

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

Apresentação

A Prefeitura do Município de São Paulo,

- Considerando as determinações do Plano Diretor Estratégico - PDE, em seu artigo 270 inciso VII, para uma de suas complementações;
- Considerando as proposições formuladas nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras;
- Considerando a importância que o sistema de circulação tem para o desenvolvimento urbano, econômico e social do Município;
- Considerando as necessidades de fixação de diretrizes para nortear as ações do setor de transporte urbano no Município de São Paulo e criar um instrumento de gestão do mesmo;
- Considerando a intensa interface que esse setor possui com outras infra-estruturas do transporte urbano no Município, mas com jurisdição de âmbito estadual, federal e dos demais municípios limítrofes;

Apresenta o **Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes**, que se trata de um instrumento de gestão do setor, elaborado em atendimento ao Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, aprovado pela Câmara de Vereadores em 2002.

Sumário

PARTE I POLÍTICA DE MOBILIDADE

Princípios, Objetivos e Diretrizes

Participação Popular, Informação e Atendimento ao Cidadão

Financiamento do Setor de Transporte Urbano

Gestão dos Investimentos

PARTE II TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Capítulo 1

Transporte Público de Passageiros

Serviços de Transporte Coletivo Público

Estrutura e Organização dos Serviços do Transporte Coletivo Público

Política Tarifária e Gestão dos Serviços de Transporte Coletivo Público

Serviço de Transporte Coletivo Escolar Municipal Gratuito

Serviços de Transporte Coletivo Público Especial

Serviços Complementares de Transporte Coletivo Público

Serviços de Atendimento Especial

Organização dos Serviços de Transporte Público Individual

Capítulo 2

Transporte Coletivo Privado

Transporte Coletivo Privado por Fretamento

Transporte Coletivo Escolar Privado

Transporte Coletivo Privado em Veículo Próprio

PARTE III Transporte de Bens e Serviços

Organização dos Serviços de Transporte de Carga

Trânsito de Veículos de Cargas com Pesos e Dimensões Excedentes

Transporte de Cargas Perigosas

Transporte por Moto-frete
Transporte de Carga a Frete

PARTE IV

TRANSPORTE AÉREO

PARTE V

SISTEMA VIÁRIO

Capítulo 1

Administração do Sistema Viário

Estrutura e Organização da Rede Viária

Uso e Gestão da Rede Viária

Outras utilizações da Via Pública

Capítulo 2

Estacionamento de Veículos

PARTE VI

TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Capítulo 1

Mobilidade de Pedestres

Capítulo 2

Circulação de Bicicletas

PARTE VII

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DE PESSOAS PORTADORAS DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Política de Mobilidade e Acessibilidade

Adequação do Transporte Público

Adequação do Sistema Viário

Introdução

O Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes do Município de São Paulo compõe o sistema integrado de planejamento do Município, estabelece diretrizes, políticas, conceitos e regras para a circulação viária e para o sistema de transportes do Município e é composto de:

- Parte I – Política de Mobilidade, que estabelece a política de Circulação Viária e de Transportes do Município de São Paulo, base para todas as ações a serem implementadas pelo Município nesse setor dos serviços públicos municipais;
- Parte II – Transporte de Passageiros, que estabelece a estrutura e a forma de organização do sistema, bem como suas regras básicas de funcionamento;
- Parte III – Transporte de Bens e Serviços, que estabelece a organização e a circulação de mercadorias, bem como define suas regras básicas de operação;
- Parte IV – Transporte Aéreo, que estabelece a estrutura e a interface terrestre na organização do sistema;
- Parte V – Sistema Viário, que estabelece a estrutura, a forma de organização e as normas de utilização do espaço viário de uso público do Município;
- Parte VI – Transporte não Motorizado, que estabelece a política de uso pelo pedestre e pelo ciclista do espaço viário de uso público do Município;
- Parte VII – Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais, que fixa uma política específica de inclusão dessas pessoas na rede viária e no sistema de transporte.

PARTE I POLÍTICA DE MOBILIDADE

Princípios, Objetivos e Diretrizes

São **princípios** da Política de Mobilidade do Município de São Paulo:

- I. mobilidade sustentável;
- II. equidade na distribuição do tempo e do espaço de circulação;
- III. universalidade, generalidade e impessoalidade no acesso ao sistema de circulação;
- IV. compatibilidade entre mobilidade e a racionalização da estrutura urbana e territorial;
- V. segurança e qualidade de vida do cidadão;
- VI. acessibilidade às pessoas portadoras de necessidades especiais;
- VII. convivência harmônica dos usuários dos sistemas de circulação;
- VIII. racionalidade no uso do sistema viário;
- IX. preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da Cidade;
- X. eficácia do sistema de transporte coletivo público como meio de democratizar a mobilidade e a acessibilidade;
- XI. unicidade da rede de transporte coletivo público;
- XII. modicidade tarifária do sistema de transporte coletivo público;
- XIII. complementaridade, continuidade e eficiência da rede viária e de transportes;
- XIV. indissociabilidade entre o planejamento da estrutura física da rede viária e de transportes e sua gestão
- XV. garantia da implementação integrada dos sistemas de transportes públicos e sistema viário municipais e metropolitanos;
- XVI. gestão democrática;
- XVII. transparência administrativa;
- XVIII. direito à informação.

São **objetivos** da Política de Mobilidade do Município de São Paulo:

- I. tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;
- II. aumentar a acessibilidade e a mobilidade da população de baixa renda;
- III. melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;
- IV. vincular o planejamento e a implantação da infra-estrutura física de circulação e de transporte público, às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor Estratégico;
- V. adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização descontínua, visando sua estruturação e ligação interbairros;
- VI. melhorar a ligação do Município de São Paulo com a Região Metropolitana, com o país e com o exterior;
- VII. promover a melhoria da qualidade de vida, através das condições de conforto, da segurança e da rapidez dos deslocamentos;
- VIII. aumentar a velocidade, a regularidade e a confiabilidade do sistema de transporte coletivo público;
- IX. reduzir custos dos deslocamentos de pessoas, bens e serviços, minimizando as deseconomias causadas pelos congestionamentos;
- X. oferecer condições de segurança, regularidade, continuidade e desobstrução do espaço viário destinado à circulação do pedestre, sobretudo dos portadores de necessidades especiais;
- XI. incluir a pessoa portadora de necessidades especiais nos sistemas de circulação;
- XII. adequar o padrão de comportamento dos usuários nos sistemas de circulação;
- XIII. reduzir a ocorrência de acidentes, vítimas e mortes no trânsito;
- XIV. otimizar a distribuição de bens e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção do Município de São Paulo;
- XV. reduzir os impactos do transporte de bens e serviços sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;
- XVI. requalificar o espaço urbano, de forma adequada ao perfeito desenvolvimento da vida humana;

- XVII. reduzir a emissão de poluentes pelos veículos motorizados, respeitando-se os índices de qualidade ambiental definidos pela legislação competente;
- XVIII. ampliar e aperfeiçoar a participação da sociedade na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte;
- XIX. ampliar os sistemas de informações ao cidadão sobre os sistemas de circulação.

As **diretrizes urbanísticas e ambientais** da Política de Mobilidade do Município de São Paulo são:

- I. adequação dos sistemas de circulação e transporte aos objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento dos eixos e pólos de centralidades;
- II. desestímulo do trânsito de passagem em áreas residenciais;
- III. tratamento urbanístico adequado das vias da rede estrutural e eixos de transportes;
- IV. incentivo ao uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes;
- V. tratamento especial na inserção de pólos geradores de viagens no tecido urbano, adequando a acessibilidade aos empreendimentos e garantindo o desempenho operacional dos sistemas viário e de transportes de maneira segura e eficaz.

As **diretrizes específicas** da Política de Mobilidade do Município de São Paulo são:

- I. gestão integrada do sistema de transportes, do sistema viário e do trânsito, como condição para a melhoria da qualidade dos serviços prestados;
- II. articulação com as políticas públicas do Município, Estado e Federação;
- III. combinação de soluções para promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel e planejamento do território;
- IV. implantação do SITP - Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, dotado de infra-estrutura qualificada, cobrança informatizada e informações ao usuário;
- V. articulação de todos os meios coletivos de transporte público que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física, tarifária e operacionalmente;

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- VI. priorização da circulação do transporte coletivo e do modo a pé sobre o transporte individual motorizado na ordenação do sistema viário;
- VII. desestímulo ao uso do automóvel particular nos deslocamentos cotidianos;
- VIII. priorização da mobilidade de pessoas nos horários de maior solicitação do sistema viário;
- IX. implantação de medidas de incentivo ao modo a pé, devendo o poder público e a sociedade garantir as condições de segurança, seguridade, regularidade, continuidade e desobstrução do espaço viário destinado à circulação do pedestre;
- X. implantação de medidas para uso da bicicleta, em áreas apropriadas, considerada como modo de transporte para as atividades do cotidiano;
- XI. implantação de programas específicos de inclusão da pessoa portadora de necessidades especiais nos sistemas de circulação;
- XII. equacionamento do transporte de bens e serviços e do sistema de movimentação e armazenamento de cargas,
- XIII. incentivo à adoção de uma nova matriz energética com a utilização de ônibus movidos a fontes de energia não poluentes no sistema de transporte coletivo público;
- XIV. regulação da oferta de vagas de estacionamento, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado onde for necessário para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade;
- XV. implantação de medidas de regulação da circulação de veículos do transporte individual motorizado, onerosas ou não, vinculando à ampliação da rede de infra-estrutura para o transporte coletivo;
- XVI. centralização, na SMT, das ações relativas à gestão e operação do sistema viário sistema viário, trânsito e transportes;
- XVII. estímulo à adoção de comportamento responsável, solidário e seguro nas questões relativas à mobilidade urbana;
- XVIII. manutenção de canais de informação e de participação da sociedade para garantir melhor uso e aprimoramento do sistema.

Participação Popular, Informação e Atendimento ao Cidadão

Com o objetivo de democratizar o acesso às informações, promover a transparência da gestão, divulgar os serviços prestados e permitir a participação dos munícipes, a SMT deve manter canais permanentes de comunicação e de informação ao usuário.

Os meios e formas de comunicação devem ser permanentemente aprimorados, com o objetivo de acompanhar o surgimento de inovações tecnológicas mais eficazes, devendo contemplar os diferentes níveis de escolaridade e renda dos usuários, bem como devem ser adequados às pessoas portadoras de necessidades especiais.

Para promover a participação da sociedade nos processos de planejamento e gestão do trânsito e dos transportes do Município, deve ser mantido o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT com as seguintes atribuições:

- Participar da formulação das políticas públicas dirigidas para o setor de trânsito e transportes municipais;
- Acompanhar e fiscalizar a gestão da prestação do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;
- Acompanhar as ações de gestão do trânsito, bem como sugerir as respectivas alterações que contribuam para a eficiência do setor;
- Sugerir alterações na regulação do setor de Transporte Coletivo, devidamente justificadas e motivadas;
- Apurar e solucionar, junto aos órgãos competentes, reclamações provenientes dos fóruns regionais que relatem inadequada prestação de serviços à população.

Deverão ser mantidos também os Fóruns Regionais de Trânsito e Transporte no âmbito de cada Subprefeitura, com as seguintes atribuições:

- Acompanhar e fiscalizar regionalmente a prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros;
- Acompanhar as ações regionais de normalização e fiscalização do trânsito;

A composição, forma de escolha dos representantes e o funcionamento do CMTT e dos Fóruns Regionais de Trânsito e Transportes são estabelecidos através de ato jurídico específico emitido pela PMSP, que também regulamenta a forma de eleição dos representantes do CMTT e dos Fóruns Regionais.

Devem estar representados no CMTT os seguintes setores:

- Poder Executivo;

- Empresas prestadoras de serviços de trânsito e de transportes;
- Trabalhadores nos sistemas de trânsito e transporte;
- Usuários dos sistemas.

A participação no Conselho Municipal e nos Fóruns Regionais é voluntária, não determinando qualquer ônus para o erário público.

Financiamento do Setor de Transporte Urbano

As fontes de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, trânsito e transporte público do Município de São Paulo são:

- Recursos do Orçamento Municipal;
- Recursos do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito;
- Receitas Tarifárias provenientes do sistema de transporte público;
- Recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais;
- Recursos obtidos de doações;
- Recursos obtidos a fundo perdido.

Deverá ser criado o Fundo Municipal de Transporte e Trânsito – FMTT, com a finalidade de captar recursos financeiros para o setor e concentrar demais recursos vinculados, cabendo à SMT sua gestão.

A destinação dos recursos do FMTT será determinada por um Conselho Diretor composto por 05 (cinco) membros, indicados pelo Executivo, que definirá diretrizes para utilização dos recursos, sendo pelo menos:

- a). um representante da SMT;
- b). um representante do Órgão Municipal encarregado pela gestão de transportes públicos;
- c). um representante do Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

A gestão do FMTT será fiscalizada por um Conselho Fiscal composto por 05 (cinco) membros.

São receitas do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito:

- Contribuições, transferências de recursos, subvenções, auxílios, doações ou dotações do Poder Público ou do setor privado;
- Recursos repassados pela União ou pelo Governo Estadual

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- Receitas originárias de convênios, termos de cooperação, contratos ou concessões onerosas;
- Taxas pertinentes ao setor de trânsito e de transportes;
- Valores auferidos pela comercialização de publicações técnicas;
- Valores auferidos pela cobrança por prestação de serviços técnicos e operacionais;
- Recursos provenientes da exploração de estacionamentos, rotativos ou não, em áreas públicas destinadas para esse fim;
- Valores auferidos pelo pagamento de multas previstas na legislação de trânsito e convênios celebrados entre o Governo do Estado de São Paulo e o Município para este fim;
- Valores auferidos pelo pagamento de multas previstas na legislação de transporte público;
- Recursos provenientes da exploração de publicidade¹ em equipamentos ligados diretamente ao sistema de trânsito e transportes;
- Arrecadação decorrente de remoção e estadia de veículos nos pátios de recolhimento;
- Créditos suplementares especiais;
- Rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras.
- Outros recursos e valores auferidos, quando pertinentes ao setor de trânsito e transportes;
- Outras receitas advindas de pagamento pelo uso do sistema viário e de terminais de transporte coletivo público municipais.

Os recursos previstos no processo de concessão do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP não comporão o FMTT.

Os recursos do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito – FMTT deverão ser aplicados unicamente em investimentos e custeio do sistema de circulação, trânsito e transportes dentro do Município. O FMTT será administrado com duas contas bancárias independentes, sendo uma delas específica para garantir a aplicação dos recursos vinculados de multas de trânsito conforme determina o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

No caso de extinção do FMTT, seus bens e direitos reverterão ao patrimônio do Município, atendidos os encargos e responsabilidades assumidos. Com a criação do FMTT, fica extinto o FUNCOR - Fundo de Implantação de Corredores, devendo seus bens e direitos serem revertidos ao FMTT.

¹ A exploração de publicidade nos equipamentos ligados diretamente aos sistemas trânsito e de transportes deve ser objeto de regulamentação específica pela SMT.

Gestão dos Investimentos

Para garantir a eficácia dos sistemas de transportes públicos e do desempenho do sistema viário municipal, a PMSP através de seus órgãos executivos municipais de trânsito e transportes deve se articular com os demais municípios da RMSP e organismos das esferas estadual e federal para implementar um organismo de Planejamento Metropolitano de Transportes, coordenador das ações do setor.

As ações da PMSP nessa gestão metropolitana devem estar voltadas, entre outros, para as articulações que proporcionem melhorias aos serviços públicos do setor e para o aproveitamento adequado dos recursos investidos:

- na coordenação dos serviços em seus aspectos de integração física e operacional;
- na fixação de uma política de tarifação dos serviços proporcionados;
- no planejamento estratégico para ampliação e implementação dos diferentes sub-sistemas;
- na compatibilidade com as diretrizes gerais deste plano e com as orientações formuladas em planos integrados de transporte urbano da RMSP.

A composição desse organismo supra municipal, de caráter consultivo e orientador dos dirigentes dos órgãos públicos envolvidos, deverá permitir a Gestão Metropolitana Integrada do setor na formulação dos Planos de Investimentos, na gestão e captação de recursos junto aos órgãos de fomento, públicos e privados, na compatibilização dos programas metropolitanos e municipais específicos do transporte público, de ampliação do sistema viário e de aspectos operacionais do transporte coletivo e do trânsito em geral.

A PMSP deverá elaborar um **Programa de Investimentos** de todo o setor de trânsito e transportes públicos do Município, com o objetivo de atender as necessidades de garantir e otimizar a adequada aplicação dos recursos financeiros, compatibilizando-o com as proposições dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, deste Plano Municipal de Circulação Viária e Transportes, das exigências externadas nos convênios / contratos com os organismos de fomento, dos programas gerenciados por outras esferas de governo. O programa de Investimentos do Setor de Trânsito e Transportes Públicos deverá conter:

- Discriminação precisa dos estudos, projetos e obras de infra-estrutura do transporte urbano municipal;
- Cronograma físico / financeiro de implementação;
- Identificação das fontes de recursos financeiros;
- Determinação do órgão gestor dos investimentos.

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

A PMSP deverá empreender esforços para a elaboração de um programa de investimentos conjuntos com o governo do Estado, participando das revisões a serem realizadas do Plano Integrado de Transportes urbanos - PITU 2020, formulado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos.

PARTE II

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O Transporte de Passageiros de São Paulo é constituído por dois sistemas:

- Transporte Público de Passageiros;
- Transporte Coletivo Privado.

O sistema de **Transporte Público de Passageiros** é composto pelos seguintes serviços:

- Transporte Coletivo Público compreendendo os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros e de operação das instalações de transferência;
- Transporte Coletivo Escolar Municipal Gratuito que é o serviço de transporte dos alunos de suas residências até os estabelecimentos de ensino municipal, e destes até suas residências;
- Transporte Coletivo Público Especial que é caracterizado pela diferenciação na oferta, direcionada ao atendimento de demandas específicas, compreendendo:
 - Transporte Complementar, destinado a atrair usuários do transporte individual particular;
 - Transporte com Atendimento Especial, destinado às pessoas portadoras de necessidades especiais.
- *Transporte Público Individual*: consiste nos serviços de táxis, em suas diferentes modalidades e categorias.

O sistema de **Transporte Coletivo Privado** é composto pelos seguintes serviços:

- Transporte Coletivo Privado por Fretamento que consiste na atividade econômica privada de transporte coletivo, pré-contratada, restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros;
- Transporte Coletivo Escolar Privado que constitui no serviço de transporte dos alunos de suas residências até os estabelecimentos de ensino, e destes até suas residências;
- Transporte Coletivo Privado em Veículo Próprio que consiste em um serviço realizado por pessoa jurídica no transporte exclusivo de seus funcionários, prestadores de serviços, clientes ou outros usuários relacionados com sua atividade-fim.

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

A SMT deverá regulamentar os serviços de Transporte Coletivo Privado nos aspectos de condições de prestação do serviço, requisitos do condutor, condições e identificação dos veículos.

Outros sistemas de transporte, como o hidrovial, planos inclinados, elevadores públicos, entre outros, deverão ser objeto de regulamentação específica pela PMSP, caso passem a operar no território do Município. Na esfera municipal, o Transporte Hidrovial, se gerenciado por outras esferas de governo, deverá ser controlado quanto às interferências causadas pela geração e atração de viagens terrestres, decorrentes do transporte de passageiros e cargas, bem como quanto aos impactos ambientais e urbanos causados pelo seu deslocamento e operação.

CAPÍTULO 1

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

1.1.

