



RELATÓRIO TEMÁTICO

17 - POLÍTICA E SISTEMA DE MOBILIDADE



Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL
Coordenadoria de Planejamento Urbano – Planurb

Apresentação

Com base no escopo referencial definido na Etapa 1 da Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - PDE (Lei nº 16.050/2014), este documento é parte de um conjunto de 22 Relatórios Temáticos elaborados por SMUL para a Etapa 2.

O Relatório contém, em sua temática específica, as problemáticas identificadas da Etapa 1, as propostas formuladas tanto pela população nesta Etapa 2 do processo participativo, quanto a partir de interações técnicas entre a SMUL e outras secretarias e órgãos municipais, as análises técnicas e, por fim, as sugestões para aperfeiçoamento da política urbana, que deverão ser avaliadas quanto a sua pertinência e compatibilidade com as diretrizes e objetivos estratégicos do PDE.

O Relatório Temático 17 – Política e Sistema de Mobilidade é composto pelos seguintes relatórios temáticos:

- 17A – Sistema de Transporte Público Coletivo
- 17B – Sistema Viário
- 17C – Mobilidade Ativa e Acessibilidade

17A - Sistema de Transporte Público Coletivo

Os elementos constituintes do PDE/2014 considerados para a realização deste relatório foram:

Seção I - Dos Objetivos e Diretrizes do Sistema de Mobilidade; Seção II - Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana; Seção VI - Do Sistema de Transporte Coletivo Público e Privado (artigos 225 a 229 e 243 a 247).

1. IDENTIFICAÇÃO DAS PROBLEMÁTICAS

Por meio da leitura do Diagnóstico de Aplicação do PDE/2014, de contribuições do processo participativo da revisão intermediária e de estudos subsequentes, foram elencadas as problemáticas que são sintetizadas abaixo:

Nº	Origem	Descrição sintética da problemática
01	Tratativas com SMT, incluindo SETRAM, SPTrans e CET Participação Social - Contribuições da Etapa 2	Necessidade de atualização das Ações Prioritárias no Sistema de Transporte público coletivo (mapa 9) Considerando eventuais alterações no planejamento referente ao Sistema de Transporte Público Coletivo, devido a modificações dos elementos previstos e à luz de novas demandas, avalia-se a necessidade de atualização das ações prioritárias indicadas no mapa 9 do PDE.
02	Tratativas com SMT, incluindo SETRAM, SPTrans e CET	Necessidade de atualização dos horizontes temporais indicados no mapa 9 Foi informado que os horizontes temporais indicados no mapa 9 do PDE encontram-se em descompasso com o planejamento municipal para o Transporte Público. Também deve ser avaliado como proceder eventuais revisões no caso das ações já executadas.
03	Discussões internas (Smul/Planurb)	Avaliar possibilidade de impacto nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETUs), devido a possíveis alterações no traçado de corredores/linhas e terminais/estações, elementos que definem os Eixos na cidade, conforme disposto no Artigo 75 do PDE.

2. PROCESSO PARTICIPATIVO

Nesta seção, é realizada a síntese das contribuições recebidas durante as etapas 1 e 2 do processo participativo. Para a etapa 1, já finalizada, foram utilizados os relatórios de sistematização que fomentaram a definição do escopo de revisão do Plano Diretor. Na etapa 2, foram recebidas propostas de revisão, as quais foram lidas e sintetizadas neste capítulo, e ponderadas na parte 4 deste roteiro.

O primeiro passo da sistematização tratou de classificar as contribuições de acordo com a pertinência ou não ao PDE. Posteriormente, as contribuições pertinentes ao PDE foram agrupadas em 7 temas, seguindo a mesma lógica apresentada no Diagnóstico de Aplicação do Plano Diretor 2014-2020: Ordenamento Territorial, Mobilidade, Habitação, Meio Ambiente, Patrimônio Cultural, Desenvolvimento Econômico e Social, Gestão Democrática e Sistema de Planejamento. A partir desses grandes temas, as contribuições foram associadas a subtemas, de modo a aprofundar a classificação das questões apresentadas pela população. O tema Mobilidade Urbana foi subdividido em três subtemas:

Sistema de Transporte Público Coletivo

Sistema Viário

Mobilidade Ativa e Acessibilidade

2.1. Processo Participativo: Etapa 1

Para o Subtema de Transporte Coletivo, nas **Audiências e Reuniões de Segmentos** as contribuições abordaram diversos modais de transporte e formas de deslocamento. Foram levantados problemas de articulação na rede de transporte público coletivo do município, além da ineficiência na diminuição dos deslocamentos pendulares, sendo reivindicada maior conectividade, expansão e eficiência desse sistema. Também foram realizadas críticas à instabilidade na reestruturação das linhas de ônibus, especialmente àquelas que viabilizariam o acesso às linhas de metrô, ou ainda a terminais nas extremidades do município. Destacou-se que essa instabilidade tende a gerar transtornos à população, sendo manifestada a necessidade de ampliação dessas discussões.

Houve a reivindicação pela finalização de obras previstas no PDE, como por exemplo os corredores, o prolongamento da Linha Lilás do Metrô, ou posicionamento quanto à obra do monotrilho Linha 17-Ouro, sendo ainda solicitada mais transparência quanto à aplicação das verbas e andamento das obras. Também houve reivindicação para que os recursos do Fundurb sejam devidamente aplicados no transporte público coletivo e na mobilidade ativa, além de ser sugerida a proibição de estacionamentos no entorno das estações e terminais.

Dentro do modal de transporte individual motorizado, algumas contribuições enfatizaram a ineficiência no desestímulo ao uso do automóvel individual motorizado, e a presença de empreendimentos com mais de uma vaga por apartamento. A discussão sobre esse modal acarretou, por fim, em debate sobre a relação entre o melhoramento viário e a capacidade de atendimento da infraestrutura urbana.

Alguns comentários versaram acerca do adensamento nos eixos de transporte, considerado por vezes uma estratégia positiva, outras vezes como negativa, mas que precisa ser repensada, de modo a atender à população que, de fato, usa o transporte público coletivo. Esse assunto será aprofundado nos estudos relacionados aos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana.

Outras questões indicaram necessidade de maior integração entre a política de habitação e a mobilidade urbana, além da necessidade de conscientização das pessoas quanto ao uso adequado dos espaços destinados a cada modal.

Nas **Reuniões preparatórias das oficinas**, ocorridas junto às subprefeituras, levantou-se um número considerável de questões e demandas por melhoramentos no Sistema de Transporte Coletivo, sendo esse o subtema de maior destaque, seguido pelo Sistema viário.

No caso das **Oficinas presenciais**, de modo geral, as contribuições acerca desse tema reivindicaram melhorias no sistema de transporte público coletivo, incluindo a necessidade de estudos para a criação de novos corredores. Em algumas subprefeituras também foram solicitadas melhorias no sistema viário da região, por vezes com reivindicação para a implementação de obras já previstas, mas que ainda não foram efetivadas. Houve destaque também para as contribuições que

indicaram problemas na mobilidade ativa, principalmente a falta de acessibilidade e a necessidade de execução e/ou manutenção das ciclovias. Nas oficinas presenciais, os principais subtemas apresentados em mobilidade foram Transporte Público Coletivo e Mobilidade Ativa.

Por fim, na plataforma **Participe Mais**, para o tema mobilidade, destacaram-se as questões de número 03 e 07. No resultado da pergunta 03, a maioria dos munícipes respondeu que a política de mobilidade urbana necessita de ajustes. As contribuições discursivas refletiram a necessidade de regulação do uso do automóvel individual, de aprimoramento da rede de transporte público coletivo com ênfase na intermodalidade, além de contribuições que reivindicam pela aplicação do Plano Municipal de Mobilidade. A pergunta 07 recebeu um número expressivo de interações, tanto nas respostas objetivas, quanto nas contribuições discursivas. Notou-se certa convergência das respostas no entendimento de que, junto ao PDE, pode-se fazer da mobilidade um instrumento de melhoria da qualidade de vida na cidade. As respostas também convergem na defesa de regras mais restritivas para garagens e estacionamentos privativos nas proximidades das estações, a fim de que haja maior rigor no estímulo ao uso da infraestrutura de transporte de alta capacidade.

Ainda na plataforma do Participe Mais, tratando especificamente do transporte público coletivo, as contribuições apontam queixas quanto à qualidade e à abrangência dos serviços, o que tende a diminuir sua atratividade. Consideram que o sistema de ônibus poderia ser mais confortável, com frota energeticamente eficiente, e que há déficit na oferta das linhas de ônibus, sobretudo em bairros periféricos. Nesses contextos, apontam incompatibilidade entre a localização de equipamentos sociais básicos e o traçado das linhas de transporte, além de apresentarem críticas ao ritmo de execução das obras das linhas de trem e metrô na cidade.

Verificou-se uma tendência de apoio às estratégias e diretrizes associadas ao Sistema de Mobilidade, previstas no PDE, especialmente àquelas que buscam priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os modos compartilhados, em relação aos meios individuais motorizados; mas com reivindicações por celeridade na sua implementação. Em suma, as contribuições

são uma espécie de demonstrativo da diversidade de entendimentos e discordâncias na sociedade, porém, de modo geral, convergem no sentido de reivindicar melhorias tanto na oferta de transporte público coletivo, quanto na promoção da mobilidade ativa.

2.2. Processo Participativo: Etapa 2

Na Etapa 2, novamente foram reforçadas as diretrizes do PDE para se **priorizar o transporte público coletivo, e desestimular o uso do veículo individual motorizado**. Nesse sentido, foi solicitada a ampliação e aprimoramento dos componentes do sistema de transporte público coletivo no Município, especialmente em relação à disponibilidade de veículos e itinerários. Em paralelo, houve reivindicação por mais ações de estímulo ao uso de outros modais, alternativos ao veículo particular. Como sugestão, indicou-se restrições à oferta de vagas de garagem, além da tarifa zero para utilização do transporte público em dias especiais, semelhante aos estacionamentos na Zona azul, que são livres aos domingos e feriados. Uma das propostas sugere ainda a proibição do tráfego de veículos individuais no centro, permitindo apenas os transportes coletivos, compartilhados e não motorizados, tais como as bicicletas.

São consideráveis as contribuições que propuseram a **implantação de novos terminais de ônibus e estações de metrô, prolongamento de linhas, implantação de novos corredores**, dentre outras propostas que podem contribuir para um atendimento mais amplo às demandas sociais no território. Também foi proposto que o Município de São Paulo pleiteie ao Governo do Estado a finalização das obras para ampliação das linhas de metrô existentes, bem como para implementação de novas linhas.

Houve demanda pela efetivação do **PlanMob**, sendo reivindicada a execução das ações previstas, especialmente em relação aos corredores e faixas exclusivas de ônibus. Também houve reivindicação por mais garantia do PDE na **integração do planejamento municipal às escalas regional e metropolitana**, no intuito de ampliar a rede de transporte coletivo de média e alta capacidade para além dos eixos consolidados.

Algumas propostas demonstraram preocupação com o adensamento construtivo e populacional, frente à **capacidade de atendimento das infraestruturas viárias e**

do transporte público, sendo sugerida a elaboração de análises prévias acerca da infraestrutura da região onde um empreendimento for licenciado. Conjuntamente, defendeu-se a **restrição de vagas para estacionamento em novos prédios**, sendo justificado que os bairros podem comportar mais pessoas, porém não comportam mais carros. Ademais, sugere-se atenção específica às novas edificações licenciadas no entorno de estações e terminais, de modo a orientar que as mesmas sejam habitadas por pessoas que, de fato, utilizem do sistema de transporte público coletivo. No intuito de qualificar a vida nos bairros, outra proposta sugere a adequação de elementos do transporte público à dimensão das vias, adotando veículos de pequeno porte, como por exemplo vans nas ruas mais estreitas.

Outras propostas relacionadas ao transporte público coletivo abordaram o subtema acessibilidade, com defesa da **priorização dos pedestres e dos modos não motorizados**, sugerindo melhorias em calçadas e nas ciclovias. Além disso, uma das propostas sugere que a **acessibilidade universal** seja incorporada como tema central ao Plano Diretor, em suas diretrizes e objetivos estratégicos. Ainda nessa perspectiva, sugeriu-se a complementação das ações estratégicas do sistema de circulação de pedestres, visando aprimorar a acessibilidade da população ao sistema de transporte público coletivo. Também foi proposta a requalificação no entorno das estações e terminais relacionados ao transporte de média e alta capacidade, de modo a garantir a acessibilidade universal e a segurança das pessoas. Tais questões relacionadas à acessibilidade são abordadas no estudo 17C - Mobilidade Ativa e Acessibilidade.

Houve ainda contribuições no sentido de complementar os objetivos e diretrizes do Sistema de Mobilidade (artigos 227 e 228), com sugestão para que o PDE considere **novos modais de transporte**, tais como o transporte coletivo privado rotineiro de passageiros (não especificado), e o transporte individual privado remunerado (aplicativos de viagem). Nesse sentido, enfatizou-se a necessidade de adequação do PDE às recentes mudanças nos meios de locomoção, sendo sugerida a integração desses modais ao sistema de transporte público coletivo, e aos meios de transporte não motorizados. Além disso, foi proposta a revisão dos incisos do artigo 240, de modo a incluir novos elementos a serem regulamentados pelo Município por meio de instrumentos específicos, sendo eles: o Serviço de transporte individual

privado remunerado de passageiros intermediado por plataformas digitais (aplicativos de viagem), e o Serviço de entrega de refeições por meio de plataforma digital, justificando-se que este serviço não se enquadra como “motofrete”.

Contribuições mais específicas indicaram ainda as seguintes sugestões: 1. Estabelecer diretriz para a reconversão de grandes terminais urbanos, tais como Praça das Bandeiras, em pontos de partida para o desenvolvimento de PIUs e/ou para o desenvolvimento dos Planos de Bairro; 2. Proibir a compra, ou incorporação à frota, de quaisquer novos veículos que sejam movidos a diesel, ou que não sejam considerados “Emissão Zero”; 3. Vedar a circulação de táxis, automóveis de serviço de transporte por aplicativo ou carros oficiais nos corredores ou faixas exclusivas de ônibus, com exceção dos veículos de emergência.

3. TRABALHO INTERSETORIAL

Realizou-se a articulação com os setores responsáveis pela implementação e execução dos dispositivos da lei com o objetivo de complementar a análise e elencar considerações sobre o tema e suas problemáticas. Neste momento é apresentada uma sistematização deste trabalho intersetorial.

Para o debate das problemáticas em questão, foram realizadas reuniões virtuais e presenciais com técnicos da SIURB, SPObras, SMT, SPTrans e CET, no intuito de contextualizá-los acerca da etapa de revisão do Plano Diretor, alinhar e debater pontos relativos ao Sistema de Mobilidade, especialmente quanto ao transporte público coletivo. Também foram realizadas tratativas por e-mail com a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) e o Metrô de São Paulo (METRÔ). Com isso foi possível fornecer subsídios para atualização das informações acerca das ações prioritárias no Sistema de Transporte Público Coletivo (mapa 9).

De modo geral, foram abordados mais especificamente pontos relativos aos corredores e terminais de ônibus previstos no mapa 9, ou seja, à rede rodoviária de corredores municipais, contribuindo para a confirmação de informações previamente coletadas e analisadas por Planurb. Houve a defesa desse mapeamento das ações

prioritárias, considerado fundamental para nortear e justificar a execução de ações pelas respectivas Secretarias.

Em relação ao PlanMob (2015), foi confirmado que a rede de corredores de ônibus/terminais manteve-se praticamente a mesma estabelecida no PDE 2014, tendo sido realizadas alterações específicas, além de ajustes nos marcos temporais.

Além disso, discutiu-se a inclusão do Sistema Aquático, previsto no Programa de Metas do município (2021-2024), na revisão do mapa 9 do PDE, questão julgada como pertinente de ser incorporada. Isso porque, conforme explicado pela SPTrans, o transporte aquático fará a ligação entre corredores de ônibus, apresentando um caráter estrutural para a cidade, apesar de sua capacidade ser semelhante à de uma linha de ônibus.

A partir das tratativas com as secretarias, houve o comprometimento das mesmas em apresentar dados atualizados acerca do andamento das ações referentes à rede de corredores e terminais de ônibus, bem como à rede de transporte público sobre trilhos. Salientou-se que as propostas de alteração devem ser devidamente justificadas, sendo indicada também a necessidade de verificação das ações já executadas e das ações que se tornaram inviáveis para o sistema de mobilidade.

4. ANÁLISES COMPLEMENTARES

Foram realizadas análises complementares ao diagnóstico que, em conjunto com o processo participativo e com trabalho intersetorial, visa fornecer e compatibilizar informações vislumbrando decisões técnicas sobre a revisão, incluindo a sua aderência ao escopo definido.

4.1. Metodologia adotada e referências consultadas

Primeiro, buscou-se aprofundar o entendimento das regulamentações pertinentes ao assunto, sendo o Plano Diretor de São Paulo (Lei Nº 16.050/2014), a Lei de Zoneamento, conhecida como LPUOS (Lei Nº 16.402/2016), e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana – PlanMob (Decreto 56.834/2016), no intuito de destacar os pontos de relevância para aprofundamento da problemática, além de eventuais avanços em relação ao PDE.

Posteriormente, foi realizada a compilação de dados disponíveis sobre as ações já executadas em contraposição às ações planejadas, a partir de fontes como a Plataforma GeoSampa, dados do Diagnóstico de Aplicação do PDE, e também informações do processo SEI nº 6020.2021/0026527-2, que reúne documentos e arquivos de subsídio à revisão do PDE.

Dessa maneira, realizou-se o estudo para a consolidação das informações a serem atualizadas no mapa 9 do PDE a partir de reuniões e conversas ocorridas junto às secretarias SMT e SIURB, incluindo a CET, a SPTrans e a SPObras. Também foram realizadas tratativas por e-mail com a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), a qual possui vinculação com a CPTM, a EMTU e o METRÔ. Destaca-se que, as análises das propostas de revisão foram organizadas em duas linhas, a primeira tratou da rede de corredores e terminais de ônibus municipais, e a segunda tratou da rede de transporte público sobre trilhos e dos corredores intermunicipais, que são administrados pelas empresas mencionadas, e vinculadas à STM.

Por fim, foram identificados os ajustes necessários ao Sistema de Transporte Público Coletivo conforme propostas de revisão encaminhadas pelas respectivas pastas, bem como considerações registradas no processo participativo. Conjuntamente, foram verificadas as ações já executadas, sendo analisados também os novos horizontes temporais indicados nas informações das secretarias.

