

Reunião da Câmara Temática de Bicicleta

Data: **02 de março de 2021** (terça-feira)

Horário: **10h às 11:30** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Carlos Alberto Codesseira - CET
2. Daniela Rebelo – CET
3. Dalva Vieira - CET
4. Dawton Gaia - CET
5. Diego Xavier Leite - SMT
6. Eduardo Macabelli - CET
7. Evely Trevisan Lacerda – CET
8. Fernando Caires - SMT
9. Grasieli Souza - SMT
10. José Eduardo Canhadas – CET
11. Luciana Durand – SMT
12. Luis Gregório – CET
13. Maria Teresa Diniz– Secretária Executiva do CMTT - SMT
14. Maria Teresa Fedeli – SMT
15. Margarida - CET
16. Nancy Schneider – CET
17. Pedro Ivo - SMT
18. Rosa Oliveira – CET
19. Vanessa Pessoa – SMT

Participantes | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Anderson Sutherland – CTB
2. Jean Carlos Marins do Vale -CTB
3. Kristofer Willy – Secretário Executivo – CTB
4. Leandro Bazito - CTB
5. Lucian de Paula – CTB
6. Thais Oewel – CTB
7. Thomas Wang – CTB

Observadores:

1. Alex Gomes
2. Alexandre Santos
3. Celia Moraes
4. Felipe Claros
5. Raffaella Norcia
6. Rogerio Viduedo
7. Simone BZO
8. Willian Cruz

Kristofer – bom dia todos; vou pedir para seguirmos a pauta. O Diego poderia iniciar com a apresentação dele. Lembro que as perguntas são feitas primeiro pelos membros da câmara, depois pelos observadores. Peço também que sintetizem as perguntas.

Maria Teresa – vou apresentar uma posição dos contratos. Antes de iniciar gostaria de dizer que hoje o secretário está representado pela Luciana Duran.

Luciana – meu nome é Luciana Durand, trabalho com gestão pública há 16 anos, tenho Especialização em Direito Público, Habilitação em Docência Superior, MBA em Gestão Pública e já trabalhei 16 anos com órgãos do estado. O ano passado estava na SPTrans como Chefe de Gabinete do Levi e já havia tido uma passagem pela SPTrans há 10 anos. Agora estou na SMT com uma visão mais macro e desafios maiores sobre mobilidade e segurança. Estamos juntos para aprender, acrescentar e deixar uma semente.

Maria Teresa – pela pauta vocês solicitaram que falássemos sobre o *andamento das concorrências paralisadas pelo TCM*. Vamos registrar aqui os avanços. **Obs.** a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.

Luciana Durand – há um normativo de que todos esses despachos não podem ser feitos isoladamente pela pasta. Desta forma, passa pela Secretaria de Justiça, mas essa é uma das pautas que tenho com o secretário e vamos agilizar.

Thomas – várias obras iniciaram o ano passado e o concreto foi feito em alguns trechos, mas não há nenhuma sinalização e em outros trechos há a marcação para fazer o concreto, mas não foi feito.

Maria Teresa – é requalificação ou conexão?

Thomas – requalificação (Av. Paulista, Faria Lima, Hélio Pelegrino, República do Líbano, Sumaré, Teotônio Vilela, etc.).

Teresa Fedeli – as requalificações entrarão todas juntas na programação da sinalização e não somente as que você citou, mas as demais. Esperamos as construtoras terminarem e priorizamos primeiro as conexões para após engatilhar as requalificações. Peço atenção na pintura e não esperem que todo o tapete seja pintado de vermelho; estamos seguindo o Manual (tapete de bordo das chegadas e travessias).

Maria Teresa – as requalificações estão na programação para ficarem prontas até o final de março.

Willian Cruz – eu queria entender porque não foi feito com concreto pigmentado em vermelho para manter o padrão do restante dessas ciclovias. As de piso concretado foram feitas em cinza e em alguns locais dá impressão que se está invadindo uma área de calçada.

Maria Teresa – porque o Manual de Sinalização Urbana da CET determina essa tipologia de sinalização. A pintada de vermelho era uma versão anterior e houve uma reformulação. Se você entrar no site da CET consegue pegar dentro da aba *Publicações* o Manual de

Sinalização Urbana; o volume 13¹ é o de bicicletas e lá você verá toda a regra de como devem ser feitas as sinalizações. Sobre os *bicicletários e paraciclos* o Luis Gregório fará uma apresentação e depois trarei alguns informes sobre os próximos passos desse assunto.

Luis Gregório – apresentação sobre *Bicicletários e Paraciclos*. Depois farei uma síntese dos locais, dos 1.516 pontos onde auxiliamos o Itaú a colocar os paraciclos para que todos conheçam. Não divulgamos ainda porque hoje não temos a confirmação se eles estão exatamente nesses locais e nem sobre a condição de cada um deles. **Obs.** a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.

Luciana Durand – exato, até porque quando você fala desse georreferenciamento, precisamos urgente dessa informação. Eu usava o app do Itaú para verificar onde eu deixava, onde pegava e realmente precisamos dessa conclusão.

Maria Teresa – complementando esse assunto, temos como uma de nossas metas do Plano Cicloviário melhorar a questão dos estacionamentos de bicicletas, seja feito em paraciclo ou bicicletário. Iniciaremos um estudo para transformar alguns paraciclos que existem dentro de terminais de ônibus da SPTrans ou até em acordo com o Metrô e CPTM em bicicletários com gestão de acesso. É uma solicitação antiga e consideramos que pelo Plano Cicloviário os dois são complementares com funções diferentes. Usamos o paraciclo em umas situações e o bicicletário em outras. Não necessariamente precisamos eliminar paraciclos para criar bicicletários, mas podemos ter as duas coisas em situações diferentes. Nos locais onde a concentração do número de vagas precisa ser na hora e mais estruturada o estudo tem uma função diferente. Nas requalificações que faremos nesta gestão e nas novas conexões e implantações da rede cicloviária (ciclovias ou ciclofaixas), os projetos também considerarão a instalação de novos paraciclos onde houver necessidade e espaço. Estamos com este olhar para incluir paraciclos em outros lugares da cidade que não exista hoje, principalmente junto aos centros comerciais locais e outros pontos que consideramos que sejam origem e destino dos ciclistas. Temos um contrato que está começando agora junto com o governo Britânico (UK Prosperity Fund) e o Banco Mundial para estudar as melhorias que temos em relação a esse assunto. Vou aproveitar para comentar sobre o Bike SP. O estudo que havia comentado que precisávamos fazer sobre valoração econômica, o quanto de crédito que o ciclista ganharia por km pedalado para podermos regulamentar a Lei Municipal n. 16.547/2016 também é escopo desse trabalho com o Banco Mundial. Assim que tivermos algum avanço, algum resultado mesmo que parcial, mostraremos para vocês para nos auxiliarem a revisar essas entregas. Uma das coisas que são também escopo são os bicicletários e paraciclos. Em breve devemos ter novidade sobre o Bike SP e também sobre a rede cicloviária que faremos (2021-2024).

Kristofer – que bom que há projetos de paraciclos. Minha sugestão é criarmos um GT para falar sobre o assunto e também para criarmos algumas regras de bicicletas, pois recebemos muitas reclamações, principalmente de pessoas que trabalham de bicicleta, no sentido de que não conseguem guardar a bicicleta no bagageiro e nem com a carteira. Há uma falta de padronização das regras dos bicicletários que acabam gerando uma série de inseguranças jurídicas para o usuário. Os usuários fazem um planejamento que acaba sendo prejudicado. Há muitos entregadores que usam muito a bicicleta como meio de transporte. Seria

¹ <http://www.cetsp.com.br/media/1100702/MSU-Vol-13-Espaco-Cicloviario-Rev01.pdf>

interessante que tivesse essa padronização, para que os usuários tivessem maior segurança e pudessem parar da mesma maneira em todos os bicicletários.

