



TID 13122260

Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

Expediente iniciado pelo Memorando GAB/EES nº 29/2015

Assunto: São Paulo Transporte S.A. - SPTrans e Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – Mobilidade Urbana – Mobilidade Urbana no Município de São Paulo – Cicloviás e Ciclofaixas – TC's 72.000.205.15-54, 72.000.207.15-80 e 72.004.288.14-42 - Contratos referentes à execução de cicloviás e ciclofaixas e serviços de adequações geométricas nas Avenidas Bernardino de Campos, Paulista, Amaral Gurgel, São João, Mauro de Moura Andrade e adjacentes

(Pede-se o uso destas referências)

São Paulo, 19 de janeiro de 2015

Senhor Diretor-Presidente

URGENTE

Dirijo-me a Vossa Excelência para informar que, na qualidade de Relator da matéria, prolatei despacho no expediente em epígrafe, vazado nos seguintes termos:

“I- Considerando as conclusões preliminares alcançadas pela Subsecretaria de Fiscalização e Controle, bem como a relevância da matéria que envolve assunto primordial na Cidade de São Paulo (Mobilidade urbana no município de São Paulo), DETERMINO a expedição de Ofício à São Paulo Transporte SA, e a Companhia de Engenharia de Tráfego, na pessoa do seu Diretor Presidente, a fim de que, no prazo regimental de 15 dias:

./...

Ao
Excelentíssimo Senhor
Jilmar Augustinho Tatto
Diretor-Presidente da
Companhia de Engenharia de Tráfego
R. Barão de Itapetininga, 18
República



Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

fl. 02

1 - *Apresente as justificativas técnicas para a realização de investimentos que, segundo informações, ultrapassam a monta de R\$ 30 milhões de reais em apenas dois contratos de implantação de ciclovias/ciclofaixas, já que, nos termos da Lei de Mobilidade Urbana, a prioridade deve ser dada ao transporte público coletivo (tais como ônibus, trens, metro, vlp e a integração entre eles), que têm demanda expressivamente maior e que, atualmente, vem recebendo críticas da população, pois não atende as suas necessidades. Nesse sentido, pesquisa feita em 2007 pelo Metrô de São Paulo, indicou que “dos 23,5 milhões de deslocamentos feitos diariamente na cidade de São Paulo, 30,8% são feitos a pé, 28,3% de ônibus (público, fretado ou escolar), 28% de carro particular, 10,1% de metrô ou trem, 1,7% de moto, 0,6% de bicicleta, 0,3% de táxi, e 0,1% outros”;*

2- *apresente os estudos preliminares realizados com o objetivo de atestar a garantia da segurança dos ciclistas nas vias escolhidas para implantação das ciclovias/ciclofaixas;*

Isso por que:

“Dados e estudos em diversos países contrariam a crença de que ciclovias aumentam a segurança do ciclista no meio urbano. Visto que, numa ciclovia, o ciclista está separado do fluxo de veículos, sua interação com outros motoristas e sua visibilidade são prejudicadas em cruzamentos. No meio urbano, a maioria dos acidentes com ciclistas ocorre justamente em cruzamentos (enquanto colisões traseiras só são significativas em vias interurbanas ou arteriais) e isto é agravado quando se constrói ciclovias.

Nos EUA, Reino Unido Alemanha, Suécia, Dinamarca, Canadá e na Finlândia, foi constatado que a instalação de ciclovias resultaram num aumento significativo, de até 12 vezes, na taxa de colisões entre carros e bicicletas por quilômetro pedalado.

./...



Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

fl. 03

Em Helsinki, pesquisas têm mostrado que os ciclistas tem mais segurança pedalando nas ruas compartilhando o tráfego com outros veículos do que quando usam os 800 km de ciclovias da cidade. A polícia e o senado de Berlim conduziram estudos que levaram a uma conclusão similar nos anos 1980 . Em Berlim, apenas 10% das vias têm ciclovias, mas as ciclovias produzem 75% das mortes e demais acidentes de ciclistas. Ciclofaixas são menos perigosas do que ciclovias, mas mesmo aos exemplos melhor implementados foram associados um aumento de 10% de acidentes.

