

## Reunião da Câmara Temática de Bicicletas

Data: 1º de fevereiro de 2022 (terça-feira)

Horário: 10h às 12h (online)

### Participantes | Poder Público:

1. Carlos Henrique – SMT-AT
2. Daniela Mangini – CET-Imprensa
3. Dawton Gaia – Secretário Executivo do CMTT
4. Eduardo Macabelli – CET
5. Evely Trevisan – SMT-AT
6. Jackeline Melo – SMT-AT
7. José Eduardo Canhadas – CET
8. Larissa Werneck – SMT-AT
9. Luis Gregório – CET
10. Luccas Gissoni – SMT-AT
11. Marcelo Moraes – Diretor de Representação - CET
12. Nancy Schneider - CET
13. Paulo Eduardo – Chefe da Assessoria Técnica - SMT-AT
14. Paulo Matias – SETRAM-Imprensa
15. Pedro Ivo – SMT-AT
16. Rogério Santos – SMT-GAB
17. Rosa Oliveira – CET
18. Yang I Ti - SPTrans

### Conselheiros | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Alex Gomes – Observador CTB
2. Anderson Augusto – zona Norte
3. Célia Moraes – Observadora CTB
4. Erick Araújo – Observador CTB
5. Felipe Claros – Observador CTB
6. Jean Carlos M. do Vale – CTB, zona leste
7. Kristofer Willy – Coordenador – CTB
8. Leandro Bazito – indicação CTB
9. Lucian de Paula – CTB, zona Sul
10. Paulo Alves-bike zona sul
11. Renata Falzoni – Observadora CTB
12. Rogério Viduedo – Observador CTB
13. Silvia Ballan – zona central-bike
14. Thaís Oewel – indicação CTB
15. Thomas – bike-zona-sul

**Observadores:**

1. Aline Pellegrini Matheus
2. Andrea Santana
3. Bergo-ciclo-centro
4. Guilherme Moraes da Silva
5. Leandro Brito
6. Lucas Bispo dos Santos
7. Luísa Moura

**Pauta:**

1. Aumentos de ciclistas mortos em sinistros de trânsito-2021 e novas atitudes para reverter a situação.
2. Atualização das concorrências/licitações/atas de serviço e cronograma de implantação das ciclovias nas 160 vias aprovadas nas audiências públicas.
3. Requalificações: iniciadas em 2019 + cronograma das novas e previsão de total de km de requalificação, inclusive as guias e rebaixamentos já solicitados.
4. Resposta Autorização das mudanças na Ciclofaixa de Lazer (Ofício CTB 020/2021) que a prefeitura está devendo.
5. Atualização Bike-SP.
6. Aprovação do Calendário das Reuniões Regionais.

**KRISTOFER** - Precisamos voltar às reuniões presenciais e conseguir terminar as estruturas que estão faltando aqui. Nosso primeiro item da pauta é o aumento de mortes de ciclistas em sinistro de trânsito em 2021 a gente quer saber da Prefeitura qual será a atitude para reverter essa situação e impedir que isso continue a acontecer.

**JACKELINE** - Eu quero apresentar Sr. Rogério Batista que esta representando o Secretário Adjunto, Sr. Trunkl e na sequencia o Dawton, Secretário Executivo do CMTT vai fazer a condução, comigo no apoio técnico.

**ROGERIO BATISTA** - Bom dia. Estou representando o Secretário Adjunto da SMT que está numa reunião externa. Vamos começar com a primeira reunião da câmara temática neste ano. Posteriormente informarei ao mesmo das pautas que foram apresentadas. Agradeço a presença de todos em nome do Secretário.

**DAWTON** - A primeira pauta é o aumento de ciclistas mortos nos sinistros de trânsito em 2021. O Luis vai fazer uma breve apresentação e depois a gente complementa.

**LUIS** – problemas técnicos no compartilhamento da apresentação.

**DAWTON** - Enquanto o Luis resolve o problema vamos para próxima pauta que é a atualização das licitações e o cronograma de implantação das novas estruturas. Em contato hoje com o jurídico da CET fui informado que a HABITEM apresentou na sexta-feira as contrarrazões que vão ser analisadas e temos cinco dias para isso e um dos questionamentos foi financeiro. Enviamos à área financeira da secretaria para resposta, ou

seja, o processo esta na fase de recursos e contrarrazões. Demos mais um passo na direção da aprovação e da contratação das concorrências públicas 002 e 003 que são os 48 km.

**ROGERIO VIDUEDO** - Eu li ontem que duas empresas concorrentes estão dizendo que a comissão de licitação aceitou documentos que podem dar margem à judicialização da licitação e parece que realmente a HABITEM apresentou documento que não a qualifica no que diz respeito a concreto armado; é triste ver isso numa concorrência que já esta demorando um ano e meio e que já deviam ter eliminado essa Habitem porque pelo que eu li ela não tem qualificação.

**DAWTON** - Qualquer questionamento jurídico que haja é analisado por uma comissão de advogados e de técnicos para dar resposta e se ela tiver que ser desqualificada por que a documentação a inválida ela será desclassificada simplesmente.

**ROGERIO VIDUEDO** - Concordo Dawton, mas está com erro desde o tribunal de contas, desde que foi feita a primeira licitação.

