
Reunião da Câmara Temática de Mobilidade a Pé

Data: **11 de maio de 2021** (terça-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Adriana Guimarães – SMT
2. Carlos Codesseira – CET
3. Dalva Vieira - CET
4. Dawton Gaia - CET
5. Diego Xavier Leite - SMT
6. Eduardo Macabelli - CET
7. Evely Trevisan Lacerda – CET
8. Filipe – Imprensa, SMT
9. José Eduardo Canhadas – CET
10. Luciana Duran – SMT
11. Lili - CET
12. Luiza Gomide - CET
13. Maria Teresa Diniz – Secretária Executiva do CMTT – SMT
14. Michele Perea – SMT
15. Nancy Schneider – CET
16. Rosa Oliveira – CET
17. Rosemeiry Leite – CET

Convidados SMT:

- Aparecida Regina L. Monteiro - SMUL (Ruas SP)
- Roberto Augusto Baviera – Chefe de Gabinete – SMUL (Ruas SP)

Participantes | Integrantes da CTMP, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Ana Carolina Nunes – Mobilidade a Pé
2. Élio J. B Camargo – integrante da CTMP
3. Gilberto de Carvalho – integrante da CTMP
4. Helena Degreas – integrante da CTMP
5. Maria Ermelina - Idosos
6. Mauro Calliari - Mobilidade a Pé
7. Sandra Ramalhoso – Pessoas com Deficiência
8. Thomas Wang - CTB

Observadores:

1. José Renato Soibelman
2. Mieko K. Tamura
3. Sílvio Roberto de Arruda Leme

Luciana – fez a abertura como representante do secretário, cumprimentou todos e desejou uma ótima reunião.

Adriana – cumprimentou todos e agradeceu a presença da Regina e do Chefe de Gabinete da SMUL, Roberto Baviera.

Maria Teresa – passou a palavra para a Regina e Roberto Baviera para que iniciassem a apresentação e informou que após seria feita uma rodada de perguntas.

Roberto – é um prazer estar com vocês, a ideia é contar um pouco do que está acontecendo em relação ao Ruas SP e também ouvi-los afim de evoluímos na geração de políticas públicas da prefeitura. O Ruas SP que existe hoje acabou sendo uma evolução do projeto inicial que aconteceu na Rua General Jardim. Mudamos um pouco algumas lógicas do projeto, principalmente a questão da limitação de ruas; havia uma ideia de fazer a expansão do projeto em quarenta ruas da cidade, atendendo uma rua por subprefeitura. Criamos um credenciamento para ver se havia interessados na cidade inteira e percebemos que poderíamos trabalhar sem a limitação das quarenta ruas e de uma rua por subprefeitura devido a demanda em alguns locais. No segundo Decreto que regulamentou o Programa de maneira definitiva não há mais o limite de ruas e já soltamos uma primeira leva de quarenta e três ruas na cidade para receberem o Programa. Do ponto de vista da infraestrutura é bastante semelhante ao modelo montado na General Jardim e é importante lembrar que não estamos tratando nada de calçadas; não há autorização anexa para que se monte qualquer coisa na calçada. O projeto é todo feito para o leito carroçável, ajustamos do ponto de vista do tamanho (limitação de 2,20m ocupando as vagas de estacionamento já delimitadas) e quando houver interferências ou qualquer outra situação a CET será acionada. O Programa está aberto para a cidade inteira com previsão de acessibilidade ao espaço para montarem direto no leito carroçável ou uma estrutura com tablado como na Casa do Porco. Na General Jardim é possível ver várias estruturas possíveis. Estamos recebendo desde a semana passada os pedidos dos bares e restaurantes da cidade para poderem fazer sua autorização oficial para receberem o Termo e isto tudo tem sido avaliado pelo(a)s técnico(a)s do CONTRU que é quem está fazendo o estudo disto. Todos são obrigados a nos enviar o croqui da instalação e seguir os protocolos estabelecidos pela secretaria em conjunto com SMT, CET e Subprefeituras. Já temos seis ou sete estabelecimentos aprovados até ontem (10.05) que poderão iniciar suas instalações a partir de hoje e já recebemos quase trinta pedidos que estão sendo analisados pelo CONTRU. A previsão da secretaria é que toda semana divulguemos novas ruas permitindo que o projeto seja ampliado e tentando, principalmente, atingir as regiões fora do centro. Temos tido muitos pedidos para o Tatuapé, Mooca Lapa, mas a ideia é levar para a cidade inteira e, neste sentido, todos que tiverem sugestões, ideias, ruas e/ou quaisquer possibilidades para estudarmos e implantar o Programa, peço que nos enviem os pedidos através da Maria Teresa ou por esta Câmara.

