



# Sistematização dos resultados das Oficinas de participação sobre o Plano Cicloviário

São Paulo, 21 de maio de 2019

## O Plano Cicloviário e as oficinas de participação

A proposta do Plano Cicloviário foi apresentada pela Prefeitura em agosto de 2018, em conformidade com os princípios do Programa Vida Segura - plano de segurança viária que está sendo adotado por São Paulo e que, por sua vez, adota o conceito de Visão Zero, segundo o qual nenhuma morte no trânsito é aceitável.

A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) promoveram 10 oficinas (workshops) sobre o Plano Cicloviário da cidade de São Paulo. Os eventos reuniram técnicos da Prefeitura, representantes de entidades ligadas ao cicloativismo e ciclistas locais, indicados por representantes da Câmara Temática da Bicicleta para analisar em conjunto a malha existente no território da cidade dividida em 32 Subprefeituras.

A ideia de realizar os workshops por região surgiu a partir de uma demanda da própria Câmara Temática da Bicicleta do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT) para poder ajudar a embasar a revisão do Plano Cicloviário. Entre novembro de 2018 e maio de 2019, as oficinas foram promovidas pelo Poder Público. A primeira ocorreu em 10 de novembro de 2018 no Museu Brasileiro da Escultura e Ecologia (MuBE), abordando as subprefeituras da Lapa e Pinheiros, localizadas na Zona Oeste da cidade. Até maio do ano seguinte, cobriram todas as regiões e subprefeituras da capital paulista.

Os encontros tiveram a finalidade de coletar sugestões para aperfeiçoar a proposta final do Plano Cicloviário. Foi a oportunidade de ciclistas apresentarem sua análise da rede na região estudada e trocar conhecimentos com o corpo técnico da CET.

Os workshops foram marcados por dinâmicas conduzidas com apoio da Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito, que também auxilia na compilação dos dados coletados durante as oficinas. Os workshops também contaram com a importante colaboração da Abraciclo no fornecimento de cafés para o intervalo.

O resultado das oficinas permite diagnosticar a estrutura cicloviária e contextualizar todo o cenário do que foi debatido.

## Sobre este documento

Este documento é a sistematização dos resultados das oficinas participativas relacionadas ao Plano Cicloviário, realizadas entre novembro de 2018 e maio de 2019, com a participação de 22 técnicos do Departamento de Planejamento de Modos Ativos da CET (DPM) e 100 ciclistas de diferentes regiões da cidade.

As oficinas foram promovidas pelo DPM-CET, com ajuda na concepção e elaboração da Câmara Temática de Bicicleta, órgão que faz parte do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT, e facilitação da Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS).

Todos os textos presentes aqui foram construídos conjuntamente entre DPM-CET, Iniciativa Bloomberg, Câmara Temática de Bicicleta e Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, por meio de seu projeto junto à Iniciativa Global de Segurança Viária (GRSP).

As listagens de conexões prioritárias para implantação até 2020 por subprefeitura foram feitas pela Câmara Temática de Bicicleta a partir do resultado final de todas as oficinas. As listas tiveram revisão do Departamento de Planejamento de Modos Ativos da CET.

Os mapas "Qual caminho você faz pedalando entre sua casa e seu trabalho/escola?" e "Quais lugares da cidade você se sente seguro/inseguro pedalando?" foram sistematizados pela Iniciativa Bloomberg, assim os resultados dos quatro pilares do Plano Cicloviário (Infraestrutura, Fomento à cultura, Participação social e Avaliação/Monitoramento) e das avaliações de cada oficina.

Os mapas com a sistematização dos resultados de cada subprefeitura, com marcações de concordância/discordância das rotas planejadas, sugestões de novas rotas e de vias prioritárias para a implantação até 2020, foram sistematizados pela Ciclocidade, com revisão da Câmara Temática de Bicicleta e do Departamento de Planejamento de Modos Ativos da CET. Os mapas de vias mais perigosas para ciclistas e pedestres foram elaborados pela Ciclocidade com base em dados do Sistema de Acidentes de Trânsito (SAT), da CET. A sistematização das anotações grafadas nos mapas por subprefeitura foi realizada pela Ciclocidade com base em scans dos mapas físicos das oficinas.

|   |           |  |
|---|-----------|--|
| Índice  |           |  |
| <b>O Plano Cicloviário e as oficinas de participação</b>  | <b>2</b>  |  |
| <b>Sobre este documento</b>   | <b>2</b>  |  |
| Índice  | 3         |  |
| <b>Carta da Câmara Temática de Bicicleta estabelecendo as condições de participação nas oficinas relacionadas ao Plano Cicloviário 2018</b> | <b>4</b>  |  |
| Resposta da Câmara Temática de Bicicleta, de 26 de setembro de 2018   | 4         |  |
| Sobre o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT  | 5         |  |
| Sobre a Câmara Temática de Bicicleta  | 5         |  |
| As organizações   | 5         |  |
| <b>Programação padrão das oficinas</b>  | <b>6</b>  |  |
| Chegada   | 6         |  |
| Falas introdutórias   | 9         |  |
| Atividade em grupo: Interação com os mapas  | 10        |  |
| Apresentação dos resultados por subprefeitura   | 11        |  |
| <b>1ª Oficina: Zona Oeste - Subprefeituras Lapa e Pinheiros</b>   | <b>12</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Lapa  | 13        |  |
| Resultado - Subprefeitura Pinheiros   | 15        |  |
| <b>2ª Oficina: Zona Norte - Subprefeituras Casa Verde, Freguesia do Ó/Brasilândia, Santana/Tucuruvi e Vila Maria/Vila Guilherme</b>         | <b>17</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Casa Verde - Cachoeirinha   | 18        |  |
| Resultado - Subprefeitura Freguesia - Brasilândia   | 20        |  |
| Resultado - Subprefeitura Santana - Tucuruvi  | 22        |  |
| Resultado - Subprefeitura Vila Maria - Vila Guilherme   | 24        |  |
| <b>3ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Aricanduva/Vila Formosa, Mooca, Penha e Vila Prudente</b>  | <b>26</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Aricanduva - Formosa - Carrão   | 27        |  |
| Resultado - Subprefeitura Mooca   | 29        |  |
| Resultado - Subprefeitura Penha   | 31        |  |
| Resultado - Subprefeitura Vila Prudente   | 33        |  |
| <b>4ª Oficina: Zona Sul - Subprefeituras Capela do Socorro, Ipiranga, Santo Amaro, Vila Mariana</b>   | <b>35</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Capela do Socorro   | 36        |  |
| Resultado - Subprefeitura Ipiranga  | 38        |  |
| Resultado - Subprefeitura Santo Amaro   | 40        |  |
| Resultado - Subprefeitura Vila Mariana  | 42        |  |
| <b>5ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Cidade Tiradentes, Ermelino Matarazzo, São Miguel Paulista, Sapopemba</b>                        | <b>44</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Cidade Tiradentes   | 45        |  |
| Resultado - Subprefeitura Ermelino Matarazzo  | 47        |  |
| Resultado - Subprefeitura São Miguel Paulista   | 49        |  |
| Resultado - Subprefeitura Sapopemba   | 51        |  |
| <b>6ª Oficina: Zona Norte - Subprefeituras Jaçanã/Tremembé, Perus e Pirituba/Jaraguá</b>  | <b>53</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Jaçanã - Tremembé   | 54        |  |
| Resultado - Subprefeitura Perus   | 56        |  |
| Resultado - Subprefeitura Pirituba - Jaraguá  | 58        |  |
| <b>7ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Guaianases, Itaim Paulista, Itaquera e São Mateus</b>  | <b>60</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Guaianases  | 61        |  |
| Resultado - Subprefeitura Itaim Paulista  | 63        |  |
| Resultado - Subprefeitura Itaquera  | 65        |  |
| Resultado - Subprefeitura São Mateus  | 67        |  |
| <b>8ª Oficina: Zona Sul / Oeste - Subprefeituras Butantã, Campo Limpo, Cidade Ademar, Jabaquara, M'Boi Mirim e Parelheiros</b>              | <b>69</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Butantã   | 70        |  |
| Resultado - Subprefeitura Campo Limpo   | 72        |  |
| Resultado - Subprefeitura Cidade Ademar   | 74        |  |
| Resultado - Subprefeitura Jabaquara   | 76        |  |
| Resultado - Subprefeitura M'Boi Mirim   | 78        |  |
| Resultado - Subprefeitura Parelheiros   | 80        |  |
| <b>9ª Oficina: Zona Centro - Subprefeitura Sé</b>   | <b>82</b> |  |
| Resultado - Subprefeitura Sé  | 83        |  |
| <b>10ª Oficina: Oficina de fechamento</b>   | <b>85</b> |  |
| Sistematização dos resultados - pilar Avaliação e Monitoramento   | 86        |  |
| Sistematização dos resultados - pilar Fomento à Cultura   | 88        |  |
| Sistematização dos resultados - pilar Infraestrutura  | 90        |  |
| Sistematização dos resultados - pilar Participação Social   | 92        |  |
| <b>Avaliação da organização das oficinas</b>  | <b>94</b> |  |
| 1ª Oficina: Zona Oeste - Subprefeituras Lapa e Pinheiros  | 94        |  |
| 2ª Oficina: Zona Norte - Subprefeituras Casa Verde, Freguesia do Ó/Brasilândia, Santana/Tucuruvi e Vila Maria/Vila Guilherme                | 94        |  |
| 3ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Aricanduva/Vila Formosa, Mooca, Penha e Vila Prudente   | 95        |  |
| 4ª Oficina: Zona Sul - Subprefeituras Capela do Socorro, Ipiranga, Santo Amaro, Vila Mariana  | 95        |  |
| 7ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Guaianases, Itaim Paulista, Itaquera e São Mateus   | 96        |  |
| 8ª Oficina: Zona Sul / Oeste - Subprefeituras Butantã, Campo Limpo, Cidade Ademar, Jabaquara, M'Boi Mirim e Parelheiros                     | 96        |  |
| 9ª Oficina: Zona Centro - Subprefeitura Sé  | 97        |  |
| <b>Listagem de participantes das oficinas (compilado)</b>   | <b>98</b> |  |
| Técnicas e técnicos da CET  | 98        |  |
| Equipe Iniciativa Bloomberg (BIGRS)   | 98        |  |
| Ciclistas   | 98        |  |

## Carta da Câmara Temática de Bicicleta estabelecendo as condições de participação nas oficinas relacionadas ao Plano Cicloviário 2018

Referente ao convite para participar e ajudar a organizar as oficinas relacionadas à discussão do Plano Cicloviário proposto pela Prefeitura, a Câmara Temática de Bicicleta enviou no dia 26 de setembro de 2018 uma resposta à Secretaria de Mobilidade e Transporte (SMT), à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS) estabelecendo condições para a participação.

As condições foram discutidas e aprovadas em sua totalidade durante a reunião aberta da Câmara Temática de Bicicleta de 9 de outubro de 2018 ([registro em ata](#)). No mesmo encontro, representantes da SMT e da CET informaram que a plataforma online de participação, citada na primeira linha da seção de “Objetivos” da carta e que seria desenvolvida por meio da Parceria para Cidades Saudáveis<sup>1</sup>, havia sido descartada.

Ainda como resultado da reunião de 9 de outubro, ficou acordado o limite de 24 ciclistas participantes por oficina, junto com a sugestão de que fossem realizadas aos sábados de modo a possibilitar a participação de ciclistas que moram na periferia; que a seleção das conexões cicloviárias prioritárias seria para até o ano de 2020; e que haveria no mínimo 6 oficinas regionais e 1 oficina geral de fechamento. As oficinas acompanhariam a finalização e divulgação dos [32 cadernos de revisão da malha cicloviária](#), elaborados pela CET e entregues ao Ministério Público do Estado.

Resposta da Câmara Temática de Bicicleta, de 26 de setembro de 2018

### Objetivos

O objetivo principal do conjunto das oficinas, plataforma online de participação pública e audiências públicas é o de **estabelecer metas de qualificação, conexão e implantação até o final de 2020** relacionadas ao Plano Cicloviário. As metas devem conter prioridades de implantação, cronograma, dotação orçamentária e serem apresentadas em audiências públicas visando sua implementação.

Todos os resultados devem ser apresentados e conclusões discutidas com a Câmara Temática da Bicicleta.

### São premissas para que os workshops aconteçam

1- Conforme previsto em legislação vigente e compromissos públicos adotados pelo prefeito Bruno Covas e secretário de Mobilidade de Transportes João Octaviano, as estruturas cicloviárias existentes

<sup>1</sup> A Parceria para Cidades Saudáveis (PHC) é um programa da Bloomberg Philanthropies, Organização Mundial da Saúde e Vital Strategies que possui acordo de cooperação com São Paulo e outras 50 cidades ao redor do mundo. Em São Paulo, os recursos do programa foram direcionados para apoiar políticas cicloviárias por meio da implantação de mais de 500 placas de orientação de ciclista, renovação da transmissão automática dos dados dos dois contadores fixos existentes e a doação de mais um contador fixo. No final de 2018, cogitou-se redirecionar os recursos da PHC para o desenvolvimento de uma plataforma online de participação pública ou para a implantação de conexões de infraestrutura cicloviária na Lapa. Entretanto, a SMT/CET optou por destinar os recursos para os contadores fixos.

não serão retiradas ou substituídas sem que haja prévia implantação de conexão ou qualificação, bem como audiência pública convocada para tal fim nos termos da Lei 16.885/18 (Siclo):

*Art. 7º A implantação dos trechos cicloviários deverá ser precedida de realização de audiências públicas.*

*Parágrafo único. Previamente às audiências públicas, os planos e projetos iniciais e os estudos de demanda, viabilidade e impacto deverão ser publicados em sítio eletrônico da Prefeitura em local e formato de fácil acesso pelos cidadãos.*

- Lei 16.885/18 (SICLO)

2- A manutenção da infraestrutura cicloviária existente é imperativa, urgente, e não é objeto de negociação, devendo ser realizada a todo momento pelo Poder Público. Lembrando que, sendo uma estrutura dedicada a modos ativos de transporte, deve ter prioridade - inclusive orçamentária - sobre gastos e investimentos relacionados a modos motorizados individuais de transporte, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

3- A manutenção da infraestrutura cicloviária existente, em especial relacionada à Programa Asfalto Novo (que temporariamente apaga a infraestrutura cicloviária), deve ser comunicada nos canais oficiais da CET, bem como ser executada conjuntamente com sinalização de proteção a ciclistas e pedestres afetados. O dispositivo é mandatório e previsto no Código de Trânsito Brasileiro, a saber:

*Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.*

*Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada*

- Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro),

### Sobre as oficinas

Os nomes de ciclistas participantes serão decididos pela Câmara Temática da Bicicleta, que deve participar também da concepção das oficinas e da plataforma de consultas online.

Cada oficina terá como ponto focal 2 representantes de cada região, sempre em diálogo com a Câmara Temática, responsáveis por ajudar a organizá-lo.

A parte dedicada ao diagnóstico inicial deve ter alinhada com representantes regionais da Câmara Temática e das associações que a compõem (Ciclocidade e CicloBr), de modo que haja espaço para um diagnóstico sobre o estado atual da infraestrutura cicloviária existente e para especificidades de cada região.

Adequar as atividades propostas para as oficinas em reunião com representantes da Câmara Temática e BIGRS.

## Sobre o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT

O [Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT](#), é a instância que propicia a participação e o controle social da ação da mobilidade na cidade de São Paulo. Constituído em julho de 2013 pelo Decreto 54.058, possui composição tripartite e paritária de três bancadas de 21 (vinte e um) representantes cada.

As bancadas do Poder Público e das Operadores de serviços são compostas por meio de indicações dos órgãos públicos e das entidades representativas dos setores. A de Usuários é resultado de eleição direta de conselheiras e conselheiros representantes regionais e temáticos.

O CMTT tem regimento próprio e agenda autônoma, com reuniões sempre presididas pelo secretário municipal de Mobilidade e Transporte. Suas decisões são publicadas no site da secretaria, em rede social própria e, em alguns casos, no Diário Oficial do Município.

Ligadas ao CMTT estão as Câmaras Temáticas, voltadas a temas ou setores específicos. Existem neste momento as câmaras temáticas de bicicleta, mobilidade a pé, serviços de táxi, motociclistas e transporte escolar.

### Sobre a Câmara Temática de Bicicleta

Constituída em fevereiro de 2015, a [Câmara Temática de Bicicleta](#) do CMTT possui como objetivo principal construir uma política cicloviária para a cidade de São Paulo a partir do diálogo construtivo entre representações de ciclistas e o poder público municipal. Desde então eles se reúnem, mensal ou bimestralmente, em reuniões abertas pautadas por ciclistas.

É composta por 22 representantes de ciclistas, sendo: 2 pessoas eleitas conselheiras para a cadeira temática de Bicicleta dentro do CMTT (titular e suplência); 10 representantes locais das macrorregiões da cidade (Norte, Sul, Leste, Oeste e Centro); e 10 indicações em comum acordo entre a Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo e o Instituto CicloBr de Fomento à Mobilidade Sustentável.

## As organizações

### **Sobre o Departamento de Planejamento de Modos Ativos, da CET (DPM)**

O Departamento de Planejamento de Modos Ativos da CET (DPM) realizou o levantamento dos planos e projetos já propostos tanto pela CET quanto por outros órgãos, assim como os já previstos nos Planos Regionais. A partir deste levantamento, o DPM articulou reuniões para debater o Planejamento da Rede Estrutural Cicloviária entre os representantes das Subprefeituras, área operacional da CET, São Paulo Transportes - SPTrans, membros do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, e das Câmaras Temáticas de Mobilidade, abertas a participação dos munícipes e interessados em geral. Além disso, foram realizadas diversas reuniões no processo de elaboração do Plano de Mobilidade abertas à população que definiram a Rede de Referência Estrutural cicloviária para o Município.

### **Sobre a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS)**

Capitaneada pela Bloomberg Philanthropies, a Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito atua desde 2015 em São Paulo no apoio a políticas de segurança viária baseadas em evidência, com o objetivo de reduzir lesões e mortes no trânsito. Além da capital paulista, a Iniciativa atua em outras nove cidades ao redor do mundo: Fortaleza (CE), Bogotá (Colômbia), Acra (Gana); Adis Abeba (Etiópia), Bandung (Indonésia), Bangkok (Tailândia), Ho Chi Minh (Vietnã), Mumbai (Índia) e Xangai (China).

### **Sobre a Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo**

A Ciclocidade é uma associação sem fins lucrativos fundada em 2009, que tem como missão contribuir para a construção de uma cidade mais sustentável, baseada na igualdade de acesso a direitos, promovendo a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação. Entre 2017 e 2019, a Ciclocidade realiza um projeto junto à Iniciativa Global de Segurança Viária (GRSP).

### **Sobre o Instituto CicloBr de Fomento à Mobilidade Sustentável**

O Instituto CicloBR de Fomento à Mobilidade Sustentável é uma ONG sem fins lucrativos, criada em 2009 para fomentar o uso da bicicleta como transporte, lazer, turismo e esporte e para a promoção da qualidade de vida, do deslocamento seguro e sustentável, do uso da bicicleta como meio seguro de transporte.

### **Sobre a Abraciclo - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicycletas e Similares**

A Abraciclo tem como missão defender, apoiar e divulgar os interesses e ações do setor de duas rodas nas áreas política, técnica e social. Atuamos na melhoria de imagem com relação à segurança no trânsito e responsabilidade social, através de estudos, propostas, campanhas e outras iniciativas que valorizem este setor da indústria nacional.

## Programação padrão das oficinas

Nesta seção, encontra-se um registro descritivo de como as oficinas regionais estiveram estruturadas.

Cada encontro poderia ter a participação de até 24 ciclistas, indicados por representantes regionais da Câmara Temática de Bicicleta. No caso de ciclistas regionais, o conhecimento sobre o território das subprefeituras abordadas (como um todo ou em parte) era imprescindível.



Representantes da Câmara Temática de Bicicleta também buscaram identificar grupos e organizações locais atuantes no tema bicicleta ao formar a lista de pessoas selecionadas, almejando chegar a uma composição que priorizasse a diversidade.

## Chegada

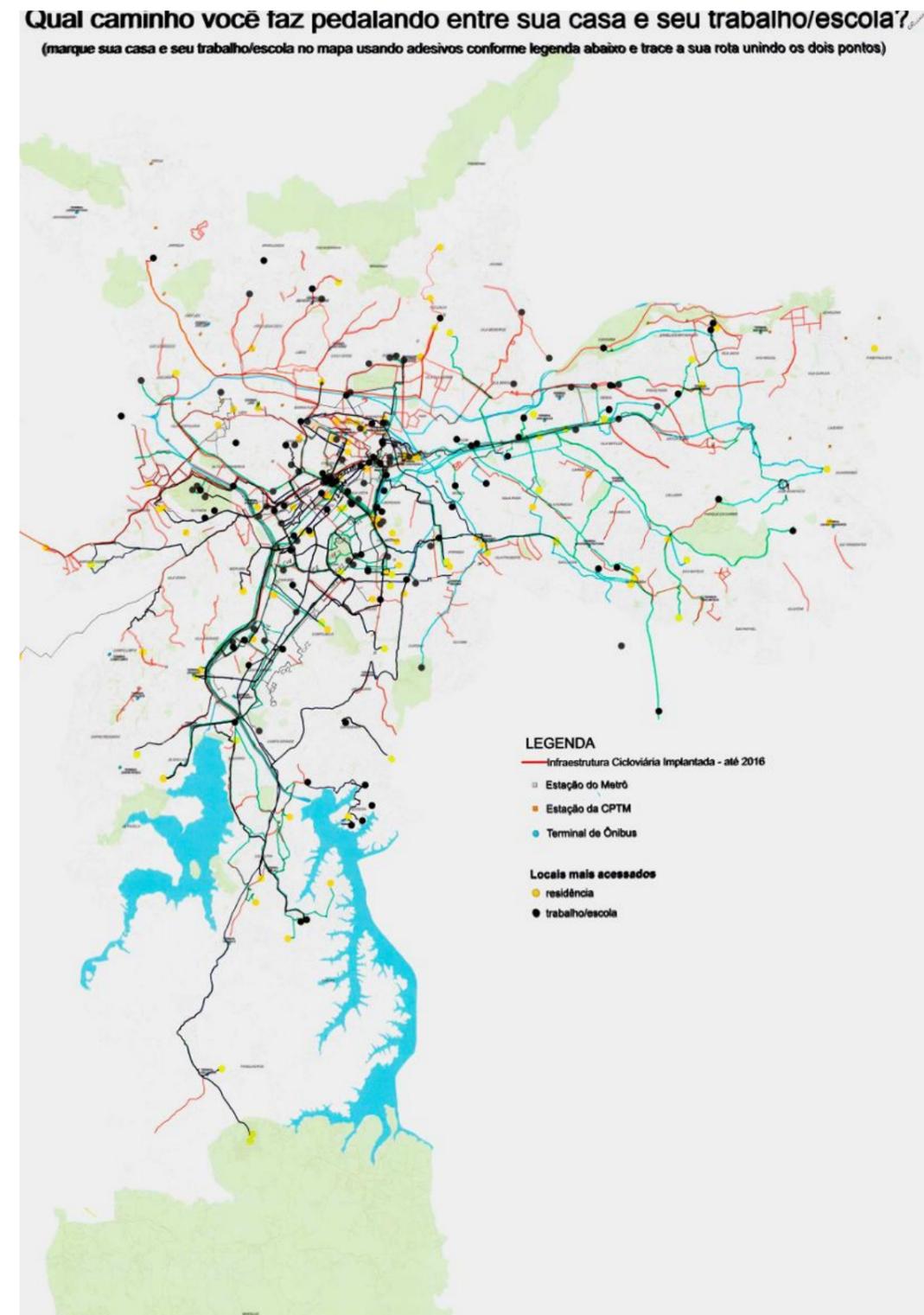
Conforme as/os participantes chegavam ao local das oficinas, faziam uma primeira interação com os mapas e cartazes colados nas paredes, como forma de aquecimento para o encontro.



O primeiro mapa possuía a infraestrutura de ciclovias e ciclofaixas existente na cidade para que participantes indicassem com adesivos coloridos (bolinhas) onde moram e onde trabalham/estudam, além de traçar o caminho mais frequente que faz ao pedalar entre ambos os locais.



A imagem abaixo é uma compilação das interações realizadas em todas as oficinas.

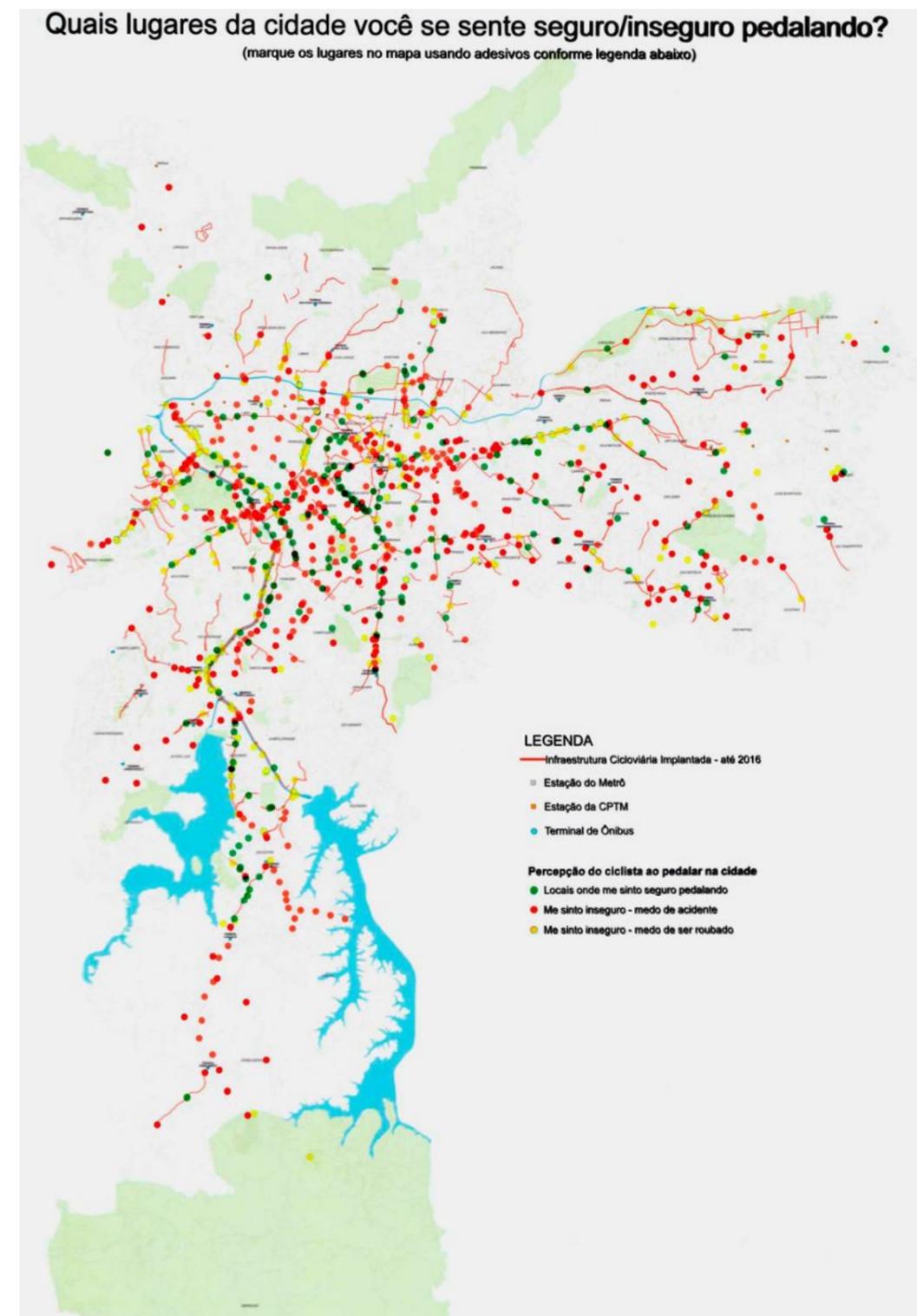


Nota: Para fins de melhor visualização do mapa neste documento, foi feito um tratamento gráfico no qual os adesivos de cor azul foram alterados para amarelo.

O objetivo do **segundo mapa**, também com os traçados de ciclovias e ciclofaixas, era que participantes marcassem locais onde sentem que pedalam com plena segurança (cor verde); onde sentem que o compartilhamento das vias com veículos motorizados oferece riscos (segurança viária, cor vermelha); e onde há insegurança com relação a assaltos e roubos (segurança pública, cor amarela).



A imagem abaixo é uma compilação das interações realizadas em todas as oficinas.



Nota: Para fins de melhor visualização do mapa neste documento, foi feito um tratamento gráfico no qual os adesivos de cor azul foram alterados para amarelo.

Já os **cartazes dos pilares** do plano tinham como objetivo receber sugestões de ações (post-its) referentes aos quatro eixos que estruturam o plano cicloviário proposto: Infraestrutura, Fomento à cultura, Participação social e Avaliação/Monitoramento.



A sistematização das interações realizadas durante todas as oficinas e da contribuição aos pilares, assim como a priorização de ações por cada pilar, encontra-se no detalhamento da Oficina de Fechamento (10ª oficina), ao final deste caderno.

#### Falas introdutórias

Uma vez recebidas todas as pessoas e finalizada a interação inicial com os mapas e cartazes, a oficina era iniciada com falas introdutórias das diferentes entidades participantes.

#### Iniciativa Bloomberg (facilitadora)

Boas vindas e apresentação da programação e da dinâmica da oficina.

#### DPM/CET

Apresentação da metodologia e dos resultados principais dos [relatórios de Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura](#), realizado pelo Departamento de Planejamento de Modos Ativos - DPM, para as subprefeituras abarcadas pela oficina.

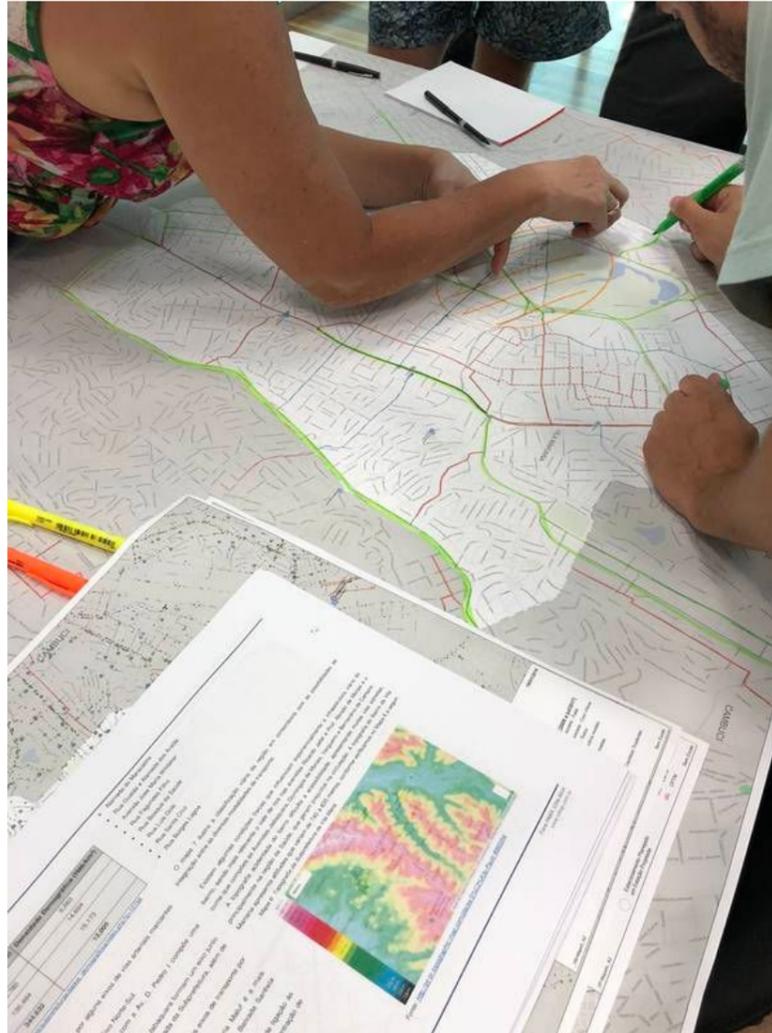
#### Representantes/pontos focais regionais

Boas vindas e apresentação do papel da Câmara Temática de Bicicleta dentro do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), de seus representantes regionais, bem como outras pessoas que ajudaram a organizar as oficinas. Explicação sobre as condições da Câmara Temática de Bicicleta para a participação nas oficinas; valores propostos para embasar as propostas (a saber: segurança de ciclistas, conectividade, intermodalidade e viabilidade); e questões regionais das subprefeituras abarcadas pelo encontro.

#### Ciclocidade

Apresentação do [diagnóstico](#) das vias mais perigosas para ciclistas e pedestres dentro das subprefeituras abarcadas pela oficina e dos resultados da [Auditoria Cidadã](#), que mapeou o estado de manutenção dos 485 km de infraestrutura cicloviária existentes. O diagnóstico possui como fonte dados do Sistema de Acidentes de Trânsito (SAT) da CET, acessados via e-SIC, e cobrem os anos de 2015 a 2017.

## Atividade em grupo: Interação com os mapas



Nessa etapa, mapas com informações de cada subprefeitura ficavam dispostos em diferentes mesas. Participantes se dividiam em grupos para identificar aspectos positivos e negativos da infraestrutura existente e proposta (primeiro momento) e elencar prioridades de implantação até o ano de 2020 para a infraestrutura cicloviária proposta (segundo momento).

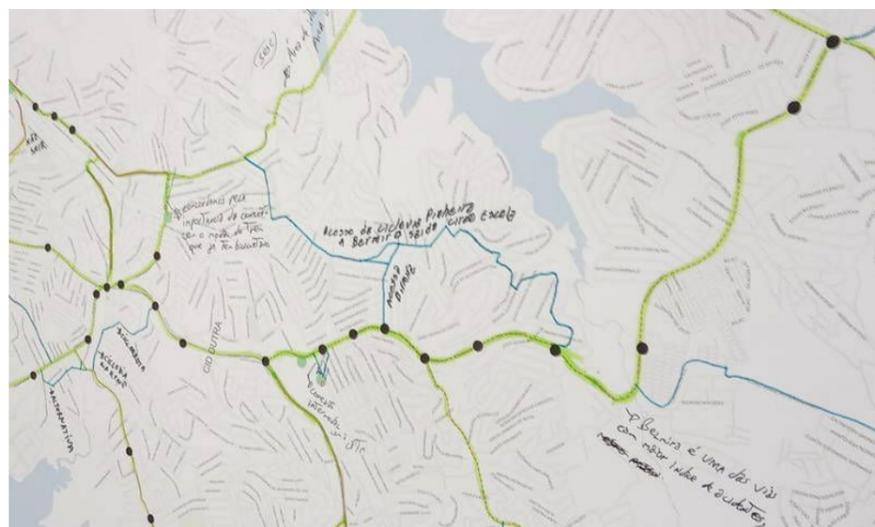


Sugestões de novos traçados e anotações eram feitas nos próprios mapas e a equipe técnica do DPM-CET ficava disponível para dúvidas e conversas.



Por subprefeitura, estavam disponíveis:

1. Mapa da infraestrutura cicloviária existente e proposta, com base nos traçados provenientes do Plano Municipal de Mobilidade 2015, do Plano Cicloviário proposto em 2018 e de estudos internos da CET, além de números relativos a contagens existentes de ciclistas tendo como fontes CET, Ciclocidade, USP e Cebrap;
2. Mapa com locais de vítimas ciclistas mortas e feridas entre os anos de 2011-2017;
3. Mapa indicando a velocidade máxima de circulação das vias



Para a priorização das conexões cicloviárias, eram distribuídos 5 adesivos coloridos (bolinhas) por pessoa, de modo que cada uma indicasse individualmente os locais considerados mais importantes por ela. Conforme definido previamente pela Câmara Temática de Bicicleta, participantes deveriam levar em consideração aspectos relacionados à segurança, conectividade, intermodalidade e viabilidade ao marcar suas prioridades.

#### Apresentação dos resultados por subprefeitura



Ao final, os grupos faziam uma apresentação dos resultados de cada subprefeitura, com acompanhamento dos demais presentes e da equipe técnica do DPM-CET. Um link para uma plataforma de avaliação ficava disponível para que participantes analisassem diferentes aspectos da oficina, como organização, o que gostaram ou sentiram falta e o que poderia melhorar. Os resultados das avaliações aparecem após a sistematização dos resultados dos encontros de todas as subprefeituras.

## 1ª Oficina: Zona Oeste - Subprefeituras Lapa e Pinheiros

Data: 10/11/2018, das 10h às 14h

Local: MuBE - Museu Brasileiro da Escultura e Ecologia - Rua Alemanha 221



### Facilitação (BIGRS)

Hannah Arcuschin Machado

Viviane Tiezzi

### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Adriano Bacalá

Sasha Hart

### Lista de presença - CET

1. Elisabete França - Superintendente de Planejamento e Projetos
2. Daphne Savoy - Gerente de Planejamento e Mobilidade
3. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
4. Luiza Gomide de Faria - Gestora de trânsito
5. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
6. Caio Vinicius Ferreira - Gestor de trânsito
7. Fabio Ferraro P. de Mattos - Gestor de trânsito
8. Raquel Lourenço Mendes Novis - Gestora de trânsito
9. Valter Tadeu Ramos - Analista de gestão

### Lista de presença - Ciclistas

1. Adriana Marmo
2. Adriano Bacalá
3. Aline Cavalcante
4. Aparecido Inácio Ferrari
5. Cauê Jannini
6. Cyra Malta
7. Daniel Freitas
8. Dionizio Bueno
9. Emiliano Martins
10. Estevão Sabatier
11. Fernando Augusto Abreu
12. Flavio Soares
13. Gabriela Monteiro
14. Kiko Macedo
15. Mauricio de Andrade
16. Milton Roberto Achel Júnior
17. Natália Lackeski
18. Pedro Vasconcelos Wandalsen
19. Rafael Calabria
20. Renata Cruz Rabello
21. Sasha Hart
22. Telma Zanata
23. Thirza Bueno Rodrigues
24. Yuri Vasquez Souza

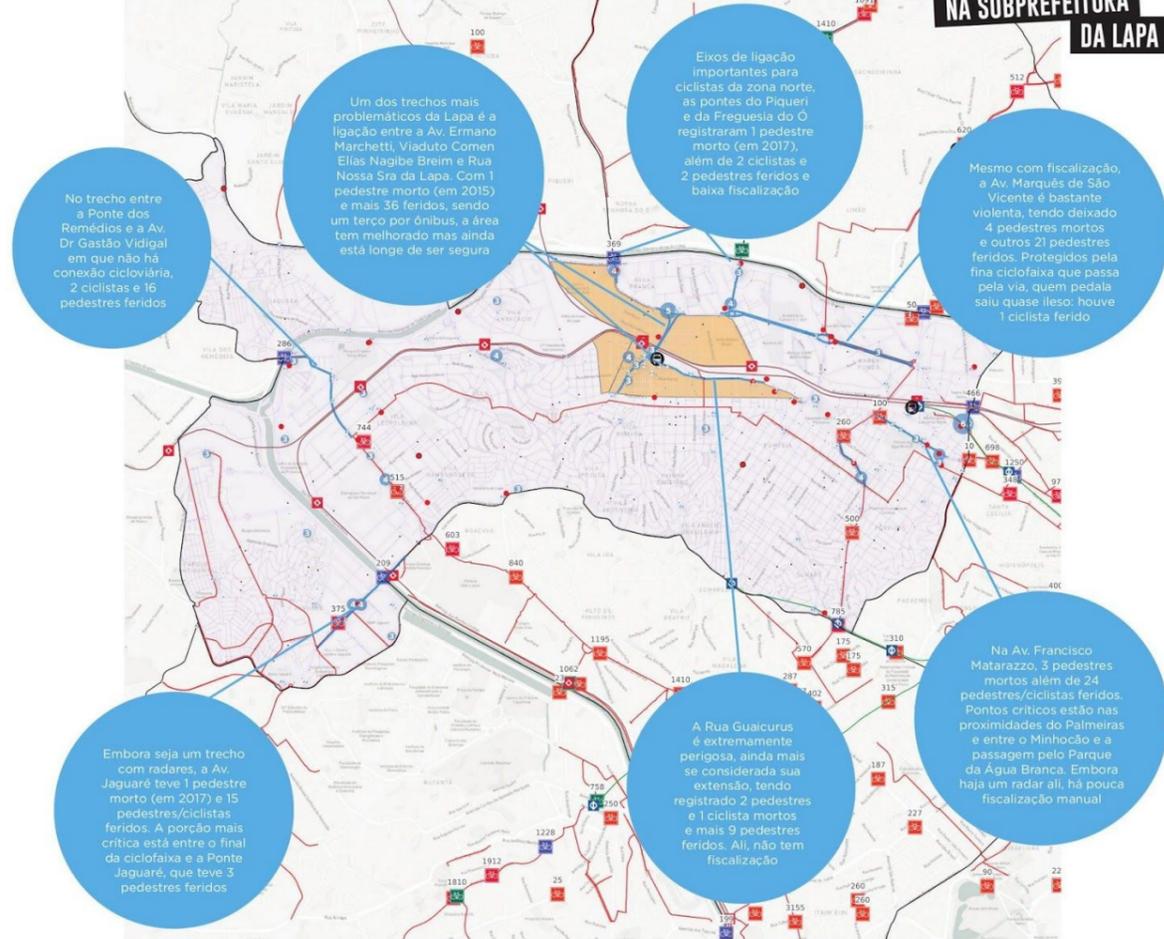
### Lista de presença - Outros

1. Allan Sicsic - Abraciclo
2. Carlos Eduardo Batista Fernandes - Subprefeito da Lapa



Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃO É NORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DA LAPA



No trecho entre a Ponte dos Remédios e a Av. Dr. Gastão Vidigal em que não há conexão cicloviária, 2 ciclistas e 16 pedestres feridos

Um dos trechos mais problemáticos da Lapa é a ligação entre a Av. Ermanno Marchetti, Viaduto Comen Elias Nagibe Breim e Rua Nossa Sra da Lapa. Com 1 pedestre morto (em 2015) e mais 36 feridos, sendo um terço por ônibus, a área tem melhorado mas ainda está longe de ser segura

Eixos de ligação importantes para ciclistas da zona norte, as pontes do Piqueri e da Freguesia do Ó registraram 1 pedestre morto (em 2017), além de 2 ciclistas e 2 pedestres feridos e baixa fiscalização

Mesmo com fiscalização, a Av. Marquês de São Vicente é bastante violenta, tendo deixado 4 pedestres mortos e outros 21 pedestres feridos. Protegidos pela fina ciclofaixa que passa pela via, quem pedala saiu quase ileso: houve 1 ciclista ferido

Embora seja um trecho com radares, a Av. Jaguaré teve 1 pedestre morto (em 2017) e 15 pedestres/ciclistas feridos. A porção mais crítica está entre o final da ciclofaixa e a Ponte Jaguaré, que teve 3 pedestres feridos

A Rua Guaicurus é extremamente perigosa, ainda mais se considerada sua extensão, tendo registrado 2 pedestres e 1 ciclista mortos e mais 9 pedestres feridos. Ali, não tem fiscalização

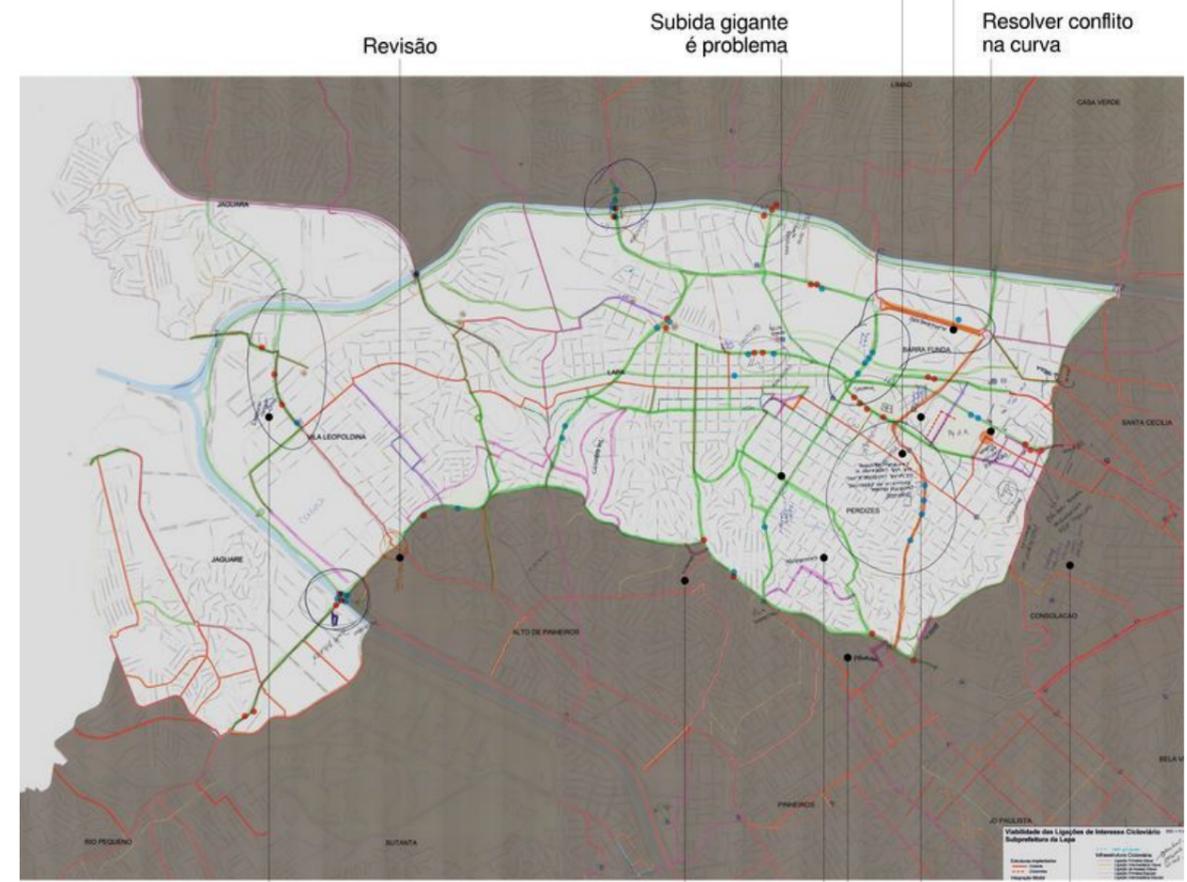
Na Av. Francisco Matarazzo, 3 pedestres mortos além de 24 pedestres/ciclistas feridos. Pontos críticos estão nas proximidades do Palmeiras e entre o Minhocão e a passagem pelo Parque da Água Branca. Embora haja um radar ali, há pouca fiscalização manual

- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

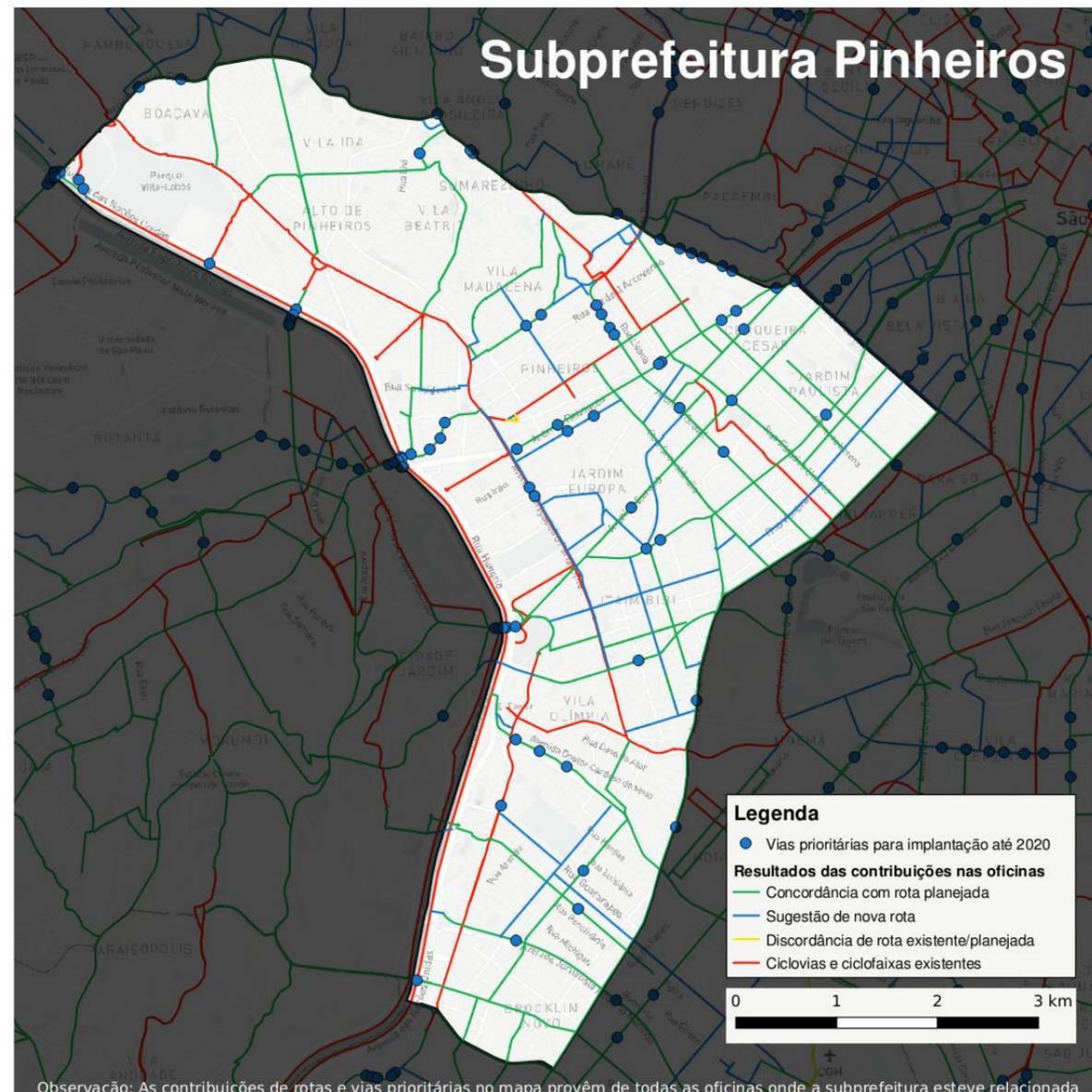
Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m/100m, o que pode desviá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

Sumaré  
- Canteiro central exclusivo para pedestre  
- Ciclovia unidirecional na via ladeando canteiro central



- Revisão
- Pelo Viaduto Mofarrej
- Proposta
- Subida gigante é problema
- Ciclorrota
- Implantar cruzamento p/ ciclistas e pedestres
- Resolver conflito na curva
- Alargamento
- Proposta
- Estudar forma de conectar esse trecho -> Área com muitos ciclistas feridos

Resultado - Subprefeitura Pinheiros



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão  | Marcações de priorização | Observação                                |
|--|--------------------------|---|
| Av. Rebouças (ou Rua Sampaio Vidal e Rua da Consolação)  | 10                       | Ligação eixo Faria Lima com eixo Paulista |
| Ponte Bernardo Goldfarb (ou Ponte Eusébio Matoso), com rampa para ciclovia da Marginal Pinheiros | 8                        | Junto com Subprefeitura de Pinheiros      |
| Ponte Cidade Universitária   | 7                        | Junto com Subprefeitura de Pinheiros      |
| Ponte Cidade Jardim  | 5                        | Junto com Subprefeitura de Pinheiros      |
| Av. Henrique Schaumann   | 4                        |   |
| Rua Butantã  | 4                        |   |
| Av. 9 de Julho   | 3                        |   |
| Av. dos Bandeirantes   | 3                        |   |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

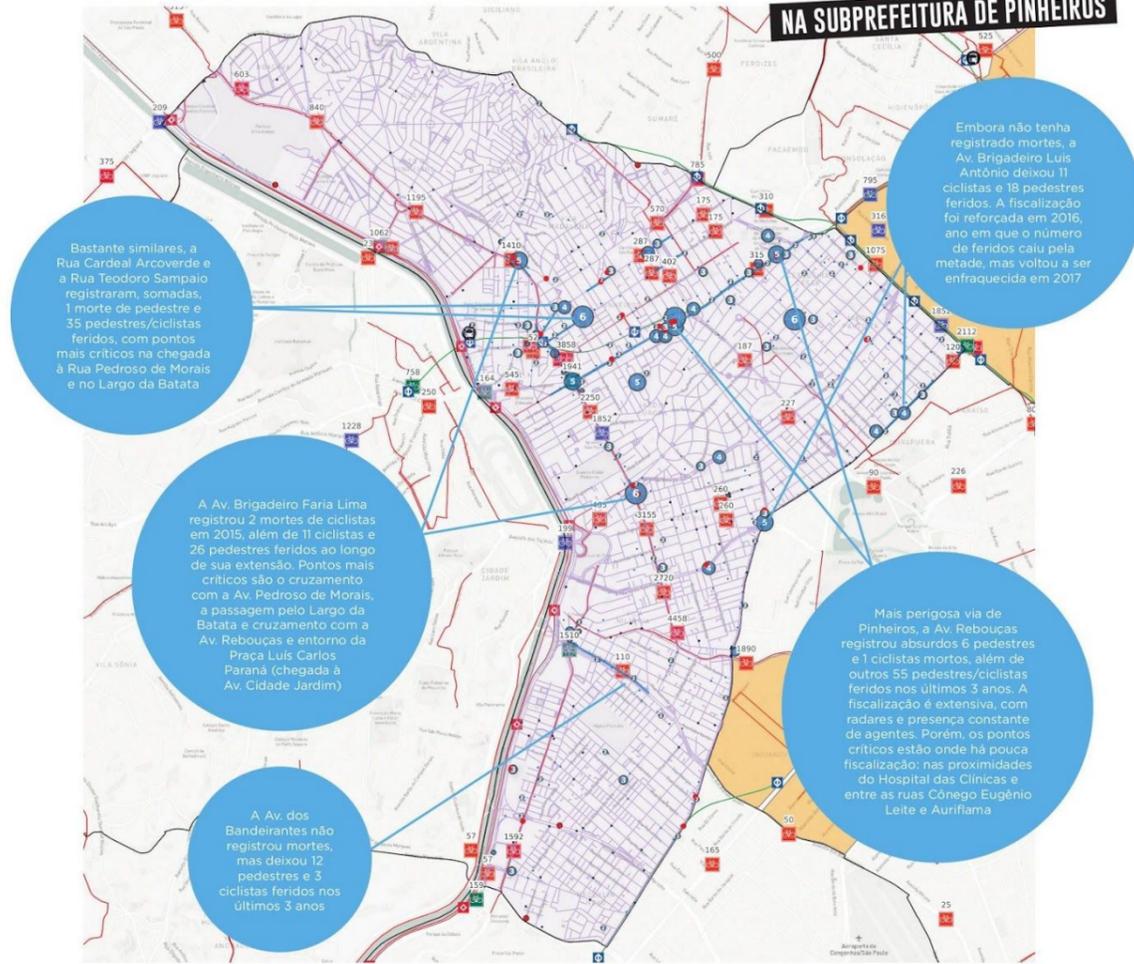
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE PINHEIROS



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortes + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cébrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

- Pela estação
- Conexão com metrô
- Conexão Sumaré, Casa Verde, Barra Funda, com o eixo da Faria Lima
- Inseguro
- Para evitar o risco dos ônibus
- Tornar ciclofaixa
- Opção à Rebouças
- Duplicar!
- Cruzamento ruim para pedestres e ciclistas. Precisa de + acessos
- Duplicar
- Via principal
- Inseguro Conexão
- Conexão com 2 metrô
- O trecho N da Rebouças tem + faixas. Se precisa, use até aqui e depois pegue alternativa
- Se a Brasil for difícil por causa do tombamento, priorize a Henrique Schaumann
- 2 opções
- Já tem uma discussão com ciclistas do bairro
- Importante
- Bairro plano, importante ligação Iria bombar. Bairro precisa de bicus compartilhadas

2ª Oficina: Zona Norte - Subprefeituras Casa Verde, Freguesia do Ó/Brasilândia, Santana/Tucuruvi e Vila Maria/Vila Guilherme

Data: 24/11/2018, das 10h às 14h

Local: Subprefeitura de Santana/Tucuruvi - Av. Tucuruvi, 808



#### Facilitação (BIGRS)

Hannah Arcuschin Machado

#### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Aline Cavalcante

Kaciane Martins

#### Lista de presença - CET

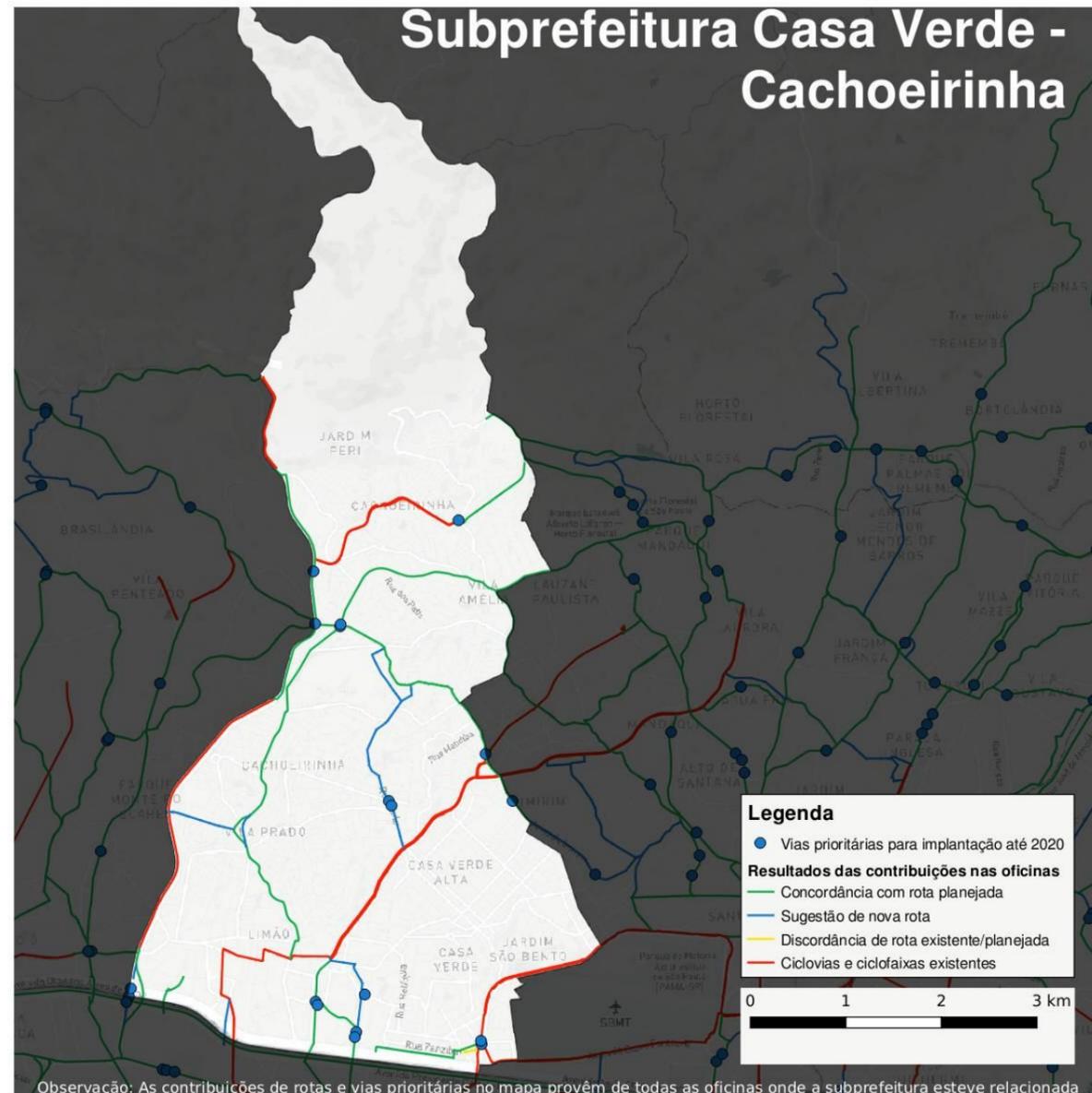
1. Elisabete França - Superintendente de Planejamento e Projetos
2. Daphne Savoy - Gerente de Planejamento e Mobilidade
3. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
4. Adail Zerio Júnior - Gestor de trânsito
5. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
6. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
7. José Gonçalves Fonseca Júnior - Gestor de trânsito
8. Maria da Graça N. de Brito - Gestora de trânsito
9. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito

#### Lista de presença - Ciclistas

1. Aline Cavalcante
2. Anderson Augusto
3. Anderson Sutherland
4. Estevão Sabatier
5. Fernanda de Campos Bardelli
6. Fernando Augusto Abreu
7. Hamilton Takeda
8. Kaciane Martins
9. Mariana Gontow
10. Tati (Bike Anjo)
11. Thirza Bueno Rodrigues

#### Lista de presença - Outros

1. Carla Navarrete - BIGRS
2. Bárbara Souza - SPTrans/SMT
3. Mattos - Fotógrafo/CET



**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão                  | Marcações de priorização | Observação                               |
|--------------------------|--------------------------|--|
| Av. Imirim               | 4                        |  |
| Ponte Freguesia do Ó     | 3                        | Junto com Subprefeitura Lapa             |
| Av. Ordem e Progresso    | 3                        |  |
| Av. Eng. Caetano Álvares | 2                        | Ligação com a Marginal Tietê             |
| Av. Inajar de Souza      | 2                        | Conexão entre infraestruturas existentes |
| Rua Zilda                | 2                        |  |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

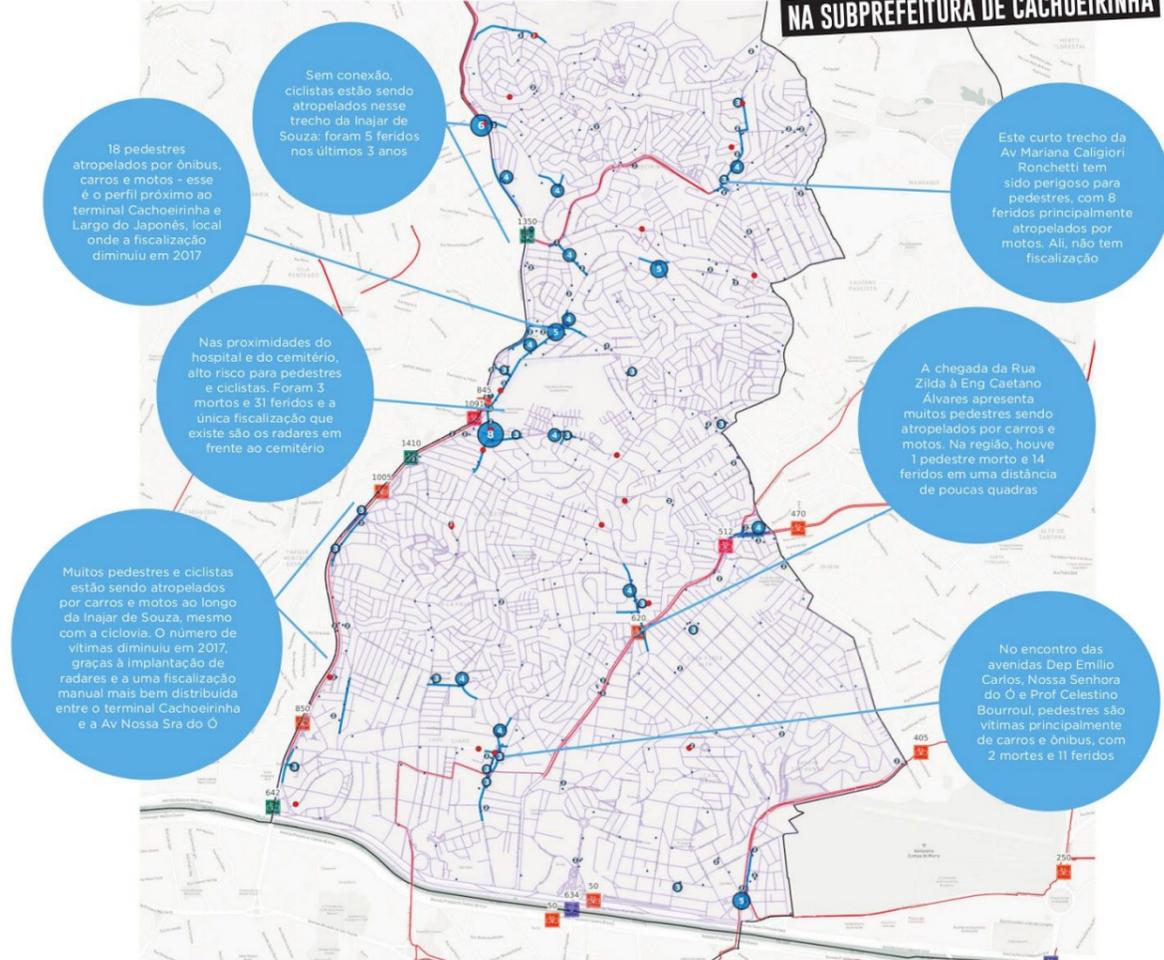
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE CACHOEIRINHA



18 pedestres atropelados por ônibus, carros e motos - esse é o perfil próximo ao terminal Cachoeirinha e Largo do Japonês, local onde a fiscalização diminuiu em 2017

Sem conexão, ciclistas estão sendo atropelados nesse trecho da Inajar de Souza: foram 5 feridos nos últimos 3 anos

Este curto trecho da Av Mariana Caligori Ronchetti tem sido perigoso para pedestres, com 8 feridos principalmente atropelados por motos. Ali, não tem fiscalização

Nas proximidades do hospital e do cemitério, alto risco para pedestres e ciclistas. Foram 3 mortos e 31 feridos e a única fiscalização que existe são os radares em frente ao cemitério

A chegada da Rua Zilda à Eng Caetano Álvares apresenta muitos pedestres sendo atropelados por carros e motos. Na região, houve 1 pedestre morto e 14 feridos em uma distância de poucas quadras

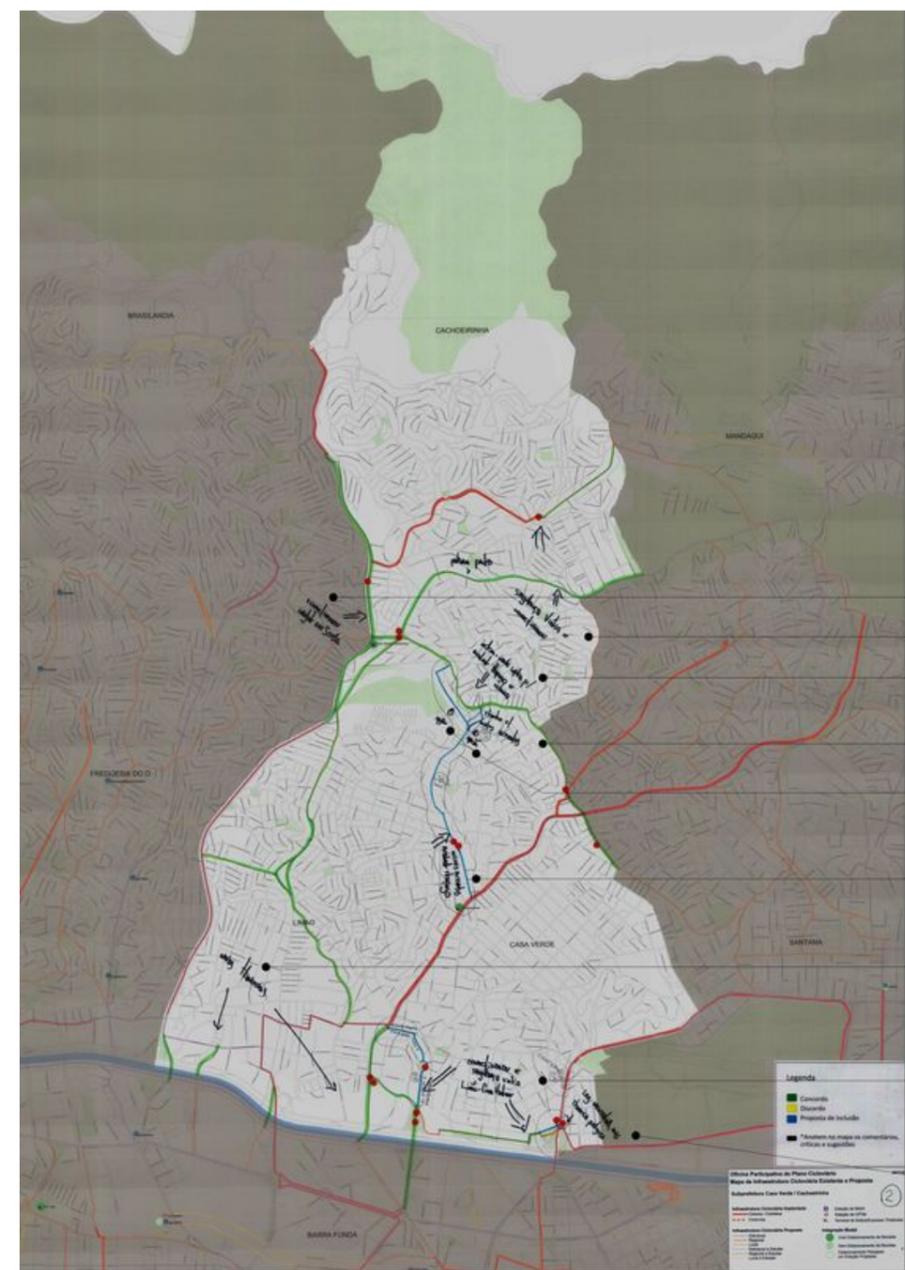
Muitos pedestres e ciclistas estão sendo atropelados por carros e motos ao longo da Inajar de Souza, mesmo com a ciclovia. O número de vítimas diminuiu em 2017, graças à implantação de radares e a uma fiscalização manual mais bem distribuída entre o terminal Cachoeirinha e a Av Nossa Sra do Ó

No encontro das avenidas Dep Emilio Carlos, Nossa Senhora do Ó e Prof Celestino Bourroul, pedestres são vítimas principalmente de carros e ônibus, com 2 mortes e 11 feridos

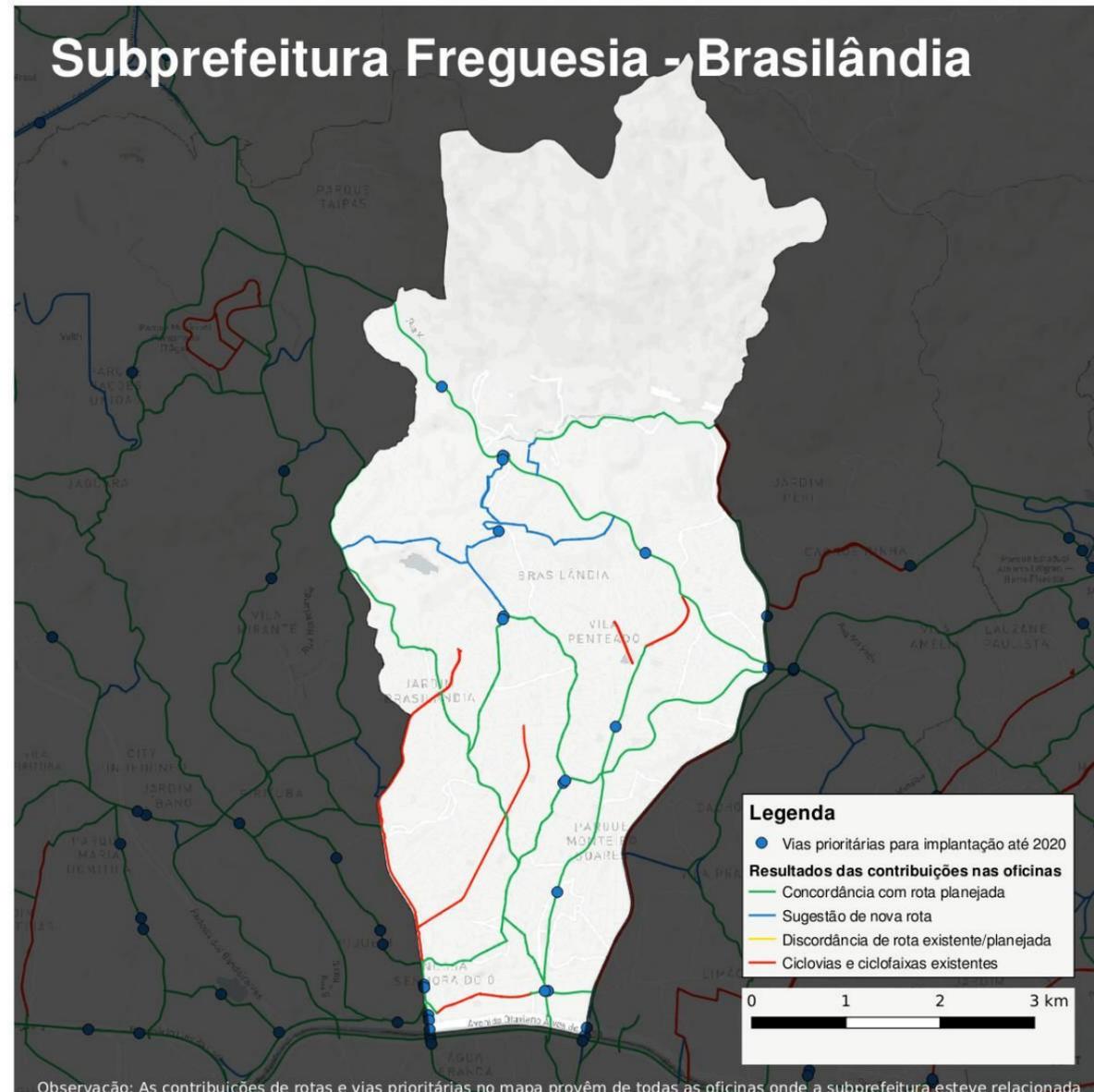
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

- Volumes registrados de ciclistas
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.



- Conectividade Inajar de Souza
- Segurança viária e conectividade
- Imirim - nova infra p/ acalmar tráfego e ciclovia
- Trecho com muitos acidentes
- Opção
- Muitos acidentes, acalmar tráfego
- Novas travessias
- Conectividade e segurança viária Casa Verde
- Ligação necessária, mas travessia perigosa



**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão                   | Marcações de priorização | Observação                   |
|---------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Ponte do Piqueri          | 6                        | Junto com Subprefeitura Lapa |
| Ponte Freguesia do Ó      | 3                        | Junto com Subprefeitura Lapa |
| Av. Dep. Cantídio Sampaio | 2                        |                              |
| Av. Gen. Edgar Facó       | 2                        | Ligação com Ponte do Piqueri |
| Av. Itaberaba             | 2                        |                              |
| Estrada do Sabão          | 2                        |                              |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

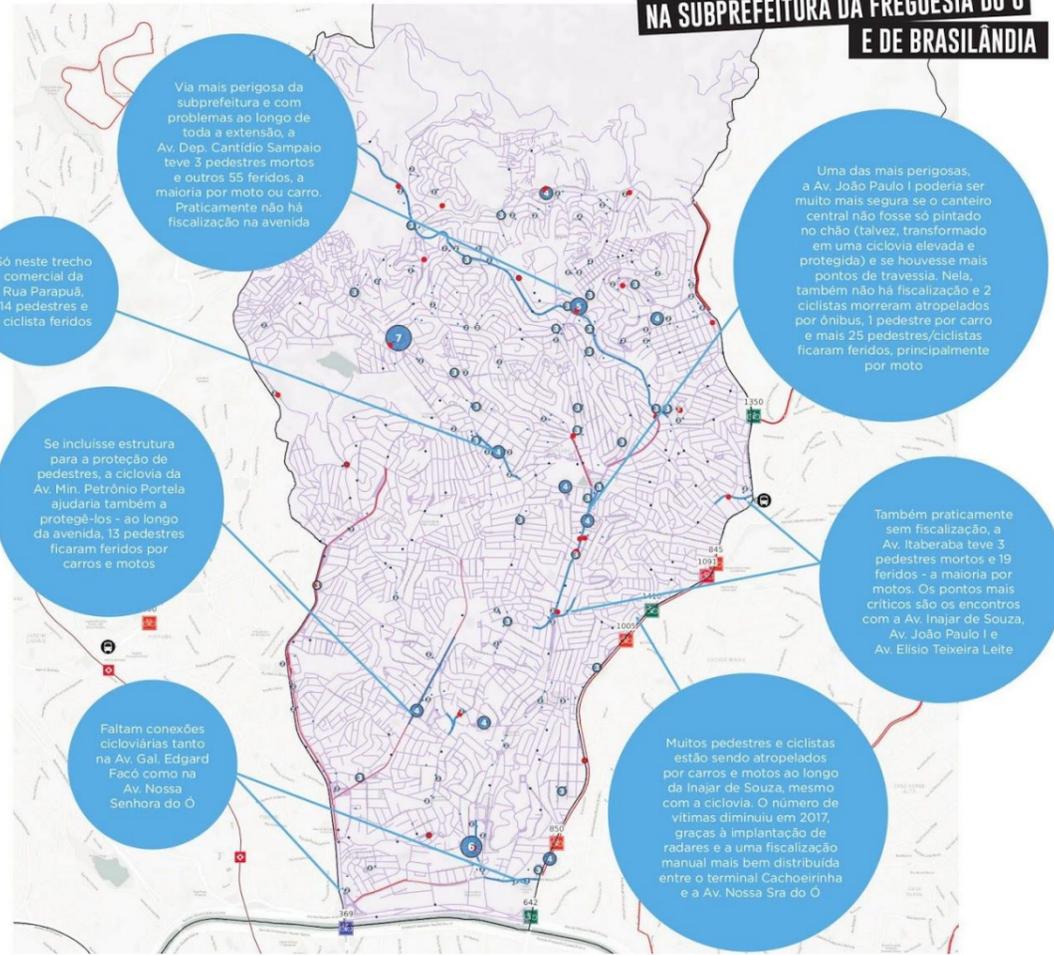
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

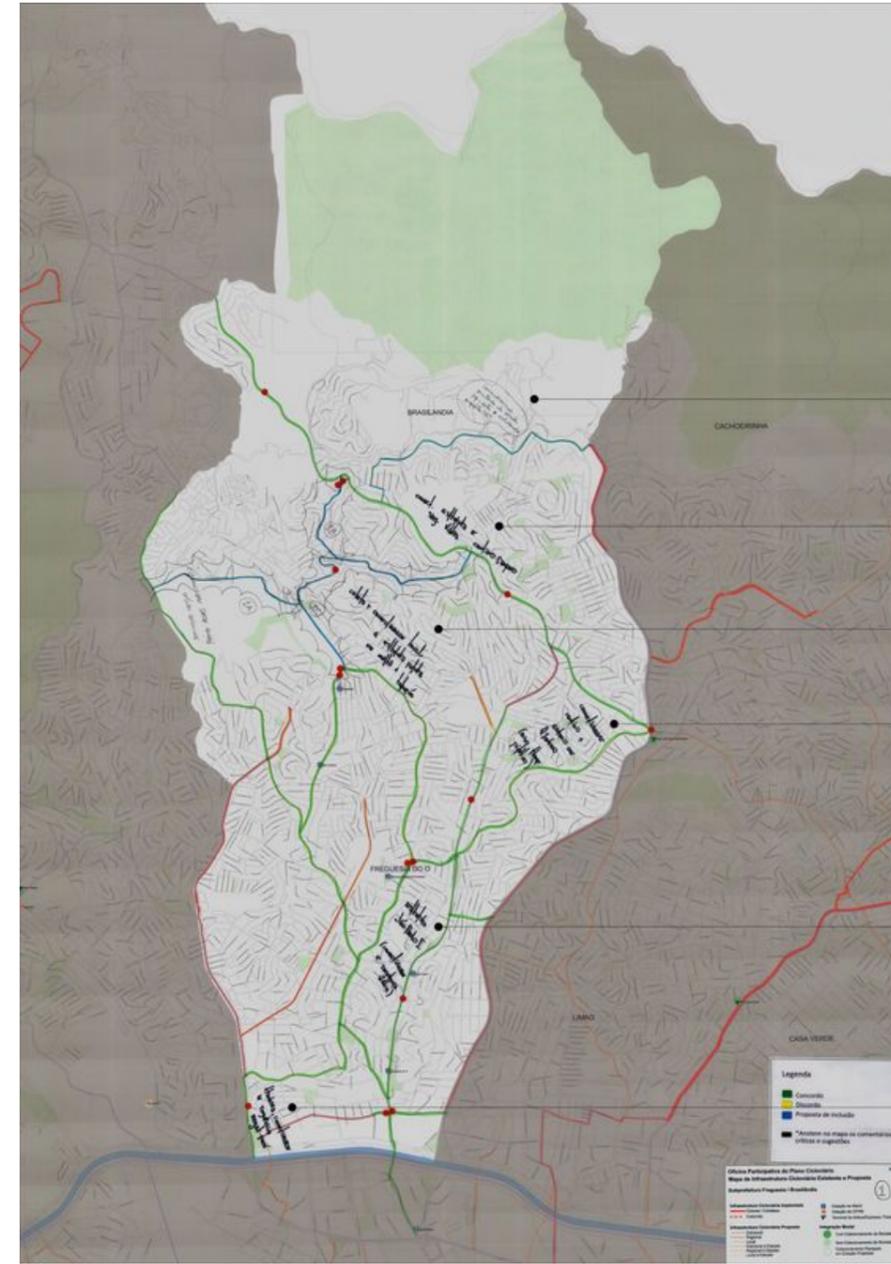
## #NÃO É NORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DA FREGUESIA DO Ó DE BRASILÂNDIA



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

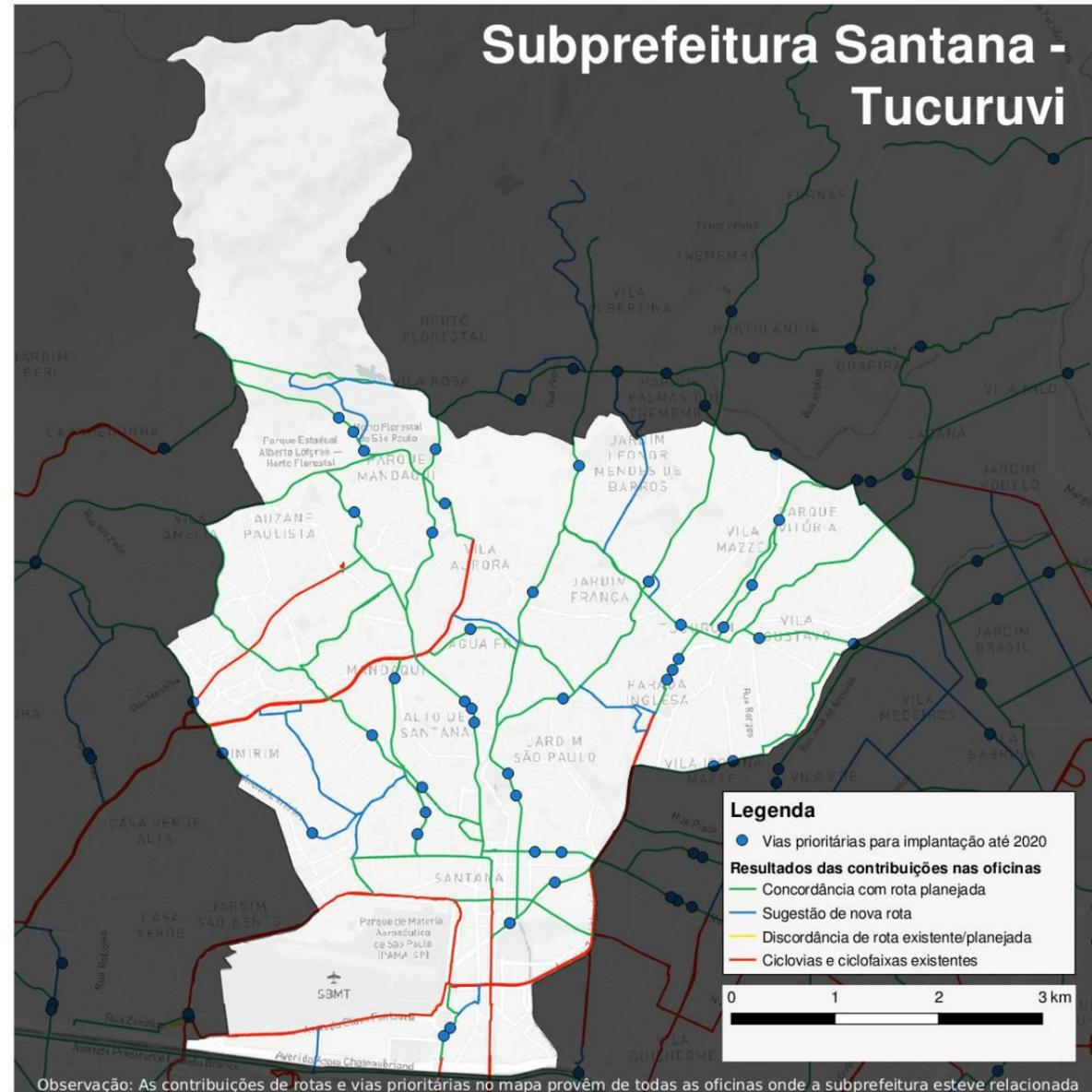
- Volumes registrados de ciclistas
- Contadores automáticos móveis CET. Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET. Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cobrap/CET 2014. Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local e exato.  
Fonte: Base de dados de mortos e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



- Consideramos pintado de verde pq está validando proposta da CET
- Conectividade estrutura e segurança viária Cantídio Sampaio
- Coleta + conectividade local à estrut. futura do metrô + Tabaupã
- Conectividade Cantídio + Antonio de Azevedo (eixo transporte público)
- Estrutura João Paulo I (conectividade e segurança viária)
- Travessia, conectividade e segurança Edgar Facó

Resultado - Subprefeitura Santana - Tucuruvi



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                     | Marcações de priorização | Observação |
|-----------------------------|--------------------------|------------|
| Av. Santa Inês              | 4                        |            |
| Av. Luiz Dumont Villares    | 3                        |            |
| Rua Voluntários da Pátria   | 3                        |            |
| Av. Cons. Moreira de Barros | 2                        |            |
| Av. Gen. Ataliba Leonel     | 2                        |            |
| Av. Imirim                  | 2                        |            |
| Av. Nova Cantareira         | 2                        |            |
| Av. Santos Dumont           | 2                        |            |
| Rua Cônego Manuel Vaz       | 2                        |            |
| Rua Dr. Olavo Egídio        | 2                        |            |
| Rua Dr. Zuquim              | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

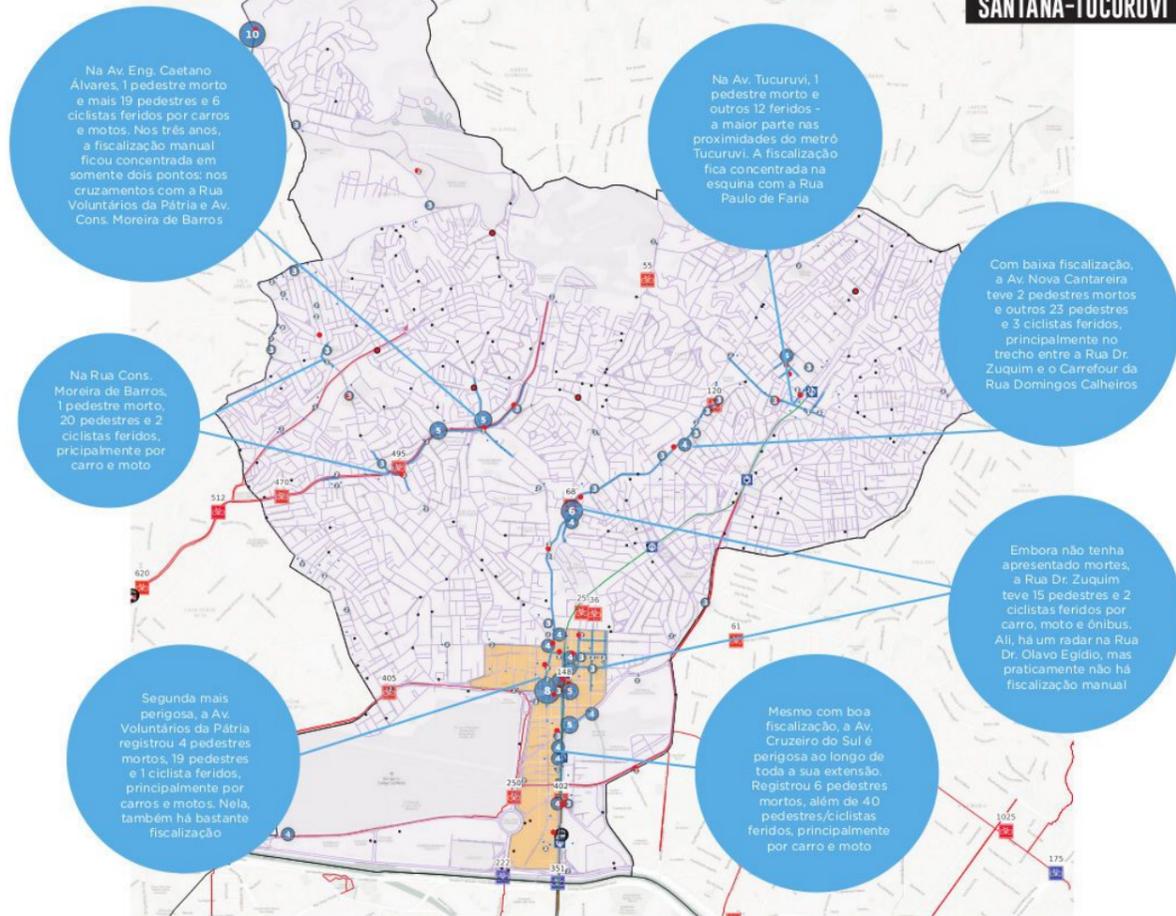
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE SANTANA-TUCURUVI



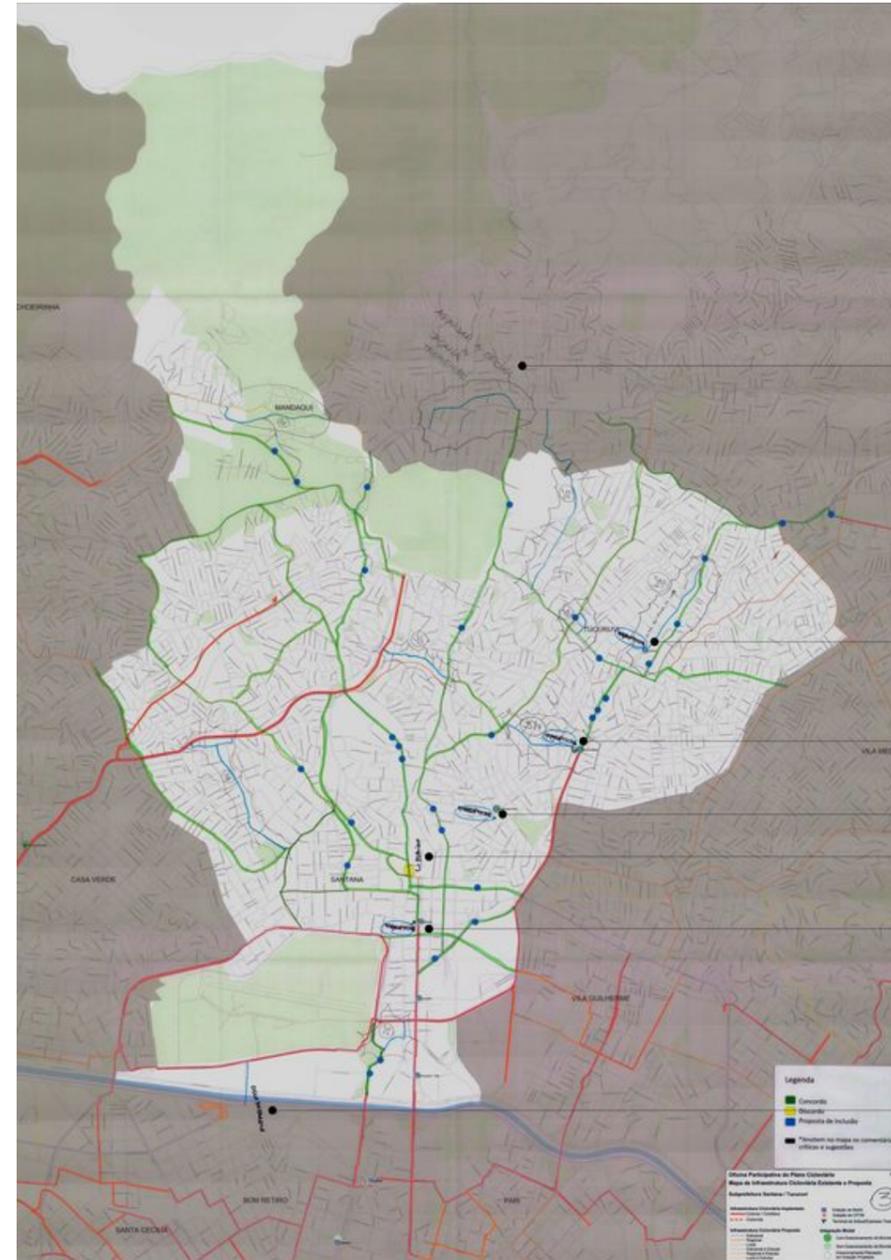
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode distorcer levemente a localização do local exato.

Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Cicloidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.