4.2. Análise técnica complementar para as problemáticas

O mapa 9 do PDE, apresenta as ações prioritárias no sistema de transporte público coletivo, e foi elaborado com base nas disposições da Lei Ordinária Nº 16.020/2014 que, dentre outras disposições, aprova os melhoramentos viários necessários à implantação de corredores de ônibus e obras viárias complementares.

Considerando que o planejamento dessas ações foi aprofundado nos últimos anos, tendo sido ainda parcialmente executado, identificou-se enquanto problemática a defasagem das informações indicadas no mapa 9 do PDE, o qual carece de atualização acerca das ações prioritárias, pois modificaram-se as ações existentes e planejadas, sendo ainda importante identificar as ações que não serão mais executadas. Portanto, essa revisão envolve atualizações na rede dos corredores de ônibus, linhas do Metrô e da CPTM, incluindo estações e terminais de ônibus. Além

disso, é necessário avaliar a proposta para os novos horizontes temporais, que precisam ser compatibilizados com o PDE.

Entretanto, a modificação das ações no mapa 9 requer uma análise mais cuidadosa no intuito de identificar as atualizações compatíveis com as disposições vigentes no PDE e na LPUOS. Isso porque, os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETU) são definidos pelos elementos estruturais dos sistemas de transporte coletivo, conforme disposto no artigo 75 do PDE, logo, alterações nesses sistemas poderiam impactar nos eixos:

Art. 75. Os eixos de estruturação da transformação urbana, definidos pelos elementos estruturais dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, existentes e planejados, determinam áreas de influência potencialmente aptas ao adensamento construtivo e populacional e ao uso misto entre usos residenciais e não residenciais.

Os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana representam uma estratégia de otimização da infraestrutura existente, que visa potencializar o aproveitamento do solo urbano ao longo da rede de transporte coletivo de média e alta capacidade, bem como buscar a integração territorial das políticas públicas de transporte, habitação, emprego e equipamentos sociais. Inicialmente, os eixos foram previstos no Plano Diretor de 2014, sendo indicados nos Mapas 3 e 3A, prevalecendo sobre a LPUOS vigente naquele momento (Lei Nº 13.885/2004). Posteriormente, a Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo (LPUOS), promulgada em 2016, consolidou os perímetros dos EETUs criando as Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU), e Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto (ZEUP) conforme disposição no artigo 7º da LPUOS.

As regras e parâmetros de ocupação aplicáveis aos eixos previstos (Mapa 3A) passam a vigorar somente após a emissão da Ordem de Serviços das obras das infraestruturas do sistema de transporte que define o eixo, bem como de suas respectivas licenças, conforme se lê:

Art. 83. As condições de instalação de usos e atividades e os índices e parâmetros de ocupação estabelecidos nesta lei para as áreas de influência dos eixos de estruturação da transformação urbana planejados, delimitados no Mapa 3A anexo, somente passarão a vigorar após a emissão da Ordem de Serviços das obras das infraestruturas do sistema de transporte que define o eixo, após a emissão pelos órgãos competentes de todas as autorizações e licenças, especialmente a licença ambiental, correspondentes à obra em questão.

§ 1º A vigência da disciplina de que trata o “caput” será declarado por decreto, que indicará qual a área de influência do eixo ou trecho de eixo, constante do Mapa 3A anexo, correspondente à obra nos termos do “caput”. [...].

É importante destacar que, as capacidades e características dos modais são determinantes para delimitar as quadras que irão compor as áreas de influência dos EETUs, conforme disposto no artigo 76 do PDE. Sendo assim, as ações previstas no Mapa 9 podem influenciar diretamente na definição das futuras áreas de influência dos eixos, a serem consolidadas pelo Zoneamento.

No entanto, de acordo com o artigo 77 do PDE, a única previsão legal para retificação das áreas de influência dos EETUs se dá por meio da Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) que, inclusive, alterou alguns desses perímetros, consolidando-os. Para isso, foram previstas condições específicas que, todavia, não consideraram a possibilidade de modificações dos elementos estruturais do sistema de transporte público coletivo:

Art. 77. As áreas de influência dos eixos poderão ter seus limites revistos pela legislação de parcelamento de uso e ocupação do solo - LPUOS, com base em estudos que considerem:

I - a exclusão de quadras ou imóveis considerados de interesse de preservação cultural ou ambiental;

II - a exclusão de quadras para corrigir perímetros irregulares que gerem impacto negativo no entorno;

III - a inclusão de quadras não demarcadas que fiquem isoladas entre áreas de influência de dois ou mais eixos;

IV - a inclusão de quadras lindeiras às vias estruturais quando estas forem o limite das áreas de influência demarcadas;

V - a exclusão de quadras cujas características não correspondam às diretrizes de transformação urbana expressas nesta lei;

VI - a revisão dos perímetros de forma que:

a) nas áreas de influência correspondentes às estações de trem, metrô, monotrilho, VLT e VLP elevadas, incluam quadras num raio de 600m (seiscentos metros) das estações;

b) nas áreas de influência correspondentes aos corredores de ônibus e VLT em nível, incluam quadras contidas na faixa definida por linhas paralelas a 300m (trezentos metros) do eixo das vias.

Frente a essas questões, constata-se que os princípios que definem os eixos, dispostos no PDE, seguem uma lógica objetiva, centrada na localização dos elementos que compõem o sistema de transporte público coletivo (linhas, estações,

corredores e terminais de ônibus). Todavia, a revisão de seus limites é possível apenas pela Lei de Zoneamento e para casos específicos, não sendo indicada a possibilidade de ajustes devido a eventuais modificações na rede de transporte público, que pode apresentar trechos que não serão executados por inviabilidade técnica, jurídica, dentre outros fatores.

Além disso, à medida que as ações estratégicas são detalhadas e estudadas para sua implementação, o planejamento urbano pode passar por alterações, como aconteceu em algumas das ações previstas no sistema de transporte público coletivo, sendo assim, é plausível o entendimento de que poderão ocorrer ajustes nos elementos previstos. Essa problemática lança um debate, a ser aprofundado, sobre a definição dos EETU, evidenciando a necessidade de compatibilização entre as disposições que tratam do assunto, tanto no PDE quanto no Zoneamento.

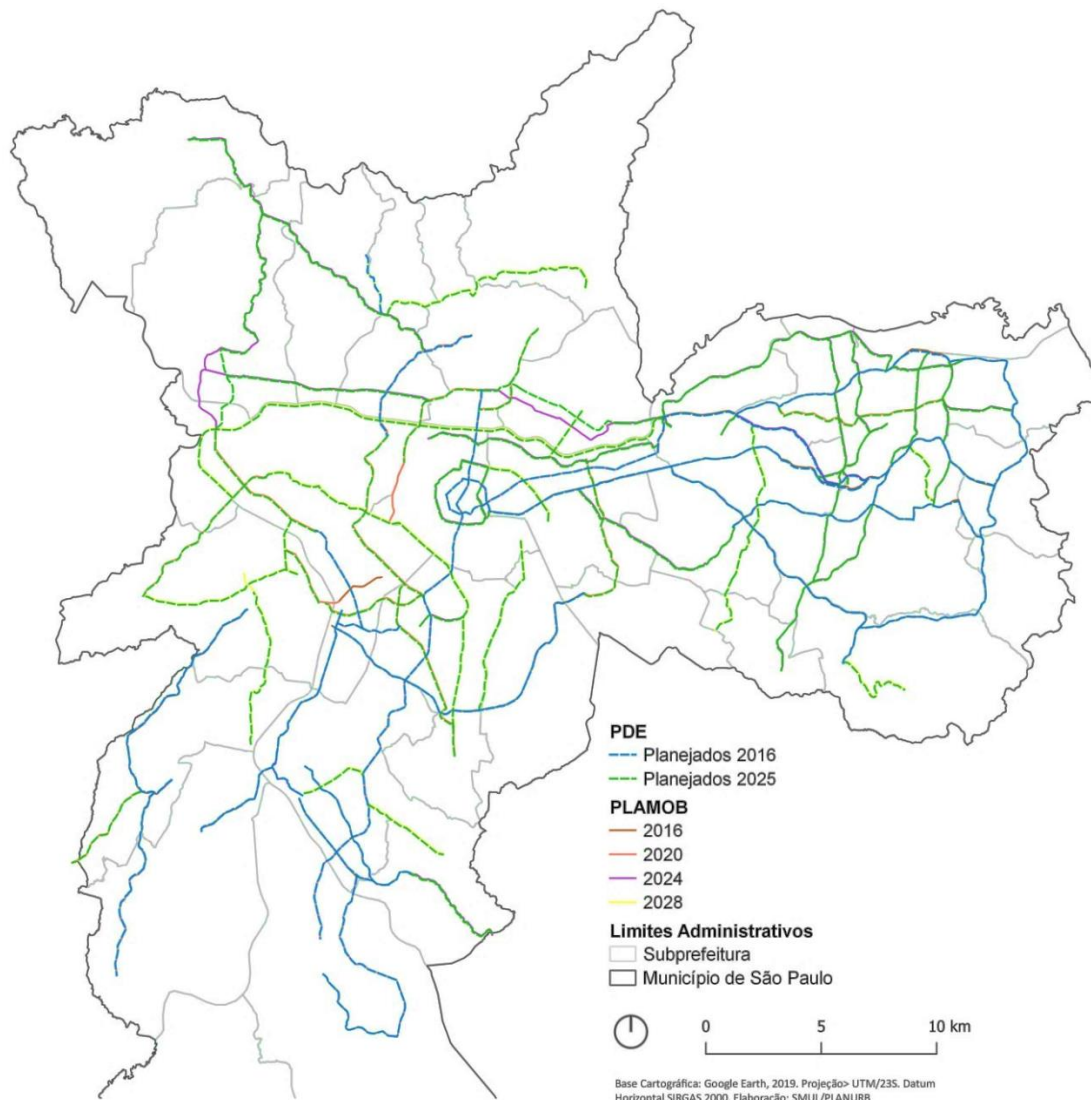
A partir das discussões desenvolvidas, foram iniciadas as análises do Sistema de Transporte Público Coletivo, a fim de identificar eventuais modificações nas ações estratégicas previstas no mapa 9. Primeiro, verificou-se a relação do PDE com o PlanMob/SP 2015, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana que foi instituído pelo Decreto 56.834/2016 e tem vigência até 2030. Os objetivos e estratégias definidos no PDE para o Sistema de Mobilidade Urbana foram detalhados e receberam metas e prazos mais claros no PlanMob/SP 2015. Salienta-se que, em 2013 quando o PDE estava em elaboração, foi incorporado o plano setorial de mobilidade vigente naquele momento, porém esse plano setorial foi atualizado, e se constitui no atual PlanMob/SP 2015, conforme informações apresentadas pelas secretarias.

A partir da sobreposição das ações estratégicas previstas em ambos os planos, e também a partir das tratativas com os técnicos das secretarias, constatou-se que o PlanMob/SP 2015 avançou em alguns pontos relativos ao planejamento previsto no PDE 2014. Confirmou-se que a rede de corredores de ônibus e terminais manteve-se praticamente a mesma do PDE, tendo sido identificadas mudanças específicas, conforme evidenciado no Mapa 1 a seguir. Há trechos que foram acrescentados pelo PlanMob/SP 2015, e dois dos corredores previstos no PDE para 2025 foram deslocados, sendo eles o corredor Santana – Penha, para viabilização do Apoio Norte, e o corredor Mutinga. Além disso, o PlanMob/SP ajustou os horizontes temporais dessas ações, especificando para a rede de corredores quatro novos

horizontes 2016, 2020, 2024 e 2028, detalhando os prazos previamente estabelecidos no PDE, que eram 2016 e 2025.

Analisando-se as propostas de revisão apresentadas pelas secretarias, tratando especificamente da rede de transporte público sobre trilhos, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) enviou os dados acerca da rede mínima para o ano horizonte 2025/2027, com exceção de algumas estações da CPTM previstas para 2030. É fundamental destacar que as estratégias para os horizontes além desses mencionados ainda se encontram em estudo, e serão aprovadas pelo Plano Integrado de Transportes Urbanos, o PITU 2040, atualmente em elaboração, motivo pelo qual não houve tempo hábil para confirmá-las neste relatório.

Mapa 1 - Comparativo entre os corredores de ônibus municipais previstos no PDE 2014 (mapa 9) e os corredores de ônibus previstos no PlanMob/SP 2015



Fonte: PlanMob/SP 2015; Lei Nº 16.050/2014 (PDE 2014). Elaboração: Smul/Planurb, 2022.

Descrição da Imagem: o Mapa 1 apresenta um recorte do município de São Paulo e sua divisão em subprefeituras, em linhas pretas sobre fundo branco. Nesse mapa são representados os corredores de ônibus planejados no PDE para 2016, em linhas azuis tracejadas, e os corredores de ônibus planejados no PDE para 2025, em linhas verdes tracejadas. Abaixo dessas linhas, são representados também os corredores previstos no PlanMob/SP 2015, sendo: os corredores de ônibus planejados para 2016, em linhas marrons; os corredores de ônibus planejados para 2020, em linhas vermelhas; os corredores de ônibus planejados para 2024, em linhas lilases; e os corredores de ônibus planejados para 2028, em linhas amarelas. Verifica-se que o PlanMob/SP 2015 manteve praticamente toda a rede de corredores prevista no PDE 2014, sendo identificado no PlanMob o deslocamento de dois corredores, e o avanço de alguns trechos, em complemento ao planejamento do PDE.

Analisando-se as informações encaminhadas pela supracitada secretaria, notou-se a manutenção de boa parte da rede prevista no PDE 2014, sendo indicados trechos a serem excluídos ou em processo de ajuste, conforme evidenciado no Mapa 2.

Foram identificados ajustes relevantes, representados no referido mapa, e aprofundadas a seguir: 1. Indicação de 2 projetos a serem desconsiderados, sendo eles o Expresso ABC e o Expresso Oeste-Sul, destacados em vermelho; 2. Orienta-se pela exclusão no mapa de 2 estações de metrô e 2 estações de trem; 3. Indicação de 7 estações de trem, planejadas pela CPTM, a serem incorporadas nesta revisão; 4. Identificou-se também a necessidade de inclusão de outras 4 estações, executadas após aprovação do PDE, mas não previstas em 2014.

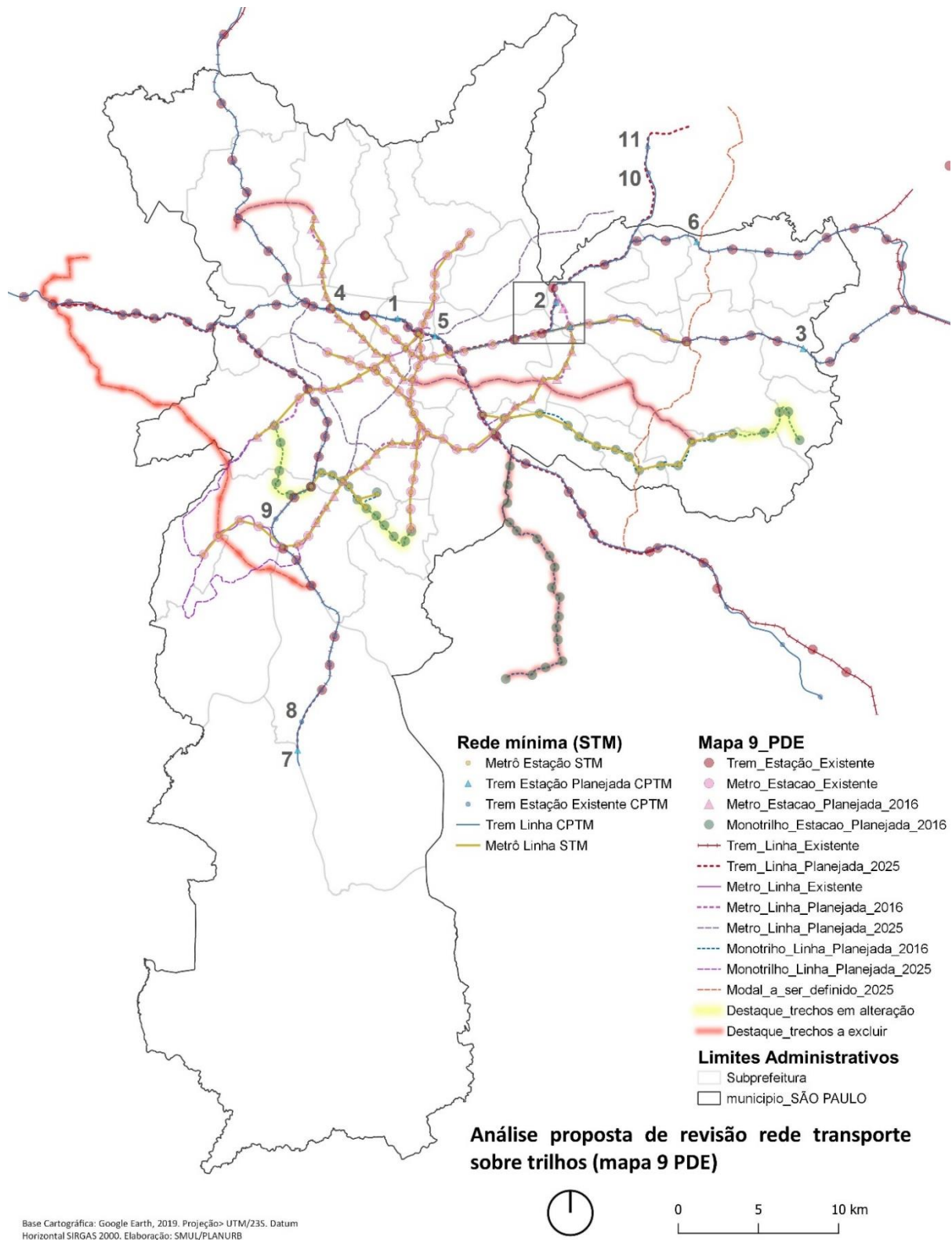
Aprofundando as questões citadas, a linha do monotrilho planejada (2016) em destaque vermelho no Mapa 2, foi prevista no PDE estabelecendo a conexão com Santo André por meio da Linha 18-Bronze. Essa linha recebeu nova diretriz e recentemente se previu que seu modal seja alterado para um corredor de ônibus intermunicipal, o BRT-ABC, permitindo a ligação entre São Bernardo do Campo e a Estação Tamanduateí, da Linha 10 da CPTM.