Maria Teresa – vou organizar as falas e limitaremos cada uma delas até 3 minutos. Podemos coletar três perguntas e depois passamos para uma rodada de respostas.

Sandra – fico triste por estarmos em uma reunião de mobilidade a pé e o empreendimento é para o leito carroçável e não conta com calçadas. Sei que é uma ampliação, mas acho que

deveríamos nos dedicar um pouco mais às calçadas. Quero aproveitar que temos representantes do secretário e gostaria que levassem para ele um assunto muito sério. Eu já havia avisado há uns três meses atrás que os ônibus pretendiam abrir as portas antes de chegarem no ponto e nada foi feito pela SPTrans e pelo Secretário. Uma mulher morreu ontem quando ônibus chegava no ponto. Ela caiu do ônibus e morreu. Quem assumirá a culpa? A bomba estourou no mais fraco que é o motorista. A culpa não era do motorista porque ele cumpria ordens do secretário, do presidente da SPTrans e da ABNT no sentido de que poderia abrir a porta na hora que quisesse. Ele foi mandado embora e as pessoas que são realmente responsáveis não estão nem aí...avisei há três meses que isto ia acontecer (...)

Maria Teresa – Sandra (...)

Sandra – (...) não tem Sandra, passei uma noite em claro pensando que não consegui salvar a vida dessa mulher por mais que tenha tentado em todas as reuniões falar alguma coisa. Acho um absurdo trazermos aqui e o secretário dizer “*eu ouvi o seu desabafo*”, sem a mínima propositura de tomar uma atitude. Nós andamos em carroças, somos tratados em São Paulo pior que animais; tenho certeza que um cavalo quando é levado para o Jockey, caso aconteça alguma coisa, o proprietário será indenizado. Essa mulher não era uma pessoa com deficiência, não estou aqui para lutar somente por pessoas com deficiência, mas sim pelo usuário. Me desculpem trazer esse tema que seria do CMTT, mas eu precisava falar.

Maria Teresa – gostaria de dizer que não tenho a menor intenção de cercear sua palavra, ia apenas pedir que organizássemos os tempos; não que o assunto não seja muito importante, mas infelizmente não tenho dados em relação a isto para podermos discutir aqui. Vou solicitar que verifiquem sobre essa fatalidade para podermos debater se conseguirmos dados a tempo.

Luciana – me lembro que em uma das reuniões a senhora havia comentado que havia ficado chateada com a questão do “*desabafo*”, mas o que posso garantir é que não há nenhuma ordem, comando ou autorização do secretário ou do presidente da SPTrans de que portas possam se abrir com pessoas andando e o ônibus em movimento; de forma nenhuma. Isso posso afirmar mesmo na ausência do secretário. Como a Maria Teresa mencionou, solicitaremos a informação dessa ocorrência em específico, mas reafirmo nosso compromisso com a dignidade da pessoa humana, com a qualidade dos serviços, com o respeito à vida de todos os cidadãos. Portanto, de forma alguma existe este tipo de possibilidade de comando ou autorização para abertura dessas portas com o ônibus andando. Ao contrário, a única orientação que se tem de parar fora do ponto - obviamente com toda segurança e ônibus parado - é justamente para garantir a segurança de pessoas idosas, com deficiências ou mulheres no período noturno. Todas as nossas políticas visam assegurar a vida das pessoas. Lamento muito, vamos apurar o fato, mas reforço que isto não vem da alta administração e com certeza não existe este tipo de autorização.

Maria Teresa – vou levantar o que temos a este respeito e o que tivermos de informações já apuradas traremos ainda hoje; caso contrário, nos comprometermos a discutir na próxima reunião da CTMP.

Gilberto – apenas complementando o que a Sandra colocou, espero mesmo que tenhamos resposta para esse assunto. Sobre o Programa Ruas SP, no caso da pessoa que vai ocupar a rua e já tem uma autorização para ocupar a calçada, como fica? Coloquei em uma das reuniões quando do projeto piloto, que alguns restaurantes, tendo o espaço da rua, não estavam mais ocupando as calçadas. Neste sentido reparei que em determinados pedaços não se garantia o distanciamento social suficiente já que as pessoas sentadas nas mesas estavam sem máscaras (o pedestre passava entre duas mesas com pessoas sem máscaras). Gostaria de entender como ficou isso nessas novas ruas liberadas.