**DAWTON** - É horrível, mas não tem não como escapar.

**ROGERIO VIDUEDO** - Tem sim, se fizer direito tem como escapar.

**DAWTON** - A nossa postura é técnica e jurídica; a partir do documento há o questionamento e a gente responde. Com relação aos 157 km que estão previstos para implantação são 48 das concorrências e o restante será através de uma parceria com a COHAB. Na gestão anterior, através dessa parceria foram implantados cerca de 16 km e tem tudo para dar continuidade. Nessa parceria a SMT e a CET faz os estudos das vias e elabora um projeto funcional e a partir daí quem executa a obra é a empresa contratada através da parceria. A partir dos contratos assinados eles têm um prazo para elaborar e implantar o projeto. O processo tem que passar por varias rubricas da parceria e a Secretaria tem que destinar recursos para a contratação. No caso desta parceria os recursos vieram do FUNDURB. Todas as rubricas foram autorizadas; faltava a assinatura do prefeito no decreto, mas estávamos no final do ano fiscal e não havia tempo hábil para implantação de 90, 100 km naquele exercício. Portanto, decidiu-se não assinar e a proposta é dar continuidade agora a esse processo e é nesta fase que nós estamos. Não tenho como colocar um cronograma e não consigo nem assinar o processo enquanto essa verba não estiver disponível; o recurso já esta reservado e pelo que eu entendi da legislação nós temos dois anos para usar esse recurso. Nós vamos resgatar esses recursos e fazer um cronograma priorizando as vias mais importantes que estão no processo. Neste momento são seis lotes que estão sendo aprovados, cada lote tem o seu contrato e isso facilita a construção por que no mínimo seis empresas estarão implantando esses projetos. Em entrevista na revista Veja o Prefeito se comprometeu de entregar esses 157 km ainda no exercício de 2022. E é nisso que nós estamos trabalhando com esforço para atender essa solicitação.

**KRISTOFER** - Alguém tem mais alguma pergunta sobre as novas concorrências situações e atas de serviço?

**JACKELINE** - Dawton, podemos falar do BIKE-SP? O Pedro está a postos.

**DAWTON** - Tudo bem pode seguir.

**PEDRO IVO** - Bom dia. No final do ano passado nós fizemos reunião com Itajaí e os membros da comissão participaram e enviaram o material da empresa que esta cuidando do programa. Então o plano para dar sequência nos trabalhos seria definirmos duas datas para ajustarmos reuniões com a CTB, com o grupo de trabalho do bike, com o Banco Mundial, SMT, SETRAM e SPTRANS para definição da valoração e da execução do programa e até mesmo uma eventual revisão da minuta do decreto que está praticamente pronta no processo SEI. Enfim, definir um plano de trabalho para 2022. Quem quiser acompanhar o que foi falado na reunião com Itajaí a memória de reunião já está no processo SEI e vocês podem acessar pois está aberta a quem quiser.

**DAWTON – e** Complementando, nós estamos nos propondo a fazer um grupo de trabalho no qual vocês possam participar.

**KRISTOFFER**

Então não há novidade é só para gente marcar uma reunião onde a gente vai debater e ver as novidades.

**PEDRO IVO** - O Banco Mundial está trabalhando com o sistema ciclo viário de São Paulo para melhorar essa migração dos veículos para a modal bicicleta; estão levantando os pontos favoráveis e desfavoráveis para essa habilitação e um dos pontos que eles estão pesquisando e acreditamos que vai nos ajudar é quantos ciclistas optam por esse modal. Um quantitativo para formularmos um parecer e ver o custo do programa; é mais ou menos o que já conversamos. A próxima etapa desse trabalho é justamente essa quantificação. A nossa ideia é ajustar essas reuniões para darmos sequência e dentro do possível comparar com o que temos com Itajaí, pois isso foi inclusive um pedido de vocês. Itajaí mandou o material, inclusive o parecer técnico que fundamentou o programa deles e estamos analisando e estas reuniões são justamente para traçar esse planejamento junto com Banco Mundial, SPTRANS, SETRAM, CMUV e a SMT para que possamos definir essa métrica. Como o banco já tem esse trabalho com a secretaria ele vai nos ajudar e a partir disso nos pedimos para que fossem analisados os parâmetros do programa de Itajaí guardadas as devidas proporções. A ideia é já dar uma saída com a participação de vocês, com algumas definições e saber das preocupações que têm em relação ao programa para termos um norte e possamos ajustar da melhor maneira possível e fechar o cronograma.

**KRISTOFFER** - A impressão é de que o programa não está andando e espero que nestas reuniões nós tenhamos alguma novidade e algo de concreto. Já tem grupo de trabalho e há dois ou três anos que estamos nisso; nós trouxemos informações que Itajaí já tinha implantado e pedimos para fazer contato e continuamos na estaca zero. Você comentou que tem uma minuta de decreto; você tem ela para mostrar para a gente ter algo palpável e sentir que esta andando?

**PEDRO IVO** - Ela tá no processo 6020 2020/00004838-5 inclusive a Maria Tereza na época falou que precisávamos definir a valoração para por meio de uma portaria viabilizar o decreto. Nós conversamos e vocês encaminharam algumas outras sugestões que a gente analisou. O ideal seria vocês tomarem pé do processo, todas as memórias de reunião do grupo de trabalho incluindo essa de Itajaí, tem a minuta do decreto que esta aberta e se tiverem mais alguma sugestão. O próximo passo para colocar o programa de pé é a valoração; precisamos saber o custo para vermos o recurso orçamentário. Nós queremos conversar também junto com vocês com a SPTRANS, SETRAN e CMUV ,que cuida inclusive do compartilhamento de bicicletas, para que a gente possa definir uma frente que seja boa para todo mundo justamente para não gerar essa dúvida que você está apontando nessa reunião.

**KRISTOFER** - Alguém da CTB tem mais alguma coisa a dizer sobre isso? A Luíza está pedindo o número do processo; se puder inserir no chat. Sinceramente eu fico desanimado. Vamos ver se conseguimos fazer isso andar, nós encaminharemos ainda hoje a data para essas reuniões, mas confesso que fico triste. Itajaí conseguiu implantar em pouco tempo e não foi tão difícil como à gente pode ver. Vamos ver se conseguimos tirar isso do papel.