Jean - a minha sugestão é vocês começarem a pensar sobre ocupar as vagas de estacionamento de carros com uma quantidade maior de paraciclos e formar como se fosse um mini bicicletário aberto. Durante a formulação do Manual de Desenho Urbano² notei que não constou e seria legal que no futuro fosse incluído esse modelo de alocação dos paraciclos. Ao invés de serem colocados na calçada tirando o espaço do pedestre, poderiam tirar a vaga dos carros. No Manual consta um espaço para bicicletas compartilhadas sem estações. Seria bom também conversarmos com as associações comerciais para verificarmos a possibilidade de cederem espaços em frente aos comércios para ficarmos mais próximos das vias comerciais.

Maria Teresa – ótima ideia; poderíamos desenvolver uma norma específica, da mesma forma que temos uma norma específica de estacionamento de bicicletas para as operadoras. Podemos ter as vagas e o desenho do tipo de vaga de estacionamento de paraciclo para vaga comum livre.

Luciana Durand – concordo. Seria importante fazer esse estudo.

Maria Teresa – em relação ao que o Kristofer falou, gostaria de marcar uma reunião da equipe contratada pelo Banco Mundial com vocês para que passem essas demandas. Eles começarão a participar das câmaras temáticas para ouvirem os pleitos, ouvirem nossos debates, pois sempre enriquece do ponto de vista de conteúdo. Outra reunião que estamos para marcar é sobre a apresentação do trabalho de bicicletários e paraciclos que o Ciclocidade³ fez. Tivemos uma participação no repasse de dados tanto da CET, SPTrans, Metrô e CPTM. Eles concluíram o relatório no final do ano passado. Pergunto se é o caso de fazermos esta apresentação dentro da câmara temática ou marcamos e convidamos vocês. O que preferem?

Kristofer – vou perguntar para os outros conselheiros. Para mim as duas formas são válidas. O que acham?

Maria Teresa – acho que é tema da câmara temática, eu traria aqui.

Kristofer – sim, mas receio que tome o espaço de outras pautas; talvez separado seja mais produtiva. Não sei se há alguém com outra opinião.

(não se identificou) – uma sugestão é marcarmos uma extraordinária da CTB, pois não tomaria o tempo das pautas que já temos sobre o andamento das obras e tudo mais. Mantemos o diálogo numa caixa só, para não confundir.

Luis Gregório – ano passado fizemos câmaras técnicas a cada 15 dias separadas da câmara temática onde reuníamos um grupo menor eleito pela própria câmara para

² <http://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>

³ <https://www.ciclocidade.org.br/bicicletarios>

participar e discutíamos esses assuntos mais técnicos sem precisar ocupar a pauta da câmara temática.

Lembra Kristofer?

Kristofer – sim, depois que iniciamos a reuniões online passamos a ter uma reunião mensal só e retomar essas reuniões seria maravilhoso. Podemos definir um assunto apenas.

Maria Teresa – queria pedir apenas uma coisa; é importante termos um pouco de cuidado com a criação de novos grupos ou pautas recorrentes. Temos esse espaço mensal que, conforme o Kristofer comentou, devemos tentar ser o mais produtivos possível, mas a bicicleta não é a única reunião que temos na prefeitura e nossa equipe é muito pequena. Vocês sabem que temos as câmaras de mobilidade a pé, transporte escolar, táxi, motociclistas e agora teremos a do transporte público. Temos também o CMTT o CMUV, COMFROTA e pessoalmente tenho que participar de todas. Se começarmos a criar muitas reuniões, não conseguiremos trabalhar, não conseguiremos produzir toda informação que saímos como compromisso de cada reunião. Assuntos que mereçam reuniões específicas fico à disposição, mas criarmos outras reuniões mensais da câmara da bicicleta, devo falar com sinceridade que não dou conta.

Thomas – acho que neste caso que é uma apresentação de um tema pontual, poderíamos fazer uma reunião só para apresentação, as perguntas sobre ela e acabou. O grupo de trabalho mais para frente poderia ou não ser criado. O do Banco Mundial acho que também poderia ser uma reunião pontual para vermos como será e como podemos contribuir, assim como a da Ciclocidade. Talvez pudéssemos juntar em uma só, não sei. Depende de como está a organização de pauta das duas. O que eu ia dizer é que há um projeto muito legal que a Subprefeitura da Sé está fazendo bastante, que são as vagas verdes. Eles entram em contato com o morador ou comerciante do espaço para fazer uma área de vaga verde que é tirada de um estacionamento ou outro lugar. Fazem canteiro, colocam bancos, as vezes jardim de chuva. Já vi inclusive eles colocando os paraciclos. Talvez pudesse atrelar isso que está sendo tocado pela subprefeitura com a ideia do Jean de fazer os bicicletários em via pública. Poderíamos unir forças e ser bem legal.

Luciana Durand – rapidamente, esta questão do Banco Mundial trazida pela Maria Teresa é bem importante. Temos essa parceria, recursos doados pelo Governo Britânico e na verdade quando eles apresentam e se propõem a fazer algum projeto de algum tema, já tem um preconceito do mesmo. Não participei de nenhuma reunião relativa à bike, a Maria Teresa é que está tocando isso, mas é importante que eles tenham esse olhar de quem vivencia, de quem tem essas questões pontuais para poderem nos trazer um projeto mais com as características de São Paulo, com nossas necessidades. Estamos falando de aproveitar as vagas, de um projeto com outras associações, de repente eles já englobam tudo isso num grande projeto. Acho sim delicado nesse momento, por uma questão estrutural, pois todos os assuntos merecem uma atenção, mas acabamos não tendo todo esse tempo. Talvez fosse mais prudente fazer uma extraordinária onde participaria o Banco Mundial e a Ciclocidade e na condução vocês otimizam o tempo. Acho muito importante o Banco Mundial ouvir vocês.

Maria Teresa – perfeito. Marcaremos a reunião. Queria comentar a fala do Thomas sobre as vagas verdes. É um trabalho muito bacana que está sendo feito, inclusive colocamos

esta iniciativa no Manual de Desenho Urbano no capítulo de infraestrutura verde. Uma outra oportunidade que temos para criar essas vagas de estacionamento é com o Ruas SP⁴. Vocês devem estar vendo que a SMUL abriu o chamamento principalmente para os comerciantes fazerem como foi feito na Casa do Porco (Ocupa Rua), aquele avanço que usa as vagas de estacionamento na rua para colocar mesas de restaurantes e outras coisas assim. Teve muito interesse, o chamamento foi para 40 locais e acho que recebeu mais de 350 interessados. Esses projetos também são uma oportunidade de criar vagas de estacionamento de bicicletas. Seria interessante que vocês se informassem sobre o Ruas SP também para nos ajudarem nesse pleito.

Kristofer - beleza. Então ficamos no aguardo dessa extraordinária para falar com o Banco Mundial para ver o projeto e sugerirmos em cima dele. Às vezes o que estamos falando eles até já têm como ideia.

Luciana Durand – há uma possibilidade de flexibilização nesses projetos. É possível dar um passo atrás ou verificar outras possibilidades. Portanto, acho importante essa conversa antes de se concluir mesmo. Ótimo a Maria Teresa ter trazido a proposta e excelente conversarem antes de se concluir o projeto.

Kristofer – passemos então para o próximo item da pauta que são os *projetos em execução*.

Diego – basicamente vocês já receberam os projetos que estavam envolvidos com os contratos da SMT. Fomos fornecendo conforme vocês iam solicitando, mas acho que não receberam os projetos dessas implantações que foram feitas em vias com o programa Asfalto Novo. Penso que seria bom fazermos uma pasta como a que fizemos dos projetos que já foram, com tudo que vocês ainda não receberam. A grande maioria ou já está em implantação ou já foi finalizada; temos pouca coisa a iniciar. Ao longo dessa semana montamos essa pasta e enviaremos a vocês.

Kristofer – isto evita que sejamos pegos de surpresa. Muitas vezes as pessoas questionam. Você fará a apresentação que sempre faz com o andamento das obras agora?

Maria Teresa – isto não entrou como ponto de pauta. Vocês não solicitaram.

Diego – da próxima vez se vocês puderem colocar um item “atualização das obras” é melhor. Como não apareceu na pauta e a apresentação toma um bom tempo da reunião, entendemos que não era prioridade este mês. Para as próximas é só deixar na pauta que fazemos.

