

São Paulo, 8 de dezembro de 2020.

**Ofício dos conselheiros da Câmara Temática de Bicicleta aos
vereadores da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo**

Aos vereadores membros da Comissão de Finanças e Orçamento.

Sr. Vereador Antonio Donato;

Sra. Vereadora Soninha Francine;

Sr. Vereador Atílio Francisco;

Sra. Vereadora Adriana Ramalho;

Sr. Vereador Isac Félix;

Sr. Vereador Ota;

Sr. Vereador Ricardo Nunes;

Sr. Vereador Ricardo Teixeira;

Sr. Vereador Rodrigo Goulart.

Aumento orçamentário das políticas de mobilidade urbana

Prezados, tendo em vista o planejamento municipal, os compromissos assumidos com a vida, com a lei e com a boa administração pública, solicitamos que sejam garantidos os recursos para a execução do Plano de Segurança Viária, para a implantação dos 673 quilômetros de novas ciclovias previstas no Plano Cicloviário para a gestão 2021-2024, assim como ciclovias nas pontes sobre as Marginais Pinheiros e Tietê e a construção de bicicletários nos terminais de ônibus e estações Metrô e CPTM.

Nós, membros da Câmara Temática de Bicicleta, cumprindo papel de interlocutores da sociedade civil, reconhecemos que não faltam mais fundamentos técnicos, verbas, projetos, audiências públicas e diálogos participativos para que as demandas dos ciclistas sejam atendidas.

Os investimentos em melhorias para ciclistas têm sido baixos frente às necessidades e os benefícios. No período 2017-2020 a expansão da malha cicloviária reduziu o ritmo, tendo a prefeitura entregue até o início de dezembro apenas 56 km de ciclovias e ciclofaixas, e com 110 km ainda em obras.

Segundo o Plano Cicloviário do município, a cidade deverá concluir 673 km de novas estruturas, entre ciclovias e ciclofaixas. Para atender tal meta, o orçamento deve refletir tanto a quilometragem das obras, quanto a qualidade de projeto e de materiais empregados.



Figura 20 – Metas do Plano Cicloviário 2019-2028

Descrição	Atual	2019 - 2020	Total até 2020	2021 - 2024	Total até 2024	2025 - 2028	Total até 2028
Implantar infraestruturas cicloviárias na malha viária	572,06	173,35	677	673	1.350	450	1.800
Implantar infraestrutura cicloviária em pontes existentes	10	2	12	0	12	4	16
Implantar novas pontes para ciclistas e pedestres	2	0	2	10	12	1	13
Construir novas pontes contemplando infraestruturas cicloviárias	1	0	1	3	4	0	4

Figura extraída do Plano Cicloviário destacando as principais metas para construção em 2021-2024.

Compromissos dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU que a cidade firmou acordo.

A alocação orçamentária mencionada é essencial para cumprir a **Agenda 2030**, da qual a cidade é signatária, e criou a Comissão Municipal para o Desenvolvimento Sustentável para cumprir. Os investimentos, conforme indicados aqui, ajudam a cidade a cumprir os respectivos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU: (3) Saúde e Bem-estar, (9) Indústria, inovação e infraestrutura, (10) Redução das desigualdades, (11) Cidades e comunidades sustentáveis e (12) Consumo e produção sustentáveis. Especificamente 3.1; 3.4; 3.6; 3.9; 9.1; 9.4; 9a; 10.1; 10.2; 10.3; 10.4; 11.2; 11.3; 11.6; 11.7 e 12c,

Redobramos a importância de realizar, o quanto antes, os investimentos na infraestrutura cicloviária. É conhecido no planejamento urbano e viário o fenômeno da **Demanda Induzida**, onde as ações, investimentos e distribuição espacial promovidos pelo poder público estimulam o uso de um meio de transporte, como a bicicleta, além do crescimento natural da demanda. Estas obras mencionadas serem incluídas no orçamento de 2021 reforçam o uso da mobilidade ativa, alinhado com a diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana e ao mesmo tempo retira usuários dos veículos motorizados individuais,

carros e motos, o que tem o efeito de reduzir colisões e atropelamentos no trânsito, reduzir a poluição sonora e atmosférica, reduzir congestionamentos e reduzir a manutenção necessária pela infraestrutura viária utilizada por veículos automotores, trazendo economia para o erário.