Outro projeto a ser desconsiderado trata-se do Expresso Oeste-Sul, que no mapa 9 do PDE havia sido indicado como modal a ser definido, com previsão para 2025. De forma ainda preliminar, a STM informou que esse traçado previsto anteriormente não será mais realizado, devendo ser desconsiderado. Além desse caso específico, indicou-se também que outras linhas de metrô, previstas no PDE para o horizonte de 2025, terão o traçado substituído. Um exemplo é a linha 16, destacada em vermelho no Mapa 2, que já está em estudo para elaboração de um novo traçado, cuja aprovação depende do PITU 2040.

Os destaques em amarelo no Mapa 2 indicam trechos da linha do monotrilho, prevista no PDE para 2016, que não foram executados até o momento, e também

não puderam ter seu traçado confirmado, pois estão sendo avaliados possíveis ajustes. O mesmo ocorre para as linhas de metrô e o modal a ser definido (2025), os quais não possuem informações consolidadas acerca do planejamento vigente. Isso porque, conforme informado anteriormente, neste momento o PITU 2040 está em desenvolvimento e, dessa maneira, a STM está envolvida na revisão dessa rede futura. Portanto, quanto a essas linhas em específico não foi possível estabelecer um planejamento atualizado, sendo indicado no Mapa 2 o traçado conforme estabelecido no PDE em 2014. Logo, para atualização desses elementos deve-se aguardar a aprovação do PITU 2040, que definirá tanto os novos traçados quanto os prazos de sua implantação.

Mapa 2 – Análise da proposta de revisão da rede de transporte público sobre trilhos prevista no PDE 2014 (mapa 9)

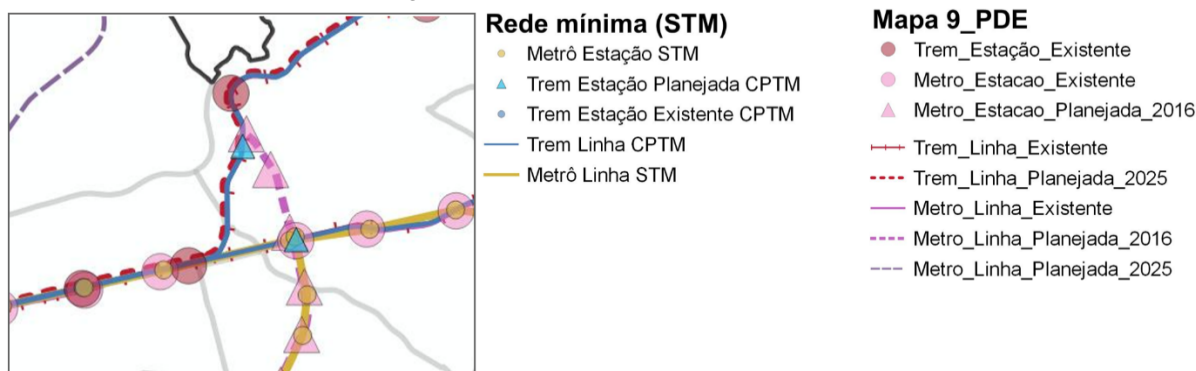


Fonte: Dados fornecidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), incluindo a CPTM, a EMTU e o Metrô de São Paulo. Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: o Mapa 2 apresenta o município de São Paulo e sua divisão em subprefeituras, em linhas pretas sobre fundo branco. Nesse mapa é representada a rede de transporte público sobre trilhos prevista no mapa 9 do PDE 2014, as linhas de trem/metrô planejadas estão representadas por linhas tracejadas, e as linhas de trem/metrô existentes por linhas contínuas. As estações de trem existentes são indicadas por círculos vermelhos, as estações de metrô existentes por círculos rosas, as estações de metrô planejadas por triângulos rosas, e as estações do monotrilho planejada 2016 por círculos verdes, com leve transparência das formas. O mapa apresenta uma análise acerca das ações do PDE em comparação às sugestões de alteração na rede mínima do transporte público sobre trilhos, encaminhada pelas secretarias. Destacam-se trechos em amarelo, que indicam linhas do monotrilho previstas para 2016, mas que não foram executadas e estão em processo de revisão do traçado; e trechos em vermelho, que indicam linhas previstas para 2025, mas que não foram executadas e já possuem previsão para exclusão/substituição, a exemplo do Expresso ABC e o Expresso Oeste-Sul.

Em relação às estações a serem ajustadas, conforme evidencia o detalhe da Figura 1, verificou-se que: 1. Duas estações de trem constam como “existentes”, mas diferem do que se verifica atualmente no território; 2. Uma estação de metrô, prevista em 2014, na verdade deverá ser indicada como estação de trem planejada, conforme sobreposição do triângulo azul; 3. Uma estação do metrô, anteriormente prevista no PDE, não será mais executada, conforme representado.

Figura 1 - Detalhe das estações a serem ajustadas



Fonte: Dados fornecidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), incluindo a CPTM e o Metrô de São Paulo. Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014).
Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: a Figura 1 apresenta um recorte do Mapa 2, onde são representadas, conforme PDE, as estações de trem existentes, em círculos vermelhos; as estações de metrô existentes, em círculos rosas; e as estações de metrô previstas para 2016, em triângulos rosas, com leve transparência das formas. Em comparação, são indicadas também as estações de trem previstas pela CPTM, em triângulos azuis; bem como as estações de metrô previstas na rede mínima, em círculos amarelos. Evidencia-se que: 1. Duas estações de trem constam como “existentes”, mas diferem do que se verifica atualmente no território; 2. Uma estação de metrô, prevista em 2014, na verdade deverá ser indicada como estação de trem planejada, conforme sobreposição do triângulo azul; 3. Uma estação do metrô, anteriormente prevista no PDE, não será mais executada, conforme representado pelo triângulo rosa.

A STM indicou a inclusão de 7 novas estações, não previstas anteriormente no PDE, sendo que uma delas encontra-se em obras, e as demais em fase de projeto. Essas estações, indicadas no Mapa 2 e numeradas de 1 a 7, são as seguintes:

- Estação Bom Retiro (horizonte 2030);
- Estação Gabriela Mistral (horizonte 2030);
- Estação Lajeado (horizonte 2025);
- Estação Lapa unificada (horizonte 2030);
- Estação Pari (horizonte 2030);
- Estação União de Vila Nova (horizonte 2025);
- Estação Varginha (horizonte 2023) – em obras.

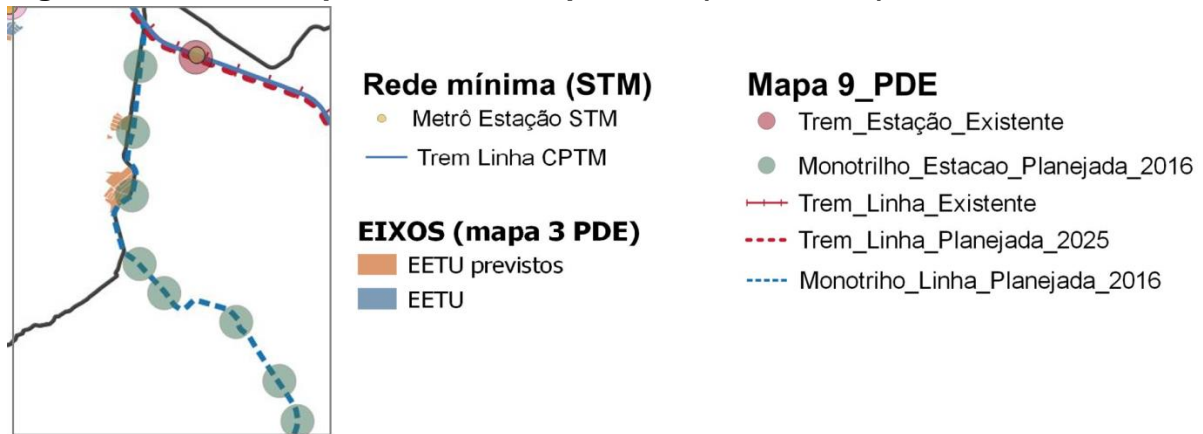
Além disso, outras 4 estações foram executadas após a aprovação do PDE, e poderão ser incorporadas como “existentes”, sendo elas:

- A Estação Bruno Covas-Mendes-Vila Natal, na Linha 9 – Esmeralda, que entrou em operação dia 10 de agosto de 2021;
- A Estação João Dias, na Linha 9 - Esmeralda, que foi inaugurada em 05 de novembro de 2021;
- A Estação Guarulhos - Cecap, na Linha 13 – Jade, que foi inaugurada em março de 2018, com uma extensão de 9 km entre as Estações Eng^o Goulart e Aeroporto-Guarulhos;
- A Estação Aeroporto-Guarulhos, na Linha 13 Jade.

Considerando as sugestões de ajustes apresentadas para a rede de transportes sobre trilhos, buscando identificar eventuais impactos nos EETU previstos (as Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto - ZEUP), elaborou-se o Mapa 3 de análise, indicado a seguir.

A partir do Mapa 3, realizou-se o detalhe indicado na Figura 2, pelo qual é possível verificar o único trecho que, antecipadamente, eventual possibilidade de ajuste. Isso porque, as regras para delimitação dos EETU nas proximidades das estações são distintas das regras para os corredores (artigo 76), e considerando a modificação desse modal de monotrilho para o BRT-ABC, logo, futuramente esses perímetros poderão ser revistos pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS).

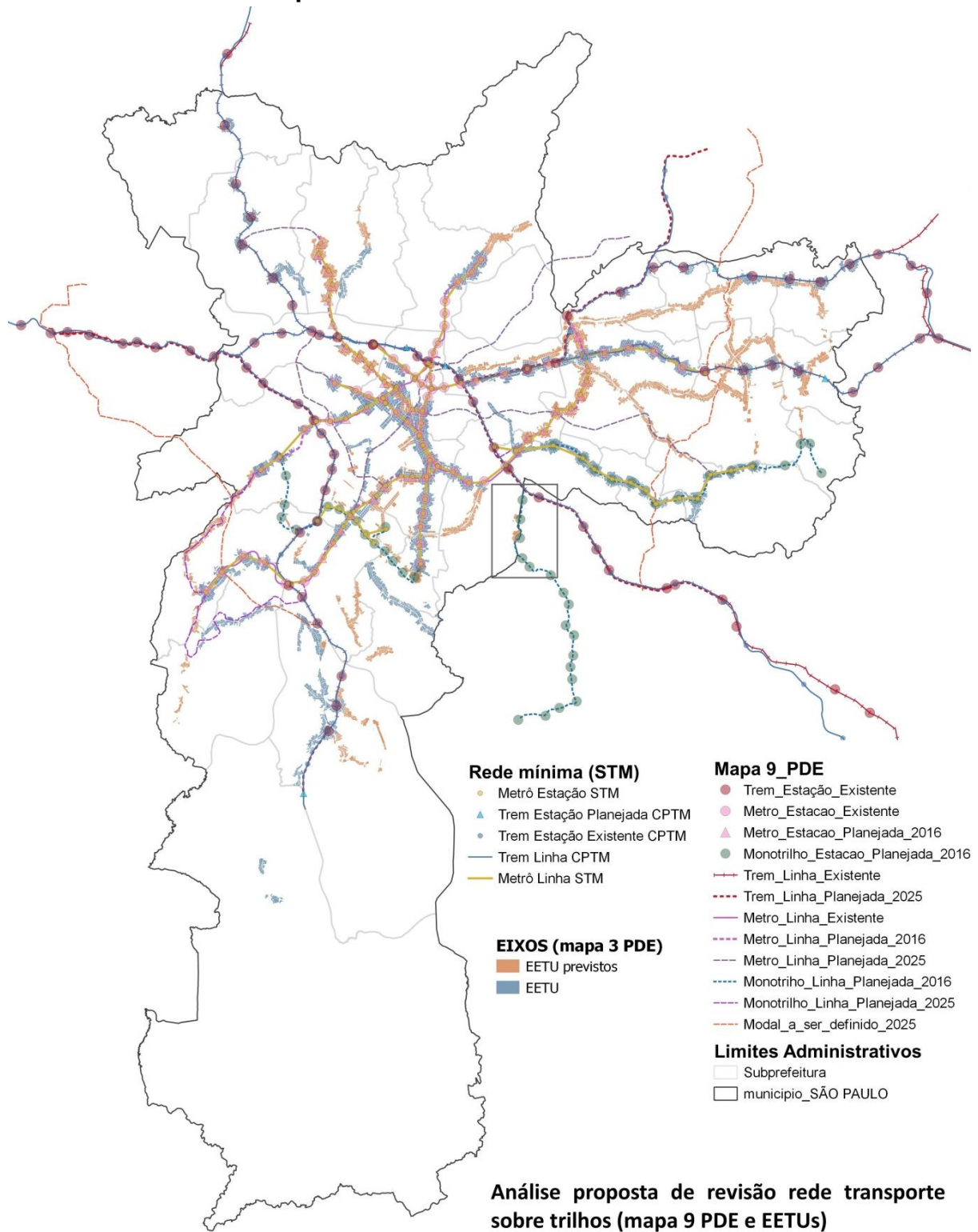
Figura 2 - Detalhe impacto em EETU previsto (monotrilho)



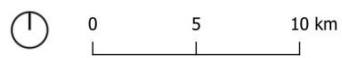
Fonte: Dados fornecidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), incluindo a CPTM e o Metrô de São Paulo. Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014).
Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: a Figura 2 apresenta um recorte do Mapa 3, onde são representadas, conforme PDE, as estações do monotrilho planejadas para 2016, em círculos verdes com leve transparência; as estações de trem existentes, em círculos vermelhos. Em comparação, são indicados os EETUs previstos, na cor laranja, conforme mapa 3A do PDE. Evidencia-se a sobreposição dos EETUs previstos no PDE ao trecho que terá seu modal alterado para o BRT-ABC.

Mapa 3 – Análise da proposta de revisão do transporte público sobre trilhos considerando os EETU previstos no PDE 2014



Base Cartográfica: Google Earth, 2019. Projecção> UTM/23S. Datum Horizontal SIRGAS 2000. Elaboração: SMUL/PLANURB



Fonte: Dados fornecidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), incluindo a CPTM e o Metrô de São Paulo. Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: o Mapa 3 apresenta o município de São Paulo e sua divisão em subprefeituras, em linhas pretas sobre fundo branco. Nesse mapa é representada a rede de transporte público sobre trilhos prevista no mapa 9 do PDE 2014, as linhas de trem/metrô planejadas estão representadas por linhas tracejadas, e as linhas de trem/metrô existentes por linhas contínuas. As estações de trem existentes são indicadas por círculos vermelhos, as estações de metrô existentes por círculos rosas, as estações de metrô planejadas por triângulos rosas, e as estações do monotrilho planejada 2016 por círculos verdes, com leve transparência das formas. O mapa apresenta uma análise acerca das sugestões de alteração na rede mínima do transporte público sobre trilhos em relação aos perímetros de EETU previstos no PDE. Destaca-se o trecho do monotrilho previsto para 2016, o Expresso ABC, que não foi executado e já se indica a possibilidade de alteração do modal para o BRT-ABC.

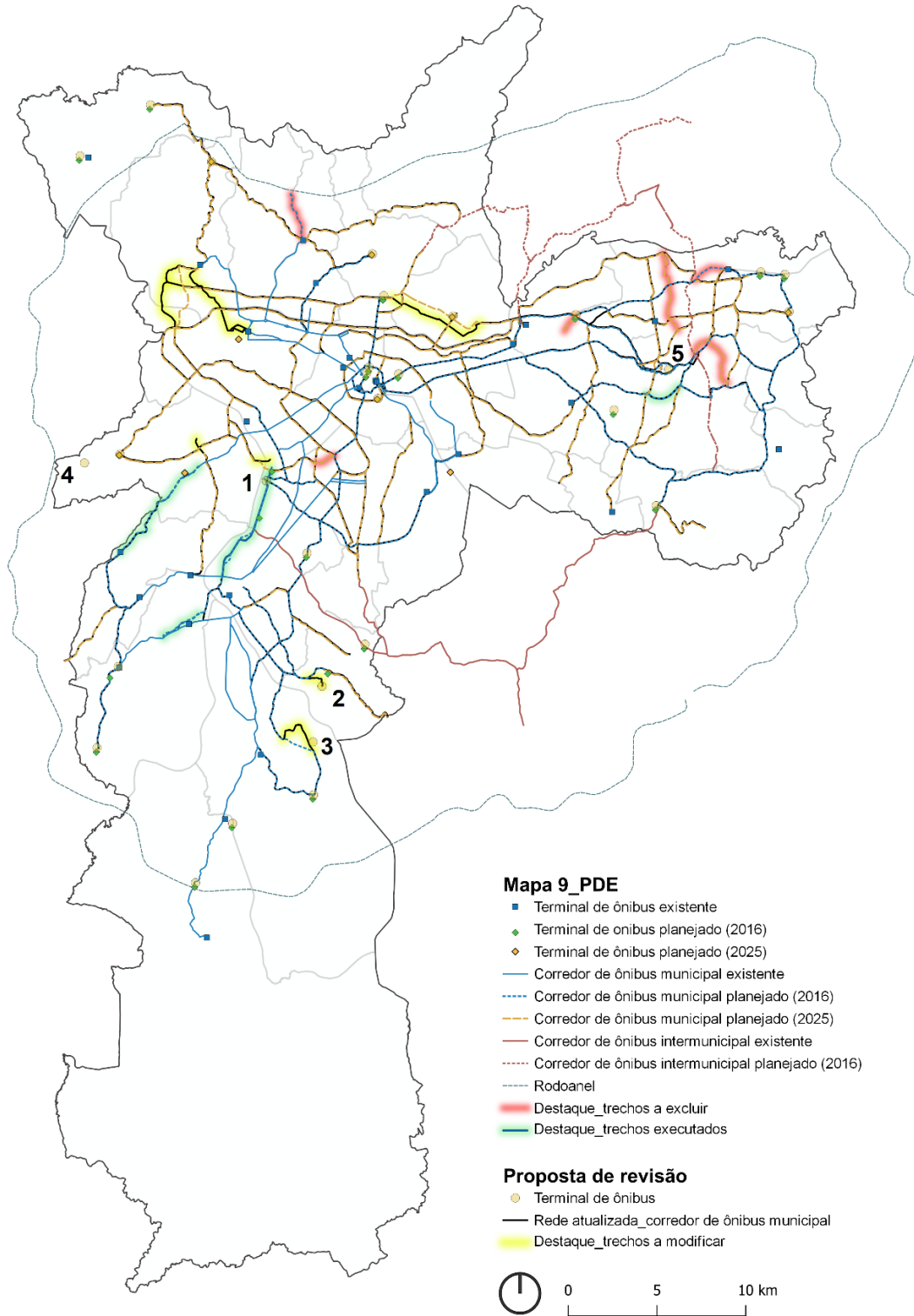
Tratando a partir de agora da rede de corredores e terminais de ônibus, foram identificados alguns ajustes a serem avaliados para a revisão das ações prioritárias do sistema de transporte público coletivo. A partir das análises indicadas no

Mapa 4, além de ajustes pontuais no traçado, foi possível constatar ainda que: 1. Há trechos de corredores que, devido a necessidades de alterações no traçado viário, precisarão ser estendidos ou deslocados, conforme destaques em amarelo; 2. Há quatro trechos de corredores previstos para 2016 que atualmente já se encontram em operação, sendo o Corredor Berrini, o Corredor Ponte Baixa (Av. Luiz Gushiken) e trecho do Corredor Itaquera, destacados em verde no

Mapa 4, portanto, esses corredores poderão ser considerados como “existentes” a partir desta revisão; 3. Há outros trechos de corredores, destacados em vermelho, que foram previstos no PDE para serem concluídos, em sua maioria em 2025, mas que não estão mais contemplados na revisão das ações prioritárias; 3. Foi acrescentado o BRT-ABC, modal que substitui a Linha 18-Bronze do monotrilho anteriormente previsto; 4. Para os corredores intermunicipais, não foram identificadas alterações, porém, ressalta-se que eventuais mudanças podem ser propostas com a aprovação do PITU 2040, em elaboração atualmente.

