

Para além da agenda municipal 2030, cabe ainda destacar algumas premissas da intervenção que estão indicadas no Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, disciplinado pela Lei 16.050/2014, sendo as principais:

“Art. 181. O fortalecimento de polos e eixos de centralidades dar-se-á através das seguintes ações:

(...)

V – Qualificação urbanística das ruas comerciais, a ser promovida preferencialmente em parcerias com a iniciativa privada, incluindo:

a) reforma, adequação e, quando possível, alargamento das calçadas;

b) acessibilidade;

c) enterramento da fiação aérea;

d) melhoria da iluminação pública;

e) implantação de mobiliário urbano, em especial, banheiros públicos;

f) sinalização visual.

(...)

Art. 232. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são:

I – Melhoria do acesso e do deslocamento de qualquer pessoa com autonomia e segurança pelos componentes do Sistema de Circulação de Pedestres;

II – Integração do sistema de transporte público coletivo com as calçadas, faixas de pedestres, transposições e passarelas, visando ao pleno acesso do pedestre ao transporte público coletivo e aos equipamentos urbanos e sociais;

III – Ampliação das calçadas, passeios e espaços de convivência;

IV – Redução de quedas e acidentes relacionados à circulação de pedestres junto aos componentes do sistema;

V – Padronização e readequação dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;

VI – Integração entre o sistema de estacionamento de bicicletas (paraciclos e bicicletários) e as calçadas, visando ao pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos.

Art. 233. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Circulação de Pedestres devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I – Priorizar as intervenções de mobilidade inclusiva na melhoria de calçadas e calçadões existentes, em especial os situados nas rotas estratégicas, definidas na Lei nº 14.675, de 2008, adequando-os para o atendimento da legislação existente;

II – Implantar travessias em nível em vias que não permitem interrupção de tráfego de veículos motorizados, garantindo a segurança e o conforto do pedestre;

III – Integrar sistema de transporte público coletivo com o sistema de circulação de pedestres, por meio de conexões entre modais de transporte, calçadas, faixas de pedestres, transposições, passarelas e sinalização específica, visando à plena acessibilidade do pedestre ao espaço urbano construído;

IV – Adaptar as calçadas e os outros componentes do sistema às necessidades das pessoas com deficiência visual e mobilidade reduzida;

V – Instituir órgão responsável pela formulação e implementação de programas e ações para o Sistema de Circulação de Pedestres;

VI – Utilizar o modelo de desenho universal para a execução das políticas de transporte não motorizado;

VII – Eliminar barreiras físicas que possam representar riscos à circulação do usuário, sobretudo de crianças e pessoas com mobilidade reduzida e portadoras de necessidades especiais;

VIII – Aumentar o tempo semaforico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres;

IX – Priorizar a circulação de pedestres sobre os demais modais de transportes, especialmente em vias não estruturais;

X – Garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego e redução de velocidade, especialmente em vias não estruturais.

(...)

Art. 241. As ações estratégicas do Sistema Viário são:

(...)

VI – Padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;

(...)

IX – Adaptar as condições da circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;

X – Redução do espaço de estacionamentos de automóveis para implantação de estrutura ciclovária e ampliação de calçadas”.