Serviços de Transporte Coletivo Público

A prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano no Município de São Paulo deve se pautar pelos seguintes objetivos:

- homogeneizar os padrões de acessibilidade das diversas regiões da cidade;
- aumentar a flexibilidade no atendimento às demandas de transporte, propiciando o crescimento da mobilidade e ampliando as opções de deslocamento da população;
- melhorar a qualidade e eficácia do conjunto do serviço prestado;
- evitar deseconomias geradas pela sobreposição dos serviços;
- propiciar a contínua elevação do padrão tecnológico da operação do sistema;
- garantir a universalidade e generalidade do acesso aos serviços, respeitando os direitos e obrigações dos usuários;
- atrair o usuário do transporte individual privado para o transporte coletivo público.
- garantir as condições de continuidade, eficiência e segregação do serviço prestado.
- favorecer a racionalização do uso do espaço viário, eliminando a concorrência entre operadores;
- facilitar o entendimento e a utilização de modais coletivos, configurando uma estrutura de referência lógica e inteligível para os deslocamentos;
- otimizar o trânsito de ônibus nos corredores viários principais e, em especial, nos eixos e pólos de centralidades.

A implantação de quaisquer sistemas e instalações de infra-estrutura de transporte de passageiros no Município de São Paulo é condicionada à sua aprovação prévia pela PMSP/SMT, como forma de resguardar o interesse da municipalidade e a adequação às políticas públicas municipais.

1.1.1.

Estrutura e Organização dos Serviços do Transporte Coletivo Público

A prestação do serviço de Transporte Coletivo Público do Município de São Paulo organiza-se como um sistema único que congrega todos os modais coletivos que operam no Município, denominado Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP.

Entende-se como modais coletivos públicos de transporte as formas de deslocamento num veículo com múltiplos assentos, em rota pré-definida, com horários pré-estabelecidos, de acesso público, mediante a cobrança de uma tarifa, referente à prestação desse serviço.

Embora operado por diversos agentes, o SITP deve apresentar-se para o usuário como um sistema único, completo, orgânico e funcional, exigindo, para tanto, a coordenação e integração do esforço gerencial e o comprometimento dos diversos operadores envolvidos, não devendo haver concorrência entre os diversos componentes. No âmbito do Município de São Paulo, cabe à SMT a responsabilidade sobre o planejamento, a especificação, a gestão, o controle e a fiscalização do SITP.

A SMT deve manter gestões permanentes junto aos órgãos públicos das esferas estadual e federal, no sentido de garantir essa integração.

O SITP fundamenta-se em cinco premissas básicas:

- I. A segmentação dos serviços segundo a natureza e função do atendimento, de forma a permitir tanto o equacionamento dos grandes fluxos de viagem, quanto o adequado atendimento das demandas locais;
- II. A conectividade e complementaridade entre serviços e modais devem ser consideradas como elementos fundamentais para a flexibilidade e racionalização do serviço;
- III. A estrutura de um conjunto de ligações de natureza concentradora de fluxos, estabelecendo a “espinha dorsal” de articulação do transporte coletivo, em torno do qual deve se organizar e orientar a circulação urbana;
- IV. O atendimento das demandas locais de natureza dispersa, contemplando os eixos e pólos de centralidades regionais e

fortalecendo as ligações entre bairros internos às diversas regiões da cidade;

- V. A adequação da tecnologia dos serviços às respectivas demandas.

O conceito de integração intra e intermodal de transporte coletivo é ponto fundamental do SITP e deve ser aplicado no sentido de favorecer a ligação entre os modais e serviços de natureza local e os serviços estruturais, bem como entre as próprias ligações estruturais.

O conceito de viagem integrada é inerente às características do SITP, onde a maioria das viagens deverá utilizar mais de um veículo para deslocamento total entre uma origem e um destino.

O SITP compreende:

- os serviços de transporte coletivo público de passageiros;
- a operação do sistema viário de apoio e das instalações de conexão;
- o sistema de bilhetagem informatizado;
- o sistema de informação ao usuário;
- o sistema de controle e monitoração eletrônica.

O Sistema de Informação ao Usuário do SITP deve tornar compreensíveis e acessíveis, inclusive às pessoas portadoras de necessidades especiais, a estrutura, o funcionamento, os serviços disponíveis e a adequada utilização do sistema.

O SITP é composto pelos seguintes subsistemas:

- I. *Subsistema Estrutural* – constituído pela malha de ligações de natureza estrutural, cujas funções básicas são:
 - a) prover a macroacessibilidade, proporcionando as grandes ligações entre as regiões do Município;
 - b) articular as diversas regiões da cidade entre si, ao Centro e aos eixos e pólos de centralidades regionais;
 - c) atender às demandas elevadas dos principais eixos de transportes;
 - d) homogeneizar os padrões de acessibilidade em todo o território do Município;

- II. *Subsistema Local* – constituído pela malha de ligações locais, proporcionando a microacessibilidade urbana, cujas funções básicas são:
- a) distribuir a oferta e captar a demanda de transportes nas áreas de influência dos grandes eixos de transporte, terminais de integração e outras instalações de acesso e transferência;
 - b) atender às viagens internas a cada região da cidade;
 - c) ligar os bairros com os eixos e pólos de centralidades regionais, permitindo o transbordo nas instalações de acesso e transferência;
 - d) ligar os bairros aos equipamentos e serviços públicos regionais;
 - e) conectar entre si as linhas estruturais da região.

A rede de ligações estruturais, além de ser elemento fundamental para a organização e racionalidade do serviço de transporte de passageiros, deverá agregar visibilidade e identidade ao sistema, tornando a forma de circulação por meios coletivos na cidade, mais clara e compreensível para a população.

Para fins do SITP, as Áreas de Operação foram delimitadas pela SMT com base no conceito combinado de bacias geradoras e pólos de atração de viagem. Na região central da cidade (entendida como a área interna ao Mini-Anel Viário estabelecido no Capítulo Administração da rede Viária) e zona de confluência de um número significativo de Linhas Estruturais radiais, os subsistemas Estrutural e Local devem ter uma diferenciação conceitual e operacional em relação às outras Áreas de Operação da cidade, através da operação conjunta dos dois subsistemas, denominada *Serviço Central*.

O **Subsistema Estrutural** deve apoiar-se em soluções de transporte de alta e média capacidades, com parte de suas ligações operadas por tecnologias ferroviárias. A curto e médio prazos, o uso de tecnologias de ônibus de alta capacidade, circulando em vias com tratamento prioritário para a circulação do transporte coletivo, pode ser a solução adotada, face à necessidade de intervenção imediata e urgente no sistema. A longo prazo, deverá ser efetuada a atualização tecnológica do modal de transporte, de forma a equacionar os grandes fluxos de viagem, sem prejuízo ao ambiente urbano.

O Subsistema Estrutural inclui os modais operados pela Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos – STM, ou seja, metrô, trem metropolitano e ônibus intermunicipais, como parte integrante desse subsistema, devendo-se evitar a sobreposição e competição entre os modais ônibus e trilhos, a não ser naqueles locais onde a rede sobre trilhos esteja com sua capacidade de transporte esgotada.

O sistema intermunicipal de ônibus deve compor o SITP, dentro do Município, visando a complementaridade dos serviços e evitando sua sobreposição com as linhas urbanas de ônibus do Município. As linhas intermunicipais de ônibus devem possuir seus pontos finais de percurso, no Município de São Paulo, localizados em áreas fora das vias públicas, em espaços especialmente destinados para tal finalidade. A operação do transporte coletivo público Intermunicipal de passageiros nas vias do Município, bem como a utilização dos terminais de integração municipais pelos veículos desse serviço, poderá ser objeto de cobrança por parte da PMSP.

O Subsistema Estrutural de transporte coletivo, quando operado por ônibus, deverá utilizar preferencialmente veículos de grande capacidade e em vias com espaço segregado para seu deslocamento, de forma a ampliar a capacidade de transporte dessas ligações. O desempenho adequado dos ônibus em seu percurso deve ser efetivado através de um tratamento preferencial sobre a circulação do tráfego geral, eventualmente com a segregação de espaço físico.

Mapa 1
Sistema Integrado de Transporte de Passageiros
Subsistema Estrutural

O Subsistema Estrutural de transporte coletivo deverá utilizar preferencialmente as Vias Estruturais definidas no Plano Diretor Estratégico – PDE. Em caráter excepcional, as vias coletoras também poderão ser utilizadas na falta de vias estruturais próximas, sempre em pequenas extensões do trajeto total das linhas.

As linhas de ônibus do Subsistema Estrutural deverão iniciar-se em terminais, na periferia ou nos eixos e pólos de centralidades, como forma de garantir a regulação e controle do SITP.

Deverão ser preservadas, especialmente nas horas de pico, as ligações diretas de alguns bairros com os pólos regionais de maior influência na área, de modo a agilizar a operação nos terminais de integração, evitar transbordos desnecessários entre veículos e reduzir os desconfortos dos usuários e as deseconomias do sistema.

O **Subsistema Local** deverá utilizar preferencialmente as vias coletoras ou pequenas extensões de vias estruturais. Quando a distância entre vias coletoras for superior a 500 (quinhentos) metros, o subsistema local de transporte coletivo poderá utilizar as vias locais, ressalvadas as disposições dos Planos Diretores Regionais.

O Subsistema Local deverá ser operado, sempre que possível, por veículos de menor capacidade de transporte a fim de viabilizar maiores frequências de atendimento e menores tempos de espera e, ainda, facilitar a circulação dos coletivos nas ruas mais estreitas e de topografia adversa, promovendo a homogeneização dos padrões de acessibilidade nas diversas regiões da cidade.

Para assegurar a ligação funcional entre os Subsistemas Estrutural e Local, proporcionar conforto e segurança aos usuários, garantir confiabilidade e qualidade do serviço, o SITP apóia-se num conjunto hierarquizado de instalações para acesso e conexão, existentes ou a serem implantados, ao longo dos eixos estruturais de transporte. Essas instalações são:

- Terminais de Integração;
- Estações de Transferência;
- Pontos de Parada.

As instalações para acesso e conexão devem proporcionar aos usuários, um ambiente adequado sob o aspecto físico, funcional, informacional e econômico. Essas instalações devem ser implantadas harmonicamente no meio urbano, de forma a propiciar sua integração na paisagem, além de contribuir para a qualificação das áreas lindeiras.

As instalações de acesso e conexão deverão cumprir as seguintes funções:

- constituir referencial para a organização das linhas do SITP;
- garantir a transferência de passageiros, entre veículos do SITP, com segurança, conforto, facilidade de circulação, tanto interna como nos seus acessos;
- dar suporte técnico-operacional para a programação da oferta dos serviços do SITP, organizando as linhas em seus pontos iniciais e terminais;
- apoiar a integração física e operacional entre os componentes da rede estrutural e entre esses últimos e as linhas locais;
- abrigar os serviços de apoio ao usuário e à operação, compatíveis com sua localização e porte;
- constituir suporte para veiculação de informações sobre o SITP, contribuindo para seu entendimento e melhor uso.

Os **Terminais de Integração** contêm os pontos de início e término das Linhas Estruturais de ônibus e abrigam parte significativa das transferências do SITP. Os Terminais devem ser configurados como pontos de regulação e controle do SITP e como locais de conexão da rede de transporte onde o usuário tem maior flexibilidade e oportunidade para atingir diversos destinos de viagens.

Na periferia da “Contra-Rótula Central” poderão ser implantados terminais de ônibus para a regulação de fluxo, de forma a permitir a retenção de parte da frota e propiciar o atendimento com presteza e economia no pico da tarde, quando a demanda dos eixos radiais está concentrada no Centro. Poderão também ser instalados terminais a partir das bordas do Mini-Anel Viário, que define o “Centro Expandido”, permitindo a injeção ou o retorno da frota no meio do percurso, conforme necessidade da demanda e respeitadas as restrições de uso e ocupação do solo da região.

Os Terminais de Integração devem ser projetados para atender aos usuários com conforto e segurança e propiciar a racionalidade e o controle da operação. A implantação dos terminais deve promover as condições de segurança do trânsito e qualificação ambiental das áreas do entorno, inclusive na acessibilidade dos veículos do SITP.

O acesso de pedestres aos terminais deve, a partir de um raio mínimo de 500 (quinhentos) metros, prever plenas condições de circulação com segurança e conforto, inclusive de portadores de necessidades especiais.

Os terminais devem possuir em seu interior:

- Sistema de Informação ao usuário, acessível inclusive a portadores de necessidades especiais;
- Serviços e elementos arquitetônicos que propiciem conforto, segurança e seguridade do usuário;
- Estrutura de controle operacional do sistema atendido.

Associados aos terminais, sempre que possível, devem ser construídos estacionamentos para automóveis e bicicletários, de forma a permitir a integração com o transporte individual e o cicloviário.

As **Estações de Transferência** são instalações de fácil identificação visual que contêm elementos básicos de conforto ao usuário, localizadas onde ocorre o contato entre linhas estruturais e locais, ou onde a configuração das linhas oferece a possibilidade de redirecionamento dos trajetos por parte dos usuários, devendo ser equipadas com:

- Sistema de Informação ao Usuário, acessível inclusive a portadores de necessidades especiais;
- Elementos arquitetônicos básicos que propiciem o conforto e a segurança do usuário, como abrigo contra intempéries e mobiliário urbano, conforme definido pela SMT.

A localização dos **Terminais** e das **Estações de Transferência** do SITP deverá atender aos seguintes critérios:

- pontos onde estão previstas as maiores concentrações de transbordos entre linhas de ônibus do SITP;
- interseções viárias entre os eixos de transporte, considerando o programa de implantação de corredores previsto no PDE;
- cruzamentos de eixos viários estruturais com linhas estruturais do SITP e grande volume de tráfego;
- pontos de convergência de grande número de linhas estruturais e locais;
- pontos de interesse urbano específico, como locais de grande atratividade lindeira, pólos geradores de viagens ou áreas onde o uso do solo caracterize eixos e pólos de centralidades urbanas expressivas.

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

O Mapa 2 apresenta a configuração inicial da distribuição das instalações para acesso e conexão, que deverá ser revisada constantemente pela SMT através de regulamentação específica da SMT, de acordo com as necessidades da dinâmica urbana e dos Planos Regionais Estratégicos.

Mapa 2
Sistema Integrado de Transporte de Passageiros
Terminais e Estações de Transferência

O projeto das Estações de Transferência deverá ser elaborado segundo padrões definidos pela SMT e deverá considerar a adequada acessibilidade do usuário, priorizando sua segurança e conforto ao longo dos passeios e nos locais de travessias, sobretudo para as pessoas portadoras de necessidades especiais.

As Estações de Transferência deverão estar localizadas de forma a não obstruir o caminho dos pedestres nas calçadas e o acesso aos lotes lindeiros. O percurso entre pontos de parada distintos que formam uma Estação de Transferência deve ser devidamente sinalizado e iluminado, de forma a permitir que os transbordos sejam realizados com conforto e segurança.

O SITP deve prever a prioridade de circulação no sistema viário para o deslocamento dos veículos do Subsistema Estrutural como forma de garantir maior capacidade de atendimento, regularidade dos serviços, rapidez na realização das viagens integradas e condições de segurança e conforto dos usuários.

Quando a malha viária que apóia o Subsistema Estrutural não dispuser de espaço para segregação física da circulação dos veículos de transporte coletivo do SITP, deverão ser adotadas medidas de ordenação, sinalização e de operação cotidiana do trânsito nesses locais, de forma a priorizar os deslocamentos dos ônibus, especialmente nos horários de pico, garantindo a circulação do pedestre com segurança e conforto.

A definição do nível de intervenção proposto para assegurar a prioridade viária na circulação dos ônibus deverá considerar a demanda de viagens, a composição e o volume dos volumes de tráfego envolvidos, a disponibilidade de espaço nas vias públicas e o uso do solo lindeiro, de forma a agregar qualidade aos deslocamentos, valorizando o ambiente urbano.

A implantação das medidas de de priorização da circulação dos ônibus deverá seguir as prioridades estabelecidas pela SMT, conforme **Mapa 3**, que deverão ser revisadas anualmente pela SMT, de acordo com as necessidades da dinâmica urbana.

Mapa 3

Sistema Integrado de Transporte de Passageiros

Medidas de Priorização para a Circulação de Ônibus do SITP

Dentre as intervenções previstas nos eixos viários Estruturais, após a análise dos impactos urbanísticos e da segurança do trânsito, deverão ser consideradas intervenções do tipo:

- Pistas exclusivas para a circulação de ônibus;
- Faixa(s) de tráfego com exclusividade de uso, com segregação física ou não, localizada à esquerda da pista de rolamento, junto ao canteiro central;
- Faixa(s) exclusiva(s) localizada à direita da pista de rolamento, junto à calçada;
- Faixa exclusiva válida para os horários de pico, como medida de prioridade operacional, com eliminação de estacionamento, regulamentação da carga e descarga, eliminação de usos desconformes no leito viário,
- Prioridades localizadas na circulação geral, como adequações da geometria da via, implantação de “binários” de trânsito, implantação de faixas reversíveis, adequação da programação semaforica e da sinalização de regulamentação.

Com o objetivo de implantar melhorias e de qualificar os eixos de transporte coletivo, ficam definidas como Áreas de Intervenção Urbana aquelas estabelecidas nos PREs de cada Subprefeitura. A SMT deverá emitir diretrizes para a elaboração do projeto urbanístico, relativas ao sistema viário e às instalações de conexão e acesso do SITP. O projeto urbanístico deverá ser aprovado pela SMT, que analisará o atendimento às diretrizes fornecidas, que deverão observar os princípios de mobilidade contidos neste Plano.

1.1.2.

Política Tarifária e Gestão dos Serviços de Transporte Coletivo Público

A conectividade e complementaridade do SITP impõem a implementação de uma Política Tarifária que não onere a integração, assim como a implantação dos meios físicos e tecnológicos de suporte à funcionalidade pretendida. A Política Tarifária a ser proposta para o SITP deve ser determinada pela SMT, baseada em estudos técnicos específicos. As tarifas a serem cobradas dos usuários do sistema de transporte coletivo público serão fixadas por decreto específico da PMSP, com plena divulgação de sua implantação com um período prévio de 5 (cinco) dias úteis da data a vigorar.

A Política Tarifária do SITP deve prever uma estrutura básica com tarifas diferenciadas que induza o usuário a utilizar o sistema de forma integrada e também incentive o uso do transporte coletivo para a realização de viagens de curta distância.

A estrutura tarifária básica do SITP, inicialmente deve prever:

- I. *Tarifa estrutural* – para atender as viagens mais longas, caracterizadas pelas ligações entre as diversas regiões da cidade, independentemente de serem realizadas exclusivamente por 1 (um) veículo do Subsistema Estrutural ou qualquer combinação de até 3 (três) veículos dos dois subsistemas;
- II. *Tarifa local* – com valor menor que a tarifa estrutural, atende as viagens de pequena distância, internas a cada região da Cidade, realizadas em um único veículo do Subsistema Local;
- III. *Tarifa integrada* – com valor superior à tarifa estrutural, destinada a atender às viagens que se realizam com mais de 2 (dois) transbordos.
- IV. *Tarifa(s) integrada(s) metropolitana(s)*, definida(s) em conjunto com os órgãos gestores metropolitanos, destinada(s) a atender a integração entre os serviços Municipal de São Paulo e o Metropolitano.

A tarifa do Subsistema Local, na área correspondente ao “Centro Expandido” é equivalente à Tarifa Estrutural.

Poderão ser criadas novas estruturas tarifárias com o objetivo de atender necessidades específicas, facilitar e incentivar o uso cotidiano do SITP. As novas alternativas tarifárias propostas não poderão descaracterizar o incentivo à complementaridade entre os diferentes modais e serviços.