A partir das informações apresentadas pelas respectivas secretarias, em relação aos trechos a modificar, destaca-se na Lapa o novo corredor de ônibus entre o Terminal Lapa e Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, que passará a seguir por viário interno da Lapa. Quanto aos corredores destacados em vermelho, sugere-se que os mesmos sejam suprimidos, a fim de acompanhar os aprimoramentos decorrentes do avanço no detalhamento das ações prioritárias. Logo, sugere-se a exclusão dos trechos: 1) Extensão Inajar – entre Terminal Cachoeirinha e Av. Arquiteto Roberto Aflalo; 2) Trecho do corredor Juscelino Kubsticheck – entre Av. República do Líbano e Av. Pedro Álvares Cabral (apenas o túnel); 3) Trecho complementar do corredor Celso Garcia na Av. São Miguel; 4) Corredor Augusto Antunes - Abel Tavares; 5) Corredor Virgínia Ferni; 6) Trecho do corredor Celso Garcia na Av. São Miguel – entre a Rua Vilma (Praça Padre Aleixo Mafra) e Rua Salvador Medeiros. Sobre este último trecho, a SPTrans ressalta que a diretriz do corredor Celso Garcia continua utilizando aberturas e alargamentos viários entre a Av. São Miguel (altura da Rua Vilma) e Av. Dr. José A. Pinotti (próximo ao Terminal São Miguel).

Mapa 4 - Proposta de revisão da rede corredores de ônibus prevista no PDE 2014 (mapa 9)



Base Cartográfica: Google Earth, 2019. Projeção: UTM/23S. Datum Horizontal SIRGAS 2000. Elaboração: SMUL/PLANURB

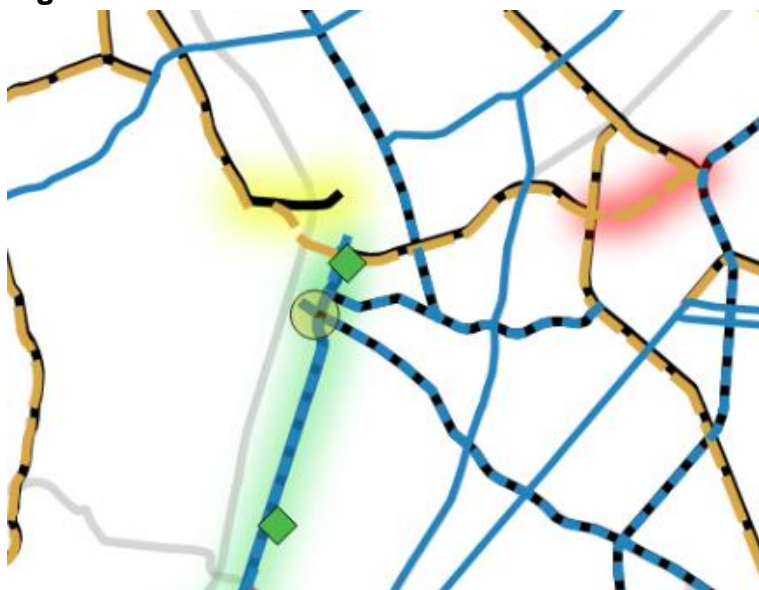
Fonte: Dados fornecidos pela SMT, SPTrans, CET e pela EMTU; Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: o Mapa 4 apresenta o município de São Paulo e sua divisão em subprefeituras, em linhas pretas sobre fundo branco. Nesse mapa é representada a rede de corredores de ônibus prevista no mapa 9 do PDE 2014, os corredores existentes estão

representados por linhas contínuas, e os corredores planejados por linhas tracejadas. Os terminais existentes são indicados por quadrados azuis, e os terminais planejados estão representados por losangos verdes (2016) e losangos amarelos (2025). O mapa apresenta uma análise acerca das sugestões de alteração na rede de corredores, enviadas pelas secretarias. Em verde são destacados trechos dos corredores em operação, sendo eles o Corredor Berrini, Corredor Ponte Baixa e trecho do Corredor Itaquera. Em amarelo estão destacados trechos de corredores a serem modificados, devido a necessidades de alterações no traçado viário. Em vermelho estão destacados trechos de corredores que se orienta pela sua exclusão, segundo justificativas técnicas indicadas no relatório.

Detalhando-se as modificações identificadas, em relação aos terminais dos corredores de ônibus municipal, foram observados ajustes específicos, não tendo sido identificada alguma exclusão, apenas deslocamentos e acréscimos de terminais. Seguindo as indicações numéricas no Mapa 4, notou-se no ponto 1 o deslocamento para uma posição mais a sul do Terminal Bandeirantes, anteriormente denominado Terminal Henrique Chamma. De acordo com as informações apresentadas pelas secretarias, este terminal deverá ser implantado em área sob os viadutos de acesso à Avenida Bandeirantes, semelhante ao Terminal Água Espreada, porém ainda não há projeto detalhando precisamente essa localização, sendo o detalhe da Figura 3 uma indicação preliminar, passível de revisão. Também o Terminal Pedreira, anteriormente indicado na Estrada da Alvarenga, terá uma nova localização na Rua do Mar Paulista, conforme indicação de número 2 e destaque indicado na Figura 4. A mudança foi justificada devido ao projeto do Aquático, visto que a nova localização permitirá a ligação por barcos pela Billings.

Figura 3 – Detalhe deslocamento do Terminal Bandeirantes



Fonte: Dados fornecidos pela SMT, pela SPTrans, com contribuições da CET; Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: a Figura 3 apresenta um recorte do Mapa 4, onde são representados, conforme PDE, os terminais planejados para 2016, em losangos verdes; também é indicada a diretriz preliminar para nova localização do Terminal Bandeirantes, representado por círculo amarelo com leve transparência. Evidencia-se o deslocamento para uma posição mais a sul do Terminal Bandeirantes.

Figura 4 – Detalhe deslocamento do Terminal Pedreira



Fonte: Dados fornecidos pela SMT, pela SPTrans, com contribuições da CET; Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: a Figura 4 apresenta um recorte do Mapa 4, onde são representados, conforme PDE, os terminais planejados para 2016, em losangos verdes; também é indicada diretriz preliminar para nova localização do Terminal Pedreira, representado por círculo amarelo com leve transparência, evidenciando seu deslocamento mais ao sul.

Simultaneamente, foi proposta a implantação de novos terminais, não previstos anteriormente e indicados no Mapa 4, enumerados nos pontos de 3 a 5, sendo eles:

Terminal Cocaia (denominação incerta), localizado próximo a Interlagos – previsão 2024 (Plano de Metas).

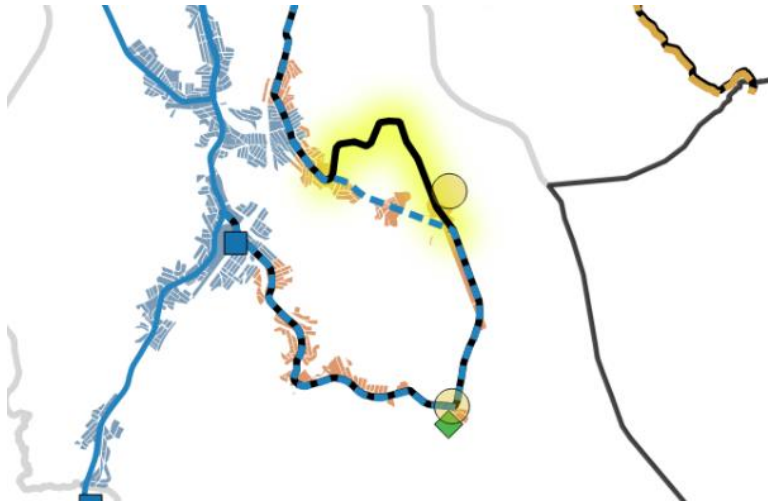
Terminal Reserva Raposo, localizado na Rodovia Raposo Tavares, Km 18,5 – previsão 2028;

Terminal Itaquera (novo), localizado na Rua Dr. Luiz Aires – previsão 2024 (Plano de Metas).

Ao analisar a proposta de revisão da rede de corredores de ônibus e seus possíveis reflexos nos EETU previstos (ZEUP), conforme Mapa 5 apresentado a seguir, identificou-se o deslocamento do Corredor Canal da Cocaia, em destaque na Figura 5, anteriormente previsto no PDE para 2016. Esse corredor terá o desenho de traçado atualizado em função da nova diretriz da Ponte Graúna-Gaivotas e,

portanto, indica-se a proposta de um novo viário contornando ao Norte o Sesc Interlagos, que futuramente poderá ter a ZEUP consolidada pela Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo (LPUOS).

Figura 5 - Detalhe deslocamento do Corredor Canal da Cocaia

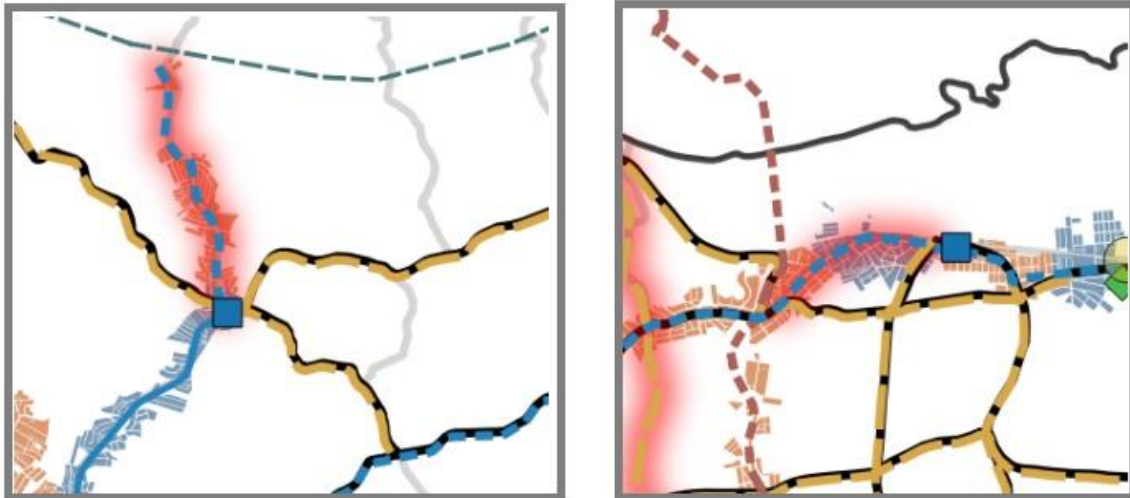


Fonte: Dados fornecidos pela SMT, pela SPTrans, com contribuições da CET; Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: a Figura 5 apresenta um recorte do Mapa 5, onde são representados, conforme PDE, os terminais planejados para 2016, em losango verde, os terminais de ônibus existentes, em quadrado azul. Em comparação, são indicados os EETUs previstos, na cor laranja, e os EETUs na cor azul, conforme mapas 3 e 3A do PDE. Evidencia-se a sobreposição dos EETUs previstos no PDE ao trecho que terá o traçado do corredor modificado, com deslocamento mais a norte.

Além disso, conforme mencionado anteriormente, foram identificados 2 trechos de corredores previstos para 2016 no PDE, que atualmente avaliam-se como inviáveis de serem executados, mas que apresentam EETU previstos. Esses trechos, indicados em vermelho no Mapa 5 e destacados na Figura 6, tratam da **Extensão Inajar** – entre Terminal Cachoeirinha e Av. Arquiteto Roberto Aflalo, e o trecho do corredor **Celso Garcia** na Av. São Miguel – entre a Praça Padre Aleixo Mafra e Rua Salvador Medeiros.

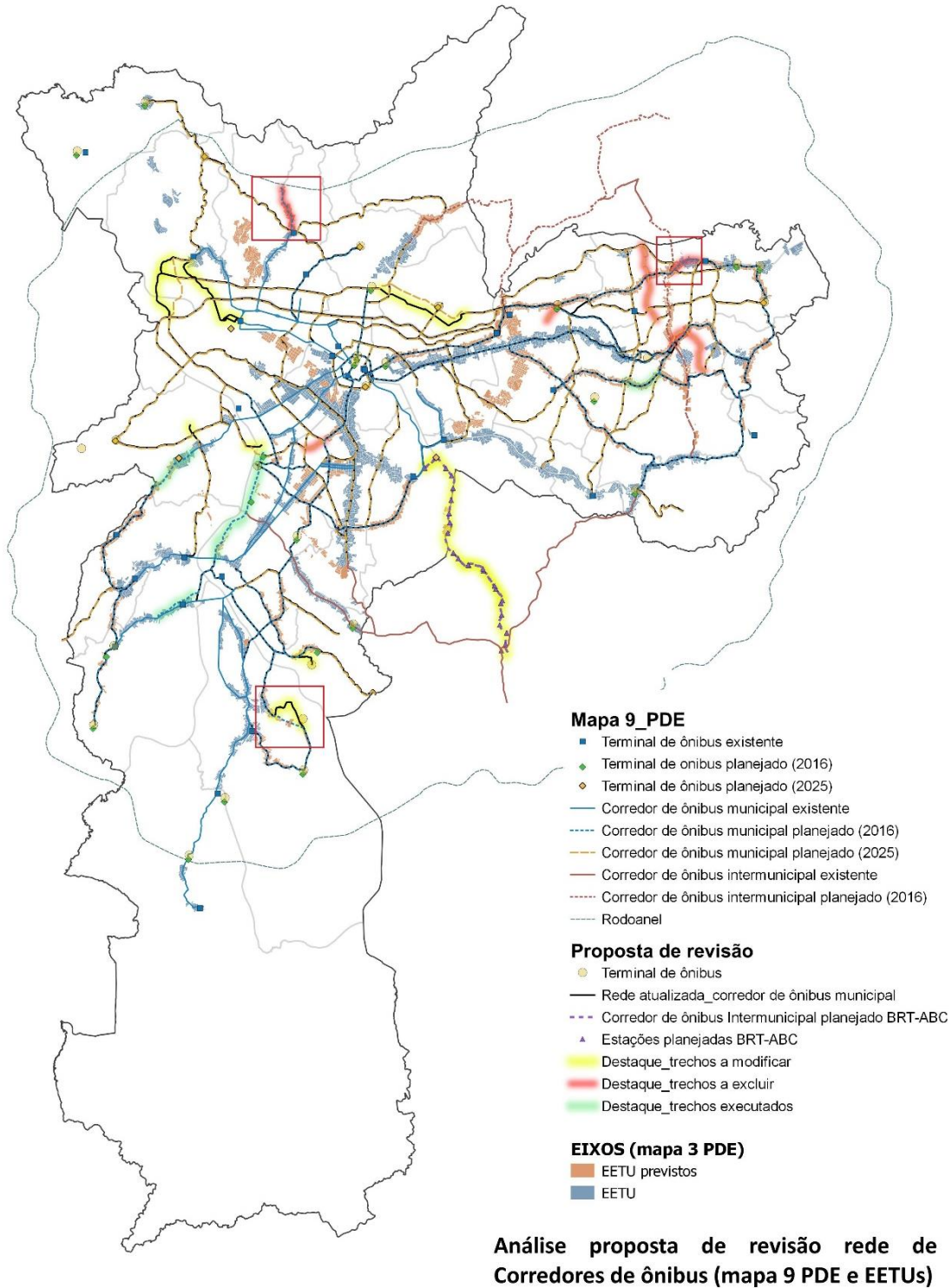
Figura 6 – Destaques trechos de corredores de ônibus municipais considerados inviáveis, com EETU previsto



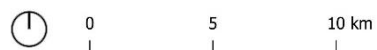
Fonte: Dados fornecidos pela SMT, pela SPTrans, com contribuições da CET; Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: a Figura 6 apresenta dois recortes do Mapa 5, onde são representados, conforme PDE, os corredores planejados para 2016, em linhas azuis tracejadas, os terminais de ônibus existentes, em quadrado azul, os terminais de ônibus planejados, em losangos verdes (2016) e amarelos (2025), os EETUs previstos, na cor laranja, e os EETUS na cor azul, conforme mapas 3 e 3A do PDE. Também é indicado o traçado proposto para revisão da rede de corredores de ônibus, em linha preta contínua. Em vermelho, são destacados dois trechos que não estão contemplados na proposta de revisão, sendo a Extensão Inajar – entre Terminal Cachoeirinha e Av. Arquiteto Roberto Aflalo, e o trecho do corredor Celso Garcia na Av. São Miguel – entre a Praça Padre Aleixo Mafra e Rua Salvador Medeiros.

Mapa 5 - Análise da proposta de revisão da rede de corredores de ônibus, considerando os EETU previstos no PDE 2014



Base Cartográfica: Google Earth, 2019. Projecão: UTM/23S. Datum Horizontal SIRGAS 2000. Elaboração: SMUL/PLANURB



Fonte: Dados fornecidos pela SMT, pela SPTrans, com contribuições da CET; dados fornecidos pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM), incluindo a EMTU; Disposições da Lei Nº 16.050/2014 (mapa 9 - PDE 2014). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart, 2022.