Apesar dos resultados acima, algumas pesquisas de Copenhague também mostram que apesar do número absoluto de acidentes com ciclistas aumentarem, a chance de cada ciclista individualmente sofrer um acidente diminui. Isso por que o número de acidentes com ciclistas aumenta em um ritmo menor que o acréscimo de ciclistas observado ao adicionar ciclovias.”

3- estudos de viabilidade e de impacto ao trânsito local, à vizinhança, à paisagem, ao sistema viário, ao comércio, hospitais e escolas presentes nas vias escolhidas e aos modais que concorrem nos locais elegidos;

4- pesquisas de larga escala que atestem expressivo número de pessoas que aprovam a medida e de pessoas que utilizaria o meio de transporte por bicicleta em substituição aos meios coletivos (ônibus, van, trens e metrô) ou particulares (carro, moto);

5- envie a consulta/audiência pública realizada, na qual foram apresentados à população estudos, planejamento, infraestrutura, impactos gerados e compensações a serem realizadas pois, nos termos da Lei:

“São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

./...



Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

fl. 04

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas”

6 - envie consulta discutida na Câmara Municipal (Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente) acerca da realização de audiência pública para debater o método de implantação adotado.

7- documentos que comprovem o cumprimento dos requisitos impostos pela Lei Municipal 14.266 de 06 de fevereiro de 2007 que criou o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, a saber:

7.1-Justificativa e exposição de motivos técnicos para a escolha dos locais para implantação das ciclovias/ciclofaixas, de modo a comprovar que os locais são adequados, que viabilizam os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

7.2- comprovação de que houve implementação de infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introdução de critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas;

./...



fl. 05
Arquivo dos Arquivos
Res. CET 9499-4
Presidência

Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

fl. 05

7.3- *comprovação de que os trajetos estão sendo implantados onde “os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender”;*

7.4- *atestar que houve e estão sendo promovidas atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e sobretudo no uso do espaço compartilhado;*

7.5- *apresente estudos para implementar traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas, possuindo sinalização de trânsito específica.*

7.6- *apresente estudos que demonstrem que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado são compatíveis com a circulação de bicicletas.*

7.7- *comprove que a opção pela faixa compartilhada está justificada tecnicamente, considerando que Lei determina que “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”.*

8- *De acordo com os registros de imagens divulgadas pela mídia, as vias recentemente implantadas não se enquadram nas características de ciclovias estabelecidas no Código Brasileiro de Trânsito e na Lei Municipal nº 14.266, de 2007, no art. 5º, sendo consideradas, portanto, ciclofaixas. Dito isso, apresente resposta aos seguintes questionamentos:*

8.1- *as medidas implantadas foram precedidas de planejamento e pautadas em significativo número de munícipes desejosos por esse tipo de viagem, para justificar a demanda que se pretende atender (art. 3º, III)?*

8.2- *as medidas foram submetidas à coletividade, tal qual exige a gestão democrática da política de mobilidade urbana?*

8.3- *as ciclovias estão integradas com o sistema de transporte público e agregadas aos terminais de transporte coletivo urbano com infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas (art. 3º, IV)?*

/...



Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

fl. 06

8.4- a implantação das ciclofaixas e o estímulo do uso de bicicletas é precedida de campanha de segurança, com divulgação dos itens exigidos pelo Código Brasileiro de Trânsito para as bicicletas e das condutas dos ciclistas que caracterizam infração?

8.5- as ciclofaixas estão em vias com condições físico-operacionais do tráfego motorizado compatíveis com a circulação de bicicletas (art. 6º, § único)?

8.6- a retirada de faixa de rolamento de automóveis para instalação da via exclusiva para uso de bicicleta trará diminuição do congestionamento, da poluição do ar e da redução de consumo de combustível?

8.7- as ciclofaixas têm capacidade para atrair os milhares de condutores de veículos motorizados que circulam diariamente pelas ruas de São Paulo e estes foram consultados se efetivamente adotariam o modal não motorizado?