Aguardar a oficina Jaçanã - Tremembé

Bicicletário

Bicicletário

Bicicletário

Perigo

Bicicletário

Ciclopassarela



Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE VILA MARIA VILA GUILHERME

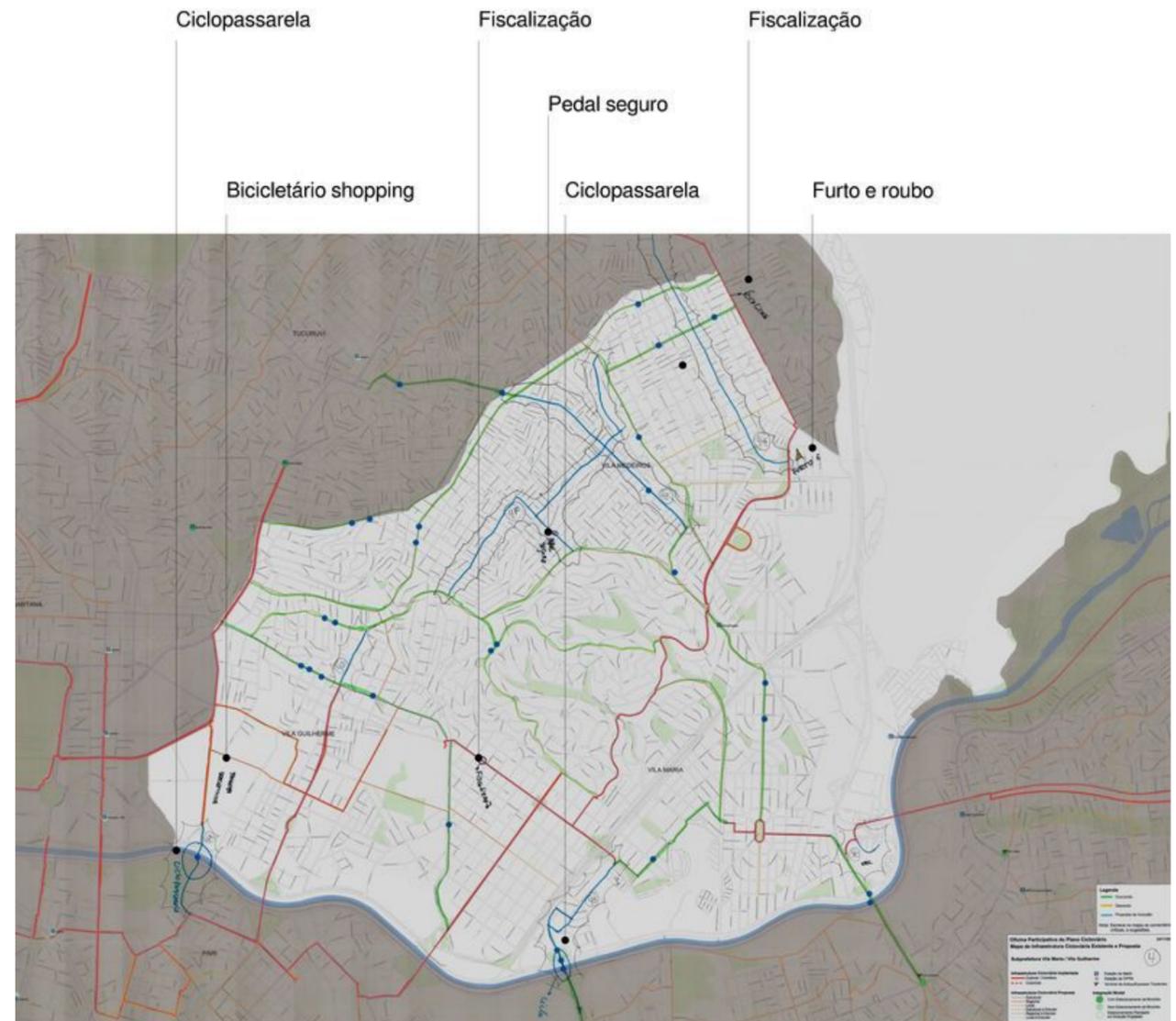


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET. Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclicidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



### 3ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Aricanduva/Vila Formosa, Mooca, Penha e Vila Prudente

Data: 08/12/2018, das 10h às 14h

Local: Cemob - Centro de Estudos e Desenvolvimento de Educação - Rua Vilela, 579



#### Facilitação (BIGRS)

Viviane Tiezzi

#### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Leandro Bazito

Marcia Ferreira Nogueira

#### Lista de presença - CET

1. Elisabete França - Superintendente de Planejamento e Projetos
2. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
3. Adail Zerio Júnior - Gestor de trânsito
4. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
5. José Gonçalves Fonseca Júnior - Gestor de trânsito
6. Paula Fagundes Mugnato - Assistente administrativa
7. Raquel Lourenço Mendes Novis - Gestora de trânsito
8. Tatiane Yano Miashiro da Silva - Analista de gestão
9. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito

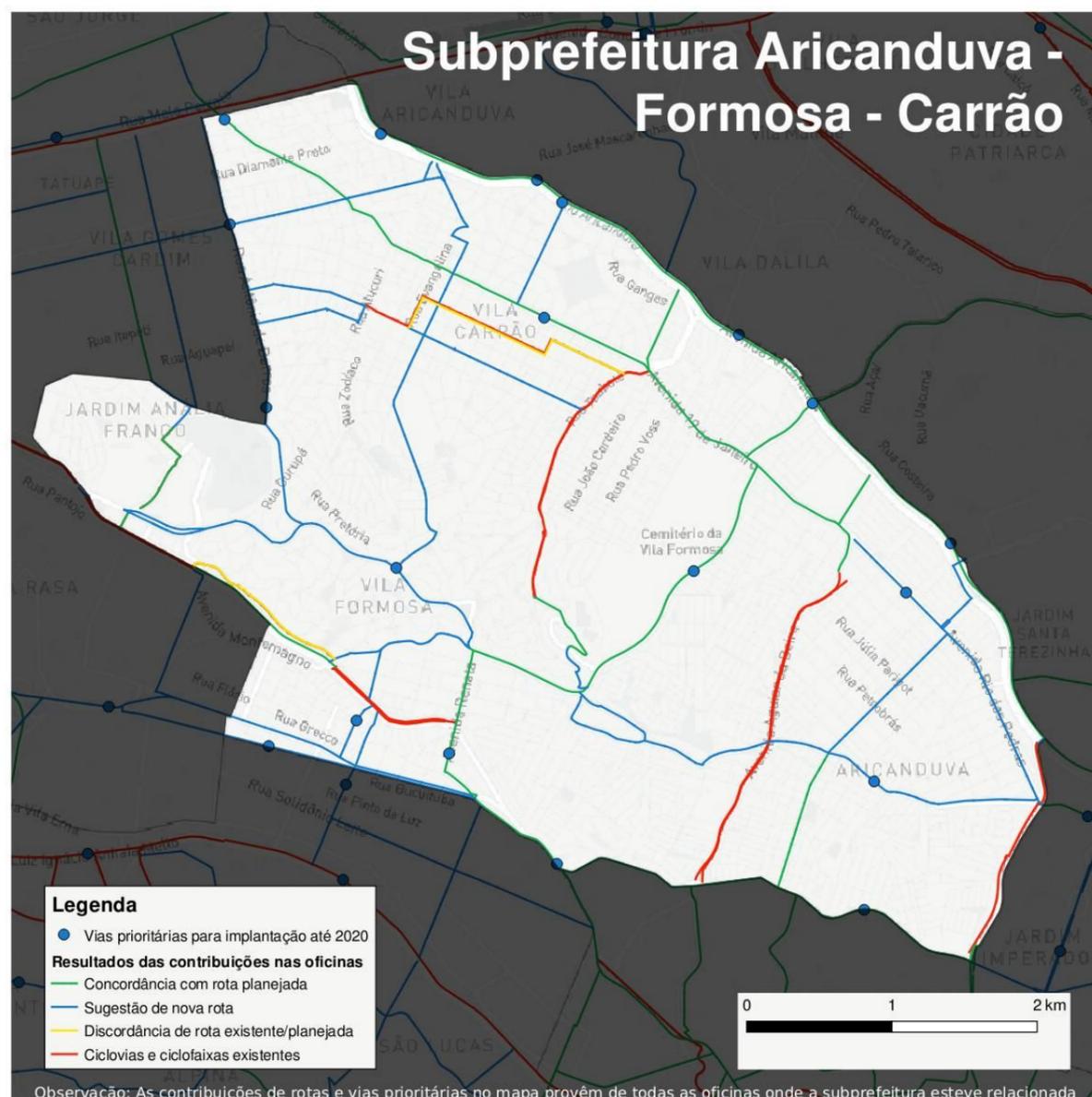
#### Lista de presença - Ciclistas

1. Adeilton Braz da Silva
2. Alexandre Ribeiro da Silva
3. Anderson Augusto
4. Domingos Pimentel
5. Fabiana Bazito
6. Flavio Soares
7. Hamilton Takeda
8. Joel da Silva Oliveira
9. Kaciane Martins
10. Leandro Bazito
11. Leonardo Gentile
12. Leonardo Giovanni Avella
13. Marcia Ferreira Nogueira
14. Samir Souza
15. Vanessa Bressane
16. Wendel Trindade

#### Lista de presença - Outros

1. Carla Navarrete - BIGRS

Resultado - Subprefeitura Aricanduva - Formosa - Carrão



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                                     | Marcações de priorização | Observação |
|---|--------------------------|------------|
| Av. Aricanduva                              | 6                        |            |
| Av. Conselheiro Carrão - Av. Rio das Pedras | 3                        |            |
| Av. dos Nacionalistas                       | 1                        |            |
| Av. Dr. Eduardo Gotching                    | 1                        |            |
| Av. João XXIII                              | 1                        |            |
| Av. Luís Ferreira da Silva                  | 1                        |            |
| Av. Renata                                  | 1                        |            |
| Av. Sapopemba                               | 1                        |            |
| Rua São Sabino                              | 1                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

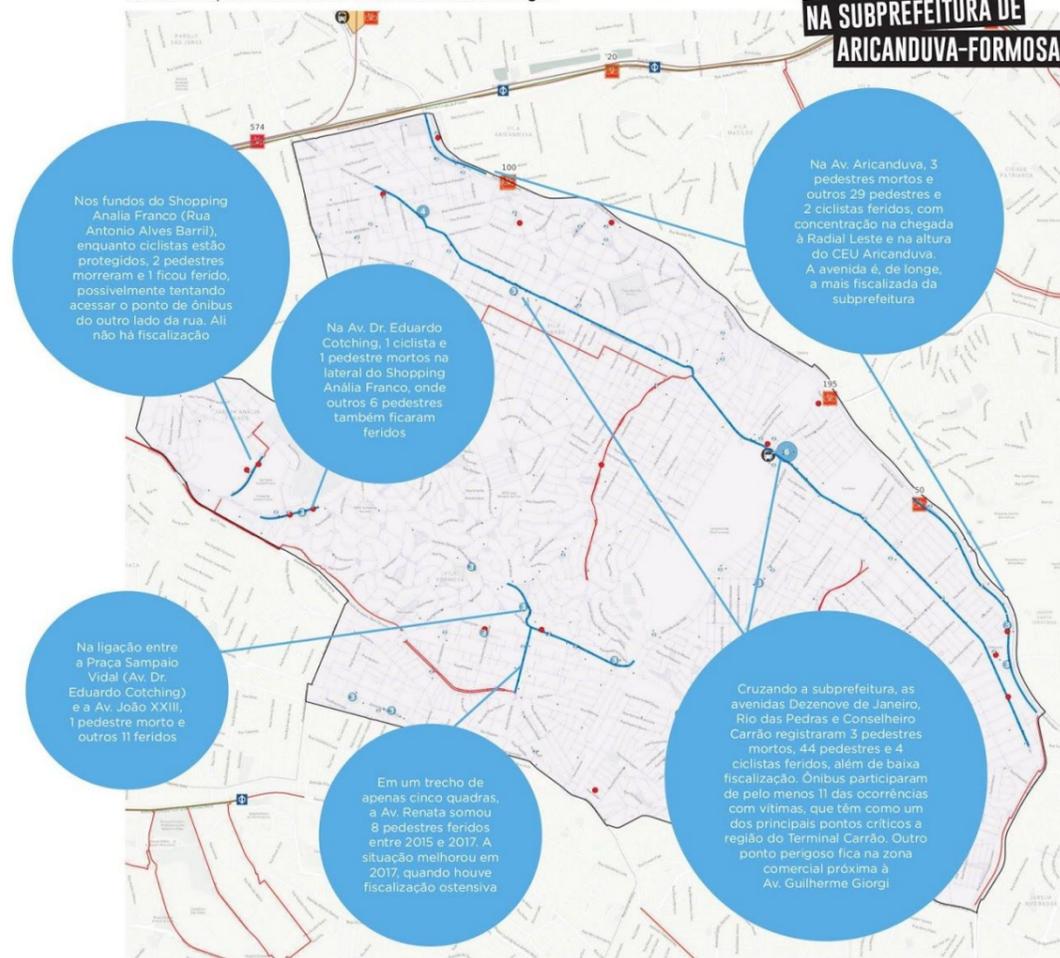
A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO

### NA SUBPREFEITURA DE ARICANDUVA-FORMOSA-CARRÃO



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

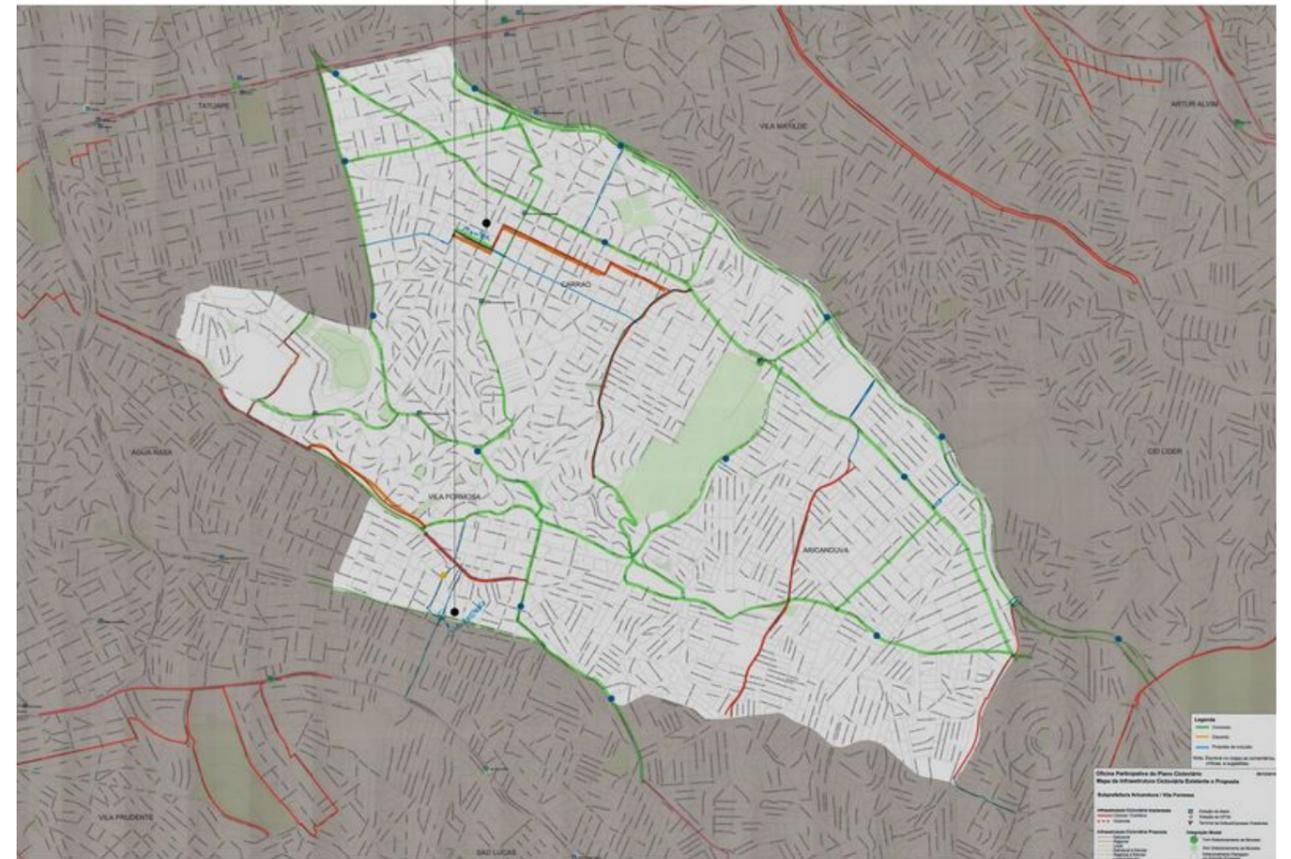
Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

#### Volumes registrados de ciclistas

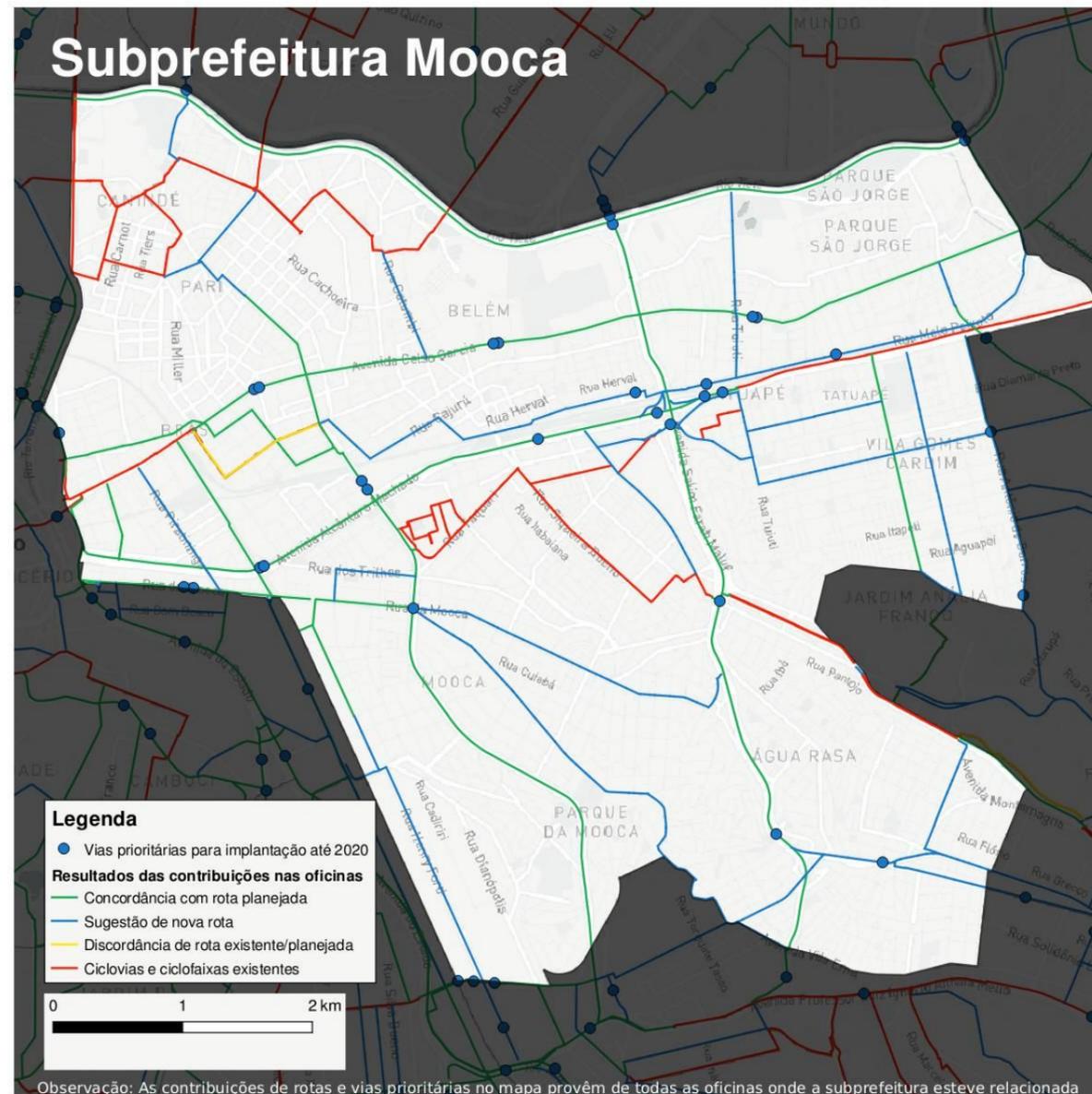
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Ciclopassarela

Manter



Resultado - Subprefeitura Mooca



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                        | Marcações de priorização | Observação  |
|--------------------------------|--------------------------|---|
| Av. Alcântara Machado          | 6                        |   |
| Av. Celso Garcia               | 6                        |   |
| Ponte do Tatuapé               | 4                        | Junto com Subprefeitura Vila Maria - Vila Guilherme |
| Av. Salim Farah Maluf          | 3                        |   |
| Viaduto Bresser                | 2                        |   |
| Rua Antonio de Barros          | 2                        |   |
| Rua da Mooca                   | 2                        |   |
| Rua Melo Peixoto - Rua Catiguá | 2                        |   |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

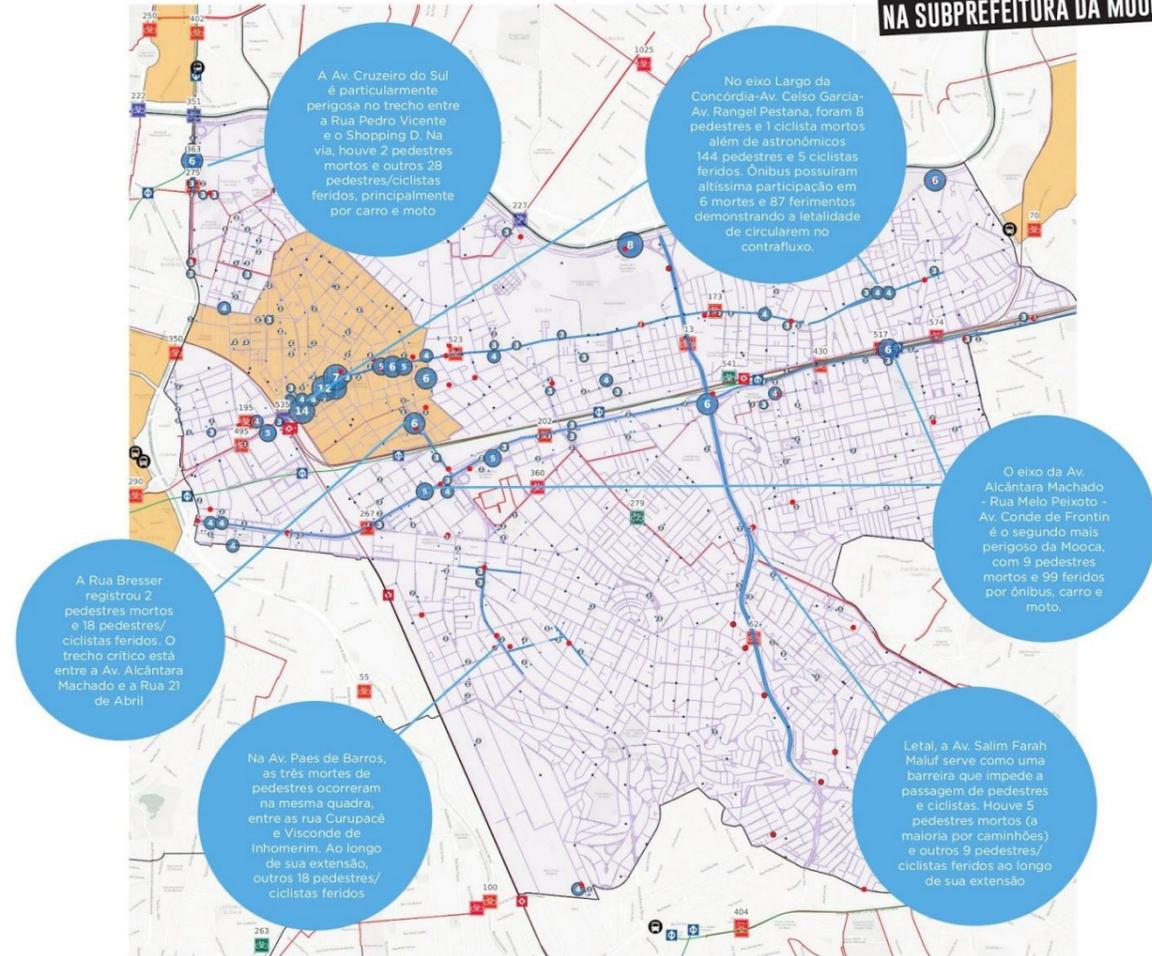
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DA MOCCA



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.

Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Fiscalização de velocidade e de parada de veículos em local proibido

Retirar ou arrumar as grelhas aonde já morreu e vários acidentes

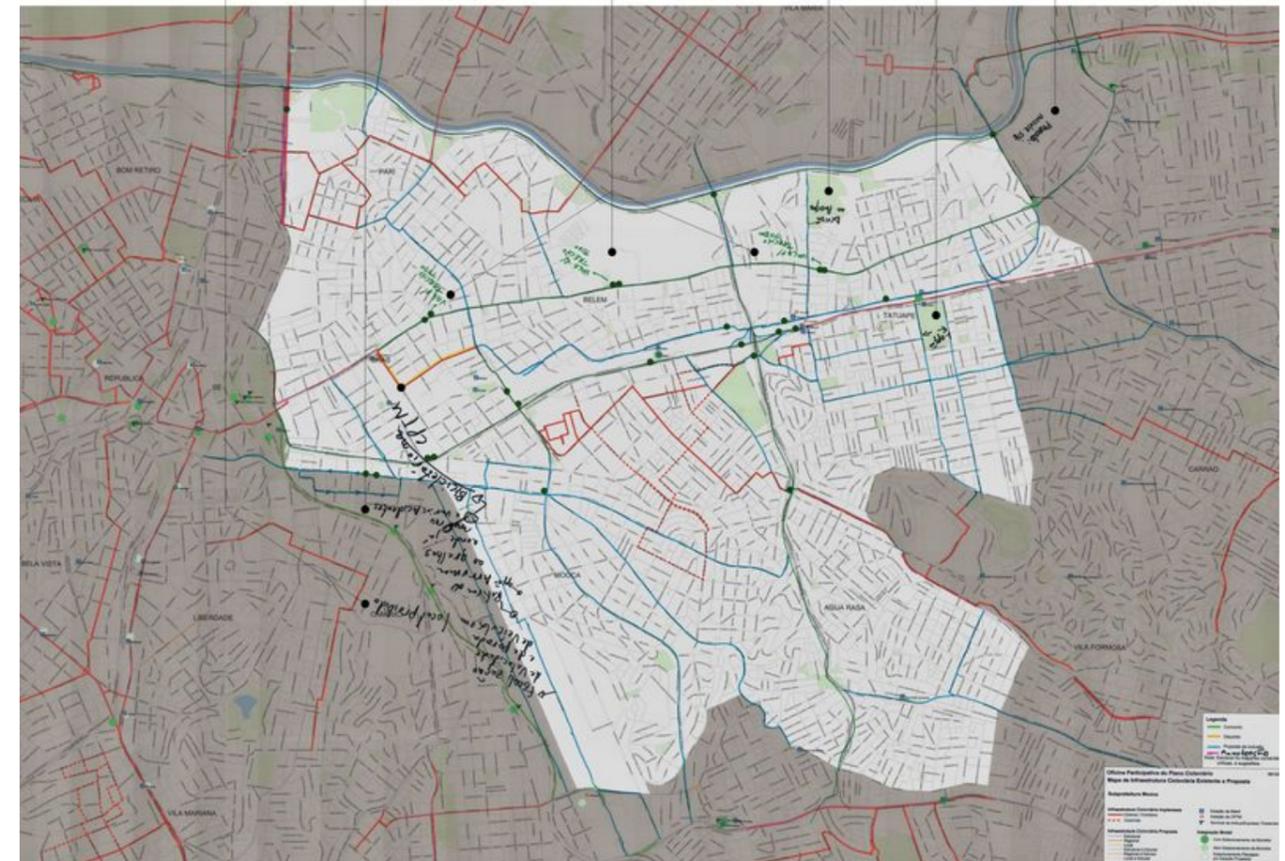
Bicicletário na CPTM

Vale para o trecho todo

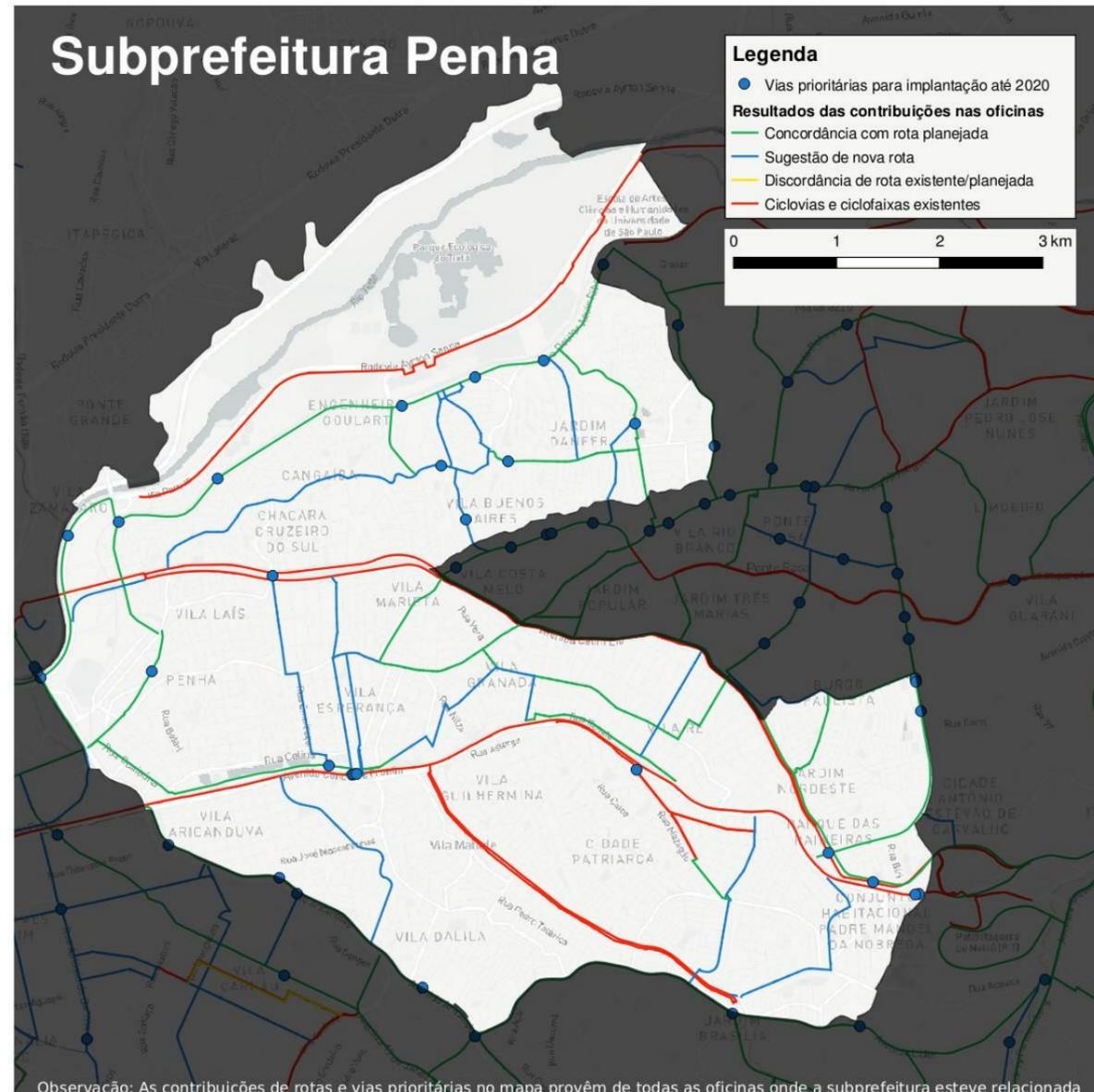
Devido ao parque

Opção

Proposta: incluir Sik



Resultado - Subprefeitura Penha



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                                   | Marcações de priorização | Observação  |
|---|--------------------------|---|
| Av. Dr. Assis Ribeiro                     | 5                        |   |
| Av. Água de Haia                          | 4                        |   |
| Ponte Aricanduva                          | 3                        | Junto com Subprefeitura Vila Maria - Vila Guilherme |
| Av. Cangaíba                              | 2                        |   |
| Av. Conde de Frontin + Av. Dr. Luis Ayres | 5                        | Infraestrutura existente (manutenção)               |
| Viaduto Milton Leão                       | 2                        | Infraestrutura existente (manutenção)               |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

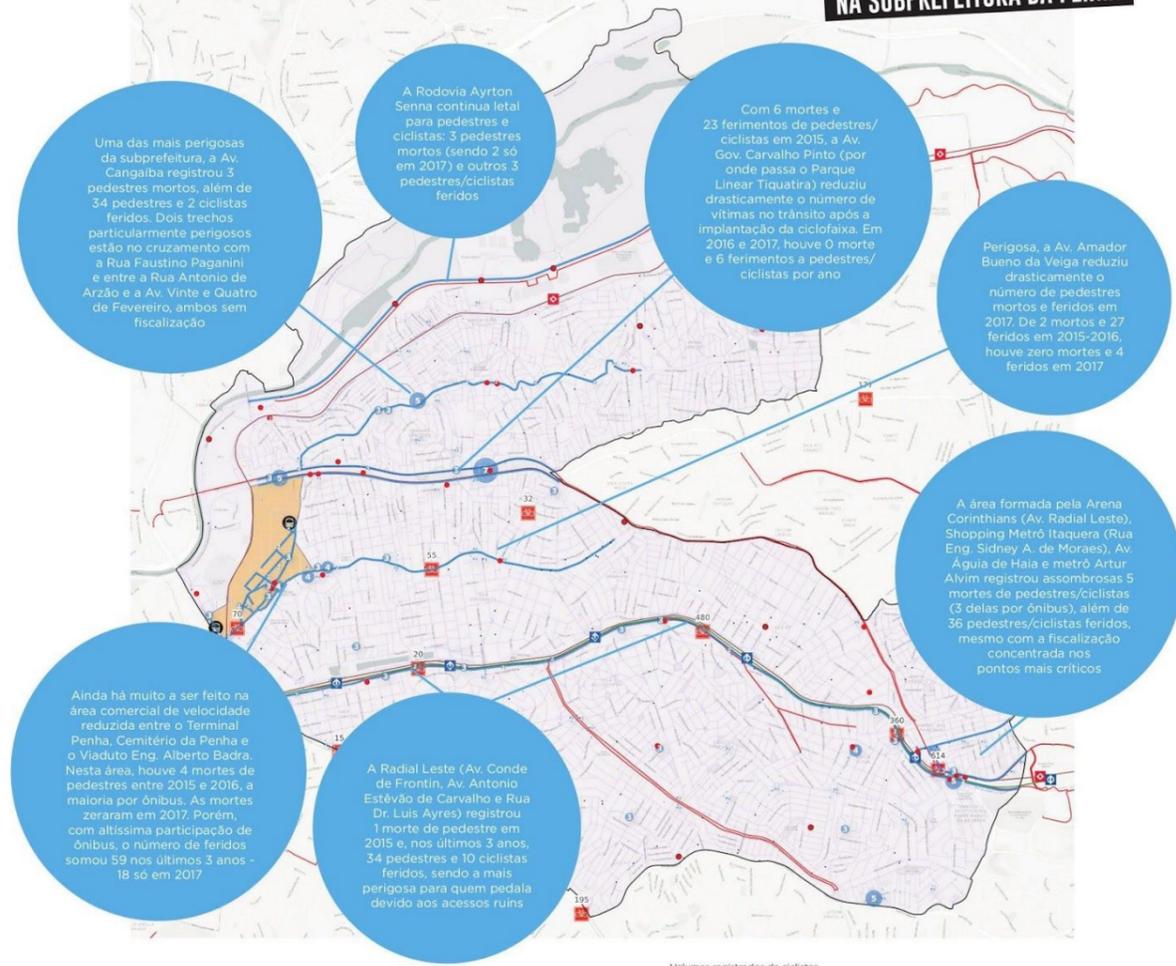
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

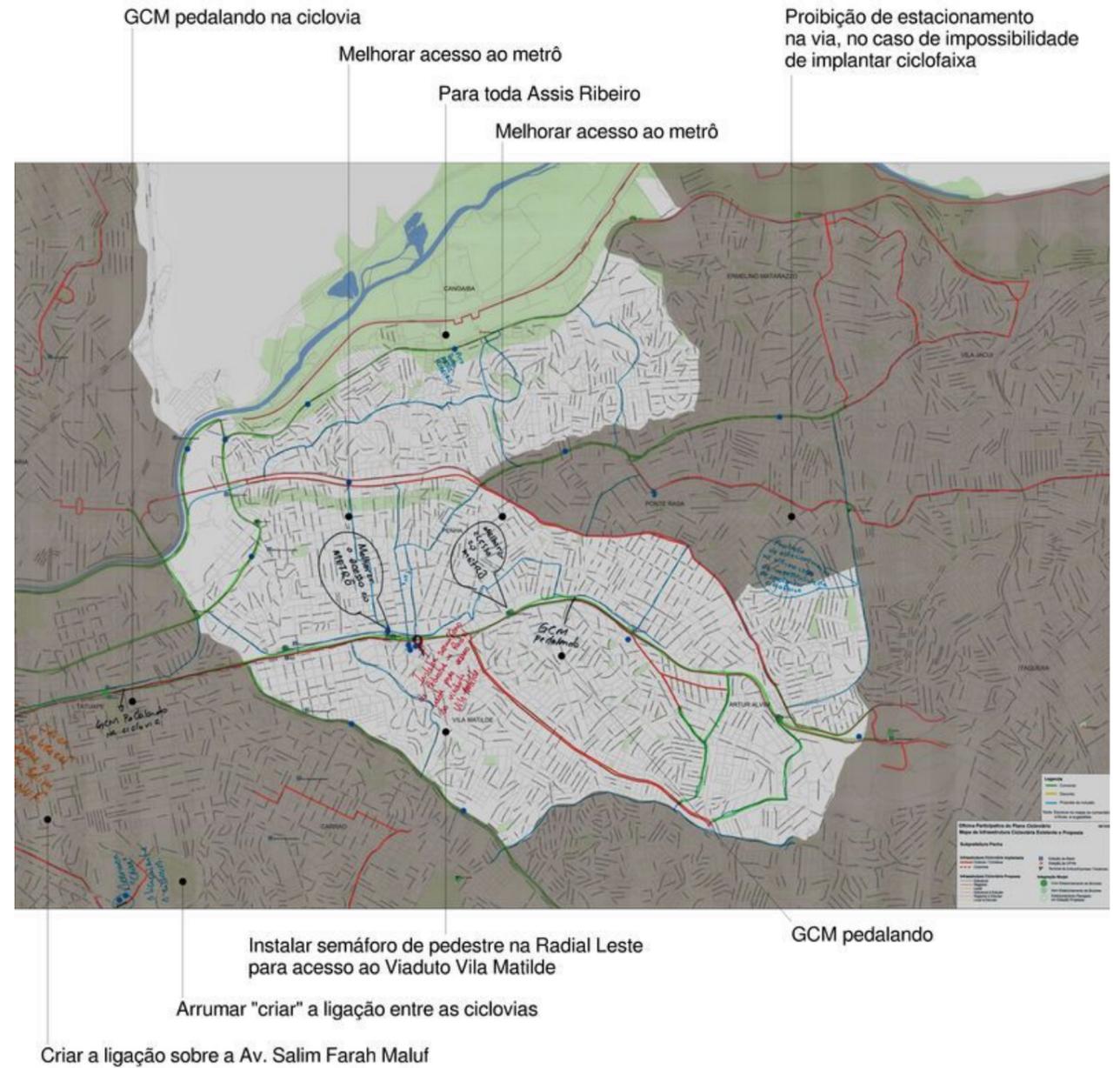
## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DA PENHA



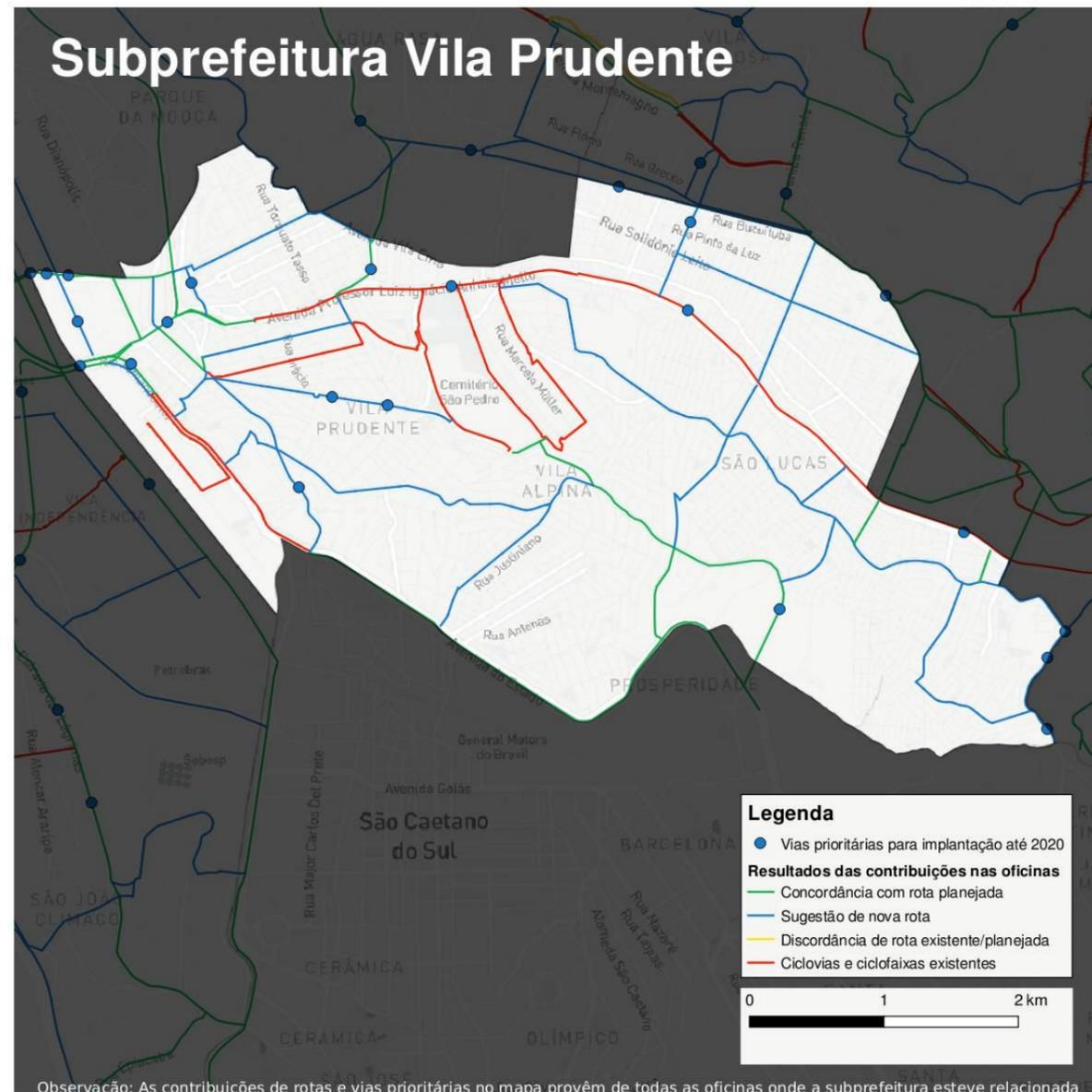
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



Resultado - Subprefeitura Vila Prudente



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão   | Marcações de priorização | Observação                            |
|---|--------------------------|---------------------------------------|
| Av. do Oratório                                       | 3                        |                                       |
| Viaduto Cap. Pacheco e Chaves                         | 3                        |                                       |
| Av. Dr. Francisco Mesquita + Viaduto Grande São Paulo | 2                        |                                       |
| Av. Zelina  | 2                        |                                       |
| Av. Prof. Ignácio Anhaia Mello                        | 2                        | Infraestrutura existente (manutenção) |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

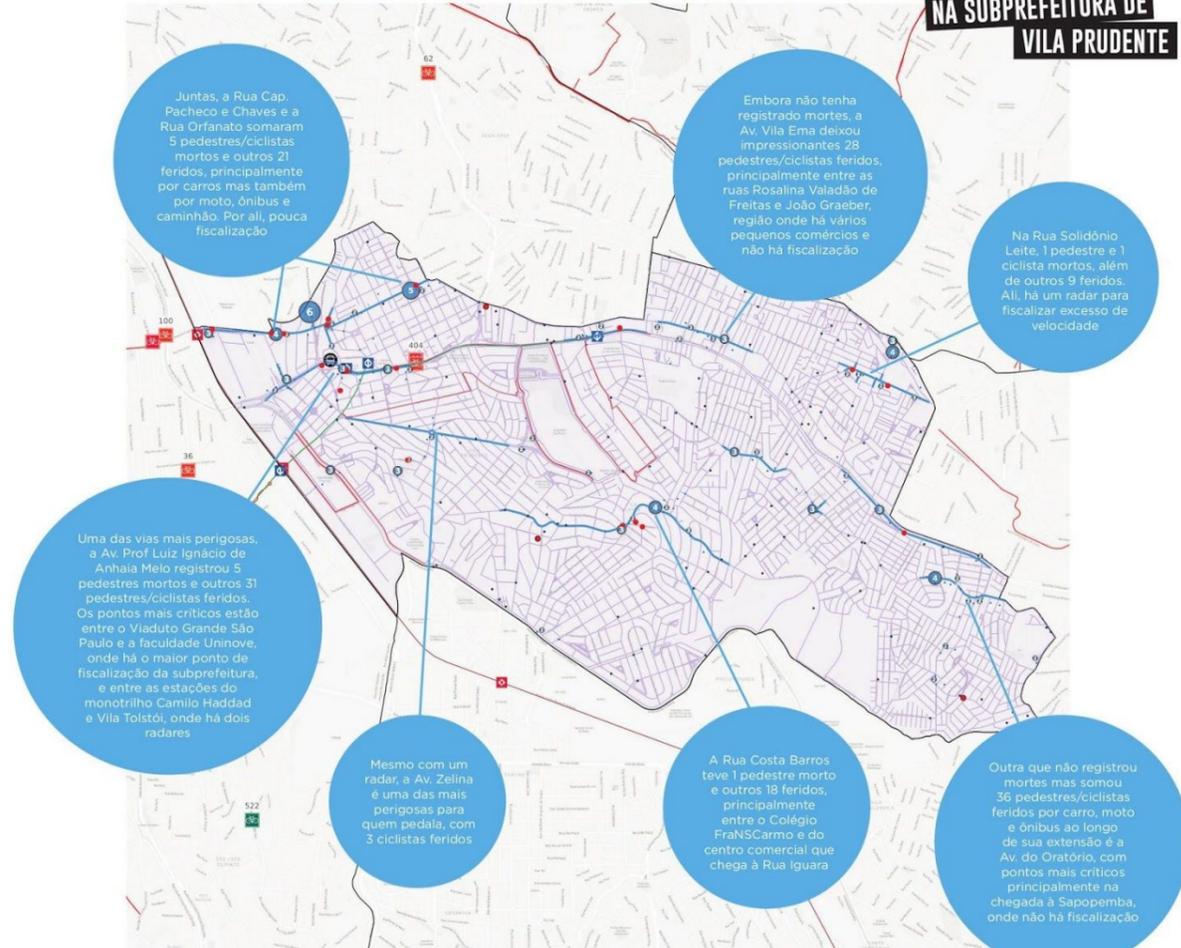
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE VILA PRUDENTE