O SITP deve estabelecer uma clara diferenciação entre a *Tarifa*, paga pelo usuário pela utilização do SITP para a realização de uma viagem completa, e a *Remuneração* pelo serviço prestado, a ser recebida pelos operadores de transporte responsáveis pelas parcelas do percurso realizado pelo usuário.

A remuneração pelo serviço prestado será feita em função do total de passageiros transportados. A gestão financeira da remuneração pelo serviço prestado será feita por uma Câmara de Compensação de Valores, de âmbito público, cujas funções serão determinadas pela SMT em regulamentação própria.

As gratuidades e descontos tarifários já existentes no sistema de transporte coletivo público Municipal poderão ser cobradas total ou parcialmente dos órgãos ou entidades responsáveis pelos usuários beneficiados, com o objetivo de minimizar seu impacto sobre a tarifa. As novas gratuidades e os novos descontos tarifários deverão prever, em lei que os instituem, a fonte de receita para seu custeio, sendo vetada a sua vinculação tarifária. Ficam mantidas as gratuidades definidas em legislação federal e o desconto para os estudantes, conforme legislação específica.

Para a operação do SITP deve ser implantada tecnologia de bilhetagem informatizada, “cartão eletrônico”, de forma a possibilitar a multiplicação do conceito de integração, podendo as conexões serem realizadas em qualquer ponto do sistema, independentemente dos terminais de integração. Para garantir a integração em qualquer ponto do SITP, os equipamentos de cobrança automática do SITP devem ser implantados em todos os veículos e instalações do sistema.

O cartão eletrônico, além de propiciar os transbordos de um veículo para outro, sem o pagamento de nova passagem, deverá possibilitar:

- otimização do gerenciamento do sistema, devido à maior rapidez e disponibilidade de informações;
- maior agilidade e flexibilidade do órgão gestor, no controle da arrecadação e evasão de receitas;
- atendimento de situações de emergência;
- procedimentos de revisão tarifária;
- programação ou alteração de modalidades de serviços;
- implantação de políticas específicas.

Os dados armazenados nos equipamentos de cobrança automática devem ser transmitidos para uma Central de Controle de Dados e Gerenciamento da Informação. O controle e o gerenciamento do sistema de bilhetagem, são de competência da SMT ou de quem ela determinar.

O sistema de distribuição de postos de venda de cartões eletrônicos deve permitir que o usuário possa adquirir ou recarregar seus créditos com facilidade, segurança e rapidez.

A SMT deve manter gestões junto à Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos, no sentido de garantir a compatibilidade entre os sistemas de bilhetagem informatizada implantados no Município e na Região Metropolitana de São Paulo. A SMT, no resguardo dos interesses do transporte coletivo público do Município de São Paulo, poderá taxar as empresas que operem linhas intermunicipais no território do Município.

A SMT deve implantar um sistema permanente de monitoração e controle integrado de trânsito e transporte coletivo no Município, com os seguintes objetivos:

- monitorar o sistema de transporte coletivo municipal para:
 - . fiscalizar e verificar o cumprimento das viagens programadas;

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- acompanhar o desempenho operacional do SITP;
- avaliar e corrigir a programação dos serviços;
- propiciar uma gestão ativa do serviço de transporte coletivo, visando a operação assistida para o serviço e a avaliação permanente da qualidade do serviço prestado;
- gerar uma base detalhada de informações, que subsidie o planejamento do sistema e possibilite a construção de indicadores de desempenho, definidos para a avaliação dos serviços prestados;
- subsidiar a montagem de um processo permanente de avaliação e ajuste da oferta de transporte coletivo às demandas da cidade.

A operação assistida e a monitoração do SITP devem prever:

- o uso de tecnologias avançadas na área de informática e de sistemas de comunicações;
- a implantação de um conjunto formado por centrais de controle e terminais informatizados, além de dispositivos fixos e móveis de comunicação a serem instalados nas vias, nos veículos e nos equipamentos de transferência.

Os equipamentos de informática devem permitir a monitoração e o controle em tempo real da prestação do serviço, localizando e identificando os problemas na circulação dos ônibus ao longo do seu trajeto, informando o usuário e possibilitando a interferência para a normalização do serviço. Os veículos componentes do Subsistema Estrutural devem dispor de equipamentos embarcados, que permitam a monitoração e controle do seu deslocamento no sistema viário pelas centrais de controle de trânsito e de transportes.

Devem ser mantidos planos de ação especial para situações de emergência em que estejam envolvidos todos os agentes operadores de Transporte Público de Passageiros no Município, conforme regulamentação da SMT. Os planos de contingência existentes deverão ser adequados à implantação do SITP. Nas situações de emergência, a SMT deve estar apta a permitir outras modalidades de transporte público não previstas na legislação existente.

1.2.

Serviço de Transporte Escolar Municipal Gratuito

Com o objetivo de garantir aos alunos matriculados o acesso às escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental, a PMSP manterá, permanentemente, o **Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito** que se constitui no serviço de transporte dos alunos de suas residências até os estabelecimentos de ensino, e destes até as residências, realizado por operadores selecionados nos termos de legislação específica. As despesas decorrentes da execução do Programa correm por conta de dotações orçamentárias próprias da Secretaria Municipal de Educação, suplementadas se necessário.

O serviço instituído no Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito é operado por condutor, devidamente habilitado, e por monitor que permanecerá no veículo durante todo o trajeto, auxiliando no embarque e desembarque dos alunos. Os condutores devem preencher todos os requisitos legais e demais normas complementares referentes ao transporte escolar, a serem editadas pela SMT, que também deverá estabelecer um programa de formação para os operadores do Transporte Escolar Municipal Gratuito.

Para participar do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, o aluno deve estar regularmente matriculado em Estabelecimento Municipal de ensino infantil ou fundamental. O Programa será implantado gradativamente, observando-se, para definição dos alunos a serem atendidos, os seguintes critérios, além de outros que vierem a ser estabelecidos pela Secretaria Municipal de Educação:

- problemas crônicos de saúde;
- menor faixa etária;
- menor renda familiar;
- maior distância entre a residência e a escola;

Devem prioridade total na participação no Programa os alunos portadores de necessidades especiais.

A operacionalização do Programa fica a cargo das Secretarias Municipais de Educação e de Transportes que definem conjuntamente, por meio de portaria intersecretarial:

- as metas e diretrizes necessárias à implantação do Programa;

- a forma de cadastramento dos condutores interessados em participar do Programa e a forma de remuneração dos serviços a serem prestados, nos termos da legislação aplicável;
- os pontos de embarque e desembarque, caso não seja possível o oferecimento de transporte direto entre a residência e o estabelecimento de ensino;
- as incumbências de cada Secretaria para a viabilização do Programa;
- os critérios de acompanhamento e fiscalização do Programa;
- os prazos para a implementação do Programa.

As Secretarias Municipais de Educação e de Transportes devem manter uma comissão coordenadora do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito, tendo por atribuição o acompanhamento e a avaliação sistemática do mesmo.

1.3.

Serviços de Transporte Coletivo Especial

1.3.1.

Serviços Complementares de Transporte Coletivo Público

Os **Serviços Complementares de Transporte Público** não são de caráter essencial e têm por objetivo atrair usuários do transporte individual, oferecendo um serviço coletivo público diferenciado. Esses serviços têm como características:

- possuir equipamentos que proporcionem maior conforto para o usuário;
- transportar apenas passageiros sentados.

A SMT deve regulamentar a tecnologia da frota dos veículos a serem utilizados nesses serviços, respeitadas as disposições das normas federais. A implantação desses serviços deve estar coordenada com os serviços do SITP e os itinerários autorizados pela SMT e a operação desses serviços especiais está sujeita ao pagamento à PMSP de taxa por passageiro transportado, com o objetivo de resguardar os serviços essenciais de transporte. A tarifa dos Serviços Complementares de Transporte Público terá valor superior à maior tarifa prevista no SITP, devendo ser estabelecida pela PMSP, após estudos técnicos efetuados pela SMT, com divulgação prévia de 5 (cinco) dias da data de início da sua vigência.

Os Serviços Complementares de Transporte Público devem ser prestados por operadores selecionados pela SMT nos termos de legislação específica. Cabe à SMT fiscalizar a prestação dos Serviços Complementares do Transporte Público, sendo obrigatória a vistoria periódica dos veículos e devendo o condutor do veículo estar habilitado por curso específico aprovado pela SMT.

1.3.2.

Serviços de Atendimento Especial

O Serviço de Atendimento Especial como modo de transporte coletivo “porta-a-porta”, gratuito para usuários de baixa renda, é oferecido pela PMSP, prestado somente no âmbito do Município de São Paulo, e destinado ao portador de deficiência física com alto grau de comprometimento motor e dependência, impossibilitado de utilizar os demais meios de transporte coletivo adaptados, que deve ser regulamentado pela PMSP. Os veículos utilizados por esse serviço devem estar devidamente adaptados para esta finalidade e equipados com tecnologia que permita o monitoramento constante.

Esse Serviço de Atendimento Especial é destinado a usuários previamente credenciados, nas suas viagens para reabilitação, tratamento de saúde e educação, conforme legislação específica. A forma de credenciamento deve ser definida pela PMSP em ato jurídico específico.

Cabe à PMSP a determinação do atendimento da programação mensal do Serviço de Atendimento Especial, tendo autonomia em definir os horários de chegada do veículo para efetuar o transporte credenciado, visando o atendimento do maior número possível de pessoas pelo serviço. Nos casos de excessiva demanda no serviço, deve ser estabelecida uma prioridade de atendimento, conforme legislação específica.

O condutor do veículo utilizado no Serviço de Atendimento Especial deve estar devidamente habilitado por curso específico aprovado pela SMT. Os veículos que operam o serviço devem ser vistoriados periodicamente pela SMT.

1.4.

Organização dos Serviços de Transporte Público Individual

1.4.1.

Organização dos Serviços de Táxi

O transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro no âmbito do Município de São Paulo, é um serviço de interesse público autorizado pela PMSP, através da SMT, com o objetivo de promover a mobilidade da população com segurança, conforto, credibilidade e confiança dos usuários. A SMT, em concordância com os demais atos normativos expedidos pela PMSP, deve estabelecer os Regulamentos sobre o transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, denominado **Serviços de Táxi**.

A exploração dos Serviços de Táxi no âmbito do Município deve ser permitida à pessoa física ou jurídica, mediante o atendimento das exigências previstas em regulamentação expedida pela SMT. Os permissionários e os condutores de táxis estão sujeitos ao pagamento de taxas estipuladas pela SMT e deverão respeitar e cumprir as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade de fiscalização municipal.

É vedada a prestação do serviço de táxi no Município de São Paulo:

- em motocicletas ou veículos similares;
- por condutores e veículos não cadastrados no Município, exceto quando estiverem trazendo passageiros de outro município.
- embarcando passageiros no Município de São Paulo, em veículos não cadastrados na SMT como participantes dos Serviços de Táxi do Município de São Paulo.

O serviço de transporte individual de passageiros por táxi, no âmbito do Município, deve ser operado mediante prévia obtenção, junto à SMT, de Termo de Permissão para pessoa jurídica, onde constarão os direitos e as obrigações da pessoa jurídica e de Alvará de Estacionamento expedidos em favor de pessoa física ou jurídica. O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação do serviço de transporte de passageiros por táxi, bem como seu estacionamento na via pública do Município de São Paulo.

Os condutores de táxis do Município devem ser previamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, e obedecer às exigências previstas nos critérios determinados em ato jurídico específico emitido pela PMSP/SMT, devendo ainda:

- observar os deveres instituídos no CTB e demais atos normativos emitidos pela SMT;
- ter concluído o curso especial de formação e orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura.
- possuir o Registro de Condutor, para a condução de táxis de pessoas jurídicas.

Os veículos destinados ao transporte individual de passageiros por táxi devem obedecer às normas e requisitos expedidos pelos governos federal e estadual, além daquelas estabelecidas pela SMT no Regulamento do transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro, nos limites de suas atribuições. Os veículos deverão estar em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, comprovado através de vistorias e poderão ser dotados de sistema de radiocomunicação, desde que devidamente homologado pelo Ministério das Comunicações, através da ANATEL, cumpridas as regulamentações próprias expedidas pela SMT.

A utilização ou exploração de publicidade em veículos de transporte individual de passageiros por táxi poderá ser permitida, de acordo com as normas técnicas estabelecidas pelo Executivo e aprovadas pela SMT, mediante pagamento de preço público.

Os Pontos de Estacionamento de táxis devem ser previamente fixados pela SMT, em conformidade com o Órgão Executivo Municipal de Trânsito do Município, e de acordo com os regulamentos por ela especificados. A implantação de pontos de táxi somente será permitida nas vias locais, coletoras e nas vias de Nível 2 e 3 da Rede Viária Estrutural, desde que:

- seja respeitada a prioridade para o transporte coletivo e para a fluidez do volume de tráfego geral registrado no uso das vias coletoras e de Nível 2 e 3;
- seja garantida a segurança e o acesso das pessoas aos lotes lindeiros.

É obrigatória a implantação de pontos de táxi junto e/ou no interior dos Pólos Geradores de Viagens, de acordo com as normas estabelecidas pela SMT, considerando:

- o espaço para a instalação dos pontos deverá ser oferecido gratuitamente pelos estabelecimentos;

- caberá exclusivamente à SMT o cadastramento e legalização do ponto, bem como outras providências legais especificadas no Regulamento da prestação de Serviços de Táxi.

As tarifas a serem cobradas nos Serviços de Táxi deverão ser fixadas pela PMSP, embasada por estudo técnico coordenado pela SMT e divulgados com antecedência mínima de cinco dias da sua vigência.

Os critérios para aplicação de penalidades pela inobservância das normas de operação do serviço devem ser estabelecidos pela SMT, em ato jurídico próprio. Cabe à SMT a competência de fiscalizar a prestação dos Serviços de Táxi, devendo também:

- estabelecer as regras para verificação do cumprimento das exigências prescritas;
- realizar vistorias periódicas obrigatórias;
- observar rigorosamente o comportamento dos condutores quanto ao previsto no CTB e em legislação específica

A SMT deve estabelecer um programa periódico de formação para os condutores de táxis, com vistas a propiciar perfeito entendimento e observâncias das normas de trânsito e das obrigações específicas à prestação de serviço de transporte individual de passageiros por táxis estabelecidas pela SMT, além de conhecimentos sobre prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas e principais aspectos do sistema viário, de atração de viagens, referenciais urbanos e turísticos existentes no Município.

Os **Serviços Especiais** de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel, no âmbito do Município de São Paulo, são de interesse público e têm como objetivo promover um serviço diferenciado de atendimento, com segurança, conforto, credibilidade e confiança, aos usuários, principalmente junto aos aeroportos, terminais de transporte coletivo rodoviário, além de eventos específicos. Esse serviço pode ter tarifa diferenciada, superior à tarifa normal dos Serviços de Táxi, conforme estabelecido pela PMSP.

A SMT poderá implementar outros Serviços de Táxis diferenciados, de interesse estratégico e direcionados a públicos específicos, como portadores de necessidades especiais permanentes ou temporárias e turistas.

CAPÍTULO 2

TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO

2.1.

Transporte Coletivo Privado por Fretamento

Considera-se fretamento a atividade econômica privada de transporte coletivo, pré-contratada, restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros, que não se sujeita às obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária, atributos do Transporte Coletivo Público. O serviço é definido como:

- de âmbito municipal: é a atividade de transporte coletivo privado com origem e destino dentro dos limites do Município de São Paulo, prestada sob regime Contínuo ou Eventual;
- de âmbito intermunicipal: é a atividade de transporte coletivo privado, prestada sob regime Contínuo ou Eventual, em que o Município de São Paulo é trajeto, em qualquer hipótese, seja como destino, origem ou rota de passagem, incluindo as viagens estaduais, interestaduais e internacionais.

Para exercer a atividade de **Fretamento** no Município de São Paulo, o serviço de **Transporte Coletivo Privado** deve submeter-se à regulamentação das condições de prestação de serviços, circulação, estacionamento, parada, infrações, taxas e penalidades definidas pela SMT, conforme regulamentação. Para o exercício da atividade de fretamento no Município, o operador deve obter autorização expedida pela SMT, renovada periodicamente e expedida ao operador, pessoa jurídica, que atenda às exigências da lei e demais atos regulamentadores emitidos pela PMSP. A inobservância das obrigações estabelecidas nos atos regulamentares sujeita o operador da atividade de fretamento a multas, penalidades e outras sanções.

Os veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento devem ser previamente autorizados pela SMT, através de Certificado de Vínculo ao Serviço. A SMT deve regulamentar as características dos veículos destinados à prestação do serviço de fretamento no Município. Quando houver risco à segurança dos passageiros ou de terceiros, o veículo vinculado ao serviço de fretamento pode ser removido ou retido até que seja sanado o problema gerador.

A prestação do serviço de fretamento sem a correspondente autorização prevista nos atos normativos pertinentes é considerada transporte ilegal de passageiros e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às sanções próprias. Deverá

ser criada, pela SMT, uma Comissão Julgadora de Recursos para o julgamento dos recursos interpostos contra as penalidades aplicadas, onde o titular do Termo de Autorização poderá entrar com recurso, contra qualquer penalidade aplicada.

A circulação e parada dos veículos de transporte de passageiros por fretamento podem sofrer restrição nas vias do Município, por edição de ato normativo da SMT, nos casos em que puder prejudicar o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, do sistema viário ou comprometer a segurança do trânsito, conforme avaliação técnica pertinente.

O uso de vias e logradouros públicos para estacionamento dos veículos de Transporte Coletivo Privado – Fretamento deve ser vedado, cabendo ao operador, de âmbito municipal ou intermunicipal, dispor de local próprio para essa finalidade. Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a segurança, a fluidez do trânsito e o desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público, a SMT pode emitir Autorização Específica, após análise técnica, referente ao uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, conforme ato normativo específico e mediante pagamento de valores estabelecidos em legislação específica.

A implantação e operação do estacionamento, fora da via pública, dos veículos do serviço de Transporte Coletivo Privado - Fretamento devem ser submetidos à aprovação prévia da SMT, que analisará relatório técnico, elaborado pelo interessado, apresentando as condições de acessibilidade ao imóvel e indicará, caso seja necessário, as medidas mitigadoras dos impactos, de responsabilidade do interessado. Para tanto, a SMT deverá emitir ato normativo definindo a aplicação do dispositivo.

2.2.

Transporte Coletivo Escolar Privado

O Transporte Escolar Coletivo Privado no âmbito do Município de São Paulo é serviço de interesse público que deve ser gerenciado pela SMT, com o objetivo de garantir a segurança e o conforto dos usuários e a confiabilidade dos serviços.

A SMT deve adotar medidas para reduzir os problemas de circulação em torno das escolas, podendo incentivar a utilização do serviço para reduzir o uso do transporte individual. Essas medidas devem ser custeadas pela entidade de ensino envolvida, quando pertencer à rede particular. A SMT deve adotar medidas de engenharia de

tráfego para aumentar a segurança e garantir a fluidez nas áreas escolares, determinando locais para parada dos veículos, na via ou fora dela.

O Transporte Escolar Coletivo Privado no âmbito do Município deve ser operado mediante prévia obtenção de Certificado de Registro e Autorização – CRM, expedido pela SMT, em favor de pessoa física ou jurídica, com renovação anual. Para a inscrição e a obtenção do CRM, a pessoa física ou jurídica deve comprovar o atendimento das exigências previstas em ato normativo específico a ser emitido pela PMSP. Os critérios para o credenciamento das pessoas jurídicas devem ser estabelecidos pela SMT.