8.8- se a política de mobilidade tem por diretriz também reduzir a desigualdade social, por que as ciclofaixas estão sendo instaladas, majoritariamente, no Centro Expandido da Capital, que já conta com a restrição de circulação de veículos (rodízio), com o subsistema estrutural de ônibus, com maior número de corredores e faixas de ônibus, metrô, enquanto as pesquisas revelam que nas regiões mais distantes (periferia) é onde mais se usa bicicleta, sobretudo para o trabalho?

8.9- está havendo o cuidado de selecionar as vias com menor intensidade de tráfego para instalação das ciclofaixas, de modo a reduzir a exposição dos ciclistas aos poluentes emitidos pelos veículos?

8.10- as ciclofaixas estão sendo instaladas em vias que não concorrem com o transporte público?

8.11- as ciclofaixas estão devidamente sinalizadas, com indicação de parada para o ciclista a cada esquina, saída de estabelecimentos de grande afluxo de pessoas, privilegiando a segurança dos pedestres?

8.12- as ciclofaixas estão recebendo pavimentação apropriada de modo a evitar depressões, defeitos e respeitando a segurança dos ciclistas?

./...



Arlete dos Anjos
Res. CET 9499-4
Presidência
fl. 07

Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

8.13- *paralelamente às ciclovias, a Administração Pública está investindo em qualidade, conforto e confiabilidade do transporte coletivo, para aumentar sua atratividade perante os mais de 3 milhões de usuários de transporte motorizado individual?*

8.14- *as ciclofaixas implantadas, ou em vias de implantação, estão incluídas no Plano de Mobilidade Urbana do Município, que deve ser elaborado para identificar a necessidade de infraestrutura e de investimentos demandados?*

8.15- *em qual periodicidade será avaliada a eficácia das ciclofaixas instaladas e por quem?*

8.16- *as externalidades negativas das ciclofaixas (aumento dos índices de congestionamento, elevação do tempo de deslocamento dos veículos automotores, restrição de estacionamento e de acesso aos estabelecimentos comerciais ao longo das ciclofaixas, etc) são consideradas para efeito de planejamento e instalação das futuras ciclofaixas ou, até mesmo, para retirar as existentes, sobretudo quando subutilizadas?*

8.17- *Será que a iniciativa não esconde a falta de capacidade do Estado de fornecer transporte público para a população com qualidade em ônibus e metrô e ainda transfere a responsabilidade para o cidadão?*

9- *apresente o projeto básico das obras a serem realizadas por meio dos Contratos 2014/0561-01-00 e nº 2014/0560-01-00."*

Ao ensejo, renovo protestos de alto apreço e distinta consideração.

EDSON SIMÕES
Presidente



TRIBUNAL DE CONTAS DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
ISO 9001
Gabinete da Presidência

Ofício SSG-GAB nº 7161/2015

Ao Excelentíssimo Senhor

Jilmar Augustinho Tatto

Diretor-Presidente da

Companhia de Engenharia de Tráfego

R. Barão de Itapetininga, 18

República

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

RPC

Cód. 230 (Versão 01)

CONTRATO
ECT/DR/SP
X
T.C.M.S.P.

URGENTE

10:20

PROTOCOLO GERAL
20 JAN 2015
CET


le 02
Arrete dos Arquivos
Reg. CET 94954
Presidência

Papel para informação rubricado como folha N.º 9

Do Of. TCM (TID 13122260)

N.º 7161/15

Data 20/01/2015

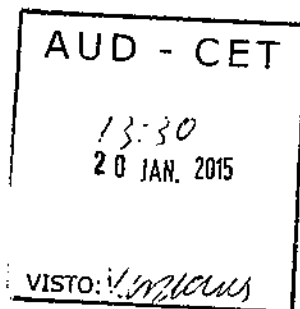
Assinatura 
Edimar dos Anjos
Reg. CET 45179499-4
Presidência

AUD – Sr. Auditor,

Encaminhamos o presente para conhecimento e providências decorrentes.

PR, 20 / 01 / 15


EDIMAR SILVA
Chefe de Gabinete



ES/CAV/AA