promover a articulação com as demais redes de mobilidade da cidade de forma a garantir a prioridade do pedestre;
 - Garantir a participação da Câmara Temática de Mobilidade a Pé no processo.

A pesquisa de fluxos e o planejamento são fundamentais para se estruturar a mobilidade a pé na cidade, hierarquizando as vias e definindo prioridades para a atuação da prefeitura, de acordo com as necessidades de quem anda a pé. O Código de Trânsito Brasileiro, a PNMU e o PlanMob apontam a prioridade e a importância do pedestre para a Mobilidade da cidade porém, a caminhada como modo de transporte ainda é pouco priorizada e precisa ser estruturada em forma de rede, assim como os demais modais, com continuidade, linearidade e hierarquia entre as vias da rede.

Esta estruturação deve ser baseada em uma pesquisa dos fluxos, demandas, concentrações e demais características das viagens de pedestres na cidade. Esta rede deverá garantir a prioridade do pedestre no viário bem como incentivar a utilização deste modal pelas pessoas pelo provimento de conforto, segurança e objetividade no deslocamento, com isso avançando no desenvolvimento de uma mobilidade mais sustentável.

- Reformar, readequar e construir 1.000.000 m² de calçadas, de acordo com o planejamento estrutural, garantindo acessibilidade completa, segundo meta estabelecida no PlanMob/SP e diretrizes de calçadas dos Artigos 232 e 233 do PDE – Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050);

- Elaborar projeto de lei que determine orçamento próprio para as calçadas e reveja a responsabilidade de construção, manutenção e requalificação das calçadas, com gestão intersecretarial, além de cobrança pelo uso do subsolo e espaço aéreo da cidade;
- Criar um programa permanente de requalificação, construção e adequação de calçadas, com orçamento próprio e gestão intersecretarial, articulado com as demais redes de mobilidade e garantindo acessibilidade em toda a rede até 2018;
- Implantar acessibilidade completa em 100% das calçadas, travessias acessíveis, cômodas e seguras, sinalização adequada ao pedestre, rede de iluminação, mobiliário urbano e arborização urbana;
- Elaborar programa de integração com Secretaria de Prefeituras Regionais para a requalificação de calçadas;
- Garantir a participação da Câmara Temática de Mobilidade a Pé no processo.

As calçadas são um dos elementos centrais da rede de mobilidade a pé da cidade, porém padecem de falta de investimentos e de uma política pública organizada e regulamentada para assegurar investimentos para sua manutenção e implantação. É necessária a criação desta regulamentação para avançarmos numa política sólida e embasada de crescimento dos investimentos na melhoria de qualidade das calçadas, favorecendo não apenas a mobilidade a pé como o espaço público de São Paulo.

O PlanMon/SP destaca a necessidade de se avançar em uma política pública estruturada de requalificação de calçadas, buscando novas fontes de financiamento e ações intersecretariais, além de cronograma e hierarquia baseados na pesquisa de fluxos de pedestre a ser realizada.

- Readequar o tempo semafórico de 100% das travessias de pedestres da cidade de acordo com as novas metodologias, em seguimento ao inciso VIII do Art. 233º do PDE.
 - Reformular a metodologia de definição do tempo semafórico para pedestres, levando em conta demanda e fluxos pesquisados, e minimizando o tempo de percurso e de espera do pedestre até 2017;
 - Garantir a participação da Câmara Temática de Mobilidade a Pé no processo.

Outro elemento central da rede de mobilidade a pé são as travessias, e em conjunto com o planejamento desta rede, que trará diversos elementos para a implantação destas travessias, é fundamental se avançar na redistribuição do tempo de compartilhamento entre os modais que ocorre na determinação dos tempos semafóricos da cidade. É necessário, no planejamento deste tempo, se levar em conta além da demanda específica de cada cruzamento, a diversidade de características dos pedestres, cadeirantes, idosos, pessoas com dificuldade de locomoção e crianças, e garantir a prioridade a que eles têm direito além de sua segurança no ambiente urbano.

2. Transporte público coletivo

:: meta fim ::

Ampliar em 6% o número de viagens por transporte coletivo municipal na cidade de São Paulo

Muitas viagens realizadas em São Paulo a partir do uso do automóvel poderiam facilmente dar-se a partir de outros modos de transporte. A Mini Pesquisa OD realizada em 2012 aponta que pouco mais de 60% das viagens por automóvel (com origem e destino na cidade de São Paulo) possuem extensão de até 5 km. Isso significa que uma grande parte das viagens que fazem uso do automóvel poderiam sem grandes dificuldades ser substituídas por modos alternativos, considerando apenas a condicionante distância. Ainda nessa mesma linha de raciocínio, observando-se as mesmas viagens realizadas com automóvel apenas no território municipal, verifica-se que 6% dessas têm suas origens e destinos no entorno de sistemas de transporte por trilhos ou corredores de ônibus. Na realidade esses números mostram que um grande volume de viagens hoje realizadas a partir do uso do automóvel facilmente poderiam ser feitas por outros modos mais eficientes, inclusive o a pé.