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

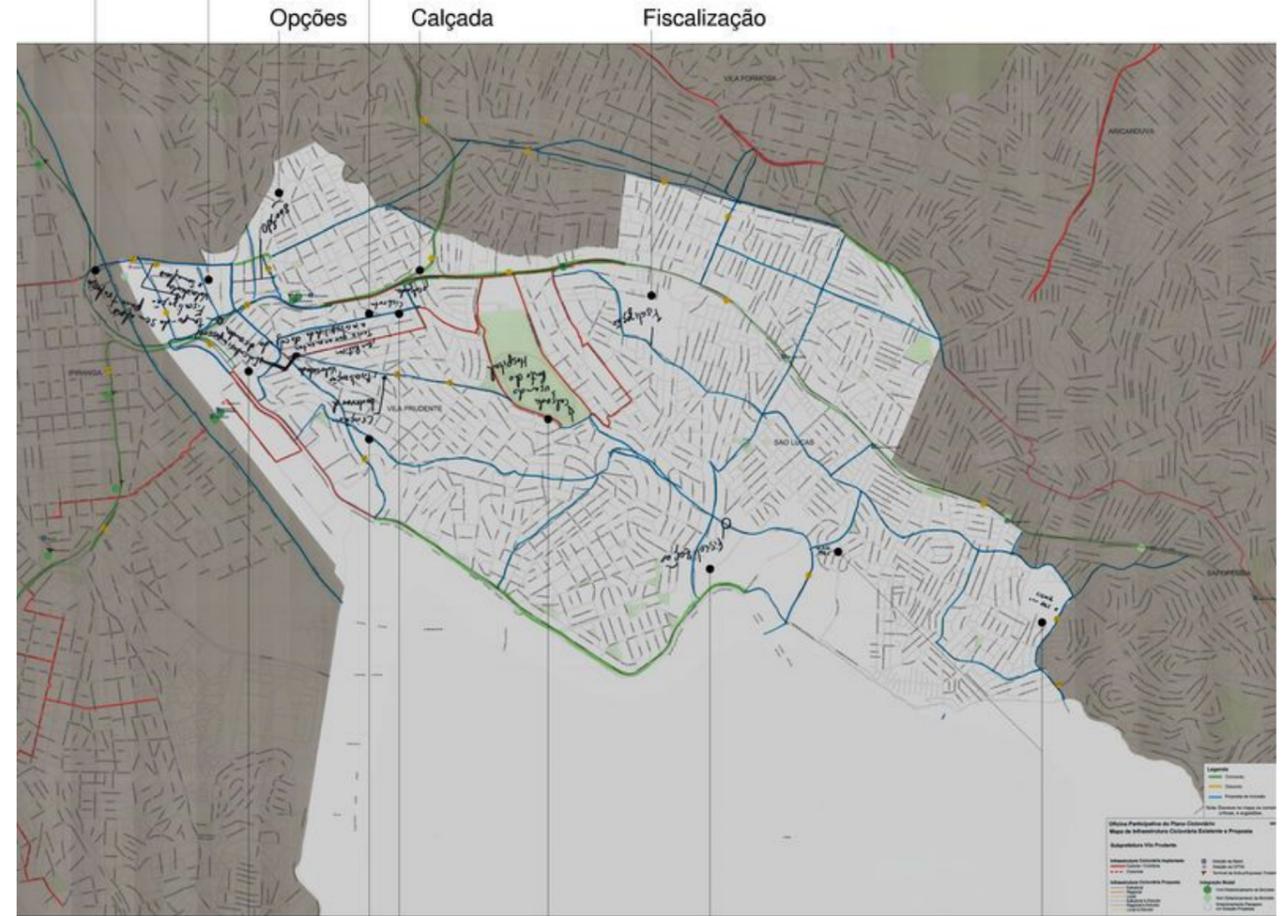
- Volúmenes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

Tempo do semáforo para travessia

Fiscalização velocidades e semáforo

Para retirar teria que aumentar a acessibilidade da calçada



Calçadas; impossível de andar

Ciclorrota

Fiscalização

Ligação ABC

Calçada / usando ponte do hospital

Criação de boulevard, fiscalização de velocidades

4ª Oficina: Zona Sul - Subprefeituras Capela do Socorro, Ipiranga, Santo Amaro, Vila Mariana

Data: 19/01/2019, das 10h às 14h

Local: Sesc Santo Amaro - Rua Amador Bueno, 505



#### Facilitação (BIGRS)

Hannah Arcuschin Machado

#### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Lucian De Paula Bernardi

Paulo Alves

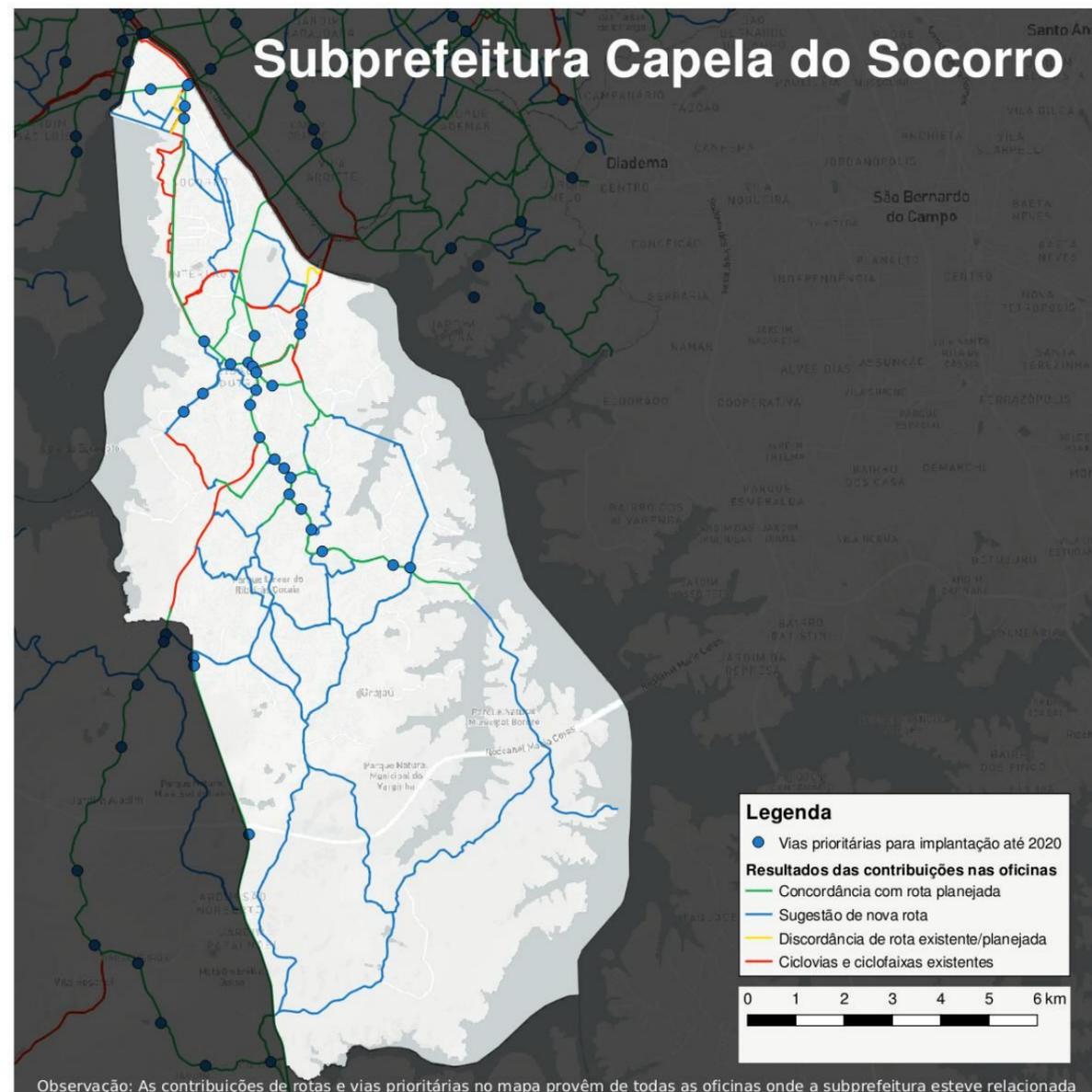
#### Lista de presença - CET

1. Elisabete França - Diretora adjunta de Planejamento e Projetos
2. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
3. Adail Zerio Júnior - Gestor de trânsito
4. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
5. Caio Vinicius Ferreira - Gestor de trânsito
6. Daniel Ingo Haase - Gestor de trânsito
7. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
8. Fabio Ferraro P. de Mattos - Gestor de trânsito
9. José Gonçalves Fonseca Júnior - Gestor de trânsito

#### Lista de presença - Ciclistas

1. Amélia Antônia R. Farias
2. André Noboru
3. Cauê Jannini
4. Désio Vieira da Silva Júnior
5. Francineide Maria Veloso
6. Hamilton Takeda
7. Higor Amaro de Souza
8. Kaciane Martins
9. Kristofer Willy
10. Lucian De Paula Bernardi
11. Luiza Ferreira
12. Mariana Gontow
13. Paulo Alves
14. Roberto Dias de Santana
15. Ronaldo Aparecido Reina
16. Vera Penteado
17. Willian Mota

Resultado - Subprefeitura Capela do Socorro



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão   | Marcações de priorização | Observação                          |
|---|--------------------------|-------------------------------------|
| Eixo Av. Atlântica - Av. Sen. Teotônio Vilela                       | 9                        |                                     |
| Av. Dona Belmira Marin  | 6                        |                                     |
| Eixo Av. Matias Beck - Av. Manoel Alves Soares, até Sesc Interlagos | 3                        |                                     |
| Ponte do Socorro  | 2                        | Junto com Subprefeitura Santo Amaro |
| Rua Frederico Renê de Jaegher                                       | 2                        |                                     |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

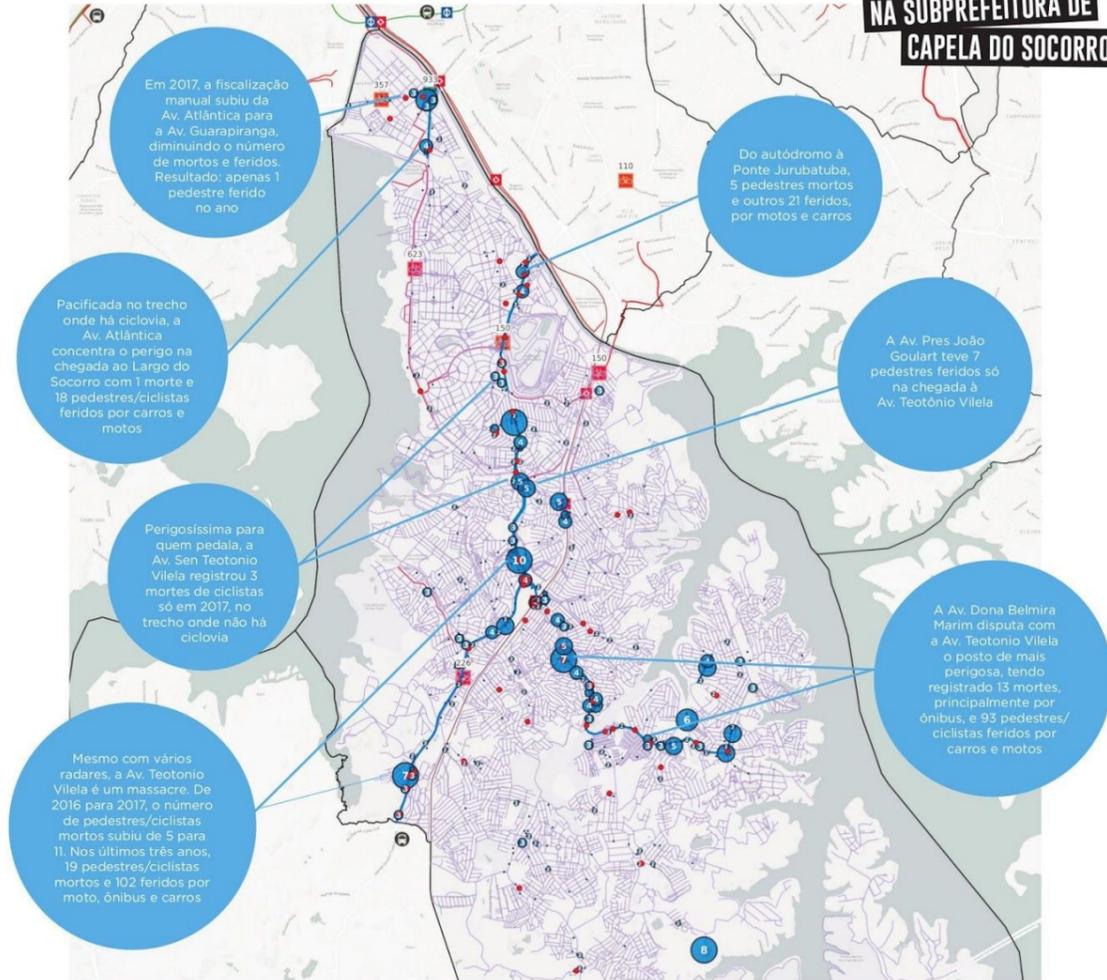
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE CAPELA DO SOCORRO



Em 2017, a fiscalização manual subiu da Av. Atlântica para a Av. Guarapiranga, diminuindo o número de mortos e feridos. Resultado: apenas 1 pedestre ferido no ano

Do autódromo à Ponte Jurubatuba, 5 pedestres mortos e outros 21 feridos, por motos e carros

Pacificada no trecho onde há ciclovia, a Av. Atlântica encontra o perigo na chegada ao Largo do Socorro com 1 morte e 18 pedestres/ciclistas feridos por carros e motos

A Av. Pres João Goulart teve 7 pedestres feridos só na chegada à Av. Teotônio Vilela

Perigosíssima para quem pedala, a Av. Sen Teotônio Vilela registrou 3 mortes de ciclistas só em 2017, no trecho onde não há ciclovia

A Av. Dona Belmira Marim disputa com a Av. Teotônio Vilela o posto de mais perigosa, tendo registrado 13 mortes, principalmente por ônibus, e 93 pedestres/ciclistas feridos por carros e motos

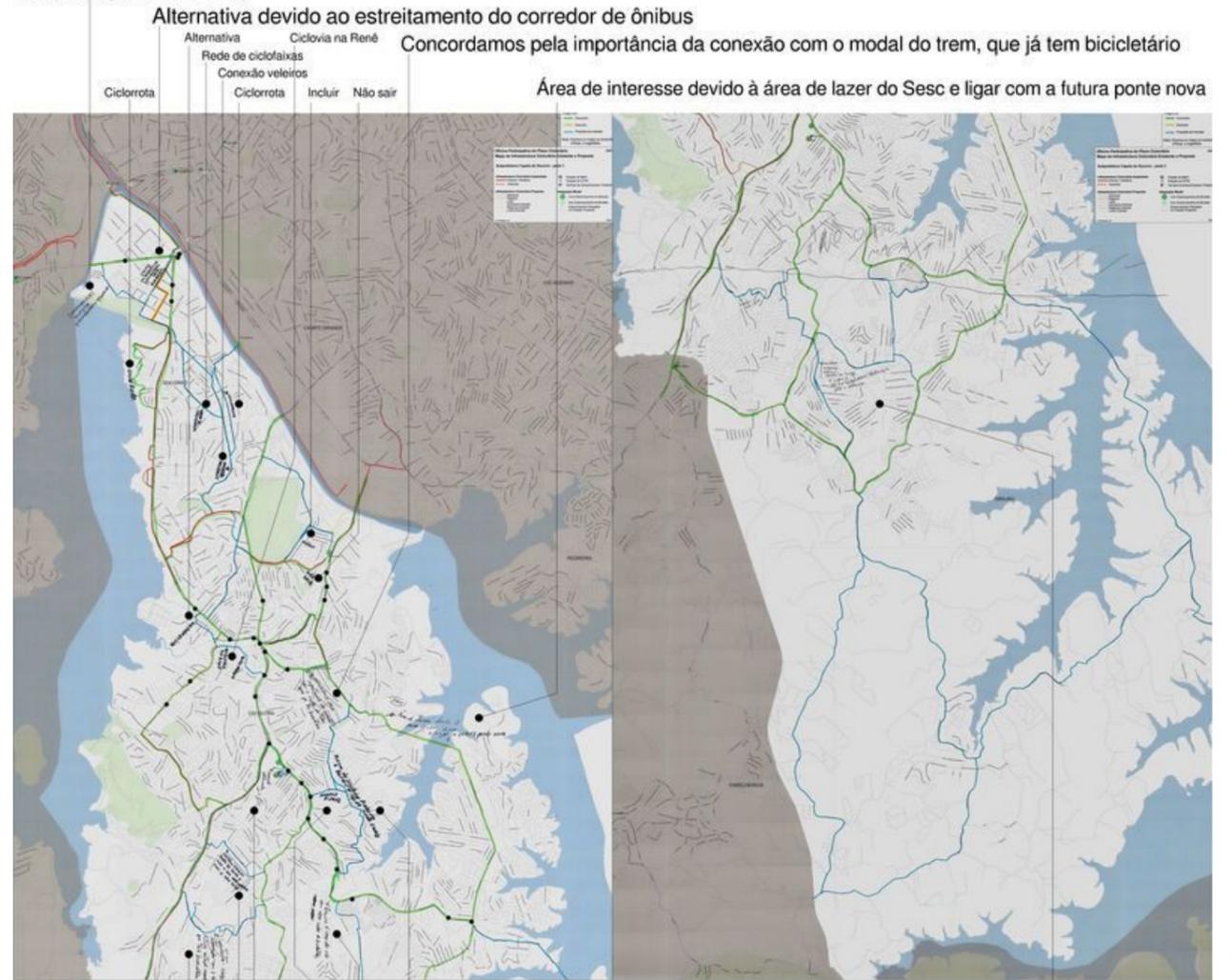
Mesmo com vários radares, a Av. Teotônio Vilela é um massacre. De 2016 para 2017, o número de pedestres/ciclistas mortos subiu de 5 para 11. Nos últimos três anos, 19 pedestres/ciclistas mortos e 102 feridos por moto, ônibus e carros

- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode desviar os levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortos e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

### Conexão Guarapiranga x Atlântica (alta demanda)



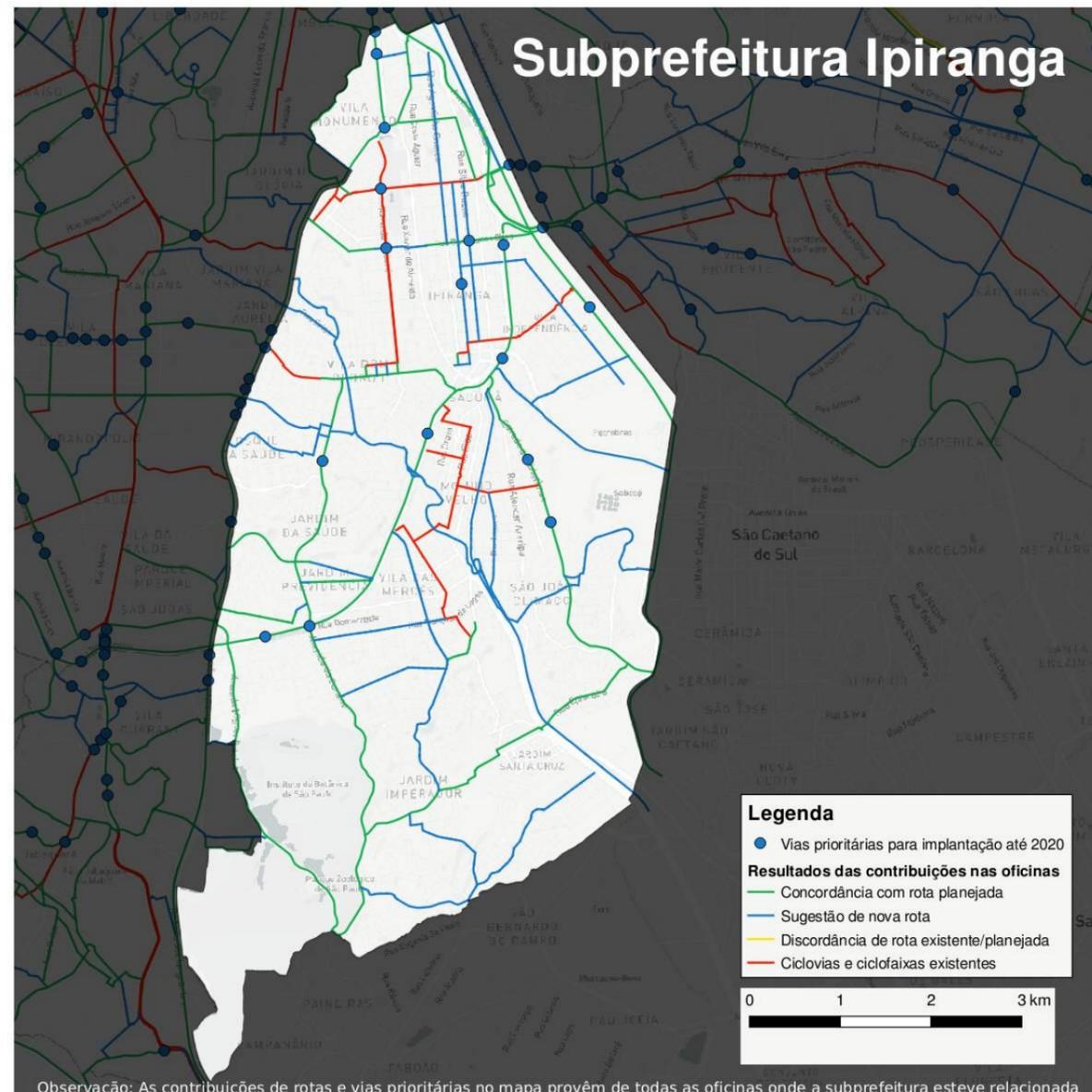
Importante ligação intermodal com futura estação Mendes, que terá bicicletário

Acesso da ciclovia Pinheiro à Belmira saída circo escola Belmira é uma das vias com maior índice de acidentes  
Acesso Belmira  
Conexão intermodal com a CPTM

Existem escolas, posto de saúde e liga o São Bernardo com o São José

Existem escolas, praças, postos de saúde e liga o Jd. São Bernardo / Teotônio Vilela até o Varginha

Resultado - Subprefeitura Ipiranga



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão   | Marcações de priorização | Observação  |
|---|--------------------------|---|
| Av. Dom Pedro I                                   | 3                        |   |
| Eixo das Rua Moreira e Costa X Rua Dom Lucas Obes | 2                        |   |
| Rua das Juntas Provisórias                        | 2                        |   |
| Complexo Viário Maria Maluf                       | 2                        | Eixo contínuo Av. Tancredo Neves + Estrada das Lágrimas + Complexo Viário Maria Maluf (compõe parte do Anel Ciclovitário proposto pelo Plano Ciclovitário 2019) |
| Estrada das Lágrimas                              | 2                        |   |
| Av. Tancredo Neves                                | 1                        |   |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

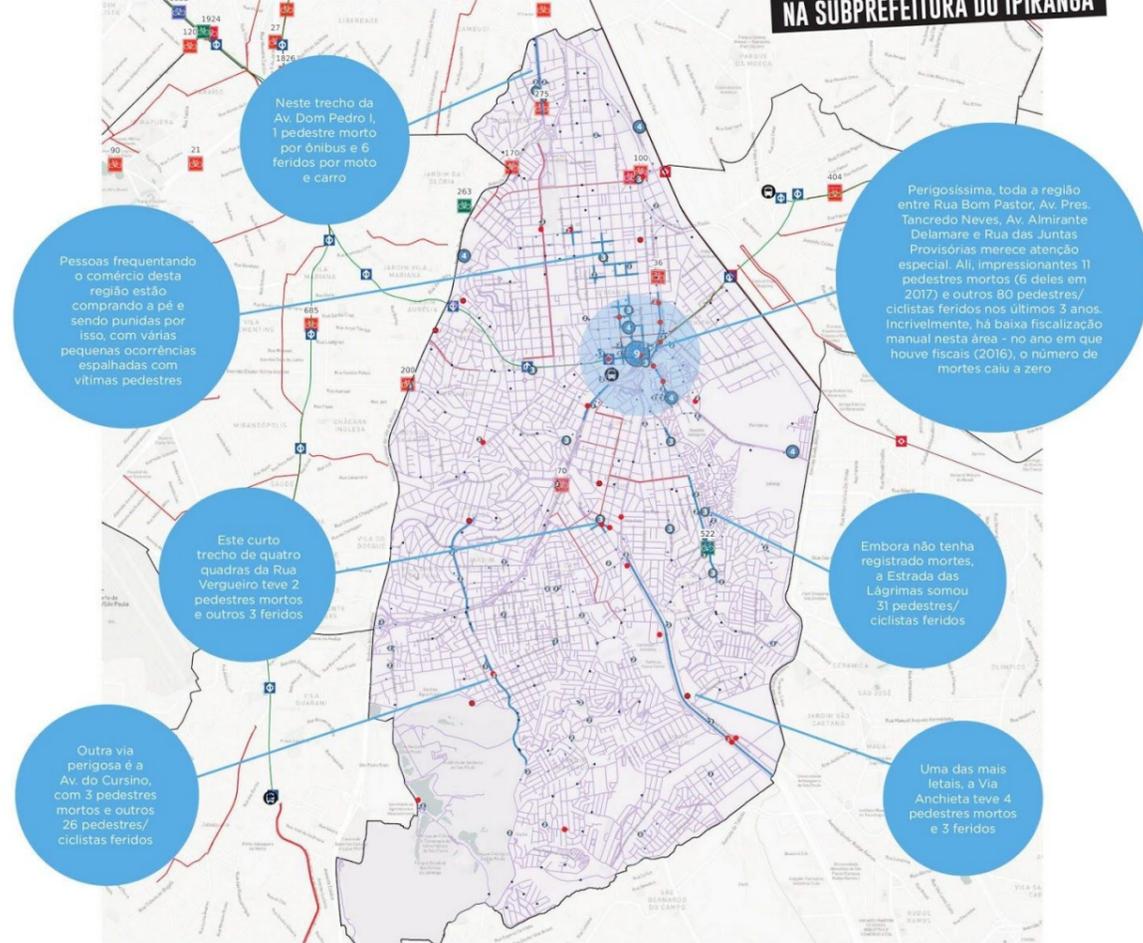
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DO IPIRANGA



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m/100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.

Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

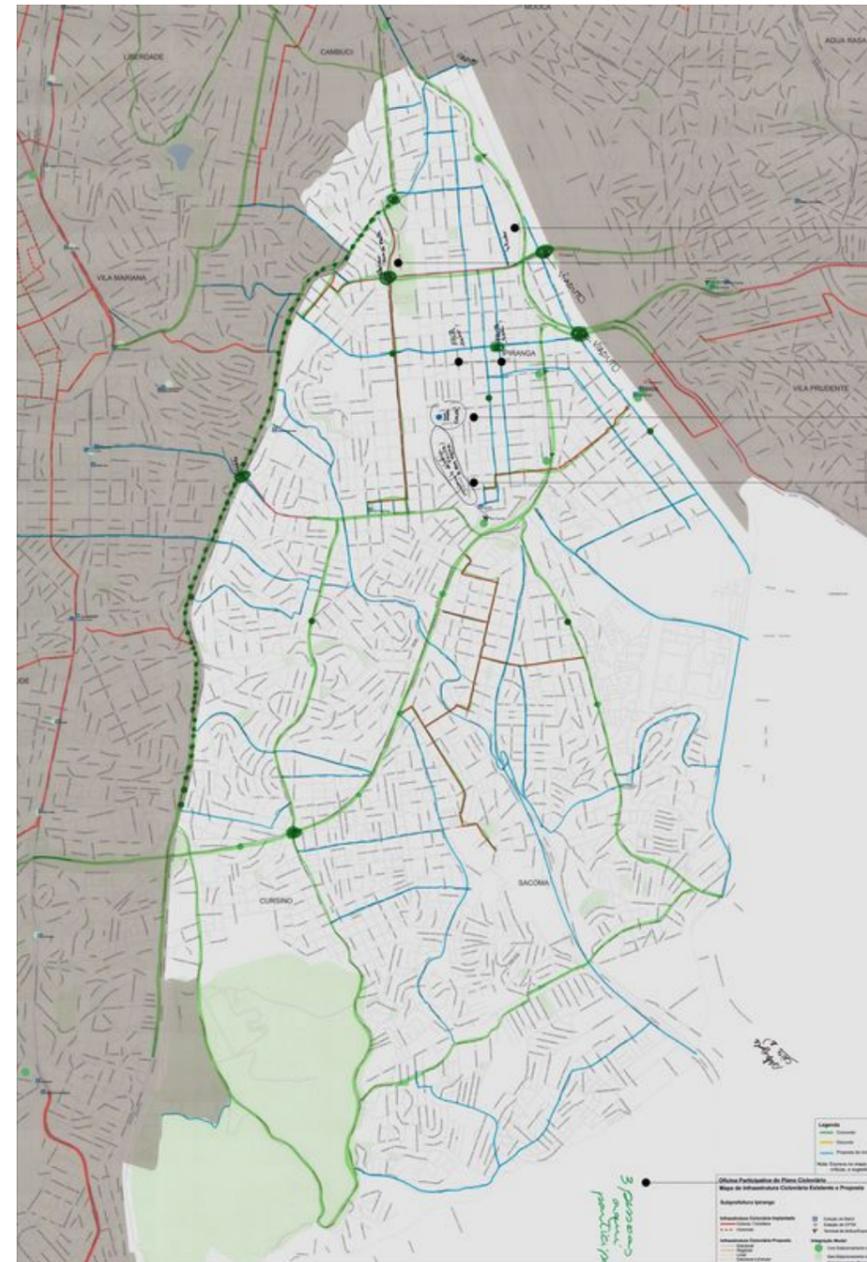
### Volumes registrados de ciclistas

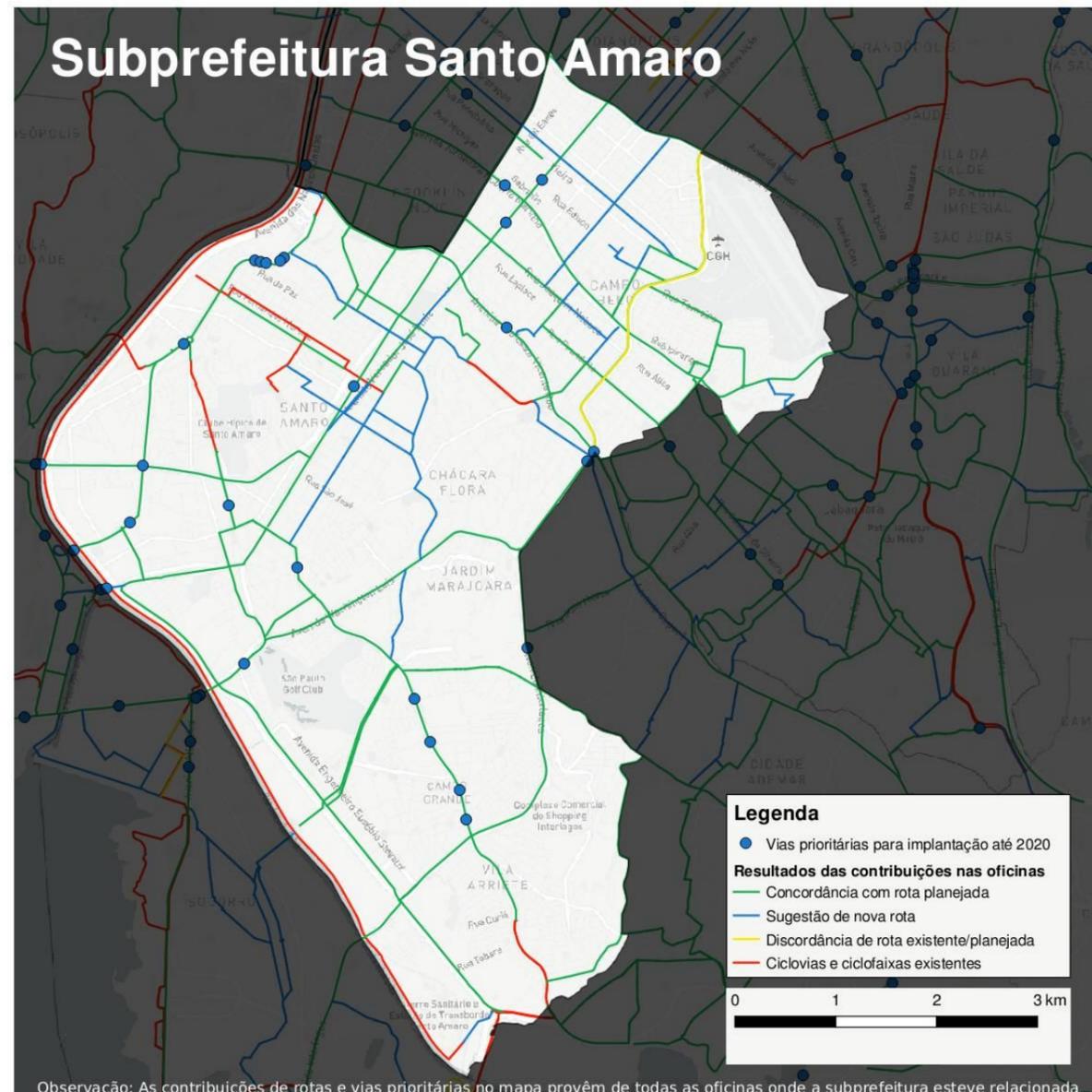
Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.

Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.

Contagem Cicloidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.





**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão   | Marcações de priorização | Observação                                |
|---|--------------------------|---|
| Eixo Av. Dr. Chucri Zaidan X Av. Cecília Lottenberg | 6                        |   |
| Av. Nossa Senhora do Sabará                         | 4                        |   |
| Eixo Av. Vitor Manzini X Av. Washington Luiz        | 3                        |   |
| Av. Prof. Vicente Rao                               | 2                        |   |
| Av. Vereador José Diniz                             | 2                        |   |
| Ponte do Socorro                                    | 2                        | Junto com Subprefeitura Capela do Socorro |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

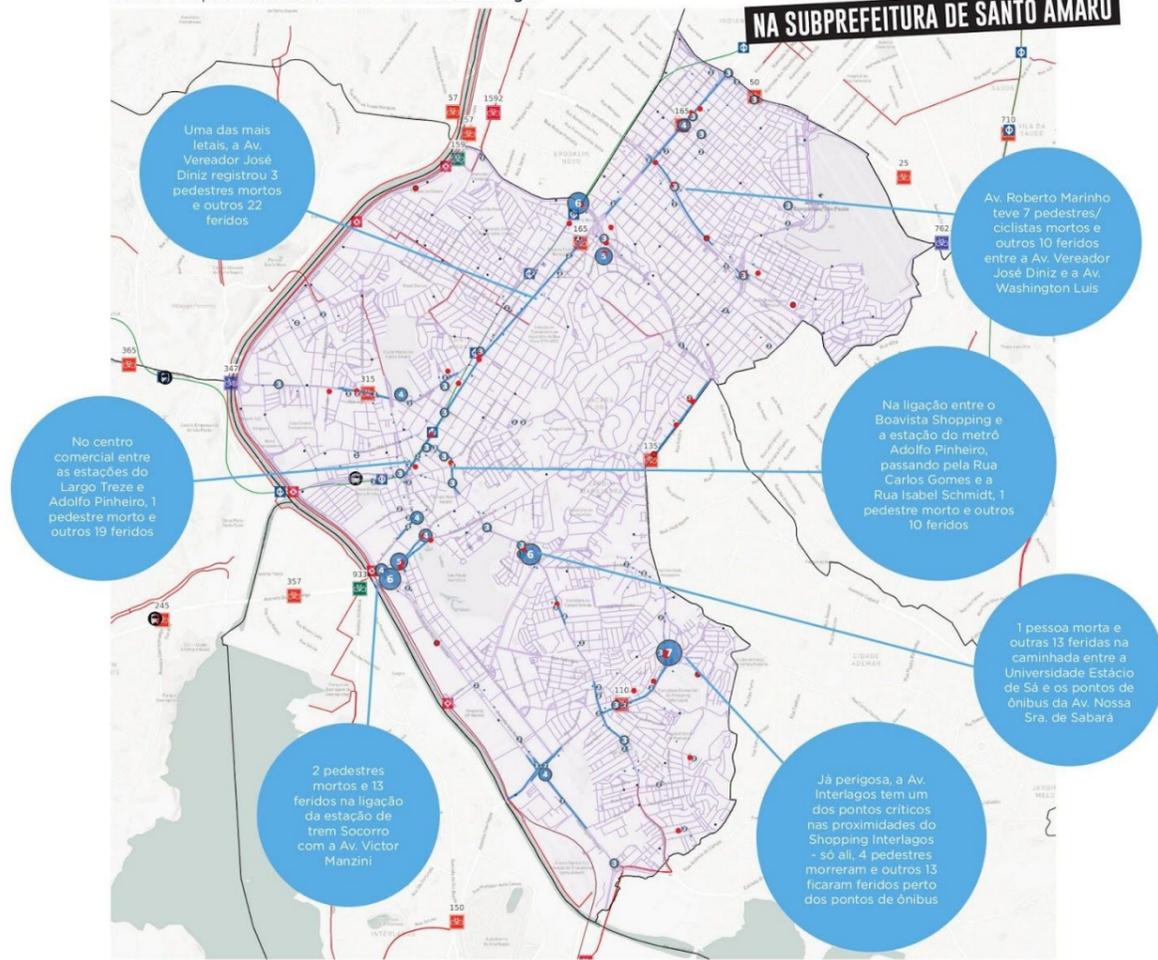
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE SANTO AMARO

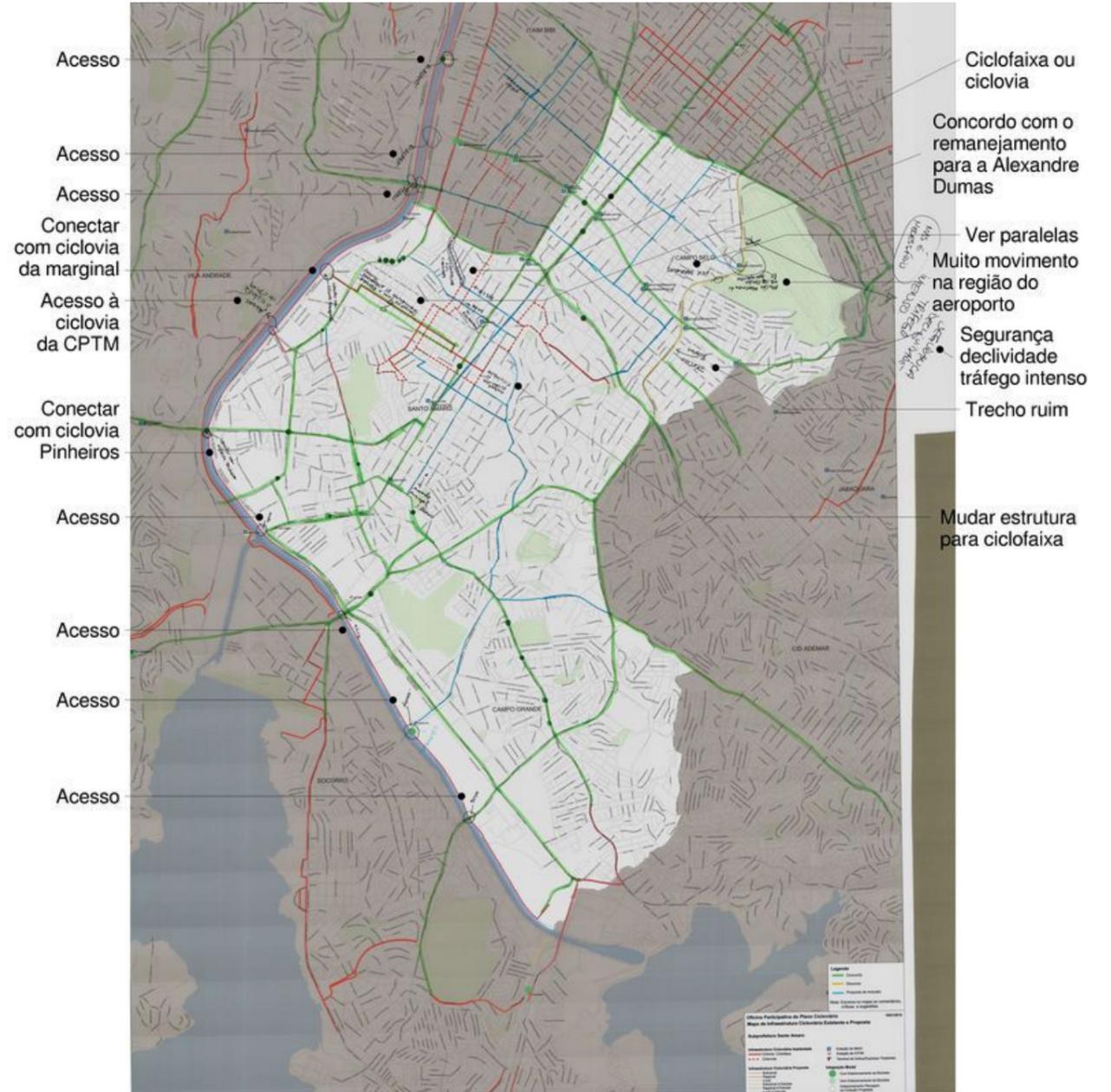


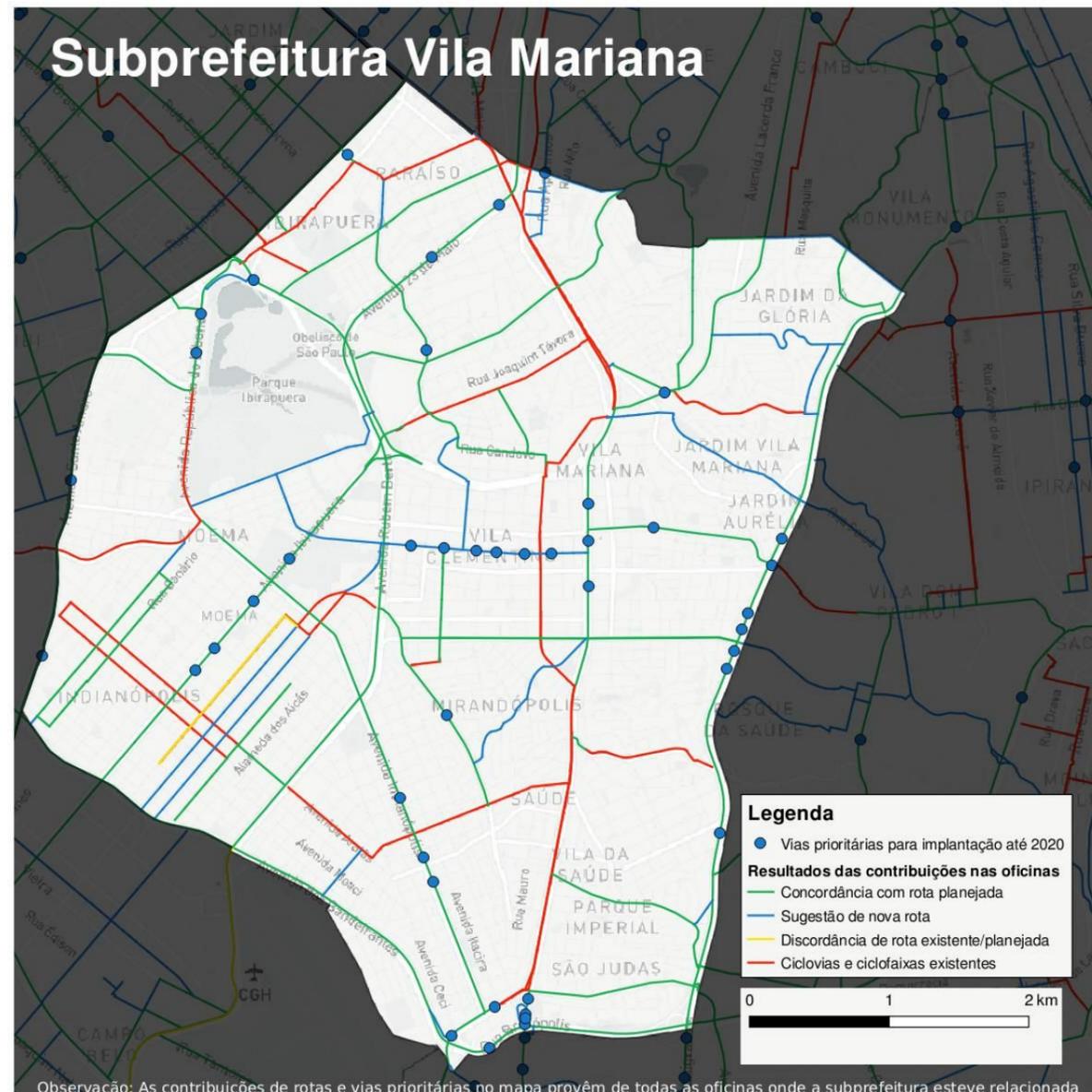
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclodade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Gebras/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.