Os operadores do serviço de transporte de escolares deverão atender às normas e requisitos expedidos pelo Contran, Denatran e Detran, além daquelas estabelecidas pela SMT no Regulamento do Transporte Escolar Privado, nos limites de suas atribuições. A vistoria periódica dos veículos é obrigatória e os condutores devem observar rigorosamente as normas estabelecidas no Regulamento.

Cabe à SMT fiscalizar a prestação dos serviços de transporte de escolares, devendo estabelecer no Regulamento do Transporte Escolar Privado os critérios para aplicação de penalidades pela inobservância das normas de operação do serviço.

A SMT deve:

- estabelecer um programa de formação para os operadores do Transporte Escolar Privado;
- realizar, periodicamente, campanhas de incentivo ao uso do Transporte Escolar Privado;
- desenvolver campanhas para o uso adequado do Transporte Escolar Privado.

2.3.

Transporte Coletivo Privado com Veículo Próprio

O serviço de Transporte Coletivo Privado com Veículo Próprio é atividade realizada por pessoa jurídica no transporte exclusivo de seus funcionários, prestadores de serviço, clientes ou outros usuários relacionados com sua atividade-fim, devendo o condutor ser, obrigatoriamente, empregado da pessoa jurídica responsável pelo serviço.

Esse serviço deve se submeter à regulamentação das condições de prestação dos serviços, circulação, estacionamento, parada, infrações, taxas e penalidades definidas pela SMT, conforme ato normativo que deverá ser emitido. A pessoa jurídica responsável pelo serviço de Transporte Coletivo Privado com Veículo Próprio instruirá o pedido de registro com os documentos referentes à comprovação da personalidade jurídica e da propriedade dos veículos para correspondente autorização, conforme ato normativo expedido pela SMT, que poderá regulamentar as características dos veículos destinados ao serviço.

A circulação e a parada dos veículos do serviço de Transporte Coletivo Privado com Veículo Próprio, poderão sofrer restrição nas vias do Município, por edição de ato normativo da SMT, nos casos em que puder prejudicar o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, do sistema viário, comprometer a segurança do trânsito, conforme avaliação técnica pertinente. A inobservância das obrigações estabelecidas pela legislação específica poderá sujeitar a pessoa jurídica a multas, penalidades e outras sanções.

Deverá ser proibido o uso de vias e logradouros públicos para estacionamento dos veículos do serviço de Transporte Coletivo Privado com Veículo Próprio, cabendo à pessoa jurídica responsável pelo serviço, dispor de local próprio para essa finalidade. Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a segurança, a fluidez do trânsito e o desempenho do Serviço de Transporte Coletivo Público, a SMT pode emitir autorização específica, após análise técnica, referente ao uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos do serviço de transporte coletivo privado de passageiros com veículo próprio, conforme ato normativo específico e mediante pagamento de preço público.

A implantação e operação do estacionamento, fora da via pública, dos veículos do serviço de Transporte Coletivo Privado com Veículo Próprio, devem ser submetidas à aprovação prévia da SMT, que analisará relatório técnico, elaborado pelo interessado, apresentando as condições de acessibilidade ao imóvel e indicará, caso seja necessário, as medidas mitigadoras de impactos, de responsabilidade do interessado. Para tanto, a SMT deverá emitir ato normativo específico.

PARTE III

TRANSPORTE DE BENS E SERVIÇOS

O sistema de Transporte de Bens e Serviços é composto pelos serviços de transporte de cargas, caracterizado por garantir o abastecimento, a distribuição de bens, o escoamento da produção e pela prestação de serviços, por veículos de carga, mistos ou especialmente adaptados.

1.

Organização dos Serviços de Transporte de Bens e Serviços

São condições essenciais para a viabilização da mobilidade de veículos de carga no Município:

- regulamentar a circulação geral dos veículos de transporte de cargas;
- regulamentar a circulação dos veículos com dimensões e pesos excedentes aos previstos em legislação específica;
- regulamentar a circulação dos veículos que transportam produtos perigosos;
- regulamentar a circulação dos veículos de coleta de resíduos líquidos e sólidos;
- regulamentar a circulação de veículos de transporte de pequenas cargas mediante utilização de motocicletas;
- promover condições para consolidação da intermodalidade nos transportes de carga;
- otimizar o uso do sistema viário, ao longo de todo o dia, com a distribuição dos fluxos dos veículos de transporte de carga para horários em que este sistema viário apresente menor ocupação.

A SMT deverá elaborar um Plano de Mobilidade de Bens e Serviços, composto por:

- Rede Viária Básica de Interesse de Cargas – RIC;
- Zonas de Interesse de Caminhão, constituídas por áreas de interesse de cargas e serviços de acordo com as necessidades de abastecimento e em função dos conflitos de trânsito;

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- Regulamentação do trânsito de veículos de carga, das interferências de atividades econômicas e seus impactos no trânsito.

Constituem objetivos do Plano de Mobilidade de Bens e Serviços:

- garantir o abastecimento, a distribuição de bens, serviços e o escoamento da produção no Município de São Paulo;
- reduzir os conflitos de circulação entre pessoas, bens e serviços;
- reduzir os impactos da passagem dos veículos de transporte de cargas no trânsito em geral, na infra-estrutura viária e no uso e ocupação do solo;
- monitorar e controlar a circulação dos veículos de carga;
- incentivar a implantação de terminais que propiciem a intermodalidade dos transportes de carga;
- incentivar a implantação de mini-terminais de carga como equipamento logístico, para o abastecimento do comércio varejista em áreas adensadas e/ou de grande concentração de comércio;
- incentivar a instalação de centrais de frete e centrais de informações aos transportadores.

O Órgão Municipal Executivo de Trânsito deverá emitir ato normativo que institua a **Rede Viária Básica de Interesse de Cargas – RIC**, composta por vias do Município, incluindo suas interseções e interconexões, classificadas conforme a descrição a seguir:

- Vias que compõem o Mini Anel Viário: vias que constituem as Marginais do Rio Tietê e do Rio Pinheiros, Av. Dos Bandeirantes, Av. Affonso D'Escagnolle Taunay, Complexo Viário Maria Maluf, Av. Pres. Tancredo Neves, Complexo Viário Escola Engenharia Mackenzie, R. das Juntas Provisórias, Vd. Grande São Paulo, Av. Prof. Luís Ignácio de Anhaia Melo e Av. Salim Farah Maluf;
- Vias de apoio às Marginais: Pte. Cid. Universitária, Av. Prof. Manuel José Chaves, Pça. Panamericana, Av. Prof. Fonseca Rodrigues, Av. Dr. Gastão Vidigal, Vd. Miguel Moffarej, Av. Ermano Marchetti, Av. Mq. São Vicente, R. Norma Pieruccini Gianotti, Av. Rudge, Av. Rio Branco;
- Vias de trânsito de passagem e de ligação entre rodovias: Av. Abraão de Moraes, Av. Dr. Ricardo Jafet, Av. Teresa Cristina e Av. do Estado;
- Vias que compõem o Anel Viário Metropolitano: Av. Roque Petroni Jr., Av. Vicente Rao, Av. Ver. João de Lucca, Av. Cupecê, Av. Adélia Chohfi, Av. Aricanduva;
- Rodoanel Mário Covas: os trechos do Rodoanel contidos no Município de São Paulo que efetivamente fazem a ligação entre rodovias;

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- Outras Vias: Av. Ragueb Chohfi, Estrada do Pêssego, Av. Jacu-Pêssego/Nova Trabalhadores, Av. Pirajussara, Av. Eliseu de Almeida, R. Alvarenga, R. Camargo, Av. Prof. Francisco Morato.

A configuração da Rede Viária Básica de Interesse de Cargas – RIC deverá ser revista sempre que necessário, em função da ampliação e complementação do sistema viário, bem como da dinâmica urbana.

Cabe ao Órgão Executivo Municipal de Trânsito identificar e regulamentar, através de Zoneamento de Trânsito, áreas de interesse de cargas e áreas de restrição ao trânsito de caminhões, de acordo com a demanda de abastecimento e os conflitos de circulação envolvidos. A SMT deve instituir e delimitar, para fins de regulamentação do trânsito de caminhões:

- Zona de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC;
- Zona Especial de Restrição de Circulação – ZERC.

Os locais que apresentem necessidade de restrição ao trânsito de veículos de transporte de carga deverão ser regulamentados e sinalizados de acordo com as suas características operacionais. São instrumentos de restrição ao trânsito dos veículos de carga a fixação de horário, a classificação dos veículos por porte e a espécie da carga transportada, entre outros que puderem ser instituídos.

A SMT deverá incentivar e definir locais com potencial e aptidão para implantação de equipamentos logísticos urbanos e garantir que a sua implantação respeite as condições de acessibilidade, segurança dos usuários da via e a qualidade ambiental e urbana da região. A implantação desses equipamentos deve ser precedida de Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) ou de Impacto de Vizinhança (EIVI/RIV), conforme cada caso. Entende-se por *equipamentos logísticos urbanos*:

- mini-terminais de carga em áreas adensadas, de grande concentração de atividades de comércio e serviços tais como a Área Central, centros de bairro, eixos e pólos de centralidades e demais núcleos regionais;
- terminais e centros de distribuição e transferência de carga;
- terminais atacadistas de carga;
- locais para pesagem dos veículos de carga;
- pátios de estacionamento para veículos de carga.

A PMSP deverá criar dispositivos de regulamentação do exercício das atividades econômicas e do trânsito, a fim de redistribuir os fluxos de veículos ao longo de todo o dia, priorizando o trânsito de pessoas no período diurno e dando preferência ao

trânsito de bens e serviços no período noturno, segundo local e natureza da carga. Para tanto, deverá instituir um Programa de Entrega Noturna.

O abastecimento e a prestação de serviços realizados por caminhões poderão ser autorizados em caráter excepcional nas áreas com restrição ao trânsito de caminhões, no período diurno, mediante regulamentação específica dada pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

O transportador deverá ser responsabilizado pelo ressarcimento por qualquer dano causado aos cidadãos, ao sistema viário, ao patrimônio público ou privado, decorrente de acidente provocado no transporte de qualquer tipo de bens ou serviços, segundo regras e procedimentos para o cumprimento, no que refere aos bens públicos.

A regulamentação das áreas destinadas ao estacionamento dos veículos de carga, bem como aquelas destinadas às operações de carga e descarga nas vias públicas fazem parte da Política de Estacionamento definida neste Plano ..

2.

Trânsito de Veículos e Cargas com Dimensões e Pesos Excedentes

O trânsito de veículo ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos em legislação específica, somente poderá ser realizado mediante Autorização Especial de Trânsito - AET emitida pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Cabe ao Órgão Executivo Municipal de Trânsito, regulamentar o trânsito dos veículos e do transporte de cargas com dimensões e peso excedentes aos previstos pelo CTB, nas vias do Município, criando **Rotas Especiais** e serviços de apoio ao seu uso, sem o prejuízo no disposto em regulamentações complementares de outras legislações. Deverão ser consideradas e divulgadas as informações relativas a Peso Bruto Total – PBT, Peso por Eixo, altura, largura e comprimento máximos nas vias que compõem as rotas.

O Órgão Executivo Municipal de Trânsito regulamentará os procedimentos para a concessão de AET, prevista no CTB, avaliará as condições técnicas de engenharia de tráfego do percurso e estabelecerá as condições necessárias para a segurança de trânsito e adequação das condições urbanísticas e ambientais à livre circulação da carga especial. Os custos decorrentes dos serviços prestados para a cessão da

autorização, serviços de acompanhamento do percurso, remoção e reposição de interferências, serão ressarcidos pelo transportador responsável pela solicitação da AET. O Órgão Executivo Municipal de Trânsito deverá definir e regulamentar as condições de obtenção da AET e os valores financeiros a serem cobrados.

3.

Transporte de Cargas Perigosas

O trânsito dos veículos de transporte de cargas perigosas somente pode ocorrer em vias previamente definidas para este fim, que constituem as Rotas de Transporte de Cargas Perigosas. A circulação desses veículos em vias não previstas como Rota, somente poderá se realizar mediante Autorização prévia, emitida pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, e no itinerário nela definido.

Cabe ao Órgão Executivo Municipal de Trânsito, regulamentar a circulação dos veículos no transporte de produtos perigosos, criando Rotas de Transporte de Cargas Perigosas e serviços de apoio e contingenciamento ao seu uso, sem o prejuízo no disposto em regulamentações complementares de outras legislações. As Rotas devem ser constituídas por vias sem impedimentos e incompatibilidades entre o deslocamento desejado e as condições físicas, urbanísticas e ambientais.

No transporte de carga perigosa, o veículo e a carga envolvidos devem estar em conformidade com as exigências previstas em legislação específica para a atividade, de modo a garantir condições de segurança durante os períodos de transporte, operação de carga / descarga e de transbordos.

Deverão ser objeto de regulamentação específica pela PMSP:

- os procedimentos para operações de carga, descarga e estacionamento, nas vias no município, dos veículos que estejam transportando cargas perigosas. Devem ser definidas rotas alternativas e pátios para retenção em casos excepcionais;
- o Plano de Emergência para atendimento a acidentes no transporte de cargas perigosas;
- as condições para obtenção desta autorização e os critérios de definição dos itinerários a serem percorridos.

A PMSP deve definir os serviços estratégicos prioritários para manutenção das condições físicas e operacionais do tráfego nas vias que compõem as Rotas. E deverá desenvolver atividades educativas e de comunicação social, visando a

segurança das comunidades moradoras das áreas lindeiras às Rotas, assim como deverá desenvolver campanhas educativas para os usuários, ao longo das Rotas implantadas.

4. **Transporte por Moto-frete**

A atividade de transporte de pequenas cargas mediante utilização de motocicletas, identificado como **Moto-Frete** é sujeita à regulamentação da SMT, com os seguintes objetivos:

- Reduzir os conflitos de circulação entre pedestres, motocicletas e demais veículos no sistema viário;
- Reduzir o número de ocorrências de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas;
- Promover ações que viabilizem a integração do transporte moto-frete ao sistema inter-modal do transporte de carga.

A regulamentação da atividade deve conter regras e procedimentos para a prestação do serviço, no que se refere a:

- Credenciamento da pessoa jurídica;
- Emissão do termo de autorização;
- Cadastro do condutor;
- Formação do profissional;
- Autorização do veículo;
- Características e exigências que os veículos devem cumprir;
- Imposição de penalidades;
- Credenciamento dos cursos de formação;
- Demais condições para a prestação do serviço.

A atividade de Moto-Frete somente pode ser realizada mediante Termo de Autorização emitido pela SMT, exclusivamente a pessoa jurídica credenciada, nos termos da legislação específica. O Termo de Autorização deverá ser renovado anualmente, conforme definido pela regulamentação.

O condutor do veículo utilizado na atividade Moto-Frete deverá ser credenciado pela SMT, após estar habilitado por curso específico de formação, também aprovado pela

SMT. O condutor deve portar sua Credencial, que deve ser renovada anualmente, e documento que vincule o frete à pessoa jurídica prestadora do serviço, conforme regulamentado pela SMT.

O veículo utilizado no serviço de Moto-Frete deve ser previamente aprovado pela SMT, sem prejuízo das obrigações junto ao Órgão Executivo Estadual de Trânsito.

5.

Serviço de Carga a Frete

O transporte de carga em veículos de aluguel, identificado como serviços de Carga a Frete, no âmbito do Município de São Paulo, é um serviço de interesse público autorizado pela PMSP, através da SMT, com o objetivo de promover o transporte da carga com segurança, credibilidade e confiança aos usuários. A SMT, em concordância com os demais atos normativos expedidos pela PMSP, deve estabelecer os Regulamentos sobre o Serviço. As tarifas a serem cobradas nos Serviços de Carga a Frete devem ser fixadas pela PMSP, após estudo técnico elaborado sob supervisão da SMT.

A exploração do serviço de transporte do tipo Carga a Frete no âmbito do Município deve ser permitida à pessoa física, mediante o atendimento das exigências previstas em regulamentação própria, a ser expedida pela SMT. Os permissionários e os condutores de veículos de carga a frete estão sujeitos ao pagamento de taxas estipuladas pela SMT e devem respeitar e cumprir as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar por todos os meios a atividade de fiscalização municipal.

É proibida a utilização de motocicletas ou veículos similares na prestação dos serviços de Carga a Frete, sendo esse tipo de veículo exclusivo do serviço de Moto-Frete. No Município de São Paulo, é vedada a prestação dos serviços de Carga a Frete por condutores e veículos não cadastrados na SMT.

O serviço de Carga a Frete, no âmbito do Município, deve ser operado mediante prévia obtenção, junto à SMT, de Termo de Permissão para pessoa jurídica, onde constarão seus direitos e as obrigações e de Alvará de Estacionamento expedidos em favor de pessoa física ou jurídica. O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação do serviço de transporte de Carga a Frete, bem como seu estacionamento na via pública do Município de São Paulo.

Os condutores de veículos do serviço de Carga a Frete do Município devem ser previamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Taxis e obedecer às exigências previstas nos critérios determinados em ato jurídico específico emitido pela SMT, assim como deverão observar os deveres instituídos no CTB e demais atos normativos emitidos pela SMT, assim como ter concluído o curso especial de formação e orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura. Para a condução de veículos do serviço de Carga a Frete de pessoas jurídicas, o condutor deve obrigatoriamente possuir o Registro de Condutor.

Os veículos destinados ao serviço de Carga a Frete devem obedecer às normas e requisitos expedidos pelos governos federal e estadual, além daquelas estabelecidas pela SMT no Regulamento do serviço, nos limites de suas atribuições. Os veículos devem estar em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, comprovado através de vistorias periódicas obrigatórias.

Os veículos podem ser dotados de sistema de radiocomunicação, desde que devidamente homologado pelo Ministério das Comunicações, através da ANATEL, cumpridas as regulamentações próprias expedidas pela SMT.

A utilização ou exploração de publicidade em veículos do serviço de Carga a Frete pode ser permitida, de acordo com as normas técnicas estabelecidas pelo Executivo e aprovadas pela SMT, mediante pagamento de valores estipulados em ato jurídico específico, a serem revertidos ao Fundo Municipal de Transportes e Trânsito.

A circulação, o estacionamento e as operações de carga e descarga de mercadorias pelos veículos de transporte de Carga a Frete devem obedecer às restrições impostas pela política de circulação de veículos de transporte de bens e serviços definida para o Município.

Os Pontos de Estacionamento de veículos de Carga a Frete devem ser previamente fixados pela SMT, devem ser implantados em locais de interesse pelo serviço, em conformidade com o órgão Executivo Municipal de Trânsito e de acordo com os regulamentos por ela especificados. A implantação de Pontos de Estacionamento de veículos do serviço de Carga a Frete somente será permitida nas vias locais, coletoras e nas vias de 3º Nível da Rede Viária Estrutural, desde que seja respeitada a prioridade para o transporte coletivo e para a fluidez do tráfego geral, como também seja garantida a segurança e o acesso das pessoas aos lotes lindeiros.

Cabe à SMT a competência de fiscalizar a prestação dos Serviços de Carga a Frete, que também deve estabelecer as regras para verificação do cumprimento das

exigências prescritas. Os critérios para aplicação de penalidades pela inobservância das normas de operação do serviço de Carga a Frete devem ser estabelecidos pela SMT, estando o infrator sujeito às penalidades: advertência, multa, suspensão ou cassação do Registro de Condutor, suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento, suspensão ou cassação do Termo de Permissão e impedimento para a prestação do serviço.

