

Transporte e

Circulação

Orçamento Participativo

2002

CICLO TEMÁTICO



COORDENADORIA DA
Participação Popular

ORÇAMENTO PARTICIPATIVO
Você decide.
A Prefeitura faz.

PREFEITURA DA CIDADE DE
São Paulo
GOVERNO DA RECONSTRUÇÃO
SECRETARIA DO GOVERNO

GT Transporte e Circulação

Secretaria de Infra-Estrutura Urbana (SIURB)
Secretaria Municipal de Transportes (SMT)
São Paulo Transporte S/A (SP Trans)
Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL

Coordenadoria Especial do
Orçamento Participativo
op@prefeitura.sp.gov.br
fone: 3315-9077 ramais: 2091 e 2281

Coordenadoria da
Participação Popular
cpp@prefeitura.sp.gov.br
fone: 3315-9077 ramais: 2303 e 2339

Rua da Figueira, 77
Parque Dom Pedro II
CEP 03003-000
São Paulo - SP

Agradecimento: SIS - Secretaria de Implementação das Subprefeituras
pela cessão do espaço e infra-estrutura para os seminários

Participe do do OP - 2002

Temáticas:

Preparatórias - Abril/2002 (em 9 macro-regiões)
Deliberativas - Maio/2002 (em 9 macro-regiões)

Territoriais:

Preparatórias - Junho/2002 (em 270 áreas censitárias)
Deliberativas - Julho/2002 (em 96 distritos)

Informe-se em sua regional ou nas coordenadorias.

Telefones para informações sobre OP 2002

Regional	Supervisor	Telefone
Cidade Ademar	João Alberto	5632-0973
Áricanduva/ Vila Formosa	Virginia	6674-1994 R. 223
Butantã	Fábio	3742-7211 R. 113
Campo Limpo	Hermes Maria Antonieta	5841-5434
Capela do Socorro	Cassia	5667-3700 R. 2028
Casa Verde	Ana Maria	3965-0640 R. 207
Ermelino Matarazzo	Luiz Antonio	6546-4992
Freguesia do Ó	Irlaine	3859-4600
Guaianasas	Ricardo Celina Luís	6961-0602
Ipiranga	Alessandra	6163-3666 R. 207
Itaquera	Marcos	6944-0555
Jabaquara	Angela Edmundo	5588-3229 R. 211 5588-3229 R. 212
Jaçanã/ Tremembé	Alexsandro	6241-1122 R. 206
Lapa	Valter	3673-6022 R. 204
Vila Maria/ Vila Guilherme	Risodalva Valdir	6909-0113
Mooca	Gutemberg	6694-2778 292-2122 R. 386
São Miguel Paulista	Neusa	6297-1377
Penha	Neninha	6957-5760
Pinheiros	Suria	3031-2777 R. 119 / 164
Pirituba/ Jaraguá	Girlele Viviane	3901-4844
Perus	Dimas	3917-0904 R. 232
Santo Amaro	Ygor	5687-0329
Sé	Claudia	227-6098
São Mateus	Fábio	6736-1183
Santana	Helvio Janio	201-7699
Vila Mariana	Armando	5572-3982
Vila Prudente	Ademir	6211-6488
Itaim Paulista	Vonivaldo	6566-3744
Posto Av. Parelheiros	Edson Araujo	5920-8905
Posto Avançado Tatuapé	Márcia	6991-8654

Informações:

3315-9077 ramal 2091

www.prefeitura.sp.gov.br/cidadania/op

○ **Orçamento Participativo** é um mecanismo inovador da gestão pública que se baseia na participação popular e na decisão pública sobre a melhor alocação dos recursos e das verbas da municipalidade para a produção de obras e serviços.

Trata-se de uma inovação nas políticas públicas que vem sendo implantadas com sucesso

em prefeituras e governos estaduais seriamente comprometidos com a gestão democrática e participação cidadã. O Orçamento Participativo supõe a criação de um espaço público não estatal que se baseia na participação livre, universal e democrática de todos os moradores da cidade na definição de prioridades orçamentárias e de obras e serviços com base na aplicação de critérios distributivos segundo parâmetros que levam em conta população envolvida, carências e demandas não atendidas e preferência popular apurada. Ao lado dessa importante ação redistributiva o OP é um fórum cidadão de competências e atribuições reconhecida pelo Poder Municipal.