**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão                      | Marcações de priorização | Observação |
|------------------------------|--------------------------|------------|
| Av. Dr. Ricardo Jafet        | 7                        |            |
| Rua Pedro de Toledo          | 6                        |            |
| Av. Ibirapuera               | 4                        |            |
| Viaduto Av. Dr. Hugo Beolchi | 4                        |            |
| Av. Indianópolis             | 3                        |            |
| Rua Domingos de Moraes       | 3                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

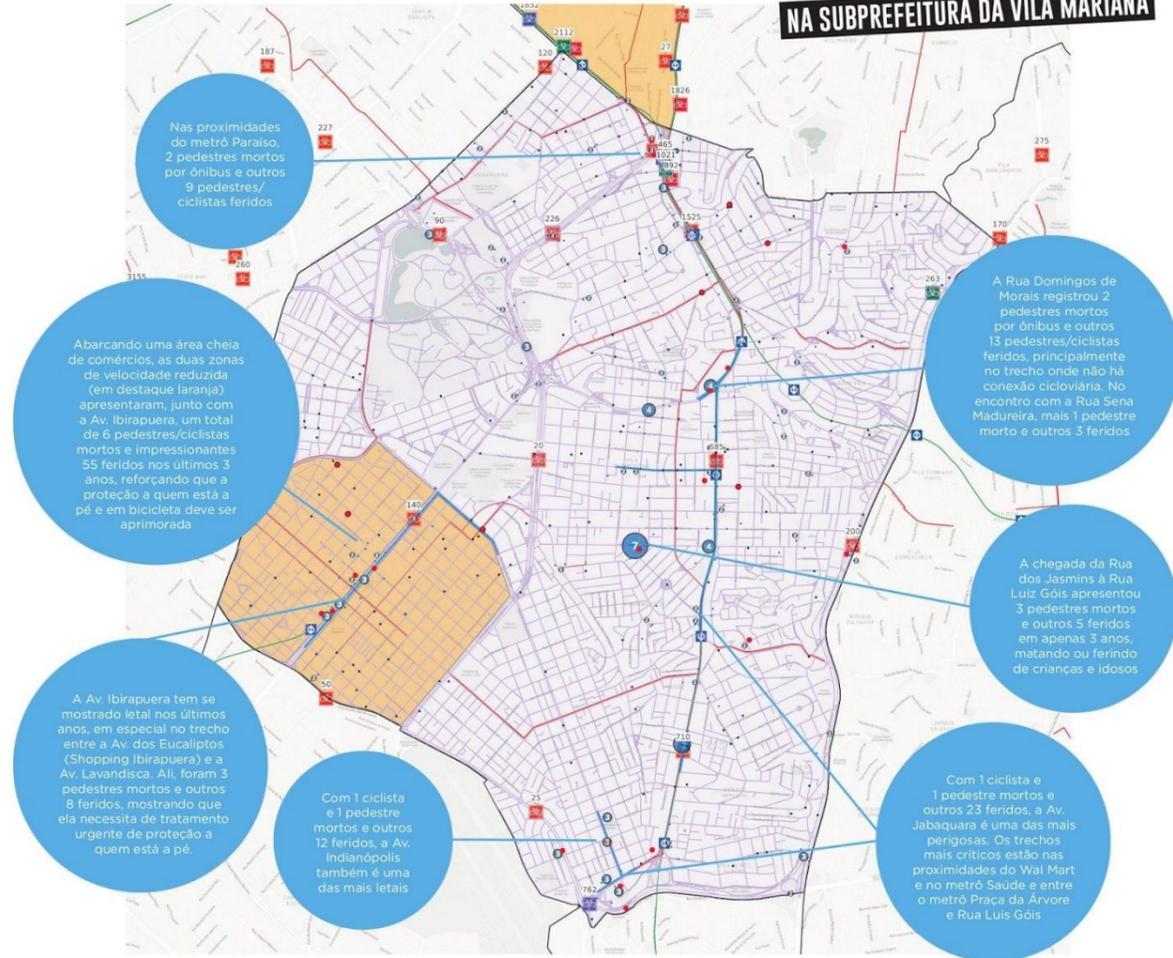
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

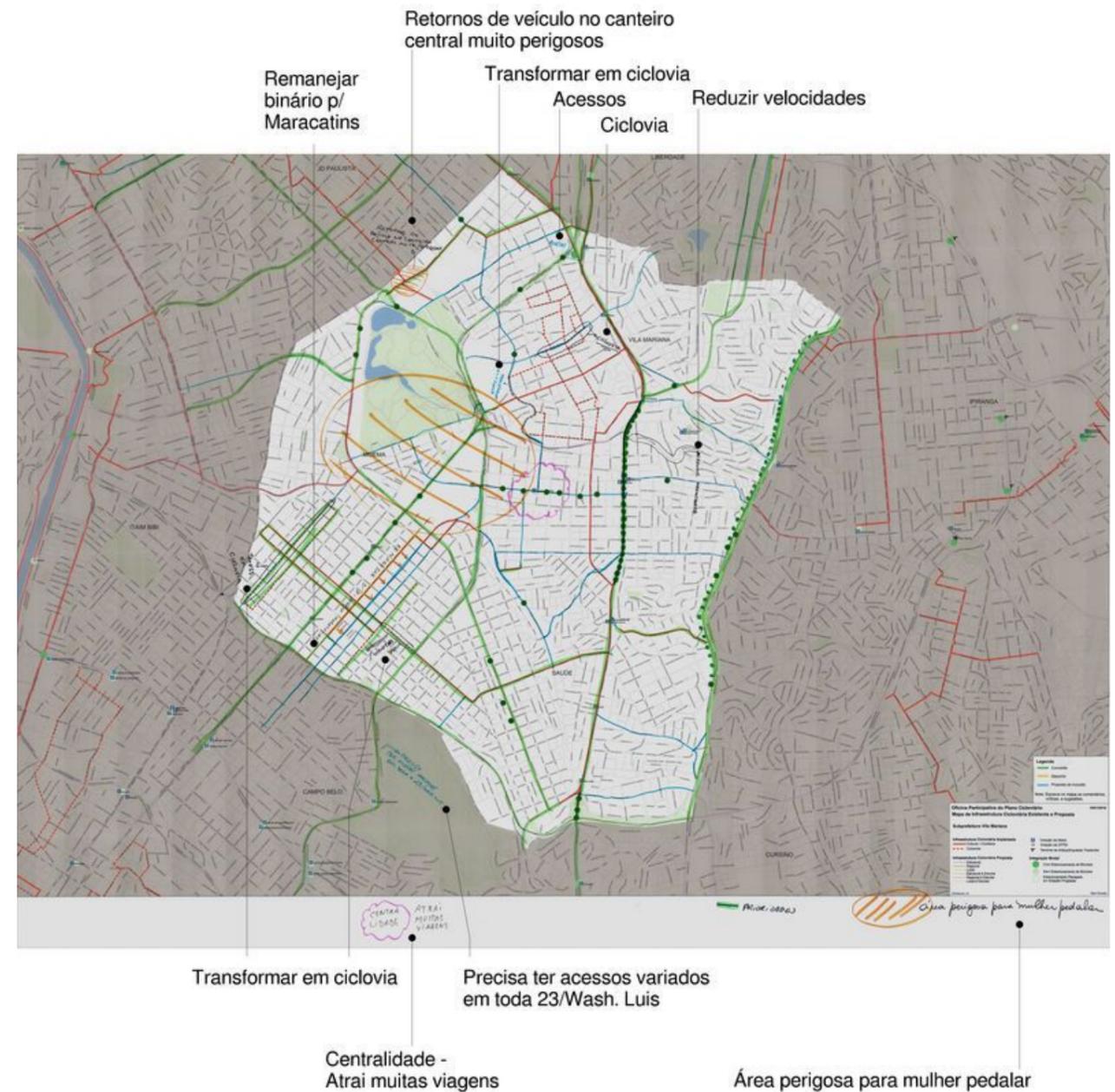
## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DA VILA MARIANA



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebra/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



5ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Cidade Tiradentes, Ermelino Matarazzo, São Miguel Paulista, Sapopemba

Data: 23/03/2019, das 10h às 14h

Local: Cemob - Centro de Estudos e Desenvolvimento de Educação - Rua Vilela, 579



#### Facilitação (BIGRS)

-

#### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Leandro Bazito

Marcia Ferreira Nogueira

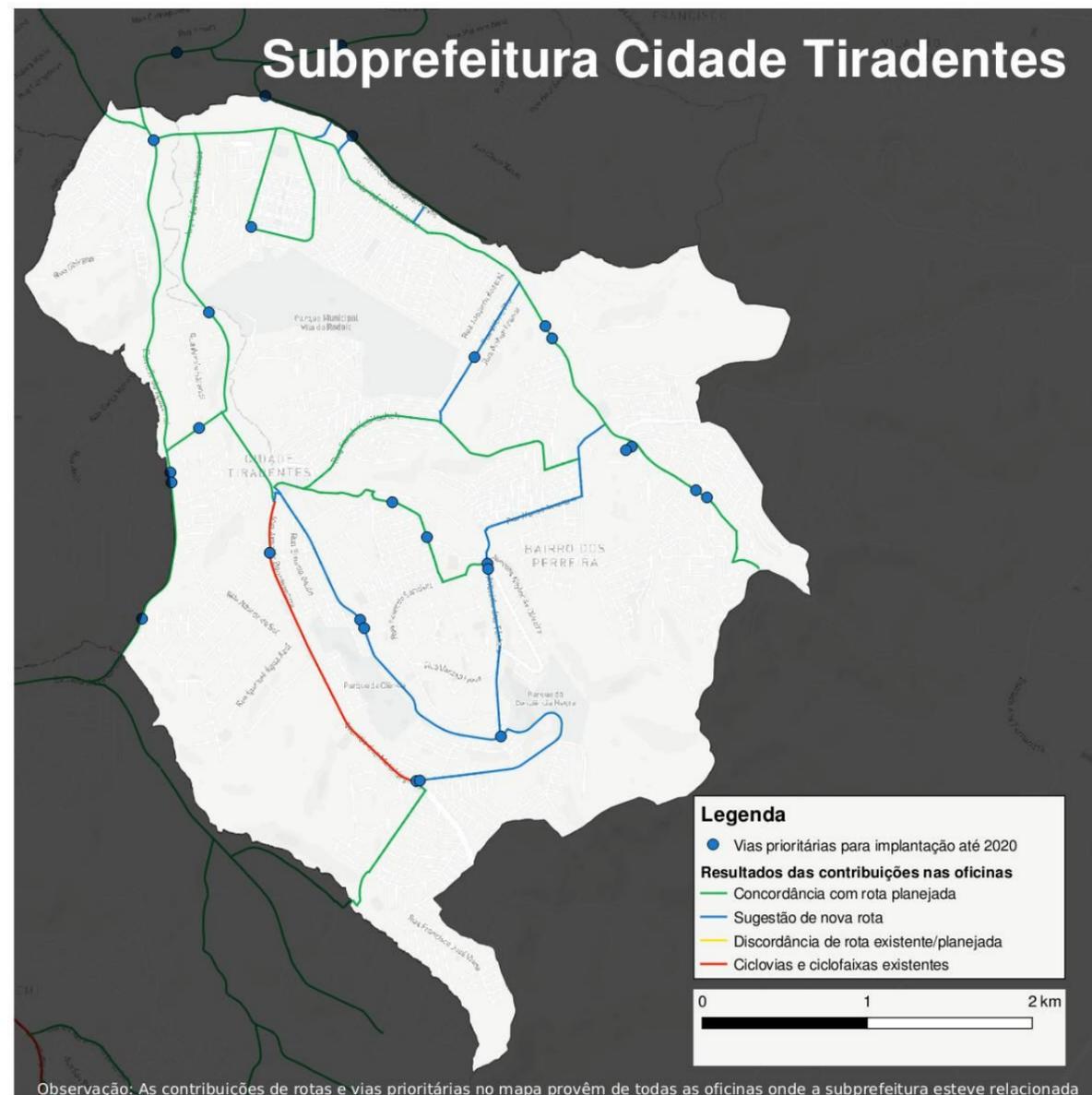
#### Lista de presença - CET

1. Elisabete França - Diretora adjunta de Planejamento e Projetos
2. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
3. Dilti Xavier Lopes - Gestora de trânsito
4. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
5. Paula Fagundes Mugnato - Assistente administrativa
6. Raquel Lourenço Mendes Novis - Gestora de trânsito
7. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito

#### Lista de presença - Ciclistas

1. Alexandre Ribeiro da Silva
2. Anderson Augusto
3. Domingos Pimentel
4. Eduardo Magrão
5. Felipe Claros
6. Flavio Alexandre
7. Flavio Soares
8. Gabriel F. Solidade
9. Hamilton Takeda
10. João Paulo F. Solidade
11. Joel da Silva Oliveira
12. Josi Gabriel Bento
13. Kaciane Martins
14. Leandro Bazito
15. Leo Giovanni Avella
16. Leonardo Gentile
17. Marcia Ferreira Nogueira
18. Palmenio Otávio
19. Rafael Soares
20. Robson Manoel de Oliveira
21. Sergio Telles
22. Tonimar Dal Aba
23. Vitor Prestes Luzio

Resultado - Subprefeitura Cidade Tiradentes



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                  | Marcações de priorização | Observação |
|--------------------------|--------------------------|------------|
| Rua Inácio Monteiro      | 7                        |            |
| Av. dos Têxteis          | 5                        |            |
| Av. Ragueb Chohfi        | 3                        |            |
| Rua Moisés de Corona     | 3                        |            |
| Rua Pde. Aldemar Moreira | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

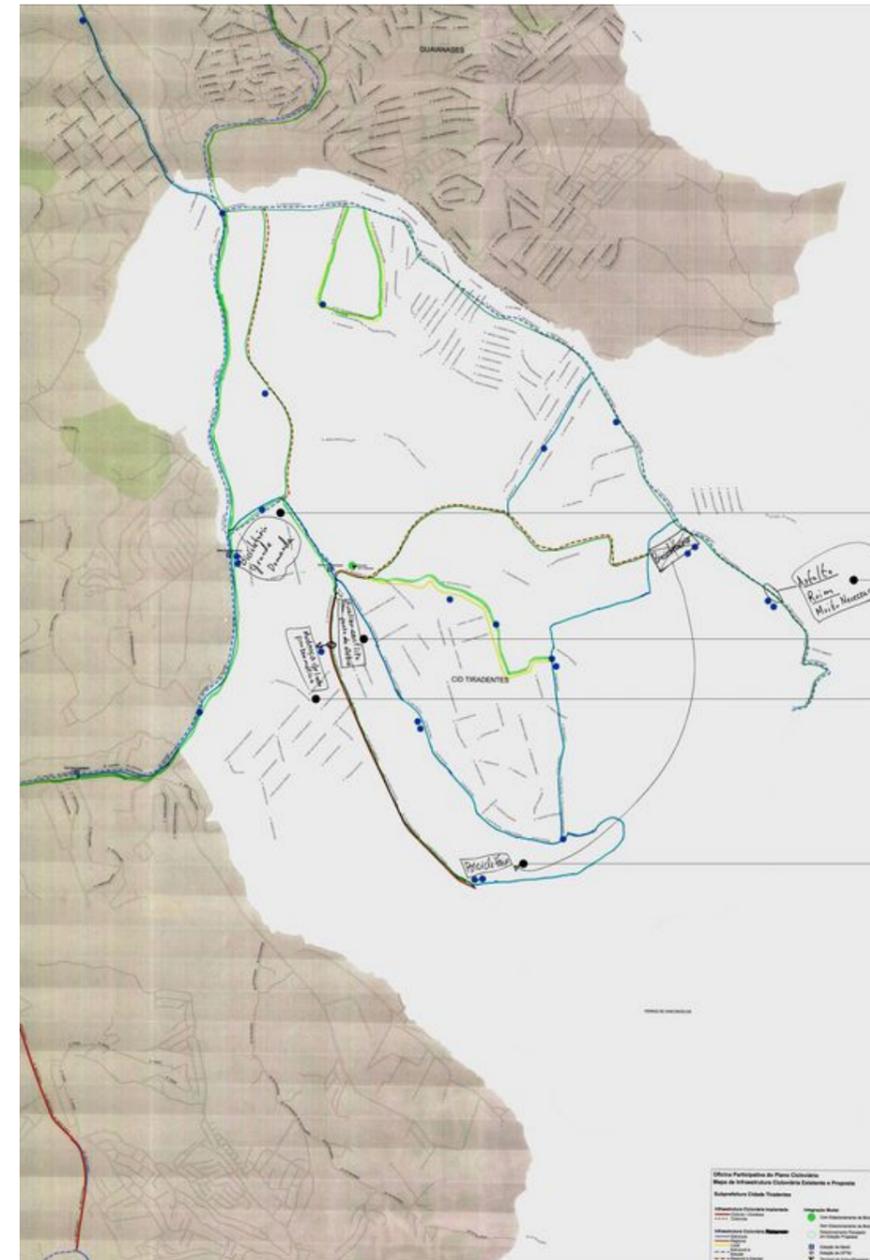
## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE CIDADE TIRADENTES



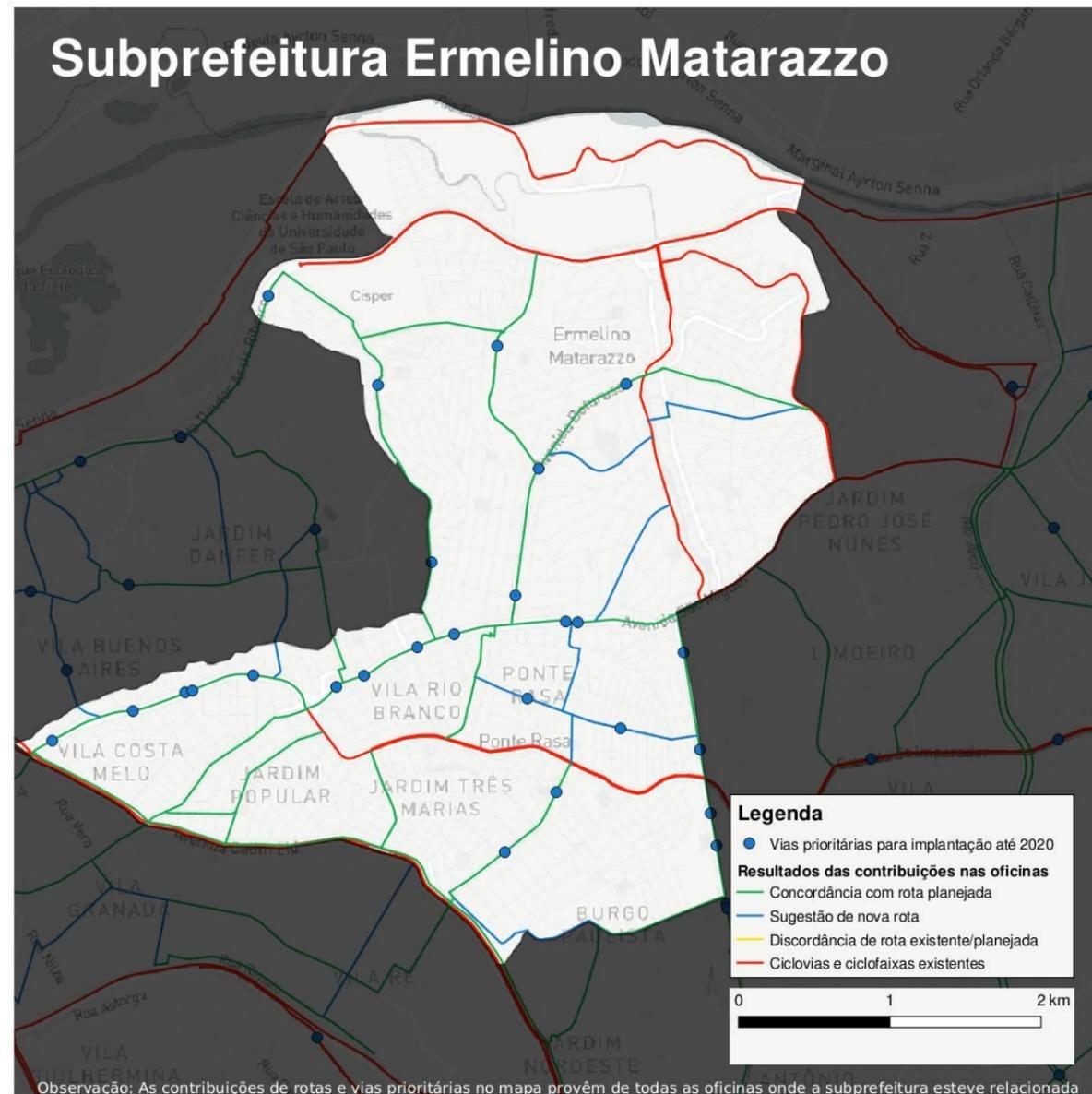
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET. Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET. Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m/100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortos e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



Resultado - Subprefeitura Ermelino Matarazzo



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                          | Marcações de priorização | Observação |
|----------------------------------|--------------------------|------------|
| Av. São Miguel                   | 11                       |            |
| Av. Águia de Haia                | 4                        |            |
| Av. Boturussu                    | 3                        |            |
| Av. Olavo Egídio de Souza Aranha | 2                        |            |
| Rua Fernão Mendes Pinto          | 2                        |            |
| Rua João José de Queiroz         | 2                        |            |
| Rua Ponte Rasa                   | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

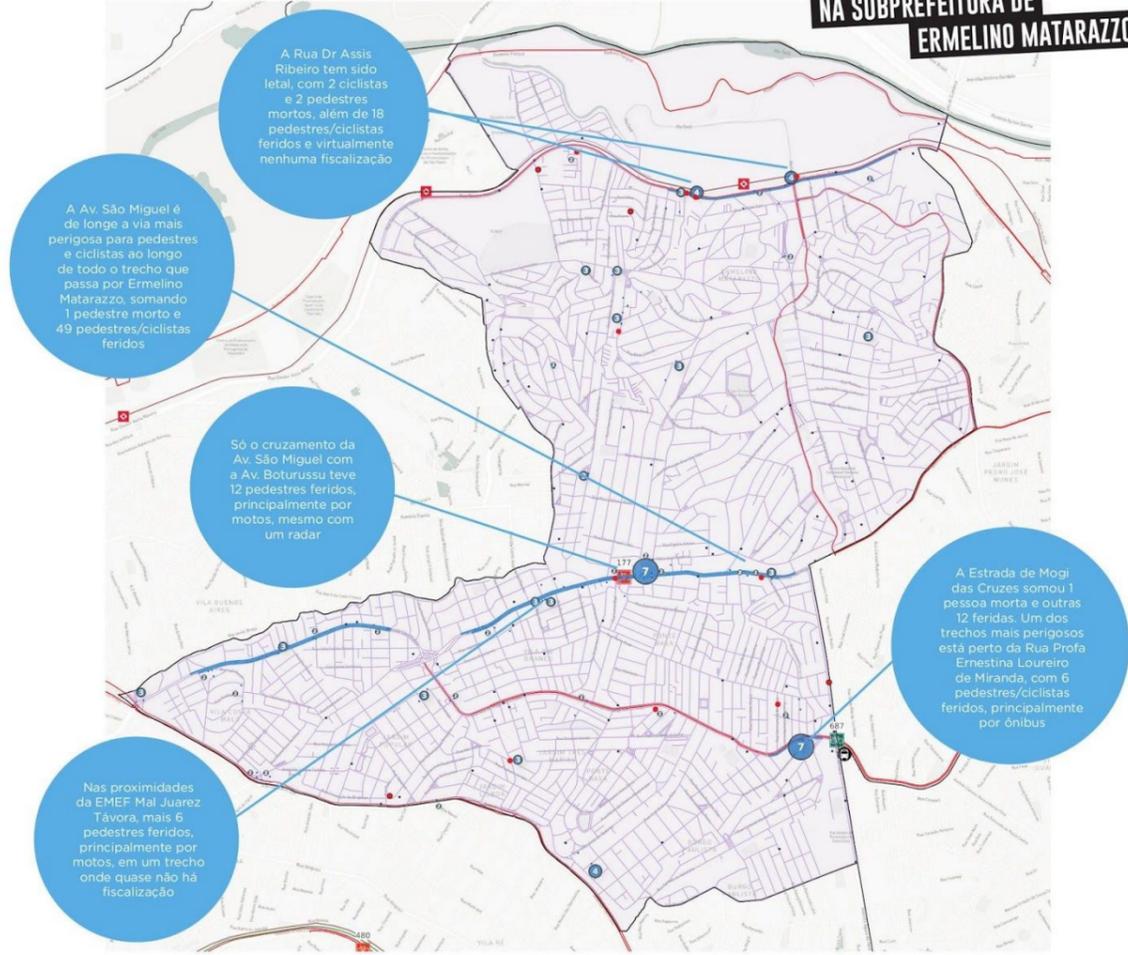
A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO

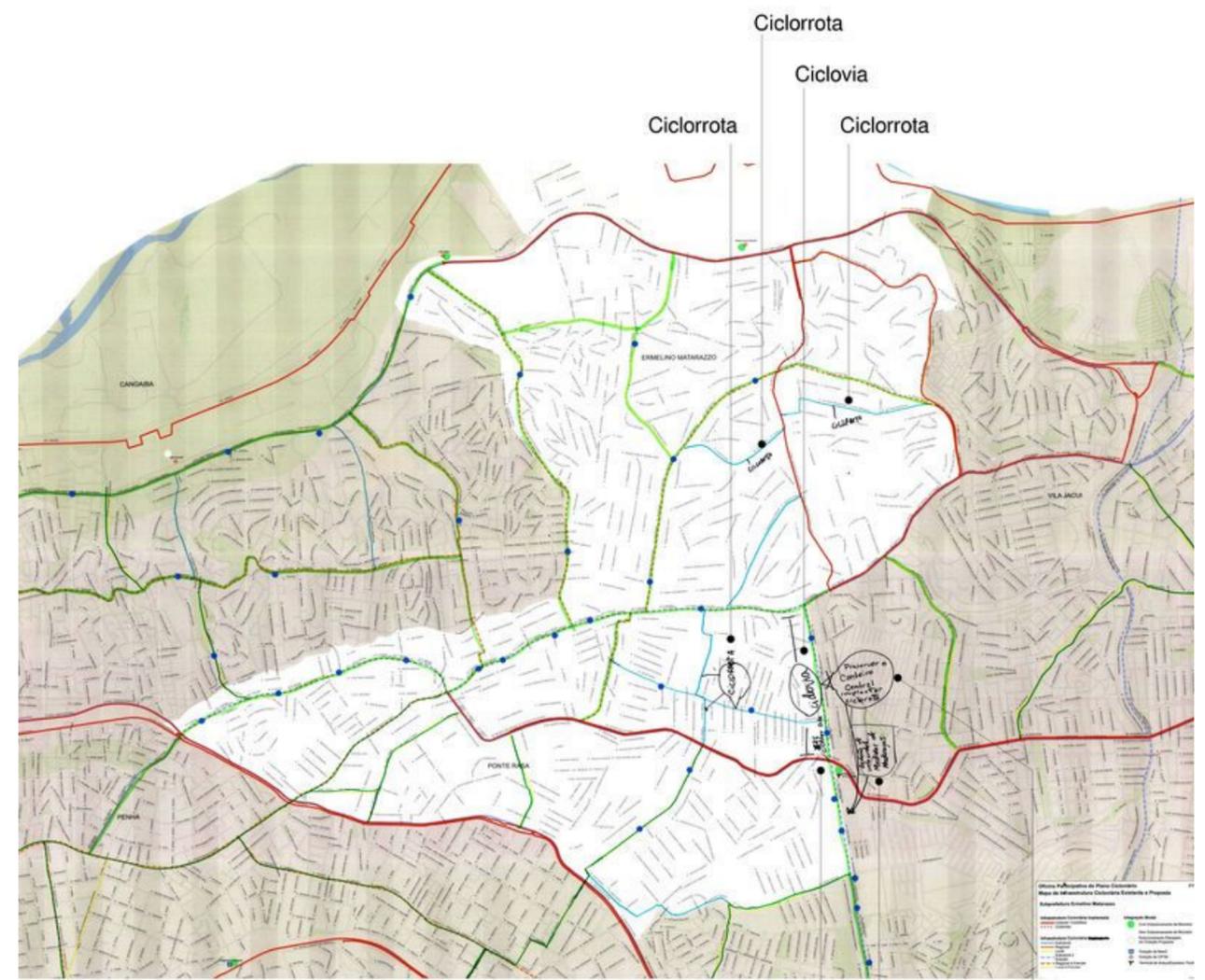
### NA SUBPREFEITURA DE ERMELINO MATARAZZO



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas
- Contadores automáticos móveis CET. Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET. Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade. Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cabrap/CET 2014. Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, as pontas estão concentradas em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-las levemente deslocadas do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortos e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

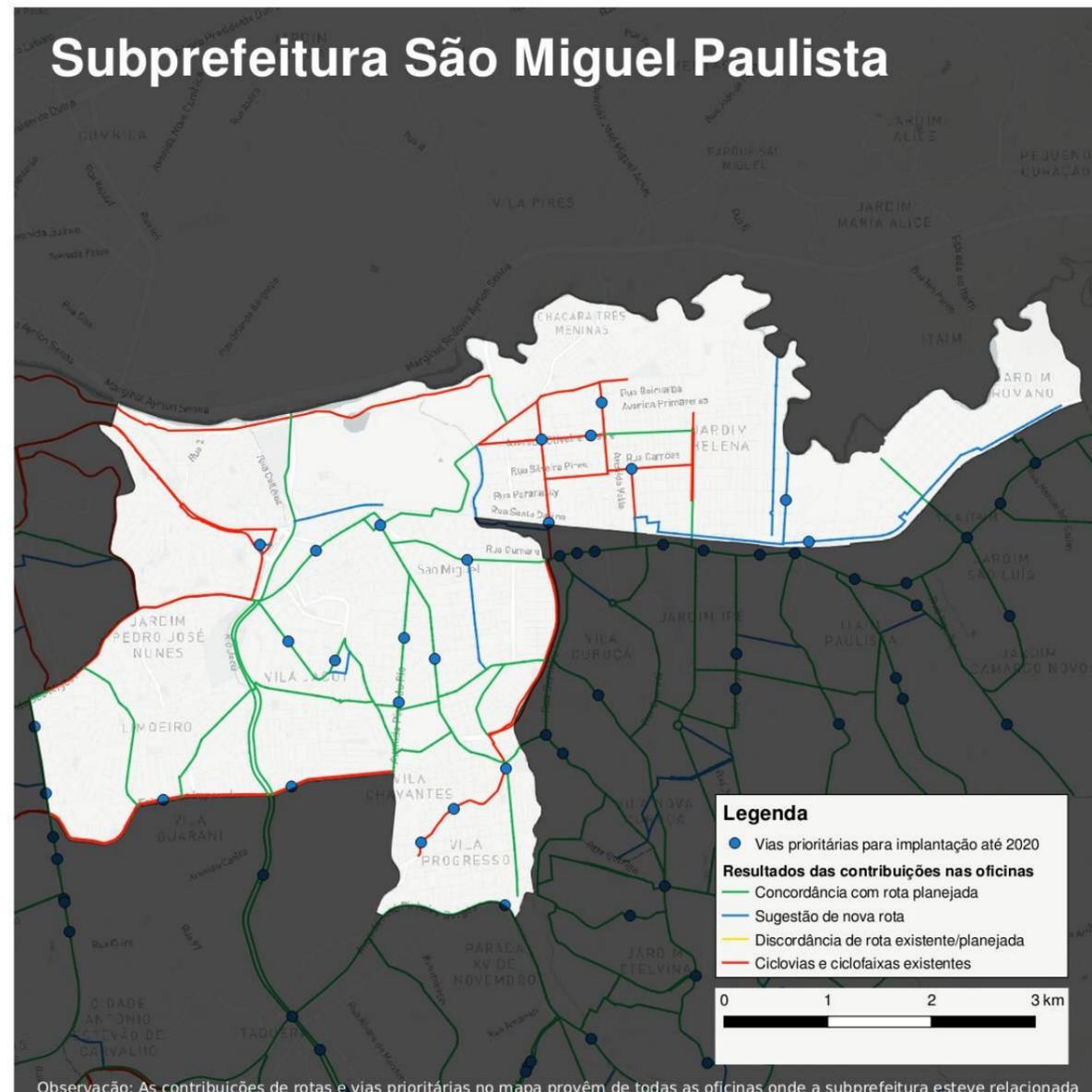


685 ciclistas / dia

Preservar o canteiro central, incorporar ciclorrota

Redução de velocidade / Medidas de moderação

Resultado - Subprefeitura São Miguel Paulista



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                               | Marcações de priorização | Observação                            |
|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|
| Av. Marechal Tito                     | 2                        |                                       |
| Av. Pires do Rio                      | 2                        |                                       |
| Av. Nordeste                          | 1                        |                                       |
| Av. São Miguel                        | 1                        |                                       |
| Av. Ten. Laudelino Ferreira do Amaral | 1                        |                                       |
| Rua Cordão de São Francisco           | 1                        |                                       |
| Malha Jardim Helena                   | 5                        | Infraestrutura existente (manutenção) |
| Rua Cardon                            | 3                        | Infraestrutura existente (manutenção) |
| Estrada do Imperador                  | 2                        | Infraestrutura existente (manutenção) |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

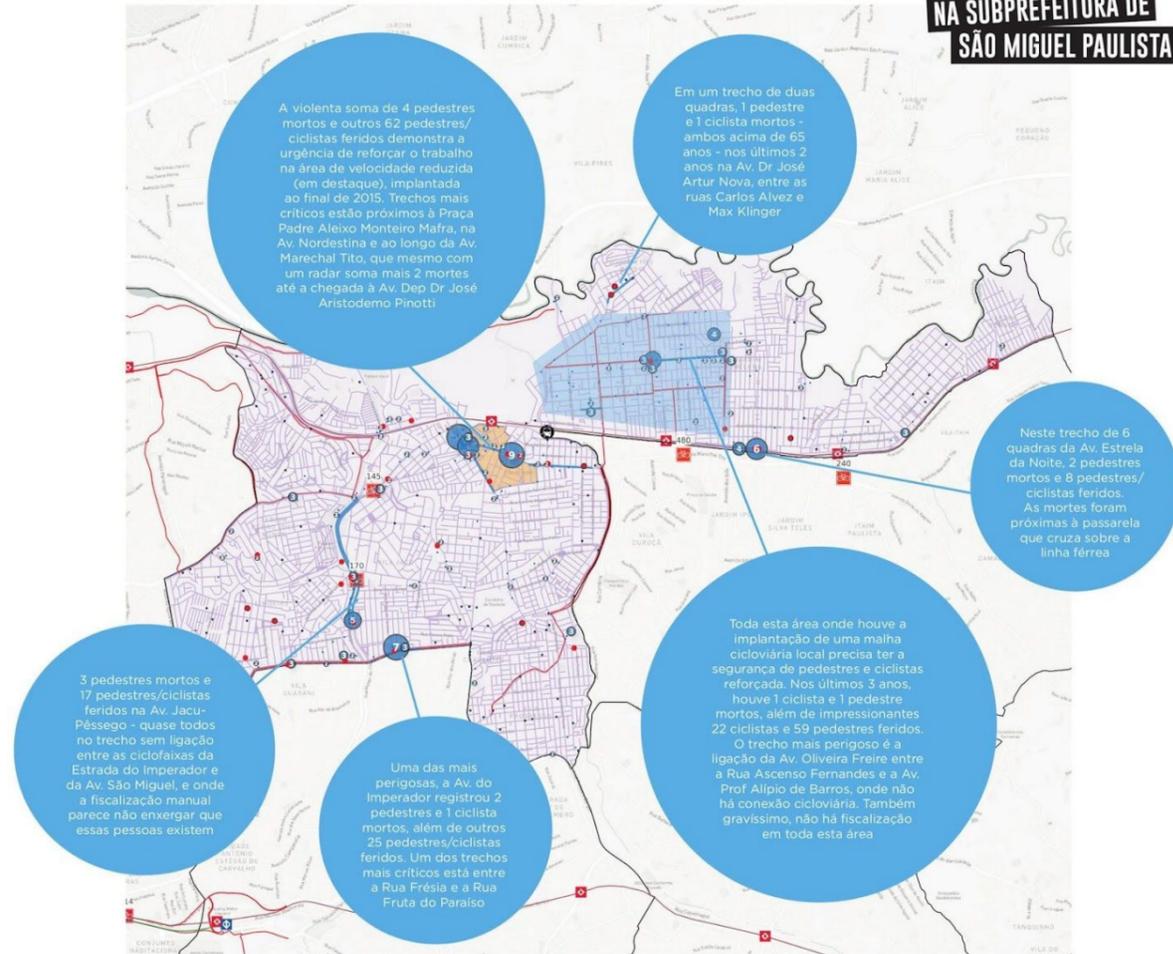
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

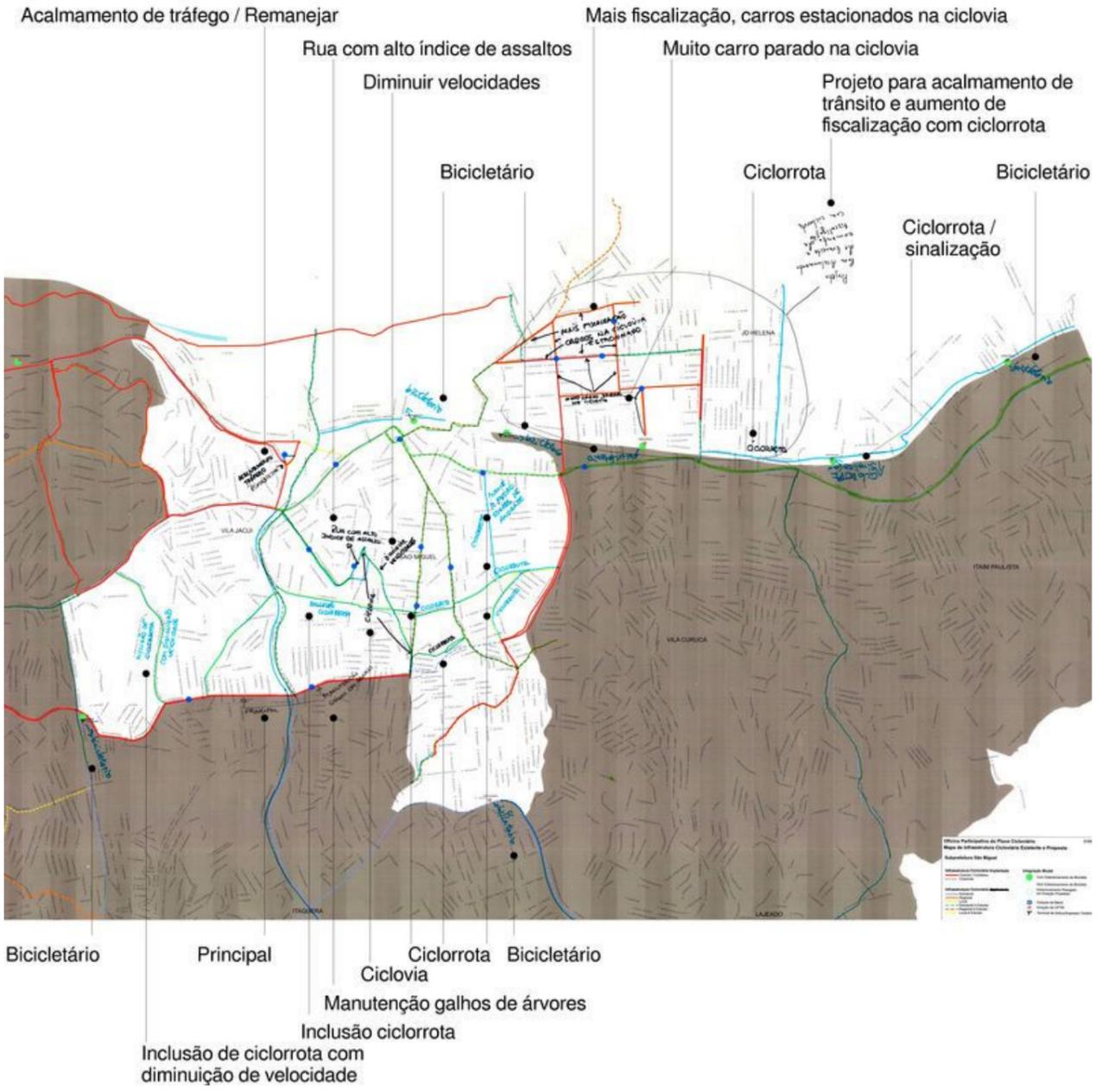
## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE SÃO MIGUEL PAULISTA

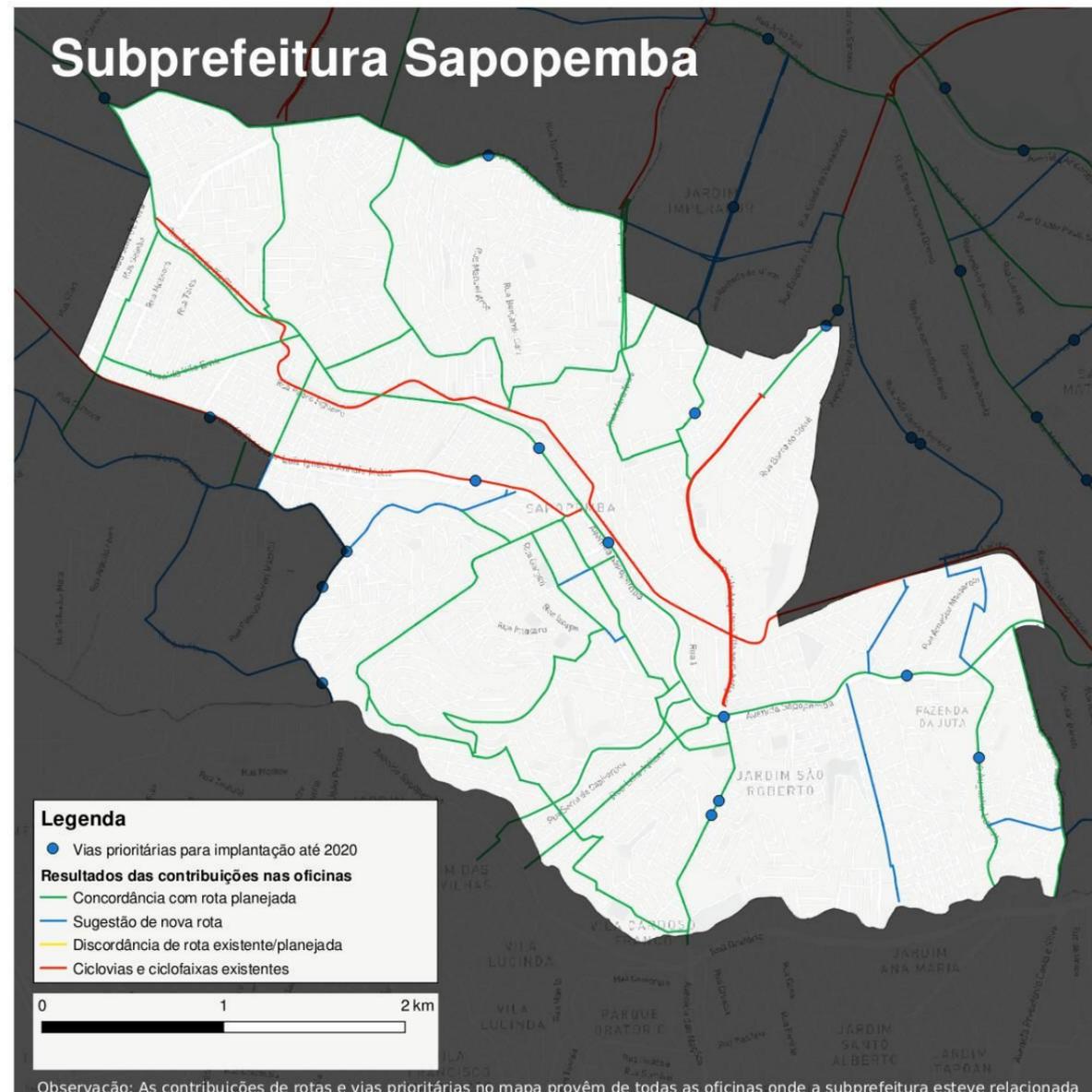


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode desviá-los levemente dos locais exatos.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.





### Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                             | Marcações de priorização | Observação                            |
|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|
| Av. Sapopemba                       | 4                        |                                       |
| Rua Antônio de França e Silva       | 2                        |                                       |
| Av. da Barreira Grande              | 1                        |                                       |
| Rua Augustin Luberti                | 1                        |                                       |
| Rua São José do Divino              | 1                        |                                       |
| Rua Turvolândia                     | 1                        |                                       |
| Av. Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello | 2                        | Infraestrutura existente (manutenção) |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

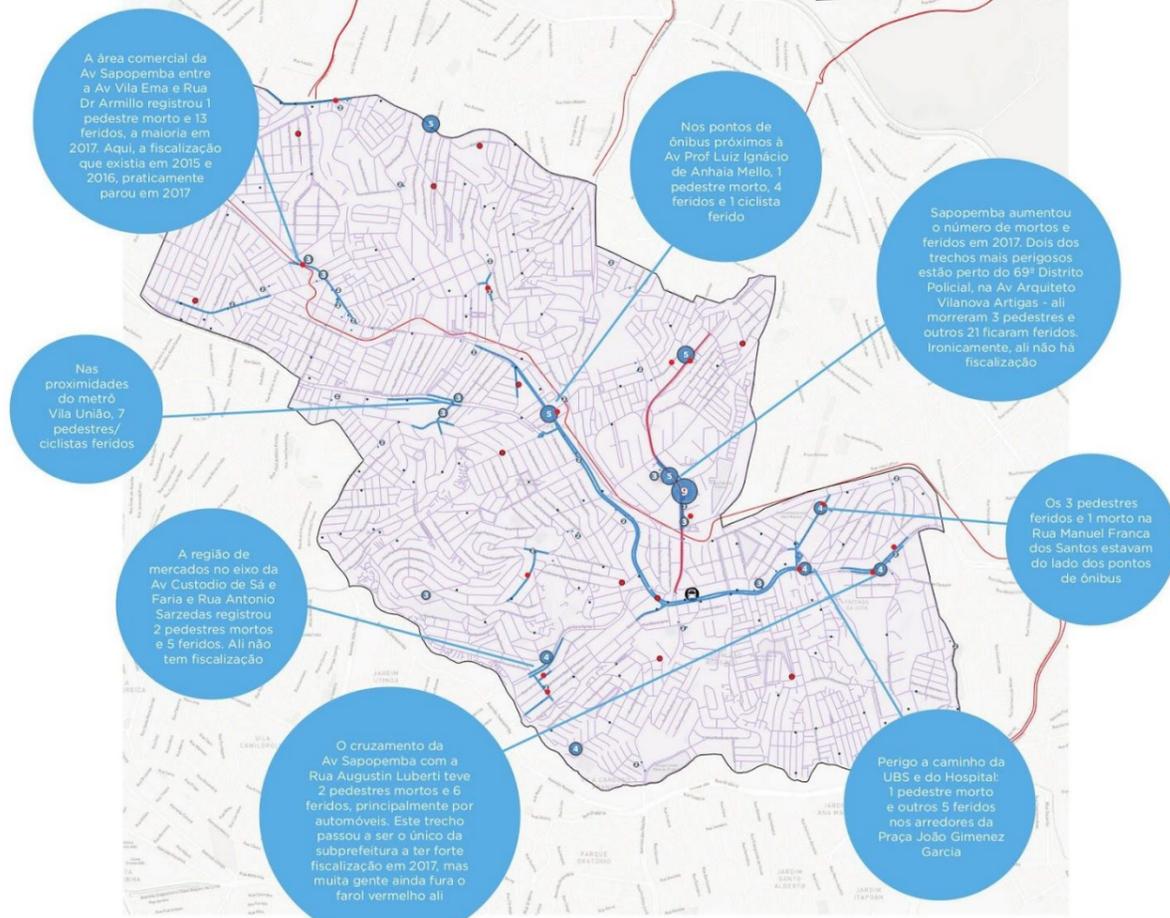
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE SAPOEMBÁ

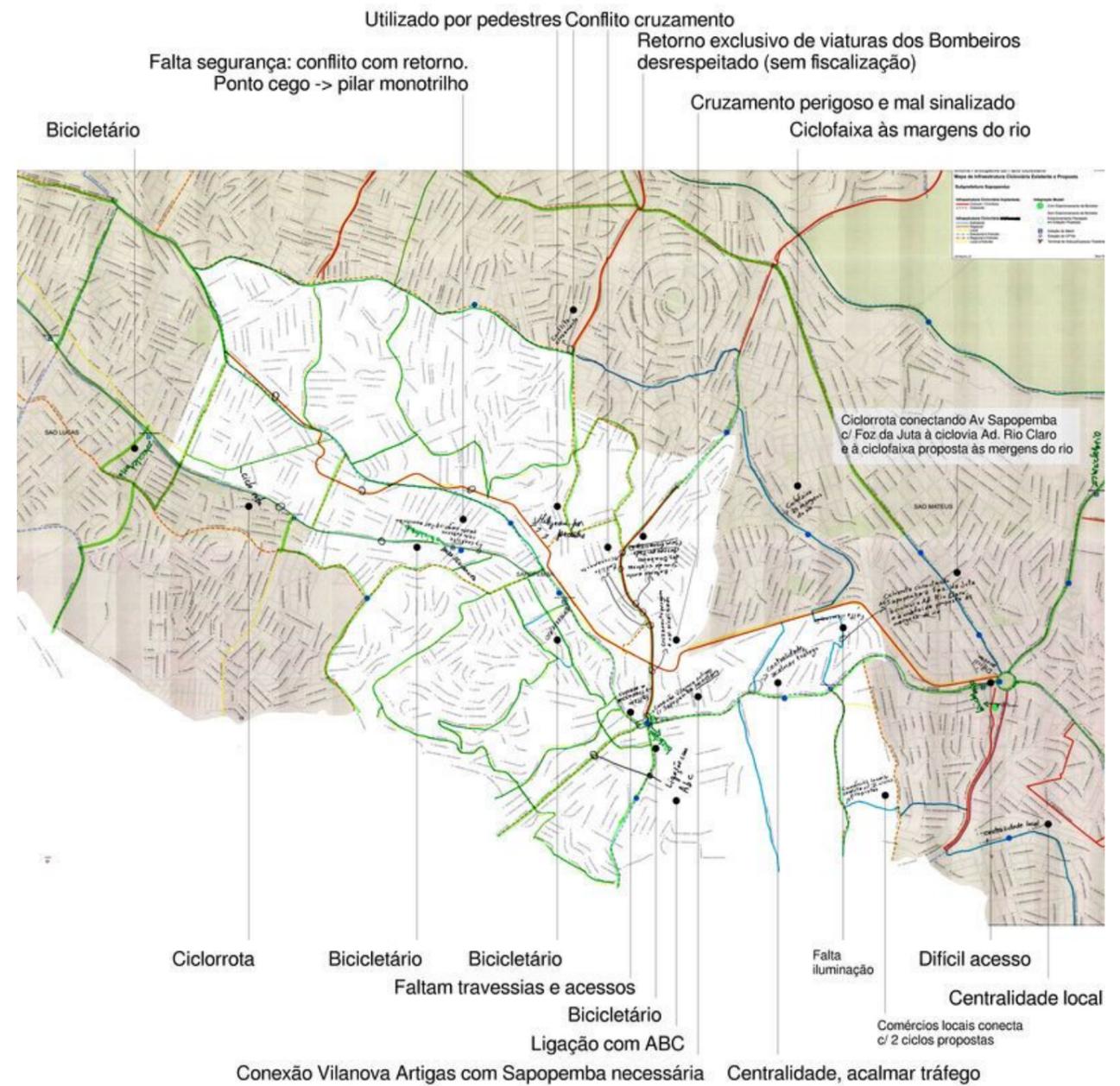


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode desviá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



6ª Oficina: Zona Norte - Subprefeituras Jaçanã/Tremembé, Perus e Pirituba/Jaraguá

Data: 30/03/2019, das 14h às 18h

Local: Subprefeitura Pirituba/Jaraguá - Rua Luis Carneiro, 193



**Facilitação (BIGRS)**

-

**Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)**

Anderson Augusto

Carlos Henrique Ramos Lopes

**Lista de presença - CET**

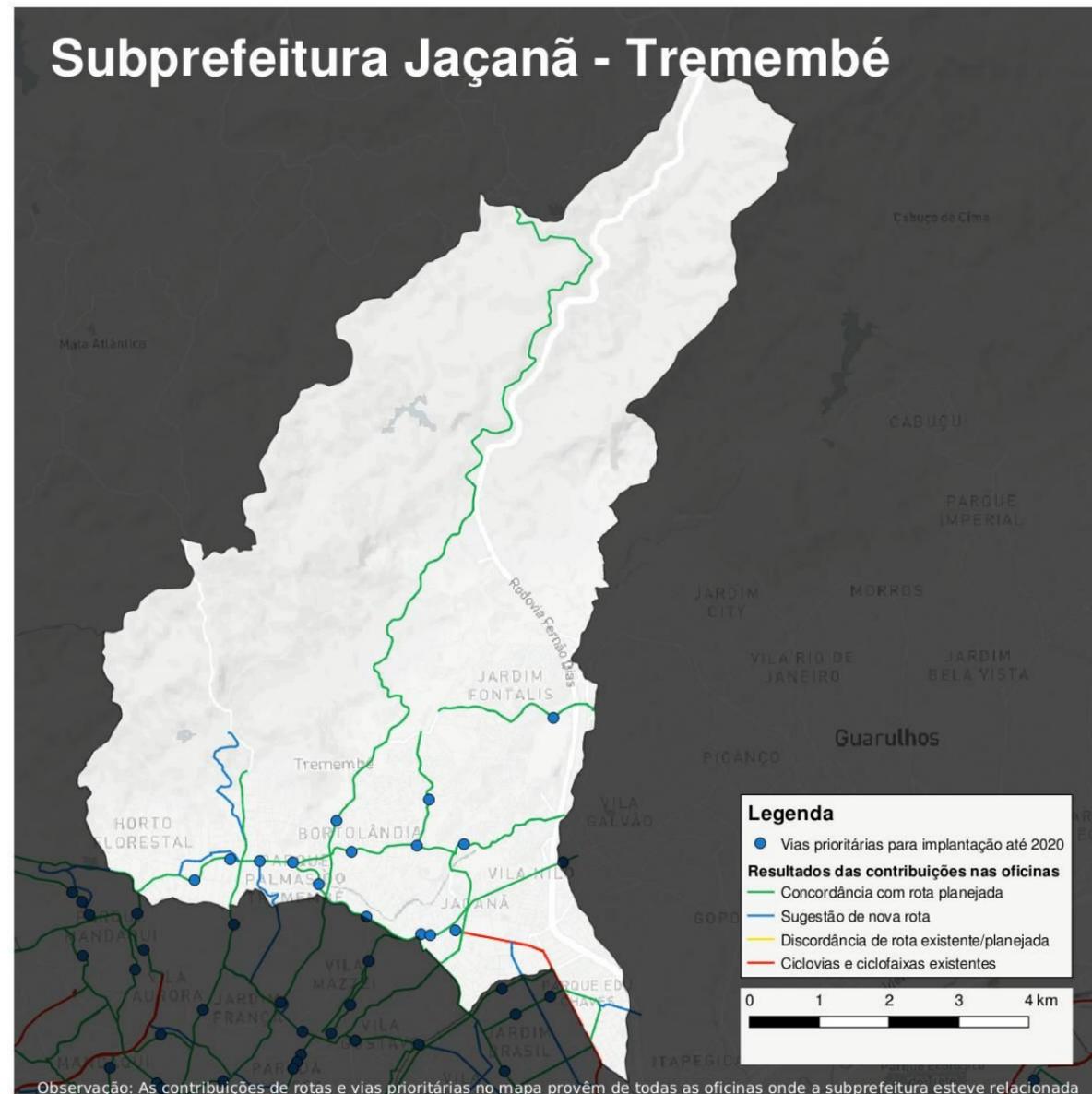
1. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
2. Anderson Aparecido Souza Nunes - Agente de transporte
3. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
4. Caio Vinicius Ferreira - Gestor de trânsito
5. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
6. Fabio Ferraro P. de Mattos - Gestor de trânsito
7. Maria da Graça N. de Brito - Gestora de trânsito
8. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito

**Lista de presença - Ciclistas**

1. Anderson Augusto
2. Carlos Henrique Ramos Lopes
3. Fernando Augusto Abreu
4. Flavio Soares
5. Lucelia Moradei Santos
6. Roberson Miguel

**Lista de presença - Outros**

1. Soraya Sueni Prelog - Subprefeitura Pirituba/Jaraguá



### Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                           | Marcações de priorização | Observação |
|-----------------------------------|--------------------------|------------|
| Rua Maria Amália Lopes de Azevedo | 6                        |            |
| Rua Manoel Gaya                   | 3                        |            |
| Av. Antonelo da Messina           | 2                        |            |
| Rua Benjamin Pereira              | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

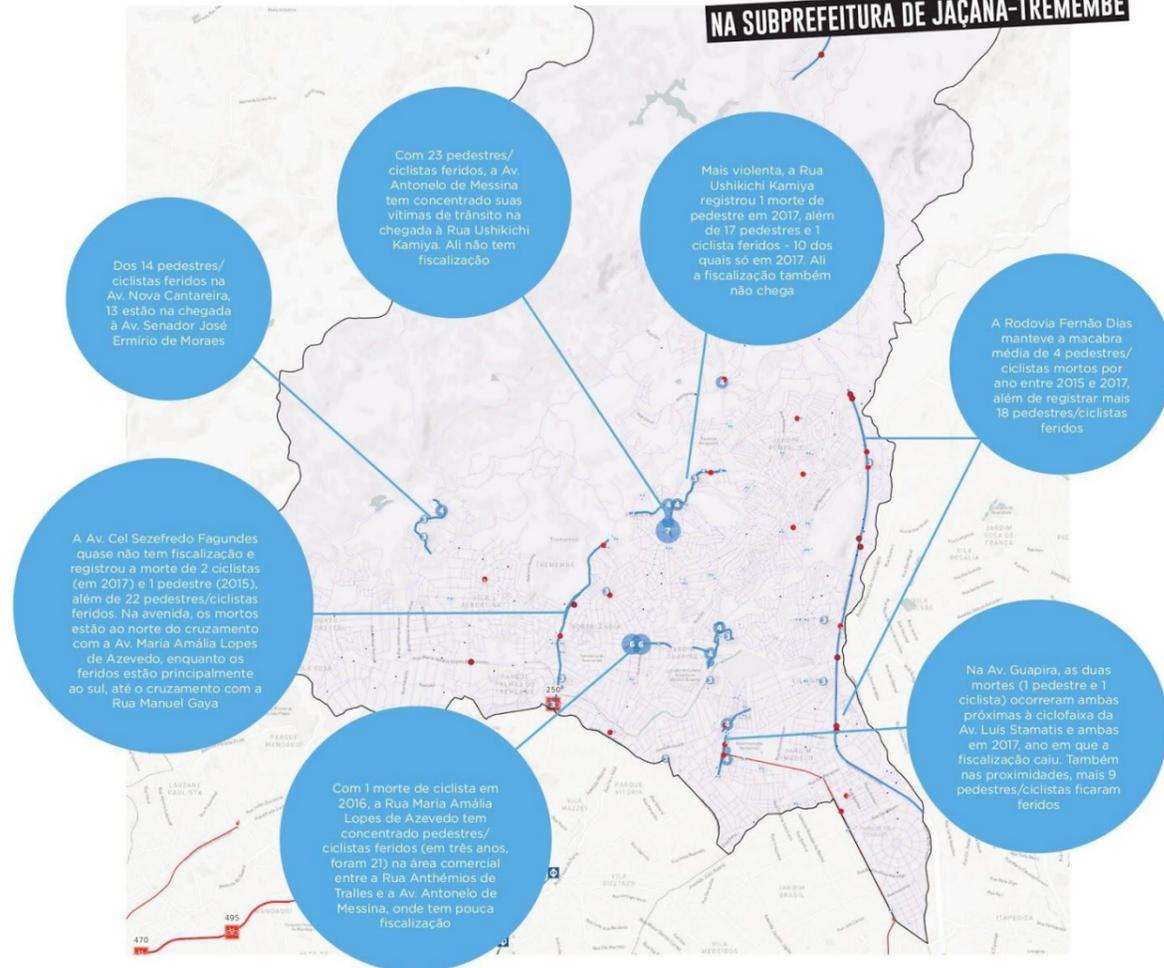
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE JAÇANÃ-TREMEMBÉ



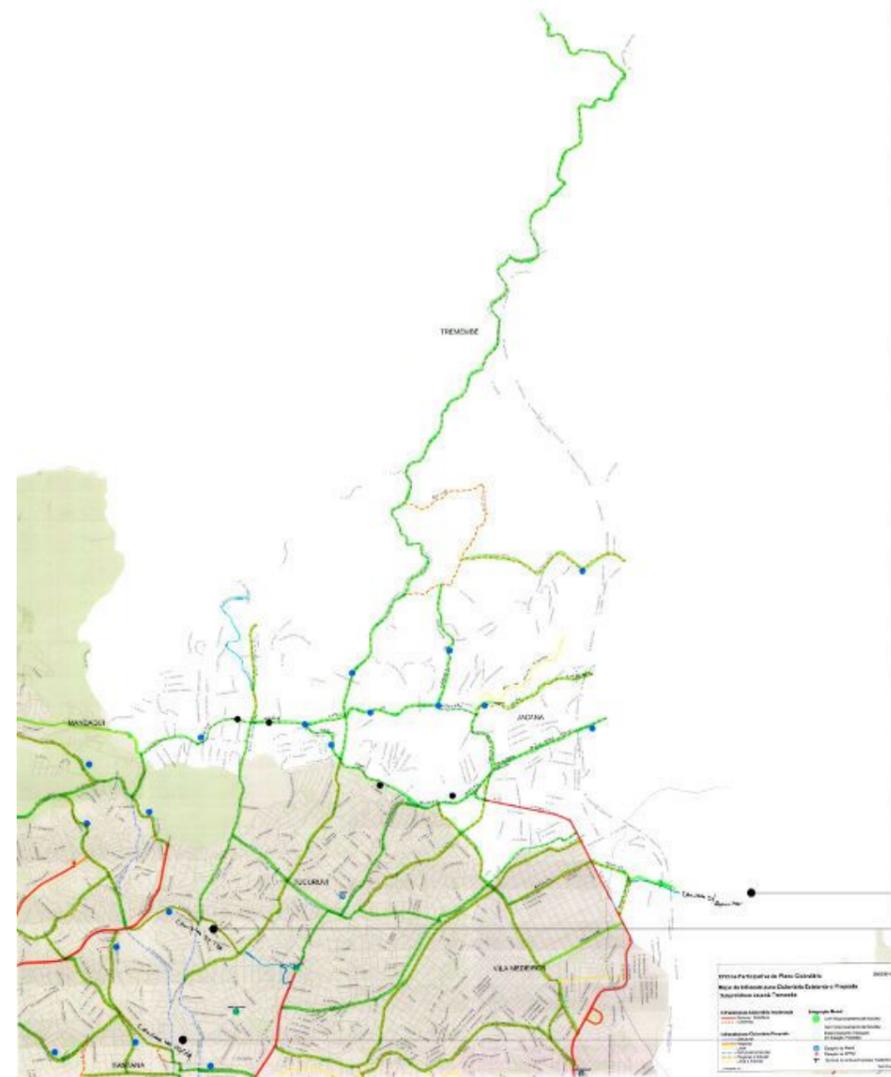
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

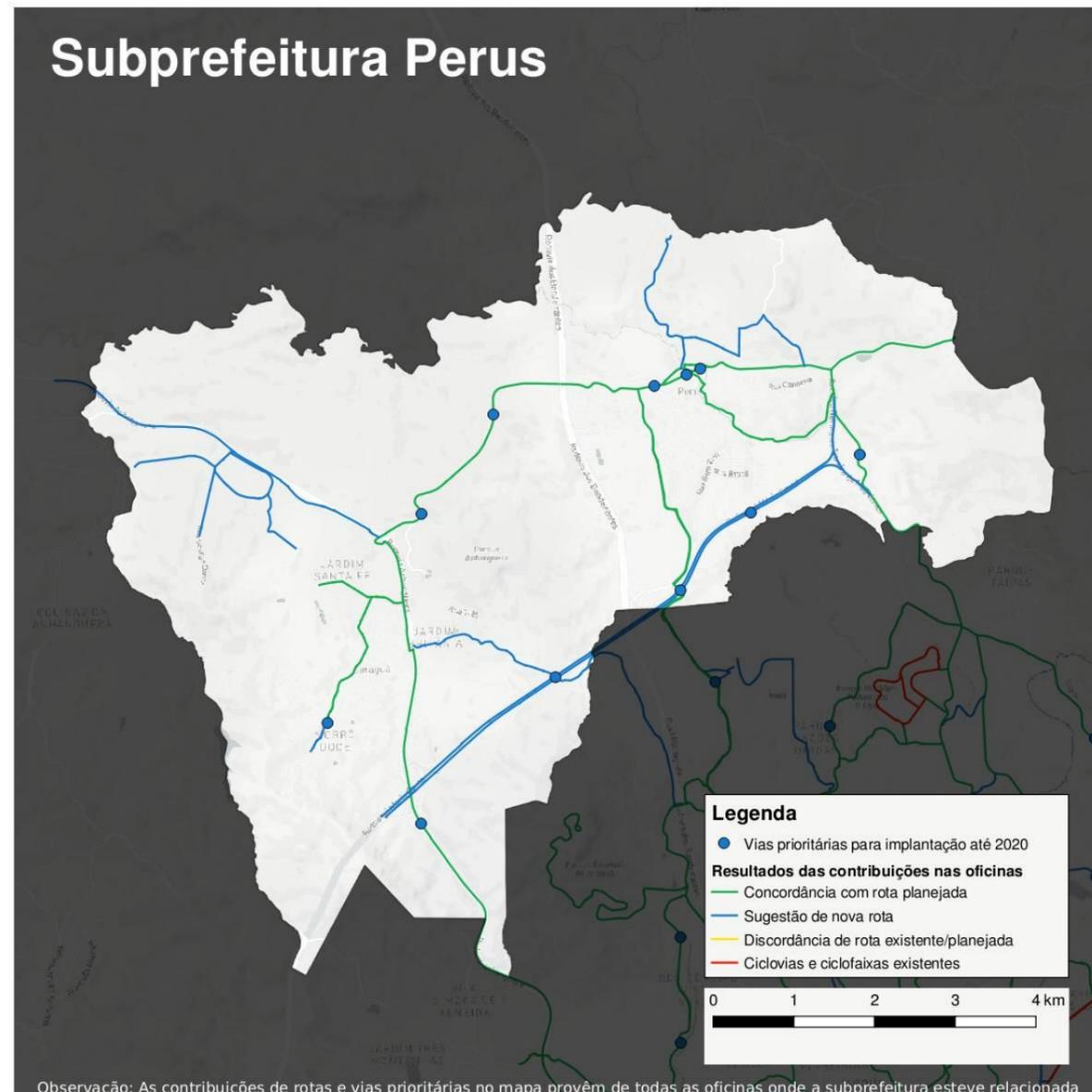
Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.

Fonte: Base de dados de mortos e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.





### Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                           | Marcações de priorização | Observação |
|-----------------------------------|--------------------------|------------|
| Av. Dr. Sylvio de Campos          | 3                        |            |
| Rodoanel Mário Covas              | 3                        |            |
| Av. Fortunata Tadietti Natucci    | 2                        |            |
| Av. Raimundo Pereira de Magalhães | 1                        |            |
| Rodovia Anhanguera                | 1                        |            |
| Rua Eduardo Grusius               | 1                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

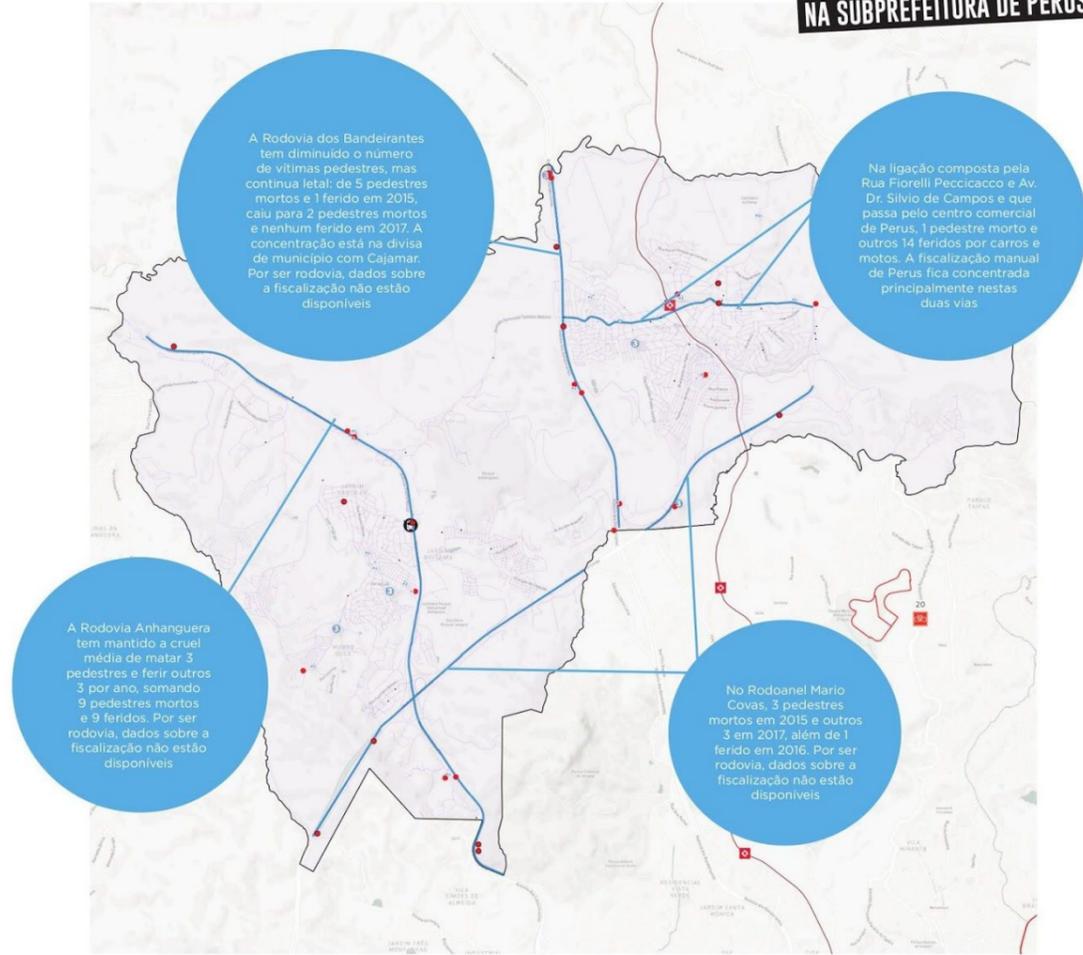
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

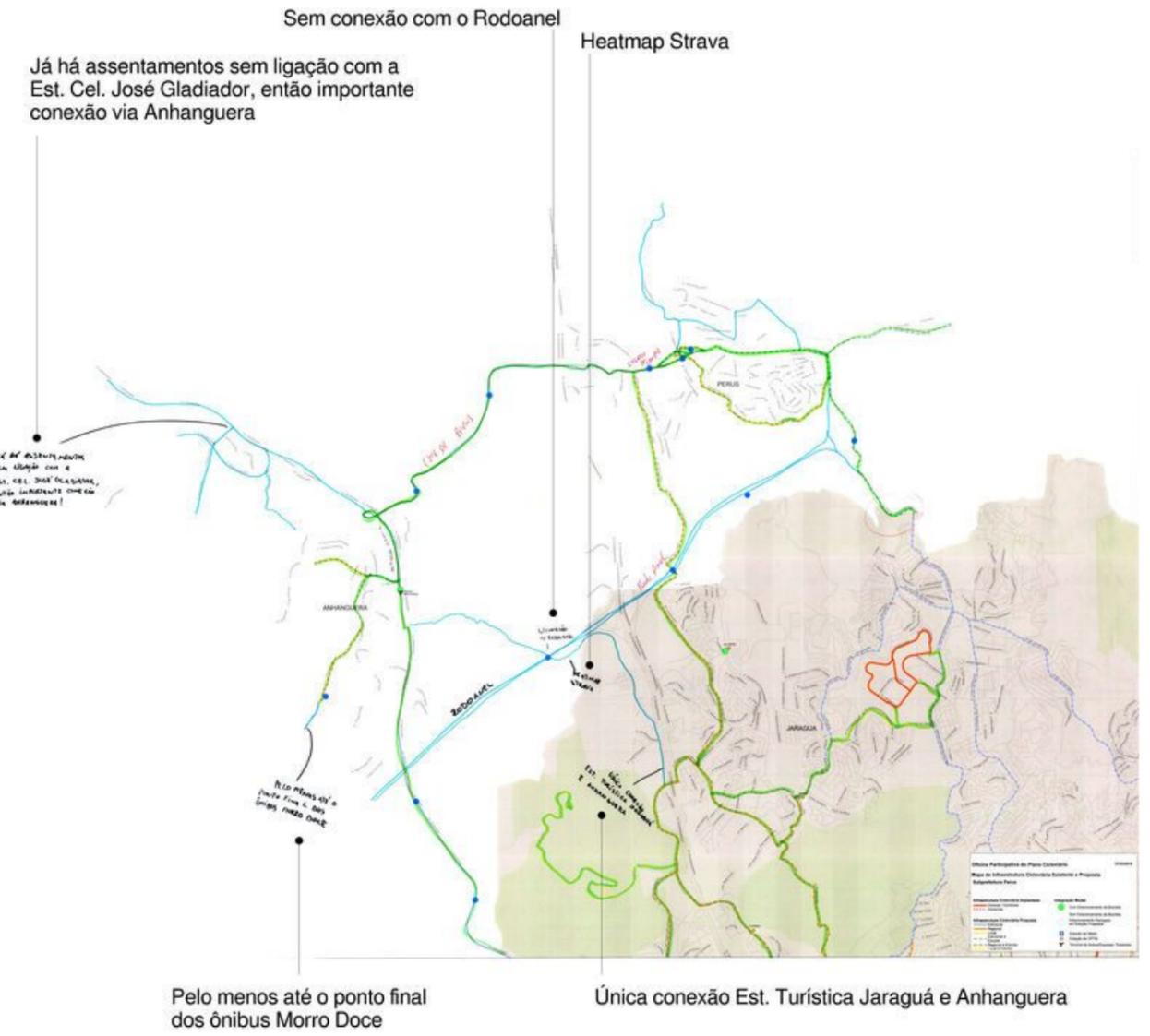
## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE PERUS

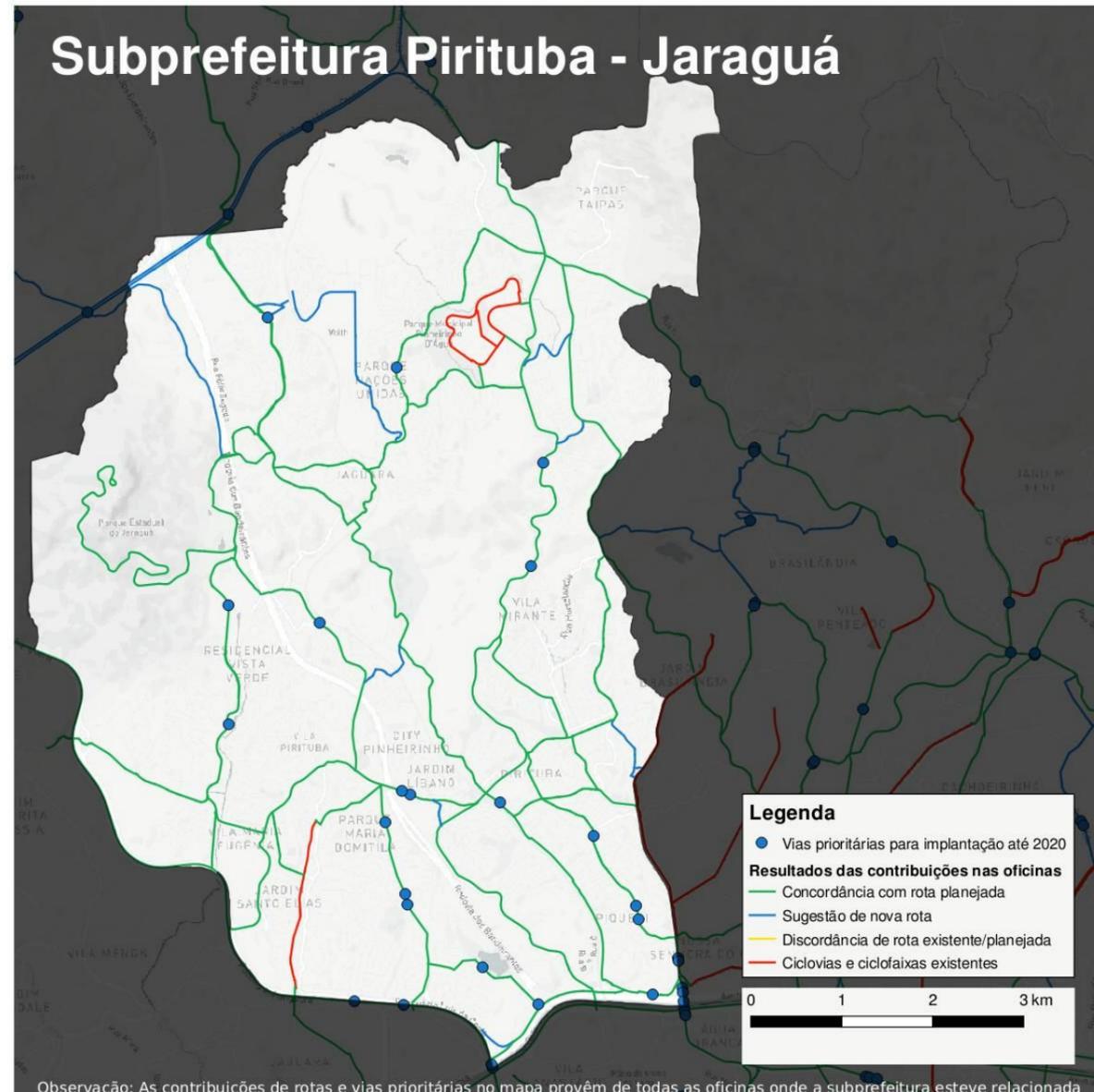


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviás e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los aparentemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.





**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão                           | Marcações de priorização | Observação |
|-----------------------------------|--------------------------|------------|
| Av. do Anastácio                  | 3                        |            |
| Av. Paula Ferreira                | 3                        |            |
| Av. Raimundo Pereira de Magalhães | 3                        |            |
| Av. Cardeal Mota                  | 2                        |            |
| Av. Mutinga                       | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

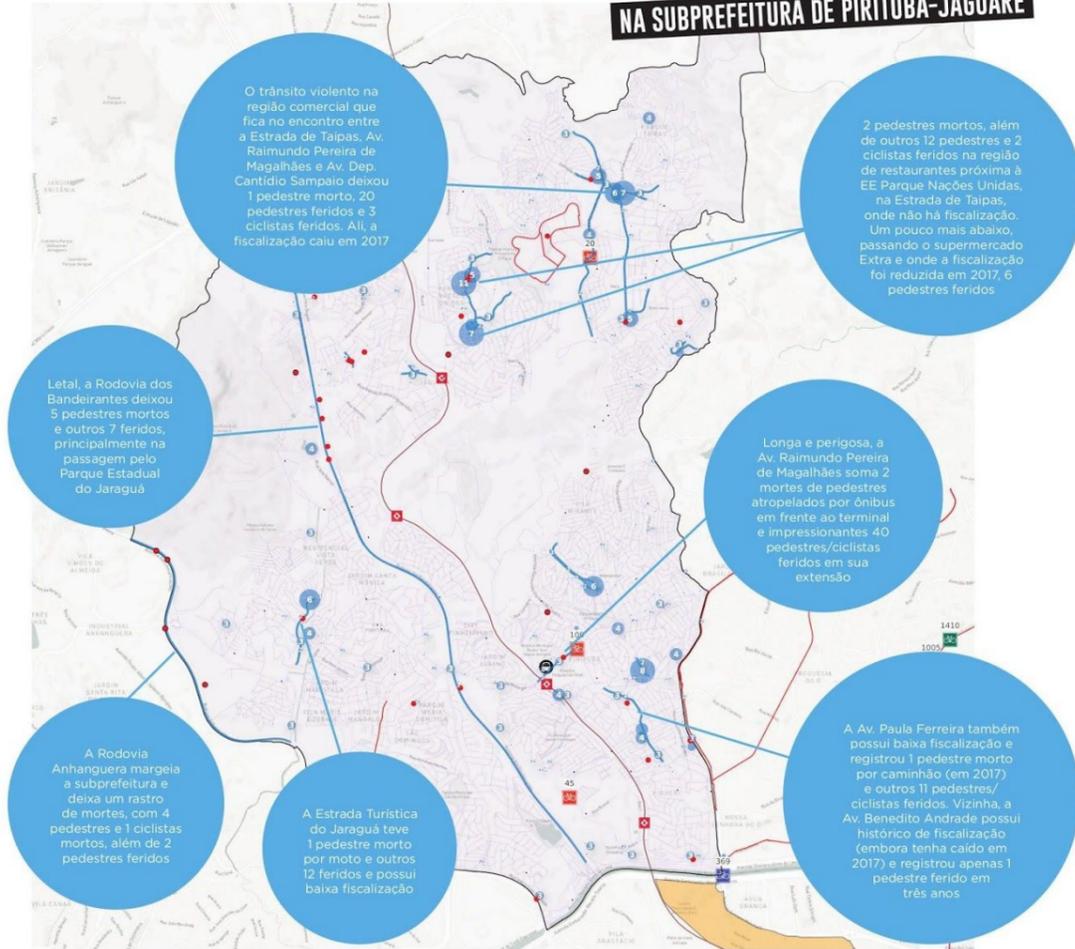
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE PIRITUBA-JAGUARÉ

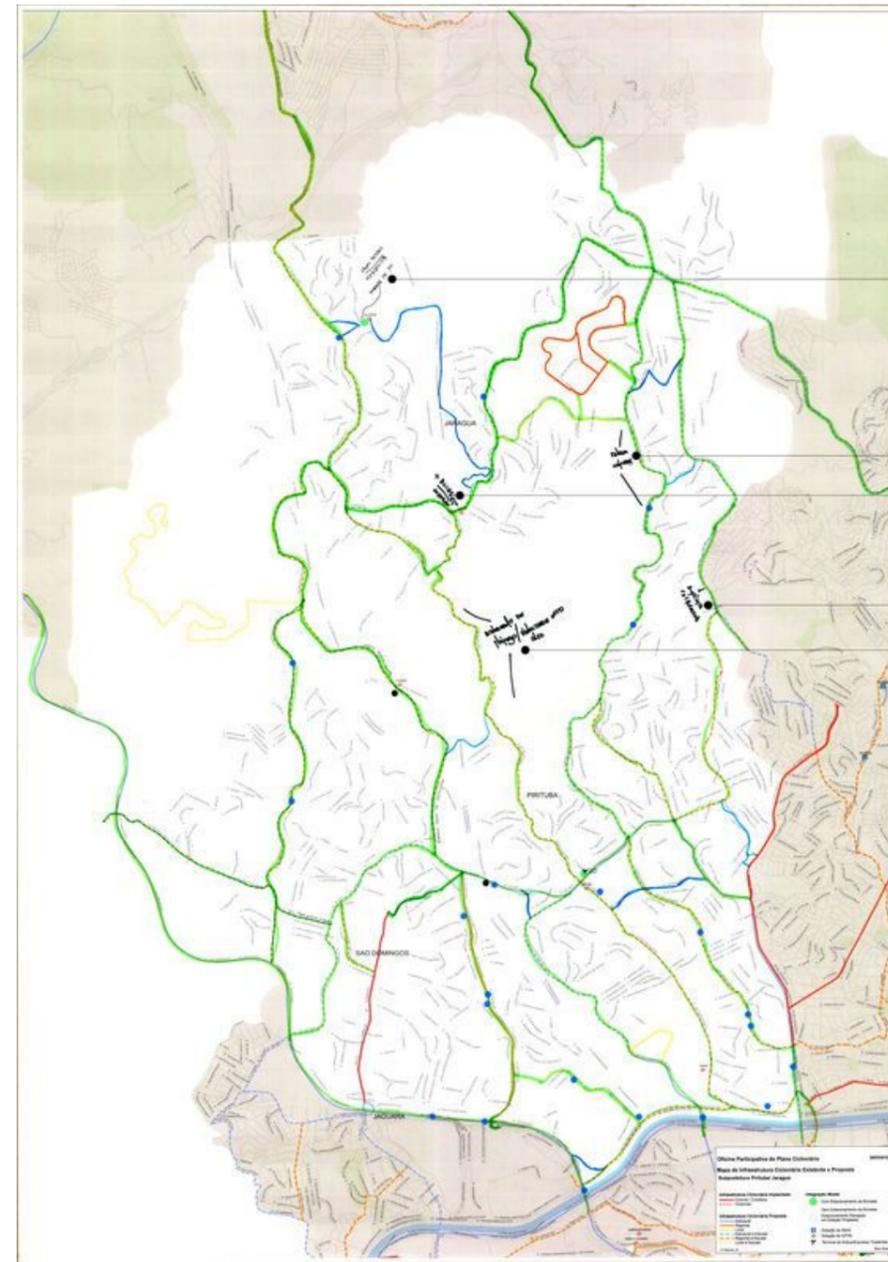


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m/100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclodivida: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.



Já há pequeno bicicletário

Faltam calçadas  
+ Bicicletário

Ampliação calçamento  
Acalmamento de tráfego /  
Velocidade muito alta

## 7ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Guaianases, Itaim Paulista, Itaquera e São Mateus

Data: 13/04/2019, das 10h às 14h

Local: Cemob - Centro de Estudos e Desenvolvimento de Educação - Rua Vilela, 579



### Facilitação (BIGRS)

Viviane Tiezzi

### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Leandro Bazito

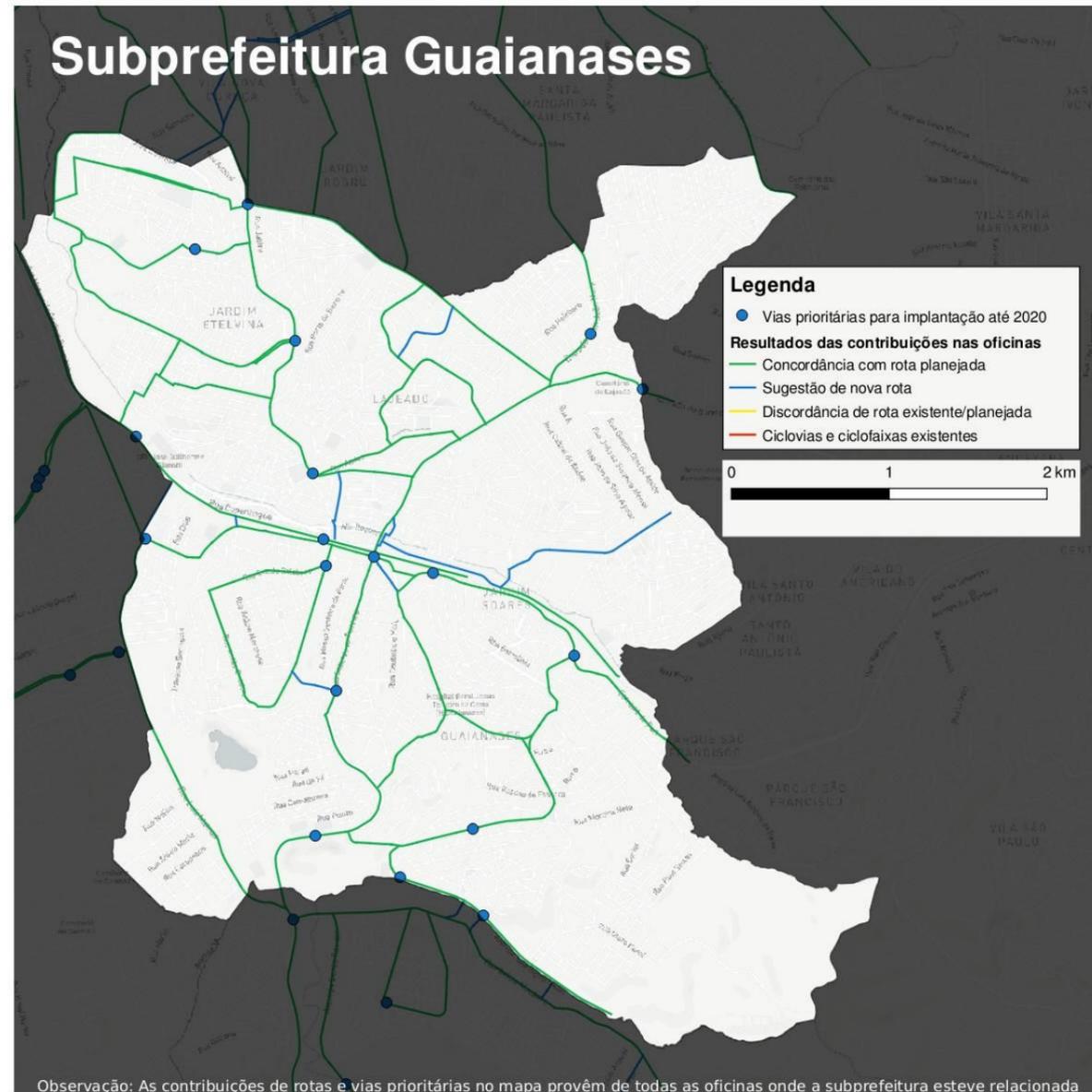
Marcia Ferreira Nogueira

### Lista de presença - CET

1. Elisabete França - Diretora adjunta de Planejamento e Projetos
2. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
3. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
4. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
5. Paula Fagundes Mugnato - Assistente administrativa
6. Raquel Lourenço Mendes Novis - Gestora de trânsito
7. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito

### Lista de presença - Ciclistas

1. Adeilton Braz da Silva
2. Anderson Augusto
3. Davi Gomes dos Santos
4. Domingos Pimentel
5. Eduardo Magrão
6. Etelvina Mendes
7. Felipe Claros
8. Fernando Santiago
9. Flavio Soares
10. Gabriela Monteiro
11. Gabriel José
12. Hamilton Takeda
13. João Bosco Timóteo de Carvalho
14. Joel da Silva Oliveira
15. Kaciane Martins
16. Leonardo Gentile
17. Magno Lima Sousa
18. Marcia Ferreira Nogueira
19. Paula de Oliveira Souza
20. Robson Manoel de Oliveira
21. Rubens Alves Ribeiro Júnior
22. Sergio Telles
23. Silvana A. Costa



### Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão               | Marcações de priorização | Observação |
|-----------------------|--------------------------|------------|
| Av. Nordeste          | 3                        |            |
| Av. José Higino Neves | 2                        |            |
| Estrada de Poá        | 2                        |            |
| Rua Salvador Gianetti | 2                        |            |
| Rua Saturnino Pereira | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

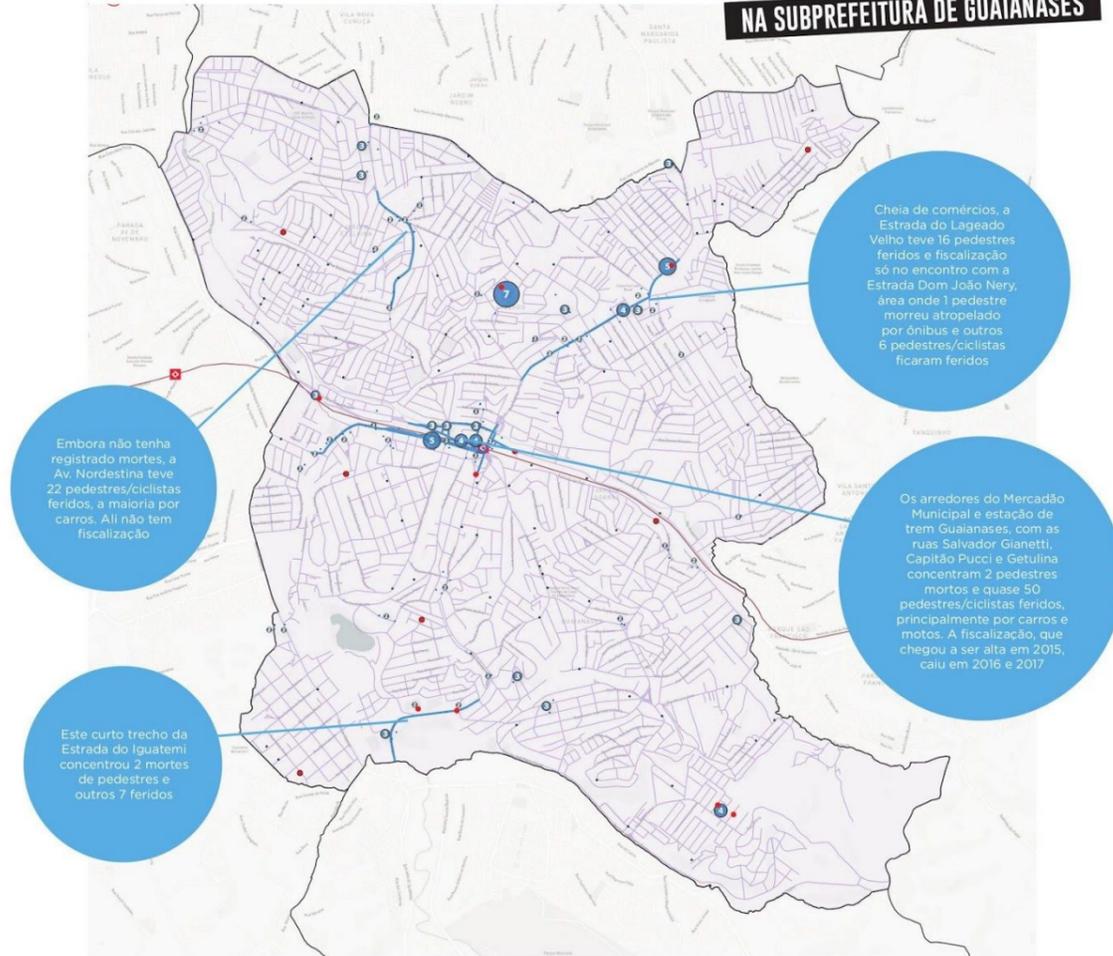
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE GUAIANASES

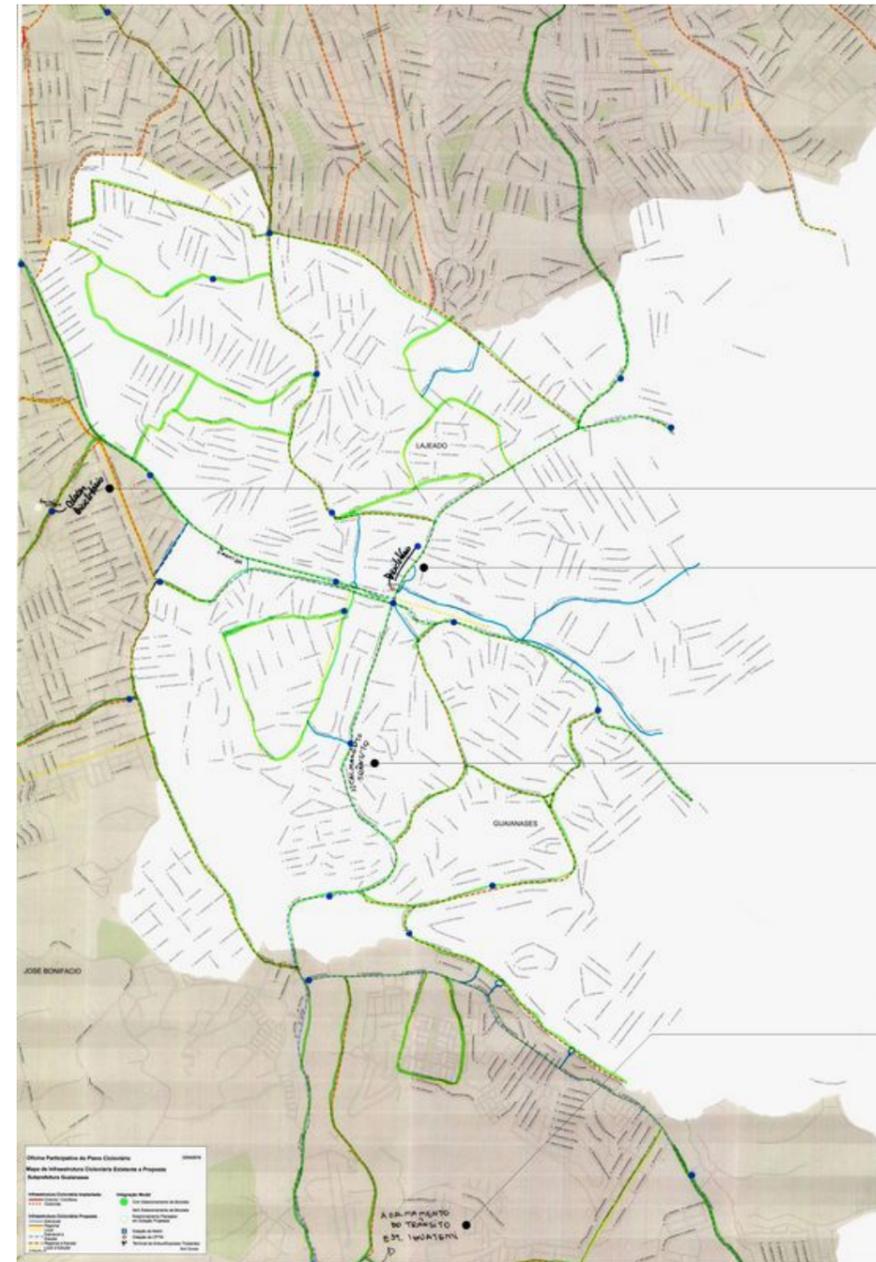


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registra perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.