Será permitido, no serviço de transporte de Carga a Frete, nos moldes do disposto no Regulamento do serviço, o transporte simultâneo de carga e passageiros, desde que o(s) passageiro(s) seja(m) a(s) pessoa(s) responsável(is) pela carga e preservadas as condições de segurança.

PARTE IV

TRANSPORTE AÉREO

O sistema de **Transporte Aéreo** é composto pelo transporte por aviões, helicópteros ou outros modos aéreos, em viagens com origem e/ou destino no Município, ou ainda em sobrevôos, no caso de helicópteros ou dirigíveis. Na esfera Municipal, o Transporte Aéreo deve ser controlado quanto às interferências causadas pela geração e atração de viagens terrestres, decorrentes do transporte de passageiros e cargas, bem como quanto aos impactos ambientais e urbanos causados pelo seu deslocamento e operação.

A PMSP deve criar políticas e programas para o sistema aeroportuário no Município. Para tanto:

- constituirá a Autoridade Aeroportuária Municipal, composta por um colegiado de órgãos Municipais;
- empreenderá esforços no sentido de implantar sistema de integração intermodal nos aeroportos do Município e da Região Metropolitana de São Paulo;
- promoverá discussões com vistas a compor um plano integrado de transporte aéreo e de superfície para o conjunto de aeroportos da RMSP e sua área de influência;
- deverá induzir uma política para qualificar os aeroportos situados no território do Município, que se consubstancie num Plano Aeroportuário Metropolitano, garantindo integração do conjunto de aeroportos da RMSP e sua área de influência;
- definirá um conjunto de diretrizes gerais de projeto e construção das instalações de infra-estrutura aeroportuária.

A instalação e operação dos equipamentos de infra-estrutura aeronáutica - aeroportos, aeródromos, heliportos e helipontos- deve obedecer ao disposto pela legislação Municipal, além do atendimento ao Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA e demais normas e leis federais, estaduais. O mesmo se aplica às respectivas instalações de apoio, como hangares, depósitos, garagens, escritórios e outros.

A PMSP deverá encaminhar para a apreciação e deliberação da Câmara Municipal projeto de lei disciplinando as condições de instalação, operação e circulação do transporte aéreo no Município de São Paulo, baseada nos seguintes princípios:

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- O respeito às condições de segurança, salubridade e conforto da população linceira aos equipamentos de infra-estrutura aeroportuária;
- O respeito às condições ambientais e urbanísticas das áreas de influência da infra-estrutura aeroportuária e do deslocamento das aeronaves.

A instalação, operação, reforma e ampliação de infra-estrutura aeronáutica no Município de São Paulo fica condicionada à apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório - EIA/RIMA e/ou EIVI/RIV, conforme definido na legislação a ser formulada, que também deverá estabelecer:

- horários de funcionamento, tendo em vista condições aceitáveis de bem estar da população e atividades presentes no entorno dos equipamentos de infra-estrutura;
- limites de intensidade, duração e frequência de ocorrência de geração de ruídos e vibrações a serem obedecidos durante seu horário de funcionamento;
- penalidades aplicáveis no caso de não cumprimento do disposto no ato do Poder Executivo, a serem arcadas, em favor do Município, pela autoridade responsável pelo aeródromo.

Os horários de funcionamento devem se aplicar não só a pousos e decolagens, como também a testes de motores e quaisquer outras atividades, exceto aquelas estritamente relacionadas a operações de emergência ou à segurança, que não possam se valer de outro local que esteja em horário normal de funcionamento. Os critérios para regulamentação das rotas de deslocamento de helicópteros no Município deverão ser estabelecidos na Lei a ser elaborada.

A instalação, reforma e ampliação dos equipamentos de infra-estrutura aeronáutica localizados no Município de São Paulo deverá ser submetida à prévia análise e aprovação da SMT, como pólos geradores de viagem, para determinação das medidas mitigadoras dos impactos relativos à geração e atração de viagens motorizadas, de veículos de transporte de passageiros ou carga, incluindo a proposição de intervenções físicas e operacionais no sistema viário. Os custos decorrentes da implantação das medidas mitigadoras correrão por conta da entidade responsável pela infra estrutura aeroportuária.

PARTE V

SISTEMA VIÁRIO

Capítulo 1

ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

1.1.

Estrutura e Organização da Rede Viária

A **Rede Viária Municipal** é constituída por todas as vias públicas do Município e se subdivide em **Rede Viária Estrutural**, **Rede Viária Coletora**, **Rede Viária Local** e **Rede Viária do Transporte Não Motorizado**, em conformidade com o Plano Diretor Estratégico – PDE e compatível com a classificação das vias estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Para fins de priorização das ações, definição de tratamentos especiais, de regulamentação da circulação, estacionamento e parada, operação de tráfego e demais ações, ficam definidas as seguintes redes viárias básicas:

- Rede Viária Básica de Interesse do Transporte Coletivo Público – RIT, indicada no mapa 1, que deve ser definida e regulamentada em ato do executivo;
- Rede Viária Básica de Interesse de Cargas – RIC, conforme definido na Parte III – Transporte de Bens e Serviços.

A Rede Viária Básica de Interesse do Transporte Coletivo Público – RIT contém, entre outras vias de interesse do transporte coletivo público, as vias com efetiva priorização para a circulação das linhas do Sistema Integrado de Transporte Público e tem como objetivos:

- Otimizar a velocidade e a regularidade do SITP, através da priorização, física ou operacional, de uma ou mais faixas para a circulação dos ônibus;
- Preservar as condições de acessibilidade ao sistema, priorizando áreas de embarque, desembarque, transferência e circulação de pedestres nos eixos de prioridade para transporte coletivo público, através de tratamento adequado;

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- Definir uma rede prioritária em termos de investimento e manutenção, com base na utilização dos recursos do Fundo Municipal de Transporte e Trânsito, visando o benefício do transporte coletivo público.

As vias com efetiva priorização para a circulação das linhas do SITP estão relacionadas no **Quadro 1** e apresentadas no **Mapa 3**.

Quadro 1

Vias com Priorização para a circulação das linhas do Sistema Integrado de Transporte Público

Vias	Início	Fim	Tratamento
Av. Vereador José Diniz (após alargamento entre Vicente Rao e Graham Bell) + Av. Ibirapuera + Av. Sena Madureira	Av. Adolfo Pinheiro	Term. Vila Mariana	esquerda
Av. Luís Inácio de Anhaia Melo + Av. Sapopemba - ¹	Av. Salim Farah Maluf	Term. São Mateus	esquerda
Av. Ragueb Chohfi	Pça. Felisberto Fernandes da Silva	Av. Bento Guelfi	esq./dir.
Estrada do Iguatemi (após alargamento)	Av. Bento Guelfi	Term. Cid. Tiradentes	esq/dir.
Av. Prof. Francisco Morato + Av. Eusébio Matoso + Av. Rebouças + R. da Consolação	R. José Félix	Av. São Luís	esquerda
Av. Dr. Gastão Vidigal + Av. Prof. Fonseca Rodrigues + Av. Pedroso de Moraes + Av. Brig. Faria Lima + Av. Hélio Pelegrino	Viad. Miguel Mofarrej	Av. República do Líbano	esquerda
Av. Aricanduva*	Av. Conde de Frontin	Av. Ragueb Chohfi	esquerda
Av. Engº Caetano Alvares	R. Voluntários da Pátria	Ponte do Limão	esquerda
Av. Antártica + Av. Sumaré + Av. Paulo VI	Av. Marquês de São Vicente	R. Henrique Schaumann	esquerda
Rua Henrique Schaumann + Av. Brasil	Av. Paulo VI	Av. República do Líbano	esquerda
Av. República do Líbano + Av. Indianópolis	Av. Brasil	Av. Jabaquara	esquerda
Av. N. S. do Sabará + Av. Emérico Richter	Av. Washington Luís	Estr. do Alvarenga	esquerda
Av. São Miguel*	Av. Amador Bueno da Veiga	R. Basílio Manuel de Santana	esquerda
Av. Escola Politécnica + Av. Jaguaré + Av. Queiróz Filho	Av. José de Araújo Ribeiro	R. Cerro Corá	esquerda
Rua Cerro Corá (após alargamento) + Rua Heitor Penteado (após alargamento) + Av. Dr. Arnaldo + Av. Paulista + Av. Vergueiro	Av. Queiróz Filho	Term. Vila Mariana	esquerda
Av. Braz Leme + Av. Rudge	Av. Santos Dumont	R. Sérgio Tomás	esquerda
Av. Itaquera + Av. Líder	Av. Aricanduva	R. Harry Danhemberg	esquerda
Av. dos Tajurás + Av. Cidade Jardim + Av. 9 de Julho	Av. Lineu de Paula Machado	Av. São Gabriel	esquerda
R. Dr. Assis Ribeiro	Term. Penha	Av. São Miguel	esquerda
Av. Águia de Haia	R. Boipeva	Av. São Miguel	esquerda
R. Embira + Estr. de Mogi das Cruzes + Estr. do Imperador	Av. São Miguel	Av. Pires do Rio	esquerda
Av. Cruzeiro do Sul	Av. do Estado	R. Cons. Saraiva	esquerda
Av. Gen. Ataliba Leonel + Av. Dr. Luís Dumont Vilares	Av. Cruzeiro do Sul	Av. Tucuruvi	esquerda
Av. Dom Pedro I + Av. Nazaré	Pça. Alberto Lion	Av. Dr. Gentil de Moura	esquerda
Av. Engº Luiz Carlos Berrini + Av. Dr. Chucrí Zaidan	Av. dos Bandeirantes	Av. Roque Petroni Júnior	esquerda
Av. Roque Petroni Júnior + Av. Prof. Vicente Rao + Av. Ver. João de Luca + Av. Cupecê	Av. Dr. Chucrí Zaidan	Av. Sen. Vitorino Freire	esquerda

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

Av. Marechal Tito*	Pça. Pe. Aleixo de Monteiro Mafra	Est. São Paulo - Mogi das Cruzes	esq./dir.
Av. Itaberaba + Rua Parapuã	Est. Do Sabão	Av. N. Senhora do Ó	direita
Av. Min. Petrônio Portela + Av. Elísio Teixeira + Est. do Sabão	Av. Gen. Edgar Facó	R. Parapuã	direita
Av. Imirim	Av. Dep. Emílio Carlos	R. Nova dos Portugueses	direita
Av. 23 de Maio + Av. Rubem Berta	Term. Bandeira	Rua Vieira de Moraes	direita
Av. Adolfo Pinheiro	Av. Ver. José Diniz	Lgo. 13 de Maio	direita
Rua Pedro de Toledo + Rua Borges Lagoa	Av. Ibirapuera	Av. Domingos de Moraes	direita
R. Santa Cruz + R. Loefgreen + Av. Dr. Gentil de Moura	Est. Santa Cruz	Term. Sacomã	direita
Est. do Alvarenga	Av. Emérico Richter	Av. das Garoupas	direita
R. Borba Gato + R. Carlos Gomes + R. Isabel Schmidt	Av. Washington Luís	Av. Adolfo Pinheiro	direita
Av. Yervant Kissajikian	Av. Interlagos	R. Giuseppe Boschi	direita
Av. Lins de Vasconcelos	Est. Vila Mariana	Av. D. Pedro I	direita
Estrada de Itapecerica	Term. Capelinha	R. Luar do Sertão	direita
Av. Ellis Maas + Av. Com. Santana	Est. De Itapecerica	Est. De M'Boi Mirim	direita
Av. Cons. Carrão + Av. 19 de Janeiro + Av. Rio das Pedras + Av. Mateo Bei	Av. Radial Leste	Term. São Mateus	direita
Est. do Lageado Velho + Est. Dom João Nery	R. Gen. Americano Freire	Av. Marechal Tito	direita
Av. Álvaro Ramos + Av. Regente Feijó + Av. Dr. Eduardo Cotching + Av. João XXIII	Radial Leste	Av. João XXIII	direita
Av. Sapopemba + Rua do Orfanato + Rua dos Patriotas	Av. Luís Inácio de Anhaia Melo	Av. D. Pedro I	direita
Av. Itaquera + Av. Pires do Rio	R. Harry Danhemberg	Av. Nordestina	direita
Est. do Campo Limpo	Av. Prof. Francisco Morato	Est. de Itapecerica	direita
Av. Carlos Lacerda	Est. do Campo Limpo	Est. de Itapecerica	direita
Av. Jorge João Saad + Av. Giovanni Gronchi	Av. Prof. Francisco Morato	Est. de Itapecerica	direita
Estrada de Parelheiros	Estrada da Colonia	Av. Sen. Teotônio Vilela	direita
Av. Sen. Teotônio Vilela	Estrada de Parelheiros	Av. Interlagos	esq./dir.
Av. Robert Kennedy	Av. Sen. Teotônio Vilela	Ponte do Socorro	esquerda
Av. Do Rio Bonito + Av. Olivia Guedes Penteado	Av. Interlagos	Av. Robert Kennedy	direita
Av. Interlagos	Av. Do Rio Bonito	Av. Washington Luís	esquerda
Av. Washington Luís	Av. Interlagos	Rua Vieira de Moraes	esquerda
Av. Gen. Edgar Facó + Av. Ermano Marchetti	R. Rio Verde	Av. Marquês de São Vicente	esquerda
Rua Clélia	R. Pio XI	Av. Francisco Matarazzo	direita
Rua Carlos Vicari + R. Guaicurus	Av. Francisco Matarazzo	Term. Lapa	direita
Av. Francisco Matarazzo + Av. Gen. Olímpio + Av. São João	Av. Pompéia	R. Helvétia	esquerda
Est. Do M'Boi Mirim + Av. Guarapiranga + Vítor Manzini	R. Ribas do Rio Pardo	Al. Santo Amaro	esquerda

Para atender às especificidades do sistema viário do Município, no âmbito das atribuições da SMT, em conformidade com o Órgão Executivo Municipal de Trânsito, e compatibilizar as definições previstas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei Federal 9503/97, com as que constam do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – PDE, fica estabelecida a correspondência referente à classificação das vias, conforme **Quadro 2** a seguir.

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

Quadro 2
Classificação Viária

Rede Viária	Código de Trânsito Brasileiro	Classificação Viária no âmbito do Município de São Paulo		Indicadores Funcionais	
ESTRUTURAL	Via de Trânsito Rápido VTR	1º Nível – Via de Trânsito Rápido	N1-TR	Forma, junto com as vias arteriais, a principal estrutura viária da Cidade. Recebe os fluxos veiculares das vias arteriais, coletoras e locais.	
		2º Nível – Via de Trânsito Rápido	N2-TR		
		3º Nível – Via de Trânsito Rápido	N3-TR		
	Via Arterial VA	1º Nível – Via Arterial 1	N1-A1	É de interesse Interestadual. O trânsito de passagem é predominante sobre o trânsito local. Recebe os fluxos veiculares das vias coletoras e locais. Pode apoiar o fluxo das VTR.	
		1º Nível – Via Arterial 2	N1-A2		
		1º Nível – Via Arterial 3	N1-A3		
		2º Nível – Via Arterial 1	N2-A1	Faz a ligação do Município de São Paulo com os municípios vizinhos. O trânsito de passagem é predominante sobre o trânsito local. Recebe os fluxos veiculares das vias coletoras e locais. Pode apoiar o fluxo das VTR.	
		2º Nível – Via Arterial 2	N2-A2		
		2º Nível – Via Arterial 3	N2-A3		
		3º Nível – Via Arterial 1	N3-A1	É de interesse Municipal e permite articulação e deslocamento entre regiões extremas. O trânsito de passagem é predominante sobre o trânsito local. Recebe os fluxos veiculares das vias coletoras e locais. Pode apoiar o fluxo das VTR.	
		3º Nível – Via Arterial 2	N3-A2		
		3º Nível – Via Arterial 3	N3-A3		
	COLETORA	Via Coletora VC	4º Nível - Via Coletora 1	N4-C1	Coleta e distribui os fluxos veiculares das VTRs e VAs para as vias locais. Permite simultaneamente o trânsito de passagem e de acessibilidade aos lotes.
			4º Nível - Via Coletora 2	N4-C2	
			5º Nível - Via Coletora 1	N5-C1	São as Vias Coletoras ou trechos de Vias Coletoras contidas nas ZERs.
5º Nível - Via Coletora 2			N5-C2		
LOCAL	Via Local VL	6º Nível - Via Local	N6-VL	A acessibilidade pontual é prioritária em relação à circulação. Atende aos deslocamentos de trânsito estritamente locais.	
TRANSP. NÃO MOTORIZADO	Via e Área de Pedestres VPD		VPD	Atende ao trânsito do modo a pé e de pessoas portadoras de necessidades especiais.	
	Ciclovias VBC		VBC	Atende ao trânsito exclusivo de bicicletas	

A PMSP poderá enviar anualmente projeto de lei atualizando a classificação das vias que compõem a Rede Viária Municipal, quando se fizer necessário, devido a complementações e ampliações do sistema viário, bem como alteração de função das vias em decorrência da dinâmica urbana. As obras de arte especiais, tais como túneis, pontes e viadutos, recebem a mesma classificação da via ou logradouro onde se inserem ou a que dão continuidade, considerada sempre a classificação da via com hierarquia superior, se existirem trechos de classes diferentes, contíguos à obra de arte especial.

As vias públicas que compõem a **Rede Viária Estrutural** são denominadas Vias Estruturais. Do ponto de vista funcional, conforme definido no PDE, as Vias Estruturais estão classificadas em três níveis:

- I. *1º Nível (ou N1)* – aquelas utilizadas como ligação da Capital com os demais municípios do Estado de São Paulo e com os demais Estados da Federação;
- II. *2º Nível (ou N2)* – aquelas, não incluídas no nível anterior, utilizadas como ligação com os municípios da Região Metropolitana e com as vias do 1º Nível;
- III. *3º Nível (ou N3)* – aquelas, não incluídas nos níveis anteriores, utilizadas como ligações internas no Município.

Do ponto de vista físico e operacional as Vias Estruturais são subdivididas conforme as seguintes características:

- I. *Via de Trânsito Rápido* – VTR - pista dupla ou única, duas ou mais faixas de rolamento por sentido, sem acesso a lotes e fluxo veicular ininterrupto;
- II. *Via Arterial 1* – VA1 – pista dupla ou única, duas ou mais faixas de rolamento por sentido, acesso a lotes e fluxo veicular interrompido ou ininterrupto, quando for pista local de apoio a uma Via de Trânsito Rápido;
- III. *Via Arterial 2* – VA2 – pista única, duas ou mais faixas de rolamento por sentido, acesso a lotes e fluxo veicular interrompido;
- IV. *Via Arterial 3* – VA3 – pista única, uma faixa de rolamento por sentido, acesso a lotes e fluxo veicular interrompido.

A Rede Viária Estrutural existente consta do **Anexo 1** e do **Mapa 4**.