○ **Conselho do Orçamento Participativo** é formado por conselheiros eleitos por meio de reuniões públicas que elegem delegados e que indicam as prioridades



■ ■ ■ c o n t i n u a ç ã o

orçamentárias e as obras e serviços a fazerem parte da peça legal que, a cada ano, o Poder Executivo manda para apreciação da Câmara Municipal de Vereadores. As regras de todo esse amplo e abrangente processo de participação e de consulta popular são pactuadas e definidas pelo próprio conselho do OP em que a população, através dos seus representantes, vota e decide e onde o governo municipal participa com seus representantes sem direito a voto. Dessa forma, a participação cidadã se realiza e o planejamento democrático das ações do poder público se materializa.

Para este ano, o Conselho do OP e a Prefeitura realizarão o OP levando em conta seus aspectos temáticos e territoriais, visando discutir 100% do orçamento municipal. Para isso, o conselho do OP a ser formado atenderá aos dois processos de reunião que serão realizados.

No OP territorial a população decide obras e serviços prioritários e escolhe delegados para melhor representar suas demandas. No OP temático a população participa de uma das 5 reuniões temáticas (transporte e circulação; saneamento ambiental e recursos hídricos; desenvolvimento econômico e geração de renda; cidadania, inclusão social e combate à pobreza; e habitação e desenvolvimento urbano) para decidir a prioridade a ser dada pela prefeitura nas políticas setoriais e para escolher seu delegado.

Participe das reuniões do Orçamento Participativo e ajude a construir uma cidade de melhor qualidade para todos, feita com justiça, democracia e participação.



■ ■ ■ **continuação**

em especial, a escolares e empresas.

■ **Programas de Obras de Infra-estrutura Urbana**

Esse Programa trará a implantação dos seguintes subprogramas:

■ **Subprograma Manutenção de Obras de Arte -**

Este Subprograma refere-se à manutenção a ser realizada em viadutos, pontilhões, passarelas e pontes.

■ **Subprograma Construção e Recuperação de Pavimentação de Ruas e Avenidas**

Este Subprograma pretende melhorar as condições de pavimentação existentes e ampliar a extensão de pavimentação das vias públicas, tais como ruas e avenidas.

■ **Subprogramas de Obras e Serviços para Controle de Inundações**

Esse Subprograma trará a implantação de outros subprogramas a seguir:

■ **Subprograma de Canalização em Córregos**

Esta ação pretende a canalização de forma fechada (por galerias) em córregos ou aberta (ex: avenidas sanitárias), aproveitando os espaços para ampliar a circulação e os acessos.

■ **Subprograma de Desassoreamento de Canalizações e de Piscinões**

Preservação das condições necessárias para escoamento, armazenamento e fluidez de córregos e rios.

■ **Subprograma de Obras de Piscinões e Diques**

Obras com o objetivo de disciplinar o afluxo e a reserva de maior volume de águas dos córregos por ocasião das chuvas.

■ **Subprograma de Diagnóstico de Canais e Galerias**

Levantamento da situação em que se encontram os canais e as galerias para intervenção antes da ocorrência dos problemas.

umário

diagnóstico

01

diretrizes

03

ações em 2002

05

anotações

15

■■■ **continuação**

operadores de PACs acham-se situados em pontos elevados de determinados edifícios, com visão de importantes extensões do viário. São funcionários treinados, equipados com binóculos e aparelho de radiocomunicação, que observam e comunicam imediatamente à Central de Operações, eventuais problemas no trânsito. São utilizadas também câmaras de TV que fazem parte do projeto Semáforos Inteligentes - SEMIN - que permitem uma melhor gestão do tráfego, através de intervenções rápidas na alteração dos tempos dos semáforos, conforme o fluxo de veículos que se utilizam da via, principalmente nos horários de pico.