Bicicleta, o combate à Covid-19 e saúde pública

Grande parte dos trabalhadores essenciais, como entregadores, usa a bicicleta como meio de transporte. Outras pessoas também, seja para trabalhar ou para praticar exercícios. Os contadores automáticos da CET demonstram que a redução em número de viagens de bicicleta é menor do que comparado com outros modais, como carros. Além disso, é frequente que os contadores registrem um aumento na quantidade de ciclistas nos finais de semana, devido ao uso da infraestrutura cicloviária para o lazer e a prática de atividades físicas. Segundo estudos recentes, andar de bicicleta é o meio de transporte que menos espalha o vírus da COVID-19 porque ocorre em ambiente aberto, permite maior distanciamento, melhora o condicionamento físico e provoca muito menos poluição (conforme considerações da Organização Mundial da Saúde, Nações Unidas, entre outros).

Além disso, dados da Secretaria de Saúde demonstram que vítimas do trânsito são os principais ocupantes dos leitos hospitalares, em particular das UTIs. Se faz necessária a criação de políticas permanentes para reduzir essas ocorrências, com a construção de obras de acalmamento de tráfego, a implantação de ciclovias e o aumento da fiscalização. Dessa forma, diminuindo as ocorrências de colisões e atropelamentos, reduz-se a sobrecarga do SUS e a dificuldade de atendimento dos pacientes de Covid-19.

Mortes e Visão Zero

Em 2019, na cidade de São Paulo, tivemos 36 ciclistas mortos pela violência no trânsito. Em 2020, até setembro tivemos mais 24 ciclistas mortos (INFOSIGA). Reforçamos a máxima da **Visão Zero**:

Todas as mortes no trânsito são evitáveis, portanto são todas inaceitáveis.

O conjunto de mortes na cidade de São Paulo deixa claro que as pessoas praticantes da mobilidade ativa não estão recebendo os investimentos necessários em sua segurança. Justamente os usuários mais vulneráveis da cidade, e aqueles que deveriam ser prioridade nas políticas públicas, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo.

Ações esperadas

Tendo em vista este contexto, solicitamos as seguintes medidas para serem tomadas:

- 1. Separação das rubricas de manutenção preventiva/corretiva das ciclovias, da rubrica de expansão e novas conexões da malha cicloviária;**

2. aumento da verba para expansão da malha cicloviária;
3. rubrica para instalação de bicicletários públicos nos terminais urbanos;
4. criação de rubrica para pagamento do programa BikeSP criado pela lei 16.547/16 e cuja regulamentação está sendo finalizada pela SMT;
5. aumento da verba para execução do Plano de Segurança Viária;
6. aumento da verba para as obras do Rota Escolar Segura, Áreas Calmas, Frente Segura, Territórios Educadores e outras intervenções de acalmamento de tráfego e pedestrianização do viário;
7. criação de concurso para agentes e técnicos da CET para superar a defasagem do quadro de servidores, sem reposição desde 2008, conforme recomendação do Tribunal de Contas do Município;
8. previsão orçamentária para realização das conexões Rota Márcia Prado nos limites do município, em articulação com o Governo Estadual;
9. execução das conexões do sistema de parques em conjunto com o Governo Estadual;
10. verba para consolidação da Rota Turística de Parelheiros, e ações para o cicloturismo ambiental na zona sul;
11. rubrica para a criação de pontos de apoio para ciclo entregadores espalhados pela cidade, incluindo banheiros, bebedouros, pontos de recarga, área para descanso, alimentação, etc.;
12. a verba para expansão da malha cicloviária deve priorizar as obras apontadas como prioritárias regionais durante as oficinas participativas do Plano Cicloviário do município;
13. rubrica para instalação de paraciclos como equipamentos públicos na calçada;
14. que os 30% do Fundurb, que devem necessariamente ser investidos em mobilidade urbana, sigam as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que priorizam o Plano Emergencial de Calçadas e o Plano Cicloviário por serem mobilidade ativa.

Atenciosamente,

Câmara Temática da Bicicleta

do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes

da Prefeitura Municipal de São Paulo