Mapa 4
Rede Viária Estrutural

Os Anéis Viários existentes, contidos total ou parcialmente no Município, componentes da Rede Viária Estrutural, são formados por:

- I. A “*Rótula Central*”, que tem a função de interligar as Vias Estruturais radiais do Município, nos limites do Centro Histórico, é composta pelas seguintes vias: Av. Ipiranga, Av. S. Luis, Vd. Nove de Julho, Vd. Jacaré, R. Maria Paula, Vd. D^a. Paulina, Pça. João Mendes, R. Anita Garibaldi, Av. Rangel Pestana, Vd. 25 de Março, R. da Figueira, Av. Mercúrio e Av. Sen. Queirós.
- II. A “*Contra-Rótula Central*”, que tem a função de interligar as Vias Estruturais radiais do Município, nos limites do Centro Tradicional, é composta pelas seguintes vias: Av. Duque de Caxias, R. Mauá, Av. do Estado, R. do Glicério, Vd. Leste-Oeste, Ligação Leste-Oeste, Vd. Jaceguai, Vd. Júlio de Mesquita Filho e R. Amaral Gurgel.
- III. O “*Mini-Anel Viário*”, que tem a função de interligar as Vias Estruturais radiais do Município, nos limites do Centro Expandido, é composto pelas vias que constituem as Marginais do Rio Tietê e do Rio Pinheiros, Av. dos Bandeirantes, Av. Afonso D’Escagnolle Taunay, Complexo Viário Maria Maluf, Av. Tancredo Neves, Complexo Viário Escola de Eng. Mackenzie, R. das Juntas Provisórias, Vd. Grande São Paulo, Av. Luís Ignácio de Anhaia Melo e Av. Salim Farah Maluf.
- IV. O “*Anel Viário Metropolitano*”, que tem a função de interligar perifericamente as vias de ligação metropolitana e é composto, no Município de São Paulo, pelas seguintes vias: Av. Roque Petroni Jr., Av. Vicente Rao, Av. Ver. João de Lucca, Av. Cupecê; Av. Adélia Chohfi, Av. Aricanduva e, também, as vias marginais dos rios Tietê e Pinheiros.
- V. O “*Rodoanel Mario Covas*”, que tem a função de interligar, externamente à cidade, as rodovias de interesse estadual e nacional que atingem o Município de São Paulo.

As eventuais mudanças de configuração dos anéis viários descritos e as futuras ampliações e complementações viárias, deverão ser fixadas por ato normativo da SMT, em conformidade com o Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

A **Rede Viária Coletora**, que tem a função de receber e distribuir o trânsito interno dos bairros e de ligação entre eles, além de interligar vias de categoria superior componentes da Rede Viária Estrutural, é composta pelas vias constantes do **Anexo 2** e do **Mapa 5**. Do ponto de vista funcional, as vias Coletoras subdividem-se em:

- I. 4^o. Nível (ou N4), que são as vias que coletam tráfego dos bairros ou interligam as vias arteriais.

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- II. 5º. Nível (ou N5), que são as Vias Coletoras ou seus trechos contidos nas ZERs, que devem receber medidas que inibam o tráfego de passagem.

Do ponto de vista físico e operacional, as vias Coletoras subdividem-se em:

- I. *Vias Coletoras 1* – que possuem pista dupla ou única, duas ou mais faixas de rolamento por sentido, acesso a lotes e fluxo veicular interrompido;
- II. *Vias Coletoras 2* – que possuem pista única, uma faixa de rolamento por sentido, acesso a lotes e fluxo veicular interrompido;

Mapa 5
Rede Viária Coletora

A **Rede Viária Local** é composta por vias cuja função predominante é de proporcionar o acesso aos imóveis lindeiros e que não estão classificadas como coletoras ou estruturais. Na Rede Viária Local deve ser priorizada a circulação do pedestre e do ciclista, sendo a fluidez do trânsito condicionada a essa prioridade.

A **Rede Viária do Transporte Não Motorizado** é composta por:

- I. *Rede Viária do Transporte a Pé*, composta por vias e áreas de pedestres, passagens em nível, passagens em desnível, passeios, faixas de travessias de pedestres, elevadas ou no nível da pista, platôs e demais áreas exclusivas para circulação de pedestres ou onde este tenha a preferência.
- II. *Rede Viária de Transporte por Bicicleta*, compreendendo as ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, rotas de ciclismo, bicicletários e paraciclos.

Nas vias que compõem a Rede Viária Estrutural, o uso e a ocupação do solo dos lotes lindeiros são condicionados às garantias da segurança e fluidez do tráfego. Nas vias que compõem a Rede Viária Coletora, o uso e a ocupação do solo dos lotes lindeiros deverão ser compatíveis com as condições do trânsito da região - de interligação ou de acesso às vias estruturais.

Com o objetivo de desestimular o tráfego de passagem nas Vias Locais e nas vias de 5º. Nível, compor ambiente desfavorável ao desenvolvimento de velocidades elevadas, promover a segurança do trânsito, reduzir o nível de ruídos e de favorecer o convívio das pessoas nos bairros, a PMSP, baseada em projeto aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, poderá implantar medidas de “moderação de tráfego”. Entende-se por medidas de “moderação de tráfego” o conjunto de medidas de caráter físico e operacional que inibam o desempenho de velocidades elevadas e priorizem o pedestre, a pessoa portadora de necessidades especiais e o ciclista.

Excepcionalmente, em áreas restritas que contenham exclusivamente vias locais, poderão ser implantados os Bolsões Residenciais, definidos em legislação específica, desde que seja preservado o interesse da municipalidade, não haja bloqueio que impeça a passagem de qualquer cidadão, sejam preservadas as condições de mobilidade dos cidadãos e seja garantida a circulação de veículos do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, bem como de veículos de serviços públicos essenciais.

Nenhuma via pública do Município pode ter dispositivos que causem o fechamento total da via, que bloqueiem, dificultem, embarcem ou impeçam a passagem, a

mobilidade e a acessibilidade de pedestres e veículos. É vedada a instalação de portões, correntes, cancelas ou qualquer outro dispositivo, operação ou fiscalização privadas que impeçam o livre acesso e circulação de pessoas em qualquer via pública. Deverão ser respeitadas as necessidades de drenagem, limpeza, manutenção, segurança pública, atendimento de urgências, coleta de lixo, carga e descarga. São exceções as vias sem saída, conforme legislação específica e mediante autorização do Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Com a atribuição de aprovar os projetos que interfiram na configuração da Rede Viária do Município, garantindo o cumprimento das políticas urbanísticas estabelecidas para o Município, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, a PMSP deverá constituir um Grupo Intersecretarial, formado por representantes das secretarias Municipais de Planejamento, Transportes, Infra-estrutura Urbana, Habitação e Meio Ambiente, das Sub-Prefeituras e de outras que se mostrarem necessárias.

Quaisquer intervenções no sistema viário, mesmo de iniciativa das esferas de governo federal e estadual, sob forma de administração direta, indireta ou sob concessão, devem ser aprovadas previamente pela SMT, de forma a resguardar o interesse da municipalidade, adequar às políticas públicas municipais, garantir a continuidade da malha viária, a segurança do trânsito de pessoas e de veículos, a emissão de ruídos, de gases e de partículas poluentes, a qualidade de vida das áreas lindeiras e promover a qualidade urbanística do local. Entende-se por intervenção viária:

- Construção de novas vias públicas;
- Ampliação de vias existentes;
- Utilização do subsolo das vias existentes ou projetadas;
- Utilização do espaço aéreo das vias existentes ou projetadas;

A PMSP deve fazer gestões junto aos municípios vizinhos, através do organismo metropolitano de planejamento, no sentido de garantir a continuidade e o desempenho operacional da rede viária.

A abertura de novas vias, assim como intervenções em via existente para duplicação, ampliação, mudança de alinhamento, nivelamento ou qualquer tipo de obra que altere sua configuração física, deverá ser analisada pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, no cumprimento de suas atribuições estabelecidas pelo CTB, que definirá as suas diretrizes, sua classificação viária e/ou executará o projeto da mesma. Em qualquer caso, os Projetos Geométricos Executivos das novas vias deverão ser submetidos à aprovação prévia do Grupo Intersecretarial definido anteriormente,

garantidas as diretrizes apontadas na avaliação do Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

O arruamento de novos loteamentos, conjuntos habitacionais, projetos de regularização de loteamentos clandestinos, arruamentos definidos nos projetos de reurbanização, operações ou intervenções urbanas deverá ser projetado e executado conforme diretrizes definidas pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, com o objetivo de:

- promover a interligação e a continuidade do sistema viário;
- promover a priorização dos modos coletivo e não motorizados;
- prever a implantação de medidas de moderação de tráfego;
- promover a compatibilização do traçado das novas vias com o daquelas já existentes;
- definir a classificação viária.

As prioridades para a abertura de novas vias e melhorias daquelas já existentes serão determinadas pelas necessidades do Transporte Coletivo, da complementação de ligações entre bairros e pela necessidade de integração entre os municípios da Região Metropolitana.

Com o objetivo de implantar novas vias estruturais ou melhorar a segurança e fluidez do tráfego daquelas já existentes, ficam estabelecidas como Áreas de Intervenção Urbana, aquelas definidas nos PREs de cada Subprefeitura. O Órgão Executivo Municipal de Trânsito emitirá diretrizes viárias para a elaboração do projeto urbanístico, relativas ao sistema viário e às instalações de conexão e acesso do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP. O projeto urbanístico deverá ser aprovado pelo Grupo Intersecretarial definido anteriormente, que analisará o cumprimento das diretrizes estabelecidas, que deverão observar os princípios de mobilidade contidos neste Plano.

A implantação de qualquer nova Via Estrutural ou Coletora no Município deve prever uma ou mais faixas de circulação exclusiva de ônibus, assim como deve prever a implantação de ciclovia ou ciclofaixa, cabendo à SMT definir o número de faixas para a circulação de ônibus, assim como, caso não seja identificada a necessidade de implantação dessa(s) faixa(s) de circulação, autorizar, expressamente, que a via seja construída sem a mesma. Cabe também à SMT, em conformidade com o Órgão Executivo Municipal de Trânsito, autorizar expressamente que a via seja construída sem a ciclovia ou ciclofaixa, caso não seja identificada a necessidade de sua implantação ou existam condições topográficas adversas.

Os equipamentos urbanos de grande porte a serem criados, principalmente os que se constituem em pólos geradores de viagens, como parques, centros esportivos, estádios, *campi* universitários, centros educacionais, clubes, aeroportos e outros, mesmo que de propriedade privada, devem ser delimitados por vias públicas compatíveis com seu porte. No caso de nova via, suas características e classificação na Rede Viária Municipal, bem como eventual especialização e acessos, serão definidos de acordo com as necessidades e peculiaridades do local ou da região, por ocasião da sua efetiva implantação. A regulamentação desse dispositivo será objeto de legislação específica.

As intervenções físicas em vias que compõem as Rotas de Trânsito de Veículos e Cargas com Dimensões e Pesos Excedentes aos previstos pelo CTB só podem ocorrer após consulta e aprovação do Órgão Executivo Municipal de Trânsito. A instalação de equipamentos ou quaisquer elementos que se configurem em interferências físicas nessas vias deve adotar gabarito vertical com altura mínima livre de 6,20 metros.

Os projetos de definição do alinhamento das calçadas, canteiros centrais e ilhas de canalização de tráfego a serem elaborados, devem contemplar desenho compatível com a classificação e função das vias. O Órgão Executivo Municipal de Trânsito deverá emitir diretrizes de traçado relativas a:

- Priorização da circulação de ônibus;
- Implantação de medidas de “moderação de tráfego”;
- Larguras de calçadas;
- Necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada.

Na escolha do tipo de pavimento das pistas e calçadas, deverão ser consideradas, além das características de volumes do tráfego, as questões ambientais e de segurança do trânsito.

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

Espaço de Circulação do Pedestre

A definição dos espaços de circulação, acomodação e espera destinados aos pedestres nas vias públicas, associados à hierarquização viária deverão seguir o **Quadro 3**.

Quadro 3

Espaços de Circulação de Pedestres nas Vias Públicas

Classe da via	Largura mínima da calçada (m)	Faixa mínima na calçada – livre de interferências (m)	Largura mínima do canteiro central (m)	Equipamento de travessia de pedestres
VTR	3,50 m	2,50 m	Estudo específico para cada caso	<ul style="list-style-type: none"> Travessia em desnível
VA1	3,50 m	2,50 m	2,00 m ou Estudo específico para avaliar a necessidade de larguras maiores para acomodação de pedestres nas travessias, para implantação de plataformas de embarque/desembarque de passageiros ou de ciclovias.	<ul style="list-style-type: none"> Travessia em desnível quando a distância entre uma interrupção e outra da via for maior do que 1 km e não apresentar condições de brechas no tráfego suficientes para a travessia em nível. Sinalização viária e dispositivos adequados, conforme CTB e legislação pertinente.
VA2	3,50 m	2,50 m	2,00 m	<ul style="list-style-type: none"> Sinalização viária e dispositivos adequados, Sinalização viária e dispositivos de moderação de tráfego
VA3	3,50 m	2,50 m	-	
VC1	3,00 m	2,00 m	-	
VC2	3,00 m	2,00 m	-	
VLC	2,50 m	1,10 m		
VPD	-	Padrão: fluxo máximo igual a 45 pedestres por minuto por metro linear OU fluxo bidirecional com alguma restrição.		

Os indicadores definidos no **Quadro 3** podem ser revistos em função das condições específicas do local, como características físicas, uso e ocupação do solo, volume de pedestres, interface com o transporte coletivo e outras características da região. Os

valores previstos no quadro aplicam-se a novas vias ou a vias que sofrerem readequação viária, neste caso, quando houver disponibilidade de espaço. Quando houver demanda que justifique, deverá ser feita a adequação geométrica da via de forma a buscar os padrões definidos no **Quadro 3**.

O passeio, como parte integrante da via pública, e as vias de pedestre destinam-se exclusivamente à circulação dos pedestres com segurança, seguridade e conforto. Todas as vias e áreas de pedestres deverão garantir o acesso livre para veículos de emergência e de coleta de resíduos sólidos, bem como o acesso às suas garagens dos veículos de moradores lindeiros. Somente é permitida a circulação de veículos, nos locais citados, mediante autorização e de acordo com os regulamentos específicos do Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

A utilização dos passeios públicos e das vias de pedestres, incluindo a instalação de mobiliário urbano, iluminação pública, sinalização de tráfego e vegetação deverá ser objeto de ato normativo específico da PMSP, formulado sob coordenação do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, de forma a garantir condições de segurança, seguridade e conforto na circulação de pedestres. O piso das calçadas e demais áreas destinadas ao pedestre deverá ser uniforme e bem conservado, para permitir a circulação dos pedestres com segurança e conforto.

A SMT deverá definir a **Rede Viária do Modo de Transporte a Pé**, de forma a propiciar uma rede contínua, segura, agradável, com piso uniforme e livre de obstáculos para a circulação. Essa Rede deve ter tratamento adequado conforme fiscalização por parte do Poder Público, de forma a garantir seu bom estado de conservação e a impedir que quaisquer obstáculos comprometam a circulação. É composta pelas calçadas, galerias, escadarias, elevadores públicos, esteiras, planos inclinados, vias e áreas de pedestres e vias de tráfego misto, bem como pelos elementos de conexão:

- Passagens em nível através da implantação de Faixas de Travessia de Pedestres, equipadas ou não com outros dispositivos de segurança;
- Passagens em desnível, compreendendo as passarelas, as passagens subterrâneas e as decorrentes de elevações ou rebaixamentos de pistas de rolamento.

Preferencialmente, as passagens em desnível devem manter o caminamento do pedestre no nível das calçadas, rebaixando as pistas de rolamento, como forma de impor o mínimo esforço ao pedestre e a resguardar a paisagem urbana.

Considera-se “**calçada**” a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando

possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins. A calçada é subdividida em:

- Passeio, que é a parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.
- Faixa de serviço, que é a parte da calçada correspondente a uma faixa preferencialmente junto ao meio fio para a instalação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e equipamentos públicos ou privados.

Considera-se “**via**” ou “**área de pedestres**” o espaço viário de uso público, regulamentado apenas para a circulação de pedestres.

Considera-se “**via de tráfego misto**” a via pública onde podem coexistir pedestres e diferentes tipos de veículos, conforme regulamentação estabelecida pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Nenhuma via ou logradouro público no âmbito do Município de São Paulo poderão ser construídos sem espaço seguro e confortável destinado ao pedestre. Excepcionalmente, quando devidamente justificado pela situação de risco maior ao pedestre, o Órgão Executivo Municipal de Trânsito pode desobrigar expressamente a construção das calçadas ou passeios, devendo, entretanto, o Poder Público prover o local de alternativa segura e confortável para a circulação do pedestre. Essa alternativa não poderá resultar em acréscimos elevados das distâncias de caminhada para o pedestre, nem em imposição de esforços físicos acentuados.

Em ato jurídico específico, a PMSP, deverá emitir Norma contendo os parâmetros básicos obrigatórios para a construção e manutenção da Rede Viária para o Transporte a Pé, que deverá contemplar, entre outros:

- critérios de projeto para ampliação, construção e conectividade da Rede;
- parâmetros de larguras mínimas para calçadas, passagens em desnível, passeios, faixas de serviço;
- parâmetros de declividade transversal e longitudinal;
- parâmetros de declividade e de comprimentos de rampas e de lances de escadas para acessos às passagens em desnível;
- critérios para rebaixamento de guias destinados ao acesso de veículos aos lotes;
- parâmetros para escolha de materiais a serem empregados;
- critérios de posicionamento do mobiliário urbano;
- critérios para elaboração de projeto paisagístico e escolha de vegetação;
- critérios de iluminação de calçadas e logradouros públicos;
- critérios de posicionamento de Faixas de Travessias de Pedestres;

A PMSP deve elaborar e distribuir “cartilha” dirigida aos munícipes, contendo as normas e critérios para construção e manutenção de calçadas, bem como deverá conter material educativo que busque a conscientização para a importância das calçadas para todos os cidadãos.

Circulação de Bicicletas

O planejamento do sistema cicloviário municipal e a definição de normas específicas de projeto e sinalização devem ser desenvolvidos pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, no exercício das atribuições previstas no CTB, que deve considerar e incorporar o plano de ciclovias internas e de acesso aos parques como estratégia de consolidação da cultura cicloviária e de ampliação da **Rede Viária para o Transporte por Bicicleta**.

Os projetos de adequação do sistema viário existente, visando a implantação de sistema cicloviário, devem ser precedidos de estudos de viabilidade aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

A PMSP poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica. Os projetos dos parques lineares previstos no PDE e nos Planos Regionais deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

1.2.

Uso e Gestão da Rede Viária

A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da democracia e equidade no acesso e uso para a totalidade da população, com prioridade de ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

As ações de gestão do uso da rede viária devem articular os diversos modos de transporte, considerando que os modos a pé e coletivo tenham, sempre, prioridade sobre os demais. Nas vias que compõem a Rede Viária do Município de São Paulo, as condições de segurança do trânsito são prioritárias sobre as condições de fluidez.

A SMT deve manter Programa Permanente de Segurança do Trânsito, de forma que se obtenha redução significativa do número de acidentes no trânsito. Esse Programa deverá conter ações de engenharia, operação de campo, fiscalização, capacitação técnica, educação para o trânsito e comunicação social e deverá ser mantido permanente acompanhamento das estatísticas de acidentes, conforme diretrizes estabelecidas pelo Denatran.

As atividades de Educação para o Trânsito são instrumentos de Gestão de Trânsito que devem ser permanentes e focar o cidadão e sua preparação para a convivência responsável, solidária e segura no espaço viário.

A Educação para o Trânsito no Município de São Paulo deverá abordar o tema trânsito como acessibilidade e circulação de pessoas, bens e serviços e não apenas como circulação de veículos. O conteúdo das ações deve permitir o desenvolvimento de visões críticas a respeito do padrão de mobilidade vigente no Município, apresentando a importância da valorização dos outros modos de transporte, que não o motorizado individual, sobretudo os modos a pé e coletivos.

A SMT deve manter um Programa Permanente de Educação para o Trânsito, com dotação orçamentária anual, cujas ações devem ser dirigidas a diferentes segmentos da sociedade, contemplando a diversidade de origem, formação, faixa etária e capacidades motoras e sensoriais.