Além das informações recebidas dos PACs, que visualizaram em média 529 km do sistema viário principal no ano 2001, a Central de Operações conta com o telefone 194, de discagem gratuita, à disposição da comunidade para a comunicação de problemas de trânsito observados ou para solicitação de informações. A média mensal de ligações atendidas pelo Fone 194 é de 158.900.

A **Operação Horário de Pico**, rodízio municipal implantado a partir de outubro de 1997, foi realizada durante todo o ano, sendo exceção apenas em janeiro, quando o reduzido volume de veículos em circulação não justificou sua necessidade.

São executadas também operações especiais de tráfego para os eventos cuja elevada atração de público interfere na normalidade do trânsito. As principais operações especiais de trânsito são as seguintes: Operação Volta às Aulas, Operação Enchente, Operação VII Maratona de São Paulo, Operação São Silvestre, Operação Interlagos, Operação "Morumbi"; "Operação Estrada"; "Operação Vestibular Mackenzie"; "Operação Fuvest"; "Operação Natal"; Feiras e exposições e Eventos cívicos e religiosos.

■ **Educação no Trânsito** - Pela natureza de suas atividades, a CET é uma empresa com destacado conteúdo de responsabilidade pública e cidadania. Neste segmento a maior participação da empresa reside na educação para o trânsito que tem por finalidade a incorporação de hábitos e comportamentos seguros nos deslocamentos realizados, tornando-se um dos melhores instrumentos para se alcançar, a médio e longo prazo, maior fluidez e segurança no trânsito. Trata-se, portanto, de um trabalho permanente dirigido à população da cidade e,

■ ■ ■ c o n t i n u a ç ã o

■ **Iluminação de Faixas** - Consciente de que a pouca visibilidade no período noturno é um importante fator na ocorrência de atropelamentos, a CET em 1997, iniciou a implementação do projeto de iluminação em faixas de travessia de pedestres em locais com deficiência de iluminação pública.

■ **Sinalização Viária** - Manutenção - A sinalização viária é um instrumento básico de Engenharia de Tráfego para a organização do tráfego em geral, visando regulamentar a utilização das vias, proporcionar a redução de acidentes, garantir as condições de mobilidade das pessoas, bens, cargas e serviços, prestar informações à população e educar motoristas e pedestres. A sinalização é implementada conforme os projetos operacionais de implantação/ manutenção e pedidos de sinalização, elaborados pelas GETs com base nos levantamentos efetuados em campo para atender às necessidades de novas sinalizações, manutenção da sinalização existente e no atendimento, após análise, de pedidos de sinalização encaminhados pela população.

■ **Programa de Orientação do Trânsito** - POT - Projeto abrangente de sinalização de orientação de tráfego, de reconhecida influência na economia de percursos e tempo de viagens, o POT foi desenvolvido com medidas diferenciadas voltadas às melhorias das informações prestadas ao usuário do sistema viário. Estas medidas exigiram estudos direcionados à definição de um novo padrão visual das placas que permite atender aos diferentes desejos de viagens, associado a medidas de melhoria das condições de conforto e segurança em relação aos deslocamentos e destinos de interesse do usuário.

■ **Operação do Tráfego na Cidade** - Atividade fundamental, a operação do sistema viário tem por objetivo garantir, aos cidadãos, mobilidade dentro do espaço urbano. Esta mobilidade, por sua vez, pressupõe condições satisfatórias de segurança, acessibilidade, fluidez e confiabilidade. A operação de tráfego disponibiliza centenas de técnicos supervisionando o sistema viário principal em viaturas, nas 24 horas do dia em todos os dias da semana, assegurando fluidez e segurança, numa extensão média de 516 quilômetros, envolvendo mais de 1.800 operadores de campo, entre técnicos e engenheiros, ressaltando que entre estes encontram-se 650 técnicos que atuam no programa **Via Livre**, e mais 97 operadores de Postos Avançados de Campo - PACs. Os

diagnóstico

A situação do setor de transporte e trânsito assumido pela nova gestão municipal era dramática. De um lado, a precariedade e insuficiência histórica da infra-estrutura, de outro a desorganização do sistema de transporte e trânsito resultante da desarticulação dos próprios órgãos municipais responsáveis pela definição de políticas, controle e fiscalização.