**DAWTON** - O importante é que não paramos de fazer o trabalho. Conversando com o Banco Mundial e fazendo as comparações entre Itajaí e São Paulo, são cidades completamente diferentes; o tamanho, a população, a malha viária, a malha ciclo viária, a quantidade de veículos, a quantidade de bicicletas e etc. são diferenças muito significativas e qualquer implantação em São Paulo é sempre algo muito grande. Então, valorar essa proposta do uso da bicicleta é realmente muito difícil. Nós temos visto a dificuldade que é fazer estes estudos e vocês terão a oportunidade de participar e verão como o trabalho é sério e grande e que há uma equipe enorme no desenvolvimento. Nós estamos tão ansiosos quantos vocês para termos o resultado desse trabalho, mas temos que fazer tudo com técnica e responsabilidade para que depois de implantado não tenhamos questionamentos jurídicos que possam vir a derrubar todo o projeto. Não podemos desanimar.

**KRISTOFER** - Vamos ver se a gente consegue fazer isso andar e vamos ver se encaminhamos as datas ainda hoje.

**LUCIAN** - Bom dia. É desanimador porque desde a reunião de 2018 que a gente ouve a mesma coisa: vamos marcar uma reunião. E Pedro, por favor, não adianta você dizer “a gente colocou uma minuta no SEI” porque a sociedade civil não tem o login do SEI para ser notificado quando há atualização. O mínimo que a prefeitura pode fazer é mandar um e-mail comunicando a atualização para que possamos ver as atualizações e chegar às reuniões e poder contribuir mais. Já faz dois anos pelo menos que tínhamos outra minuta (não sei o que mudou nessa porque não fomos avisados) que comentamos artigo por artigo e propusemos coisas novas, mas nunca tivemos resposta. Sobre o cálculo de remuneração pelo menos a parte dos estudantes não é difícil, o estudante tem tarifa zero e o concessionário é remunerado por “catracada” então se o estudante não usa o ônibus são R\$ 4,40 da tarifa técnica que a prefeitura não paga; o valor do estudante esta fácil de saber. Então pelo menos do estudante poderia estar sendo pago há quatro anos e poderíamos começar a pagar amanhã. Não tem dificuldade para fazermos esta conta. É desanimador

porque toda a reunião sobre Bike SP a comunicação que a gente tem a mesma; desculpa Dawton não dá para falar, *por favor, não desanimem* porque até isso é o que a gente ouviu há três ou quatro anos sobre esse assunto.

**ROGERIO VIDUEDO** - O problema é sempre custo como é que eu vou controlar? Milhões de pessoas moram em São Paulo e a fraude que preocupa todo mundo do custo público. É só contratar o Google ou qualquer aplicativo. São Paulo está cheia de smart city e a capital não consegue fazer um aplicativo para acompanhar o estudante? Saiu de casa chegou à escola credita o dinheiro do ônibus dele. Quatro anos. Obrigado.

**KRISTOFER** - Mais alguém quer falar alguma coisa? Vamos aguardar as respostas e ver se sai do papel. O que faz com que não desanimemos é que isso vai dar um incentivo para galera trocar o carro pela bicicleta e diminuir essa queima de carbono inútil. O que a prefeitura tem a dizer?

**DAWTON** - Vocês vão ter oportunidade de fazer o trabalho junto conosco e compartilhar isso que vocês estão colocando; não adianta ficar prometendo, nós temos que fazer isso acontecer. Vamos para a próxima pauta.

**KRISTOFFER** - Não adianta apertar mais que o assunto chegou ao limite. A pauta: O aumento de mortes de ciclistas em sinistro de trânsito em 2021 o Luis já consegue fazer a apresentação?

#### **LUIS – A APRESENTAÇÃO SERÁ DISPONIBILIZADA.**

**LEANDRO** - No INFOSIGA há uma diferença de 10 mortes a mais de 2021 do que 2020. Pelo que pude ver algumas vias que não tem ciclovia, por exemplo, Teotônio Vilela e Sapopemba têm números de acidentes que ressaltaram. Quero sugerir que avancem com ciclovias, com educação, pois estamos vendo o problema e não estamos vendo nenhuma ação; sabemos que existem ações pontuais e fixas e gostaria de saber que ações fixas estão sendo tomadas?

**LUIS** - A diferença de números é porque o INFOSIGA tem os números consolidados para 2021 e o nosso levantamento não foi consolidado; foi até agosto de 2021. Nós vamos começar pelas ações pontuais que são fazer os levantamentos e identificar os pontos críticos, falta sinalização? Falta iluminação? Falta percepção do motorista em relação ao ciclista? Com essas informações poderemos promover ações de segurança mais severas e efetivas.

**LEANDRO** - Você pode passar o que foi apurado nestas vias em 2021? E o que vai ser feito? E quando você pode passar?

**LUIS** - A ideia é essa, compartilhar a informação com todos. Com o levantamento feito a nossa Gerência de Segurança fará uma avaliação e diagnóstico do que acontece e pode ser melhorado. Quando esta avaliação estiver consolidada compartilharemos com todos.

**LEANDRO** - Perfeito agradeço. É que por causa da Visão Zero achei que isto era feito rotineiramente. Aguardaremos para o mais breve possível então.

**LUIS** - São trabalhos que são desenvolvidos ao longo do ano e assim que tivermos algo para compartilhar será compartilhado com todos.

**JACKELINE** – Leandro, assim que o Luis Gregório encaminhar a gente coloca na câmara temática.

**THOMAS** - Bom dia. Com relação aos atropelamentos nas vias que não tem estrutura ciclo viária está previsto implantar? Foi feito algum comparativo das vias deste levantamento com as 160 vias apresentadas nos workshops de 2019? Porque daquelas 160 pelo menos as que eu conheço ainda estão sem ciclovia/ciclo faixa. Então deve ter uma relação de vias com risco de atropelamento de ciclistas que não tem ciclovia ou ciclo faixa.

