

Posicionamento da Cidadeapé sobre calçadas

Nosso posicionamento é baseado nas [diretrizes para Mobilidade a pé do PlanMob 2015](#).

O que são calçadas?

- é a área do viário dedicada ao trânsito de pessoas a pé ou em cadeira de rodas (ou em bicicletas quando sinalizado pelo órgão de trânsito), que integra o sistema público de transporte. É composta pela **faixa livre** de uso exclusivo para a circulação a pé, pela **faixa de acesso** (junto ao alinhamento) e **faixa de serviço** (junto à via). A largura deve ser definida conforme máxima demanda de pedestres estimada e fatores de impedância do local, conforme regulamentação específica (vide NBR 9050), sendo 1,20 o mínimo admissível para a faixa livre de uso exclusivo para a circulação a pé.

O que é infraestrutura de mobilidade a pé?

Entende-se como infraestrutura para o pedestre os espaços que constituem as vias terrestres, elementos de sinalização nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, que incluem as calçadas, a pista de rolamento, os canteiros centrais e locais de travessia, sinalizados ou não que articulam os trechos de passeios. Ela é composta por:

- Calçadas
- Vias de pedestre (calçadões)
- Faixas de travessia de pedestres, elevadas ou não
- Passarelas e passagens subterrâneas
- Sinalização específica
- Demais elementos de qualificação urbana (como mobiliário urbano: lixeira, bancos, banheiros públicos; e arborização urbana)

O que é rede de mobilidade a pé?

Assim como os outros sistemas de transporte, a mobilidade a pé também deve operar e ser pensada em rede (PlanMob 2015). Os elementos da sua infraestrutura devem estar conectados e a rede deve ter uma hierarquização das vias que a integram, em observância ao fluxo de pessoas que as percorrem a pé.

Quem deve ser responsável por:

- definir o padrão das calçadas

A Secretaria Municipal de Transportes, junto com a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e a SIURB através da SPUrbanismo ou seus sucedâneos.

- planejar a rede de calçadas (dimensão, mobiliário, travessias)

A rede de mobilidade a pé deve ter seu planejamento centralizado na **Secretaria de Transportes/Mobilidade Urbana**. A final trata-se de um sistema de transportes e deve ser concebido como tal. Além disso, a rede de mobilidade a pé deve ser articulada de forma integrada com as outras redes de transporte. A rede deve ser pensada a partir de pesquisas de origem/destino e perfil dos pedestres.

- execução

O projeto e execução das calçadas deve ser feito pela SPObras ou pela Subprefeitura, em observância ao planejamento da rede estabelecido pela SMT. É importante ressaltar que os projetos de reforma devem ser pensados no âmbito de quadras, e não de lotes, para garantir sua continuidade.

- reforma e manutenção

Em áreas de interesse público, como a conexão entre equipamentos públicos e a rede de transportes públicos, a reforma será assumida pela Prefeitura. Em áreas residenciais e comerciais, onde as calçadas foram comprometidas pelos proprietários (para entradas de garagens p.e.), a Prefeitura não deve arcar com os custos de reforma. A Prefeitura notificará os proprietários e concederá um prazo para eles regularizem as normas que desrespeitaram. Após esse prazo a Subprefeitura autorizará o início da readequação da calçada. O órgão responsável pela recuperação, cobrará os custos do proprietário. Cumprida esta fase a calçada será assumida pela Prefeitura e cobrada no IPTU (como acontece com a pista carroçável).

Governança:

- A CET deve contar com diretorias exclusivas para tratar da Mobilidade a Pé, que sejam responsáveis por planejar, projetar, implantar, manter a infraestrutura e defender os interesses e direitos dos indivíduos que, em algum momento, se deslocam a pé pela cidade.
- A Prefeitura deve criar um grupo executivo de trabalho de caráter intersecretarial sobre Mobilidade a Pé, que envolva além de SMT, a SIURB, SMDU, a SVMA, a Secretaria Municipal de Coordenação de Subprefeituras, a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência, a SPObras e a Ilume, e com participação de órgãos externos vinculados a mobilidade urbana, tais como CPTM, Metrô, EMTU, além de representantes da sociedade civil organizada representantes da Mobilidade a Pé. O objetivo desse grupo

intersecretarial não é só estabelecer parâmetros e fazer planejamento, mas também executar as ações de um programa permanente de implantação e manutenção da infraestrutura de Mobilidade a Pé.

- As Subprefeituras devem contar com funcionários dedicados à fiscalização das calçadas e execução ou autorização para execução das reformas. A equipe deve ser preparada e em número adequado à extensão da rede de calçadas (aprox. 34 mil km).

Como custear a infraestrutura de Mobilidade a Pé?

É de suma importância que a implantação e manutenção de infraestrutura de Mobilidade a Pé tenha status de programa, demandando assim um orçamento exclusivo, previsto no orçamento total da prefeitura e englobando investimentos de diversas fontes.

O investimento previsto deve ser **vinculado ao fim determinado** e ser depositado diretamente no caixa do órgão responsável pelo programa.

Sugerimos algumas fontes possíveis:

- Investimento público (com mínimo estabelecido por lei)
- Investimento das concessionárias de serviços que utilizam as calçadas (como energia, gás, telecomunicações e saneamento), como um pagamento pelo uso do subterrâneo.
- Investimento de grandes empreendimentos geradores de tráfego
- Investimento privado
- Fundo de Multas
- CIDE
- Fundurb (porcentagem mínima estabelecida)
- PPP
- PAC Mobilidade Ativa
- Operações Urbanas Consorciadas

São Paulo, 22/05/2016