A queda da mobilidade da população nos últimos anos, os grandes congestionamentos, os longos tempos de viagem e os elevados índices de poluição atestam esta condição crítica.

Os baixos investimentos em transporte de massa concomitantes à priorização do transporte individual levaram a uma condição extrema de saturação do sistema viário, que necessita ser urgentemente revertida.

A rede de transporte coletivo que serve o Município de São Paulo é insuficiente. A denominada rede constitui, na realidade, um conjunto de modos superpostos, sem integração tarifária, penalizando duplamente a população no deslocamento com maior tempo e maior custo. A dificuldade de articulação institucional entre as diversas esferas de governo dificulta a otimização dos escassos recursos existentes.

A malha ferroviária à disposição da população não consegue captar mais do que 10% das viagens coletivas, ainda que com os recentes investimento do Governo Estadual nas linhas Pinheiros e Tronco Leste. O Metrô, por sua vez, responde apenas por 12% das viagens, através de uma rede insuficiente de 51 km atendendo apenas ao Município de São Paulo.

Os demais 78% das viagens são realizadas por uma frota de cerca de 10,5 mil ônibus, sendo que este modo de transporte, na maior parte dos seus trajetos, disputa, em desvantagem, espaço com o automóvel. Existem apenas 40 km de corredores segregados de ônibus e cerca de 50 km de vias com faixa preferencial.

■ ■ ■ **continuação**

Isto assume uma dimensão ainda mais problemática se considerarmos a ausência, no âmbito municipal e metropolitano, de uma política de integração que potencialize a pouca infra-estrutura de transporte público disponível na cidade.

A baixa quantidade do serviço prestado pelos modos coletivos teve duas conseqüências extremamente graves:

■ a primeira foi a perda gradativa dos usuários dos modos coletivos para o individual. Apesar dos altos índices de população de baixa renda, o Município de São Paulo conta com uma frota de 5,3 milhões de automóveis licenciados, ou seja, um automóvel para cada 1,54 habitantes. Este número excessivo de veículos circulando no Município tem provocado índices crescentes de congestionamento na capital - a velocidade média foi de 25 km/h no pico da tarde em 2001 e a extensão de congestionamento de 115 km - afetando tanto a circulação de autos particulares, quanto do transporte coletivo.

■ a outra conseqüência foi a perda de usuários - e também de receita - do sistema regulamentado para o transporte clandestino. Estima-se que existam 15 mil peruas atendendo na cidade de São Paulo, o que coloca em risco a sustentabilidade da economia do setor e sua própria governabilidade.

Em que pesem os crescentes congestionamentos enfrentados por todos aqueles que se deslocam por modo motorizado, a perversidade do sistema é tal que os usuários do modo individual usufruem de condição bastante privilegiada em relação aos usuários de modos coletivos. Aqueles que utilizam transporte coletivo realizam na prática menos viagens (têm menos oportunidade de viagem), perdem mais tempo no deslocamento (viagens 2,3 vezes mais demoradas), pagam mais caro pelo transporte (viagens 2 vezes mais caras) e, portanto, têm maior dificuldade em acessar os bens e serviços.

Outro elemento de significativa importância é o elevado índice de acidentes de trânsito no Município de São Paulo. Embora venha caindo a partir de 1997, quando foi implantado o novo Código Brasileiro de Trânsito, está entre os maiores do mundo, atingindo 17,4 para cada mil habitantes, no ano de 2000.

■ ■ ■ **continuação**

no início do ano letivo, tornou público a contratação de transportadores escolares, em caráter emergencial, para início de operação em 06 de fevereiro de 2002, atendendo aproximadamente a 10.000 mil alunos.

Independentemente das contratações emergenciais, a Secretaria Municipal de Transportes continua com os procedimentos administrativos relativos às Concorrências Públicas, cuja meta é o atendimento de 100.000 alunos.