**LUIZ** - O trabalho é exatamente esse, o cruzamento das vias que tem acidentes com as que já estão propostas no plano de 157 km a ser implantado e as que não estão vamos ver o que é possível ser feito.

**THOMAS** - Se uma via tem histórico de vários atropelamentos e mortes ela deveria automaticamente entrar para uma lista de prioridade de implantação, assim como os radares que vocês só implantam nos locais com histórico de sinistros por excesso de velocidade.

**LUIS** - Mas é isso que a gente identifica; a causa do acidente: falta iluminação? Sinalização? Prudência? Não é só se houve um acidente vamos colocar uma ciclovia; é viável? A via comporta? Tem uma estrutura ciclo viária próxima? Então é preciso identificar e tratar a causa e não só o efeito.

**PAULO** - Em relação às infraestruturas ciclo viárias nessas vias onde houve acidentes algumas já são bastante conhecidas por ter um histórico de acidentes que poderiam ser evitados e discordo da fala do Luis Gregório de que é preciso ver a causa do acidente porque esta infraestrutura é uma necessidade para se evitar mortes. Nós temos ciclovias em boa parte da cidade e houve grande diminuição do número de ocorrências apesar de em algumas delas nós termos demandado outras medidas como acalmamento de tráfego, requalificação de sinalização, ou seja, há um acúmulo de demandas que a gente vem pautando, por exemplo, da Avenida Cecília Lottenberg apesar dela estar listada com infraestrutura ciclo viária não o é integralmente; há uma lacuna entre a Chucri Zaidan até próximo a Ponte Laguna que praticamente não tem infraestrutura e boa parte dela é apenas pintura não foi sequer colocado taxões. Na Teotônio Vilela começaram a implantar a requalificação e não foi finalizada; além do que essa via também tem uma lacuna histórica que é a conexão para o centro da cidade por meio da Avenida Atlântica e essas duas vias historicamente são as com mais ocorrências na cidade de São Paulo. Pela minha percepção toda semana tem alguma ocorrência nessas vias e acredito que com o atendimento destas demandas citadas haverá diminuição de mortes.

**LUIS** - Paulo obrigado por seus questionamentos. Quando digo que é preciso saber a causa do acidente é porque muitas vezes quando vistoriamos um local percebemos que a estrutura implantada precisa de manutenção; as vezes é uma grelha quebrada ou mal posicionada, as vezes tem vegetação e esses fatores podem criar circunstâncias para um acidente e alguns acidentes não são por excesso de velocidade ou por desatenção mais por pequenas questões que podem ser resolvidas de outra forma. O trabalho é longo e exige um detalhamento e as ações tanto de manutenção como de implantação demandam tempo. Vide o que estamos passando com as concorrências. Nós temos todas as vias ranqueadas para sabermos quais as mais importantes para ações imediatas e tem as que não precisam de ações imediatas que também estão ranqueadas para que sejam tomadas ações futuras.

**THOMAS** - Estão listados os locais exatos das ocorrências porque eu tenho a percepção de que boa parte das ocorrências pode ter sido fora da ciclovia, pois na mesma via há longos trechos sem ciclovia. É preciso identificar os locais exatos se foi fora ou se foi na infraestrutura para que possamos tomar medidas em relação a elas.

**LUIS** - Foi isso que eu coloquei; essa é a segunda etapa do trabalho, o detalhamento do local, altura numérica, se é um cruzamento, etc.; esse detalhamento só conseguimos com o B.O e a partir daí nossa gerência de segurança faz o que eles chamam de investigação de acidentalidade. Talvez a Jackeline possa complementar porque ela já foi da área, mais não é simples; a CET vai atrás do B.O, levanta todos os detalhes tipo de sinistro, local exato, hora exata, era dia ou noite, chovia ou não, então todos esses detalhes tem que ser levantados para gente poder fazer o trabalho.

**JACKELINE** - Complementando o Luis, os dados dos boletins de ocorrência são restritos e o acesso é dado a poucas pessoas. A leitura é feita um a um e muitos deles não tem o numeral, mas só uma referencia o que o GST faz é analisar o local fazendo várias visitas de manhã, à tarde, à noite, conversa com moradores, etc. Lembrando que é uma equipe reduzida e eu cheguei a ler mais de mil boletins; então esse trabalho é bem consolidado porque as minúcias são muito bem analisadas.

**JEAN** - Bom dia. Agradeço pela apresentação. A minha duvida é se não há ações mais efetivas que possamos programar antes de um análise tão profunda desses dados? Nós achamos que sim e que a gente pode fazer uma análise dos dados depois e entender se essas ações trouxeram benefícios reais no espaço de tempo curto, médio ou longo, por exemplo, a realocação dos 07 km da ciclo faixa de lazer que foram removidas e até agora não realocadas. A análise mais detalhada que você pretende fazer é muito boa, mas existem medidas que já deveriam estar sendo tomadas.

**LUIS** - Entendi e agradeço a sugestão. A questão da ciclo faixa de lazer envolve outra história que são contratos firmados entre a Secretaria e a Uber e isso está aquém do que eu possa fazer nesse momento, o Dawton quer fazer uma complementação.

**JEAN** - Quero lembrar que nos últimos anos temos enviado propostas de ações para inclusão no Maio Amarelo como, por exemplo, a conscientização dos motoristas e a equipe

da CET e da SMT não aproveitam ou aproveitam de forma esparsa. E esta seria também uma ação que não precisa de análise de dados.