Descrição da Imagem: o Mapa 5 apresenta o município de São Paulo e sua divisão em subprefeituras, em linhas pretas sobre fundo branco. Nesse mapa é representada a rede de corredores de ônibus prevista no mapa 9 do PDE 2014: os corredores existentes estão representados por linhas contínuas, e os corredores planejados por linhas tracejadas. Os terminais existentes são indicados por quadrados azuis, e os terminais planejados estão representados por losangos verdes (2016) e losangos amarelos (2025). O mapa apresenta uma análise acerca das sugestões de alteração na rede de corredores, indicadas no mapa 4, em relação aos perímetros de EETU previstos no PDE, indicados na cor laranja, e os EETUS na cor azul, conforme mapas 3 e 3A do PDE. Também é indicado o traçado proposto para revisão da rede de corredores de ônibus, em linha preta contínua. Evidencia-se a sobreposição dos EETUs previstos no PDE aos trechos de corredores previstos para 2016 que terão seu traçado modificado, de acordo com justificativas técnicas.

Salienta-se que, no Plano Diretor os corredores de ônibus e linhas de trem/metrô planejados para 2025 não indicam EETU previsto, áreas posteriormente estabelecidas como ZEUP pelo Zoneamento. Sendo assim, os EETUs previstos no mapa 3A do PDE foram indicados em trechos apenas dos seguintes elementos: Corredor de ônibus municipal planejado (2016), Corredor de ônibus intermunicipal planejado (2016), Metrô Linha planejada (2016) e Monotrilho Linha planejada (2016).

Como foi citado anteriormente, não há previsão legal no PDE para se ajustar esses eixos de acordo com modificações decorrentes de ajustes técnicos nos elementos do sistema de transporte público coletivo. Sendo assim, quanto a essa questão, conclui-se que revisões futuras no Zoneamento serão necessárias, a fim de compatibilizar os eixos previstos com as atualizações na rede de transporte público, seja ela rodoviária ou sobre trilhos.

Com relação à **atualização dos horizontes temporais**, no caso dos corredores de ônibus percebe-se que os novos prazos indicados pelas secretarias ultrapassam o ano de vigência do PDE, que é 2029, conforme indicado na Tabela 1. O horizonte mais distante coincidirá com o PITU 2040, o Plano Integrado de Transportes Urbanos, que se encontra em elaboração. Nesse sentido, indica-se a necessidade de atualização desses horizontes para o planejamento do sistema de mobilidade, devendo ser ponderada a indicação de todos os horizontes no mapa 9, ou apenas aqueles que estejam dentro do prazo de vigência do PDE.

Tabela 1 - Proposta de novos horizontes temporais - corredores e terminais

Corredores		Terminais	
Ano Horizonte	KM	Ano horizonte	Terminais
2024	80,04	2024	7
2028	108,39	2028	8
2032	88,05	2032	8
2036	124,04	2036	6
2040	136,98		
Total geral	537,50	Total geral	29,00

Fonte: São Paulo Transporte - SPTrans, 2022.

Quanto aos horizontes associados ao transporte público sobre trilhos, nota-se que parte das estações planejadas se encontra no período de vigência e linhas de metrô/trem, e um modal a ser definido com horizontes para 2025, mas que atualmente encontra-se em estudo, devendo ser aprovadas pelo PITU 2040. Sendo assim, quanto a esse horizonte temporal, não foi possível estabelecer uma previsão atualizada, sendo indicado nos mapas de análise o traçado conforme estabelecido no PDE em 2014. De acordo com a Secretaria, possivelmente, esse trabalho de revisão estará concluído no primeiro trimestre de 2023, mas ainda não há informação oficial a respeito.

4.3. Ponderações acerca das propostas do processo participativo e do escopo da revisão

Na Etapa 2, boa parcela das propostas reforçaram as diretrizes do PDE para se **priorizar o transporte público coletivo, e desestimular o uso do veículo individual motorizado**. Essas propostas estão alinhadas e contempladas com o PDE pelos objetivos do Sistema de Mobilidade (Art. 227), pelas diretrizes que orientam os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade (Art. 228), além do objetivo estratégico do PDE de expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel (Art. 7º inciso IV). Também é significativo destacar que o PlanMob/SP 2015 deve apresentar ações para a ampliação e

aprimoramento do sistema de transporte público coletivo no Município, considerando todos os seus componentes, como infraestrutura viária, terminais e estações, sistemas de monitoramento remoto, material rodante, entre outros (Art. 229, inciso II).

No que se refere às propostas para a **implantação de novos terminais de ônibus e estações de metrô, prolongamento de linhas, implantação de novos corredores**, dentre outras, compreende-se que tais sugestões seguem a mesma linha das propostas que visam ampliar e aprimorar os componentes do sistema de transporte público coletivo. Entretanto, ao analisar as propostas de intervenções específicas nesse sentido, registradas nas propostas da Etapa 2, observou-se a necessidade de análise aprofundada dessas sugestões. Sendo assim, devido suas complexidades, tais sugestões ainda necessitam ser analisadas pelas respectivas secretarias em parceria com Smul/Planurb, no que se refere à viabilidade técnica de sua execução, bem como inclusão ao planejamento do Sistema de Transporte Público Coletivo.

Quanto à menção sobre gratuidade no transporte público em dias específicos, indica-se que o PlanMob deve incluir “**estratégias tarifárias para melhorar as condições de mobilidade da população**, em especial de baixa renda”, conforme disposto no Art. 229, inciso V do PDE. Apesar de tal proposta fazer menção a dias específicos e desassociados de deslocamentos casa-trabalho, ainda assim é possível considerá-la como uma estratégia tarifária no sentido apresentado no inciso. Logo, para sua aplicação, essa proposta deverá ser avaliada pelas secretarias competentes, a fim de verificar as implicações para o Município.

Quanto às demandas por ações atribuídas ao PlanMob, conforme indicado no **escopo da revisão**, sob orientação jurídica, ressalta-se que as disposições da política urbana já regulamentadas por normas e planos derivados do PDE, tais como o PlanMob, não necessitam serem replicadas neste. Porém ajustes podem ser realizados para a compatibilização com novos marcos regulatórios.

Sobre a preocupação com os **impactos do adensamento construtivo e populacional**, destaca-se que a Política Urbana prevê a elaboração de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), conforme disposições nos artigos 36 e 37 da Lei Nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade):

Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I – adensamento populacional;

II – equipamentos urbanos e comunitários;

III – uso e ocupação do solo;

IV – valorização imobiliária;

V – geração de tráfego e demanda por transporte público;

VI – ventilação e iluminação;

VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.

O instrumento EIV está recepcionado tanto na LPUOS (artigos 110 e 111), que especifica os critérios para enquadramento dos Empreendimentos Geradores de Impacto de Vizinhança (EGIV), que podem ser revistos por Lei específica, conforme disposto no parágrafo único do artigo 110. E também no PDE, conforme disposto no artigo 151:

Art. 151. A construção, ampliação, instalação, modificação e operação de empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas causadoras de impactos ambientais, culturais, urbanos e socioeconômicos de vizinhança estarão sujeitos à avaliação do Estudo de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (EIV/RIV) por parte do órgão municipal competente, previamente à emissão das licenças ou alvarás de construção, reforma ou funcionamento.

§ 1º Lei municipal definirá os empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas, públicos ou privados, referidos no “caput” deste artigo, que deverão ser objeto de Estudos e Relatórios de Impacto de Vizinhança durante o seu processo de licenciamento urbano e ambiental.

§ 2º A lei municipal mencionada no parágrafo anterior deverá detalhar os objetivos do EIV/RIV e definir os seus parâmetros, procedimentos, prazos de análise, competência, conteúdos e formas de gestão democrática a serem adotadas na sua elaboração, análise e avaliação.

Em relação à inclusão da **acessibilidade universal como linha estruturante do PDE**, a proposta é bastante pertinente ao Plano Diretor, todavia, é relevante

resgatar os limites estabelecidos para o escopo dessa revisão. Considerando o entendimento jurídico acerca do artigo 4º do PDE, compreende-se como objeto dessa revisão a promoção de aperfeiçoamentos e ajustes pontuais no PDE, para que este possa cumprir suas diretrizes e objetivos originais até o fim de sua vigência. Sendo assim, os elementos estruturantes, tais como princípios, diretrizes e objetivos, não podem ser alterados nesta revisão intermediária. Entretanto, ajustes no sentido de complementar as ações estratégicas do sistema de circulação de pedestres, visando fomentar a acessibilidade universal, devem ser avaliados. Reitera-se que as questões de acessibilidade foram abordadas no estudo 17C - Mobilidade Ativa e Acessibilidade.

Quanto à **restrição na circulação de veículos nos corredores ou faixas exclusivas de ônibus**, destaca-se que atualmente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a infração por transitar na faixa, ou via de trânsito, exclusiva aos veículos de transporte público coletivo é classificada como gravíssima, conforme disposto no artigo 184, inciso III, incluído pela Lei Nº 13.154/2015. Salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente, para quem transitar nessas faixas é previsto como penalidade multa e apreensão do veículo.

No que se refere à proibição da compra, ou incorporação à frota, de veículos que sejam movidos a diesel, ou que não sejam considerados “**Emissão Zero**”, observa-se que tal proposta encontra-se alinhada às ações estratégicas do sistema mobilidade, que prevê a ampliação da frota de veículos de transporte coletivo, utilizando soluções tecnológicas avançadas e tecnologias sustentáveis (Art. 245, inciso X). Também se identifica a aproximação com as diretrizes que orientam o sistema de mobilidade, mencionadas no artigo 228 do PDE:

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

[...]

XI – promover o uso mais eficiente dos meios de transporte com o incentivo das tecnologias de menor impacto ambiental;

XII – elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo;

XIII – incentivar a renovação ou adaptação da frota do transporte público e privado urbano, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e da

poluição sonora, e a redução de gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes, tais como gás natural veicular, híbridos ou energia elétrica;

Nesse sentido, entende-se a pertinência dessa proposta para esta revisão, que em linhas gerais, está contemplada nos artigos supracitados. Entretanto, o acréscimo do caráter proibitivo, indicado na proposta, deve ser avaliado pelas secretarias, considerando outros fatores, como por exemplo o orçamento público.

Houve ainda contribuições no sentido de complementar os objetivos e diretrizes do Sistema de Mobilidade (artigos 227 e 228), com sugestão para que o PDE considere **novos modais de transporte**, tais como o transporte individual privado remunerado (aplicativos de viagem), além da regulamentação do Serviço de entrega de refeições. Essas propostas são pertinentes pois objetivam adaptar o Sistema de Mobilidade previsto no PDE às mudanças verificadas em sociedade, estando, portanto, alinhadas com as diretrizes de aprimoramento do Sistema de Mobilidade. Porém, considerando o caráter complexo de sugestões específicas, como as mencionadas neste parágrafo, sugere-se a submissão dessas propostas a uma análise intersetorial, de modo a desenhar cenários e verificar as implicações desses ajustes para o Município, bem como os ganhos para toda a população.

Abaixo, as bibliografias referentes às análises.

Síntese da Proposta de revisão de corredores e terminais (SPTrans)

Planilha com proposta de revisão dos corredores e terminais (SPTrans)

PlanMob/SP 2015

5. SUGESTÕES PARA APRIMORAMENTO DA POLÍTICA URBANA

Após a avaliação das contribuições advindas da participação social e trabalho intersetorial e as análises complementares feitas por SMUL, registram-se sugestões técnicas de aperfeiçoamentos à política urbana, que deverão ser posteriormente avaliadas quanto a sua pertinência e compatibilidade com as disposições do PDE, podendo eventualmente subsidiar tanto a elaboração da minuta de projeto de lei da revisão intermediária do PDE, quanto regulamentações específicas e procedimentos administrativos posteriores à revisão.

5.1. Necessidade de atualização das Ações Prioritárias no Sistema de Transporte público coletivo

Sugere-se a revisão do mapa 9, para sua adequação ao sistema de mobilidade urbana vigente, conforme orientações indicadas neste estudo e resultantes das tratativas com as secretarias, além de avaliação das sugestões registradas no processo participativo. Logo, sugere-se a atualização das estações e linhas de metrô/trem planejadas, bem como corredores e terminais, sendo sugerida a indicação no mapa 9 das ações executadas como “existentes”.

5.2. Necessidade de atualização dos horizontes temporais indicados no mapa 9

Considerando que a rede do sistema de transporte público coletivo, seja ela rodoviária ou sobre trilhos, apresenta horizontes temporais que estão além da vigência do PDE, são indicadas duas possibilidades:

1. Atualizar o planejamento definido pelo PDE 2014, indicando **apenas** ações que sejam compatíveis com o prazo de vigência do PDE, que é 2029. Sendo assim, os prazos a serem considerados são:

- Para trilhos, até 2030.
- Para corredores, até 2028.
- Para terminais, até 2028.

2. Manter o mesmo planejamento indicado em 2014, que condensa os horizontes temporais **para além de 2029**, porém atualizando-os conforme orientações dos

setoriais, ainda que as ações ultrapassem o ano de vigência do PDE. Sendo assim, nesse caso, os prazos a serem considerados são:

- Para trilhos, 2040.
- Para corredores, 2040.
- Para terminais, 2036.

5.3. Avaliar possibilidade de impacto nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETUs)

Nos casos em que há EETU previsto pelo PDE, mas que o traçado do corredor necessitará de alteração, sugere-se a manutenção dos perímetros previamente definidos, restando o ajuste e consolidação do eixo para a Lei de Zoneamento. Mesma regra se aplicaria nos casos de mudanças na localização dos terminais, estações, linhas de trem e metrô.

Além disso, sugere-se o aprimoramento das disposições acerca da definição dos EETU, no intuito de prever a possibilidade de ajustes nos eixos devido a modificações no planejamento do sistema de transporte público, considerando que há possibilidade de alterações à medida que os projetos são desenvolvidos.

17B - Sistema Viário

Os elementos constituintes do PDE/2014 considerados para a realização deste relatório foram:

Artigos 225 a 229 e 237 a 242.

Seção I - Dos Objetivos e Diretrizes do Sistema de Mobilidade; Seção II - Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana; Seção V - Do Sistema Viário.

1. IDENTIFICAÇÃO DAS PROBLEMÁTICAS

Por meio da leitura do Diagnóstico de Aplicação do PDE/2014, de contribuições do processo participativo da revisão intermediária e de estudos subsequentes, foram elencadas as problemáticas que são sintetizadas abaixo:

Nº	Origem	Descrição sintética da problemática
01	Tratativas com SIURB, incluindo SPObras, SPTrans e CET Participação Social - Contribuições da Etapa 1	Necessidade de atualização das Ações Prioritárias no Sistema Viário Estrutural (mapa 8) Considerando possíveis alterações na execução das ações prioritárias previstas para o Sistema Viário Estrutural previstas no mapa 8, avalia-se a necessidade de atualização dessas informações no mapa, devido a eventuais mudanças nas ações previstas, além daquelas realizadas ou ainda ações que serão extintas.
02	Tratativas com SIURB, incluindo SPObras, SPTrans e CET	Ausência de hierarquização das ações do mapa 8 Indicou-se que tais ações prioritárias não apresentam marcos temporais para sua execução, estando indicadas apenas como necessidades para o sistema viário.
03	Tratativas com SIURB, incluindo SPObras, SPTrans e CET	Reduzido respaldo legal das ações do mapa 8 Levantou-se a necessidade de tornar o mapa 8 mais consistente, sustentando suas ações prioritárias do ponto de vista jurídico.
04	Tratativas com SIURB, incluindo SPObras, SPTrans e CET	Defasagem da Classificação Viária (Quadro 9) Ponderou-se acerca da classificação viária vigente, disposta no Quadro 9 do PDE, que atualmente se encontra defasada.

2. PROCESSO PARTICIPATIVO

Nesta seção, é realizada a síntese das contribuições recebidas durante as etapas 1 e 2 do processo participativo. Para a etapa 1, já finalizada, foram utilizados os relatórios de sistematização que fomentaram a definição do escopo de revisão do Plano Diretor. Na etapa 2, foram recebidas propostas de revisão, as quais foram lidas e sintetizadas neste capítulo, e ponderadas na parte 4 deste roteiro.

O primeiro passo da sistematização tratou de classificar as contribuições de acordo com a pertinência ou não ao PDE. Posteriormente, as contribuições pertinentes ao PDE foram agrupadas em 7 temas, seguindo a mesma lógica apresentada no Diagnóstico de Aplicação do Plano Diretor 2014-2020: Ordenamento Territorial, Mobilidade, Habitação, Meio Ambiente, Patrimônio Cultural, Desenvolvimento Econômico e Social, Gestão Democrática e Sistema de Planejamento. A partir desses grandes temas, as contribuições foram associadas a subtemas, de modo a aprofundar a classificação das questões apresentadas pela população. O tema da Política e do Sistema de Mobilidade foi subdividido em três subtemas:

- Transporte Público Coletivo
- Sistema Viário
- Mobilidade Ativa e Acessibilidade

2.1. Processo Participativo: Etapa 1

Na etapa 1 do processo participativo, houve o registro de contribuições diversas da população acerca do tema mobilidade urbana. No caso das **Oficinas presenciais**, em algumas subprefeituras também foram solicitadas melhorias no sistema viário da região, por vezes com reivindicação para a implementação de obras já previstas, mas que ainda não foram efetivadas. Ainda nessa primeira etapa, algumas contribuições anteciparam propostas referentes a intervenções pontuais e melhoramentos viários. Houve destaque também para as contribuições que indicaram problemas na mobilidade ativa, principalmente a falta de acessibilidade e a necessidade de execução e/ou manutenção das ciclovias. Nessa perspectiva, uma das propostas sugere o

investimento em estratégias de *Traffic Calming*, ou seja, em medidas que busquem amenizar o tráfego motorizado, permitindo espaços de circulação mais seguros para pedestres e ciclistas. Os principais subtemas apresentados nas oficinas foram Transporte Público Coletivo e Mobilidade Ativa.

Tratando especificamente do subtema Sistema Viário, identificou-se na Plataforma “**Participe Mais**” apenas uma contribuição, de natureza opinativa, na qual afirma-se que não há projetos ou vias que contribuam para a mobilidade urbana, sobretudo nas periferias.

Nas **Audiências e Reuniões de segmentos** houve pouca menção ao sistema viário em específico, sendo a maioria das falas direcionadas ao Sistema de Transporte Público, analisado em outro estudo. Nas **Reuniões preparatórias das oficinas**, ocorridas junto às subprefeituras, levantou-se um número considerável de questões e demandas específicas por melhoramentos no Sistema Viário, com destaque para a Zona Leste. Também foram expressivos os comentários acerca da sobrecarga das vias, questão frequentemente associada ao adensamento habitacional e construtivo na cidade. Os subtemas de destaque foram Transporte Público Coletivo e Sistema Viário.