■ **Centralidade** - Consiste na recuperação urbana de praças, áreas de lazer e equipamento públicos, além da implementação de medidas que permitam o acesso da população a estas áreas, tais como: pintura de faixas de pedestres, iluminação, implantação e manutenção de semáforos. Tais ações implicam na melhoria das condições de segurança viárias e de pedestres. Serão tratados 390 km de vias em 22 regionais.

■ **Corredores Regionais** - Revitalização - Consiste na manutenção do pavimento, manutenção da sinalização de trânsito, manutenção dos abrigos de ônibus, revisão dos semáforos, urbanização dos corredores com recuperação de praças e áreas de lazer e melhoria das condições de segurança viária e de pedestres. Serão tratados 119,7 km de vias em 18 regionais.

■ **Segurança Viária em Centros Regionais de Bairros**

■ Programa de Segurança para Pedestres

Macrorregião	Regional	Local	Extensão
Norte	JT	Av. Guarapiranga	3,0 km
Norte	VM	Av. do Cursino	6,1 km
Leste 1	SM	Av. Barão de Muritiba	1,2 km
Leste 1	AF	Av. Eduardo Cotching	1,3 km
Leste 1	VP	Estrada Vila Ema	6,1 km
Leste 1	PE	Av. Sapopemba	12,0 km
Leste 1	PE	Av. Cangaíba	5,6 km
Sul 1	AD	Av. Yervant Kissajikian	3,9 km
Sul 2	CL	Rua Antonio Rmaos Rosa	1,2 km
Sul 2	CL	Av. Carlos Lacerda	3,3 km
Sul 2	CL	Av. Maria Coelho Aguiar	1,1 km
Sudeste	VM	Av. do Cursino	6,1 km
Total da extensão (km)			50,9 (km)

■ ■ ■ c o n t i n u a ç ã o

transporte coletivo nos eixos da Av. Rio Bonito, Av. Washington Luís, Av. Moreira Guimarães, Av. Ruben Berta e Av. 23 de Maio.

■ **Corredor Sapopemba:** desenvolvimento de projeto básico que priorize a circulação do transporte coletivo nos eixos da Av. Sapopemba (faixa da adutora da Sabesp) e da Av. Salim Farah Maluf.

Pretende-se ainda melhorar a fluidez e a segurança do transporte através da monitoração integrada do transporte coletivo nas vias estruturais, melhoria da sinalização dessas vias, replanejamento das linhas, revisão dos pontos de parada e implantação de sistema de informação ao usuário.

■ **Via Livre** - O Programa Via Livre consiste em ações de melhoria de baixo custo e rápida implantação nos sistemas de transporte e trânsito, envolvendo a manutenção do pavimento, manutenção da sinalização de trânsito, manutenção dos abrigos de ônibus, revisão e adaptação das linhas de transporte coletivo, revisão dos semáforos, intensificação da fiscalização de trânsito e transporte, urbanização dos corredores com recuperação de praças e áreas de lazer, ajuste da circulação de trânsito, readequação geométrica do sistema viário e melhoria das condições de segurança viária e de pedestres. Seu objetivo é otimizar a circulação viária nos corredores de transporte coletivo por ônibus a fim de proporcionar melhor atendimento e maior conforto ao usuário através de redução do tempo de percurso e/ou o aumento da velocidade e, ao mesmo tempo, garantir a segurança dos pedestres, possibilitando melhores condições de mobilidade à população e transformando o transporte coletivo em um modal eficaz e atraente. São 75,8 km de vias selecionadas em 7 regionais.