As campanhas educativas devem visar a mudança de padrão de comportamento no trânsito, com prioridade para as questões que envolvem risco potencial de acidentes

ou que se configurem como fatores que geram altos índices de infrações. Deverão ser desenvolvidas atividades educativas de conscientização da população quanto à acessibilidade e mobilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais na rede viária e no sistema de transporte.

As atividades de planejamento, projeto, operação e fiscalização do sistema viário devem contemplar as necessidades de garantia do desempenho do Subsistema Estrutural do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP, buscando a progressiva priorização da sua circulação sobre o trânsito geral. Quando a malha viária que apóia o Subsistema Estrutural não dispuser de espaço para segregação física da circulação dos veículos de transporte coletivo do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, o trânsito deverá ser ordenado e operado de forma a priorizar os deslocamentos dos ônibus, especialmente nos horários de pico, garantindo a circulação do pedestre com segurança e conforto. As medidas de priorização do transporte coletivo devem assumir o modo a pé como complementar e devem contemplar medidas que assegurem as condições de acesso ao SITP com segurança e conforto.

Nas vias que compõem as redes viárias Estrutural e Coletora, nos eixos e pólos de centralidades e nas áreas com grande concentração de pedestres, devem ser adotadas medidas urbanísticas e de engenharia de tráfego que possibilitem as transposições seguras e confortáveis das vias, sem impor acréscimos significativos de distâncias de percursos para o modo de transporte a pé. Os tempos semaforicos destinados às travessias de pedestres, bem como os espaços destinados à sua acomodação devem ser adequados à demanda e devem considerar a mobilidade reduzida no caminhar de crianças e idosos.

Nas vias classificadas como Nível 2 e Nível 3 da Rede Viária Estrutural e nas vias da Rede Viária Coletora, o Órgão Executivo Municipal de Trânsito poderá permitir o estacionamento de veículos e a implantação de ponto de táxis, desde que seja respeitada a prioridade ao transporte coletivo e à fluidez do tráfego geral e que seja garantida a segurança viária e o acesso das pessoas aos lotes lindeiros.

A circulação, o estacionamento e a parada de veículos de transporte de passageiros por fretamento e de transporte de bens e serviços deverá sofrer restrições nos casos em que puder prejudicar o desempenho do SITP e do tráfego nas vias estruturais, prejudicar a segurança do trânsito ou comprometer a qualidade urbanística ou ambiental. Essas restrições devem ser regulamentadas por edição de ato normativo específico ou por sinalização de trânsito.

As rotas destinadas à circulação de veículos de transporte de Cargas Perigosas devem ser identificadas, regulamentadas e sinalizadas, sem prejuízo do disposto nas

demais legislações pertinentes ao transporte de cargas perigosas, garantindo o fluxo veicular sem impedâncias e incompatibilidades entre o deslocamento desejado e as condições físicas e ambientais.

O bom desempenho do Subsistema Estrutural do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP no sistema viário deve ser encarado como objetivo prioritário das equipes responsáveis pela Operação do Trânsito. Assim, as atividades de Operação de Trânsito devem ser integradas com as ações de Operação de Transporte, com o objetivo de criar condições para melhor desempenho dos modos coletivos de transporte. Para tanto, os sistemas de monitoramento e controle do trânsito e ao sistema de monitoração e controle do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP, devem operar de forma integrada.

A sinalização de orientação do tráfego de passagem somente será permitida através de vias estruturais e coletoras. Excepcionalmente, nos casos em que não houver alternativa através de vias estruturais ou coletoras, poderão ser utilizadas vias locais, desde que não haja comprometimento da segurança do tráfego e que a emissão de ruídos seja compatível com o uso do solo lindeiro.

Nas vias N2 e N3 da Rede Viária Estrutural e na Rede Viária Coletora, o Órgão Executivo Municipal de Trânsito poderá autorizar rotas operacionais de ciclismo, que serão determinadas em função da menor demanda de tráfego geral e da demanda manifesta de ciclistas, podendo ser regulamentadas com restrições quanto a trechos de via, dia da semana e horários.

A realização de obras de construção de novas vias, serviços de conservação ou situações de emergência, quando interferem na circulação de veículos e pedestres, por medidas de segurança, conforto e desempenho do trânsito, devem ter uma sinalização temporária específica adequada para cada caso.

Nas obras realizadas nas calçadas, os pedestres devem ser sempre priorizados por caminhos alternativos, sinalizados, dotados de iluminação noturna adequada e livres de conflito com o movimento de veículos ao utilizar a pista de rolamento, de buracos, entulhos ou degraus. Esses caminhos devem preservar largura que permita o fluxo bidirecional, inclusive de portadores de necessidades especiais.

A sinalização temporária das obras, a recomposição do pavimento, a sinalização do tráfego definitiva e a remoção de interferências públicas ou de concessionárias, segundo padrões definidos pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, é encargo da empresa responsável pelas mesmas e cabe ao Órgão Executivo Municipal de Trânsito a fiscalização do atendimento aos critérios de sinalização definidos.

A Fiscalização do Trânsito deve ser realizada por Agentes da Autoridade Municipal de Trânsito ou por equipamentos devidamente homologados pelo Contran e que atendam às normas e regulamentos federais específicos. As atividades de Fiscalização devem priorizar as infrações que comprometam a segurança dos usuários da via pública e o desempenho da Rede Viária Estrutural, sobretudo nas vias utilizadas pelas Linhas Estruturais do SITP.

Deverão ter prioridade nas atividades de fiscalização do trânsito as infrações que são as principais causadoras de acidentes, conforme diagnosticado no acompanhamento do Programa Permanente de Segurança de Trânsito do Município. O Órgão Executivo Municipal de Trânsito deverá definir as diretrizes para fiscalização do uso e ocupação das calçadas, de modo a garantir que os passeios comportem, com segurança e conforto, fluxos bidirecionais de pedestres e de pessoas portadoras de necessidades especiais, sem prejuízo do previsto no **Quadro 3** – Espaços de Circulação de Pedestres nas Vias Públicas.

O Órgão Executivo Municipal de Trânsito deverá buscar constante aprimoramento das atividades de fiscalização, através do emprego de novas tecnologias e de capacitação técnica dos Agentes da Autoridade Municipal de Trânsito.

A PMSP, através do Órgão Executivo Municipal de Trânsito poderá firmar convênios no sentido de aprimorar a fiscalização de trânsito do Município, ampliando o quadro de Agentes da Autoridade Municipal de Trânsito, que deverá ser formado segundo as diretrizes estabelecidas pela SMT.

1.3.

Outras Utilizações da Via Pública

Às vias públicas do Município de São Paulo é reservada a função preferencial de espaço destinado ao trânsito de pessoas e veículos, em condições seguras. Outras atividades que resultem na ocupação da via, ou partes dela, são sujeitas à regulamentação específica do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, sem prejuízo dos demais controles sob responsabilidade de outros órgãos da Administração Pública Municipal. Enquadram-se nessa categoria as seguintes atividades:

- Realização de obras e serviços de manutenção;
- Colocação de caçambas ou similares, de recolhimento de lixo ou entulho;
- Instalação de comércio ambulante, inclusive de alimentos;
- Exercício de qualquer atividade comercial ou de prestação de serviços na via pública;
- Colocação de equipamentos, mobiliário urbano e vegetação;
- Localização de feiras livres;
- Realização de eventos.

A autorização para o funcionamento e/ou realização de quaisquer dessas atividades fica condicionada à manutenção das condições de segurança, conforto e desempenho do trânsito de veículos, pedestres e ciclistas, conforme regulamento específico a ser emitido pela SMT. Aplicam-se essas disposições também às interferências provocadas na via pública pela utilização de seu subsolo ou espaço aéreo.

A realização de eventos ou manifestações e a implantação e o funcionamento de estabelecimentos geradores de viagens deverão estar condicionados ao equacionamento do acesso e circulação dos serviços de transporte coletivo e do sistema viário, em sua área de influência. Para tanto, a PMSP editará legislação específica explicitando as normas administrativas desta matéria.

A realização de qualquer evento nas vias e logradouros públicos, somente poderá ocorrer com autorização expressa emitida previamente pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, especificamente para o mesmo, mediante solicitação feita pelo responsável pela organização do evento. Os custos decorrentes dos serviços prestados pela PMSP para a emissão da autorização, Operação do Trânsito e monitoramento por ocasião da realização do evento, mesmo que em caráter emergencial, e ainda aqueles decorrentes de danos à sinalização viária e

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

equipamentos públicos, serão ressarcidos pelo responsável do evento. A SMT definirá e regulamentará os custos referidos anteriormente, bem como os casos de interesse da municipalidade em que essa cobrança não será obrigatória, sem prejuízo das demais obrigações. A desobediência às regulamentação deve ficar sujeita às sanções e medidas administrativas estabelecidas em regulamentação específica.

No Município de São Paulo, o uso do sistema viário ou de qualquer logradouro público por veículos não classificados em uma categoria específica pelo CTB, deve ser objeto de legislação própria Municipal.

Qualquer prejuízo causado por dano ao sistema viário, sinalização de tráfego, equipamentos públicos, patrimônio público decorrente de acidente ou ato voluntário deverá ser ressarcido aos cofres públicos pelo responsável, conforme regras e normas estabelecidas pela PMSP.

Capítulo 2

ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

A SMT deve estabelecer uma Política de Estacionamento do Município como um conjunto de diretrizes técnico-administrativas e jurídico-institucionais, integradas à administração do trânsito, transporte, uso e ocupação do solo, objetivando:

- ordenar, regularizar e disciplinar a gestão da acomodação física de veículos dentro e fora da via.
- regular a oferta de vagas de estacionamento, na via pública e fora da via, como instrumento de controle da oferta e equilíbrio com a demanda da região.

Entende-se por estacionamento a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros, incluindo a operação de carga e descarga, conforme o CTB.

A Política de Estacionamento de Veículos do Município contempla interfaces com os sistemas de transportes públicos e com os aspectos urbanísticos, considerando:

- Otimização do desempenho do sistema viário através do uso do estacionamento como dispositivo de controle da demanda do transporte individual e de racionalização do uso do espaço viário;
- Desenvolvimento e implementação de um sistema de transferência modal entre os transportes individual e coletivo;
- Manutenção da dinâmica da vitalidade econômica dos eixos e pólos de centralidades;
- Adequação da oferta de estacionamento em função das demandas, respeitados os demais critérios urbanísticos estabelecidos;
- Regulamentação de sistema tarifário determinado pela racionalização da distribuição da oferta.

Para efeito da Política de Estacionamento deve ser considerada a seguinte classificação de estacionamento:

- Estacionamentos na via pública
 - Áreas de estacionamento – são partes das vias e logradouros públicos demarcados e sinalizados para o estacionamento de veículos de qualquer espécie e categoria;
 - Estacionamentos públicos – são utilizações de vias e logradouros públicos, edificadas em seu subsolo ou não, caracterizadas como

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- garagens e objeto de concessão específica ao poder privado, mas sempre de uso pelo público em geral;
- Estacionamentos especiais - são áreas das vias públicas destinadas exclusivamente aos veículos de determinada espécie e categoria que prestam serviço público à coletividade;
 - Áreas de segurança – são vias de circulação ou partes dessas vias consideradas necessárias à segurança das edificações públicas adjacentes às mesmas, nas quais a parada ou estacionamento são proibidos a qualquer veículo.
 - Estacionamentos fora da via pública:
 - Estacionamento particular – de uso exclusivo e reservado, integrante de edificação unifamiliar ou de condomínio;
 - Estacionamento privativo - de utilização exclusiva da população permanente da edificação;
 - Estacionamento coletivo – aberto à utilização da população permanente da edificação e/ou flutuante, usuária ou não das atividades desenvolvidas na mesma;
 - Estacionamento em área pública - de uso pelo público em geral, em áreas do poder público municipal, estadual ou federal, da administração direta ou indireta;
 - Estacionamento com Manobristas (ou Valetes) – de uso pelo público em geral, mas operado mediante serviço de manobrista.

O Órgão Executivo Municipal de Trânsito deverá regular o estacionamento de veículos e a acomodação física de seus equipamentos complementares sobre as vias, áreas e logradouros públicos, cujos parâmetros definidores devem considerar a função da via e uso e ocupação do solo. Essa regulamentação de estacionamento na via pública deverá considerar as diretrizes para:

- Estabelecimento de usos específicos de permissão de estacionamento, embarque/desembarque de passageiros e carga/descarga de mercadorias, serviços de manobristas e correlatos, caçambas, pontos de táxis, veículos em atividade comercial;
- Padronização de implantação e operação do sistema de Estacionamento Rotativo Pago, com a edição de normalização específica.

O estacionamento nos bens públicos municipais de uso comum da população, onde for permitido, poderá ficar sujeito ao seu pagamento, cujos preços devem ser fixados pela PMSP, que estabelecerá também as normas para o ato.

A SMT deverá propor adequação da legislação existente sobre os regimes de concessão ou permissão de estacionamento em áreas públicas, fora da via, como atividade econômica, em consonância com a Política de Estacionamento proposta. Cabe à SMT estimular a criação de equipamentos de transferência modal, para implantação de Bolsões de Estacionamento e/ou Garagens junto aos eixos estruturais de transporte coletivo.

Como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado onde se julgar necessário, a SMT poderá regular a oferta de vagas de estacionamento, implantando restrição gradativa das vagas nas vias públicas nas áreas congestionadas, saturadas ou passíveis de saturação. O espaço viário resultante da restrição da oferta de vagas de estacionamento deverá ser destinado prioritariamente ao transporte coletivo, a pé ou por bicicletas.

Com os objetivos de ampliar o espaço destinado ao transporte coletivo e ao não motorizado, de promover a requalificação do espaço urbano, de facilitar o acesso e induzir a maior utilização do SITP, a PMSP poderá construir ou promover a construção, através de concessões públicas, de estacionamentos em áreas públicas, inclusive nos subterrâneos aos logradouros públicos, desde que atendidas as condições dos respectivos EIA/RIMA e/ou EIVI/RIV. A localização e as condições da concessão dos estacionamentos deverão ser estabelecidas em lei específica.

O poder público poderá criar ou estimular a criação de áreas de estacionamento fora das vias públicas, bem como terminais particulares do serviço de Transporte Coletivo Privado de Passageiros - Fretamento, junto a Terminais de Integração do Sistema de Transporte Coletivo Público, a Estações de Metrô e Trem Metropolitano, pólos geradores de viagens e nos principais pontos de interesse de integração, como forma de racionalizar o uso do espaço viário.

Nas vias públicas, os locais destinados ao estacionamento, embarque/desembarque e carga/descarga deverão ser regulamentados através de sinalização viária, conforme diretrizes estabelecidas pelo CTB e de acordo com critérios e padrões contidos nas normas técnicas adotadas pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, podendo impor restrições quanto a horários, categoria e espécie do veículo e tipo de serviço prestado, em conformidade com a demanda, características de uso do solo e garantidas as condições de segurança, fluidez e desempenho do trânsito.

O veículo transportando Carga Perigosa só poderá estacionar para descanso ou pernoite, em áreas previamente determinadas e sinalizadas pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito. O veículo parado em local não autorizado, decorrente de motivos de emergência, parada técnica, falha mecânica ou acidente, deverá permanecer sinalizado e sob vigilância permanente de seu condutor ou autoridade

local, salvo se sua ausência for imprescindível para a comunicação do fato, pedido de socorro ou atendimento médico.

O veículo ou combinação de veículos transportando carga indivisível que não se enquadre nas especificações de peso e dimensões estabelecidas em legislação específica, só poderá estacionar para descanso ou pernoite em áreas previamente determinadas e especificadas na Autorização Especial, fornecida pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

O serviço de “manobrista de veículo na via pública” deve ser regulamentado pela SMT, garantidas as seguintes condições:

- deverá ser exercido por pessoa jurídica, que deverá solicitar “Termo de Autorização” a ser emitido pela SMT;
- os condutores dos veículos alocados na prestação do serviço deverão ser credenciados especificamente para a atividade;
- os condutores vinculados a essa atividade deverão ser habilitados e possuir cursos de formação específica, homologado pela SMT;
- para cada posto onde for instalada a prestação do serviço, a pessoa jurídica previamente autorizada para o exercício deverá comunicar à SMT, o local onde estará realizando a prestação do serviço e o estacionamento dos veículos, comprovando que o mesmo apresenta capacidade para atender à demanda;
- se os veículos ficarem estacionados na via ou logradouro público, o prestador do serviço ficará sujeito ao pagamento à municipalidade pelo uso da via pública como atividade econômica.

A SMT deverá efetuar a regulamentação do serviço de “manobrista de veículo na via pública”, através da:

- implementação de dispositivos de regulamentação para o exercício da atividade;
- implementação de dispositivos de regulamentação para o credenciamento dos condutores dos veículos usuários do sistema;
- criação e implementação de curso especial para a formação de instrutores do curso de treinamento e orientação para os condutores da atividade;
- implementação e habilitação de curso especial de formação e orientação para os condutores a serem credenciados para a atividade;
- criação e implementação de dispositivos legais para a regulamentação de elementos visuais de identificação do serviço e de sinalização viária;

PARTE VI

TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Capítulo 1

MOBILIDADE DE PEDESTRES

A SMT deve instituir a Política de Mobilidade de Pedestres, como um conjunto de diretrizes técnico-administrativas cujo objetivo é viabilizar o Modo de Transporte a Pé, como modo principal ou complementar às viagens realizadas pelo transporte motorizado. Define-se o **Modo de Transporte a Pé** como a realização de viagens, de qualquer extensão, pelo caminhar das pessoas nas vias públicas. Essa definição estende-se às pessoas com mobilidade reduzida usuárias de cadeiras de rodas.

É parâmetro básico da Política de Mobilidade de Pedestres o conceito do “desenho universal”, com o objetivo de democratizar a circulação e a acessibilidade a todos os cidadãos, de forma indiscriminada, sobretudo a grupos específicos como crianças, idosos e portadores de necessidades especiais.

São objetivos da Política de Mobilidade de Pedestres:

- Definir o Modo de Transporte a Pé como opção de deslocamento, equivalente as demais estruturas de transporte;
- Incentivar o Modo de Transporte a Pé, oferecendo condições favoráveis à sua adoção;
- Garantir a acessibilidade e a circulação em condições de segurança, seguridade e conforto ao modo de transporte a pé, articulado aos demais modos de transporte e suas respectivas infra-estruturas;
- Criar soluções técnicas que beneficiem o maior número de pessoas, entre elas os pedestres com características específicas, como crianças, idosos, gestantes e portadores de necessidades especiais;
- Dar continuidade da infra-estrutura ao Modo de Transporte a Pé,
- Definir diretrizes para a realização de campanhas educativas para toda a população destinadas a promover padrões de comportamento que garantam a segurança do pedestre e o uso adequado dos espaços compartilhados e dos equipamentos a eles destinados.

Cabe ao Órgão Executivo Municipal de Trânsito a coordenação, fiscalização, formulação de normas e de legislação específica, orientação e controle de todas as intervenções físicas e reguladoras e definição de parâmetros de projeto relativos à ocupação das calçadas, assim como à criação de ambientes seguros e confortáveis para o Modo de Transporte a Pé.

A SMT deve definir parâmetros de soluções para criação de ambientes seguros para pedestres em:

- áreas residenciais;
- corredores de transporte coletivo;
- áreas comerciais e de prestação de serviços;
- áreas industriais;
- áreas de lazer e turísticas.