Ana Carolina – quando o projeto foi apresentado inicialmente foi dito que haveria um período de avaliação e a partir disto decidiriam expandir com o lançamento de um Decreto que inclusive passou por consulta pública. Gostaria de saber se o novo Decreto que passou por consulta já foi publicado, se está valendo e qual foi a avaliação dos resultados? Havíamos entendido que dependeria desta avaliação para expansão para outros locais. Também gostaria de saber se haverá alguma iniciativa da prefeitura em relação a expansão dos locais ou dependerá apenas das demandas dos estabelecimentos?

Roberto – Sandra e Gilberto, quando falamos da questão da calçada foi justamente para dizer que o projeto não prevê ocupação de calçadas. O projeto não reativa os TPU's de mesas e cadeiras na calçada; eles permanecem suspensos até segunda ordem por conta da pandemia. A ideia é ocupar o leito carroçável e retirar a vaga do carro para poder fazer a estrutura dos estabelecimentos comerciais na rua e deixar a calçada livre. Ana Carolina, foi realmente editado um Decreto novo após a avaliação realizada em SMDU, onde se entendeu que o projeto foi bem sucedido, não tivemos problemas de aglomeração e começamos a ter demandas de outros estabelecimentos para implantação do projeto. Nesta linha não é possível a prefeitura escolher onde fazer as intervenções sem que os comerciantes tenham interesse. Isto demanda um investimento mesmo que baixo, mas como há investimento por parte do comerciante não é possível obrigar a instalação onde queremos. Queríamos ouvi-los e entender a demanda da cidade. Na primeira leva que a Regina recebeu foram quase quatrocentos pedidos de comerciantes interessados em participar do Programa. É desta forma que estamos trabalhando para andarmos da maneira mais adequada junto com eles.

Regina – complementando, é uma continuidade do primeiro Decreto, mas quisemos entender como estava se comportando essa demanda na cidade e fizemos um chamamento para saber quem seriam os interessados e onde seriam essas demandas. Evidentemente ela se concentrou no centro expandido, entre rios; estamos querendo democratizar o espaço tirando essa vaga do automóvel e fazer com que economicamente os bares e restaurantes consigam ocupar esses espaços e abrir seus estabelecimentos de forma confortável e com todos os padrões sanitários atendidos. A consulta pública não foi feita porque não mudamos parâmetro nenhum. A única coisa que fizemos foi respeitar a suspensão dos TPU's e não mexemos por enquanto na calçada (acessibilidade e segurança).

Élio – conforme colocado pelo Gilberto, está havendo ocupação das calçadas e seria necessário pensar como evitar esse acesso pois há uma área disponível entre o espaço particular do estabelecimento e a rua.

Ana Carolina – em relação a avaliação, não lembro direito quais os parâmetros que foram colocados e pelo que entendi um deles é se geraria aglomeração. Queria saber se há algum outro parâmetro que foi observado em relação a isto? Ainda, como a proposta inicial foi apresentada aqui na CTMP, esperávamos que quando tivessem os resultados, vocês nos apresentariam. Não sei se foi produzido algum relatório em relação a essa avaliação, mas gostaria de saber mais detalhes sobre isso.

Roberto – Élio, o fato de haver mesas nas calçadas em alguns locais não tem relação com nosso Programa. É uma ação irregular dos estabelecimentos que estão mantendo as mesas. A fiscalização da prefeitura deve ser acionada pois não há permissão na cidade de TPU's de mesas na calçada e nosso projeto não está permitindo. O bar ou restaurante que montar as estruturas do Ruas SP na frente - nas ruas -, não poderá colocar as mesas e cadeiras nas calçadas a não ser que em algum momento lá na frente a prefeitura retire a suspensão que ela colocou no ano passado. Ana Carolina, o projeto inicial foi muito embrionário, uma rua com dois estabelecimentos que aderiram no começo e o que a SMDU fez foi avaliar principalmente em comodidade e como estava o movimento para os estabelecimentos (se

deu certo para eles). Eles conseguiram atender as pessoas do lado de fora e sempre na lógica de que estando ao ar livre existe potencialmente uma redução de risco de contágio. Agora é que teremos uma massa crítica maior para estudar isso, na medida que o projeto for funcionar com vários bares e restaurantes. Ao longo do tempo teremos algo mais consistente como estudo que servirá de base, inclusive, para que a prefeitura possa tomar uma decisão no futuro visando a permanência do projeto. A princípio as autorizações foram dadas por 180 dias. Teremos que avaliar ao longo da pandemia o que vai acontecer. Portanto, faremos um estudo mais profundo e tendo uma informação completa disso conversaremos com vocês.