**DAWTON** - Vocês enviaram uma proposta e um vídeo do William Cruz e nós estamos analisando a possibilidade de complementação da ciclo faixa da Radial Leste que seriam 11 km a mais e não 7 km, mas isso não é tão simples como estou falando, pois depende da Uber, mas estamos conversando. Nós vamos dar andamento nos 7 km que estariam defasados e que na verdade não são 7 km, pois os 4 km da Berrini estão sendo ativados inclusive com os bandeirinhas - estive lá no domingo -. De qualquer forma nós estamos estudando essa possibilidade e tentando viabilizar junto com a Uber. Do Maio Amarelo você tem razão, nós podemos fazer uma implementação quanto ao espaço e data específica com relação ao ciclismo especificamente falando sobre os benefícios que ele traz para a cidade em todos os sentidos e a conscientização que é o maior desafio que nós temos hoje com relação ao uso da bicicleta na cidade de São Paulo. Conversando com a área de comunicação da Secretaria, especificamente com o núcleo de educação que está fazendo esse trabalho, eles estão dispostos a fazer uma apresentação na nossa próxima câmara temática sobre esse assunto.

**LUCIAN** - Bom dia. Sobre a ciclo faixa, em duas reuniões com a Uber eles deixaram claro que estão de acordo com todas as alterações que nós propusemos e a única coisa que eles precisam é do aval da CET porque está decisão não pode ser unilateral. Nós enviamos as primeiras sugestões em novembro de 2019 e estamos há dois anos e dois meses esperando o ok da CET nessas propostas. Sobre o maio Amarelo é outro assunto que enviamos sugestões desde 2019 e não foi incluído, pois já havia definido o calendário; no de 2020 não chamamos reunião e a programação já estava fechada, no de 2021 a mesma coisa e agora estamos em 2022 e vocês já sabem o que a gente enviou não há motivo para não estarem incluídas no maio amarelo de 2022. Reforçando que nós propusemos ações concretas a serem feitas e não só campanha educativa, pois todos já sabem que é errado dirigir em alta velocidade, que é errado não dar preferência do pedestre, e etc. O que precisamos é de infraestrutura, de medidas de redução de velocidade, de instalação de ciclovias, de ampliação de calçadas, de ampliação do recuo da calçada nos cruzamentos e da instalação de lombo faixas que praticamente não tem na cidade, mas se vamos na vizinha São Bernardo do Campo, há varias. A última semana da mobilidade deixou a desejar e a única ação que mereceu elogio foi a de treinamento com os motoristas.

**THOMAS** - Só no ano passado nós enviamos os ofícios: 005 sugestões de vias para redução de velocidade, 006 sugestões adicionais para o plano de metas, 007 inclusão de placas educativas para motoristas em toda a infraestrutura ciclo viária, 009 melhorias de ciclo rota e padronização dos critérios para implantação de ciclo rotas e 018 lista de ciclovias e ciclo faixas removidas, suspensas ou interrompidas e a todos esses vocês respondem com coisas genéricas para cumprir tabela. Nestes cinco ofícios nós listamos os pontos específicos que vocês podem mandar alguém para analisar e constatar o problema. No ano passado inteiro não houve implantação de nova ciclo faixa a não ser as que estavam atrasadas do ano anterior. Nós queremos ajudar, mas basicamente somos ignorados com respostas como depende de ata de preço, depende de licitação, vocês põem empecilhos que não temos como ajudar. A sugestão a gente dá, mas vocês tem que correr atrás e vão

passando os anos e as pessoas estão morrendo. Vou dar um exemplo de uma sugestão que ficou pendurada um ano e só andou por ação política de um vereador; fizeram a maior parte muito boa mais falta um pedaço e falta fiscalização, pois todo dia tem motorista estacionado, pedimos fiscalização e vocês dizem que depende da operação. Nós temos uma lista de reclamações no SP 156 e nunca vemos ninguém fiscalizando.

**JACKELINE** - Kristofer nós temos dois inscritos, dois pontos de pauta e a aprovação do calendário o que você quer fazer? Passamos a palavra e pedimos para serem breves? Ou?

**KRISTOFER** - Podemos fazer a aprovação do calendário por e-mail. Vou pedir ao pessoal que seja objetivo e o mais breve possível.

**ROGERIO VIDUEDO** - Pela primeira vez no INFOSIGA o envolvimento de carros foi superado pelo de motos. Em 2020 foram 929 sinistros sem vítimas com motos e 995 com carros em 2021 inverteu, ou seja, os sinistros envolvendo ciclistas e motos aumentou. Sobre morte, comparando as informações do INFOSIGA com as da CET, a diferença é pequena, mas em 2021 foram 41 óbitos o que é muito ruim porque começou em 2018 com 21, em 2019 para 26, em 2020 para 32 e em 2021 para 41 óbitos. Talvez tenhamos que tirar uma ou duas rodovias ali que não são CET. A minha pergunta é a seguinte: vocês estão notando está inversão com a motocicleta? A outra questão é que andando a gente vê muita moto nas vias fazendo barbáries por causa das entregas e que as empresas não se responsabilizam. Eu saio para correr e tenho medo de ser atropelado por uma moto. Existirá alguma ação em relação a isso? A última pergunta é qual a fonte desta informação de 41 óbitos até agosto? Eu queria saber qual é a fonte desses acidentes e sinistros com e sem vítima? Eu vi que muitos sinistros tem como causa tombamento é isso que você falava de detalhamento no boletim de ocorrência? Este detalhamento será em todo o Estado de São Paulo? Realmente é bom saber se o sinistro foi na ciclo faixa, na ciclovia, no viário ou na calçada inclusive do pedestre a gente não sabe se no viário ou na calçada.

**LUIS** - A gerência de segurança tem uma equipe de investigação que coleta os dados em boletins de ocorrência e em hospitais para montar esse estudo. Nós temos notado sim que os aplicativos de entrega não só de motocicleta, mas também de bicicleta, tem desrespeitado demais; inclusive nos nossos levantamentos o número de atropelamentos de pedestres por ciclistas aumentou bastante. Acredito que as ações e campanhas tem que envolver todo mundo ciclistas, pedestres, motociclistas e automóveis.