■ **Transporte Escolar Gratuito** - Já em relação ao Programa de Transporte Escolar Gratuito, criado pelo Decreto nº 41.391, de 21 de novembro de 2001, cujo objetivo é o transporte dos alunos da rede municipal de ensino fundamental e educação infantil, no município de São Paulo, a Secretaria Municipal de Transportes vem promovendo a seleção dos condutores que transportarão os alunos. Os alunos atendidos pela Secretaria Municipal da Educação, foram selecionados através dos seguintes critérios: problemas crônicos de saúde, menor faixa etária, menor renda familiar e maior distância entre a residência e a escola. A Secretaria Municipal de Transportes, visando a viabilização do Programa



- gestão integrada do transporte e trânsito, articulando melhor a ação da CET e da SPTRANS para priorizar o transporte coletivo sobre o individual;
- implantar nova rede de transporte coletivo, integrando tarifária e fisicamente os vários modos, de forma a obter a modicidade tarifária e eficácia na oferta dos serviços;
- garantir as condições de mobilidade das pessoas e bens, priorizando a segurança, especialmente a de pedestres;
- garantir as condições de mobilidade dos deficientes físicos através do Projeto Atende e adaptação dos meios de transporte e pontos de parada, as vagas de estacionamento para deficientes e os programas de educação no trânsito que incentivem o respeito aos deficientes;
- gestão metropolitana dos Transportes e da Circulação;
- fortalecer os centros regionais, através de programas de transporte e trânsito e em sintonia com os planos diretores regionais;
- recuperar a função normatizadora da Secretaria Municipal de Transporte (SMT) e aperfeiçoar os mecanismos de gerenciamento;
- compartilhar com a população a gestão do transporte municipal através do Conselho Municipal de Transporte, garantindo a participação popular nas decisões sobre o trânsito e transporte;
- normatizar o serviço de Moto Frete;
- considerar a criação de uma política de transporte para ciclistas;
- implementar política de esclarecimento / informação para uma mudança de cultura em relação ao transporte coletivo;

■■■continuação

- investir em tecnologia menos poluente;
- ampliação da rede viária para as áreas não atendidas;
- considerar a questão da segurança nas políticas de circulação e do transporte coletivo, investindo na qualificação dos operadores do transporte coletivo;
- articular as instituições visando à otimização dos recursos financeiros existentes;
- combater o transporte clandestino.

■■■continuação

de vários modos de transporte com um mesmo bilhete e, ainda, a realização de viagens curtas internas a uma mesma região com uma tarifa mais acessível.

Isto só será possível com a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, através de cartões inteligentes (Smart Card) que permitem créditos em dinheiro serem convertidos em viagens, e a instalação de leitora de cartão nos ônibus em substituição as atuais catracas. O Bilhete Único permitirá ao passageiro utilizar qualquer ônibus das linhas locais e estruturais pagando tarifas diferenciadas de acordo com o percurso.

Deverá também ser implantada a Integração Temporal que permite a utilização de qualquer transporte do sistema por um período de tempo, pagando uma única tarifa.

■ **Veículo Leve sobre Pneus - VLP** - Com o mesmo propósito de melhorar o atendimento da população e aproveitar os recursos já investidos pela Municipalidade em infra-estrutura, a Secretaria Municipal de Transportes planeja terminar as obras do VLP, interrompidas na última gestão.

A linha Sacomã - Parque Dom Pedro II percorrerá os eixos viários da Av. das Juntas Provisórias e Av. do Estado, em pista totalmente segregada, com 9 estações, distantes em média 800 metros uma da outra, 1 estação de transferência no Parque Dom Pedro II e um Terminal, no Sacomã. A Ligação Vila Prudente - São Mateus, com início no entroncamento da Av. do Estado com Av. das Juntas Provisórias percorrerá os eixos da Av. Anhaia Melo, Av. Sapopemba até o Terminal Rodoviário Municipal de São Mateus, já em operação, operará em via segregada à esquerda, com implantação de paradas para embarque e desembarque, também à esquerda, no nível do veículo.

■ **Corredores** - Além do VLP serão implantados três corredores de média capacidade com segregação física em Pirituba / Lapa, via Edgard Faccó e São João; Guarapiranga. Serão ainda desenvolvidos projetos para os seguintes corredores:

■ **Corredor 23 de Maio:** desenvolvimento de projeto executivo para possibilitar a implantação de sistema que priorize a circulação do

■ ■ ■ **continuação**

planeja-se sua recuperação já que encontram-se em estado bastante deteriorado.

