

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

Introdução

*Este material surge como resultado do acompanhamento das apresentações do Plano de Mobilidade do Município de São Paulo, promovidas pela Secretaria de Transportes, e da percepção **sobre** a falta de diretrizes que realmente contemplem as necessidades da **mobilidade a pé, modo de transporte mais utilizado na cidade e o único que se integra com todos os outros modais.***

O Grupo de Estudos de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP iniciou esta carta de demanda de diretrizes para auxiliar a construção de um Plano de Mobilidade em que realmente priorize as pessoas e seus deslocamentos.

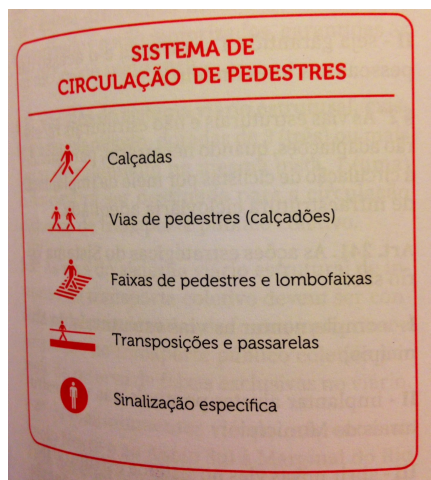
O texto a seguir conta com a contribuição de muitos outros envolvidos na reflexão e reivindicação deste modal até chegarmos a um consenso do que acreditamos ser a base para criar uma cidade mais caminhável e confortável para os pedestres nos próximos quinze anos, e todos de acordo assinam embaixo.

Título I – Do Transporte Individual Não Motorizado

Capítulo I – Da Mobilidade a pé

Seção I – Da definição de quem se enquadra como modo a pé

Art 1 – Todo e qualquer usuário da infraestrutura definida para pedestres no Plano Diretor Estratégico Municipal de São Paulo 2014:



Incluindo: qualquer pessoa portadora de deficiência física e com mobilidade reduzida, por exemplo: utilizando cadeira de rodas ou outro recurso de mobilidade, carrinho de bebê, pessoas que transportam cargas, deficiente visual, auditivo, idosos e crianças.

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

Art 2 - Redefinir a Secretaria de Transportes como Secretaria de Mobilidade Urbana, contemplando todos os modos de deslocamentos, priorizando os usuários mais vulneráveis.

Art 3 - Criar diretorias exclusivas de Mobilidade a Pé na CET e na SPtrans, que sejam responsáveis por planejar e defender os interesses e direitos dos indivíduos que se deslocam a pé pela cidade (ainda que o deslocamento a pé não seja o modo principal de deslocamento).

Seção III- Da Informação e Dados sobre Mobilidade a Pé

Art 4 – Realizar a primeira pesquisa da cidade com foco em dados da Mobilidade a Pé a ser repetida a cada 5 anos com o objetivo de fornecer subsídios para planejar as ações de infraestrutura peatonal.

Seção IV – Da Infraestrutura

Art 5 - Com base nos dados da pesquisa (vide art 4) realizada, definir um planejamento de infraestrutura peatonal em rede, com continuidade e conectada a equipamentos e serviços, para garantir conexão, segurança, conforto e coerência para o deslocamento a pé na cidade.

Art 6 - Incluir e garantir na infraestrutura básica da rede de deslocamento a pé os equipamentos e mobiliários urbanos necessários, por exemplo: bancos, árvores, iluminação e lixeira nas calçadas.

Art 7 - Implementação de travessias que garantam a segurança e otimização do deslocamento a pé através de uma nova política de programação semafórica, trajetos mais curtos e a utilização de novos modelos e dispositivos de travessia, como por exemplo: lombofaixas, travessias na diagonal, extensão de calçada, entre outros.

Art 8 - Definir calçadas de circulação exclusiva para pedestres em áreas comerciais e de serviços ou outras vias que possuam grande fluxo de pedestres.

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

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

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

Art 9 - Definir uma política pública para a melhoria das calçadas considerando as particularidades de cada área da cidade, priorizando áreas de grande fluxo de pedestres e de maior risco. Levando em conta políticas públicas e as diferentes fontes de investimento, tais como:

§ 1. Investimento público;

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

§ 3. Investimento de grandes empreendimentos geradores de tráfego;

§ 4. Investimento privado.

Art.10 - Garantir a implementação do Plano Emergencial de Calçadas (PEC), instituído pela Lei Municipal 14.675/2008 e regulamentado pelo Decreto 49.544/2008, que atribui à Prefeitura a responsabilidade de reforma ou construção de passeios e/ou calçadas que não atendam às normas previstas nas vias com maior circulação de pedestres.

Art 11 - Criação de uma política pública participativa para a implementação de faixas de pedestres e tratamento diferenciado em outras travessias conforme sejam apontadas necessidades pela constatação de altos fluxos a pé, travessias com altos índices de atropelamento e pelas demandas da população usuária das redes de deslocamento a pé.

Art 12 - Criação de uma política de estímulo a ocupação de espaços públicos simbólicos da cidade realizada por meio da utilização de vias ou espaços que não são usualmente destinados a mobilidade a pé.

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

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

Seção VI - Das Normas e Regimentos

Art 13 – Revisão do Decreto Municipal nº 45.904/05, Passeio Livre, que inclua a alteração da largura da calçada, equipamentos e mobiliário. Ainda:

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

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

Seção VI – Da Sinalização

Art 14 - Implementação de sinalização para pedestres, incluindo: mapas do entorno, totens informativos, identificação de equipamentos públicos, serviços e pontos de referência, incluindo a distância a pé.

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

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

Art 15 – Revisão das metodologias para a definição dos tempos de travessia e espera do pedestre nos semáforos, considerando as características dos fluxos a pé obtidos nos dados de pesquisa do local.

Art 16 - Implementação de sinalização adequada para pedestres com deficiências sejam elas visuais, sonoras, auditivas ou físicas.

Seção VII – Dos programas de comunicação e educação

Art 17 – Implementar programas de educação de trânsito, focados nos motoristas de carros, ônibus e caminhões, motociclistas e ciclistas, sobre a prioridade e o respeito ao pedestre. Priorizar áreas especiais onde há maior vulnerabilidade de pedestres, tais como: área escolar, áreas próximas a hospitais, centros de reabilitação e capacitação, centro de atendimentos a deficientes físicos, visuais e intelectuais.

Seção VIII - Do uso de tecnologia

Art 18 - Utilizar ferramentas fáceis e eficientes no sistema de comunicação com os órgãos públicos para apresentar reclamações relacionadas à infraestrutura de pedestres. Como, por exemplo, o número de telefone 1188 da CET.

Art 19 - Disponibilizar aplicativos e sites com mapas e trajetos a pé, indicando distâncias.

Assinam:

Acupuntura Urbana

Cidade para as Pessoas

Cidade Humana

Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP

Corrida Amiga

Desenhe Sua Faixa

GreenPeace

Instituto Mobilidade Verde

ITDP Brasil

Minha Sampa

Movimento 90°

Mobilize

MUDA práticas culturais e educativas

Pédeigualdade

SampaPé!

SP Negócios

SP para o Pedestre