**ROGERIO VIDUEDO** - Destinaram R\$ 300.000,00 de emenda parlamentar para a secretaria de esportes para fazer um pedal de 2 horas e outro congresso, e para esse tipo de coisa que é urgente que é humanizar o uso do viário não tem dinheiro.

**RENATA** - Voltando ao Maio Amarelo que é o cerne da questão, ele tem que se instrumentalizar e atacar a mudança de cultura os desafios começam dentro de casa, da CET, da SMT, da SPTRANS onde está a primeira pedra que temos que arrancar da inércia para poder potencializar uma mudança de mentalidade. O Maio Amarelo dos últimos anos não atendeu essa questão porque eles não trabalham o trânsito de forma sistêmica tem que comunicar a todos para que todos se sintam pertencentes à questão para depois ser

particularizado para que provoque mudança no comportamento, temos que causar empatia, tem que apresentar propostas que convidem as pessoas a mudar de atitude. Estou falando isso porque a próxima reunião para atendermos o que será feito vai ser em abril e é muito tarde e essas questões conceituais e um seminário do que vai ser comunicado e como vai ser comunicado já passou da hora. Convido vocês a verem uma sequência de campanhas feitas em Manaus há oito ou dez anos em que trabalham todos os elementos da mobilidade o erro deles foi não continuar de forma sistêmica. Vamos começar o próximo Maio Amarelo a partir de hoje e não na próxima reunião; já temos demandas trazidas pelo Thomas, pelo Lucian e já temos vários documentos da CTB colocando o que deve ser feito senão de novo virá uma fórmula pronta que vem do pessoal de comunicação que não estuda o sistema como um todo e vamos jogar dinheiro fora e mais uma oportunidade de começar a mudar a cultura.

**DAWTON** - Nós faríamos só uma apresentação do que estamos propondo e queremos fazer um Maio Amarelo diferente este ano e acho que vamos conseguir mudar esse conceito inclusive internamente que é o grande desafio. E se a apresentação ficar pronta antes talvez a gente possa marcar uma reunião extraordinária com um grupo menor se for o caso. É claro que quando esse trabalho é feito de dentro para fora vocês que são ciclo ativistas tem muito mais força na hora de nos ajudar e de nos defender. De qualquer forma nós CET, SPTRANS e SMT em ação conjunta teremos uma proposta para o Maio Amarelo e espero que possamos atingir os objetivos; não sei se conseguiremos fazer tudo o que foi proposto, pois algumas ações não são simples, por exemplo, implantar uma lombada requer licitação, contrato e não estou justificando nada é obrigação do poder público fazer isso. Na gestão passada nós colocamos uma lombada faixa Av. Pompéia com Av. Marques de São Vicente e em um trecho da Av. Marquês de São Vicente fizemos lombada faixa na ciclo faixa e ficou muito bom e o resultado é muito significativo para o pedestre, para o ciclista, para o transporte coletivo e é isso que vamos tentar fazer. O Luis com o plano ciclo viário, a Luiza na mobilidade a pé e a gerência de segurança. Se tivermos um local onde há índice de mortalidade nós temos a obrigação de tratar este ponto independente de com qual modal esta ocorrendo estas mortes seja com ciclistas, com pedestres, ônibus ou outros veículos. Sabemos que nos locais onde se implantou ciclovias houve uma queda de 60% por cento no número de acidentes.

**ROGERIO VIDUEDO** - Na Rebouças subiram, os carros invadem a faixa e é preciso fiscalizar, apreender motos e carros, apreender habilitações. O motorista só se comporta bem com multa e apreensão; coloque a polícia militar para fazer isso.

**DAWTON** - Na Rebouças subiu, mas não na ciclovia; os acidentes ocorreram na faixa de ônibus e o número de ciclistas na Rebouças aumentou em torno de 380%, o que pode ter causado um aumento proporcional de acidentes. A causa de grande parte dos acidentes está no comportamento do motorista. É no motociclista que nós precisamos focar na educação para mudar a cultura de que eles são donos da cidade e que podem fazer o que quiserem porque não são penalizados por que a cidade é muito grande e o número de pessoas que fiscaliza não é suficiente então é um fato que nós temos que correr atrás da solução.

**RENATA** - Eu faço uma proposta ousada para que a CET e SMT neste Maio Amarelo faça a comunicação de que mesmo numa situação em que os pedestres e os ciclistas estejam “errados”, fora da faixa ou da via própria, os motoristas respeitem priorizando a vida do mais frágil. Não importa a situação; o mais frágil tem prioridade e o conceito de cultura interna que a CET e a Secretaria não abrem mão é de marginalizar esse cidadão. Inclusive aqueles detentores da caneta que não autuam. Desculpem me exaltei.

**DAWTON** - Nós pensamos da mesma forma. O pedestre é o Rei e tem prioridade máxima e tudo o que fazemos é nesse sentido; não tem nada de errado na sua fala é uma mudança cultural que não é fácil.

**LUCIAN** - Do jeito que o Dawton falou comunica um erro. A CET e a Prefeitura de São Paulo adotaram oficialmente a Visão Zero. Essa política de termos que mudar a cultura, de que todo mundo tem que fazer sua parte, de que todo mundo é um agente e ninguém pode errar não é isso que a visão zero diz. O que diz é que a infraestrutura tem que ser tal que mesmo quando alguém esteja errado isso não resulte em morte. Então não é para ficar fazendo campanha de pedestre respeite a faixa, o semáforo, faz gesto. Tem que fazer a mudanças na infraestrutura, na velocidade e no redesenho. É isso. E estou esperando a resposta dos outros assuntos.

**DAWTON** - A visão zero prevalece mas é uma junção de fatores (projetos, mudança de comportamento e etc.) para que possamos atingir esse objetivo. Nós estamos engatinhando, mas estamos caminhando. Que questão ficou sem resposta?