2.2. Processo Participativo: Etapa 2

A Etapa 2 consistiu na fase de apresentação de propostas para os problemas identificados na Etapa 1 e, como resultado, houve registro de algumas contribuições relacionadas ao Sistema Viário. Nesse sentido, foi sugerida a elaboração de análises acerca da capacidade da **infraestrutura viária**, no intuito de evitar a sobrecarga das vias e os consequentes congestionamentos.

Também foram registradas propostas para a revisão da Seção V, referente ao Sistema Viário, com sugestão de diretriz para que o planejamento do transporte adote como **prioridade a vida humana**, sendo mencionado o conceito de segurança viária denominado “Visão Zero”. Também se sugere que toda e qualquer proposta de alargamento viário deva considerar a potencial capacidade do transporte de pessoas, e não o atendimento aos veículos. Ademais, defende-se que as intervenções visando aumento de capacidade viária devem, obrigatoriamente, incluir previsões de melhorias no transporte ativo, calçadas, ciclofaixas ou ciclovias, além de melhorias no transporte

público coletivo. Uma das propostas ainda sugere a inclusão de parágrafo ao artigo 242, com previsão para que nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de bicicletas (ciclovia ou ciclofaixa).

Propostas também foram registradas acerca da Seção X, que trata do **Sistema de Logística e Cargas**. Nessa perspectiva, foi sugerido o reconhecimento da ciclogística dentro do transporte de cargas, defendendo-se a prioridade à logística e transporte de cargas feita pela mobilidade ativa ou eletroassistida. Ainda sobre esse assunto, outra contribuição indica como problemática o transporte de cargas realizado por caminhões dentro da cidade de São Paulo, considerado na proposta como prejudicial para o trânsito na cidade, de modo geral.

Uma proposta de caráter mais específico sugere a retomada da construção da Avenida de ligação entre os bairros de Vila Maria e Vila Guilherme, proposta na gestão do Prefeito Gilberto Kassab. Outra contribuição indica a necessidade de complementação das ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres (Art. 232), sendo sugerido dentre outros acréscimos, o seguinte inciso: III - Assegurar a travessia com segurança, facilidade e preferência dos pedestres, em todas as continuações das calçadas, em ambos os lados das vias, observando o artigo 38 do CTB.

3. TRABALHO INTERSETORIAL

Foi realizada uma articulação com os setores responsáveis pela implementação e execução dos dispositivos da lei com o objetivo de complementar a análise e elencar considerações sobre o tema e suas problemáticas. Neste momento é apresentada uma síntese deste trabalho intersetorial.

Para o debate das problemáticas em questão, foram realizadas reuniões virtuais e presenciais com técnicos da SIURB, SPObras, SMT, SPTrans e CET, no intuito de contextualizá-los sobre a etapa de revisão do Plano Diretor,

alinhar e debater pontos relativos à revisão das ações prioritárias para o Sistema Viário (mapa 8).

Os técnicos das secretarias reforçaram a importância das ações prioritárias no sentido de guiar as obras do viário estrutural, devido à demarcação prévia de áreas onde deverão ser executadas as ações prioritárias desse sistema. Destacou-se como expectativa que a revisão do PDE possa contribuir para tornar ainda mais consistentes as ações prioritárias do Sistema Viário, sobretudo respaldando suas ações prioritárias. Nesse sentido, indicou-se a necessidade de elaboração de Lei específica que disponha sobre as ações prioritárias do viário estrutural, indicadas no mapa 8 do PDE, semelhante ao que foi realizado para o mapa 9, com a lei 16.020/2014 (Lei de Melhoramentos Viários necessários à implantação de corredores de ônibus). Com o aprofundamento das discussões, compreende-se sob o aspecto jurídico que as especificações do mapa 8 poderão ser definidas em uma Lei posterior de melhoramentos viários.

Também se discutiu a viabilidade de, neste relatório, realizar a sobreposição dos mapas 8 e 9 para a compatibilização e reatamento das ações prioritárias de ambos. Entretanto, conforme entendimento jurídico, foi decidido em comum acordo entre as secretarias que a sobreposição desses mapas não seria necessária. Isso porque eles tratam de assuntos distintos, e tal sobreposição poderia, inclusive, confundir o propósito e as diretrizes de cada um deles. Ademais, entende-se que as ações do sistema de transporte público já estão respaldadas pelo mapa 9, não sendo necessário reafirmá-las em outro mapa da mesma Lei.

Por fim, a partir das tratativas com as secretarias, houve o comprometimento das mesmas em apresentar eventuais sugestões de ajustes ao Sistema Viário, além de indicar as ações já executadas, e as ações que se tornaram inviáveis, do ponto de vista técnico. Nesse momento, salientou-se como fundamental apresentar propostas de alteração devidamente justificadas.

4. ANÁLISES COMPLEMENTARES

Foram realizadas análises complementares ao diagnóstico que, em conjunto com o processo participativo e com trabalho intersetorial, visam fornecer e compatibilizar informações vislumbrando decisões técnicas sobre a revisão, incluindo a sua aderência ao escopo definido.

4.1. Metodologia adotada e referências consultadas

A metodologia baseou-se no aprofundamento das disposições do Plano Diretor de São Paulo (Lei Nº 16.050/2014) que tratam do Sistema de Mobilidade (artigos 225 a 264), em especial o Sistema Viário, além das disposições referentes ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei 9.503/1997).

Para a consolidação das ações a serem atualizadas, foram utilizadas as informações adquiridas a partir das reuniões e conversas realizadas com a SIURB e SPObras. Além disso, para a consolidação de informações sobre o status da ação prioritária, e de eventuais modificações no mapa, a SIURB em parceria com a CET realizou diversos estudos de aprimoramento do mapa 8. Com isso, as respectivas secretarias disponibilizaram um mapa-proposta com a indicação dos possíveis ajustes, além de documento com descrição e justificativa para as sugestões de revisão apresentadas. Esse material foi sistematizado e georreferenciado pela equipe de Planurb, tendo sido destacadas as ações já executadas, as que serão extintas ou modificadas, e as novas ações a serem acrescentadas ao mapa. Esses dados também foram analisados à luz das contribuições registradas no processo participativo, entretanto, indica-se que algumas propostas carecem de análise aprofundada pelas respectivas pastas.

Posteriormente, com esse balanço das ações, foi possível avaliar a modificação das informações no mapa 8, analisando-se ainda suas justificativas técnicas. Assim, chegou-se a uma proposta de revisão, com a atualização das intervenções pontuais, das vias estruturais a abrir e das vias estruturais a melhorar, dentre outros aspectos analisados neste estudo.

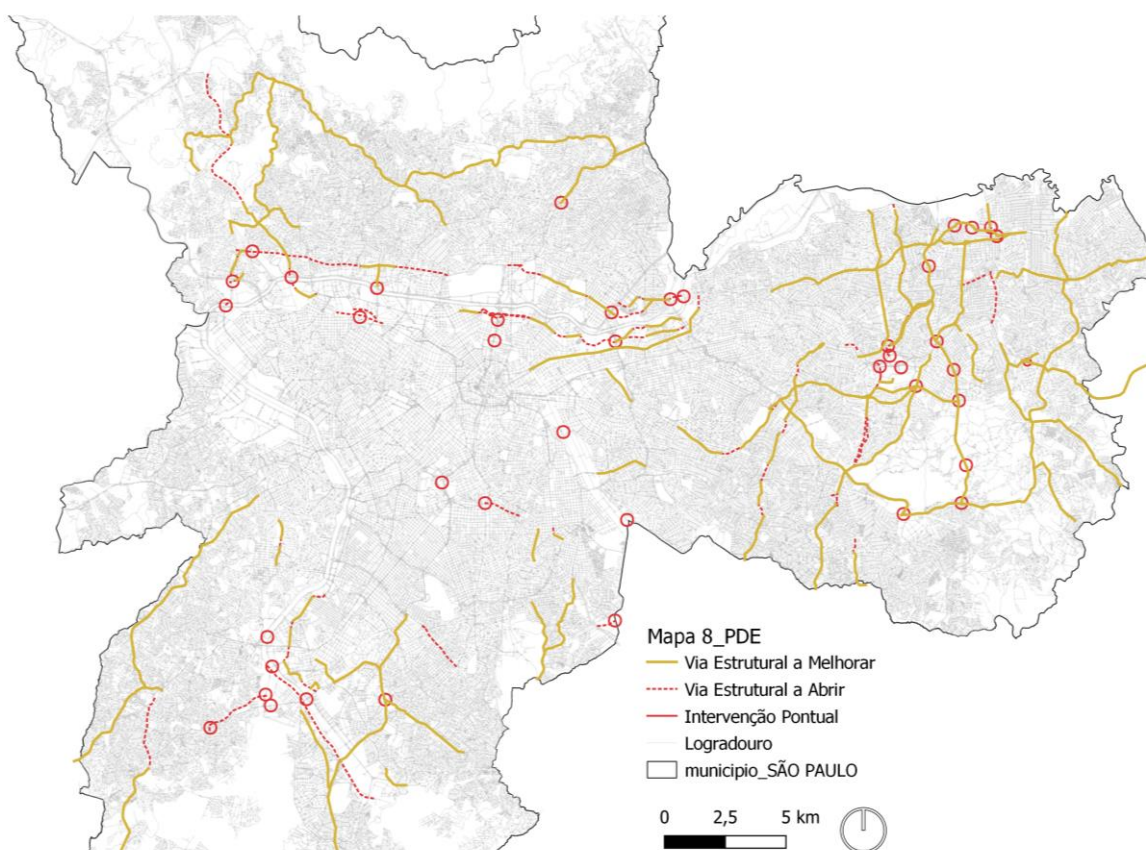
4.2. Análise técnica complementar para as problemáticas

O mapa 8 do PDE apresenta as ações prioritárias no sistema viário estrutural do município de São Paulo, conforme representado no Mapa 1. Esse planejamento foi realizado de modo a indicar e buscar reservar previamente áreas necessárias para a execução de obras fundamentais para o sistema viário estrutural do município. Ou seja, o mapa 8 atua como uma diretriz utilizada pelas secretarias que executam as obras estruturantes do Sistema Viário. É importante destacar que não se trata de todo o viário do município, mas apenas das vias estruturais, geralmente relacionadas a corredores de ônibus, conexões entre bairros, ou estruturas viárias de grande porte.

À medida que essas ações são executadas e mais bem detalhadas, o planejamento também é reavaliado, sendo então adaptado a novas demandas e às mudanças no território. Isso gera uma demanda por atualização do planejamento, que pode ocorrer devido a alguma inviabilidade de execução, ou necessidade de modificação para ajustes pontuais, dentre outros fatores técnicos. Além disso, é relevante apontar o rebatimento da atualização do Mapa 8 com os outros instrumentos do PDE, notadamente a Transferência do Direito de Construir (TDC). Isso porque, o Plano prevê em seu Art. 123, Inciso II, a TDC para áreas de melhoramentos viários. Embora a utilização do instrumento não esteja atrelada às ações previstas no Mapa 8, a sua atualização rebate diretamente na indicação de áreas previstas para sua aplicação.

Dessa forma, a partir das tratativas com técnicos das referidas secretarias e considerando eventuais alterações no planejamento urbano da cidade, identificou-se enquanto problemática a necessidade de atualização das informações previstas no mapa 8 do PDE.

Mapa 1 - Ações Prioritárias do Sistema Viário Estrutural (mapa 8)



Fonte: Lei 16.050/2014 (mapa 9 – PDE). Elaboração: SMUL/Planurb (2022).

Descrição da imagem: O mapa 1 apresenta um recorte do município de São Paulo, com o limite do município em linhas pretas sobre fundo branco, com indicação do traçado viário em linhas cinzas claras. Nesse mapa são representadas as ações prioritárias do Sistema Viário Estrutural (mapa 9), sendo as vias estruturais a melhorar, indicadas em linhas amarelas; as vias estruturais a abrir, indicadas em linha vermelha tracejada; e as intervenções pontuais, indicadas por círculos vermelhos.

Conforme consta no artigo 242, as ações prioritárias do Sistema Viário Estrutural estão descritas no Mapa 8 e 9 do PDE. Salienta-se que este estudo trata especificamente do mapa 8, no qual as ações prioritárias encontram-se agrupadas em três categorias:

Via estrutural a Abrir – entende-se como novas vias a serem abertas, no intuito de ampliar a conexão entre bairros, entre os modais de média e alta capacidade, viabilizar a implantação de elementos do transporte público coletivo, dentre outros propósitos.

Via Estrutural a Melhorar – entende-se como aprimoramentos em vias já existentes, podendo ser alargamentos viários, canalização de córregos, implantação de faixas de recuo em área de declínio, dentre outras ações.

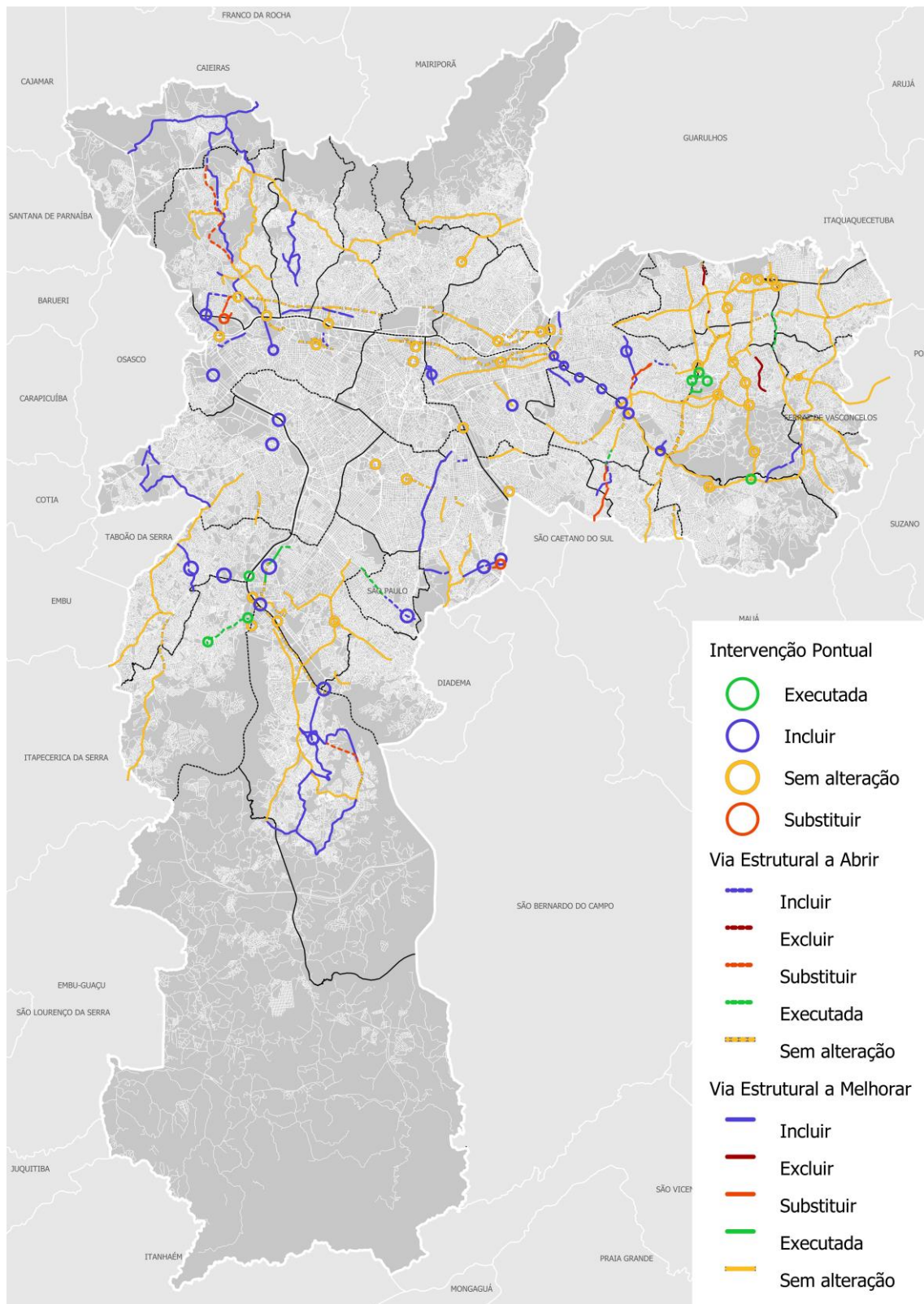
Intervenção Pontual – obras com área restrita e específica, porém de naturezas bem diversificadas, e que buscam viabilizar conexões do viário estrutural por meio da abertura de túneis, construção ou reforma de viadutos, dentre outras ações.

Na elaboração do PDE 2014, a definição das ações prioritárias indicadas no mapa 8 ocorreu por meio de diversos estudos, orientados em sua maioria pela SIURB e SPObras em parceria com a CET. Pela análise do mapa, nota-se o predomínio de ações referentes a melhoramentos viários, sobretudo na Zona Leste, com destaque para a Avenida Jacu-pêssego. Também se destacam ações para abertura de vias na Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), fundamental para a conexão entre áreas do município de São Paulo e da região metropolitana.

A partir das informações disponibilizadas pelas secretarias, resultantes de estudos e análises técnicas, e considerando as propostas da participação social, elaborou-se o Mapa 2 a seguir. Nesse mapa consta a proposta para a revisão das ações prioritárias do mapa 8, além de um levantamento sobre o status de execução. Como procedimento metodológico, indicou-se: 1) a inclusão de novas ações prioritárias; 2) a substituição de algumas ações por outras, distintas daquelas previstas; 3) a exclusão de algumas ações que se tornaram inviáveis 4) a identificação de ações que eram previstas e já foram executadas; 5) e, por fim, a maioria das ações se mantiveram sem alteração, permanecendo conforme consta no mapa 8 do PDE.

De modo geral, comparando-se as sugestões de alteração com o planejamento previsto no PDE 2014, percebe-se a inclusão de 86 ações prioritárias, sendo ainda indicadas 19 ações substituídas e 03 exclusões.

Mapa 2 - Levantamento das ações prioritárias do Sistema Viário Estrutural



Fonte: dados fornecidos pela SIURB, SPObras, em parceria com a CET (2022).

Elaboração: SMUL/Planurb/Dart (2022).