Kristofer – ok, deixaremos bem claro.

Leandro – gostaria de entender e saber dos projetos que entrarão em execução. Acabamos não sabendo. O ano passado houve uma situação que foi dado como iniciadas as obras do Viaduto Grande São Paulo, mas até hoje as obras não foram iniciadas.

⁴ <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/servicos/index.php?p=308717>

Maria Teresa – faremos uma pasta com todos os projetos que estão em execução e a iniciar e também uma planilha atualizada (aquela que vocês sempre recebem) que contemplará os nomes das áreas e em que pontos se encontram.

Leandro – o que não estou entendendo muito bem é que consta “a iniciar”. Não estamos conseguindo trazer uma colaboração desses projetos a iniciar. Não os que já estão iniciados, que vão começar a fazer. Não estamos colaborando no início do projeto.

Maria Teresa – estamos dizendo que faremos a pasta, juntaremos todos os projetos a iniciar ou em andamento e mais a planilha com o status para vocês terem atualizado em que pé está cada uma delas.

Leandro – entendi; este iniciar é antes do projeto começar.

Maria Teresa – é antes de ir para obra. O projeto já está pronto. Estou falando dos 173 Km e dos 310 Km. Esses são os projetos que temos prontos e estão em andamento. Faremos uma pasta de todos; os 310 Km de requalificação e os 173 Km de conexões e implantações novas. Muitos já foram entregues e alguns estão em andamento ou a iniciar. Além disso temos todos os projetos que iniciarão as obras, que são os das duas concorrências paralisadas e que também já apresentamos para vocês. São: concorrência 002, 003 e pregão SMSUB. Esses projetos todos passaram por audiência pública, vocês já receberam a pasta e já conhecem todos eles. Agora já falando da gestão 2021-24, combinamos que assim que terminássemos de implantar os do ano passado iniciaremos a fase de projetos novos. Aí, sim, é início de projeto e não de obra. Estamos retomando o processo de participação social que fizemos das oficinas, pegando as prioridades que não fizemos, dentre as mesmas devemos escolher quais as novas prioridades e marcar com vocês para apresentar. Discutiremos juntos e veremos se são essas mesmo a prioridade. São projetos que vão iniciar sua elaboração e desenvolvimento; não estamos fazendo ainda.

Leandro – o meu questionamento está justamente no processo das oficinas que não participamos e aqueles projetos que já estão em fase de obras. Não tivemos esse acesso. Algumas obras no Ipiranga foram feitas, o projeto está em andamento, mas não participamos. Estamos nos oferecendo para participar do projeto.

Maria Teresa – esses colocaremos na pasta, vocês vão estudar e se houver alguma dúvida, estamos à disposição.

Leandro – mas há alguma em projeto que não está finalizado? Cada hora aparece uma coisa nova que não sabemos.

Maria Teresa – não; neste momento não temos nenhum projeto em elaboração. Temos os projetos prontos que vão para obra. Colocaremos todos na pasta e se vocês quiserem discutir algum deles que não tenham visto antes, estamos à disposição.

Leandro – ok, teremos acesso ao que está elaborado e poderão ir para execução.

Maria Teresa – isto; teremos os próximos projetos que serão elaborados e discutiremos com vocês.

Kristofer – falaremos agora do *Plano de Metas, Plano Plurianual e Lei de Diretrizes Orçamentárias*, visto que temos interesse na participação da sua formulação.

Maria Teresa – querem falar sobre o pleito de vocês e eu respondo?

Kristofer – queremos participar da formulação do *Plano de Metas, Plano Plurianual e Lei de Diretrizes Orçamentárias*. Fazer sugestões e colocar as metas de ciclovias.

Lucian – queremos participar do processo de construção do Programa de Metas, do Plano Plurianual e da LDO. Queremos estar envolvidos no estabelecimento dessa meta e não somente do que já está pronto para ser publicado e informado. Queremos participar desta construção que a CET e SMT vão encaminhar para o executivo assinar.

Maria Teresa – em relação ao processo de planejamento, iniciamos internamente o programa de metas da prefeitura, não é um trabalho feito por nós e há outras secretarias que coordenam esse trabalho. Ainda estamos nas discussões internas, o que não significa que tudo que coletamos de dados que vocês nos trazem não esteja sendo sugerido por nós como SMT. Por exemplo a Teresa Fedeli, o Dawton e a equipe toda de bicicleta, participa dos encontros regionais, estamos levando em consideração todas as solicitações nas nossas proposições e o plano terá etapas de participação social, externa. Neste momento ainda estamos na etapa interna, não conseguimos fazer reuniões com vocês sobre o programa de metas porque não somos nós que coordenamos as reuniões; somos convidados. Quando iniciar a fase de envolvimento externo vocês serão avisados para participar conosco.

Diego – como a Teresa falou, o prazo estabelecido pela Lei Orgânica do Município é de 90 dias como todos sabem. Este é o prazo que o Prefeito eleito tem para entregar o programa de metas desta gestão. Geralmente – pelo menos nos anteriores -, após esses 90 dias a primeira versão do programa passa por discussão com a sociedade civil. Nos programas de metas passados isto aconteceu tanto no Legislativo (audiência pública na câmara municipal) e houve também audiências públicas regionais, por subprefeitura. Como este ano é atípico ainda não sei como será a discussão. Talvez seja um processo online. Geralmente depois que vai para consulta pública algumas alterações são realizadas até a definição do que será o documento final, do que será o programa de metas da gestão. A secretaria que coordena e é responsável por elaborar o programa de metas atualmente é a Secretaria de Governo. As outras secretarias acabam tendo um papel de fornecer subsídios para a elaboração do documento. A definição e todo o processo cabe à Secretaria de Governo. Qualquer estratégia para envolvimento da sociedade civil organizada e/ou especialistas no assunto é definido pela SGM. Não sei se eles já têm algo definido; imagino que ainda estejam discutindo internamente a questão. Em relação à LDO, quem já teve acesso a de 2021, viu que no anexo de prioridades e metas no que se refere a SMT há três grandes prioridades: **a)** construção de estruturas cicloviárias; **b)** redução de mortes no trânsito; **c)** requalificação/manutenção das estruturas de transporte público. Pelo menos um dos nossos instrumentos de planejamento LDO, a expansão da rede cicloviária, já está prevista. Em relação ao Programa de Metas temos que aguardar os próximos passos que serão definidos pela Secretaria de Governo.

Kristofer – certo; peço então que avisem quando chegar o momento da participação da sociedade civil para podermos nos organizar.

Lucian – além da LDO, vocês também discutirão o Plano Plurianual? O que queremos é poder contribuir nesta etapa de planejamento; a câmara temática como uma instância na prefeitura. Muitas vezes o que sai do executivo para consulta pública é apenas para alguns ajustes, mas não há a criação de novas metas, não há mudanças radicais e por isto gostaríamos de fazer parte dessa etapa antes de ir para consulta pública, onde qualquer pessoa da sociedade civil pode participar.

Maria Teresa – acho que isso não é possível. Há todo um rito do executivo, da Secretaria de Gestão e não conseguimos compartilhar com vocês antes desse momento de abertura para participação social de toda a sociedade. Temos reunião hoje à tarde sobre o assunto e vou colocar a solicitação de vocês; se eles autorizarem a participação da câmara temática eu avisarei, mas acho difícil.

Luciana Durand – é isto mesmo; até porque engloba várias pastas e como a Maria Teresa bem colocou, está sendo coordenado pela Secretaria de Governo. Temos nosso limite de competência dentro desse planejamento. Passado esse rito podemos trazê-los para somar. Inclusive está em uma fase que estamos verificando quem é o dono do quê e seria bem delicado envolvê-los. Ótimo que haja essa reunião onde o pleito poderá ser colocado e quem saber podemos ter algum outro tipo de resposta. Vocês serão informados e assim que pudermos ter essa colaboração, para nós mais do que nunca é salutar. A nossa missão é fazer políticas que sejam efetivas para a cidade e não fazer obras que não tragam nenhum benefício. Tenho certeza que todos os trabalhos da Maria Teresa, Diego e toda equipe da SMT já foram alvo das reuniões que vocês tiveram e essa responsabilidade social é muito clara dentro os trabalhos dela. Fiquem tranquilos, pois nosso trabalho é o mais transparente possível e essa gestão – falo por mim e pelo Secretário – , não faz por fazer, ou é para ser efetivo ou é preferível não sair do papel.

Maria Teresa – obrigada, Luciana. Fiquem tranquilos, pois como a Luciana disse, não só o tema bicicleta é uma prioridade nossa, mas do próprio Prefeito.

Luciana Durand – exato. É uma marca dele, está sendo levado muito a sério e está envolvendo outras pastas também.

Maria Teresa – exatamente. O Chefe do Gabinete do Prefeito tem reuniões periódicas conosco. É a única reunião periódica que temos com ele, os outros temas da pasta não têm essa atenção especial. Fiquem tranquilos, pois o compromisso existe, foi promessa de campanha e tudo mais.

Luciana Durand – exato. É uma meta arrojada, que envolve um planejamento muito sério e juridicamente estamos quebrando a cabeça para pensarmos nas várias maneiras de se chegar a essa meta fora a questão orçamentária. É um desejo do Prefeito como a Maria Teresa bem colocou.

Thomas – acho que temos essa consciência e como membro da câmara temática posso dizer em nome de todos que sabemos que é importante para o Prefeito e para vocês e

vimos acontecer bastante coisa legal no passado ainda com a Bete França. Com o Levi tivemos pouco contato, pois estamos no início do ano e não sabemos como será, mas existe uma preocupação nossa porque nossos colegas do bike zona sul, zona leste, zona norte e mais de 40.000 pessoas que nos seguem nas redes comentam por exemplo: “fizeram a Pedro Bueno super legal e devemos dar os parabéns para o Dawton e pessoal envolvido”; porém, há muitos locais onde não há nenhuma infraestrutura e há uma lista de subprefeituras que não há ciclovia ou ciclofaixa. É difícil eu dizer por exemplo para o pessoal do Capão Redondo, onde basicamente há apenas uma para completar na Carlos Caldeira, que a prefeitura está se esforçando. Eles viram aparecer uma que não está sendo conectada nem com a Carlos Caldeira e nem com Antônio Ramos Rosa, enquanto tenho um conjunto de estrutura do Parque Arariba que não existe mais. A ciclovia não teve nenhuma manutenção nos últimos 4 anos.

Maria Teresa – qual é o trecho?

Thomas – todo o trecho do Parque Arariba que começa na Carlos Caldeira e vai até quase a divisa com Taboão. Todo este trecho praticamente não existe mais.

Maria Teresa – o Dawton e a Teresa Fedeli visitaram esse trecho recentemente e iremos estudá-lo agora, fiquem tranquilos.

Luciana Durand – por isso a importância dessa participação; embora já tenha cravado algumas quilometragens, temos uma margem onde estamos fazendo esses estudos. Tivemos uma conversa recentemente no sentido de que é uma conversa coligada, que precisamos de outras pastas. Portanto, não adianta chegarmos com uma ciclofaixa lá no final da zona sul e ter um buraco do lado, na calçada. Estou falando de recapeamento, de asfalto e ciclovia. Isto deve ser muito bem planejado e por isso uma meta de governo e intersecretarial. É muito importante entendermos essas demandas, pois mesmo fechado o plano, temos uma margem para remanejarmos essa quilometragem, mas temos que trazer isso para o todo. Temos que envolver outras pastas com outras competências para que façamos a rua, a calçada, a sinalização, a faixa e não é uma meta só de mobilidade. Por isso a importância de vocês para que cheguemos onde devemos chegar. Depois temos a possibilidade de ver essa quilometragem já que temos uma meta tão arrojada e era isso que a Maria Teresa falava na reunião, para levarmos para esses extremos onde precisamos de outras questões. Em uma reunião com o secretário comentamos que é preciso incentivar o emprego nessas regiões para que possa haver uma revitalização do centro; é um todo, precisamos pensar na cidade como um macro. É uma meta arrojada que vai ao encontro de uma revitalização e um plano de governo que deve a olhar a cidade como um todo. A Bete é maravilhosa, sou fã dela, não consegui trabalhar diretamente com ela, mas podem ter certeza que o Levi e Bete caminham juntos e ele dará continuidade aos trabalhos.

Maria Teresa – exatamente. Fiquem tranquilos que vamos apresentar todos os processos do planejamento; tanto o programa de metas que já iniciou como a LDO que não começou, mas quando iniciar avisaremos e vamos envolvê-los nesse processo. Apenas para ilustrar essa integração entre as pastas, estamos agora com a Maria Luiza Americano em andamento que é um super exemplo disso. Teve asfalto novo, reforma de calçadas e plano cicloviário num mesmo lugar e são 4 km. Isso é fruto da integração entre as equipes e programas da prefeitura de pastas de diferentes.

Kristofer – agora teremos o Bike SP.

Maria Teresa – sobre esse item da pauta comentei rapidamente antes; na reunião passada tinha avisado vocês que um dos pontos principais era o estudo da valoração econômica de cada km pedalado pelo ciclista e conseguimos dar início a esse contrato com o Banco Mundial para realizar a pesquisa para nós. É uma equipe que já fez isso em outros países e cidades e não são novatos no assunto. Sabemos que o CEBRAP já fez esse tipo de estudo em São Paulo antes e então é retomar o processo de valoração econômica com as especificidades da cidade de São Paulo para que possamos dizer a cada km que o ciclista pedala, quanto economiza para o poder público em relação a todas as políticas públicas seja ela de transporte, de congestionamento, de poluição, de saúde pública, créditos de carbono, etc. Precisamos valorar tudo isso e transformar em crédito para incentivar o uso da bicicleta no município de São Paulo. Na reunião com o Banco Mundial vocês entenderão um pouco mais sobre o escopo desse contrato.

Kristofer – alguma pergunta sobre o Bike-SP?

(*não se identificou, Thomas?) – ia perguntar sobre os convites para as reuniões do grupo de trabalho?

Maria Teresa – não é um grupo de trabalho, faremos uma reunião específica com o Banco Mundial sobre os contratos deles para apresentar para vocês e envolvê-los na elaboração.

(*) – o grupo de trabalho estava se reunindo periodicamente.

Maria Teresa – qual grupo de trabalho?

(*) – do Bike-SP.

Maria Teresa – nesse momento as reuniões do Bike-SP estão suspensas esperando o resultado desse estudo. Eles já avançaram na elaboração de uma minuta de Decreto mais abrangente e agora estão aguardando o estudo para que possam fechar a minuta de Decreto. O estudo também contribuirá para o Termo de Referência do aplicativo. Do chamamento que faremos para o aplicativo que os ciclistas utilizarão para computar os créditos.

(*) – vamos encaminhar nossos comentários sobre a minuta que lemos; enviaremos um Ofício.

Kristofer – seguindo, o próximo assunto é o *questionamento sobre intenções da CET de uso de ciclorrotas, posto que são ineficazes e não atendem os propósitos de segurança dos ciclistas*. Queremos entender o que vocês querem fazer com essas ciclorrotas que têm aparecido na cidade.

Maria Teresa – como assim estão aparecendo? Não fizemos nenhuma recentemente.

(não se identificou) – no trecho da Cecília Latemberg e Chucri Zaidan está com placa de ciclorrota, mas sem nenhuma pintura. No mapa de vocês ele aparece como ciclovia.

(*mulher, não se identificou) – no Parque Continental também surgiu uma ciclorrota, a da Dr. Francisco Paula de Azevedo.

Maria Teresa – será que é nosso? Não é Osasco.

(*mulher) – não porque está do lado de São Paulo.

Maria Teresa – a ciclorrota é uma tipologia que existe, é regulamentada no município de São Paulo não só pelos manuais da CET, mas também pelo DENATRAN; o CONTRAN também tem suas regras específicas para esse tipo. Temos que tomar um cuidado especial com a implantação de ciclorrotas, não é a mesma condição que implantar uma ciclovia/ciclofaixa, mas sabemos também de estudos de fora do Brasil que a ciclorrotas, se implantadas da forma correta, poderão ser até mais seguras que a ciclofaixas. Vou compartilhar com vocês um estudo muito amplo que foi feito se não me engano pela Universidade de Sidney. Eles usaram tecnologia embarcada em bicicletas em um número muito alto (17 mil viagens), e mostraram que quando era ciclofaixa os carros passavam com maior velocidade e mais próximos da bicicleta do que quando era uma ciclorrota e o ciclista tinha que negociar o espaço com o veículo. Os veículos respeitavam mais em condições onde não havia demarcação do solo do que em ciclofaixa. Este assunto vem sendo avaliado internamente, sabemos que em alguns locais da cidade não conseguiríamos implantar ciclofaixa por causa do viário, mas que seria possível implantar ciclorrotas com segurança. Sempre que fazemos um projeto, se houver justificativa técnica para que naquele trecho tenha uma ciclorrota. para não inviabilizar todo caminho - às vezes inviabilizaria uma conexão importante -, podemos usar essa tipologia em nossos projetos. Se tiverem críticas específicas em algum trecho que for ciclorrota onde não acharam que ficou legal ou que poderia ter sido feito de outra forma e quiserem conversar, podemos discutir com o projetista responsável por esse trecho. Neste caso devemos marcar conversas específicas sobre esse assunto. Dos seiscentos e tantos quilômetros na cidade, só temos trinta e dois de ciclorrotas, se não me engano. Não é nossa tipologia preferencial, mas enxergamos também as ciclorrotas como uma possibilidade para conexões em locais onde outras alternativas não sejam viáveis.

Leandro – acho que todas as experiências que eu tive em São Paulo, tivemos problemas em andar. Temos o exemplo da Rua Boa Vista onde o ciclista é jogado até na contramão do outro porque virou uma faixa de mão única que está sendo usada dos dois lados. É impossível passar na Boa Vista como ciclorrota no sentido dos carros, ainda mais quando o trânsito está pesado. Lá existem lombadas para apaziguar o trânsito, porém não é viável por enquanto naquela região. Acho que pode ser colocado em locais onde não há como fazer outra coisa. Quando não há espaço para ciclofaixa, você diminui, coloca as lombadas, uma interligação curta tudo bem. No trânsito de São Paulo do jeito que está hoje, toda experiência que eu tive não foi legal. Inclusive fora de São Paulo, quando nos deparamos com ciclorrota os carros não respeitam. É cultural e talvez para esse tipo de implantação tivesse que mexer em escola de formação de motoristas, na educação, fazer publicidade, etc. É difícil até com ciclofaixa e com ciclorrota hoje não está sendo viável. É nossa experiência na rua. Nós barganhamos espaço até em locais onde não há ciclofaixa e na

ciclorrota ficamos com uma falsa ilusão de estar passando num lugar que pode ter um trânsito hostil.

Jean – fazer ciclorrota na cidade de São Paulo é passar para o ciclista a sensação de que ele está seguro quando na verdade não está. Quando da elaboração do Plano Ciclovitário em 2019 entramos em um acordo aqui na CTB. Quando fosse ter um remanejamento, para ser considerado remanejamento de estruturas, teriam que estar dentro da subprefeitura. A estrutura seria tirada de uma via dentro de uma sub e seria colocada dentro da mesma via, dentro da subprefeitura. Se fosse colocado fora dessa subprefeitura seria considerada uma remoção. Tem que haver um acordo muito próximo para esses termos técnicos usados para a ciclorrotas também. Se não nos prepararmos começaremos a colocar ciclorrota na Aricanduva ou em vias completamente descabidas. Para mim, para implantar ciclorrota em São Paulo, tem que ser uma via onde o limite de velocidade seja até 30 km/hora no máximo, tem que ter radar ou lombada nessa via e ser uma via exclusivamente residencial. Não pode ter um grau de declividade grande para não induzir o motorista a acelerar. Numa via com velocidade acima de 30 km/hora, a fiscalização e autuações da CET não poderiam ser de 70% apenas na Subprefeitura da Sé, como existe hoje. São sempre no centro expandido. A CET não fiscaliza o restante da cidade e quer colocar ciclorrotas nas periferias. Os ciclistas serão mortos e a mídia, todos, irão culpabilizar o ciclista. Somos contra ciclorrotas na cidade, pois são nossas vidas que estão em jogo e seremos mortos. Em último caso deve ser numa via residencial, com velocidade máxima de 30 km/hora. Se isso acontecer eu pessoalmente vou garantir que essa informação seja publicizada.

Luciana Durand – não temos nenhum projeto efetivo nesse sentido. Do jeito que estão colocando está parecendo que já estamos recomendando e com o projeto na rua. Não é bem assim.

(**não se identificou, Thomas/Lucian?**) – já apareceram ciclorrotas que não fomos consultados.

Luciana Durand – a própria Maria Teresa está assustada com a informação e vai verificar. Se não temos uma licitação para isto, da onde saiu a ciclorrota? Verificaremos a informação e passaremos para vocês de onde saíram essas ciclorrotas porque não estava dentro do projeto. Precisamos entender o que aconteceu e neste momento a Maria Teresa falou que isso é matéria de estudo e ela colocou um parâmetro que acontece fora e que deu certo. Em nenhum momento foi afirmado que para esta gestão será ou não colocado ciclorrotas. Vocês já se manifestaram no chat, estou vendo aqui a contrariedade e os perigos quanto à segurança. Teremos campanhas ostensivas de segurança viária. Fica aqui o alerta de quanto isto estaria contraditório se não tivermos um bom estudo. Ninguém aqui está afirmando que isto faz parte de qualquer projeto. Não tenho conhecimento de qualquer projeto de ciclorrota para esta gestão, portanto muita calma quando for levar esta informação para fora.

Rogério – sobre a ciclorrota no Parque Continental eu é que trouxe pois utilizo bastante a estrutura; é uma rede formada pela Presidente Altino e no passado vocês fizeram a complementação na divisa com Osasco x Avenida Dr. Antônio Noschese. Vindo de Osasco, começando a subir a ciclofaixa de mão dupla, há um cruzamento com a Rua Antônio Vicente de Paula Azevedo e depois continua na Antônio Noschese e sobe quase 2 km até o

Shopping Continental. Na entrada para a Antônio Vicente de Paula Azevedo fizeram a ciclofaixa, mas quando está chegando na Antônio Noschese há uma placa dizendo “fim da ciclofaixa”. A pessoa que não conhece entrará automaticamente à direita, pegará a ciclorrota e depois pegará a continuação da ciclofaixa da Vicente de Paula Azevedo que já está sendo sinalizada. Há este problema da sinalização que faz com que a pessoa não continue na Avenida Noschese. Ali é interessante, pois é uma rua residencial, há bastante lombada, os motoristas gostam de acelerar para subir as lombadas rápido, há bastante ciclistas e pedestres. A ciclofaixa que está sendo criada na Vicente de Paula Azevedo está chamando muita gente para andar na ciclofaixa e correr. Seria legal ir até o local e ver a sinalização para não induzir os ciclistas ao erro. Vou fotografar e depois envio para vocês. Tenho uma solicitação que já estou pedindo há um tempo, mas não entra na pauta. É a solicitação da Cândido Mota Filho: está toda apagada, há muitos bares e os motoqueiros estão invadindo, já houve acidentes e ela não foi requalificada.

Thomas – a Chucri Zaidan aparece inteira como ciclovia/ciclofaixa, mesmo um trecho que não existe e inclusive já passei para o Dawton e Teresa Fedeli. Compartilhou o mapa: aqui está como ciclofaixa a Cecília Lottenberg; outro trecho inteiro que começa na rotatória e vai até onde ele bifurca não existe como ciclofaixa. Está como ciclorrota, tem a plaquinha verde escrito rota de ciclista e não tem pintura nenhuma no chão. Não sei se foi algum erro, mas está como ciclorrota. Na avenida, no trecho mais estreito, há duas faixas para cada lado, passando ônibus super articulado. Na Fernandes Moreira há um trecho que não existe mais e sugerimos requalificação. Num outro trecho está com placa de ciclofaixa mas é ciclorrota faz tempo.

Maria Teresa – uma sugestão para não ficarmos tratando casos específicos agora: poderiam enviar um e-mail com todos os trechos de ciclorrotas que gostariam que analisássemos ou que gostariam de uma revisão de projeto?

Thomas – sim. São só dois exemplos para ficarem cientes.

Kristofer – acho que ficou claro que existem ciclorrotas que a prefeitura desconhece e que vêm sendo implantadas. Resumir isto por e-mail seria mais prático realmente.

Thomas – um segundo ponto é que vocês dizem que onde não houver espaço para implantar ciclofaixa/ciclovia pretendem implantar ciclorrota. Temos que tomar muito cuidado com este discurso, pois vai na linha de que “*não podemos tirar espaço do carro, nem do pedestre, nem do ônibus e o ciclista que se dane e aprenda a voar*”. O pedestre não quer que o ciclista ande na calçada e o motorista vai mandar o ciclista para a ciclofaixa que não existe. O único exemplo que eu senti que uma ciclorrota era segura foi em Nova York, mas não era apenas ciclorrota e sim um bike boulevard. A rua era somente de tráfego local e onde faziam os bloqueios o ciclistas podiam passar. Era um bloqueio físico geralmente com vasos ou New Jersey. Não dá para usar ciclorrota na maioria das ruas de São Paulo porque vocês não vão querer fechar ruas para tráfego em geral. Se não querem nem tirar faixa de estacionamento que é um problema recente que tivemos para fazer ciclofaixa, que dirá diminuir a circulação dos carros que estão indo e vindo para criar uma ciclorrota. A prioridade deve ser sempre ciclovias/ciclofaixas onde há uma segregação, mesmo que no solo haja só o tachão, mas onde o ciclista já pedala e se sente seguro. Tem que se pensar em todos (idosos, iniciantes, etc.) e não somente nos ciclistas experientes que andam em

qualquer lugar, como nós. Antes de ter a Domingos de Moraes meu pai não saía de bicicleta a não ser aos domingos. Agora ele vai trabalhar quase todos os dias de bicicleta no centro. A ciclorrota pode ser bonita no discurso, mas não serve. Inclusive fui atropelado em uma ciclorrota de Moema que não existe mais.

Kristofer – há uma ciclorrota a menos de 300m de onde estou agora que a da Condessa de São Joaquim. Todos os dias há ciclistas na contramão usando a ciclovia e indo na direção contrária dos carros porque ele não se sente seguro na ciclorrota. Queria só alertar pontos meio bizarros que já ouvi em algumas reuniões de que *“a ciclorrota serve para depois responsabilizar o motorista quando há um acidente”*. Isto é necropolítica; querer fazer alguma coisa depois que a pessoa está morta. Gostaria de alertar que esse discurso é extremamente nocivo. O motorista não tem medo nem de ser responsabilizado quando atropela alguém bêbado, na contramão, quiçá vai ter medo porque há uma placa e poderia ser responsabilizado judicialmente. Acompanho o caso de um rapaz atropelado na zona leste de São Paulo e até agora não se sabe quem atropelou. Uma ciclorrota lá, com este argumento é uma coisa horrível.

Luciana Durand – está entendido o recado, quais as considerações, temos sempre que tomar cuidado com qualquer posição sobre a questão genérica de qualquer tipo de modal quando falamos dos motociclistas, quando falamos de motoristas de uma forma genérica, pois corremos o perigo de que desse mesmo modo se fale sobre a bike. Tudo será estudado, considerado e podemos seguir.

Anderson – gostaria primeiramente de agradecer a Maria Teresa Fedeli pelo trabalho. Ela fez uma vistoria com a gente na zona norte e interligou todas as calçadas que estavam jogando os ciclistas para baixo dos carros. Muito obrigado, um abraço super carinhoso e respeitoso. Sobre a ciclorrota, pelo amor de Deus, apaguem essa ideia de qualquer projeto. Se o projetista insistir nisso eu pedalo com ele durante uma semana e depois vemos se ele implanta. Não implantem ciclorrotas, por favor.

Lucian – a ciclorrota já está claro que não é confortável e não queremos que isto conte contra a meta dos 673 Km, que é tirar o atraso para manter os 100 km/ano que estão previstos no plano de mobilidade. Onde é necessário acalmamento de trânsito, que entre nas obras de acalmamento, que sejam feitas as reduções de velocidade, o redesenho geométrico da via, mas que seja parte da política de fazer as ruas locais para serem agradáveis para suas localidades e não que saiam da “conta” da implantação do Plano Cicloviário.

Maria Teresa – em relação aos critérios técnicos do uso da ciclorrota, estão todos estabelecidos nas resoluções do CONTRAN, da CET no Manual de Sinalização Urbana (volume 13) ou no Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias. Se tiverem alguma consideração a fazer em relação a essas normas, podemos criar um debate sobre as normas com vocês. Para falar que alguma tipologia não deve ser utilizada, devemos trazer os critérios que poderiam ser usados. Já tivemos esse debate com a CTB, o assunto foi discutido nas oficinas sobre quais seriam as formas de usar a ciclorrota, quando não deveríamos usar e isto também está expresso em nossos manuais de sinalização. Gostaria de dizer e é muito importante, que por vezes me sinto um pouco incomodada e ofendida com as falas. Se vocês falam que queremos matar os ciclistas ou que não sabemos fazer

projetos, não posso ser omissa e não dizer nada na frente de uma equipe que tem muita experiência na cidade. Não digo que às vezes não nos equivoquemos, que não erremos e que não possamos melhorar. Estamos sempre procurando aprimorar nosso trabalho, nosso processo, nossa forma de fazer, mas a equipe da CET que elabora os projetos, tem muita experiência, inclusive muito mais experiência do que qualquer equipe do Brasil. Digo isto com muita tranquilidade, não sou funcionária de carreira, mas estou aqui há alguns anos e eu vejo isto com muita facilidade em relação a todas as outras experiências que tive na mobilidade. Quem assume o risco da segurança de todos no espaço viário é o projetista que assina e temos uma preocupação muito grande com a segurança viária na CET. Acho importante isso ser colocado. Dizer em tom de ameaça que não sabemos fazer as ruas, que vamos colocar, que vamos matar é complicado numa relação boa que temos na CTB e que vimos desenvolvendo de forma cada vez melhor. Este não é o clima da CTB. Gostaria que conseguíssemos conversar com calma e tecnicamente nas nossas reuniões, pois afinal é isso que a gente se propõe aqui. Que os debates sejam sempre abertos, que as pessoas tenham liberdade de colocar seus pontos de vista, mas com respeito e sem ofender os colegas que estão aqui fazendo os projetos para a cidade. Me desculpem, mas precisava dizer isso aqui hoje porque não considerei legal, neste processo de aproximação que vimos fazendo, de vitorias, de milhares de reuniões regionais no sentido de melhorar cada vez mais nossa conversa, recebermos coisas que me soam como ataque e que não são boas para nosso relacionamento. Sobre as ciclorrotas, temos nos nossos critérios de segurança a forma de usar e jamais vamos querer substituir uma ciclovia/ciclofaixa por uma ciclorrota. Achemos que em alguns lugares, tecnicamente justificáveis e onde não haja como fazer outro tipo de tipologia, ela pode ser usada (caso a caso). Melhor ter uma ciclorrota do que não ter nada. Em alguns casos vamos querer, sim, sugerir a utilização da ciclorrota ao invés de não ter nada. Onde a ambiência seja adequada, onde a via passe por um sistema de moderação do tráfego e de acalmamento, não é só uma questão de velocidade, há outros critérios importantes e também não é só uma questão de classificação viária. Achemos que as ciclorrotas podem e devem ser usadas em locais onde são vias coletoras, desde que sejam acalmadas. Há locais na cidade como o centro onde não vão existir vias residenciais. No centro as nossas grandes prioridades são os pedestres que é o volume maior e não podemos deixar de ter transporte coletivo, como a Rua Boa Vista que vocês citaram. Neste caso entendemos que é melhor ter uma ciclorrota num pedaço muito curto da via, do que não ter um caminho para o ciclista. Se vocês preferem que não haja ciclorrotas e que os ciclistas andem na pista junto com os veículos sem nenhuma sinalização, podemos discutir. Esta ciclorrota é antiga e requalificamos no sentido de melhorar a segurança dela. Se preferiam eliminar poderíamos ter discutido, mas entendam que em alguns locais na cidade eu não posso eliminar a via de circulação do transporte público – tirar os ônibus da Boa Vista – porque não há outro trajeto possível e o pedestre em grande volume ali é prioridade. Portanto os projetos específicos poderão ser tratados um a um e podemos discutir com vocês. Devem entender também que a nossa equipe jamais terá a intenção de colocar ninguém em risco – nenhum usuário – seja ele o pedestre, o usuário do transporte público ou o usuário dos veículos automotores seja ele ônibus, carro, moto, etc. Também como já dissemos na reunião passada, precisamos negociar os espaços das vias. Há lugares em que é possível suprimir faixas de trânsito e outros que não conseguimos tecnicamente por motivos específicos. A prioridade da prefeitura não é para o transporte individual. Eliminamos muita faixa de automóvel para implantar ciclovias/ciclofaixas e esta ação é nossa obrigação em lugares onde tecnicamente deveria ser implantado e foi correto. É com muita tranquilidade que avançaremos e não temos grandes projetos de ciclorrotas para a

cidade, não é esta nossa intenção, mas ela não está eliminada das nossas tipologias. Poderão ser utilizadas em casos específicos e iremos discutir isso com vocês quando forem propostas para outros locais.

Kristofer – tenho mais algumas considerações sobre ciclorrotas e enviarei por escrito para vocês para não tomar mais tempo de nossa reunião aqui. Serão bem técnicas e explicadas. Nosso recado foi passado e sobre o tom que falamos, como estamos correndo o risco na rua e há pessoas que conhecemos que morreram, se mutilaram e tudo mais é natural que fiquemos mais emocionados, pois é difícil, mas sem intenção de ofender ninguém. No último item queremos saber sobre o *andamento da fiscalização nas obras*. Temos recebido muitas reclamações de veículos parados nas ciclofaixas que estão em implantação e entendemos que isso atrasa as obras. Recentemente no Ipiranga e também na zona leste temos ouvido que os motoristas tem feito isso de maneira proposital. Sugerimos que sejam colocadas placas de proibido estacionar como era feito na gestão anterior para que o motorista já acostume a não parar ali.

Maria Teresa – a Margarida vai explicar como isso tem sido conduzido pela CET.

Margarida – gostaria que ele repetisse os locais, por favor.

Kristofer – estamos pedindo fiscalização do andamento das obras. Ações para impedir que o veículo estacione sobre a futura ciclofaixa. Temos visto que assim que as ciclofaixas são pintadas, os carros estacionam e param a obra. Temos tido denúncias de que isso é uma ação orquestrada por motoristas para impedir que a ciclofaixa seja feita no local.

Margarida – a fiscalização das ciclovias/ciclorrotas está na nossa rotina operacional; podemos fazer através de solicitações de vocês, pois às vezes nossos agentes não estão nos pontos específicos em que vocês estão percebendo a demanda e pode ser feita através do 156 que a Central de Operações encaminhará o agente até o local e desta forma construímos o plano de fiscalização.

Kristofer – o que estamos sugerindo é que quando do início das obras já tenha uma sinalização de que é proibido estacionar no local. O que vemos é que quando surge a pintura da obra os carros estacionam e a mesma fica paralisada enquanto os veículos não saem do local. Quando há obras da SABESP ou outras é tudo sinalizado e avisado, quando é para ciclovias parece que isso não acontece. Queremos maior efetividade. Temos feito denúncias no 156, mas demora, sai um carro vem outro e está bem complicado.

Margarida – na implantação das ciclovias acho que o Dawton poderia falar melhor, mas com a própria placa de trânsito de ciclista já conseguimos fazer a autuação de quem estiver estacionado ou circulando que não seja bicicleta. O que precisamos é construir um plano para que possamos fazer essa fiscalização específica e contamos com a ajuda de vocês porque temos nossas equipes distribuídas em várias áreas da cidade no dia a dia e nem sempre conseguimos dar conta de todo o sistema viário. Às vezes não conseguimos verificar alguns problemas em alguns pontos específicos. Através do 156 vocês podem solicitar fiscalizações específicas e paralelamente montaremos um plano para atender. Estou à disposição e se tiverem uma listagem dos locais onde vocês estão percebendo maior incidência faremos um plano específico também para tentar orientar os usuários.

Dawton – complementando, a regra da fiscalização do Plano Cicloviário desde o início é começar com a sinalização de implantação vertical da regulamentação da via e posteriormente entra com a fiscalização. O que temos como regra é que assim que implantamos a sinalização, damos no mínimo uma semana ou dez dias para começar a fazer a fiscalização do local. Não iniciamos antes, pois os usuários estão habituados ao local, não percebem a mudança e estacionam irregularmente. Em muitos desses locais a sinalização tem sido implantada e não tem havido problema. Há casos isolados em que o veículo está abandonado e quem deve remover, dependendo do caso, é a subprefeitura. Estão sendo fiscalizados e os veículos têm sido autuados. Na Lacerda Franco, dez dias depois começaram a autuar. Como a Margarida colocou, é uma construção, depende da gente que está programando as implantações para passar para a área operacional e todas as vezes que vocês nos avisam sobre uma via específica, nós enviamos para a operação e eles têm ido fazer as autuações. Pode ter ocorrido algumas vezes que não conseguimos ir até o local para autuar por alguns problemas, pois atendemos toda a cidade; por exemplo neste momento, com a pandemia, nossas unidades estão voltadas para as UPAS. A cidade é muito grande, temos muitos problemas e vamos priorizando de acordo com o que deve ser priorizado.

Jean – gostaria de dizer para a Maria Teresa sobre esse sentimento de ofensa que pode reverberar na equipe em relação a ciclorrotas. Sobre minha fala, quero dizer que a equipe de forma alguma deve se sentir ofendida e jamais foi minha intenção dar essa denominação para você, equipe da CET ou projetistas. Minhas palavras sempre foram no intuito de trazer o peso das decisões que tomamos nesse espaço e nos projetos que reverberam na vida dos ciclistas e todos os outros usuários que estão nas ruas. Queria falar sobre o caso da Maria Luiza Americano em relação a sinalização e autuações. Tivemos um problema muito sério lá, cheguei a conversar com algumas pessoas da região e realmente existe uma atuação orquestrada dos moradores, principalmente dos comerciantes, de estacionarem proposadamente nas ciclovias com o intuito de parar a obra. Foi feita a instalação da sinalização vertical e os próprios comerciantes roubaram exclusivamente a placa da bicicleta. São ações orquestradas e precisamos trabalhar a questão do diálogo com eles para que entendam esse novo contexto da cidade em relação a bicicleta. Precisamos de fato resolver essa questão da fiscalização porque eu acompanhei as discussões dos municípios daquela região e eles dizem que a sinalização de solo não justifica a autuação o que não condiz com o especificado no CONTRAN. Acho super válida a solicitação do Kristofer de fazer primeiro a instalação da sinalização vertical e depois a da horizontal. Acho que o diálogo com esses atores locais e regionais pode ajudar a resolver a questão do conflito interno.

Maria Teresa – ok. Prosseguindo, vou verificar a agenda com a equipe do Banco Mundial para marcarmos a reunião. Considerei boa a ideia de na mesma reunião fazermos a apresentação do Ciclocidade sobre os bicicletários e paraciclos, até porque a equipe do Banco Mundial vai precisar assistir essa apresentação. Vamos marcar e avisamos vocês.

Kristofer – ok, se não houver mais nenhuma consideração, podemos encerrar. Gostaria de agradecer a presença de todos, inclusive a Luciana que está representando o Secretário. Espero que venha mais vezes, assim como o Secretário, pois é muito bom esse diálogo construtivo. Quero também reiterar o pedido de desculpas, pois parecemos emocionados na

fala, mas temos emoção envolvida pois são pessoas que conhecemos, outras que não conhecemos, mas poderia ser a gente e por isso cobramos excessivamente segurança viária. É nossa vida e a vida de todo mundo que conhecemos que está em jogo e não queremos que acidentes continuem acontecendo.

Luciana Durand - fico feliz pela conversa que tivemos; é um debate salutar. Estou há 16 anos na gestão pública e poucas vezes participo de debates com a sociedade civil de forma salutar e o que eu vejo aqui hoje é uma parceria já formada e isso é muito importante para políticas públicas. Sem isso não conseguimos efetivar políticas sólidas e sem dúvida tudo que temos como paixão nos torna mais emotivos no falar, mas é claro que temos apenas que tomar cuidado, pois sem perceber podemos acabar machucando o outro lado que também é apaixonado pelo tema e também está fazendo de tudo para concretizar as ações. Temos que pensar que temos a bike, os motociclistas, pedestres, motoristas e todas estas classes devem ser contempladas e o respeito mútuo deve mais do que nunca ser propagado e conscientizado na sociedade. Todas as vidas importam, não é que uma importe mais que a outra. As políticas devem ser feitas para todos. Como a Maria Teresa falou, temos uma preocupação muito grande com a segurança viária. Teremos campanhas, ações e políticas nesse sentido. Para mim foi importante participar da reunião, agradeço a Maria Teresa, o Kristofer pela condução e a todos os participantes. Estarei sim na próxima reunião, representando ou ao lado do secretário e vamos caminhar pois temos quatro anos para apresentar ações e soluções muito sólidas na questão do Plano Cicloviário.

CHAT:

[10:12] Kristofer Willy

• Andamento das concorrências SMT 002 e 003; • Bicletários e Paraciclos; • Projetos em execução; • Queremos sugerir metas para o Plano de Metas, Plano Plurianual e Lei de Diretrizes Orçamentárias e precisamos participar da sua formulação; • Bike SP • Questionamento sobre intenções da CET de uso de ciclorrotas, posto que são ineficazes e não atendem os propósitos de segurança do ciclista; • Fiscalização no andamento das obras, com ações para impedir que veículos estacionem sobre a futura ciclofaixa, como por exemplo a colocação placas de "proibido Destacionar" antes das obras, para garantir o fluxo das mesmas, acostumar os motoristas a já não estacionarem ali, garantindo, desta forma o cumprimento da lei.

[10:40] Willian Cruz (Convidado)

isso em outros países é comum e é chamado de "bike corral", usa-se uma vaga de automóvel para colocar entre 6 e 10 vagas de bicicleta

[11:17] Lucian (CTB) (Convidado)

Tem o nosso último ofício de boas vindas ao Levi, encaminhado junto das pautas, que já tem algumas ações que nós gostaríamos que constasse no Plano de Metas/LDO/PPA
Por exemplo, falaram dos 3 eixos da LDO, mas não consta BikeSP lá
Já pode ser usado pra reforçar o planejamento interno

[11:20] PMSPEventos042

fique tranquilos que serão envolvidos

[11:20] PMSPEventos042

em todo processo de planejamento

[11:24] Willian Cruz (Convidado)

Esses números são importantíssimos. A informação de quanto um ciclista gera de economia e valor para a cidade é bastante relevante para o debate sobre a importância da bicicleta para São Paulo. É um número que precisa ser divulgado de forma intensa.

[11:26] Anderson Sutherland (Convidado)

CILORROTAS não ajudam. Não salvam vidas. Motoristas PASSAM POR CIMA das mesmas... Aceleram sobre ciclistas...

[11:27] Anderson Sutherland (Convidado)

ciclorrotas*

[11:27] Willian Cruz (Convidado)

Para a ciclorrota funcionar é preciso fazer várias intervenções de traffic calming para garantir baixa velocidade, atenção dos motoristas e segurança para ciclistas

[11:27] Willian Cruz (Convidado)

(mas isso não tem sido feito)

[11:29] Willian Cruz (Convidado)

Mas gente, isso do ciclista conseguir negociar espaço com o motorista só funciona quando existe fiscalização e punição adequada ao motorista que ameaça a vida das outras pessoas nas ruas. Aqui, os maus motoristas confiam na impunidade.

[11:29] Thomas Wang (CTB / Bike Zona Sul) (Convidado)

A Chucri Zaidan

[11:29] Willian Cruz (Convidado)

Nos países onde esse formato funciona bem, o motorista que derruba um ciclista tem que provar na justiça que o ciclista se jogou na frente do carro, senão vai preso.

[11:30] Willian Cruz (Convidado)

Aqui até a imprensa defende o atropelador...

[11:31] Anderson Sutherland (Convidado)

Pedalei numa ciclorrota na zona norte. QUASE FUI MORTO.... Saí da ciclorrota e fiquei na calçada, para me recuperar do susto....e em menos de 10 minutos vi dois ciclistas sofrerem no mesmo local...

[11:33] Luis Gregorio (Convidado)

A Rua Boa Vista é o caso típico! Acalmamento de trafego com lombada, ciclofaixa no sentido oposto ao trafego e ciclorrota no sentido do trafego num trecho pequeno, apenas para não perder a ciclofaixa como uma ligação importante para a regioao. Lá não há outra opção de local

[11:33] Willian Cruz (Convidado)

As ciclorrotas em São Paulo não têm tratamento de acalmamento de tráfego, são só placas e pintura avisando que a bicicleta pode passar ali, ou seja, é só o que já está no código de trânsito.

Sem contar que a sinalização depois de um tempo some e fica por isso mesmo, vide as de Moema.

[11:34] Willian Cruz (Convidado)

Se a gente for resumir acalmamento de tráfego a uma lombada, não avançaremos na segurança. Na Boa Vista tem tráfego intenso e pesado, com caminhões e ônibus, não tem como defendermos que é seguro trafegar ali na contramão porque tem uma placa avisando...

[11:36] Willian Cruz (Convidado)

O trecho de ciclorrota na Boa Vista é o mesmo que tirar a calçada em um trecho e colocar uma placa avisando o motorista que os pedestres vão circular na rua naquele trecho. Seria defensável?

[11:36] Alex Gomes (Estadão) (Convidado)

Lembrando que, para ser eficiente, a ciclorrota tem de considerar as características dos ciclistas mais frágeis como mães com crianças, idosos e iniciantes.

[11:39] Simone BZO (Convidado)

Não basta campanha publicitária, necessário fiscalização, sobretudo nos bairros periféricos.

[11:40] Anderson Sutherland (Convidado)

Desde 1989 que vivo em São Paulo... Nunca vi fiscalização assídua por parte dos órgãos competentes, nos bairros periféricos....

[11:43] Willian Cruz (Convidado)

Num país onde os motoristas ignoram totalmente as placas, como as que alertam sobre pedestres, área escolar e até parada proibida, não são elas que os convencerão a proteger e respeitar um ciclista à sua frente...

[11:44] Anderson Sutherland (Convidado)

Tem ciclorrota próximo da Engenheiro Caetano Álvares... Foi nela que quase fui atropelado...Detalhe:50km/h na rua....

[11:50] Anderson Sutherland (Convidado)

Implantar ciclorrotas é; MANTER as vias para os autom[oveis]

[11:51] Simone BZO (Convidado)

Nos bairros periféricos sequer respeitam as ciclofaixas, os motoristas sentem se seguros e tranquilos em invadir e estacionarem sobre as estruturas cicloviárias porque sabem que não serão fiscalizados e devidamente responsabilizados.

[11:56] Anderson Sutherland (Convidado)

Não se sinta ofendida! Na minha fala, deixei o convite para o/a projetista pedalar conosco onde possivelmente queiram instalar ciclorrotas!!!

[12:01] Luis Gregorio (Convidado)

A regra da sinalização é iniciar a implantação pela sinalização vertical para poder implantar a horizontal

[12:06] Kristofer Willy

Cabe a Prefeitura orientar o motorista

[12:13] Anderson Sutherland (Convidado)

Ninguém, membro da CTB, colocou em xeque a capacidade técnica dos integrantes da CET e ou Prefeitura nas elaborações dos projetos. Apenas apresentamos a nossa visão real da vivência em ciclorrotas!!