**LUCIAN** - Não responderam sobre a ciclo faixa de lazer e sobre o maio amarelo se terá intervenções físicas e não só campanhas.

**DAWTON** - Com relação ao Maio Amarelo nós vamos sim propor fazer intervenções físicas, vamos colocar na nossa pauta. Com relação a ciclo faixa de lazer nós estudamos ampliar a Radial Leste e a possibilidade de interligar com a Av. Paes de Barros e está em estudo também as vias da zona sul propostas por vocês que são a Av. Teotônio Vilela e a Atlântica. Lembrando que dependemos do nosso parceiro que é a UBER. Com relação à proposta de vocês de alterações como, por exemplo, da quantidade e distanciamento dos cones nós estamos nos reunindo e estudando com a área operacional qual via ou vias selecionar para fazermos experiências, mas, que fique claro que enquanto não tivermos certeza com relação à segurança de todos não será feito. Vocês querem propor algum local para esta experiência?

**LUCIAN** - As propostas já estão no ofício.

**DAWTON** - Eu já li e serão atendidas dentro do possível.

**JEAN** - Dawton há uma data para retorno desta quilometragem da ciclo faixa de lazer? Quanto custa a operação por quilometro da ciclo faixa? Nós já perguntamos e não obtivemos resposta. E já que há um custo nós estamos pagando por uma estrutura que não está sendo montada.

**DAWTON** – Jean, o poder público não faz nenhum pagamento para nossa parceira; a UBER paga tudo e faz uso da imagem para ter o seu retorno.

**JEAN** - Esse é o valor social que pagamos para empresa, ela usa o espaço público para se promover, mas se ela esta operacionalizando uma quilometragem menor do que a contratada o lucro proporcional dela é maior. É importante que volte a quilometragem especificada no contrato o quanto antes e preferencialmente nas periferias. Das propostas em estudo qual esta mais avançada? Há uma data?

**DAWTON** - Eu não tenho uma data, estamos conversando com a UBER e depende da UBER. O que depende da CET são o número de pessoas, a quantidade de cones, os pontos de apoio e os locais que serão operacionalizados. Como falei, a Radial Leste está em estudo, a Teotônio Vilela e a Atlântica já temos os estudos prontos para serem encaminhados.

**JEAN** - Já que não há uma data prevista, queria saber se há uma data limite para o retorno desta quilometragem?

**DAWTON** - Eu não tenho essa data ainda, estamos em negociação com a UBER e podemos colocar uma data. Ela está disposta a chegar na quilometragem que tinha sido destinada. Em reunião na semana passada eles apresentaram um número bastante significativo: de 1500 ciclistas que usavam a Jornalista Roberto Marinho diariamente passou a 5000 ciclistas que usam a Corifeu de Azevedo Marques; isso significa um ganho nessa estrutura nova operacionalizada pela UBER e eles estão muito satisfeitos porque quanto mais ciclistas utilizarem melhor a aceitação e o retorno do investimento. Então se implantarmos esse trecho na Radial Leste e em outras vias alimentando a Radial Leste há possibilidade de aumentar o uso no final de semana e colocar uma ciclo faixa de lazer nessa região enquanto não implantamos o projeto definitivo.

**JACKELINE** - Peço que sejamos breves, pois já avançamos no horário. Leandro por favor.

**LEANDRO** - Quanto à Visão Zero e o Maio Amarelo, nós vemos muitas ações de marketing, mas não vemos resultados; por exemplo, no Brás os carros não param na faixa de pedestre e eu parado com a bicicleta esperando o pedestre passar. Nas conversões a direita não há placas ou orientação aos motoristas sobre a faixa de pedestre, se colocar câmeras nas convergências vai disparar o numero de multas porque o carro e o ônibus não param. Em muitas das travessias de ciclo faixa, de ciclovias e de pedestre tem placa para a gente parar ou atravessar com cuidado; está se orientando o mais frágil a ser mais frágil ainda. Falta fiscalização e falta instrução também. Foi falado de a Radial ter ciclo faixa de lazer e interligar com a Paes de Barros, eu sugiro interligar com a Salim Maluf que interligaria Anhaia Mello com a Radial. E falta contador na Gastão Vidigal e na Radial era para 2021 e não veio.

**KRISTOFFER** - A solução para tudo isso é simples: quando vamos fazer alguma coisa começamos com o plano e já temos o plano nacional de mobilidade urbana, o plano de políticas climáticas e já tem minuta do decreto, então basta que a prefeitura aplique os

princípios ali colocados. O que a administração pública tem que decidir é se vão seguir esses planos ou se vão continuar ouvindo coronéis de bairro ou forças políticas internas. Foi excelente a lembrança do Lucian sobre o conceito da Visão Zero: preservar a vida. Independente do que a vítima esteja fazendo ela não pode morrer porque morrer não é aceitável.

**JACKELINE** - Obrigada. Nós tínhamos a aprovação do calendário das reuniões que vocês já receberam por e-mail.

**KRISTOFER** - Se ninguém se opuser acho que podemos responder por e-mail depois de analisar todas as datas e ver se alguém tem algum problema.

**ROSA** - Kristofer pelo menos a de quinta-feira agora podemos deixar marcada?

**KRISTOFER** - A gente confirma até o fim do dia por e-mail porque não tem ninguém da zona norte aqui agora. Tudo bem?

**ROSA** - Pode ser até o final do dia sim.

**JACKELINE** - Eu informo que em reunião da Secretaria com a SPTRANS sobre o treinamento "troca de papéis" foi decidido por dar continuidade e a SPTRANS está preparando um calendário, mas antes de começar o treinamento gostaríamos que vocês indicassem quatro ou cinco pessoas de cada região para participar e contribuir com sugestões em uma reunião agora em fevereiro onde a SPTRANS vai apresentar o trabalho e a partir de março teremos um calendário para o treinamento na garagem de ônibus. Vou enviar tudo isso por e-mail, mas gostaria que vocês conversassem com os parceiros para ver quem gostaria de participar desta primeira reunião.