Descrição da imagem: O mapa 2 apresenta o município de São Paulo, delimitado por linhas brancas sobre fundo cinza, e externo a esse perímetro são indicados os municípios vizinhos, em fundo cinza claro. Nesse mapa é apresentado um balanço para proposta de revisão das ações prioritárias do Sistema Viário Estrutural (mapa 9), sendo representadas as vias estruturais a melhorar em linhas contínuas; as vias estruturais a abrir em linhas tracejadas; e as intervenções pontuais indicadas por círculos. As cores representam o status de cada ação, sendo: cor verde, ação executada; cor azul, ação nova a ser incluída; cor amarela, ação que não necessita ser modificada; cor vermelho claro, ação a ser substituída/modificada; cor vermelho escuro, ação a ser extinta. Nota-se uma proporção relevante de novas ações, bem como de ações que não necessitam de revisão.

Em relação às ações já executadas, representadas no Mapa 2, as secretarias sugerem sua exclusão do mapa 8, considerando que tais ações não estariam mais “previstas”, pois tornaram-se ações “existentes”. Entretanto, pondera-se acerca do planejamento como um todo, no qual as ações são pensadas de forma integrada, independente do ano de sua execução. Logo, havendo o entendimento do mapa 8 como o planejamento das ações prioritárias no Sistema Viário Estrutural, previsto até 2029, há de se verificar a possibilidade de que mesmo as ações já executadas sejam mantidas no mapa. Entretanto, é importante ressaltar que não se trata de um acompanhamento da execução dessas ações no Plano Diretor, visto que esse seria objetivo do Monitoramento. Conforme indicado nas tratativas com as secretarias, o mapa 8 contribui para a reserva de partes do território para a execução de obras importantes para o viário estrutural do município. Essa premissa se reforça com a disposição do artigo 239 do PDE:

Art. 239. Os proprietários de imóveis localizados na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana poderão propor o alargamento da via, no mínimo ao longo de uma quadra, doando a parcela de seus lotes à Municipalidade e arcando com todas as despesas relativas ao alargamento da via.

Nesse caso, prevê-se a possibilidade de que proprietários de imóveis proponham alargamentos viários, o que reforça a importância de que as ações prioritárias do sistema viário estejam previamente demarcadas, a fim de contribuir para direcionar essas propostas de situações como a prevista no referido artigo.

No que se refere às demais problemáticas, a partir das tratativas com as secretarias, e conforme observado no Mapa 1, as ações prioritárias estão indicadas apenas como necessidades para o sistema viário, sem qualquer estabelecimento de prazos. Além disso, observou-se a necessidade de torná-lo

mais consistente, sobretudo com respaldo que possa sustentar as ações prioritárias. Todavia, considerando esse mapa como uma diretriz mais ampla para todo o município, logo, entende-se que essas questões devam ser aprofundadas em planos setoriais ou instrumentos específicos, semelhante à abordagem realizada nos demais sistemas do PDE.

Quanto à elaboração de um plano setorial específico, um Possível Plano Viário Municipal (PVM) se mostraria como estratégia importante para nortear a aplicação de investimentos no sistema viário estrutural, incluindo equipamentos de gerenciamento do trânsito, sinalização, operação, fiscalização, acessibilidade, e infraestrutura propriamente dita, visando à estruturação e integração municipal e regional. A elaboração do PVM poderá contribuir, ainda, para o atendimento de diversas questões acerca da mobilidade urbana. Inclusive, é previsto no artigo 240 do PDE um rol de serviços e questões que precisam ser regulamentadas por meio de instrumentos específicos, conforme se lê:

Art. 240. O Município regulamentará através de instrumentos específicos:

- I – a circulação e o estacionamento de veículos privados e de transporte coletivo privado nas vias;
- II – o serviço de táxis;
- III – os serviços de motofrete e propostas para a circulação segura de motocicletas;
- IV – a abertura de rotas de ciclismo, bicicletários e compartilhamento de bicicletas e vagas especiais para compartilhamento de automóveis e similares;
- V – as diretrizes e regras para o compartilhamento e estacionamento de bicicletas;
- VI – a circulação e a presença de resíduos e cargas perigosas;
- VII – a utilização e a manutenção dos passeios públicos e das vias de pedestres;
- VIII – a instalação de mobiliário urbano nos passeios públicos e vias de pedestre;
- IX – a realização de atividades e a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego, por transporte coletivo ou individual, de pessoas ou de cargas.

Em relação à defasagem da classificação viária, consta no Quadro 9 do Plano Diretor a Classificação das vias da Rede Viária Estrutural que, de acordo com o artigo 238, está agrupada em 3 níveis:

I – as vias de nível 1 (N1) são aquelas utilizadas como ligação entre o Município de São Paulo, os demais municípios do Estado de São Paulo e demais Estados da Federação;

II – as vias de nível 2 (N2) são aquelas não incluídas no nível anterior, utilizadas como ligação entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo e com as vias de nível 1;

III – as vias de nível 3 (N3) são aquelas não incluídas nos níveis anteriores utilizadas como ligação entre distritos, bairros e centralidades do Município de São Paulo.

Pondera-se que atualmente a classificação indicada no Quadro 9 encontra-se defasada, tanto em decorrência de novos normativos, como de propriamente modificações no Sistema viário. A sua atualização rebasearia nas disposições do Zoneamento vigente, aprovado pela Lei nº 16.402/2016. Isso porque, a Lei do Zoneamento indica em seu Quadro 2B alguns parâmetros de parcelamento do solo para o sistema viário que ainda empregam a mesma classificação N1, N2 e N3, semelhante ao Quadro 9 do PDE. Entretanto, em São Paulo, a SMT estabeleceu a classificação das vias terrestres urbanas do Município por meio da Portaria DSV-G nº 21/02, substituída pela Portaria DSV.G. 18/19. Tal classificação foi realizada considerando o disposto no art. 60 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1997), e indica as seguintes categorias:

I - Via de Trânsito Rápido - VTR;

II- Via Arterial;

III- Via Coletora;

IV- Via de Pedestres;

V – Via local;

Salienta-se que, na prática a CET utiliza a classificação viária indicada na portaria DSV.G. 18/2019, que apresenta categorias distintas em relação ao Quadro 9 do PDE. Ao mesmo tempo que também utiliza o Quadro 2B do Zoneamento, que indica parâmetros de parcelamento do solo para o sistema viário, e ainda emprega a mesma classificação N1, N2 e N3, semelhante ao PDE. Dessa maneira, para a execução de suas ações e utilização do Quadro 2B (Zoneamento), a CET realiza a compatibilização entre as nomenclaturas de classificação viária N1, N2, N3 do PDE, e empregam os Parâmetros de

parcelamento do solo, tanto para abertura de vias quanto melhoramentos viários.

Esse assunto ainda está em discussão na respectiva secretaria, não tendo sido apresentado um parecer definitivo a respeito. Entretanto, é possível afirmar que, alterar o nome da classificação atual N1, N2 e N3 para arterial e coletora, por exemplo, inviabilizará a utilização das informações constantes no Quadro 2B da Lei de Zoneamento vigente. Considerando ainda que essa problemática não impede a execução das ações da CET, logo, indica-se como possibilidade o aprofundamento dessa questão posteriormente à revisão intermediária do Plano Diretor, em momento oportuno de revisão do Zoneamento ou ainda de revisão completa do PDE após 2029.

4.3. Ponderações acerca das propostas do processo participativo e do escopo da revisão

A Etapa 1 teve como objetivo a consolidação de um diagnóstico, mesmo assim, nessa etapa houve registro preliminar de propostas para a realização de novos **melhoramentos viários e intervenções pontuais** que, de modo geral, reforçaram a necessidade de se atualizar o mapa 8, semelhante às tratativas com as secretarias. Devido à complexidade técnica dessas ações, sugere-se que tais propostas sejam encaminhadas para avaliação das secretarias responsáveis, que poderão verificar a viabilidade na incorporação dessas sugestões. Destaca-se ainda que muitas contribuições reivindicaram a execução de obras no viário não estrutural, de escala local para o planejamento urbano e, por vezes, houve a reivindicação para a implementação de obras já previstas.

De acordo com o escopo definido para esta revisão, poderão ser acrescentados novos dispositivos e ações estratégicas, devendo ser preservados os princípios, objetivos e diretrizes originais, além de manter a compatibilidade do PDE com o Estatuto da Cidade. Quanto a isso, ressalta-se que promover o alargamento e melhoramento das vias estruturais do Município, ou a implantação de ajustes pontuais nas mesmas, são algumas das ações estratégicas do Sistema Viário, conforme disposto no Artigo 241 do PDE:

Art. 241. As ações estratégicas do Sistema Viário são:
I – complementar as vias estruturais do Município;
II – implantar ajustes pontuais nas vias estruturais do Município;
III – abrir novas vias no sistema estrutural permitindo a interligação entre bairros e a conexão com rodovias, entre elas, a interligação entre o bairro de Perus e a Rodovia dos Bandeirantes;
IV – alargar e melhorar as vias estruturais do Município;
V – modernizar a rede semafórica, priorizando o enterramento das redes aéreas, e aprimorar a sinalização vertical e horizontal em todo o Sistema Viário; [...].

Nesse sentido, e sob o aspecto jurídico, entende-se que as ações prioritárias no viário estrutural poderão ser aprimoradas nessa revisão intermediária do PDE, com eventuais acréscimos e supressões. Porém, para isso é necessário que as propostas sejam avaliadas pelas secretarias, as quais possuem competência para indicar a relevância para o viário estrutural e a viabilidade das ações sugeridas no processo participativo. Outras demandas por melhoramentos no sistema viário, como o investimento em estratégias de *Traffic Calming* ou ainda modernização dos mecanismos de engenharia de trânsito, são questões que já se encontram alinhadas aos objetivos do Sistema de Mobilidade, conforme disposições nos artigos 227 e 228.

Em relação à Etapa 2, no que se refere às análises sobre a **capacidade de atendimento da infraestrutura viária**, destaca-se que a Política Urbana prevê a elaboração de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), conforme disposições nos artigos 36 e 37 da Lei Nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade). Além disso, o instrumento EIV está recepcionado tanto na LPUOS (artigos 110 e 111), que especifica os critérios para enquadramento dos Empreendimentos Geradores de Impacto de Vizinhança (EGIV), e também no PDE, conforme disposto no artigo 151.

Quanto à diretriz para que o planejamento do transporte adote como **prioridade a vida humana**, sendo mencionado o conceito de “Visão Zero”, é importante elucidar que um dos objetivos principais do Sistema de Mobilidade é garantir a mobilidade da população com segurança, conforme disposições nos artigos 225 e 227, inciso I, do PDE:

Art. 225. O Sistema de Mobilidade é definido como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo

território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

[...]

Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

I – melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

Recorda-se ainda que o artigo 241, inciso VII indica, dentre outras ações estratégicas do Sistema Viário, a adequação de pontes, viadutos e passarelas para a travessia segura de pedestres e ciclistas. Portanto, verifica-se que no PDE vigente já constam disposições que priorizam o pedestre, visando sobretudo sua segurança, diretriz executada em alinhamento às disposições do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Acerca da proposta para inclusão da ciclologística no Sistema de Logística e Cargas (Seção X), recordam-se as definições e componentes desse sistema, conforme se lê:

Art. 258. O Sistema de Logística e Cargas é o conjunto de sistemas, instalações e equipamentos que dão suporte ao transporte, armazenamento e distribuição, associado a iniciativas públicas e privadas de gestão dos fluxos de cargas.

Art. 259. São componentes do Sistema de Logística e Cargas:

I – sistema viário de interesse do transporte de carga;

II – vias e sistemas exclusivos de distribuição de cargas, incluindo dutovias e ferrovias segregadas;

III – plataformas e terminais logísticos;

IV – centros de armazenamento, transbordo e distribuição;

V – veículos de transporte de carga;

VI – pátios de manutenção e estacionamento;

VII – instalações e edificações de apoio ao sistema.

Considerando os artigos supracitados, nota-se o caráter estrutural desses componentes que, por tratarem da gestão dos fluxos de cargas no município, envolvem estruturas de grande porte, aproximando-se de escalas industriais. Nessa perspectiva, a ciclologística pode se distanciar do propósito apresentado por esse Sistema, devido sua limitação a pequenas cargas e curtas distâncias.

Entretanto, pondera-se que dentre as ações estratégicas do **Sistema de Logística e Cargas**, previstas no artigo 260, indica-se no inciso I o incentivo ao melhor uso da infraestrutura logística instalada no Município, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental; e no inciso II o planejamento, implantação e ampliação da cadeia logística de diferentes modais, incluindo os modais rodoviário, hidroviário e ferroviário. Por essa perspectiva, é possível interpretar a proposta como um meio de otimização do Sistema de Logística e Cargas, considerando que haja um planejamento em diferentes escalas, a ampliação da cadeia logística de diferentes modais, além da redução do impacto ambiental, devido à utilização de um meio de transporte “Zero Emissão”. Dessa maneira, é fundamental que as secretarias avaliem a viabilidade da proposta para o sistema em questão, considerando ainda a possibilidade de aprimoramentos ao PlanMob.

É significativo mencionar que o **PlanMob** deve apresentar, dentre outros elementos, “estratégias para a configuração do sistema de circulação de carga no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte de carga”, conforme disposto no artigo 229, § 1º, inciso X. Além disso, sob o aspecto jurídico, entende-se que as disposições da política urbana já regulamentadas por normas e planos derivados do PDE, tais como o PlanMob, não necessitam serem replicadas neste. Porém ajustes podem ser realizados para a compatibilização com novos marcos regulatórios.

Considerando o **escopo da revisão**, parte das contribuições relacionadas ao sistema viário foram classificadas como não pertinentes ao PDE, pois apresentaram questões de escala local associadas, por exemplo, à zeladoria urbana, à disposição de faixas de pedestres em lugares específicos, à condição das vias em relação ao asfaltamento, à limpeza e manutenção em espaços públicos, dentre outras questões. Outras propostas de caráter mais técnico, necessitam ser analisadas pelas respectivas secretarias em parceria com a Smul/Planurb, no que se refere à viabilidade de sua execução, bem como inclusão ao planejamento do Sistema de Mobilidade.

Abaixo, os documentos e bibliografias referentes às análises:

Mapa-proposta secretarias (enviado por e-mail)

Alterações necessárias no mapa 8 – PDE (enviado por e-mail)

Levantamento das ações prioritárias do Sistema Viário Estrutural

Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei Nº 9.503/1997)

Portaria DSV.G. 18/19

5. SUGESTÕES DE APRIMORAMENTO PARA A POLÍTICA URBANA

Após a avaliação das contribuições advindas da participação social e trabalho intersetorial e as análises complementares feitas por SMUL, registram-se sugestões técnicas de aperfeiçoamentos à política urbana, que deverão ser posteriormente avaliadas quanto a sua pertinência e compatibilidade com as disposições do PDE, podendo eventualmente subsidiar tanto a elaboração da minuta de projeto de lei da revisão intermediária do PDE, quanto regulamentações específicas e procedimentos administrativos posteriores à revisão.

5.1. Necessidade de atualização das Ações Prioritárias no Sistema Viário Estrutural (mapa 8)

Sugere-se a revisão do mapa 8, de acordo com as orientações indicadas no levantamento (item 4.2). Isto posto, indica-se a proposta preliminar de revisão do mapa 8 do PDE, representada no Mapa 3 a seguir, no qual foram consolidadas as ações prioritárias no Sistema Viário Estrutural conforme discussões apresentadas. As ações já executadas foram indicadas nesta versão preliminar, porém sugere-se avaliar a possibilidade de sua exclusão, conforme indicado pelas secretarias.

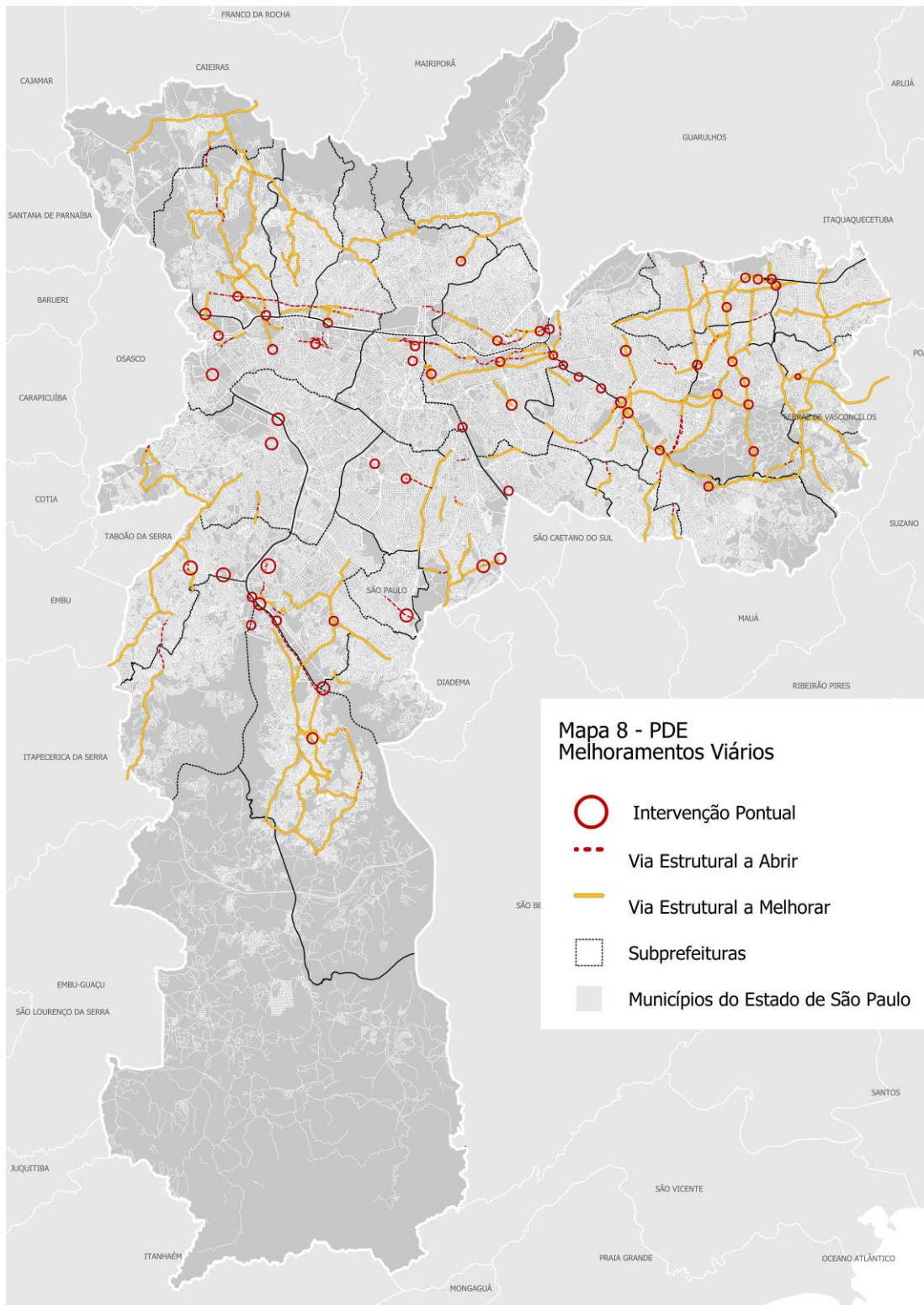
Reitera-se que há propostas de intervenção registradas no processo de participação social, que devem ser submetidas à avaliação intersetorial, devendo ser verificada a viabilidade e caráter estrutural das sugestões.