○ novo sistema proposto será organizado em três subsistemas, articulados operacional e tarifariamente, segundo os desejos de deslocamento da população usuária, visando sempre garantir a eficácia na oferta dos serviços e a modicidade tarifária:

■ **Subsistema Local** - composto por linhas de atendimento regional, geralmente operadas por operadores autônomos regulamentados, utilizando veículos leves (micros e mini-ônibus), com tarifa menor em relação à tarifa atual. ○ objetivo na implantação deste subsistema é racionalizar o sistema através da alimentação das linhas estruturais, fortalecer os centros de bairro, combater os operadores clandestinos e atrair para o sistema de transporte coletivo o viajante a pé, que por vezes não dispõe de um sistema móxico para atender curtos deslocamentos.

■ **Subsistema Estrutural** - responsável pelo atendimento às demandas de longa distância, aos centros e sub-centros, de característica concentradora de demanda e operado por veículos de maior capacidade e melhor padrão tecnológico (articulados, padron). Este subsistema, operado em conjunto com o sistema local, propiciará uma alta racionalidade dos deslocamentos mais longos, maior oferta e melhor nível de desempenho, proporcionado pela redução, nos corredores de maior demanda por transporte coletivo, da quantidade de ônibus, obtida pelo nível de ocupação por veículo mais adequado.

■ **Subsistema Central** - composto por linhas operadas dentro do chamado centro expandido, visa articular os corredores centrais e complementar o Subsistema Estrutural, através de ligações intersetoriais dentro do centro expandido e garantindo a micro-acessibilidade dentro da área central. Com a nova rede eliminaremos as linhas com longo percurso e, através da racionalização do sistema, serão eliminadas as filas de ônibus vazios nos principais corredores de trânsito da cidade, que provocam congestionamentos e lentidão no trânsito.

■ **Bilhete Único** - A Secretaria Municipal de Transportes visa tornar o deslocamento por transporte coletivo menos oneroso ao usuário, permitindo dentro de um determinado intervalo de tempo, a utilização

ações em 2002

○ enfrentamento das causas de vários dos problemas diagnosticados exige a implementação de medidas, das quais algumas já foram implementadas e outras encontram-se em andamento no curso da atual administração, que objetivam:

■ recuperar a função normatizadora da Secretaria Municipal de Transportes expressivamente esvaziada nas últimas gestões;

■ aperfeiçoar os mecanismos de gerenciamento utilizados pela Secretaria, ampliando sua participação nos processos de planejamento, controle e fiscalização dos recursos que disponibiliza em favor das empresas a ela ligadas, que cumprem as atividades operacionais de transporte e trânsito;

■ articular o modo de atuação dos órgãos ligados à Secretaria, conduzindo a CET e SPTrans para uma gestão integrada do setor, que priorize o transporte público no sistema viário, de modo a torná-lo mais eficiente e capaz de atrair parte dos usuários do transporte individual, acarretando, em conseqüência, melhoria no trânsito, beneficiado com a redução do número de veículos em circulação e pelos investimentos em sinalização, controle e fiscalização do tráfego.

Programas e Ações

■ **Grupo de Atendimento Regionalizado de Transporte e Trânsito - GARTT** - A Secretaria Municipal de Transporte, através da São Paulo Transporte e da Companhia de Engenharia de Tráfego, criaram o GARTT, com a finalidade de criar canais de comunicação e vínculo com a população nos assuntos referentes ao transporte e trânsito na cidade. Para esta relação a SMT disponibilizou 28 agentes nas Administrações Regionais, com a função de receber as queixas e propostas dos moradores da região e repassá-las aos técnicos da SPTrans e CET, ou até as empresas operadoras do sistema.