Regina – é importante falar também que dos quatrocentos e poucos pedidos que recebemos, por incrível que pareça, 60% dos estabelecimentos querem a instalação na calçada. Tivemos que fazer uma triagem mostrando que a calçada não é o objeto agora e conseguimos peneirar para ver quais foram os melhores lugares (SMT e CET deram suporte técnico e depois Subprefeituras). Estamos começando agora entender esse processo, é uma coisa nova pois a demanda está sendo feita por parte dos estabelecimentos e, como o Baviera disse, penso que daqui há um mês mais ou menos entenderemos as implantações. Estamos georreferenciando todas as informações e a ideia é colocar no GEOSAMPA. Sabemos por exemplo que eles colocarão as marcas dos apoiadores e uma das coisas que estaremos fazendo na CPPU (Comissão de Paisagem Urbana) é estabelecer regras para agilizar essas inserções nas mesas, cadeiras, ombrelones, etc. Isto auxiliará principalmente os estabelecimentos mais simples porque dos 40% que querem ir para rua, somente 10% é fora do centro expandido. Queremos dar incentivo pois sabemos que são os mais necessitados.

Maria Teresa – uma pergunta que recebo sempre é se temos a relação das vias/locais publicada em algum lugar? Informo também o grupo que por parte da SMT sou eu a representante do GT Ruas SP e por parte da CET é o Dawton. Se alguém quiser entrar em contato estamos à disposição. Foi muito interessante pois passamos primeiro por uma avaliação das vias e depois passaremos a avaliar as propostas específicas dos projetos (um a um). É importante saberem que todo o trabalho em relação a circulação de pedestres, circulação viária, segurança e todos os outros aspectos que SMUL e Subprefeituras estão envolvidos tem sido feito de forma interdisciplinar e isto é muito rico.

Roberto – há uma lista que está fora de ordem em um link na página do Ruas SP. Amanhã entrará um novo link dentro desta página com a relação em ordem alfabética e por subprefeitura. Conforme forem entrando mais ruas será alimentado lá. Quem quiser ver hoje a relação, pela Portaria, poderá achar.

Regina – as sugestões, por favor, enviar para a Maria Teresa. Estamos bastante empenhados em ajudar não só a cidade, mas sobretudo os estabelecimentos que estão sofrendo bastante economicamente.

Maria Teresa – nosso próximo ponto de pauta é o Balanço da gestão passada para que possamos entender os desafios e os pontos positivos do novo programa de metas 2021-2024.

Diego – na última reunião fizemos a apresentação da versão preliminar do programa de metas e nos comprometemos hoje a apresentar um Balanço do que foi feito no programa de metas da gestão passada. **Obs.: a apresentação será disponibilizada no site do CMTT.**

Mauro – parabenizou a apresentação e disse que esta prática deveria se repetir. Penso que a apresentação poderia ter sido feita quando foram lançadas as propostas de metas para a próxima gestão. Houve ótimos avanços, destaco o trabalho da CTB que está funcionando e é importante decidir quais são os pontos e fazer um acompanhamento. Isto mostra que a pressão funciona. Quero crer que também consigamos, pois cada uma dessas iniciativas se reflete também no pedestre. Queria confirmar se as calçadas entraram como meta para

próxima gestão. Com relação as cicloviarias, gostaria de saber quanto tempo dura uma ciclovia? Por que há tanta requalificação? Também queria saber se as conexões entre as cicloviarias e as travessias estão sendo cuidadas? Há uma meta ou entraria como uma rotina, parte normal do uso do Manual de Desenho Urbano? Tenho visto conflitos entre pedestres e ciclistas e pedestres e faixas de ônibus. Como estão trabalhando principalmente na questão visual de sinalização e avisos de travessia? Outra coisa é sobre a reprodutibilidade das intervenções; os números desses projetos em São Miguel são muito pequenos (uma ou duas áreas calmas). Eles são muito importantes, principalmente os do aumento das calçadas nas travessias. Não daria para sermos um pouco mais agressivos, principalmente nas metas de redução das áreas de travessia?