Obviamente mudanças modais não são triviais e dependem de uma série de condicionantes, inclusive a facilidade de uso desses modos alternativos. Nesse sentido, é preciso pôr em prática a qualificação dos sistemas de transporte coletivo, cicloviário e a pé seguindo todas as premissas, diretrizes e objetivos das políticas estabelecidas desde o nível federal até o municipal. Ampliar a qualidade dos serviços prestados corresponde a um primeiro passo no caminho do desenvolvimento urbano sustentável, previsto na agenda de Quito.

:: metas meio ::

- Implantar 150 km de corredores exclusivos de ônibus até 2020, de acordo com as propostas estabelecidas pelo PlanMob/SP – que segue tanto as diretrizes, princípios e objetivos da PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/12), quanto o próprio PDE – Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050) e a LUOS – Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal nº 16.402/16).
 - Revisar, alterar e/ou desenvolver projetos (funcional, básico, executivo);
 - Realizar consulta pública prévia, permitindo a participação da população;
 - Garantir a participação da Câmara Temática do Transporte Público no processo;
 - Garantir financiamento, realizar licenciamento, realizar obras e estruturar o funcionamento.

Seguindo as recomendações do PDE, o PlanMob considera a implantação de 150 km de corredores de ônibus a cada quatro anos até 2028, de forma a se alcançar uma rede de 600 km de corredores de ônibus na cidade. Assim, 40% do Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus (VEIO) deverá ser coberto por corredores e o restante deve ser coberto por outra forma de priorização.

A proposta de ampliação dos corredores considera a necessidade de aumentar a qualidade do sistema de transporte coletivo que mais transporta passageiros na cidade de São Paulo, mas que não recebe a devida priorização. Dentre as propostas destaca-se a separação de faixas de tráfego nas vias para os ônibus - que neste caso será feita à esquerda - implantação de plataformas de embarque, locais de conexão e transferência além de terminais de integração e priorização semaforizada dos ônibus.

- Implantar 110 km de faixas exclusivas de ônibus até 2020, priorizando vias em que o volume médio de passageiros transportados/hora-pico em dias úteis seja equivalente ou superior ao volume de passageiros transportados pelos modos individuais motorizados, segundo PlanMob/SP e o inciso X do art. 241 do PDE – Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050);
 - Definir plano de rotas prioritárias baseada na frequência de linhas e quantidade de passageiros transportados pela via;
 - Realizar consulta pública prévia, permitindo a participação da população;
 - Garantir a participação da Câmara Temática do Transporte Público no processo.

Segundo diretrizes da PNMU e do PDE o transporte público coletivo deve ter sua prioridade garantida sobre o transporte motorizado individual sempre que se verificar situação de conflito entre os mesmos. Nesse sentido a política de implantação de faixas exclusivas de ônibus mostra-se estratégica para a cidade de São Paulo.

O PlanMob considera a cobertura completa do VEIO com medidas de priorização do transporte coletivo até 2028. A parte a ser coberta por corredores de ônibus é claramente definida e foi apresentada no item anterior. A quilometragem restante deverá ser coberta a partir da implantação de faixas exclusivas à direita, processo que já foi iniciado em anos passados. Os 110 km propostos consideram a quilometragem remanescente necessária para completar o VEIO, excetuando-se os corredores, distribuídas ao longo dos próximos anos até atingir seu prazo final. O valor definido como meta para os próximos quatro anos é bastante tímido comparado à facilidade de implantação da medida, condição que torna factível sua rápida extrapolação.

A implantação desse modelo de priorização é simples e rápida, sem a necessidade de grandes investimentos públicos em obras (exigindo basicamente custos com sinalização horizontal e vertical) mas que já revertem significativos ganhos de velocidade operacional para o transporte coletivo. Talvez o maior desafio para a gestão das faixas exclusivas corresponda à fiscalização.