Na definição das características dos espaços destinados ao deslocamento dos pedestres devem ser considerados, além das necessidades de circulação e acesso, os aspectos como porte físico, faixa etária, capacidade motora e sensorial. A segurança e o conforto do pedestre devem ser buscados desde o início até o fim de sua viagem, incluindo as etapas de transição entre modos de transporte distintos, com especial destaque à acessibilidade das instalações de conexão previstas no Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP.

A SMT deve manter atividades de desenvolvimento e pesquisa de técnicas destinadas a promover o Modo de Transporte a Pé, bem como deverá buscar o constante aprimoramento de seus técnicos no tema.

Os projetos paisagísticos das praças e demais logradouros devem ser elaborados considerando os deslocamentos dos pedestres e sua linha de desejo, contribuindo para uma melhor utilização das travessias e criando espaços agradáveis. A SMT deverá definir critérios e padrões para esses projetos.

Nos locais de alta concentração de pedestres, como terminais de transporte, estações de transferência, metrô, hospitais, *shopping centers*, estádios, centros esportivos e escolas, conforme definido pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, devem ser implantadas, num raio mínimo de 500 (quinhentos) metros, medidas de intervenção de forma a preservar uma largura mínima que possibilite a ocupação física e os fluxos bidirecionais de pedestres, com conforto e segurança, para acesso a esses equipamentos. Associadas a essas medidas, poderão ser adotadas medidas de “moderação de tráfego”, conforme definidas anteriormente.

A SMT, em conjunto com as comunidades das escolas, deve implantar um Programa de **Rotas Seguras para Escolares**, que deve consistir numa rede de rotas dotadas de sinalização e outras intervenções físicas, operacionais e educativas proporcionando segurança aos escolares em seus percursos a pé ou de bicicleta.

Os projetos de iluminação das vias públicas devem priorizar a iluminação das calçadas sobre a iluminação da pista, de forma a promover maiores condições de segurança e seguridade para o pedestre. No cronograma de implantação da iluminação pública das calçadas, deve ser dada prioridade ao entorno das escolas, hospitais, bibliotecas, teatros, cinemas, igrejas, templos, Pontos e Terminais de Ônibus, Estações de Metrô e Trem Metropolitano.

Capítulo 2

CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS

O transporte por bicicletas deve ser incentivado, em áreas apropriadas, e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, sendo um partícipe efetivo na mobilidade da população. São objetivos do **Sistema Cicloviário**:

- Articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;
- Implementar infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;
- Implantar trajetos cicloviários onde as linhas de desejo sejam expressivas para a demanda que se pretende atender;
- Agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infra-estrutura apropriada para a guarda de bicicletas.
- Promover atividades educativas visando a formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e sobretudo no uso do espaço compartilhado;
- Promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

A SMT deverá consolidar, num programa de implantação do Sistema Cicloviário municipal, as propostas contidas nos Planos Regionais Estratégicos.

O **Sistema Cicloviário** é formado por:

- Rede Viária para o Transporte por Bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;
- Locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

A **ciclovía** deve possuir pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, atendendo ainda o seguinte:

- deve ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha e do canteiro central;

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- pode ser implantada na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;
- deve ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e deve possuir sinalização de trânsito específica.

A **ciclofaixa** deve consistir numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada. A ciclofaixa pode ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico para a construção de uma ciclovia, recursos financeiros ou necessidade de segregação em função das condições de segurança de tráfego, bem como quando as condições físico-operacionais do tráfego motorizado forem compatíveis com a circulação de bicicletas.

A **faixa compartilhada** utiliza parte da via pública, devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no CTB.

A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa. A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Os locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos, que são parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte, devem ser instalados junto aos Terminais e Estações de Transferência do SITP, nas grandes indústrias, escolas, centros de compras, parques e outros serviços públicos, bem como nos eixos e pólos de centralidades. O **bicicletário** é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado. O **paraciclo** é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipados com dispositivos para acomodá-las.

A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

A SMT deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de transferência do transporte

coletivo, incluindo as de metrô, trem metropolitano e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação ou não do bicicletário.

A implantação e operação dos bicicletários fora da via pública, com controle de acesso, poderão ser executadas pela iniciativa privada, sem qualquer ônus financeiro para a municipalidade, exigindo a prévia aprovação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

- Circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no CTB e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;
- Utilizar patins, patinetes e *skates*, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;
- Circular no uso de bicicletas, patinetes elétricos ou similares, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

A SMT deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Os passeios ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento. Somente podem ser realizados nas vias públicas de nível N2 e N3 da Rede Viária Estrutural em dias, trechos e horários a serem determinados em função da menor demanda de tráfego.

PARTE IV

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DE PESSOAS PORTADORAS DE NECESSIDADES ESPECIAIS

1.

Política de Mobilidade e Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais

A SMT deve instituir a Política Pública de Mobilidade e Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais no Município de São Paulo, objetivando a inclusão da pessoa portadora de necessidades especiais, de forma que todo cidadão, independentemente de suas limitações motoras, sensoriais ou mentais possa usufruir, com segurança, seguridade e conforto, da Rede Viária Municipal e do sistema de transporte público.

É parâmetro básico da Política de Mobilidade e Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais o conceito de desenho universal, com objetivo de democratizar a circulação e o acesso.

Entende-se como suporte da mobilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais o corpo humano, auxiliado ou não por elementos específicos para seu deslocamento. Entende-se como pessoas portadoras de necessidades especiais aquelas definidas na legislação federal específica, complementada pela legislação municipal.

Cabe à SMT, no âmbito da sua competência, coordenar, fiscalizar, formular normas e legislação específica, orientar e controlar as intervenções físicas e reguladoras relativas à mobilidade e acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais na rede viária e no sistema de transporte. As organizações representativas das pessoas portadoras de necessidades especiais terão legitimidade para acompanhar o cumprimento de requisitos definidos pela SMT. Devem ser utilizadas, como referência para a elaboração do cumprimento das ações orientadas à mobilidade e acesso das pessoas portadoras de necessidades especiais, as legislações federal, estadual e municipal vigentes.

A PMSP deve, através de projeto de lei a ser encaminhado à Câmara Municipal, propor **Programa de Investimentos Específico** prevendo a destinação anual de

dotação orçamentária e as metas para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas e urbanísticas na rede viária e no sistema de transporte. O programa e as metas que visam a acessibilidade e mobilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais na rede viária e no sistema de transporte deverão ser propostos pelos órgãos envolvidos, com a coordenação da SMT.

A SMT deverá definir a priorização das ações estratégicas a serem adotadas na rede viária e no sistema de transporte, para a mobilidade e acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais.

Como forma de garantir a acessibilidade, ocupação física e a circulação de pessoas portadoras de necessidades especiais na rede viária e no sistema de transporte ficam instituídas, para definição das ações estratégicas, as seguintes diretrizes:

- Garantir nas edificações e nos equipamentos públicos e privados, novos ou existentes da rede viária e do sistema de transporte público, a acessibilidade, ocupação física e circulação;
- Garantir a mobilidade, a acessibilidade e a circulação autônoma no SITP;
- Adequar gradativamente o acesso aos veículos de transporte coletivo público municipal;
- Viabilizar os serviços adequados de transporte público, gratuitos ou não, que atendam, com segurança e conforto, às necessidades desses usuários;
- Instituir programas de implantação e fiscalização da aplicação de normas de construção, recuperação e ocupação da Rede Viária do Transporte a Pé, que garantam as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação com segurança, seguridade e conforto;
- Estabelecer, implantar e fiscalizar a aplicação de normas de remoção de barreiras e de obstáculos nas vias públicas e no acesso ao transporte público;
- Participar da elaboração, revisão e aprovação de normas de instalação de equipamentos e mobiliário urbano que sejam afetos à rede viária e ao sistema de transporte.
- Estabelecer a regulamentação para circulação, parada e estacionamento de veículos e implantar a respectiva sinalização de trânsito, compatível com a segurança e as necessidades da circulação e acessibilidade desses usuários;
- Garantir nos espaços públicos e privados dos pólos geradores de viagens de médio e grande porte, analisados pela SMT, medidas e dispositivos de acesso, ocupação física e circulação;
- Ampliar os canais de informação, comunicação e de participação da comunidade envolvida, devidamente adequados a todos os tipos de necessidades especiais.

Os serviços de transporte público poderão ser prestados diretamente pelo poder público ou por terceiros, através de concessão ou contratação segundo legislação específica.

A Política de Mobilidade e Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais deve prever também as atividades de capacitação dos trabalhadores que têm contato com o público e dos servidores públicos que exercem atividades de planejamento, projetos e operações dos sistemas viário e de transportes, com o objetivo de permitir melhor entendimento das especificidades dos portadores de necessidades especiais, bem como adquirir instrumental que permita a comunicação e o melhor atendimento a esses usuários.

A SMT deverá desenvolver atividades educativas relativas à mobilidade e à acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais na rede viária e ao sistema de transporte.

2.

Adequação do Transporte Público para Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais

A PMSP deverá estabelecer estratégia que torne, progressivamente, os diferentes serviços de transporte público acessíveis e disponíveis também para os portadores de necessidades especiais, podendo criar e manter serviços diferenciados de táxis, com veículos equipados e condutores capacitados a atender às pessoas portadoras de diferentes deficiências ou com mobilidade reduzida, permanentes ou temporárias.

A PMSP deve manter serviço de atendimento especial, como modo de transporte “porta-a-porta”, gratuito, voltado ao portador de necessidades especiais com alto grau de dependência.

A frota de transporte coletivo público operante no Município, prioritariamente no subsistema estrutural do SITP, deve ser gradativamente substituída ou adaptada de forma a permitir o acesso e transporte, com segurança, seguridade e conforto dos portadores de necessidades especiais, conforme legislação federal. Deverão ser criados serviços específicos, no Subsistema local do SITP, para rotas de atendimento às pessoas portadoras de necessidades especiais.

Os veículos do transporte público coletivo municipal que atendem, exclusivamente ou não, aos usuários com necessidades especiais devem ser adequados com:

- Reserva de assento preferencial, através de sinalização específica para portadores de necessidades especiais;
- Espaço para acomodação de cadeiras de rodas, durante as viagens das pessoas com necessidades especiais;
- Equipamento próprio ou com elevador ou plataforma ou, ainda, com sistema de abaixamento de suspensão do veículo para o embarque/desembarque destas pessoas, podendo ser também dotados de ajuda técnica² do prestador de serviços para que não seja necessária a ajuda de terceiros;
- Catracas, portas e corredores largos;
- Barras verticais de apoio em número suficiente;
- Sistema de comunicação adequado aos usuários.

Toda a sinalização de interesse do usuário deve ser prestada também às pessoas portadoras de necessidades especiais, na forma adequada ao seu entendimento. A sinalização dos Terminais de Integração, das Estações de Transferência e dos Pontos de embarque/desembarque de passageiros, bem como da parte interna e externa dos ônibus, deverá possuir sua versão em caracteres da linguagem Braille, com o mesmo conteúdo. No interior dos Terminais de Integração deve haver sistema de sonorização e sistema de sinalização que prestem informações de interesse do usuário e da operação do SITP.

As edificações, novas ou existentes, que compõem o SITP, como Terminais de Integração, Estações de Transferência, plataformas de embarque/desembarque e pontos de parada deverão proporcionar, através da viabilização das condições exigíveis, bem como dos padrões e das dimensões mínimas que visam propiciar às pessoas portadoras de necessidades especiais, melhor e mais adequado acesso, ocupação física e circulação, conforme as especificações das normas de acessibilidade definidas pela SMT e complementadas pelas demais normas vigentes.

As condições estabelecidas pelas normas devem ser aplicadas nas edificações do sistema de transporte municipal existentes, através de adaptações das construções, se necessárias. O mesmo se aplica às edificações congêneres dos sistemas de transporte metropolitanos localizadas no Município de São Paulo. Durante a realização de obras e atividades de manutenção e conservação, devem ser adotadas medidas que preservem as condições de acessibilidade, ocupação física e circulação das pessoas portadoras de necessidades especiais. Os acessos a essas edificações

² Entende-se por “ajuda técnica”: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso do meio físico.

devem ser sinalizados conforme normas definidas pela SMT, respeitando as demais normas vigentes.

3.

Adequação do Sistema Viário para Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais

As calçadas, passeios e vias para circulação de pedestres devem ser projetados e construídos com pisos adequados à circulação da pessoa portadora de necessidades especiais. Os equipamentos, mobiliário urbano e outros elementos de utilidade pública, como também outros obstáculos à circulação devem ser posicionados de forma que não comprometam a passagem das pessoas com necessidades especiais de locomoção. A sinalização e dispositivos viários não devem constituir num bloqueio à passagem, devendo a colocação de colunas nas calçadas e junto das travessias manter as larguras mínimas para o deslocamento destes usuários. Deve haver manutenção e conservação freqüente do piso do passeio e da vegetação existente.

O rebaixamento de calçadas, junto às travessias de pedestres, canteiros centrais, ilhas e refúgios ou demais locais aprovados pela SMT, deve garantir às pessoas portadoras de necessidades especiais condições adequadas de utilização. O rebaixamento de calçada deve seguir padrão de construção e locação conforme definido pela SMT, em consonância com as normas da ABNT.

Nas rotas para pedestres com deficiência visual e demais locais e áreas aprovados pela SMT, o rebaixamento de calçada deve ser sinalizado com uma faixa de piso de podotátil com textura diferenciada para indicar as descidas e subidas e sinalizar que aquele é um local seguro para a travessia.

A SMT, em conjunto com os demais órgãos envolvidos, deve estabelecer programa integrado de adaptação das calçadas e passeios de forma a criar condições adequadas para circulação da pessoa portadora de necessidades especiais.

Deverão ser definidos os locais que terão prioridade na adaptação, levando-se em consideração as proximidades de localidades onde há concentração de pessoas portadoras de necessidades especiais. Devem ser definidas rotas específicas para este grupo, dotadas de todas condições exigíveis pela Norma ABNT, para possibilitar a acessibilidade, ocupação física e circulação com conforto, seguridade e segurança. Estas rotas devem consolidar ligações entre estes locais que reúnem os portadores de necessidades especiais até os pontos onde estão localizados os terminais e

estações do transporte coletivo, os locais de estacionamentos de seus veículos, ou até outras edificações de interesse.

Na elaboração do projeto de rotas para pessoas com necessidades especiais devem ser consideradas as características próprias de cada tipo de sinalização:

- A largura adequada das vagas de estacionamento;
- Os tempos necessários à travessia, uma vez que a velocidade média da pessoa com necessidade especial é inferior à do pedestre comum;
- A altura da colocação da “botoeira” nos semáforos.
- A utilização, em rotas, com presença de deficientes visuais, de sinalização semafórica com dispositivo sonoro que permite ao usuário identificar o momento a partir do qual a travessia pode ser realizada.

O pavimento da pista de rolamento, junto às travessias de pedestres, deve oferecer condições favoráveis ao deslocamento das pessoas portadoras de necessidades especiais. Qualquer obstáculo deverá ser eliminado, tais como tampas de poços de visita elevadas, irregularidades no pavimento, existência de buracos, dentre outros.

Nos locais onde forem utilizados os canteiros centrais, ilhas e refúgios para auxiliar a travessia de pedestres, devem ter dimensões compatíveis para usuários de cadeiras de rodas.

A inclinação transversal dos passeios, resultantes do desnível do lote em relação à pista de rolamento, que visa permitir o acesso de veículos, não deve constituir-se em obstáculo ao trânsito de pessoas portadoras de necessidades especiais. A compensação da diferença entre os níveis deve ser feita internamente ao lote, conforme especificações do Código de Obras e Edificações do Município.

A circulação, o estacionamento e a parada de veículos, assim como as travessias adaptadas ao uso da pessoa portadora de necessidades especiais devem ser sinalizadas, utilizando os padrões especificados no Código de Trânsito Brasileiro e em normas estabelecidas pela SMT, como:

- Sinalização vertical de regulamentação de estacionamento própria para vagas destes usuários;
- Sinalização vertical específica indicativa de serviços auxiliares;
- Sinalização vertical específica indicativa educativa;
- Sinalização horizontal – Símbolo Internacional de Deficiente Físico, para ser utilizado nas vagas de estacionamento, destinadas aos condutores ou passageiros portadores de necessidades especiais que apresentam problemas de locomoção;

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

- Dispositivos e sinalização auxiliares – travessias elevadas, no caso específico para deficiente visual, o piso podotátil;
- Sinalização semafórica complementada por dispositivo sonoro, dirigida aos pedestres com deficiência visual.

A utilização das vagas estacionamento, destinadas aos condutores ou passageiros portadores de necessidades especiais que apresentam problemas de locomoção deve observar o princípio da impessoalidade, devendo a SMT regulamentar a forma de cadastramento dos interessados, bem como a forma de identificação dos seus veículos.

Deverão ser exigidos, nos espaços públicos e privados dos pólos geradores de viagens, dispositivos de acesso, ocupação física e circulação das pessoas portadoras de necessidades especiais. Nos estacionamentos desses pólos devem ser reservadas vagas para veículos de transporte de pessoa portadora de dificuldades de locomoção, devidamente localizadas e sinalizadas conforme as normas estabelecidas pela SMT, em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro, normas da ABNT e Código de Obras.

Em situações de obras sobre a calçada, devem ser observados cuidados especiais para manter a continuidade da circulação, acesso e ocupação física da pessoa portadora de necessidades especiais, de forma a garantir segurança, conforto e seguridade.

Prefeitura Municipal de São Paulo

Marta Suplicy – Prefeita

Secretaria Municipal de Transportes – SMT

Jilmar Tatto – Secretário

Departamento de Transporte Público – DTP

Josias Lech

Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV

Valdir Cardoso Neves

São Paulo Transporte – SPTrans

Gerson Luis Bittencourt - Presidente

José Evaldo Gonçalo - Diretor de Gestão

Maurício Thesin - Diretor Operacional

Elieel Rodrigues Marins - Diretor Financeiro e Administrativo

Uilson de Araújo Barbosa - Diretor de Relações Internas

Companhia de Engenharia de Tráfego – CET

Francisco Macena da Silva – Presidente

Irineu Gnecco Filho – Diretor de Operações

Antonio Crescenti Filho – Diretor Administrativo e Financeiro

Ana Rita Santos Souza – Diretora de Representação

Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes

Equipe Técnica

Coordenação	Ana Odila de Paiva Souza (SMT) Marise Rauen Vianna (SMT)	
SMT	Helena Orenstein de Almeida	
Departamento de Transporte Público – DTP	Jomar Santos de Lisboa Roberto Zanicheli Cintra	
Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV	Iná Rosa da Silva Vera Cerqueira A. Barbosa	
São Paulo Transporte - SPTrans	Luis Otávio Calagian Klara Anna Maria Kaiser Eduardo Carvalho	
Companhia de Engenharia de Tráfego - CET	Arnaldo de F. Xavier Luiz Álvaro de T. Barros Jr Marcelo Luiz Labate Márcia Regina M. da Silva Maria Ermelina B. Malatesta Maurício C. G. Losada Ronaldo Tonobohn (coordenação) Sandra S. de Souza Sonia Marly Di P. Barbosa	Gerência de Planejamento
	Eduardo Macabelli Enrico Chiabrandó José Carlos Andersen José Manuel N. Garcia Silvana Di B. Dantos Tadashi Miyake Junior	Diretoria de Operações
	Lucélia Helena Moura Maria Luiza L. M. dos Santos	ATE
Consultoria: TTC – Engenharia de Tráfego e de Transportes	Francisco Moreno Neto (coord.) Ada T. Yamaguishi Eli K. Vazzolla Selma O. Granata	Execução
	Elmir Germani Fátima Aparecida de Mattos Fátima Figueiredo	Colaboração