**KRISTOFER** - Eu já me coloco à disposição e está aberto a quem queira. Nos treinamentos que participei as empresas mandaram carros exclusivos para eventos e motoristas muito experientes, então sugiro que seja feito um sorteio para a participação dos motoristas e o uso de carros do dia a dia porque nós vimos um retrovisor que não é o usado rotineiramente.

**JACKELINE** – Perfeito; nesta primeira reunião nós poderemos fazer estas sugestões.

**KRISTOFER** - Mais algum questionamento? Se quiserem podemos depois mandar por e-mail. Como ninguém se manifestou desejo um bom começo de ano.

**THOMAS** - Para fechar nós queremos ver as coisas acontecendo na rua porque é difícil não ver retorno, por exemplo, a faixa de vinil não é pedestre atrevesse na faixa é motorista a prioridade é sempre do pedestre.

**JACKELINE** - Concordo Thomas e a participação na formatação do curso partiu de vocês e não tenho todas as respostas mais estamos caminhando.

**KRISTOFER** - Novamente a política nacional de mobilidade prevê a prioridade do não motorizado sobre o motorizado e a Constituição Federal prevê o direito à vida não é porque o pedestre atravessou fora da faixa que a vida dele se torna disponível. Se ninguém mais quiser falar podemos encerrar a reunião.

**JACKELINE** - Dawton quer fazer o encerramento?

**DAWTON** - Acho que a reunião foi bastante produtiva e espero que na próxima nós tenhamos respostas mais produtivas e o grande desafio é que apesar de em alguns momentos as nossas falas (de lado a lado) parecerem agressivas, nós possamos construir um trabalho capaz de atender todas as demandas. Muito obrigado e boa semana.

## **CHAT**

[10:35] Lucian De Paula (CTB)

Não entendi, é outro grupo de trabalho além do que já existe?

[10:40] Lucian De Paula (CTB)

Até hoje vocês não deram retorno sobre os nossos comentários da minuta, que fizemos para cada artigo

[10:40] Luísa Moura

podem inserir aqui o número do processo?

[10:42] Pedro Ivo (Convidado)

desculpe, faltou um zero: 6020.2020/00004838-5. Por favor, considerem esse numero.

[10:50] Lucian De Paula (CTB)

Vocês podem no mínimo avisar quando tem atualização do SEI

[10:51] Bergo / CicloCentro\_SP

Boa colocação Lucian.

[10:52] Bergo / CicloCentro\_SP

E a "Requalificação" do Viaduto Bresser Mooca?

[10:52] Thomas (Bike Zona Sul / CTB) (Convidado)

\*sinistros

[10:53] Thomas (Bike Zona Sul / CTB) (Convidado)

Visão Zero diz que todos 'acidentes' são previs

\*previsíveis e evitáveis

[11:01] Lucian De Paula (CTB)

é falta de infraestrutura, não de comunicação

[11:02] Aline Pellegrini Matheus

Além da falta de estrutura, é também a alta velocidade.  
Políticas de acalmamento do trânsito são importantes. Diminuir a velocidade dia carros e melhorar a infraestrutura é o caminho. Este estudo já foi feito.

[11:04] Lucian De Paula (CTB)

Por favor Luís envie essa apresentação para o nosso e-mail, porque na apresentação é ilegível

[11:06] Jackeline Melo SMT (Convidado)

Sim Lucian, encaminharemos esta apresentação.

[11:09] Leandro Bazito (Convidado)

ampliado

não há como projetar melhor pelo menos 2021

[11:11] Leandro Bazito (Convidado)

se puder citar pelo menos as que tem mais sinistros

consegui enxergar somente sapopemba e teotônio

[11:14] Renata Falzoni

Então .... Entre o diagnóstico e a ação é onde reside uma inércia que a gente não consegue vencer sem uma vontade política sistêmica. Um DESAFIO!

Sistêmica.

[11:21] Lucian De Paula (CTB)

a Uber já falou em 2 reuniões que está de acordo com TODAS as alterações que nós propusemos, desde que a CET dê o aval

[11:31] Bergo / CicloCentro\_SP

Boa Lucian e Thomas. O Poder Público é inoperante. É um fato.

[11:33] Bergo / CicloCentro\_SP

Infelizmente isto só vai mudar qdo a gestão pública mudar de perfil partidário e mudar a administração

[11:42] Lucian De Paula (CTB)

Se a CET diz que adota a Visão Zero, tem que saber que as mudanças de infraestrutura são o principal, porque a diretriz é forçar uma situação de trânsito calmo e seguro onde mesmo que alguém não cumpra as regras, como atravessar na faixa, pedalar na contramão, etc. não resulte em morte

Lombofaixa tá cheio em SBC, Praia Grande, Mogi das Cruzes, qualquer cidade no arredor

Dá pra contar nos dedos quantas lombosfaixas São Paulo fez

Bergo / CicloCentro\_SP (Convidado)11:58

[12:19] Leandro Bazito (Convidado)

Vão comentar a minha fala e a do Kristofer?

[12:28] Bergo / CicloCentro\_SP

Proposta de calendário para as reuniões regionais da Câmara Temática de Bicicleta – 1º TRIMESTRE 2022 FEVEREIRO HORÁRIO: SEMPRE ÀS 14H30 03/02 (QUITA-FEIRA) – NORTE 07/02 (SEGUNDA-FEIRA) – SUL 10/02...

Obrigado. O Horário é de manhã imagino

[12:28] Leandro Bazito (Convidado)  
a Radial e a Salim com ciclofaixa de lazer

[12:28] Leandro Bazito (Convidado)  
contador na Radial