Em São Paulo a implantação de faixas exclusivas de ônibus levou a um aumento de velocidade equivalente a 11% para o sistema de transporte coletivo, promovendo ainda a redução de 5% das emissões de gases causadores de efeito estufa, 6% nas emissões de material particulado (MP) e de 7% de óxidos de nitrogênio (NOx) (os dois últimos associados à doenças respiratórias), segundo pesquisa do IEMA divulgada no Estadão em Outubro de 2016. O estudo indica que a implantação de faixas exclusivas foi mais eficiente para redução das emissões do que a renovação da frota ocorrida dentro do período de análise.

- Implantar 16 novos terminais de ônibus para qualificar a rede de transporte, segundo definição de ações do PlanMob/SP.
 - Revisar, alterar e/ou desenvolver projetos (funcional, básico, executivo);
 - Realizar consulta pública prévia, permitindo a participação da população;
 - Garantir a participação Câmara Temática do Transporte Público no processo;
 - Garantir financiamento, realizar licenciamento, realizar obras e estruturar o funcionamento.

Os terminais têm um importante papel de promover a conexão de linhas e modos de transporte, facilitando a configuração de uma rede efetiva de transporte. Implantar novos terminais e requalificar os existentes é peça importante para o estabelecimento do modelo troncalizado planejado e o estabelecimento de uma rede mais eficiente, tanto de vista operacional quanto do ponto de vista do usuário.

- Requalificar as áreas de circulação de pedestres no entorno de todos os pontos de acesso aos sistema de transporte coletivo (pontos de ônibus, estações e terminais) em seus diferentes modos, por meio de intervenções físicas, operacionais e urbanísticas que priorizem o pedestre em seu deslocamento, também seguindo diretrizes de promoção da integração entre modais de transporte presentes no PlanMob/SP e no inciso II do Art. 233 do PDE – Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050);
 - Requalificar calçadas e travessias no entorno de estações de trem, metrô e ônibus;
 - Inserir infraestrutura completa de acessibilidade no entorno de estações de trem, metrô e ônibus;
 - Garantir a participação das Câmaras Temáticas do Transporte Público e do Pedestre no processo.

A rede de transporte coletivo deve ser encarada como parte de um sistema que contempla também a rede de calçadas. Embora apenas a infraestrutura do ponto seja considerada elemento do sistema de transporte coletivo, a pavimentação do ponto e seu entorno são essencialmente parte disso. Nesse sentido, elementos físicos essenciais devem ser implantados ainda dentro do programa de transporte coletivo, garantindo minimamente o acesso, conforto e segurança de seu usuário (pavimento sem buracos, falhas ou desníveis e com materiais antiderrapantes; área adequada à circulação sem a obstrução de mobiliário urbano; iluminação e acalmamento de tráfego para segurança na circulação de pedestres). Especial atenção deve ser dada com as interseções viárias, onde há cruzamento de pedestres próximos aos pontos de ônibus e estações. Toda área com circulação de pedestres deve receber especial atenção.

- Aprimorar a informação disponibilizada ao usuário do sistema de transporte coletivo, considerando que, de acordo com a PNMU em seu Art. 14º, é direito do usuário “ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais”, seguindo também a Lei Municipal 15.962 de 2014.
 - Desenvolver e implantar um plano de informação ao usuário em pontos e terminais, identificando pontos prioritários de implantação;
 - Garantir a participação Câmara Temática do Transporte Público no processo;
 - Disponibilizar plano de informação ao usuário para consulta pública até 2017;
 - Implantar melhorias no entorno dos terminais de ônibus até 2018;
 - Implantar melhorias no entorno dos pontos em corredores até 2019;
 - Implantar melhorias em demais pontos prioritários até 2020.

Toda viagem se inicia a partir de seu planejamento. Qual a origem, qual o destino, que modo utilizar, que caminho percorrer. O uso do transporte coletivo considera ainda elementos adicionais antes de se iniciar o percurso: como a linha, o local para acessar o transporte, o horário, o tempo de viagem e o local para descer mais próximo possível do destino. Esse processo considera o reconhecimento e escolha da rota, o monitoramento dessa rota e o reconhecimento do destino. Um bom sistema de informação é aquele que deixa todos esses elementos claros a seu usuários, lembrando que a facilidade para o planejamento da viagem é um importante modo de estimular o uso do transporte coletivo.

Uma comunicação eficiente é aquela que atinge todos os diferentes usuários do sistema de transporte coletivo: os usuários regulares, os usuários potenciais e os turistas. Assim, entende-se que um bom sistema de informações deve contemplar minimamente os seguintes elementos: informações gerais sobre rede, identificação do serviço, serviços especiais ou ocasionais, itinerários, horários, tarifas, informações diversas, regras de operação. Essas devem estar disponíveis tanto fisicamente nos pontos de acesso ao sistema de transporte coletivo, quanto virtualmente nos canais públicos de comunicação.