5.2. Ausência de priorização das ações do mapa 8

Sugere-se a indicação na Seção V – Do Sistema Viário, de obrigatoriedade para a regulamentação específica das ações prioritárias do mapa 8, na qual poderá constar a priorização das mesmas. Logo, as especificações do mapa 8 poderão ser definidas em uma Lei posterior de melhoramentos viários, semelhante a Lei 16.020/2014.

Em complemento à proposta, SMUL/Planurb sugere que seja previsto no PDE a elaboração de um Plano Viário Municipal (PVM), que além de detalhar e avançar no planejamento das ações prioritárias do Sistema Viário Estrutural, também poderá indicar a hierarquização e definição de metas para sua execução.

Mapa 3 - Proposta de revisão das Ações Prioritárias do Sistema Viário Estrutural



Fonte: dados fornecidos pela SIURB, SPObras em parceria com a CET (2022). Elaboração: SMUL/Planurb/Dart (2022).

Descrição da imagem: o mapa 3 apresenta o município de São Paulo, delimitado por linhas brancas sobre fundo cinza, e externo a esse perímetro são indicados os municípios vizinhos, em fundo cinza claro. Nesse mapa é apresentada a proposta de revisão das ações prioritárias do Sistema Viário Estrutural (mapa 9), sendo representadas as vias estruturais a melhorar em linhas contínuas amarelas; as vias estruturais a abrir em linhas vermelhas tracejadas; e as intervenções pontuais indicadas por círculos em vermelho. O mapa assemelha-se à versão vigente do mapa 9 no PDE, mas consolida as sugestões de ajustes indicadas no relatório.

5.3. Defasagem da Classificação Viária (Quadro 9)

Sugere-se a manutenção do Quadro 9, vez que hoje não há rebatimento direto na aplicação de instrumentos do PDE. Sugere-se que sua compatibilização seja feita de forma infralegal, para proporcionar melhor articulação entre o quadro 2B da lei de zoneamento e a atual classificação viária.

17C - Mobilidade Ativa e Acessibilidade

As seções e artigos do PDE/2014 que foram considerados para a realização deste relatório foram:

Seções III, IV e VII do Capítulo V do Título III - **DA POLÍTICA E DO SISTEMA DE MOBILIDADE**

1. IDENTIFICAÇÃO DAS PROBLEMÁTICAS

Os elementos constituintes do PDE/2014 considerados para a realização deste relatório foram:

Nº	Origem	Descrição sintética da problemática
01	Processo Participativo Etapa 02 - Reunião CMPD	Avaliar a inclusão no PDE da previsão de Plano de Rotas Acessíveis, conforme preconizado no Art. 113 da Lei Brasileira de Inclusão (Lei Federal 13.146/2015).

2. PROCESSO PARTICIPATIVO

Nesta seção, é realizada a síntese das contribuições recebidas durante as etapas 1 e 2 do processo participativo. Para a etapa 1, já finalizada, foram utilizados os relatórios de sistematização que fomentaram a definição do escopo de revisão do Plano Diretor. Na etapa 2, foram recebidas propostas de revisão, as quais foram lidas e sintetizadas neste capítulo, e ponderadas na parte 4 deste roteiro.

As contribuições pertinentes ao PDE foram agrupadas em 7 temas, seguindo a mesma lógica apresentada no Diagnóstico de Aplicação do Plano Diretor 2014-2020: Ordenamento Territorial, Mobilidade, Habitação, Meio Ambiente, Patrimônio Cultural, Desenvolvimento Econômico e Social, Gestão Democrática e Sistema de Planejamento. A partir desses grandes temas, as contribuições foram associadas a subtemas, de modo a aprofundar a classificação das questões apresentadas pela população. O tema Mobilidade Urbana foi subdividido em três subtemas:

- Transporte Público Coletivo

- Sistema Viário
- Mobilidade Ativa

2.1. ETAPA 1

Nas audiências, em relação aos deslocamentos a pé foi questionada a articulação entre o Estatuto do Pedestre e o Plano Diretor. Também houve menção a características qualitativas do deslocamento peatonal em detrimento da articulação com outros modais, além da requalificação de calçadas. Houve contribuição citando proposta de inclusão de uma Câmara Temática de Mobilidade a Pé, para implementação do sistema de circulação de pedestres, e a adoção do referencial de usuários em substituição do referencial de quilômetros de congestionamento, para a mensuração em estudos de mobilidade. Em relação ao modal de bicicletas, as contribuições trouxeram dados sobre a ausência de ciclovias e ciclofaixas em determinadas regiões da cidade, além da necessidade de integração do sistema cicloviário com outros modais de transporte.

Na Plataforma Participe mais, no tema Mobilidade notou-se que as ciclovias e ciclofaixas são objetos de maior divergência entre as contribuições. Verifica-se, de um lado, reivindicações para a ampliação da rede e para conversão de ciclofaixas em ciclovias, caracterizadas pela separação física e, portanto, com maior proteção ao ciclista; por outro, comentários que defendem a desinstalação de vias cicláveis supostamente ociosas. Há contribuições que defendem maior investimento em infraestrutura para bicicletas nas proximidades dos EETUs, inclusive com provisão de recursos da Outorga Onerosa do Direito de Construir e com incentivos fiscais como contrapartida a oferta de paraciclos.

Houve a demanda também por adequações para humanização do trânsito, com dispositivos para redução da velocidade em vias coletoras. Contribuições também reivindicam a ampliação e qualificação das calçadas, sobretudo em regiões periféricas, nas quais aponta-se que a prefeitura terceiriza para os proprietários a execução das calçadas, resultando em segmentos completamente precários e inacessíveis.

Além disso, no tema de Ordenamento territorial foi registrada a demanda por maior investimento na mobilidade ativa, especialmente para ciclovias/ciclofaixas, além da reivindicação por calçadas mais largas e acessíveis.

No caso das oficinas, de modo geral, as contribuições acerca da mobilidade urbana reivindicaram melhorias no sistema de transporte coletivo, incluindo o estudo e a criação de novos corredores. Em algumas prefeituras, também foram solicitadas melhorias no sistema viário da região, por vezes com reivindicação para implementação de obras já previstas, mas que ainda não haviam sido efetivadas. Também foram apontados, de forma expressiva, problemas na mobilidade ativa, com destaque para a acessibilidade e para a execução das ciclovias. Os principais subtemas mencionados foram Transporte Público Coletivo e Mobilidade Ativa.

Nas reuniões preparatórias das oficinas, ocorridas junto às subprefeituras, foram mencionadas algumas questões acerca da Acessibilidade peatonal deficitária, e apenas uma demanda por melhoramentos no sistema cicloviário.

Outras contribuições que estavam nas audiências, no tema mobilidade - subtema transporte público:

Questiona os critérios utilizados na priorização das obras de requalificação de calçadas, e aponta para a ausência de uma política municipal voltada à construção e à requalificação de calçadas integrada ao PDE. Aborda que há preocupação com os impactos da nova proposta de rede de ônibus sobre os fluxos peatonais, e que essas alterações devem estar mais bem integradas ao PDE e a seus dispositivos de planejamento. Fala, por fim, que o diagnóstico do PDE deveria levar em consideração o mobiliário urbano e seus impactos como parte da política de desenvolvimento.

Aponta para maior ênfase na micromobilidade, na integração física e tarifária do sistema, e no estímulo à adesão de empresas ao sistema cicloviário.

Regulamentação para os bicicletários, não apenas em condomínios, mas também nos espaços públicos.

2.2. ETAPA 2

Para a Etapa 2 do Processo Participativo de Revisão Intermediária foram consideradas as contribuições advindas dos canais de contribuição bem como das reuniões realizadas com os conselhos, principalmente o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT).

Por conta da natureza do tema da mobilidade ativa, diversas contribuições, embora dentro do universo do Plano Diretor, estão relacionadas a efetivação dos objetivos que a política urbana traz, principalmente em relação ao incentivo ao transporte não motorizado. Também existiram contribuições que trouxeram ponderações sobre a não necessidade de desincentivar o uso do carro.

Ainda houveram diversas propostas sobre a expansão da malha cicloviária (com acessibilidade e segurança), incluindo solicitações específicas de trechos a serem executados, e da melhoria na qualidade, na largura, na disponibilidade de mobiliário e sobre a acessibilidade das calçadas.

Contribuições também mencionaram questões específicas de fiscalização na utilização incorreta de ciclovias e calçadas.

Diversas contribuições apontaram sobre o adensamento nas áreas de Eixos da Estruturação e Transformação Urbana e seu impacto nas calçadas, incluindo a possibilidade de contrapartidas para o adensamento, com a implantação de ciclovias e melhoria das calçadas pelas incorporadoras.

Algumas propostas atentaram sobre a destinação de recursos do Fundurb, que já destina 30% para o sistema de mobilidade como um todo, diretamente para a mobilidade ativa. Algumas sugestões, inclusive, falam sobre a porcentagem dentro dos 30% que deveria ser destinada somente para mobilidade ativa. Sobre estas contribuições, aponta-se que o roteiro específico tratou diretamente das questões relacionadas ao fundo.

Outras propostas são sobre a regulamentação de estacionamento e do tráfego de veículos para fomentar a mobilidade ativa, como por exemplo no entorno das estações de transporte público de alta capacidade e na região central.

Surgiram propostas sobre aplicação de conceitos de acalmamento/moderação de tráfego, principalmente em relação à largura das travessias e travessias elevadas.

Propostas falaram sobre o incentivo a meios de transporte individuais elétricos/motorizados, como patinetes, hoverboards, velomobiles, monociclos, etc. (“micromobilidade”), incluindo a sua utilização em ciclovias e inclusão em programas e ações de incentivos.

Propostas trataram da situação de regulações específicas para a garantia da implantação de ciclovias e ciclofaixas. Como exemplo a obrigatoriedade para vias com três ou mais faixas de rolamento de destinar uma faixa para bicicletas, obrigatoriedade em todas obras de abertura ou alargamento de vias.

Foram solicitados a criação de planos, incluindo plano de calçadas e plano de rotas acessíveis.

E, ainda, proposta sobre a exclusão de ciclorrotas dos componentes do Sistema Cicloviário.

3. TRABALHO INTERSETORIAL

Foi realizada uma articulação com os setores responsáveis pela implementação e execução dos dispositivos da lei com o objetivo de complementar a análise e elencar considerações sobre o tema e suas problemáticas. Neste momento é apresentada uma síntese deste trabalho intersetorial.

Em reuniões com a **Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT)**, não foram trazidas novas contribuições diretamente associadas a este tema, porém foi discutido a sua prevalência dentro do processo participativo e a importância do PlanMob e da PEC como peças centrais de planejamento para a Expansão da política.

4. ANÁLISES COMPLEMENTARES

Foram realizadas análises complementares ao diagnóstico que, em conjunto com o processo participativo e com trabalho intersetorial, visam fornecer e compatibilizar

informações vislumbrando decisões técnicas sobre a revisão, incluindo a sua aderência ao escopo definido.

Sobre as propostas do processo participativo que trouxeram visões contrastantes sobre os objetivos da política urbana – incentivo ou não ao transporte coletivo, desincentivo ou não ao transporte motorizado –, ressalta-se, que, no geral, elas mostram um leque de opiniões sobre a política de mobilidade, não sendo exatamente contribuições propositivas em relação às ações e aos sistemas estabelecidos na política.

É importante ressaltar que o diagnóstico de aplicação do Plano Diretor Estratégico tratou sobre questões da execução da política proposta pelo PDE, com dados sobre a expansão das malhas cicloviárias e sobre a requalificação de calçadas. O ritmo destas melhorias é parte do trabalho setorial desenvolvido pelas Secretarias responsáveis, e portanto, não configura uma proposta de revisão e sim da aplicação do estabelecido no plano. Esta mesma lógica se aplica para as contribuições de fiscalização.

Algumas das contribuições, embora mais específicas, rebatem em temas que já estão postos no PDE, no Plano de Mobilidade (PlanMob 2015) ou ainda possuem diretrizes para serem regulamentadas por instrumento específico, como por exemplo o acalmamento/moderação de tráfego (Art. 228, Inciso XXIII), o estacionamento de veículos (Art. 240, Inciso I), Plano de Calçadas (Art. 236, Parágrafo único), a definição de ciclorrotas (PlanMob item 5.2.3) e a implantação de ciclovias (Art. 240, Inciso IV e Art. 253).

Para entendimento da problemática 01, é necessário resgate dos novos marcos normativos em relação à previsão de Plano de Rotas Acessíveis. Inicia-se com uma análise do previsto no Estatuto da Cidade, como segue:

Art. 113. A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....

III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público;

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público;

.....” (NR)

“Art. 41.

.....

§ 3º As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.” (NR)

Para fazer o paralelismo necessário do §3º, resgata-se que o Art. 41 do PDE é referente à necessidade de elaboração do Plano Diretor para as cidades.

Considerando-se a atualização da legislação vigente, sugere-se, portanto, que a revisão intermediária acolha o estabelecido no estatuto da cidade.

Em seguida, para avançar dentro da questão posta, faz-se referência à NBR 9050 de “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”, onde em seu item 6.1 há a descrição de rota acessível:

“6.1 Rota acessível

6.1.1 Geral

6.1.1.1 As áreas de qualquer espaço ou edificação de uso público ou coletivo devem ser servidas de uma ou mais rotas acessíveis. As edificações residenciais multifamiliares, condomínios e conjuntos habitacionais necessitam ser acessíveis em suas áreas de uso comum. As unidades autônomas acessíveis devem estar conectadas às rotas acessíveis. Áreas de uso restrito, conforme definido em 3.1.38, como casas de máquinas, barriletes, passagem de uso técnico e outros com funções similares, não necessitam atender às condições de acessibilidade desta Norma.

6.1.1.2 A rota acessível é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas. A rota acessível externa incorpora estacionamentos, calçadas, faixas de travessias de pedestres (elevadas ou não), rampas, escadas, passarelas e outros elementos da circulação. A rota acessível interna incorpora corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores e outros elementos da circulação.

6.1.1.3 A rota acessível pode coincidir com a rota de fuga.

6.1.1.4 Devem ser observadas as condições definidas em 4.3.”

Ressalta-se que no item 6.1.1.2, é estipulada a rota acessível como “trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado”. A seguir, o item 6.14.1.2 da norma também traz regulamentações para vagas de carro:

“6.14.1.2 As vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência devem:

c) estar vinculadas à rota acessível que as interligue aos polos de atração;”

Considerando o que já é disposto no parágrafo do Estatuto da Cidade e na Lei Brasileira de Inclusão, agregando as contribuições do processo participativo e também apoiando-se na NBR 9050 e no avanço realizado pelo PMRA de Campinas, conclui-se que existe um mínimo proposto que o plano deve considerar, incluindo:

- Ações para melhoramentos de passeios;
- Considerar focos de geração de tráfego e equipamentos públicos;
- Articular com o sistema de equipamentos coletivos.

Para além destes itens mínimos, ressalta-se a importância de considerar:

- Conexões com vagas reservadas;
- Sinalização dos espaços;
- Considerar os diversos tipos de deficiência.

Ainda, vale apontar que pelo Art. 27 do Decreto 58.031/2017 que reestruturou a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência (SMPED), a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) tem por atribuição:

“II - Analisar e deliberar sobre propostas de intervenção nos equipamentos e serviços públicos municipais e de uso coletivo;

III - analisar e deliberar sobre projetos de edificações, espaços públicos ou privados, transportes coletivos, mobiliários, equipamentos urbanos e outros;”

Considerando estas atribuições, parece pertinente que o plano passe por aprovação deste conselho.

Entende-se que o plano proposto poderia avançar sobre a demarcação de vagas exclusivas.

Ainda, vale ressaltar o crescimento nos últimos anos da utilização de modos alternativos de transporte de curtas distâncias, descritos nas contribuições da participação social como “micromobilidade”, que incluem meios elétricos e não elétricos, como patinetes, skates, monociclos, etc. poderiam ter sua regulamentação realizada de forma infralegal, considerando a dinamicidade e a constante inovação dentro desta temática.

5. SUGESTÕES PARA APRIMORAMENTO DA POLÍTICA URBANA

Após a avaliação das contribuições advindas da participação social e trabalho intersetorial e as análises complementares feitas por SMUL, registram-se sugestões técnicas de aperfeiçoamentos à política urbana, que deverão ser posteriormente avaliadas quanto a sua pertinência e compatibilidade com as disposições do PDE, podendo eventualmente subsidiar tanto a elaboração da minuta de projeto de lei da revisão intermediária do PDE, quanto regulamentações específicas e procedimentos administrativos posteriores à revisão.

- Sugere-se inserir artigo na Seção IV (Acessibilidade Universal) da Política e Sistema de Mobilidade que indique a elaboração do Plano Municipal de Rotas Acessíveis, com a seguinte proposta de redação:

Art... O Plano Municipal de Rotas Acessíveis - PMRA, conforme disposto no art. 41 do Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), deve ser elaborado de forma participativa e respeitando as normas brasileiras sobre o tema, visando:

I – Apontar e priorizar ações e áreas de intervenção para passeios públicos, equipamentos, sistema de transporte público e demarcação de vagas exclusivas;

II – Integrar equipamentos públicos ou outros de interesse comum na cidade, bem como centralidades comerciais, culturais, ou outras com redes de transporte público bem como com a demarcação de vagas exclusivas;

III – Prever, para áreas de interesse cultural, turístico, ou de outra relevância, a implantação de sinalização, planos e mapas acessíveis;

VI – Considerar todos os tipos de deficiência, priorizando soluções que abranjam o maior público possível.

§ 1 O PMRA deverá ser aprovado pela Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA.