

Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **15 de outubro de 2021** (sexta-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Bichoff – SPTrans
2. Diego Xavier Leite – SMT
3. Eduardo Macabelli - CET
4. Evely Trevisan Lacerda – CET
5. Everton Costa Wagner – SMT
6. João Bonett – SMT-AT
7. João Cucci Neto – CET
8. Johnson - CET
9. José Eduardo Canhadas – CET
10. Júlio Rebelo – CET
11. Larissa – SMT-AT
12. Lili Bornsztein - CET
13. Manoel Victor – CET
14. Marcelo Moraes Isiama – Diretor de Representação - CET
15. Maria Teresa Diniz – Secretária Executiva do CMTT – SMT
16. Mariani – SMT-AT
17. Mário Rodrigues - CET
18. Michele Perea – SMT-AT
19. Nancy Schneider – CET
20. Paulo Alexandre Matias – SMT-Imprensa
21. Roberto Kyono - CET
22. Rosa Oliveira – CET
23. Rosemeiry Leite – CET
24. Salim Hadade Neto - CET

Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
2. Gilberto de Carvalho – integrante da CTMP
3. Maria Ermelina Malatesta - Idosos
4. Mauro Calliari – Suplente CTMP
5. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência

Observadores:

1. Giovanna Araújo
2. Vânia Sacarrão

Maria Teresa – abriu a reunião, elencou a pauta e passou a palavra para o Mario Rodrigues que falará sobre a questão do planejamento operacional .

Mário Rodrigues – em qualquer meio de transporte dentro do espaço viário o Ser Humano é o elemento mais importante, principalmente no deslocamento a pé. Vimos desenvolvendo alguns programas onde há interação do pedestre com outros elementos (ônibus, automóveis e motos). Com a retomada das atividades e a possibilidade de termos uma frota de motos nossa totalmente disponível nas ruas, estamos realizando ações operacionais importantes. Dentre elas, a Operação Volta às Aulas, auxiliando as crianças nas travessias e atuando irregularidades próximo as escolas; Programa Box, que é uma sinalização junto da aproximação semafórica onde os motociclistas se concentram para que na saída saiam na frente dos veículos. Esta sinalização é importante, pois tanto motociclistas como pedestres tem melhor visualização, aumentando significativamente a segurança dos pedestres. Outro Programa é o Paire Ônibus, que é uma sinalização junto aos pontos de ônibus onde os ônibus podem estacionar próximos ao meio fio, dando maior conforto para os usuários no embarque e desembarque; Novas faixas de Pedestres, que consta do Plano de Metas da SMT-CET e está sendo implantado. Dentro da Operação estamos intensificando a fiscalização em dois enquadramentos importantes que é o uso do celular e o avanço nos semáforos vermelhos. Ambos envolvem diretamente o pedestre no que se refere aos atropelamentos. Estamos também reiniciando os grandes eventos tais como São Silvestre, Fórmula I, Carnaval, etc. Começamos a trabalhar junto com a Polícia Militar, Secretarias de Esportes e outros parceiros no planejamento e organização desses eventos visando maior segurança. Basicamente na Operação estamos trabalhando no que foi explanado. De modo geral, agora com o retorno de todos os nossos agentes operacionais na rua, a preocupação é sempre onde há demanda grande de pedestres visando melhor segurança e interação com todos.

Élio – em relação aos pontos de ônibus, como objetivamos transferir os pontos para as esquinas, junto das faixas de pedestres, se tiverem oportunidade, gostaria de sugerir que se trabalhasse aos poucos nesta transferência, pois melhoraria bastante.

Mário – é uma observação pertinente e estaremos trabalhando junto com a SPTrans neste sentido.

Maria Teresa – em relação à pergunta do Paulo Matias (PAIRE Ônibus), vou colocar o link no chat referente a publicação do Manual de Sinalização Urbana 10. Na aproximação dos pontos de ônibus são aquelas linhas que são pintadas no chão para que os ônibus se aproximem e vejam onde estão os pedestres. Neste local é proibido os veículos estacionarem para que os ônibus consigam se aproximar e encostar junto a guia e há uma norma em relação ao tamanho dessa linha, volume de ônibus no ponto, etc.

Hadade – complementando o que o Mário disse sobre segurança, na parte semafórica estamos trabalhando há algum tempo em dois aspectos: redução dos tempos de ciclos veiculares (cada vez que é reduzido o pedestre espera menos); na medida do possível estamos aumentando também o tempo para o pedestre. O grande problema é o entendimento do pedestre com relação a travessia. Na nova Resolução do CONTRAN (Manual 5) sobre Sinalização Semafórica foi mudado o conceito de temporização de semáforo para pedestre. Hoje o tempo de verde é apenas para que o pedestre receba a

informação de que pode iniciar a travessia e o tempo de travessia é dado pelo vermelho piscante. Portanto, se o pedestre iniciar a travessia em qualquer instante do *verde*, conseguirá atravessar a via com segurança (o tempo de *vermelho piscante* é o tempo calculado para a travessia do pedestre). Estamos também com um programa de redução de ciclo ao longo da cidade há algum tempo, fazendo a redução dos ciclos semaforicos em toda a cidade. Com o retorno à normalidade continuaremos avaliando para ver quanto conseguimos manter os tempos de ciclos semaforicos que foram reduzidos. Há um mês iniciamos a redução de ciclos em grandes corredores. Estamos testando p.ex. em Aricanduva uma redução de ciclo grande para ver se não causaria problemas principalmente para ônibus e caminhões. Hoje estamos tentando e conseguindo, que os pedestres façam as travessias das vias em uma única etapa. Basicamente o que estamos trabalhando é redução dos ciclos, aumento do ciclo para pedestres e diminuição do tempo de espera dos mesmos.

Maria Teresa – existem diversas ações em relação ao planejamento semaforico que estão enquadradas em programas diferentes que por vezes é confuso para quem está de fora. Temos o Regulamento do Estatuto do Pedestre que determina como deve ser feito o cálculo da velocidade do pedestre, inclusive em função da localização na cidade. Temos também o Programa Via Segura com readequação de semáforo, entre outros, e temos que olhar as travessias dos pedestres sempre com o mesmo critério de segurança, conforto e prioridade. Se você puder falar um pouco mais em relação a esses programas e como vocês olham isto dentro do Departamento de Semaforica, ajudaria entender melhor para quem é de fora.

Hadade – basicamente o olhar é o mesmo para todos os Programas; a segurança em primeiro lugar e, como o Mário pontuou, a prioridade hoje é do Pedestre. Dentro desses programas temos o *pós* onde fazemos a parte de avaliação e onde é possível implantamos ilhas, refúgios, aumento de calçadas, etc. Há p.ex. o Via Segura, o do Estatuto do Pedestre - que é um pouco mais complicado porque envolve muitas questões (desenho urbano, geometria da via, acertos dos raios de giro da via, etc) -. Em relação ao tempo, na maioria dos cruzamentos, estamos adequados aos tempos estipulados pelo Estatuto. Em alguns locais extremamente complicados, inimagináveis para outros países, p. ex. Salim Farah Maluf x Celso Garcia. Ainda, pelo volume de veículos, jamais teríamos um semáforo em nível de uma JK x Faria Lima. São locais que temos que ter um outro, olhar pois envolve outras áreas que não somente a semaforica. Estamos fazendo a compatibilização e colocando sinalização para os ciclistas e pedestres nas ciclovias e o item principal é a segurança. Em relação ao tempo, como o Brasil tem características diferentes, fazemos a medição *in loco*. As pessoas se comportam de maneira diferente em locais diferentes. Realizamos uma medição bastante real dos tempos de travessias de pedestres. Resumindo, a segurança é o fator principal em qualquer programa.

Gilberto Carvalho – sobre o problema de entendimento do pedestre em relação ao tempo de travessia, penso que se trata mais da lógica adotada. Vocês não de convir que qualquer pessoa que atravessar uma rua com um *vermelho piscando* se sentirá pressionada. Eu me sinto pressionado no *vermelho piscante*; é preciso repensar esta lógica. As pessoas não aprenderão isto da forma que vocês formularam. Outra coisa bastante comum para acessar os corredores de ônibus - p.ex. Brigadeiro Luiz Antônio x Nove de Julho que utilizo muito -, é o tempo de pedestre ser curto e, dado o fluxo de trânsito, quando o semáforo abre para os pedestres a faixa fica cheia de automóveis. Posso apontar vários locais onde isto acontece.

Na Nove de Julho, no fundo do shopping Pamplona existe uma faixa no meio da quadra que é constantemente invadida por automóveis e ônibus que param em cima dela (tenho vários vídeos feitos no local).

Sandra – gostaríamos de ter um acompanhamento maior, em todas as reuniões, da PEC: se está sendo feito, o que está sendo feito, como está sendo feito. Quanto ao semáforo/travessia, concordo totalmente com o Gilberto. Já presenciei em vários locais pessoas diferentes tropeçando na faixa, porque veem o *vermelho piscante* e acham que devem correr; geralmente são idosos. Vocês tem que rever esta questão do *vermelho piscante*, porque realmente assusta a pessoa que está atravessando e acidentes acontecem. Acho também que deveriam fazer campanhas para as pessoas utilizarem as faixas de travessia. Devido a problemas anteriores (semáforos para pedestres que não funcionavam p.ex.), as pessoas acostumaram atravessar fora das faixas.

Élio – a questão do semáforo é um velho assunto da CTMP que ainda não chegamos a um acordo. Há vários problemas: o *vermelho piscante*; o vermelho que é muito demorado e induz as pessoas atravessarem provocando problemas de segurança; o botão que o pedestre é obrigado a apertar o para atravessar (motorista não), a questão das 3 fases que em NY, Buenos Aires e Montevideo p.ex. são duas fases. Com 3 fases o tempo não bate, os pedestres devem ficar esperando mais tempo que os motoristas.

Maria Teresa – apenas contextualizando as discussões que já tivemos na CTMP, uma das grandes dificuldades que temos em relação ao tema *vermelho piscante* é que precisamos ter um padrão único; sabemos que as situações de cruzamentos não são iguais. Há locais onde temos 2 fases e o pedestre tem preferência na conversão; lugares com 3 fases, vermelho total e o pedestre atravessa neste momento; locais onde o pedestre precisa apertar o botão e outros não. Para o pedestre aprender todas essas normas e saber atuar em cada caso não é simples e para o veículos também não. Às vezes, considerando 3 fases semaforicas, o veiculo faz a conversão à direita e a preferência é dele e as vezes a prioridade é do pedestre porque não há foco para ele. A falta de informação por parte do pedestre e dos motoristas é uma reclamação que vimos recebendo na CTMP. Outra questão importante e que seria oportuno vocês comentarem é em relação à padronização no Brasil. Não posso ter uma norma em São Paulo diferente de outros estados. Sobre o *vermelho piscante*, gostaria que você falasse um pouco sobre o que temos liberdade de fazer diferente em São Paulo e o que não podemos e temos que nos adequar à norma do DENATRAN. É um assunto complexo, mas seria bom sabermos como podemos continuar avançando.

Hadade – vou começar pela pergunta mais fácil que é a sua. A Norma sobre o *vermelho piscante* é Nacional, faz parte da Resolução do Manual 5 do Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo está cumprindo a Lei. Sobre a questão do Sr. Élio, a CTMP, a CET e a Segurança não tem consenso em relação a deixar todos os semáforos em 2 estágios, ou seja, permitir que o veículo entre à direita com o pedestre também entrando à direita – chamamos de verde compartilhado -. Eu tenho 2 estágios quando não tenho foco para o pedestre na transversal (isto é Lei). Quanto eu tenho o foco para o pedestre significa que quando está verde para o veículo, está vermelho para o pedestre (neste caso o pedestre espera o veículo e aí se dá o 3º estágio). Quanto a esse entendimento de Nova York, há pouco tempo vi que a cidade está mudando o seu sistema e as metas para 2021/2022 são

inserir o 3º estágio, só que farão de maneira um pouco diferente da nossa. O sistema funciona hoje dando verde para o veículo da principal e verde para o pedestre da transversal (o veículo entra à direita, o verde do pedestre, o veículo vai parando e esperando o pelotão passar e vai atravessando). Hoje NY está admitindo uma fase intermediária: quando abrir para o pedestre, o semáforo permanecerá fechado para o veículo por um pequeno tempo para que o pelotão maior possa atravessar no 3º estágio que já fazemos aqui. A diferença básica entre NY e SP é que em SP o tempo total do pedestre está verde enquanto o tempo total do veículo está vermelho. NY admitiu uma fase intermediária qual seja o veículo vermelho e o pedestre verde; na 2ª fase o pedestre continua verde e o veículo também. Eles estão alterando porque quando o volume de pedestre é muito grande, o primeiro pelotão atravessará com segurança. Estão fazendo um híbrido do que eram e do que fazemos hoje. Basicamente a diferença é essa, eles estão reformulando essa fase dos dois estágios. Segundo: eu concordo que as campanhas são necessárias, porque mudar a cultura é bem difícil, se não fizermos campanha para as pessoas entenderem o que é o verde e o vermelho piscante. Quando o pedestre começa a travessia no verde, se ele colocar o pé no último segundo de verde, tecnicamente ele vai conseguir terminar com segurança, o entendimento é se ele começar a travessia no vermelho piscante não dará tempo, mas culturalmente as pessoas não estão acostumadas a isso. Por isso a necessidade de campanhas. Sobre a av. Nove de Julho, atrás do shopping Pamplona, nós temos que fazer em conjunto com outras áreas, pois a calçada não comporta. Temos que rever os raios de giro compatíveis com a área urbana. Sr. Élio e Sr. Gilberto pediram a palavra.

Élio – então Hadade, em NY, eles não estão passando para três fases, eles fizeram nos cruzamentos que tem pedestre e veículos, eles cortaram o verde da conversão. Continuam tendo tempos iguais, aqui conosco a nossa espera é muito longa, e a espera induz a atravessar no vermelho.

Gilberto – o problema é o tempo longo de espera para o pedestre, sobretudo nos semáforos que o tempo de travessia é pequeno, se você está a mais de um minuto esperando e se você se distrai o verde dá uma piscadinha e o da travessia muito rápido.

Hadade – só para complementar, em nenhum semáforo de pedestre o tempo de travessia é insuficiente para realizá-la, os tempos estão 100% adequados à travessia, o que pode acontecer é que o tempo de verde (que é o tempo para começar a travessia, pode entre aspas parecer curto) todos começam com 6 segundos, e o tempo do piscante é suficiente para completar a travessia. O que o Sr. Élio está falando é do tempo de ciclo, estamos constantemente diminuindo o tempo de ciclo, corredor a corredor, meta a meta diminuindo o tempo de ciclo o máximo possível, rotineiramente ano a ano fazemos isso. Sobre de NY, o que o Sr. Está falando é a conversão, antigamente em NY, pessoas da CET foram fazer intercâmbio e trazer as especificações pra gente. O tempo de verde pra conversão do veículo foi diminuído. O nosso terceiro estágio eles fizeram o 2,5.

Maria Teresa – ainda tem uma fala sobre esse assunto, mas antes gostaria de dar uma explicação. Nós atendemos as especificações próprias da CET, que atendem, temos todos os manuais que o Hadade vem comentando, eles estão amarrados com os do DENATRAN, eles podem ser mais restritivos, mas não podemos ser mais permissivos em relação a legislação. A gente tem melhorias do que foi proposto na legislação Federal como o tempo de verde, mínimo são 4 segundos e o nosso são 6s. Também tem a questão da velocidade

de travessia do pedestre, no manual o tempo de travessia é 1,2 metros por segundo, o nosso é 1m/s, Hadade complementa que temos travessias que fizemos um trabalho demonstrando que já temos travessias que estão em 0,8 metros por segundo. Maria Tereza retoma a fala e avisa que colocará no chat o link para o artigo 11 do nosso Decreto que é o regulamentador do Estatuto do Pedestre que fala sobre os tempos de travessia como deve ser calculado conforme especificidades da cidade. Propõe ao Hadade que faça um mapeamento das travessias implantadas esse ano (estamos quase cumprindo a meta dos 4 anos) e também as melhorias dos ciclos, mostrar isso num mapa até para todos conhecerem e divulgarem.

Hadade - O artigo 8.4.1 pag 154 do Manual de Sinalização Semafórica do Denatran fala sobre o conceito dos tempos dos pedestres.

Maria Tereza – Passa a fala a Meli, mas ela não está com acesso e escreve pergunta chat.

Meli – pelo chat: *“A CET poderia inovar e programar o semáforo por demanda de pedestres nos locais mais cheios de gente poderia entrar como projeto piloto porque a atual programação só atende quem está na frente do pelotão de pedestres o resto não consegue atravessar nos locais mais cheios de gente por exemplo a área central e a paulista com alguns cruzamentos.*

Maria Teresa – Hadade, vou complementar a pergunta nós temos algum local piloto que leve em consideração o volume de pedestres para acrescentar no tempo semafórico para travessia?

Hadade – o cálculo do tempo, principalmente do verde que inicia a travessia ele é calculado pra todo pelotão da via, teoricamente se ele for muito grande ele é maior porque o acúmulo do tempo é maior, ex. Xavier de Toledo no centro. Vou usar uma metáfora com o metrô, quando o trem chega ele é calculado para o pelotão parado na plataforma, não podemos esperar o passageiro que está em cima da escada, se não ele atrapalha todos. O tempo de pedestres é isso, claro que tem uma folga, mas eu estou dando o tempo para quem está esperando. Estamos fazendo um teste na Al. Santos, que é um sistema de detecção de pedestres, quando ele se posiciona na área da travessia de pedestres o detector reconhece o pedestre e programa a parada do semáforo. Tem duas situações, funciona assim, se o detector identificar um pedestre o sistema vai dar o tempo mínimo, se o pedestre está atravessando e chega outro para atravessar o sistema vai aumentar o tempo, esta sendo testado, não temos todos os detalhes mas esta sendo testado. Esse sistema também faz um outro modo, se o pedestre estava indo e muda de caminho ele cancela a parada do semáforo. O exemplo da botoeira que ela citou sim, em locais que há muitos pedestres eu não preciso ter a botoeira porque já tem pedestre e tempo. Usamos a botoeira onde tem pouco pedestre.

Meli – eu quero dizer não é sobre semáforo de botoeira de maneira geral, vou falar da metodologia para você calcular o tempo veicular é baseado na demanda, as pessoas fazem contagem veicular, e aí pra você poder limpar o cruzamento você dá o tempo necessário aí é claro, tem ciclos mais longos, mais curtos - depende da política de semáforo da vontade da equipe que faz a programação. A metodologia utilizada para travessia a pé não é assim, ela é baseada na distância a ser atravessada, se é 12, 15, 5 ou 3,5 metros. O que eu estou querendo dizer é que quando tem a formação de um pelotão de pedestres aguardando o semáforo de pedestres abrir, essa metodologia só vai atender quem está na frente, porque

obviamente não vai atender quem está atrás que terá que percorrer mais que 12, 15 metros por exemplo. Segundo lugar, temos que ter o tempo de reação, assim como é mencionado que o motorista fica de bobeira esperando alguém atravessar e não aparece ninguém, é muito comum que o motorista também “queima” os primeiros segundos do tempo de verde do pedestre, então essa nova metodologia que usa a cor errada pra dizer para o pedestre que pode travessar (o vermelho piscante) as pessoas aprendem desde a infância que o vermelho é para parar, de repente você tem 6 segundos pra fazer uma travessia de uma avenida de pista dupla e o resto ele fica piscando as pessoas, então a tendência das pessoas é parar mesmo. Precisa ser revisto, e se for o caso usar o verde piscante. Eu sugiro que a área responsável da CET faça uma pesquisa com a população o que eles acham dessa nova forma de sinalizar, pois eu vejo que os usuários não entendem e não gostam, só as pessoas que trabalham com esse assunto defendem essa metodologia. Temos muito problema de motoristas queimando esse tempo de verde do pedestre, por outro lado temos o parágrafo único do artigo 70 que fala que os motoristas devem aguardar os pedestres retardatários, essa nova forma de semaforizar acabou com o problema do pedestre retardatário, o objetivo é não ter isso, ou tira esse parágrafo do código, ou se reflete sobre essa forma de semaforizar.

Hadade – Temos um tempo de segurança extra antes de abrir o tempo do pedestre, ou seja, se o motorista furar o tempo do pedestre ele está fazendo errado. As outras questões não tem como discutir agora porque não depende somente da gente.

Maria Teresa - quando falamos que levamos em consideração o pelotão acumulado junto a travessia, como é feito o calculo? Usa o volume de pedestres para o calculo. Usa o volume do pelotão para o calculo, e o vermelho piscante vai levar em consideração a distancia x velocidade usada – todos estão contemplados nesse calculo, significa que o volume de pessoas que pode estar concentrados em alguns cruzamentos da cidade por exemplo, a av. Paulista ou centro da cidade, ele vai interferir no verde, e a distância versos a velocidade está considerada em relação ao perfil da população e a distância da travessia.

Hadade – exatamente isso, piscante se eu tiver muita gente esperando o tempo de verde será maior, se eu tiver uma fila de cinco pessoas, nos calculamos isso, quanto tempo demora os cinco pra chegar na guia? Quando o quinto chegar é que começa a contar o vermelho piscante,

Maria Teresa – Encerramos o assunto semáforos, próximo assunto sobre os pontos de ônibus, em abril a SPTrans apresentou o projeto de requalificação dos pontos de ônibus, e eu gostaria de saber se tem algo especifico que vocês queiram perguntar para o Bishof.

Élio – quando o Secretário esteve conosco falou sobre a prioridade no transporte coletivo, entretanto ontem apareceu a notícia sobre o direito de construção da Faria lima, e que o dinheiro arrecadado seria pra fazer a ligação da Faria Lima com a Bandeirantes, não favorecendo o transporte coletivo, então o apelo que eu faço é de se pensar a faixa da esquerda para a Av. Faria Lima, dado que é a avenida que mais tem ônibus e vive enroscado, e estudar uma ligação pelo Itaim, por essa “nova” via.

Bishoff – Anotado Sr. Élio, com relação a Faria lima existem estudos sobre a faixa central, claro mediante análise da CET.

Maria Teresa – Obrigada Bishoff assim que tivermos mais informações traremos. Mais alguém sobre esse assunto? Próximo ponto de pauta, segurança viária; os programas voltados pra esse tema como rede de prioridade de mobilidade a pé, programa de ruas completas, rotas de acessibilidade, áreas calmas entre outras ações já forma apresentadas aqui em reuniões anteriores, então só pra esclarecer, vocês sabem que colocamos diversos programas no programa de metas que são voltados para o pedestre como prioridade, alguns estão na meta de pedestres e alguns na segurança viária. As rotas de acessibilidade tem esse enfoque ainda maior pra questão da pessoa com deficiência porque elas vão incluir as botoeiras sonoras além de todos os outros elementos de acessibilidade da NBR de acessibilidade, são aquelas cinco áreas que foram decididas junto com SMPED e CPA, estes projetos estão com duas licitações de projeto sendo organizadas, seus termos de referência e editais pra podermos publicar a contratação, como o Diego já havia apresentado anteriormente, quando os projetos forem elaborados contemplarão todas as normas da prefeitura (raios, geometria, sinalização, pisos entre outros serão feitos com topografia) o projeto de desenho urbano levará o manual, já esta no edital todas as questões de desenho universal. Todos seguirão as normas, e conforme eles forem surgindo nós apresentaremos aqui. Vou passar a palavra para Sr. Élio

Élio – Quero aproveitar, sobre esse tema, tem uma norma do CONTRAN que deve entrar para fabricação dos veículos que vai exigir estabilidade eletrônica nos veículos, e isso vai propiciar mais abuso nas geometrias, fica a observação se dá pra corrigir pra não ter abuso dos motoristas.

Gilberto – Em relação as metas do PLANMOB eu gostaria de chamar a atenção para as metas não cumpridas de re-arranjos institucionais previstos até 2018 que não ocorreram, eu digo isso porque a não resposta da PEC, nós não tivemos respostas a quase 1 ano na câmara temática, quero deixar claro que não foi cumprido o que foi previsto no geosampa, informações de quem fez, prazos etc. Falta informação que foi prometida não foi inserida no Geosampa. Toda reunião não sai do assunto porque não se resolve.

Maria Teresa - nós ainda não estávamos neste ponto de pauta, mas como não há aos levantadas sobre o assunto que eu havia comentado, Vamos mudar para esse ponto, vou ler para todos saberem qual a pauta – “A respeito do planmob, metas direcionadas para caminhabilidade, a SMSUB tinha como meta 1 milhão de metros quadrados de requalificação de calçadas, a meta que foi cumprida de 2017/20 informada pela SMSUB foram requalificados 1.651000 m² dados de Dezembro 2020, e tinha também a meta da SMPED de atingir cem por cento de adaptação dos próprios municipais ao desenho universal. Nós vamos iniciar ainda esse ano a revisão do planmob, esse assunto foi levantado pela SMUL, a revisão do plano diretor teve algumas análises do que foi cumprido ou não, esse relatório não foi feito com nossa participação direta, estamos passando por ajustes de governanças que certamente reorganizarão as competências e revisar o cumprimento das metas, ainda estamos fechando o processo de monitoramento.

Gilberto – No PDE eu li que foi visto de uma forma frágil, dizem que não deverá haver muitas alterações em relação a mobilidade, entre o que a SMUL fez avaliação e a cidade real está bem diferente. Eles reconhecem que não fizeram muito nas questões ambientais, com relação a mobilidade foi extremamente “cor-de-rosa” a avaliação feita pela SMUL.

Maria Teresa - Isso em função da dimensão do que tem ser avaliado em relação ao Plano Diretor (todos os setores, são muitos assuntos). Agora quando nós formos fazer nossa revisão teremos uma avaliação mais aprofundada do PlanMob.

Gilberto – No tema relativo à mobilidade tem pouca informação. Um tema que eu gostaria de trazer é a ocupação dos corredores no canteiro central e como isso está impactando a mobilidade a pé, em corredores como Santo Amaro e Brigadeiro estamos com vários prédios sendo construídos com paredes cegas, muros altos sem fachada ativa, algo muito preocupante, são lugares de movimento alto de pedestres e vão ficar cada vez mais inseguros porque não em nenhuma comunicação dos lotes com a rua.

Maria Teresa – acho esse debate super importante para entendermos o que é matéria de cada um, o que matéria do Plano Diretor, de uso e ocupação do solo, PlanMob, plano cicloviário e como estas coisas devem se integrar. O resultado da cidade ele é uma combinação destes instrumentos de planejamento, mas também o resultado da atuação do setor privado, porque a gente pode planejar a cidade ideal no plano diretor, mas se o mercado imobiliário que é quem efetivamente constrói, se ele não executar esse planejamento lote a lote, formando a cidade coletiva também não traz resultado na cidade desejada. Esse equilíbrio entre o que vamos permitir ou proibir ele é muito importante na cabeça das pessoas quando revisamos o Plano diretor, e como temos que pensar a integração dos planos setoriais. O sr. tem toda razão nessa preocupação para equilibrarmos, por exemplo também devemos pensar o que vamos exigir de índice de transparência nas fachadas por exemplo, em NY a mais de dez anos eles já tem índice de transparência, você não precisa abrir a fachada (ter porta acessando a calçada), mas deve ter no nível da calçada um índice visível (transparente) e de noite acende a luz contribui com a iluminação da calçada. São evoluções do que o privado pode colaborar com o espaço público que não é exigir demais. Esses debates com experiências de outros locais são muito importantes. Podemos convidar a equipe da revisão do plano diretor pra vir nessa reunião do próximo mês se vocês tiverem interesse.

Gilberto – acho importante trazer esse debate.

Maria Teresa – Algo mais sobre planmob? Sobre o assunto da SMPED Michele, temos mais informações sobre adaptação dos próprios municipais?

Michele – Aguardamos complemento, mas não recebemos.

Maria Teresa – Cumprimos ao que nos propusemos, e eu concordo com você Gilberto que queremos trazer a SMSUB contando sobre o que foi feito e o que esta sendo planejado para próxima etapa do programa emergencial de calçadas, vocês sabem que no enquadramento do programa eles fazem reforma, não tem alteração de geometria, avanço de calçada em esquinas, não tem outras questões de adequação de geometria, não esta previsto isso. Serão nossos projetos que vão começar a trazer esse tipo de alteração para cidade, esperamos iniciar esse movimento de melhoria das nossas calçadas apoiados no desenho universal, estamos muito animados em começar esse trabalho cm nossos termos de referência, gostaria de agradecer participação e colaboração. Obrigada até logo.

Pauta:

- Planejamento Operacional para o retorno das atividades presenciais na cidade de São Paulo – Mário Rodrigues (SET)
- Desenho Universal: Como estão sendo planejados os Pontos de Ônibus*, a Segurança Viária* e os Tempos Semafóricos na cidade de São Paulo? – Salim Hadade Neto
 - *Pontos de Ônibus: Em abril, a SPTrans apresentou a pauta “Projeto de Requalificação de Pontos de Ônibus”.
 - *Segurança Viária: Os Programas voltados para esse tema, como a Rede Prioritária de Mobilidade a Pé, Programa Ruas Completas, Rotas de Acessibilidade, Áreas Calmas, entre outras ações voltadas ao pedestre e presentes no Programa de Metas, já foram apresentados em reuniões anteriores.
- Fiscalização de calçadas: Levantamento de multas aplicadas – Foi solicitado pela SMSUB que o assunto fosse deixado para o próximo mês
- Avaliação do PEC: Implantação por subprefeitura – Foi solicitado pela SMSUB que o assunto fosse deixado para o próximo mês
- PlanMob: Metas direcionadas para caminhabilidade
 - SMSUB – 1 milhão de m² de readequação de calçadas – Meta cumprida. De 2017 a 2020 foram requalificados 1.651.816,82 m² (dados de dezembro de 2020).
 - SMPED - Atingir 100% de adaptação dos próprios municipais ao desenho universal – Embora apenas 64 edifícios tenham o selo de acessibilidade, os outros devem, por lei, ser acessíveis. As fiscalizações são realizadas mediante denúncias.

CHAT:

[15/10 10:19] Paulo Alexandre Matias

Prezados, bom dia!

Gostaria de saber sobre o Pare Ônibus que foi citado.

Isso

Obrigado, só para poder entender melhor

Obrigado!

Entendi, muito obrigado.

[15/10 10:25] Maria Teresa Diniz

http://www.cetsp.com.br/media/392046/msuvol10_parte1_pontodeonibusrev01.pdf

[15/10 11:01] Maria Teresa Diniz

Decreto 59.670/20

Art. 11. O Poder Público deverá promover a revisão e a atualização dos parâmetros vigentes relativos à travessia de pedestres, estabelecendo critérios para:

I - oferta de tempo suficiente para a realização da travessia, de forma a atender todos os usuários, em especial crianças, idosos, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

II - cálculo do tempo de travessia previsto no inciso I deste artigo, devendo ser consideradas as seguintes velocidades máximas do pedestre, acrescidas do tempo de reação:

a) crianças de até 7 (sete) anos e pessoas com deficiência: 0,6m (seis decímetros) por segundo;

b) idosos: 0,8m (oito decímetros) por segundo;

c) adultos e demais usuários: 1m (um metro) por segundo;

III - cálculo do tempo semafórico nos locais onde existe grande concentração de pedestres, considerando o volume de transeuntes que aguardam a abertura do sinal na calçada, de forma a possibilitar a travessia completa de todos os pedestres;

IV - tempo de espera do pedestre para abertura do semáforo que não induza ao seu desrespeito, adotando-se como máximo 90 (noventa) segundos;

V - a largura da faixa de travessia proporcional ao fluxo de pedestres;

VI - foco semafórico específico para orientação do pedestre a respeito do momento correto para realizar a travessia.

[15/10 11:06] Meli Malatesta (Convidado)

Estou ouvindo vocês

Estou vendo vocês portanto o problema não é meu

eu tenho sim algumas observações sobre a programação semafórica

Está aberto

Para mim está aberto

ok

[15/10 11:08] Meli Malatesta (Convidado)

A CET poderia inovar e programar o semáforo por demanda de pedestres

nos locais jmais cheios de gente

poderia entrar como projeto piloto

porque a atual programação só atende quem está na frente do pelotão de pedestres

o resto não consegue atravessar

os mais cheios

nios locais mais cheios de gente
por exemplo a área central e a paulista
com alguns cruzamentlos

[15/10 11:18] Cucci (Convidado)

Eu gostaria de ressaltar a corretíssima colocação do Salim que o método adotado para o cálculo dos tempos semaforicos é baseado em medições das travessias em campo. Essa abordagem contempla as características de cada local, seja na presença de grandes blocos, de pessoas com deficiência, crianças etc

[15/10 11:19] Meli Malatesta (Convidado)

Outra coisa para ser pesquisasa pela CET
% dos motoristas que queimam os semáforos
será necessário haver um agente de trânsito em cada esquina?
é muito comum motorista queimar o tempo de travessia sim
e a velocidade do idoso é 0,7 m/s

seria ideal utilizar essa velocidade para todos os semaforos porque a população está envelhecendoi

gostaria de saber onde é assim

como o Haddade falou porque os locais onde atravesso são 4 segundos

já medi no celular

E insisto fortemente na pesquisa sobre o tempo semaforico da cidade
e divulgar os resultados

se for o caso fazer parceria com a rede Nossa SP

Ou ONGs interessadas no tema como WRI e ITDP

[15/10 11:39] eliojbc (Convidado)

Sr. Hadade, podemos dizer que Nova York, nos cruzamentos onde há muito trânsito de pedestres + conversão, poderia ser qualificado como $2 + 2 = 4$ tempos.

1 para pedestre + 1 conversão dos veículos

[15/10 11:44] hadade (Convidado)

seria assim: quando abre o VERDE para o PEDESTRE o verde do veículo para a conversão fica fechado (vermelho)..após a passagem do pelotão inicial de pedestres, o verde dos pedestres continua verde ..e abre o verde para os veículos... essa é a diferença básica.

[15/10 11:45] eliojbc (Convidado)

Daria para melhorar aqui?