- Limitar o valor da tarifa do transporte público coletivo de forma que os gastos mensais com transporte não excedam 10% da renda de famílias que possuem rendimento médio de até um salário mínimo, garantindo o direito de acesso dos cidadãos à esse Direito Social, e de acordo com os princípios, diretrizes e objetivos descritos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Art. 5º, incisos II e III, Art. 6º inciso IV, e Art. 7º)
 - Buscar novas formas de remuneração da operação, como receitas extra-tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais, como prevê o Artigo 9º da PNMU;
 - Reduzir os custos operacionais do sistema de transporte com as possibilidades levantadas pela auditoria do sistema realizada em 2015, e a licitação do serviço de transporte, revendo a forma de financiamento da prestação do serviço, sem depreciar a qualidade do serviço.

A acessibilidade ao sistema de transporte coletivo não deve apenas ser considerada a partir do ponto de vista físico, mas também econômico. O transporte coletivo é uma ferramenta de acesso à cidade correspondendo portanto a um direito de todo cidadão. Tarifas caras promovem exclusão social e dificultam o acesso das pessoas aos serviços urbanos essenciais. A modicidade tarifária é uma diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana e portanto um ideal a ser perseguido por São Paulo.

Os maiores usuários do transporte coletivo na cidade de São Paulo são os representantes das faixas de renda C, D e E. Segundo o PlanMob/SP 70% a 90% das pessoas incluídas nas respectivas faixas de renda usam o transporte coletivo como modo principal de transporte. A modicidade tarifária é, portanto, uma necessidade iminente para garantir um direito social dessa grande parcela da população.

A POF (Pesquisa do Orçamento Familiar - IBGE 2011) indicava que o gasto médio do brasileiro com transporte corresponde a 20% de seu rendimento, ocupando um valor equivalente ao gasto familiar com alimentação. O alto custo do transporte coletivo leva hoje um indivíduo (com renda média de até 1 salário mínimo) morador da cidade de São Paulo a gastar pelo menos 17% de seu salário para realizar suas viagens de trabalho ou estudo (condição que não considera a necessidade de integração tarifária). A

manutenção de tarifas módicas para o transporte coletivo corresponde a uma política iminente de promoção da equidade e acesso aos serviços urbanos básicos.

3. Expansão e qualificação do Sistema Cicloviário

:: meta fim ::

Dobrar o número de viagens realizadas por modo bicicleta até 2020, crescendo em 18% ao ano (com relação ao ano anterior) e consolidando uma tendência de crescimento contínuo para este meio de transporte.

:: metas meio ::

- Consolidar e expandir uma rede cicloviária contínua, segura, atrativa e eficiente, com a implantação de infraestrutura específica, equipamentos públicos e sinalização adequada, e seguindo os princípios da Lei 14.266 de 2007.
 - Criar um programa de manutenção e qualificação das ciclovias e ciclofaixas já implantadas, com orçamento próprio e gestão intersecretarial;
 - Implantar 425 km de novas estruturas cicloviárias na malha viária existente, sendo 225 km de ciclovias em vias com corredores de ônibus e 200 km em vias que priorizem ligações cicloviárias entre o centro e áreas periféricas, além de entre bairros da periferia;
 - Garantir a implantação de ciclovias ou ciclofaixas ao longo de todas as novas obras viárias;
 - Instalar 4000 novos paraciclos ao longo de toda a Rede Cicloviária Estrutural em sua proporção implantada ou em sua proximidade, privilegiando ruas comerciais de bairro, pontos de interesse dos cidadãos, serviços e lazer;
 - Instalar estacionamento de bicicletas em todos os prédios públicos, para funcionários e pessoas em geral, seguindo as diretrizes técnicas da CET;
 - Instalar pelo menos um bicicletário público na área de pelo menos metade das 32 Prefeituras Regionais a partir de realização de análise dos pontos de interesse, recomendando-se que estes estejam integrados a outros equipamentos públicos na região.
 - Garantir a participação da Câmara Temática da Bicicleta no processo de concepção e aprovação das campanhas de comunicação sobre segurança no trânsito e sobre estímulo ao uso de bicicletas na cidade.

O PlanMob ratificou a expansão da rede cicloviária como instrumento de incentivo da mobilidade por bicicleta na cidade. Sua constituição deve acontecer prioritariamente em vias de função estrutural, levando em consideração o trajeto com menor distância possível de viagem e as vias com menor inclinação, além promover a conexão com os terminais e estações de transporte coletivo. Equipamentos para estacionamento (bicicletários e paraciclos) e o sistema de bicicletas compartilhadas devem ser vistos como parte integrante da rede.

A construção de ciclovias em novas obras viárias, bem como ao longo de corredores de ônibus, está prevista na Lei 10.907/90, regulamentada pelo Decreto 34.854/95.

As metas de construção de ciclovias em corredores de transporte coletivo e de estruturas cicloviárias na malha viária existente, bem como da instalação de bicicletários públicos nas Prefeituras Regionais são metas específicas do PlanMob para 2024, tendo sido reduzidas pela metade aqui para contemplar o prazo até 2020. A meta de instalação de novos paraciclos é uma meta do PlanMob para 2016.

Formada em 2015 como um órgão consultivo atrelado ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), a Câmara Temática de Bicicleta é composta por ciclistas das 5 regiões da cidade e de entidades representativas. É consenso entre quem faz parte da Câmara que as ligações entre centro e áreas periféricas, assim como intrabairros, sejam prioridades na implantação de nova infraestrutura cicloviária.

- Ampliar a integração entre as viagens realizadas por bicicleta e o sistema de transporte público coletivo como preconiza o artigo 3º da Lei 14.266 de 2007 e o Plano Diretor Estratégico do Município.
 - Instalar bicicletários na área interna de todos os novos terminais e estações de transporte público coletivo de média e alta capacidade no território do município, adequados à demanda atual e futura, em local seguro, de alta visibilidade e com horário de funcionamento análogo ao da estação, proporcionando assim as condições ideais para a intermodalidade;
 - Adequar a implantação de bicicletários nas estações existentes de transporte público coletivo no território do município;
 - Implantar dispositivos que permitam o transporte de bicicletas na rede de ônibus municipais e a integração física, incluindo este requisito na próxima licitação do sistema de transporte por ônibus;
 - Realizar treinamento, capacitação, fiscalização e punição da conduta dos condutores de ônibus em relação ao respeito constante do CTB e devido aos dos usuários de bicicleta, incluindo este requisito na próxima licitação do sistema de transporte por ônibus.

O sistema cicloviário da cidade de São Paulo, segundo o PDE, é constituído não apenas por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e bicicletas compartilhadas, mas também por espaços adequados para estacionamento e guarda de bicicletas. São políticas umbilicalmente conectadas à ampliação da malha cicloviária e que também devem dialogar com a rede de transporte público coletivo, promovendo a intermodalidade.

A integração da bicicleta com o transporte público, para uma cidade como São Paulo, deve ser compreendida como uma ação estratégica dentro das políticas de mobilidade, especialmente por garantir a “pernada final” (last mile problem), permitindo deslocamentos porta-a-porta integrados com sistemas troncais de transporte (de média e alta capacidade).

O acesso de bicicletas nos ônibus municipais já tem sido experimentado ao longo de diversos anos e também se configura como uma importante medida de acesso e direito à cidade.

Bicicletários adequados em terminais e equipamentos públicos, com horários condizentes com funcionamento do transporte público, das estações e dos equipamentos onde estão instalados, com garantia de segurança, conforto, acessibilidade e visualmente convidativos, configuram-se não apenas como uma exigência legal, mas também como uma política pública fundamental para a plena intermodalidade,

- Garantir a acessibilidade completa de ciclistas e pedestres em todas as pontes e viadutos da cidade.
 - Adequar acessos e travessias, além de implantar infraestrutura cicloviária, tendo como prioridade as Marginais Tietê e Pinheiros e passagens sobre trilhos de trem/metrô;
 - Implantar estruturas cicloviárias em 3 pontes, 9 viadutos, 3 passagens de nível, 6 passarelas em escada e 6 passarelas em rampa existentes;
 - Construir 5 pontes para ciclistas e pedestres e 2 pontes novas contemplando estruturas cicloviárias;
 - Construir 1 passarela adequada com estrutura cicloviária.
 - Garantir a participação da Câmara Temática da Bicicleta no processo de concepção e aprovação das campanhas.

Pontes e viadutos são pontos cruciais da rede e que constituem verdadeiros desafios para a travessia de ciclistas e pedestres. Em São Paulo, o centro expandido é isolado do resto da cidade por um arco formado pelos rios Tietê e Pinheiros, rios que têm pontes expressas e que, portanto, devem ser prioritárias. Todas as metas relacionadas a este trecho são metas específicas do PlanMob para 2024, tendo sido adaptadas aqui para contemplar o prazo de 2020.

- Ampliar o sistema de bicicletas compartilhadas para abranger pelo menos 40% do território da cidade até 2020, priorizando a implantação das estações em locais próximos (até 50 metros) ou nas áreas internas de sistemas de transporte público como terminais de ônibus, estações de metrô e trem;
 - Integrar as estações de bicicletas compartilhadas à Rede Cicloviária Estrutural, privilegiando os locais próximos à infraestrutura existente e de implementação prevista até 2020 no PlanMob, dimensionando o tamanho de estações de acordo com a demanda previamente estudada;
 - Coletar, acompanhar e utilizar as estatísticas de uso do sistema de bicicletas compartilhadas para o planejamento cicloviário;
 - Implementar um sistema com padrão único para o travamento das bicicletas às estações, permitindo que uma bicicleta retirada em uma estação possa ser devolvida em qualquer outra, independente da empresa que opera as estações/bicicletas;
 - Implementar e garantir a efetividade do acesso ao sistema via Bilhete Único, extinguindo a necessidade de ter um cartão de crédito;
 - Manter uma política de transparência ativa com relação aos dados dos sistemas de bicicletas compartilhadas, disponibilizando 100% dos dados anonimizados do sistema (exceto dados pessoais) permitindo acesso público irrestrito e em tempo real a tais dados;
 - Ampliar o horário de funcionamento do sistema, de modo a garantir a possibilidade de uso 24 horas por dia, 7 dias por semana;
 - Reduzir a distância entre as estações para um raio de, no máximo, 500 metros.

O sistema de bicicletas compartilhadas foi implementado na cidade de São Paulo no ano de 2012. Apoiando-se no mapa de ciclorrotas de São Paulo, realizado em 2011 e atualizado em 2013, as estações dos sistemas foram instaladas a partir da região centro-oeste e, em 2013, expandidas para um trecho da zona leste. Hoje, as bicicletas compartilhadas abrangem apenas 8% do território paulistano, contando

com 259 estações, 1500 bicicletas e aproximadamente 2 milhões de viagens já realizadas (dado de Agosto de 2016).

Desde 2014 o sistema de bicicletas compartilhadas está garantido pelo Plano Diretor Estratégico (Lei 16.050/14) como parte integrante do sistema cicloviário da cidade - junto com ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletários e paraciclos. Sendo o sistema cicloviário um braço importante de todo sistema de mobilidade urbana, as bicicletas compartilhadas figuram como importante solução para deslocamentos curtos, complementando viagens e imprimindo mais qualidade de vida no dia-a-dia dos paulistanos.

- Criar indicadores para verificação de diversos aspectos relacionados ao uso da bicicleta na cidade e da manutenção e do crescimento da infraestrutura cicloviária a partir de metodologia própria e construída em conjunto com a Câmara Temática da Bicicleta. Os indicadores deverão considerar: a dimensão e a demografia da cidade; a diversidade de usos de bicicleta; questões de monitoramento do sistema cicloviário; contagens de ciclistas (eletrônicas, manuais e tótems); sistema de bicicletas compartilhadas; uso dos bicicletários e demais políticas e índices passíveis de se mensurar.

O município não conta com uma pesquisa origem-destino própria para ter dados confiáveis sobre as viagens realizadas e os meios de transporte na cidade de São Paulo. A pesquisa de origem-destino, realizada pelo Metrô a cada 10 anos (atualização a cada 5 anos) não dá conta das especificidades da cultura e do uso de bicicletas.

A criação de indicadores que permitam avaliar e acompanhar as políticas cicloviárias em implantação na cidade de São Paulo deve ser encarada como uma ação estratégica, até para que se possa apresentar, com mais segurança na informação, os impactos dos investimentos públicos na ciclomobilidade.

Pelo caráter fluido e dinâmico da mobilidade por bicicletas, sua mensuração é bastante complexa e deve considerar diversos aspectos - tais como contagens, demografia, bicicletas compartilhadas, deslocamentos pendulares, intrabairro, uso de bicicletários, entre outros. A metodologia para estes indicadores, portanto, deve ser construída com os e as ciclistas da cidade de São Paulo.

4. Redução de mortes no trânsito

:: meta fim ::

Reduzir o índice de mortes no trânsito para 6 mortes por ano para cada 100 mil habitantes até 2020.

:: metas meio ::

- Regulamentar velocidade máxima, em toda a cidade, adotando para vias locais: até 30km/h; vias coletoras: até 40km/h; vias Arteriais de Tipo 1: 50km/h e vias expressas: a 60 e 70km/h, seguindo diretrizes e estratégias do planMob/SP.

Seguindo o objetivo estipulado pela Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, devemos extinguir todos os fatores de risco, e a velocidade é um dos principais fatores de risco para incidentes e fatalidades no trânsito. Estas ações estabelecidas pela ONU vem fortalecer a mudança de paradigma de segurança no trânsito, e o PlanMob municipal já demonstra este avanço e propõe políticas públicas nessa direção.

- Implantar 20 Áreas de acalmamento de tráfego até 2020 seguindo diretrizes do PlanMob/SP.
 - Implantar projetos de acalmamento de tráfego, com reforço na fiscalização e intervenções para diminuir a velocidade de veículos motorizados em áreas de concentração de pessoas, comércios e serviços;
 - Nos acessos de vias coletoras para vias locais incluir estrangulamento do leito carroçável para forçar redução da velocidade na conversão/curva;
 - Em todas as alças de acesso a pontes e viadutos.

Nos miolos dos bairros as medidas de segurança no trânsito devem ser ainda mais afirmativas, com projetos de acalmamento de tráfego, ampliação das áreas de circulação dos pedestres, induzindo a comportamentos mais seguros dos motoristas e motociclistas e ampliando segurança de pedestres.

- Promover pelo menos uma grande campanha de comunicação sobre segurança no trânsito por semestre.
 - Promover campanhas de educação para o trânsito estimulando a convivência pacífica entre os diversos modos de transportes, destacando que os modos ativos de deslocamento (mobilidade por bicicletas e mobilidade a pé) têm prioridade, além de campanhas de estímulo ao uso de bicicletas na cidade.
 - Triplicar a fiscalização das infrações mais relacionadas a atropelamentos e letalidades, como desrespeito à preferência nas travessias e conversões, desrespeito ao semáforo vermelho, invasões de faixa de pedestres, uso do celular ao volante e comportamento agressivo,
 - Treinar e capacitar 30% ao ano dos operadores da rede de transporte público sobre rodas (ônibus e táxis) nos temas de convivência no trânsito, condução segura de passageiros e proteção das pessoas a pé ou de bicicleta, a fim de que pelo menos 25% dos trabalhadores desses segmentos sejam treinados a cada ano da gestão.
 - Realizar campanha de divulgação da rede noturna de ônibus e incentivar os modos individuais compartilhados (táxi e OTTCs) em 100% das áreas com concentração de bares e restaurantes, com intuito de reduzir a quantidade motoristas alcoolizados.

A comunicação deve seguir e explicar para a população em geral esta visão ampla e sistêmica de segurança no trânsito. As novas infraestruturas e regulamentações devem ser expostas para serem absorvidas pela população, junto com a gravidade dos comportamentos de riscos. Os funcionários ou servidores públicos que operam no trânsito devem receber treinamento dedicado com este conteúdo,

assegurando o respeito destes funcionários à legislação e às infraestruturas de segurança no trânsito e mobilidade ativa.

5. Emissões do setor de transportes

:: metas fim ::

- 100% dos ônibus municipais rodando com combustível limpo e renovável até 2020.
- Garantir que todos os veículos das frotas municipais de serviços utilizem combustíveis 100% renováveis até 2020.

:: metas meio ::

- Atendendo as princípios da Lei 14.933/09, implementar um cronograma de transição energética para a frota de ônibus municipais, com início em janeiro de 2018.
 - Prever, no âmbito do edital de licitação para o sistema de transporte sobre pneus, sanções para os casos de não cumprimento do cronograma de transição;
 - Garantir que a transição energética não tenha impactos sobre o preço pago pelos usuários.

A Lei Municipal de Mudanças Climáticas, Lei N° 14.933/2009 determina que 100% dos veículos municipais da cidade de São Paulo adotem combustíveis não-fósseis até 2018. A adoção de uma agenda clara de transição do Diesel para combustíveis 100% renováveis na nova licitação de ônibus municipais deve estar clara no texto do Edital e conter os pontos de subsídios fiscais às empresas previstos no texto da Lei, além de evidenciar outras formas de subsídios previstos nas leis federal e estadual de mudanças climáticas.

- Preparar – até dezembro de 2017 e em conjunto com o Comitê de Mudança do Clima e Ecoeconomia – o cronograma de substituição da matriz energética dos veículos municipais.
 - Realizar, até setembro de 2017, ao menos uma consulta pública sobre o cronograma para a substituição da matriz energética dos veículos municipais.