■ ■ ■ continuação

O GARTT foi implantado no início de 2001 e diagnosticou por regional os principais problemas, como: falta de ônibus em linhas, descumprimento de horários estabelecidos, má localização de pontos e abrigos de ônibus e falta de sinalização de solo e semafórica, desativação de pontos de táxi e de terminais de ônibus, inadequação de itinerários, transporte clandestino e atropelamentos. A implantação do GARTT faz parte da política de descentralização da Prefeitura e da Secretaria Municipal de Transportes, dando poder de ação as regionais que futuramente se tornarão subprefeituras. O objetivo desta divisão é tornar a população mais ativa na gestão da administração pública, através do Orçamento Participativo e da formação de Conselhos Regionais e em todas as questões relacionadas com o transporte e trânsito da cidade.

Para uma visão ampla e objetiva de como é importante esta união de interesses, basta descrever o que foram as apresentações do novo projeto da rede de transporte urbano da Secretaria Municipal de Transportes. Foram realizadas 18 reuniões com a participação do secretário de transportes, ou do presidente da SPTrans e mais de 4.000 moradores da cidade de São Paulo. A iniciativa de apresentar o projeto aos moradores é uma forma de integrar o poder público com a população.

■ **Conselho Municipal de Transporte** - O Conselho de Transporte Municipal é um fórum de discussões e decisões sobre os caminhos a serem seguidos, a fim de dar condições dignas a população nas questões relacionadas ao trânsito e transporte na cidade de São Paulo. Ele é um instrumento de participação ativa do cidadão, onde este poderá partilhar com o poder público as sugestões, propostas e ainda acompanhar a utilização dos recursos públicos, pelos órgãos responsáveis pelo gerenciamento e planejamento do transporte e trânsito na cidade.

Para a formação do Conselho, antes será necessária a implantação de Fóruns Regionais que, no primeiro semestre de 2002, elegerão conselheiros nas áreas que compreendem as 28 administrações regionais. Para 2003, o intuito é de realizá-los nas subprefeituras. Na implantação dos Fóruns Regionais, a sociedade será convocada a participar de plenárias, onde serão eleitos os conselheiros. O processo se dará com reuniões preparatórias, plenárias e eleição. O papel do Fórum Regional é discutir as propostas da SMT para a região, apresentar demandas e priorizar os investimentos.

■ ■ ■ continuação

A partir da formação dos Fóruns Regionais de Transporte será implantado na cidade, o Conselho de Transporte Municipal, constituído por representantes eleitos nos Fóruns Regionais. É importante frisar que o mandato dos conselheiros é de um ano, sem qualquer tipo de remuneração.

O papel do Conselho é o mesmo dos fóruns, mas cabe a ele discutir e encaminhar com a SMT a proposta orçamentária para avaliação no processo de orçamento participativo da cidade de São Paulo. A fim de debater projetos e problemas, a partir de sua formação, o Conselho se reunirá em Conferência Municipal com a SMT, a SPTrans, a CET e os conselheiros. Durante a Conferência ainda serão discutidos as propostas e o orçamento da Secretaria para 2003, como resultado das plenárias temáticas do OP.

O Conselho Municipal de Transporte vem para quebrar barreiras e abrir novas perspectivas para o desenvolvimento local, onde a população exerce sua cidadania e o governo seu dever.

■ **Nova Rede** - O primeiro objetivo foi o de requalificar o transporte coletivo, através da mudança na forma de contratação das empresas que prestam o serviço e do replanejamento da rede de transporte a ser operada, de modo a melhor atender aos desejos de viagem da população, a dar maior racionalidade à rede e permitir uma maior produtividade do setor, corrigindo distorções na remuneração dos serviços.

Busca-se assim regulamentar completamente o setor e acabar com o transporte clandestino. Para isso, serão incorporados operadores informais, disciplinados através de normas e de fiscalização que impeçam a operação irregular no setor.

Outro objetivo perseguido com a implantação da nova rede é o aumento da acessibilidade à população e da cobertura espacial do transporte coletivo, ampliando a capilaridade da rede e os pontos de conexão entre linhas e modos de transporte. Nestes pontos busca-se dar maior conforto e informação ao usuário e a implantação de um sistema de informações que permita aos usuários identificar a lógica do sistema de transporte e orientar-se em seus deslocamentos. Quanto aos terminais municipais de integração já existentes e aos abrigos dos pontos de parada,