Maria Teresa – a respeito das calçadas existe uma nova meta proposta para esta gestão que é da subprefeitura da mesma forma que a última foi de reforma de calçadas. Além da subprefeitura haverá intervenção de calçadas dentro de todos os programas nossos. Todos que tem área calma e precisar mexer em calçada, territórios educadores que ficou com SMUL e SG, rota escolar segura, rotas de acessibilidade, etc. Todas essas intervenções – a calçada como trecho e não só nas esquinas – há previsão de mexer, completar e aprimorar

Diego – como a Teresa disse, no programa passado tínhamos a meta de requalificação de calçadas (1,5 milhões metros quadrados); no novo programa a SMSUB manteve esta meta, serão requalificadas mais 1,5 milhões de metros quadrados e além disso, há vários projetos dentro das metas além da meta de territórios CEU da SMUL que envolve requalificação de calçadas. No programa de metas da atual gestão temos a meta de implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres. A ideia é que façamos dois projetos de rotas escolares, dois de ruas completas – novo conceito que está sendo desenvolvido na CET – e cinco projetos de rotas acessíveis para pessoas com deficiência. Além da parte de requalificação que SMSUB vai tocar, temos os nossos projetos de redesenho urbano para pedestres que envolverão não somente a simples requalificação, mas ajustes de geometria, extensões de calçadas e dentro da meta de redução de mortes no trânsito - que permanece no atual programa -, temos uma iniciativa que envolve projetos de redesenho urbano e acalmamento de tráfego específico para redução de mortes no trânsito. Temos também outra iniciativa que envolve intervenções nos pontos críticos e a ideia é atuar especificamente em locais da cidade que sabemos que tem uma concentração de acidentes fatais. Isto será feito aproveitando as obras que a CET já faz no viário. Por exemplo, quando da implantação de uma ciclovia em determinada via houver na via ou no seu entorno um ponto crítico para acidentes fatais no trânsito, aproveitaremos para fazer o ajuste geométrico que a CET julgar necessário para evitar que os acidentes ocorram. Há muita coisa andando além do que está no programa de metas. Estamos analisando internamente a possibilidade de contratar projetos executivos para execução de extensões de calçadas; temos alguns projetos funcionais e já estamos nos movimentando neste sentido para viabilizar essas contratações. Temos ainda a meta da SMUL em parceria com a SG que é implantar seis territórios CEU. Nestes territórios invariavelmente teremos ações de requalificação, ajustes geométricos e extensões de calçadas.

Maria Teresa – além disso, temos as minis rotatórias onde refaremos o percurso do pedestre para aprimorar cicloviarias e esses conflitos entre pedestres e ônibus. Quando estávamos desenvolvendo o Manual de Desenho Urbano tínhamos essas interfaces, inclusive em relação a acessibilidade quando cruzamos uma ciclovia, canteiro central, como que a rampa da ciclovia não embola com a rampa de acessibilidade do pedestre, como fica essa segurança em relação a diversas larguras de cicloviarias, etc. Foram muitas situações que discutimos para poder detalhar. Em relação a manutenção de cicloviarias e ciclofaixas (Mauro), tivemos que fazer ajustes não somente ligados a durabilidade da pintura. Fizemos ajustes nas larguras, nas

medidas e outras questões ligadas as travessias, até para aprimorar as regiões de conflito, sinalizar melhor os cruzamentos com as faixas de ônibus e com o pedestre em relação a ciclofaixa. Houve adequação de conceito de projeto e não somente manutenção. Conseguimos cobrir praticamente tudo que precisava e agora a manutenção será mais de rotina.

Gilberto – também parablenizo a apresentação e o fornecimento de todos os dados. Chamo atenção para o fato de que gostaria de ter em relação às calçadas, o mesmo grau de informação que tivemos por exemplo em relação às ciclovias. Até hoje não temos os dados por região e tudo que foi muito bem apresentado sobre as ciclovias é o que vimos cobrando em relação às calçadas. Fica claro que a subprefeitura não atua junto com a CTMP e infelizmente, mesmo a quantidade total de calçadas, até hoje não foi esclarecida.

Maria Teresa – garanto que estamos tentando esta aproximação e assim que tivermos os dados nos comprometemos a trazer. Infelizmente não conseguimos agenda com SMSUB hoje.

Ana Carolina – faço coro ao Gilberto e acho que a própria dificuldade de informação em relação às calçadas demonstra o problema que é essa fragmentação. Como a responsabilidade pela infraestrutura de mobilidade a pé está distribuída entre outras secretarias, há dificuldade na maneira que cada uma delas fornece a informação. Como vem sendo realizadas ações de construção e requalificação de calçadas há alguns anos, já deveríamos ter uma divulgação da forma clara como a que o Diego fez aqui em relação às ciclovias. Queria reiterar que gostei muito da maneira como foi apresentada aqui e penso que se este balanço tivesse sido feito em janeiro ou mesmo em dezembro no CMTT, teria sido excelente. Lamento que ações que não foram atingidas no âmbito da meta de redução das mortes no trânsito são as que visam fazer o redesenho urbano, projetos de via segura, rotas escolares seguras, etc. Eram cinco projetos de redesenho urbano ao longo de uma gestão cujas metas não foram atingidas. Espero que vocês consigam recuperar o tempo perdido para esse próximo programa de metas e que sejam realizados mais cinco projetos fora os dois que não foram feitos antes. Entendo que para haver impacto na redução de mortes no trânsito os projetos de redesenho viário são indispensáveis; trata-se de uma requalificação de estrutura viária para todos e é uma maneira de induzir um melhor comportamento de dirigibilidade nessas áreas com mais segurança para todos. É importante dizer que algumas intervenções que tinham um caráter temporário, mais transitório, se tornem permanentes. Também as extensões de calçadas que foram feitas com balizadores, que se busque fazer a obra de extensão de calçada. Sei que não são obras simples, mas temos que considerar um tempo de maturação. É necessário prever esta alteração até porque, uma vez permanente, permaneceremos durante um tempo sem nos preocupar. Como disse, isto deve ser considerado pois são obras indispensáveis para redução da violência no trânsito.

Maria Teresa – concordamos totalmente que essas obras são indispensáveis, já estamos com a licitação preparada e o edital de contrato de projeto que não conseguimos executar no ano passado já está sendo finalizado para publicação. Não tivemos quatro anos para implantação porque o programa de metas dessa revisão teve somente dois anos e o prazo foi curto. Tudo que não conseguimos finalizar continua em andamento. A área calma de Santana por exemplo foi sinalizada a semana passada. Em São Miguel estamos contratando o resto da obra e para todos os outros projetos de segurança viária contrataremos o projeto executivo e estamos fazendo um termo de referência com muito cuidado para que não tenhamos problemas na licitação. Assim que o edital estiver pronto, avisaremos vocês para nos ajudarem a divulgar para que possamos contratar boas empresas. Grande parte do sucesso de um programa é um bom projeto. Já estamos avançando neste sentido justamente para não deixar para o final conforme vocês sempre dizem aqui. Algo mais Diego?

Diego – penso que não; vários projetos que tínhamos somente com pintura estamos tentando viabilizar o edital para contratar a obra, mas antes de contratar a obra há esta questão que a Tereza colocou do projeto executivo. A Ana Carolina também falou do Jardim Nakamura (urbanismo tático), que não está com a pintura definitiva, mas será feita. As fotos que trouxemos acabaram sendo as da intervenção temporária. No caso de Santana e Lapa foram intervenções com obra física.

Maria Teresa – discutimos muito sobre isto quando da elaboração do Manual de Desenho Urbano. A Rose e Luzia participaram desse debate e categorizamos em dois tipos de intervenção; as temporárias, que são feitas para testarmos o uso, o raio, a operação da circulação nesse lugar, entrada e saída de embarque e desembarque, rotatórias, etc. Temos como objetivos lugares onde há restrição de espaços principalmente ou um volume mais complexo de circulação. Achamos que esse teste é produtivo e importante e, terminada a fase temporária, passamos para a fase definitiva e nesta fase temos dois tipos: **a)** pintura definitiva (calçadas verdes, balizadores, etc) e **b)** obra civil como definitiva. Há casos em que a sinalização como pintura pode ser considerada como definitiva e outros é temporária para servir de teste (o Manual traz essas categorias).

Élio – parabéns pelas metas alcançadas, principalmente o sistema ciclo viário. Neste aspecto, o Mauro trouxe o conflito entre pedestres e bicicletas e eu lembraria que na ciclofaixa da 9 de Julho nós discutimos aqui e chegamos há um consenso que em lugar de partilhar a calçada, fosse compartilhada. Ficaram de ser revistos os locais onde há essa configuração para evitar acidentes. Em relação a segurança viária, ela foi pensada por projeto, mas os acidentes acontecem na cidade toda e alguns locais ficam sem providência. Se considerarmos que nenhuma morte no trânsito é aceitável (Visão Zero), deveriam ser abordadas todas as ocorrências e não apenas em alguns locais. As maiores ocorrências foram no Butantã, Campo Limpo e subprefeitura da Sé, mas os projetos foram realizados em outros locais. A sugestão é que a cada ocorrência em determinado território, seja verificada a causa e que se trabalhe em cima da mesma. Seria necessário que a CET tivesse equipes para realizar esses trabalhos e não ficasse com foco apenas em locais onde há mais de uma ocorrência.

(Em referência ao trecho acima e por solicitação do Sr. Élio, a ata foi complementada: “houve um encontro no local citado - Vd. 9 de Julho - dos conselheiros da Câmara Temática com o gerente da CET responsável pelo Plano Cicloviário, o Sr. Dawton Gaia e a arquiteta Rosemeiry Leite. Nesse, os conselheiros falaram sobre a impossibilidade de manter uma ciclofaixa partilhada com demarcação de piso, no mesmo nível do passeio e sem separação física. Houve concordância em corrigir o erro, mas até agora nada foi feito. Considerando as observações sobre os Sistemas Seguros (Plano Cicloviário, pg. 21), em não agir reativamente, mas ser proativo e perguntar como podemos reduzir riscos, não há justificativa para que soluções como a adotada sejam mantidas.”)

Maria Teresa – realizamos exatamente esse trabalho. A CET levanta todos os boletins de ocorrências, agora o IML está disponibilizando boletim digital, é lido e verificado um por um, são todos georreferenciados e os locais onde estamos propondo obras relacionadas com segurança viária são exatamente os locais onde há concentração do sinistro (fatalidades e lesões graves). Esta é diretriz inicial dos projetos e temos também trabalhos que tem sido realizados de forma intensa em forma de pesquisa e desenvolvimento de outros critérios para podermos analisar os acidentes (parceria com a Vital Strategies e Instituto Cordial). Acho que poderíamos trazer uma apresentação do Instituto Cordial na CTMP para vocês verem como estamos analisando por exemplo acidentes em meio de quadra ou em esquinas, o que está sendo considerado, quais os tratamentos necessários para evitar acidentes. O que está ocorrendo agora em nossa análise é que quando olhamos o mapa de longe parece que algumas vias concentram os acidentes, porém, ao aproximarmos, vemos que não são nas

mesmas vias. Os acidentes estão pulverizados nos territórios, embora algumas vias sejam mais perigosas. Sabemos também que quando trazemos uma informação para a população, isto poderá influenciar no comportamento, induzindo a um comportamento mais seguro do condutor que é o mais perigoso no trânsito. Podemos trazer para a CTMP a justificativa do por que essas áreas foram às escolhidas.

(Em referência ao trecho acima e por solicitação do Sr. Élio, a ata foi complementada: “Quanto a Segurança Viária, trata-se de aprimorar projetos implantados, não tolerando qualquer morte ou lesão grave. A proposta é que cada Gerência de Engenharia de Tráfego – GET, à semelhança da segurança na aviação, tenha uma equipe de campo para pronta análise de cada ocorrência, suas causas e providências, espelhando a experiência para áreas semelhantes na cidade”).

Meli – o trabalho que a CET tem realizado em relação ao urbanismo tático é muito importante e vejo que transcende ao pontual porque São Paulo sempre foi referência para todo o País. Vemos que o urbanismo tático tem sido replicado em outras cidades como tipo de intervenção barata, de curto prazo e que funciona. O que me preocupa é o respaldo legal, principalmente em relação aos órgãos de trânsito. Às vezes, quando a intervenção do urbanismo tático é trocada pela definitiva, principalmente em relação a sinalização horizontal, pode perder um pouco o que foi conquistado para a mobilidade ativa. Exemplo: se não me engano a ação de José Bonifácio, um dos locais que havia sido apropriado pelas pessoas como ampliação de área, foi trocado por uma sinalização zebra. A sinalização zebra não é a calçada verde. Enfim, não vou questionar a decisão técnica da CET. Penso que é importante que este tipo de intervenção e até mesmo o capítulo que foi desenvolvido no Manual seja levado ao CONTRAN e/ou DENATRAN para que se tenha uma Resolução para que o corpo técnico tenha uma boa retaguarda quando dessas ações. Tenho certeza que se houver um instrumento legal, tanto em São Paulo como no Brasil todo, os responsáveis pela tomada de decisões ficarão muito mais tranquilos. É uma forma também de não se perder esses espaços de volta. Ninguém utiliza as áreas zebradas; os veículos porque são multados e as pessoas não usufruirão desse espaço que foi ganho.

Maria Teresa – perfeito. Preocupação super importante, também fizemos esse debate quando da elaboração do Manual e a Rose, Silvana e Renner podem dizer bem sobre essa discussão interna. Os nomes aqui não são no sentido das responsabilidades de cada uma, mas no sentido de como todos esses olhares complementares são importantes para podermos trazer para nossa prática. A preocupação com a legislação é fundamental pois não podemos fazer nada sem respaldo; enquadramos como projeto piloto, mas e depois? Esta conversa do zebra é um alerta importante para nós porque podemos transformar um projeto de sinalização que seja definitivo, mas sem alterar o uso. Não adianta fazer uma área destinada ao pedestre e depois transformá-la em uma área para ninguém. Queremos dar esse passo no sentido de aprimorar a regulamentação para o tático, entendemos como necessário e consideramos que é possível fazer imediatamente com a pintura verde que já temos. Há esse debate interno que precisamos avançar junto com vocês. Queria falar também sobre nossa programação do Maio Amarelo (enviamos e-mail) e amanhã (12.05), teremos o Webinar sobre Mobilidade Ativa. Deixo aqui o convite para que todos participem amanhã às 10h. Quem não puder ver amanhã, será disponibilizado no YouTube. Em relação a programação do Maio Amarelo, se houver alguma dúvida estamos a disposição e nos ajudem a divulgar. Sobre o programa de metas estamos avançando para fechar esta semana e em seguida passaremos para a etapa de regionalização. Penso que seria legal trazermos para a próxima reunião o que tivermos para avançarmos com juntos. Ainda, se a Ana Carolina e os demais concordarem também considero que poderíamos trazer como ponto de pauta o Instituto Cordial para tratarmos a segurança viária com esse enfoque do pedestre.

Chat:

[Tuesday 10:18 AM] ROSE (Convidado) (Guest)

Por favor, onde podemos conhecer as vias selecionadas para o programa Ruas SP

[Tuesday 10:19 AM] Sandra Ramalho (Convidado) (Guest)

Há sim!!!!

[Que as portas sejam abertas antes de chegar no ponto, e ainda justificam que é pra agilizar o embarque

[Tuesday 10:20 AM] Sandra Ramalho (Convidado) (Guest)

A SPTrans, representada pelo Chicão na ABNT votou sim por isso!!!!

Eu estava lá

está na ATA

Da ABNT

Vc está mal informada

Não era minha amiga

[Tuesday 10:37 AM] JOSE RENATO SOIBELMANN MELHEM

Bom dia, excelente projeto. Ocupar a rua para deixar a calçada livre é um avanço.

[Tuesday 10:47 AM] Sandra Ramalho (Convidado) (Guest)

Mooca, 1,8% ?????

[Tuesday 10:49 AM] MARIA TERESA DINIZ DOS SANTOS MAZIERO

Av Carlos de Campos
,345 km de extensão

[Tuesday 10:51 AM] Sandra Ramalho (Convidado) (Guest)

Vou sair agora. Até a próxima reunião. Espero ter uma resposta do Secretário à minha colocação. E que seja antes da próxima reunião.

[Tuesday 10:51 AM] MARIA TERESA DINIZ DOS SANTOS MAZIERO

pode deixar, Sandra
já pedi para levantar o assunto

[Tuesday 10:52 AM] "Luciana Durand (Convidado) (Guest)

Infelizmente preciso sair! Maria Tereza conduz com excelência! Boa reunião a todos e todas!

[Tuesday 10:53 AM] Adriana Guimarães (Convidado) (Guest)

Pessoal, preciso sair pois temos uma outra reunião . Ótima reunião a todos e todas!

[Tuesday 10:54 AM] "Thomas Wang (Convidado)" (Guest)

Esse trecho 2 da Artur de Azevedo já está sem os superbalizadores

[Tuesday 11:14 AM] MARIA TERESA DINIZ DOS SANTOS MAZIERO

A respeito dos programas da SMT como Rotas Escolares Seguras, Áreas Calmas, Rotas de Acessibilidade - parece pouca coisa quando cita o número de projetos. Mas são áreas grandes, que abrangem muitas vias.

Há também os Territórios Educadores (SGM + SMUL + SMT/CET)

podemos trazer os mapas dos nossos projetos na próxima reunião para vocês conhecerem os perímetros

[Tuesday 11:39 AM] MARIA TERESA DINIZ DOS SANTOS MAZIERO

sobre os Ruas SP

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

Ruas SP | Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento | Prefeitura da Cidade de São Paulo

www.prefeitura.sp.gov.br

[Tuesday 11:44 AM] eliojbc (Guest)

Se nenhuma morte ou lesão grave é aceitável, cada ocorrência precisa de uma abordagem específica, com verificação das causas, bem como as providências de prevenção, nesta e demais locais com as mesmas características.