A Lei Municipal de Mudanças Climáticas, Lei N° 14.933/2009 determina que 100% do transporte público da cidade de São Paulo adote combustíveis não-fósseis até 2018. A adoção de uma agenda clara de transição de toda a frota municipal para combustíveis 100% deve ser discutida junto ao Comitê de Mudança do Clima e Economia, bem como os pontos de subsídios fiscais à gestão municipal previstos no texto da Lei e também previstos nas leis federal e estadual de mudanças climáticas. A consulta pública é imprescindível para garantir a participação da população, principal interessada em medidas de mitigação dos gases de efeito estufa na cidade.

- Incluir uma apresentação e discussão periódica sobre o cronograma de substituição da matriz energética dos veículos municipais durante as reuniões do Comitê de Mudança do Clima e Ecoeconomia.

Garantir que a Lei Municipal de Mudanças Climáticas, Lei N° 14.933/2009 e o cronograma de substituição da matriz energética seja amplamente discutido com a sociedade de forma periódica. De forma a promover a transparência e a participação pública.

6. Participação e controle social

:: meta fim ::

Fortalecer e descentralizar a participação social no processo de construção das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana.

:: metas meio ::

- Criar a Câmara Temática do Transporte Coletivo, junto ao Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

O sistema de transporte público que mais transporta pessoas em São Paulo precisa ter sua participação estruturada nos órgãos existentes de Participação Social. Os usuários são difusos e pouco articulados, então este espaço de discussão iria ajudar a organizar as demandas dos usuários dos ônibus na capital.

- Estabelecer Câmaras regionais, para as Zonas Norte, Sul, Leste, Oeste e Central junto ao Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.
- Instalar fóruns regionais de mobilidade urbana nos Conselhos Participativos das 32 Prefeituras Regionais, como preconiza o Art. 30º da Lei 13.241/01.

Também os grupos regionais tem colaboração, conhecimentos e demandas que precisam ser ouvidas e discutidas em espaços locais, para efetivar a participação. A política de participação municipal prevê isso, e deve ser fomentada e regulamentada para efetivar a discussão de mobilidade nos bairros e distritos da capital.

7. Ruas Abertas

:: meta fim ::

Consolidar as Ruas Abertas em todas as Prefeituras Regionais, com envolvimento efetivo da população e participação dos comerciantes.

:: metas meio ::

- Fortalecer e expandir o programa Ruas Abertas para todas as Prefeituras Regionais da cidade até 2018, através da contratação de e inclusão dos locais nos circuitos culturais, de saúde e esportivos da Prefeitura de São Paulo.

- Criar uma página oficial do programa na internet, com sistema de credenciamento unificado de ambulantes e artesãos, informações sobre os conselhos gestores locais e inscrição de atividades e apoios privados;
- Criar um sistema digital de conexão entre apoiadores e ofertantes de atividades nas Ruas Abertas.
- Consolidar operação especial de linhas de ônibus que atendam aos entornos das Ruas Abertas aos domingos, com informações, linhas adicionais e eventuais mudanças de itinerário.

A abertura de ruas para lazer aos finais de semana é uma iniciativa que vem sendo adotada em mais de 300 cidades na América, e em São Paulo desde 2015. O programa oferece oportunidades para atividades de lazer e de promoção de estilos de vida saudáveis para a população, além de atrair as pessoas a ocuparem os espaços públicos da cidade e com isso se aproximar de opções mais saudáveis de Mobilidade Urbana.

O programa ainda demonstrou em outras cidades que favorece a recuperação do espaço público, melhoria da qualidade do ar, proteção ao meio ambiente e recuperação econômica de comunidades.

É necessário expandir o programa para áreas onde ainda não foi adotado e fortalecer a ocupação das ruas pelas pessoas, incentivando e promovendo atrações culturais, esportivas e equipamentos básicos para o aproveitamento pela população.

- Institucionalizar o Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento das Ruas Abertas, conforme Lei 16.607 de 2016;

A participação da população é fundamental para a avaliação e construção de melhorias para o projeto. O governo deve sempre ouvir as novas demandas de locais, atividades culturais e outras inovações que podem surgir para ampliar e fortalecer o projeto.

As cidades americanas que hospedam os melhores projetos de abertura de ruas para as pessoas apresentam programas de participação dos moradores na organização do projeto.

- Criar conselhos gestores locais do programa Ruas Abertas até dezembro de 2017.

Entender e abraçar a diversidade da cidade é central neste projeto. Cada região e cada bairro da cidade terá especificidades e demandas diferentes para as suas ruas de lazer, e a prefeitura deve ouvir os atores locais para desenvolver o programa de se adaptando às características locais.