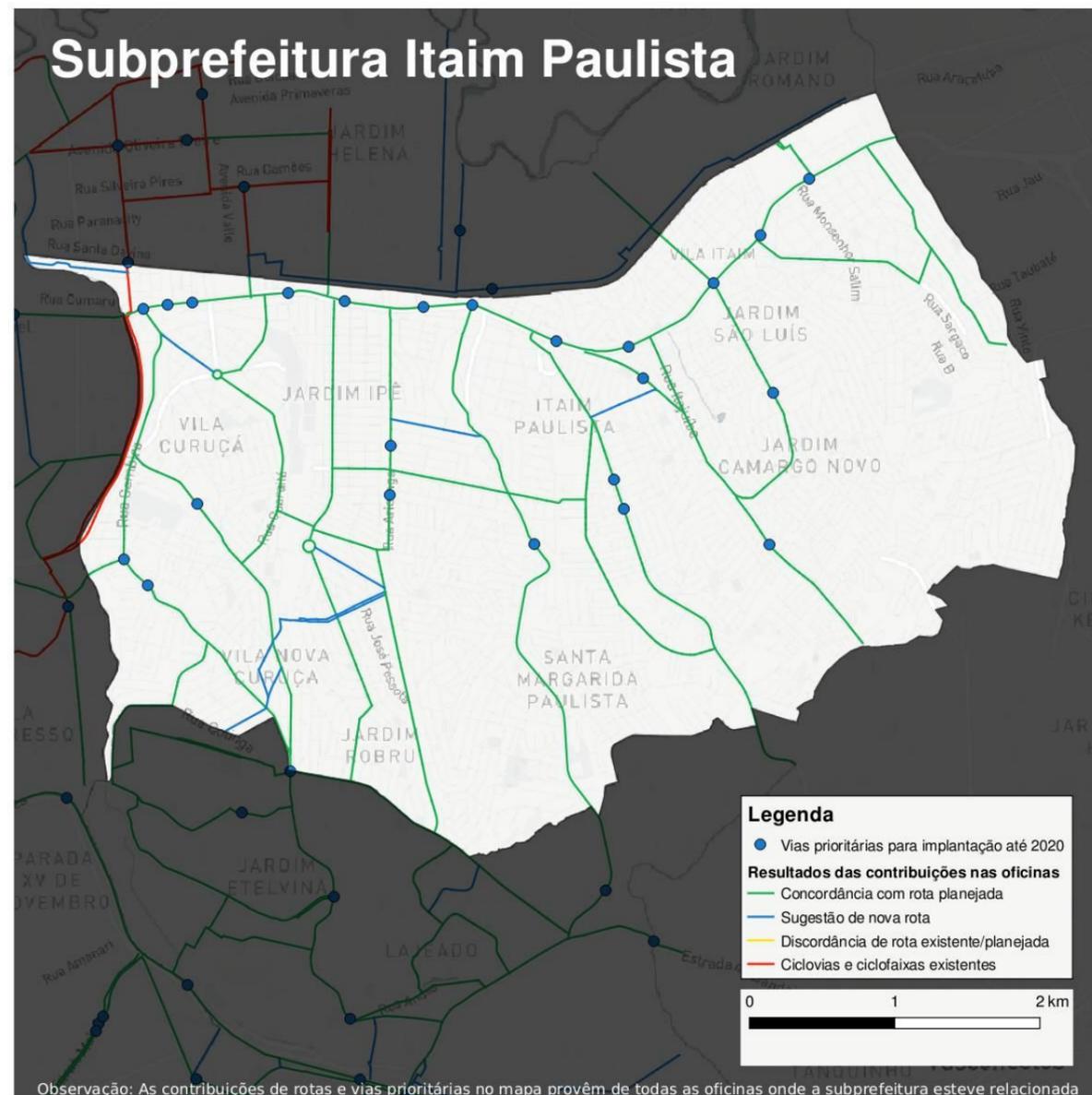
Colocar bicicletário

Bicicletário

Acalmamento de trânsito

Acalmamento de trânsito - Estrada do Iguatemi

Resultado - Subprefeitura Itaim Paulista



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão               | Marcações de priorização | Observação |
|-----------------------|--------------------------|------------|
| Av. Marechal Tito     | 12                       |            |
| Av. Nordesteina       | 2                        |            |
| Estrada Dom João Nery | 2                        |            |
| Rua Aricanga          | 2                        |            |
| Rua Tibúrcio de Souza | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

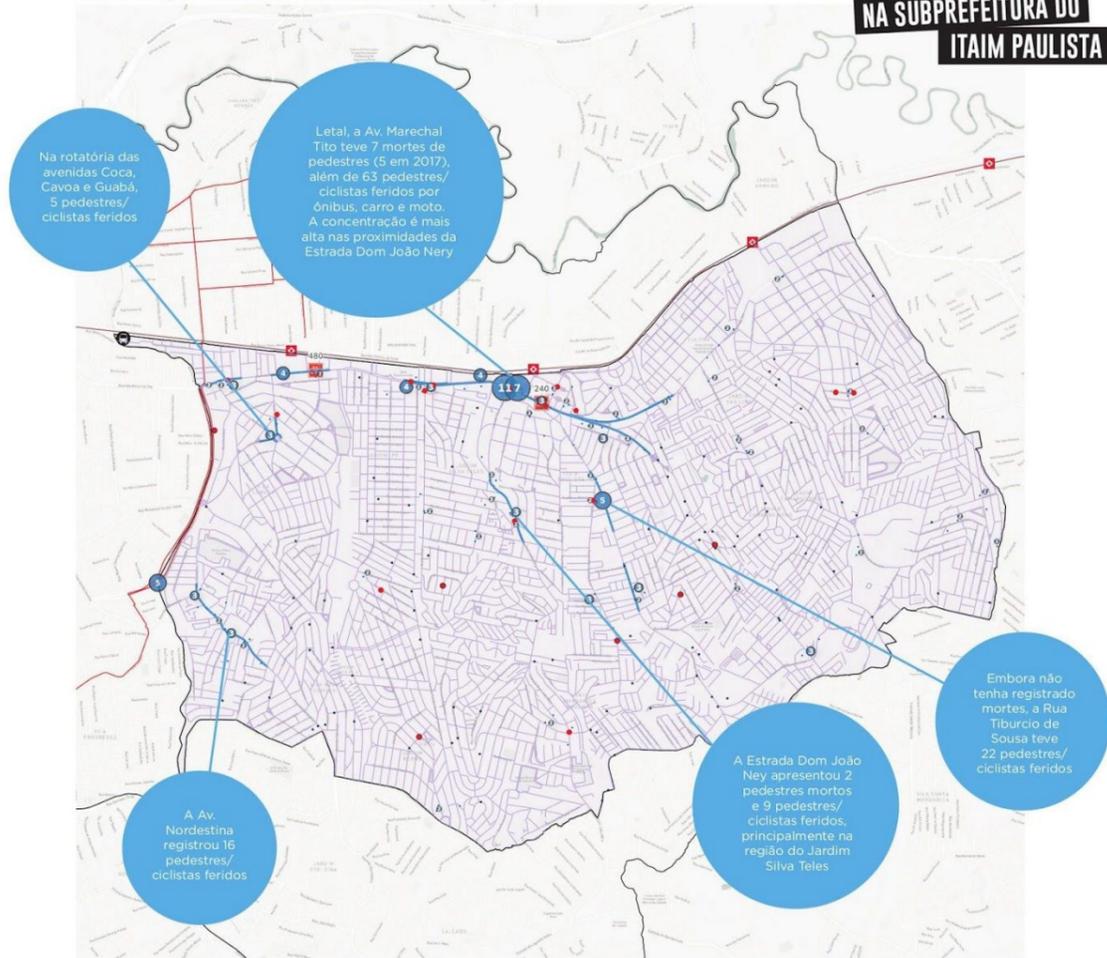
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DO ITAIM PAULISTA

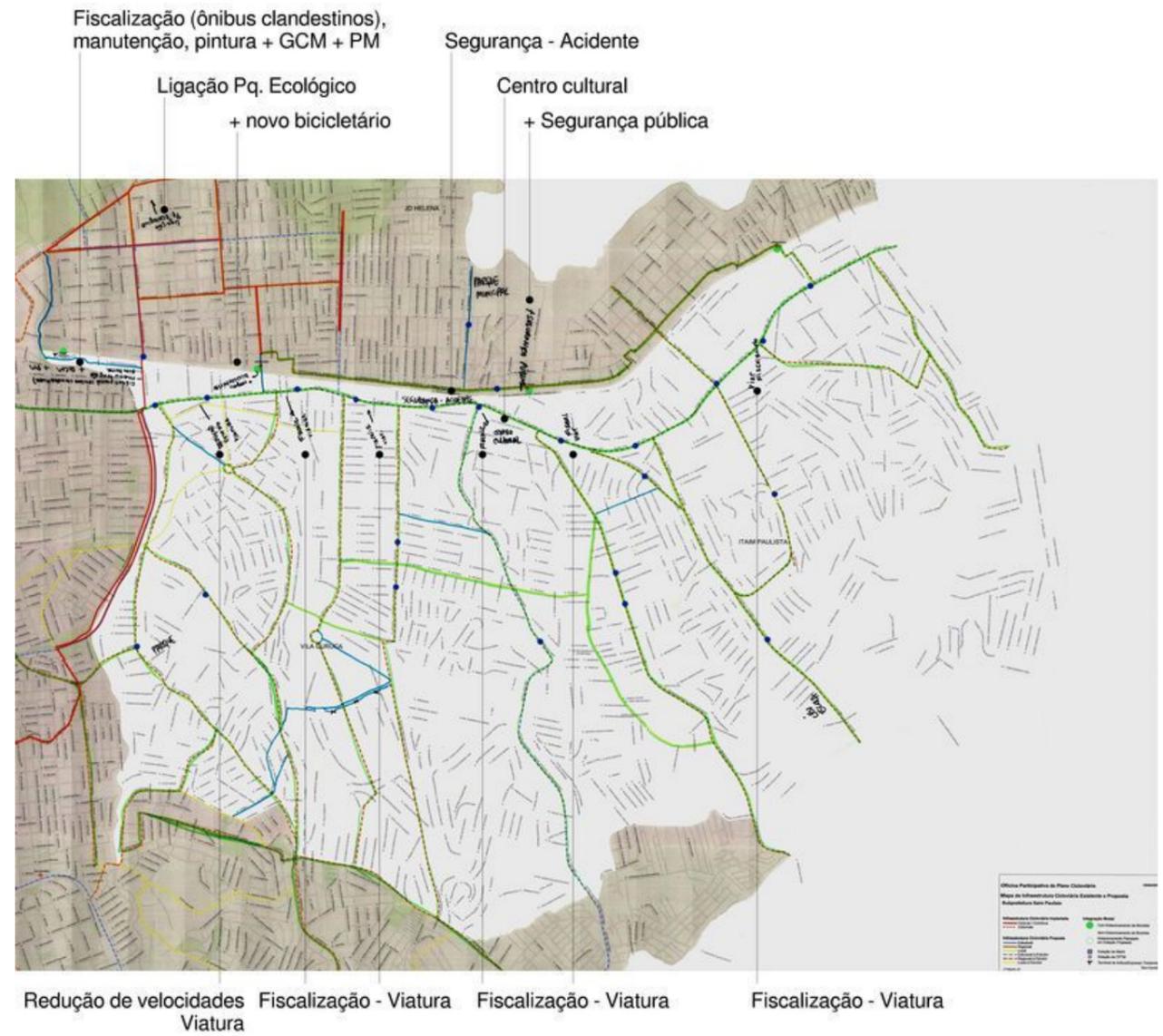


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

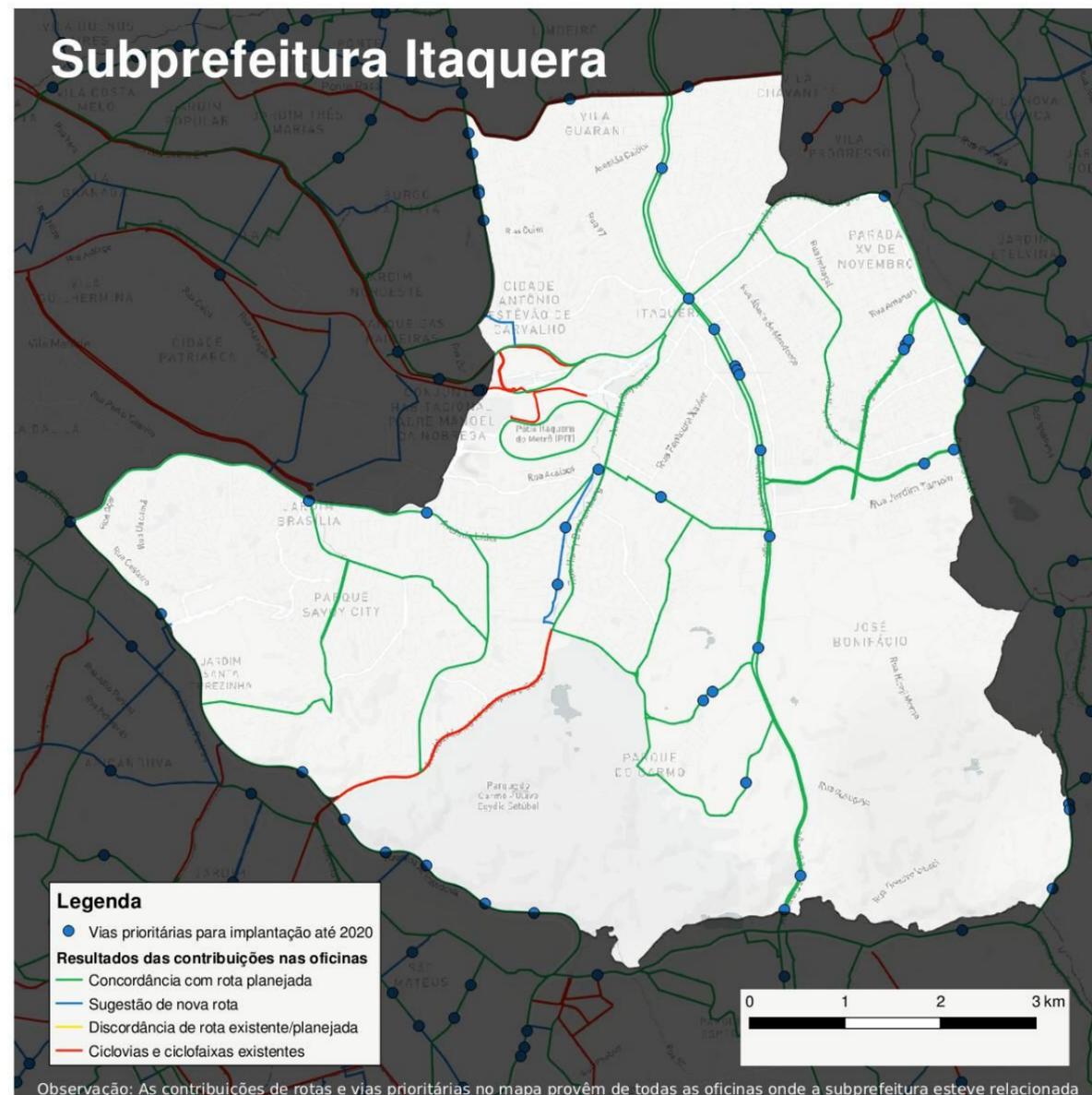
### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET. Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET. Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade. Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014. Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



Resultado - Subprefeitura Itaquera



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                        | Marcações de priorização | Observação |
|--------------------------------|--------------------------|------------|
| Av. Jacu-Pêssego               | 11                       |            |
| Av. Nagib Farah Maluf          | 3                        |            |
| Av. Dr. Francisco Munhoz Filho | 2                        |            |
| Av. José Pinheiro Borges       | 2                        |            |
| Av. Líder                      | 2                        |            |
| Av. Prof. João Batista Conti   | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

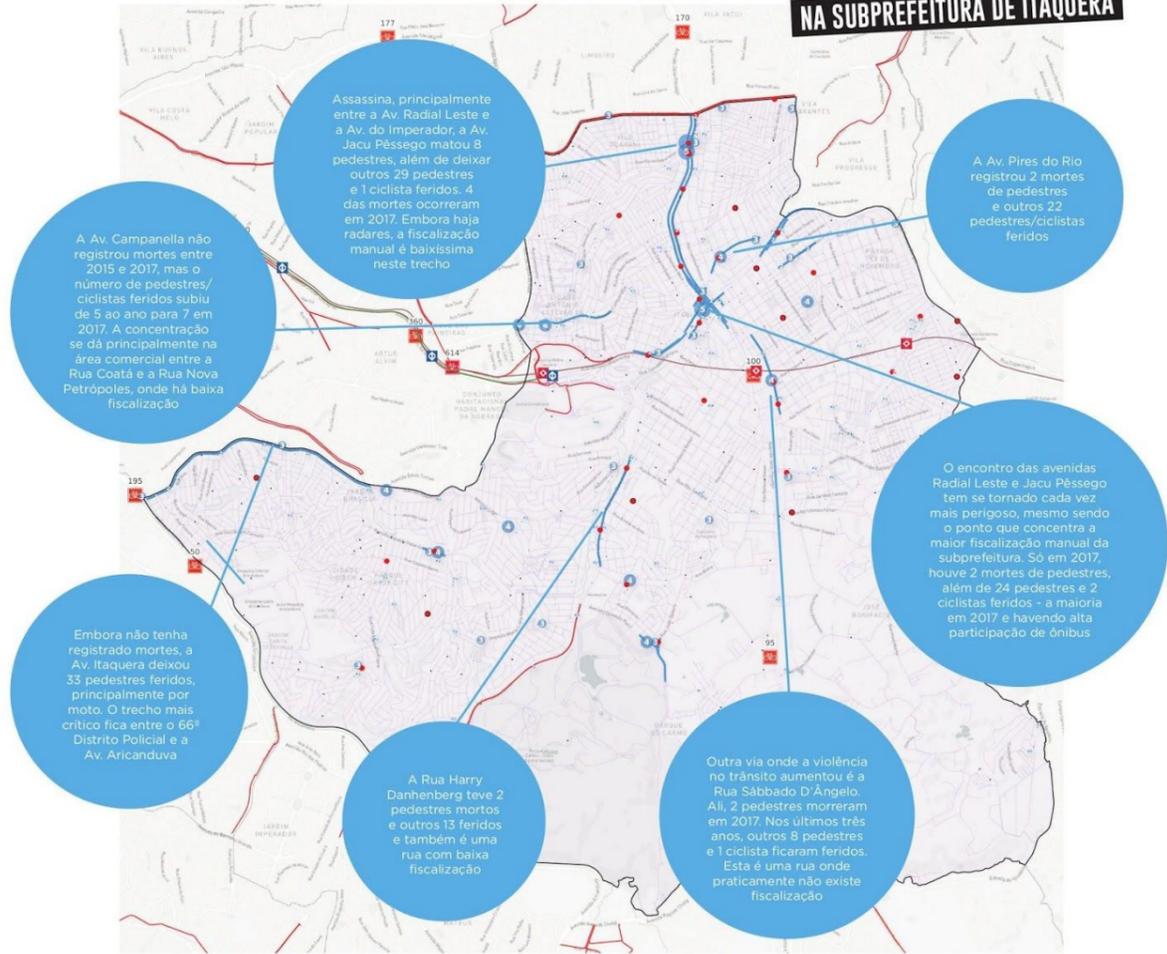
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

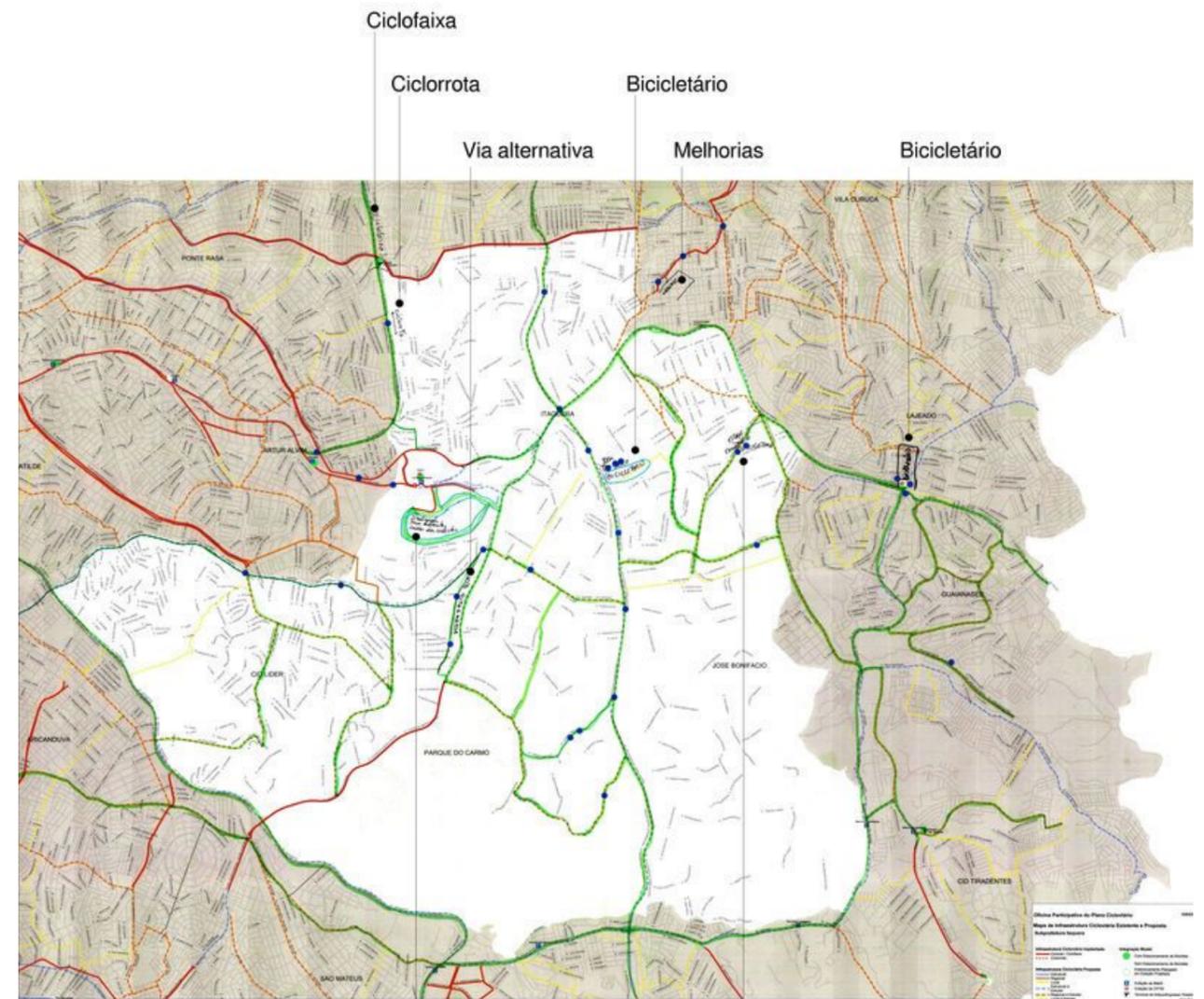
## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE ITAQUERA



- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

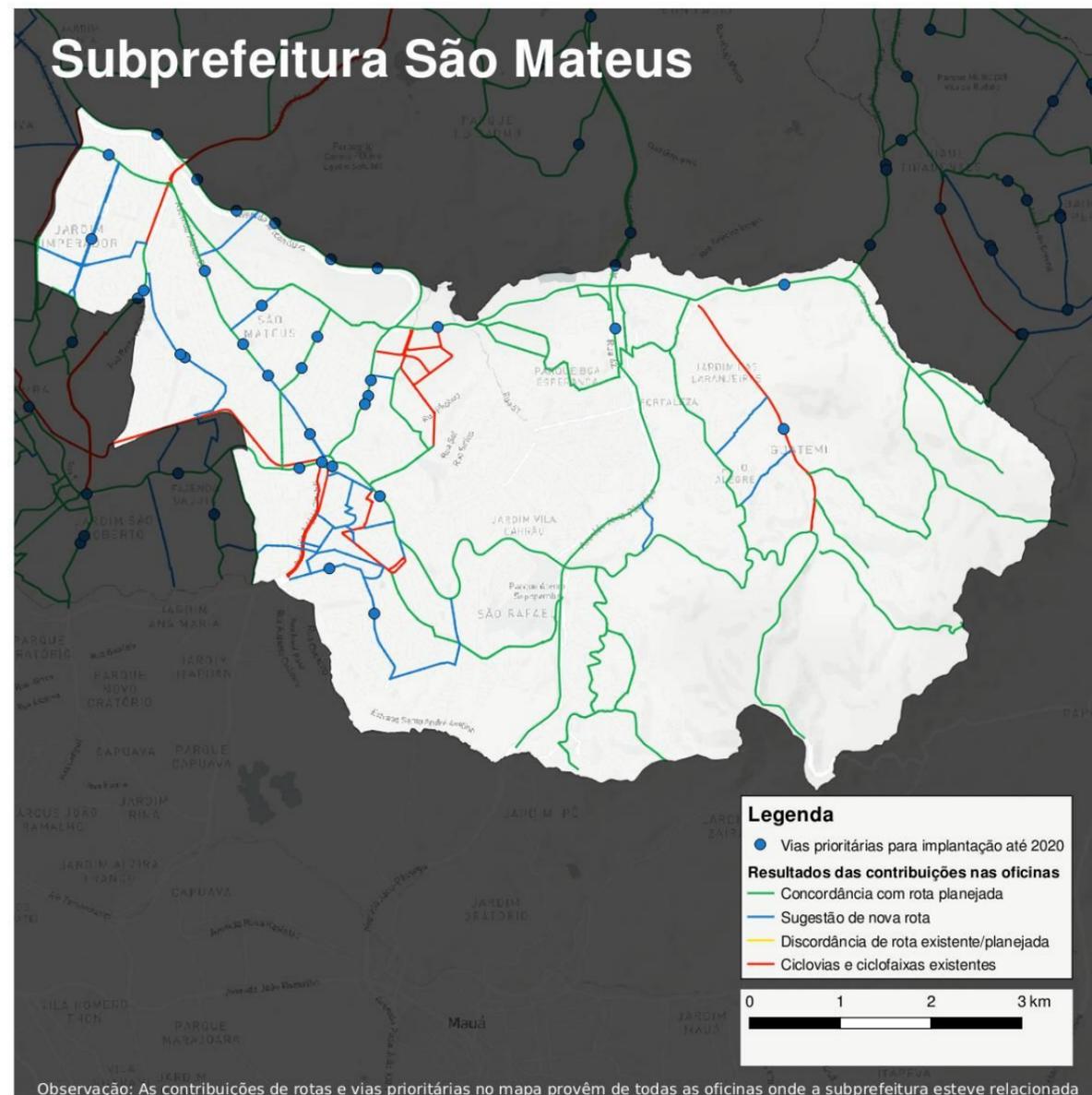
Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortos e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



Sinalização para motoristas cuidarem de ciclistas

Estação Bonifácio - Bicicletário

Resultado - Subprefeitura São Mateus



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                 | Marcações de priorização | Observação |
|-------------------------|--------------------------|------------|
| Av. Aricanduva          | 6                        |            |
| Av. Mateo Bei           | 4                        |            |
| Av. Ragueb Chohfi       | 4                        |            |
| Av. Sapopemba           | 4                        |            |
| Av. Engenho Novo        | 2                        |            |
| Av. Maria Cursi         | 2                        |            |
| Av. Riacho dos Machados | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

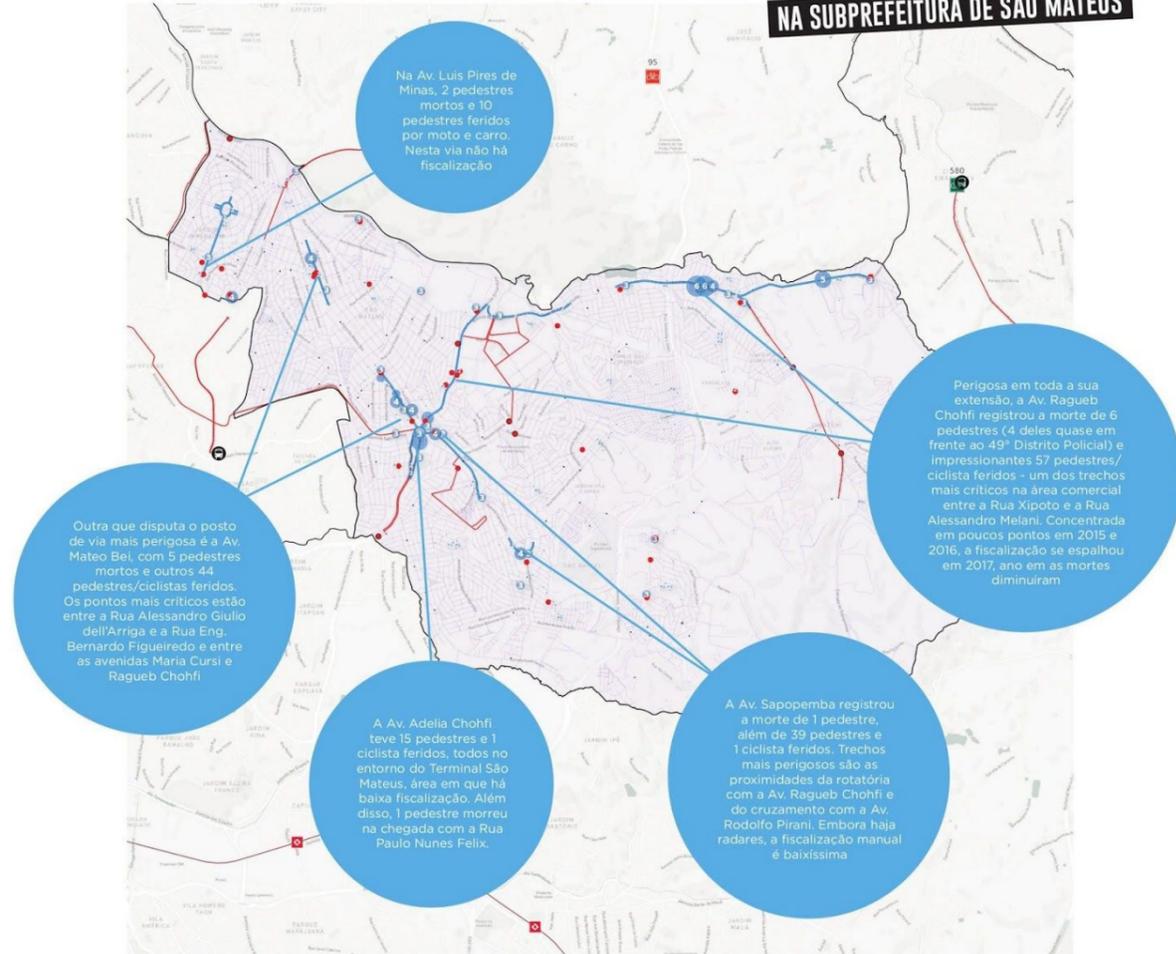
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações **não é comparável** entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE SÃO MATEUS



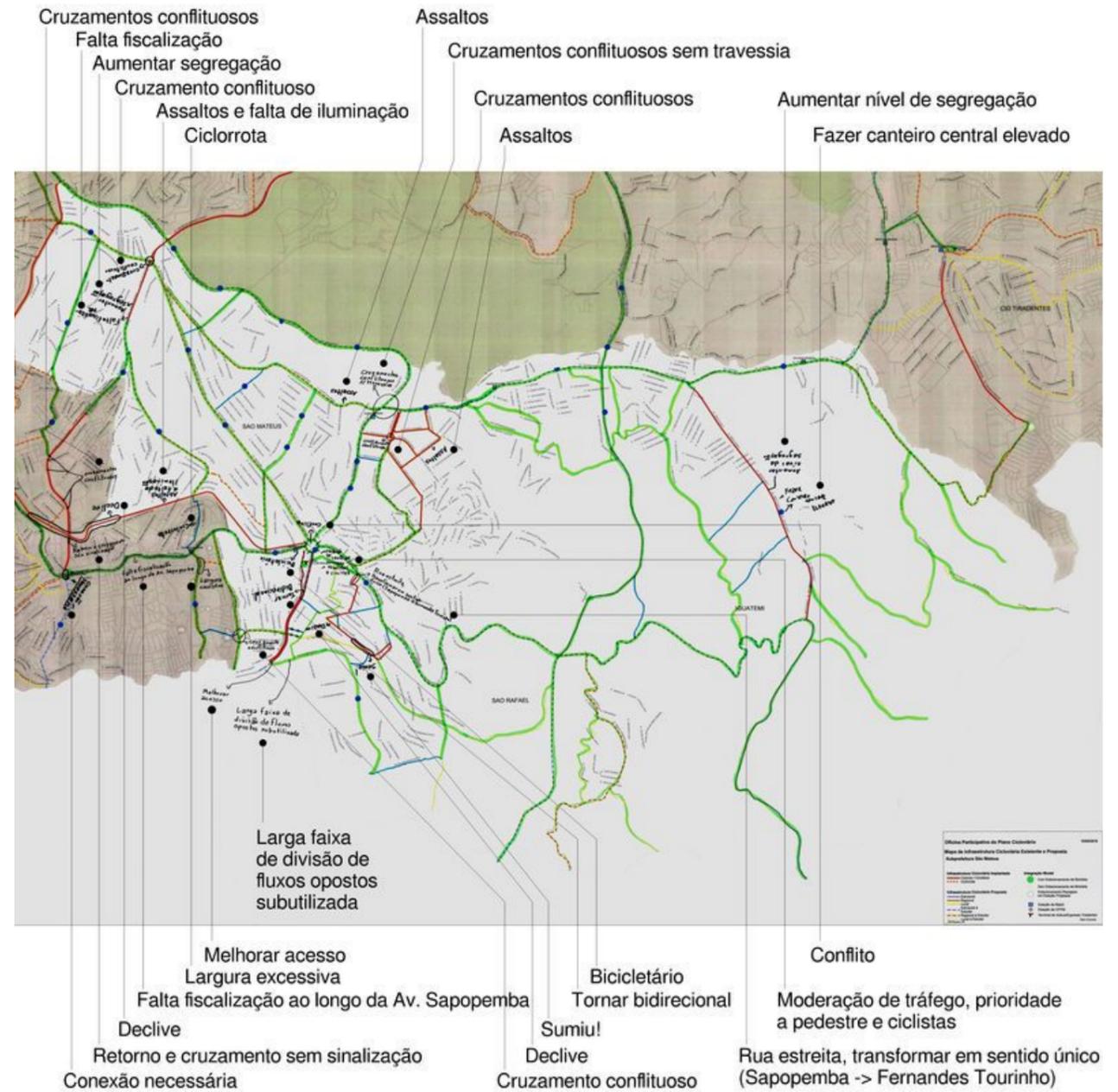
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET. Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET. Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.

Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



8ª Oficina: Zona Sul / Oeste - Subprefeituras Butantã, Campo Limpo, Cidade Ademar, Jabaquara, M'Boi Mirim e Parelheiros

Data: 27/04/2019, das 10h às 14h

Local: Subprefeitura Santo Amaro, Praça Floriano Peixoto, 54



#### Facilitação (BIGRS)

Viviane Tiezzi

#### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Zona Sul: Lucian De Paula Bernardi e Paulo Alves

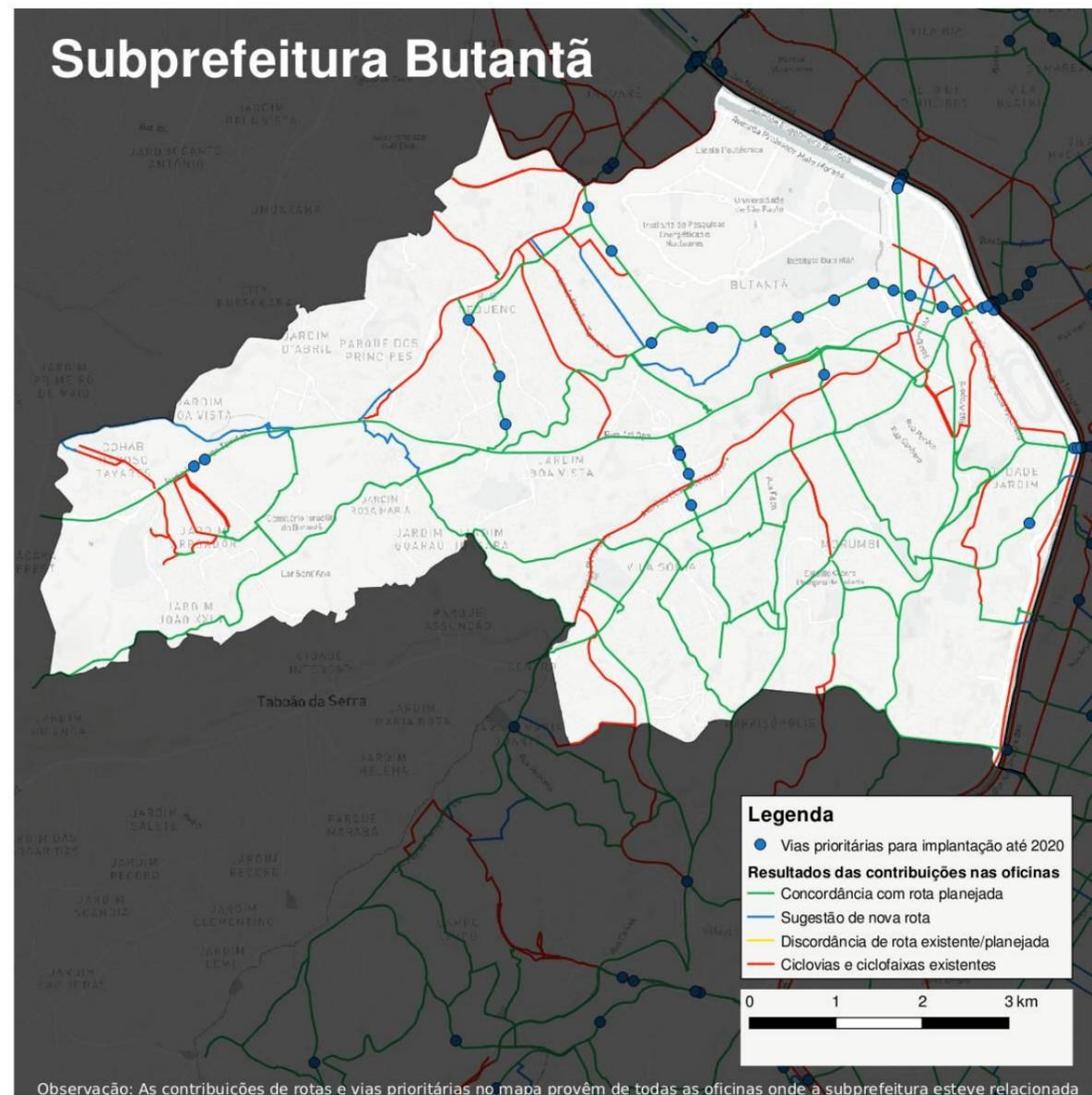
Zona Oeste: Adriano Bacalá e Sasha Hart

#### Lista de presença - CET

1. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
2. Adail Zerio Júnior - Gestor de trânsito
3. Caio Vinicius Ferreira - Gestor de trânsito
4. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
5. José Gonçalves Fonseca Júnior - Gestor de trânsito

#### Lista de presença - Ciclistas

1. Adriano Bacalá
2. Aline Cavalcante
3. Aparecida Zoraide Viveiros dos Santos
4. Eduardo Merheje Júnior
5. Fernando Augusto Abreu
6. Fernando José de Souza
7. Joelson Aparecido de Araújo
8. Jorge Gomes Dias
9. José Márcio Teixeira
10. Leda Leonel
11. Lucian De Paula Bernardi
12. Maicon Murilo Pinto Ferraz
13. Mateus Pereira Dias
14. Mauricio de Andrade
15. Paulo Alves
16. Rogério Nascimento Oliveira
17. Ronaldo Aparecido Reina
18. Sasha Hart
19. Sergio Marcel Hideki Takehara
20. Thomas Tyn Chow Wang
21. Wesley Silvestre Rosa



**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão   | Marcações de priorização | Observação                           |
|---|--------------------------|--------------------------------------|
| Eixo Av. Corifeu Azevedo Marques - Av. Vital Brasil - Rua Benjamim Mansur - Rua Domingos Barbieri - Rua Romão Gomes | 13                       |                                      |
| Ponte Bernardo Goldfarb (ou Ponte Eusébio Matoso), com rampa para ciclovia da Marginal Pinheiros                    | 8                        | Junto com Subprefeitura de Pinheiros |
| Ponte Cidade Universitária  | 7                        | Junto com Subprefeitura de Pinheiros |
| Ponte Cidade Jardim   | 5                        | Junto com Subprefeitura de Pinheiros |
| Eixo Av. Ministro Laudo Ferreira de Camargo - Rua Heitor dos Prazeres - Estação Vila Sônia                          | 4                        |                                      |
| Eixo Rua Waldemar Roberto - Rua Maria Rita Balbino - Praça Antônio Bianco   | 3                        |                                      |
| Rodovia Raposo Tavares (trecho da pista local)  | 2                        |                                      |
| Avenida Jaguaré   | 2                        |                                      |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

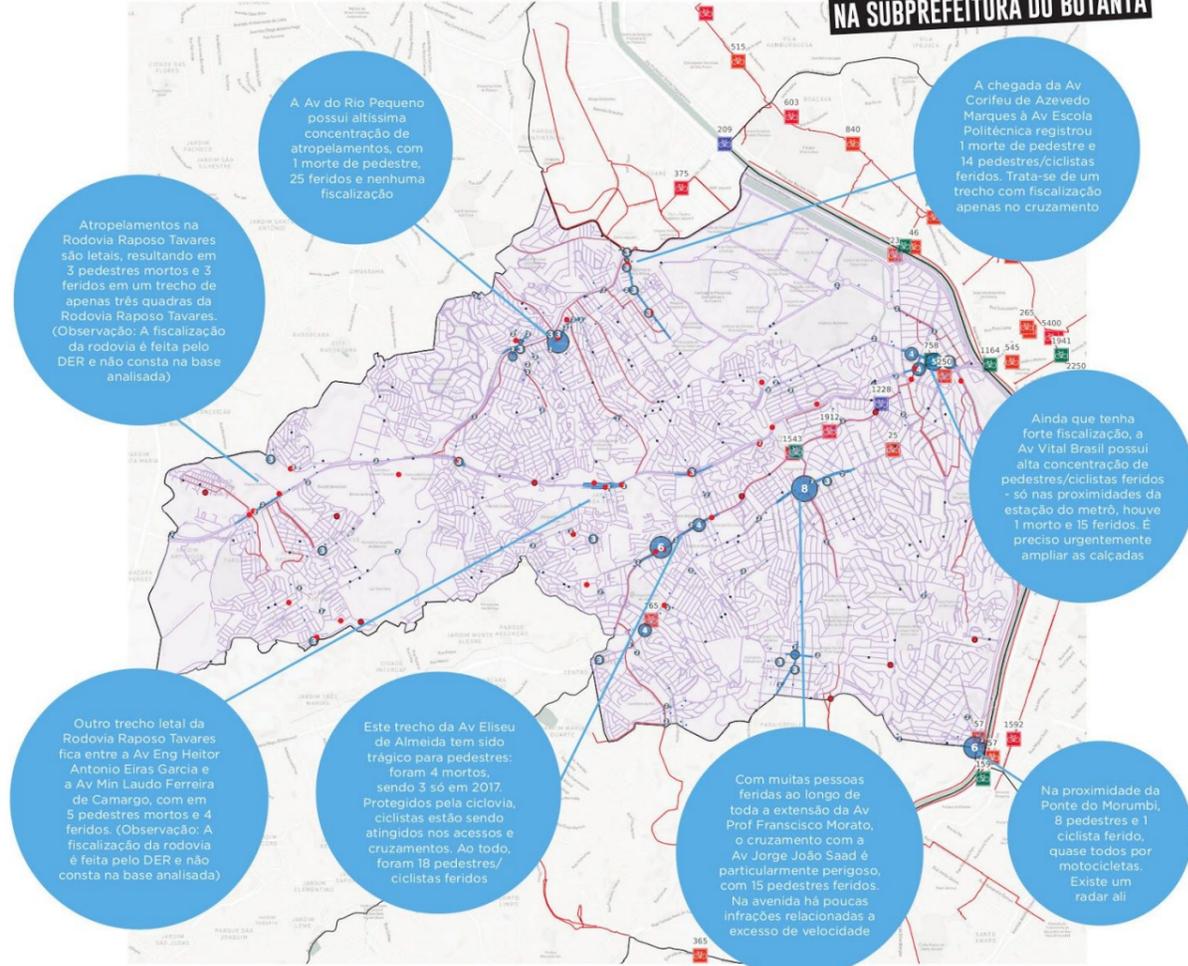
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

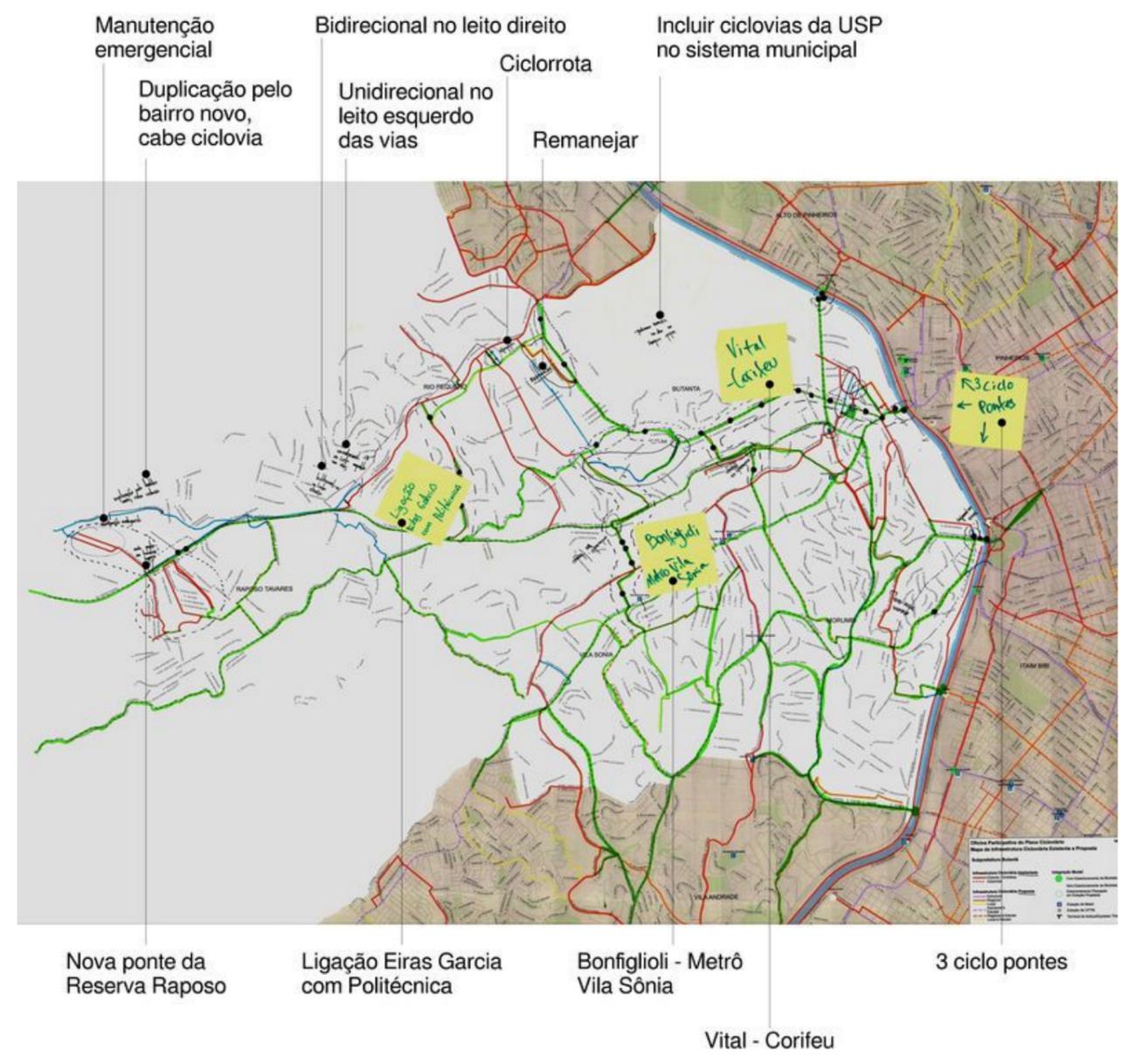
## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DO BUTANTÃ

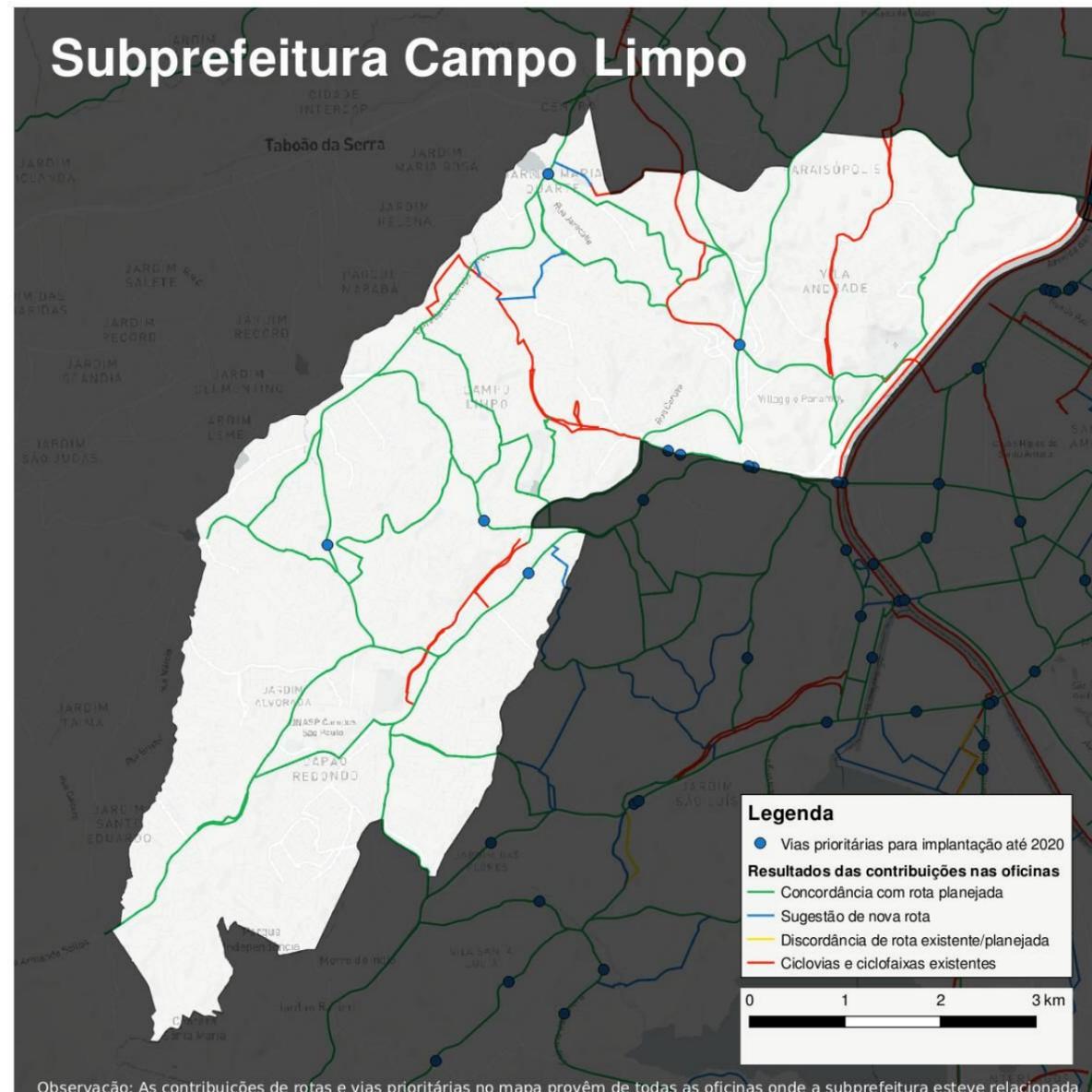


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los aparentemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.





**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão                | Marcações de priorização | Observação  |
|------------------------|--------------------------|---|
| Av. das Belezas        | 2                        | A Av. Carlos Caldeira não possui voto, no entanto, é a mais viável e plana da região, podendo ser facilmente uma opção à Av. das Belezas e parte da Estrada de Itapeperica. |
| Av. João Dias          | 2                        |   |
| Estrada de Itapeperica | 2                        |   |
| Estrada do Campo Limpo | 2                        |   |
| Ponte João Dias        | 2                        | Junto com Subprefeitura Santo Amaro   |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

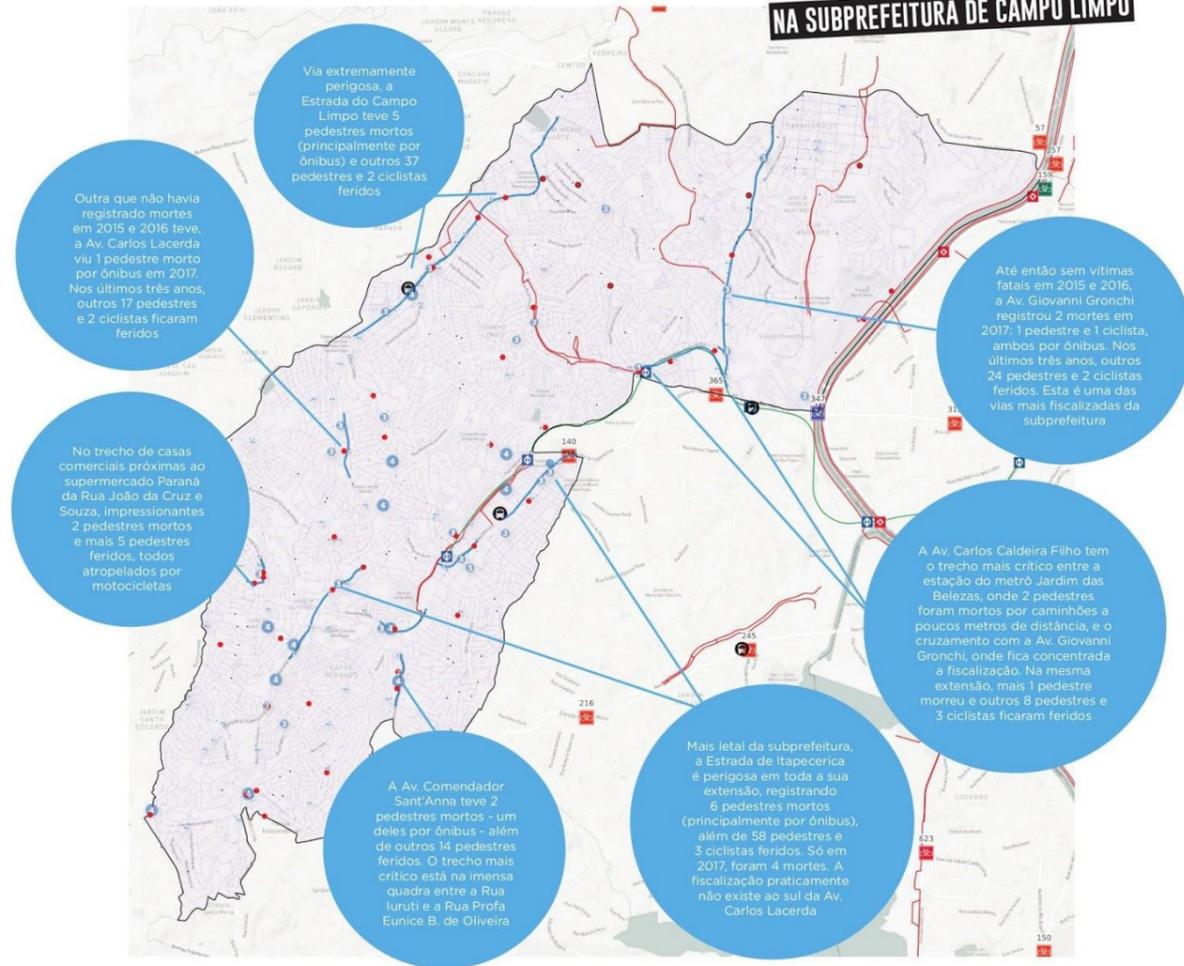
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

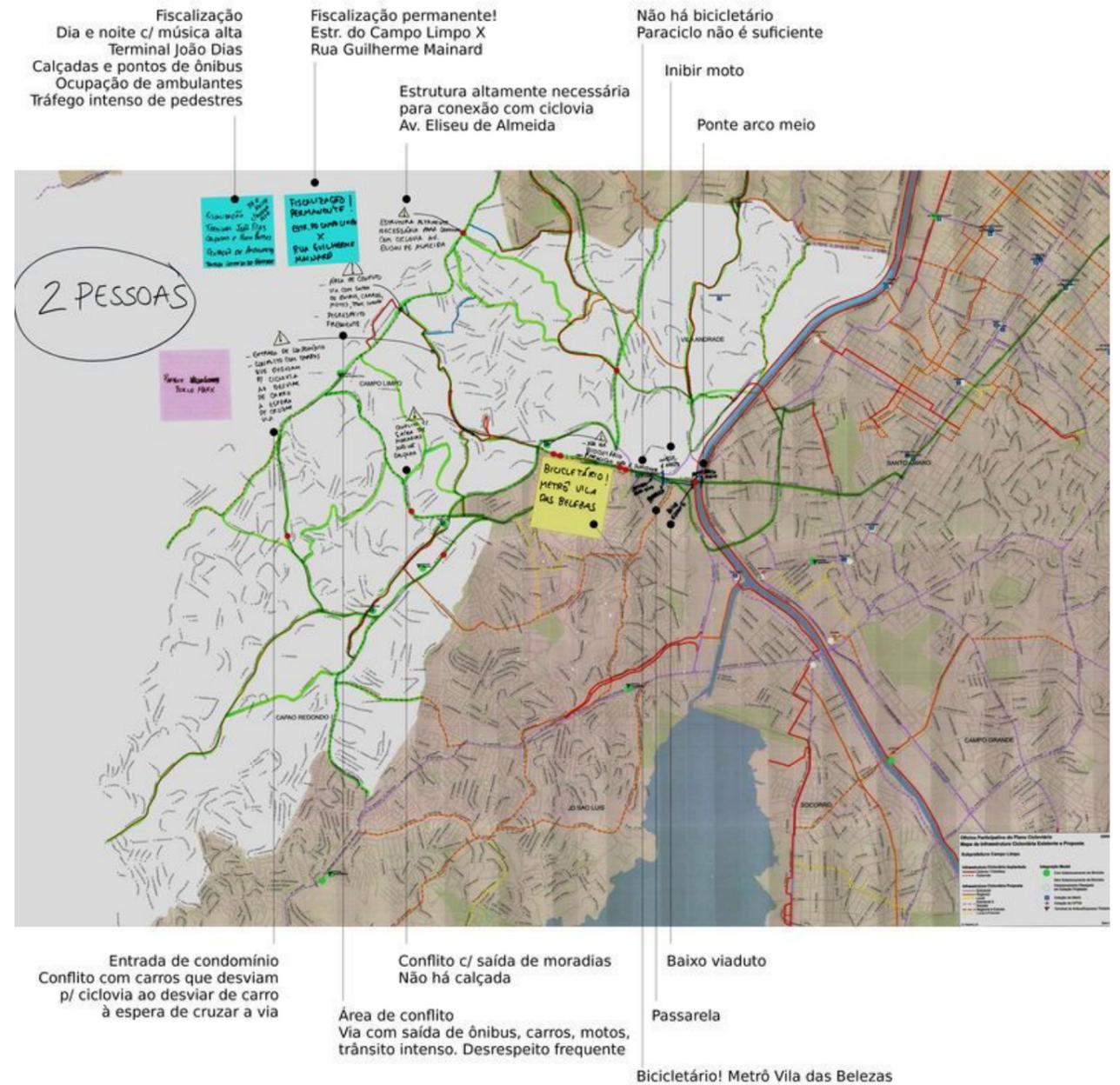
## #NÃO É NORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE CAMPO LIMPO



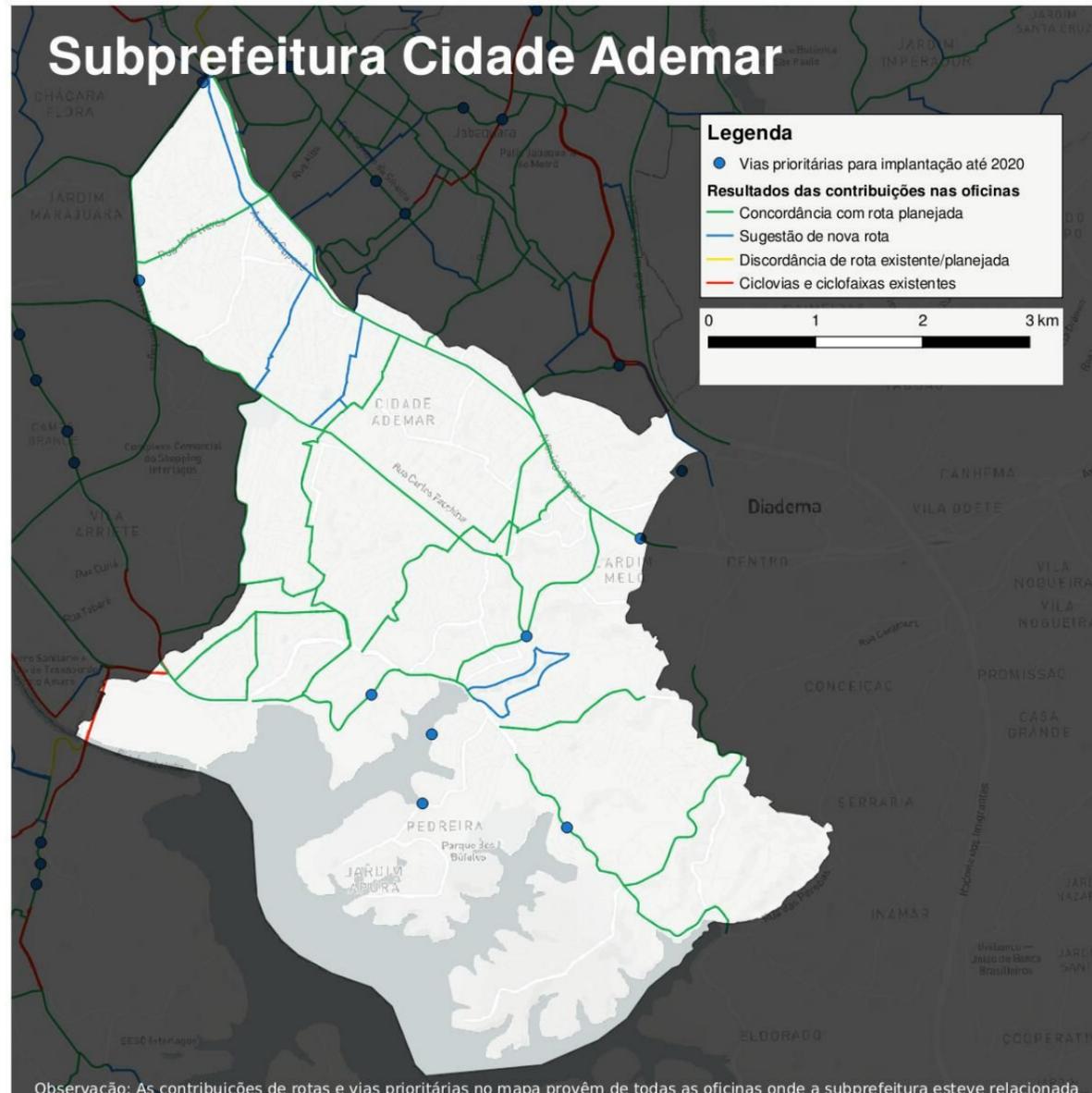
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviárias e ciclofaixas)

- Volumes registrados de ciclistas**
- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
  - Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
  - Contagem Ciclovidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
  - Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.



Resultado - Subprefeitura Cidade Ademar



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão  | Marcações de priorização | Observação |
|--|--------------------------|------------|
| Eixo Pq. dos Búfalos - Rua Davide Pérez - Rua dos Mandis | 2                        |            |
| Estrada do Alvarenga                                     | 2                        |            |
| Av. Cupecê   | 1                        |            |
| Av. Interlagos   | 1                        |            |
| Rua do Mar Paulista                                      | 1                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

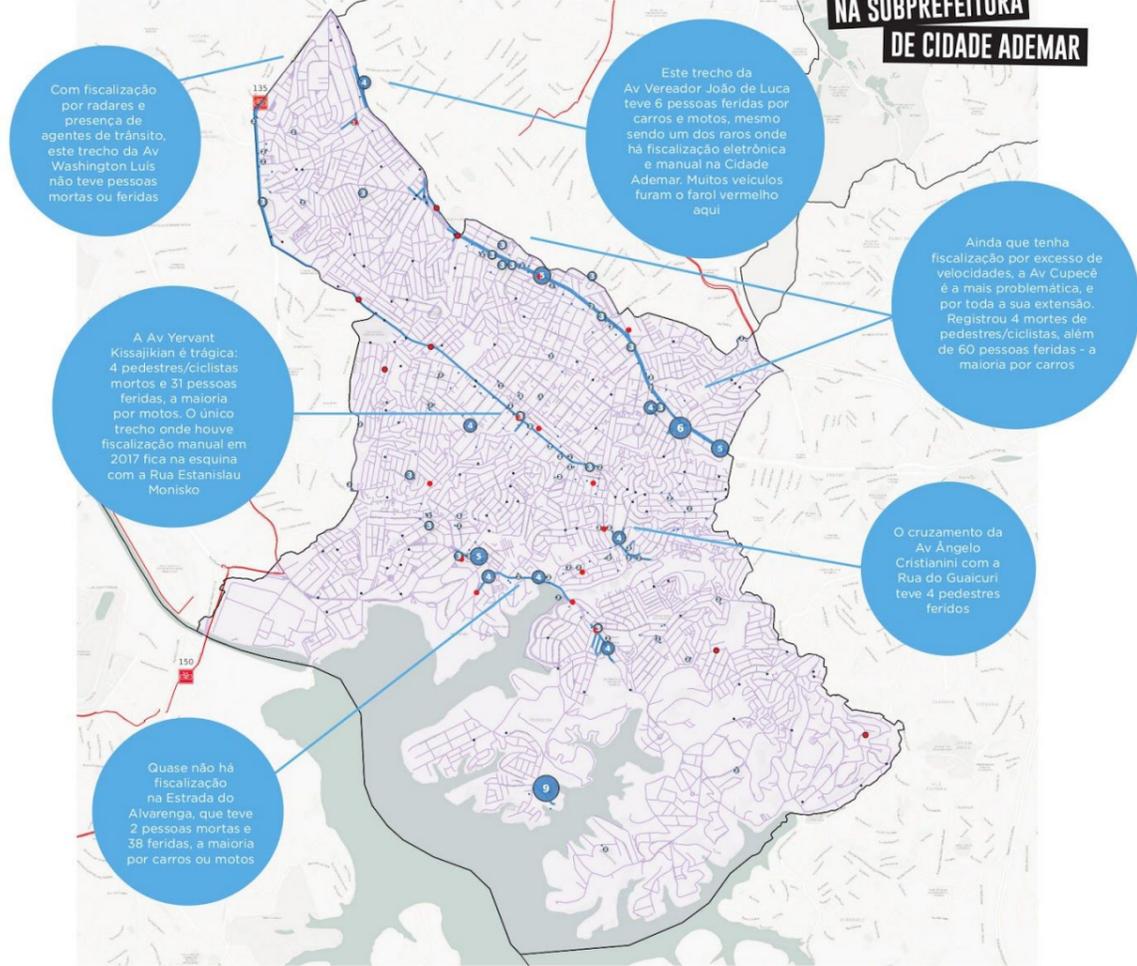
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE CIDADE ADEMAR

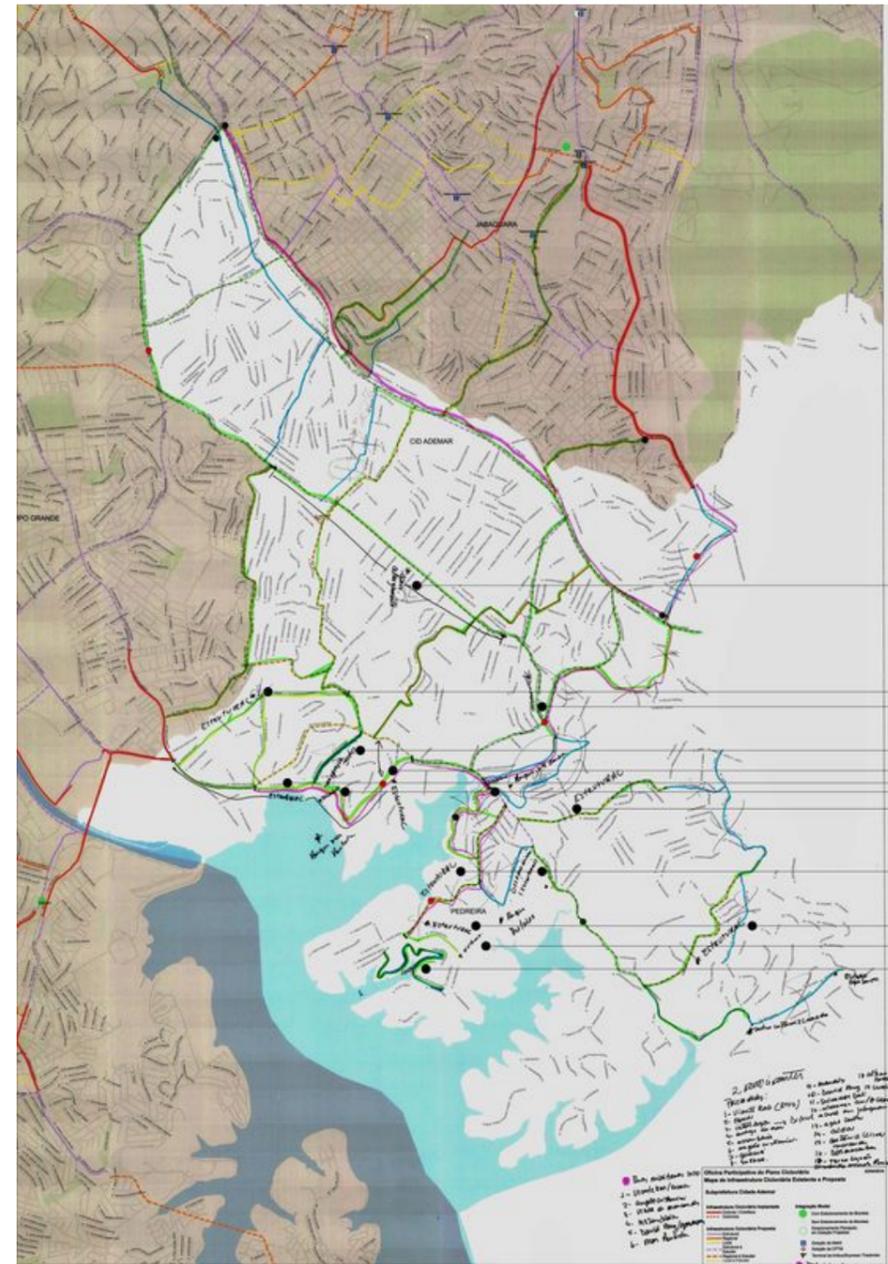


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

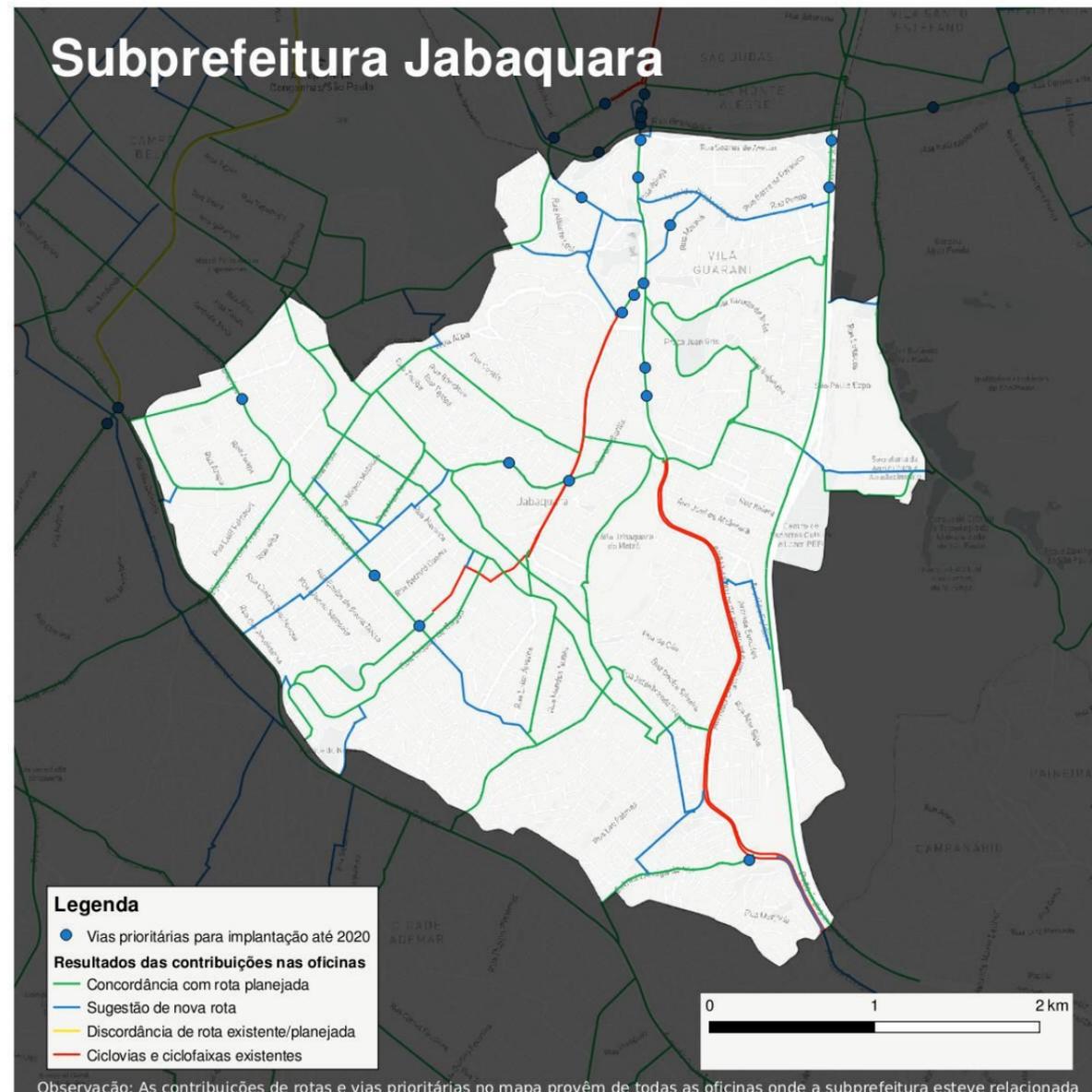
Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.



- Com alargamento
- Estrutural
- Ligação estrutural
- Bicicletário
- Desapropriação
- Estrutural
- Local
- Desapropriação (estrutural)
- Bicicletário



**Conexões prioritárias para implantação até 2020**

| Conexão                            | Marcações de priorização | Observação |
|------------------------------------|--------------------------|------------|
| Av. Dr. Hugo Beolchi               | 3                        |            |
| Av. Eng. Armando de Arruda Pereira | 3                        |            |
| Av. Eng. George Corbisier          | 3                        |            |
| Av. Sta. Catarina                  | 3                        |            |
| Rodovia dos Imigrantes             | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

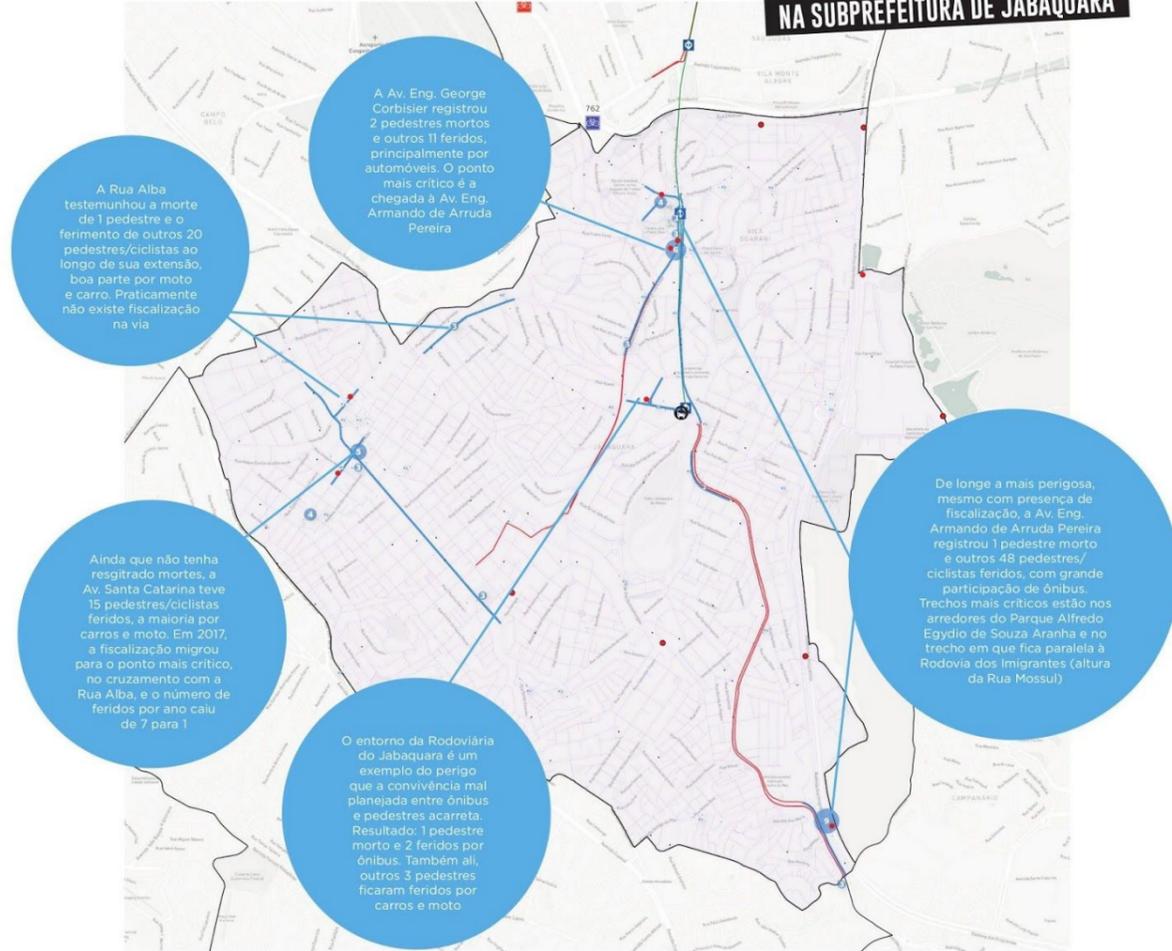
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOENORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE JABAQUARA

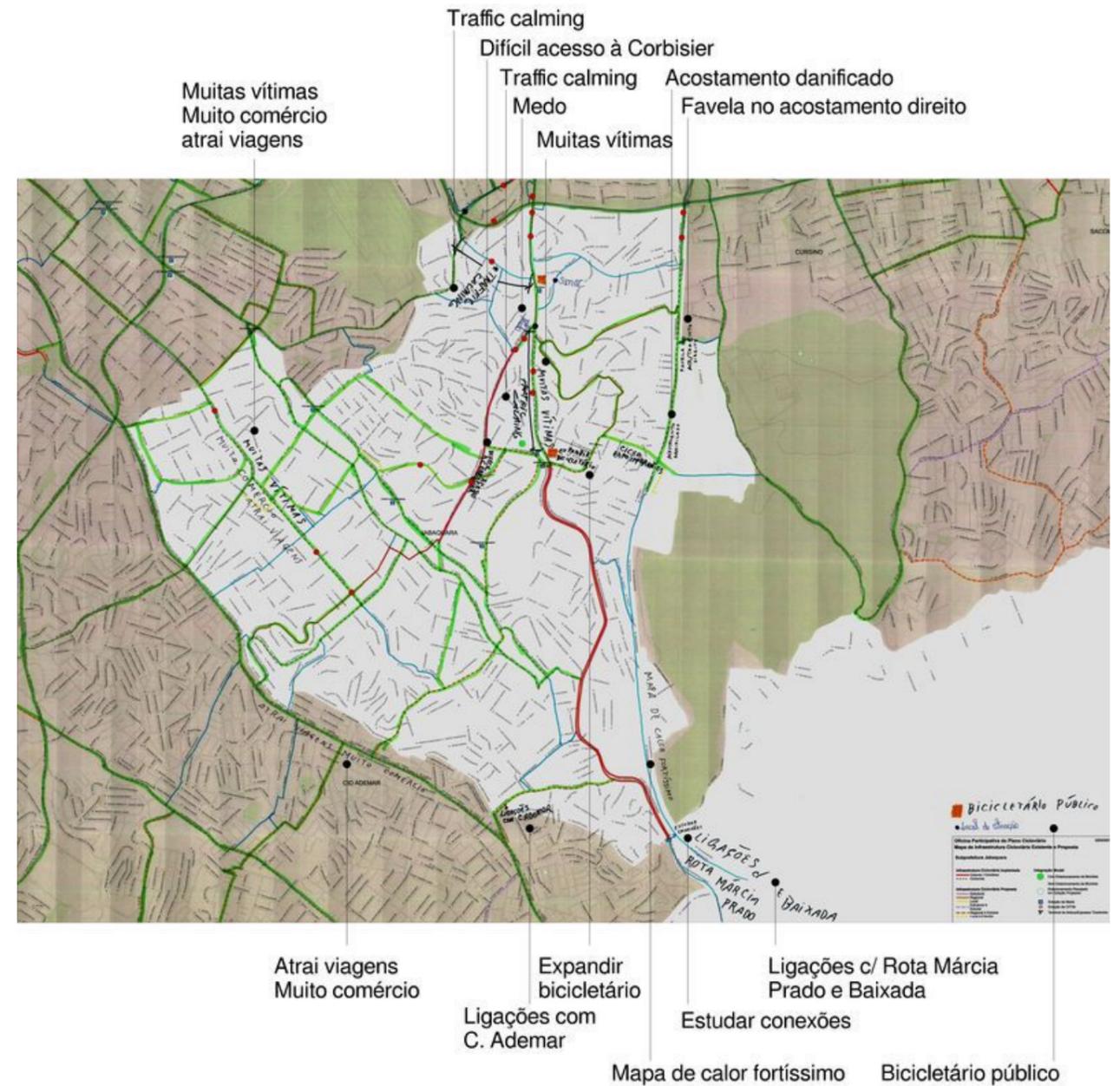


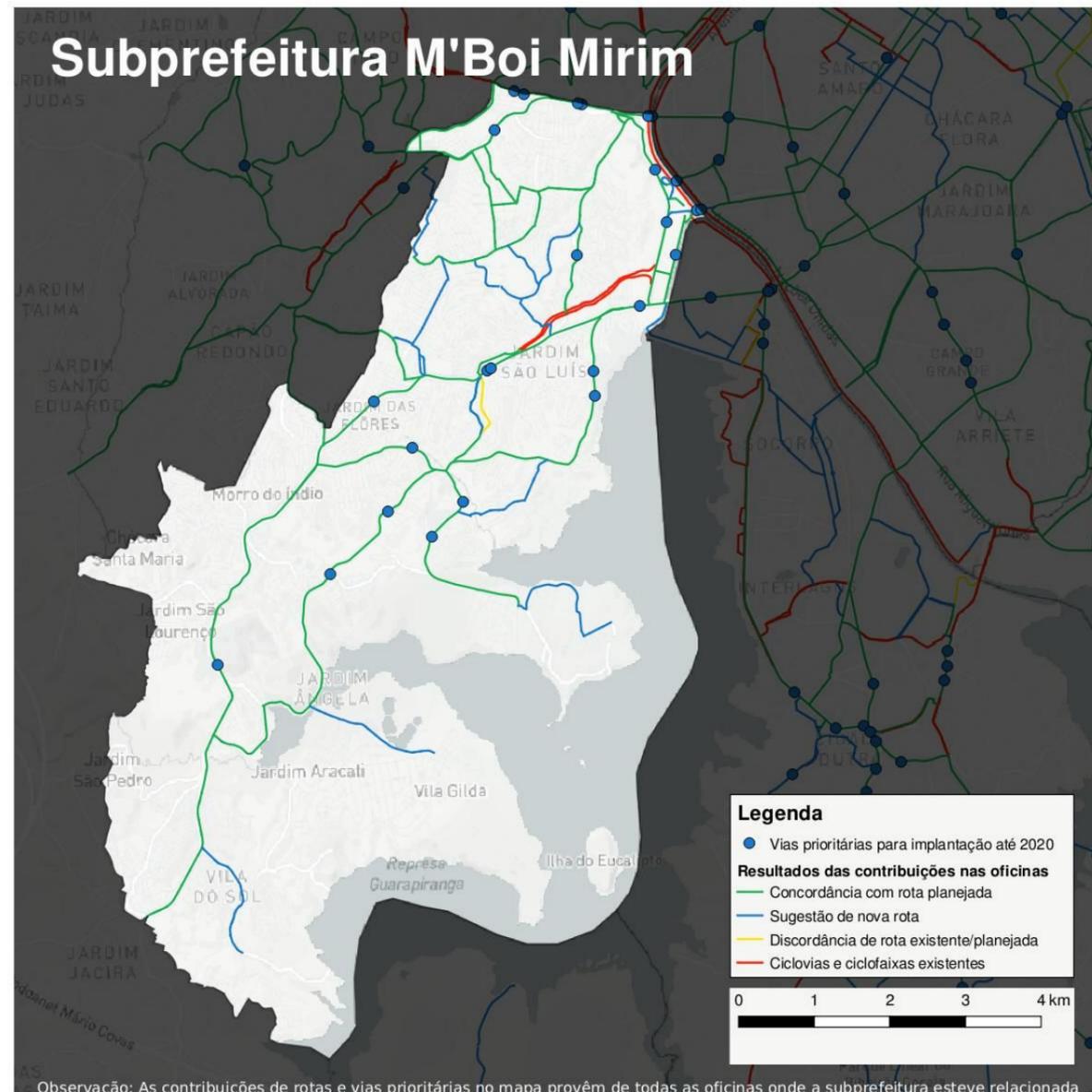
- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (cicloviás e ciclofaixas)

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m x 100m, o que pode desvirtuar levemente a distribuição do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.





### Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                | Marcações de priorização | Observação |
|------------------------|--------------------------|------------|
| Estrada do M'boi Mirim | 4                        |            |
| Av. Guarapiranga       | 3                        |            |
| Av. Guido Caloi        | 2                        |            |
| Estrada da Baronesa    | 2                        |            |
| Estrada do Riviera     | 2                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

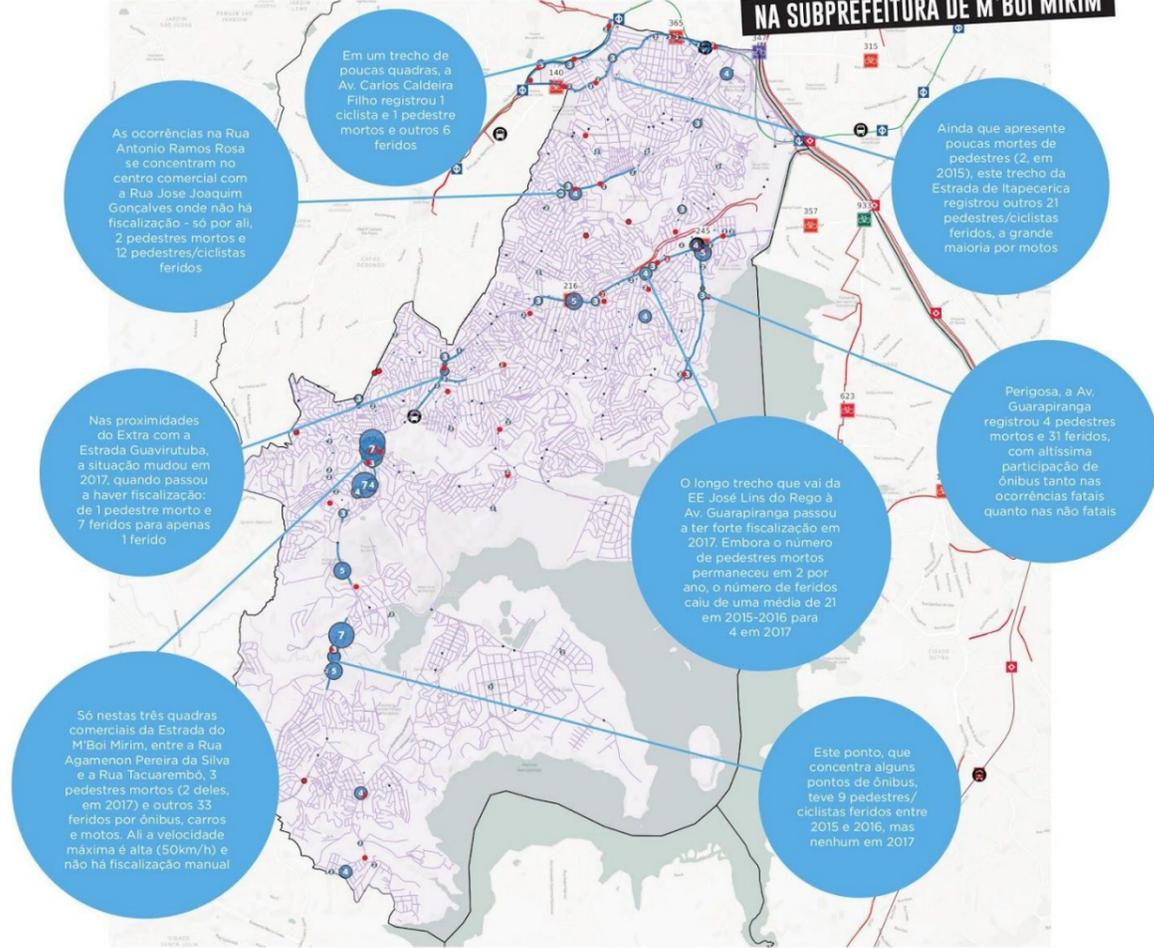
Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE M'BOI MIRIM

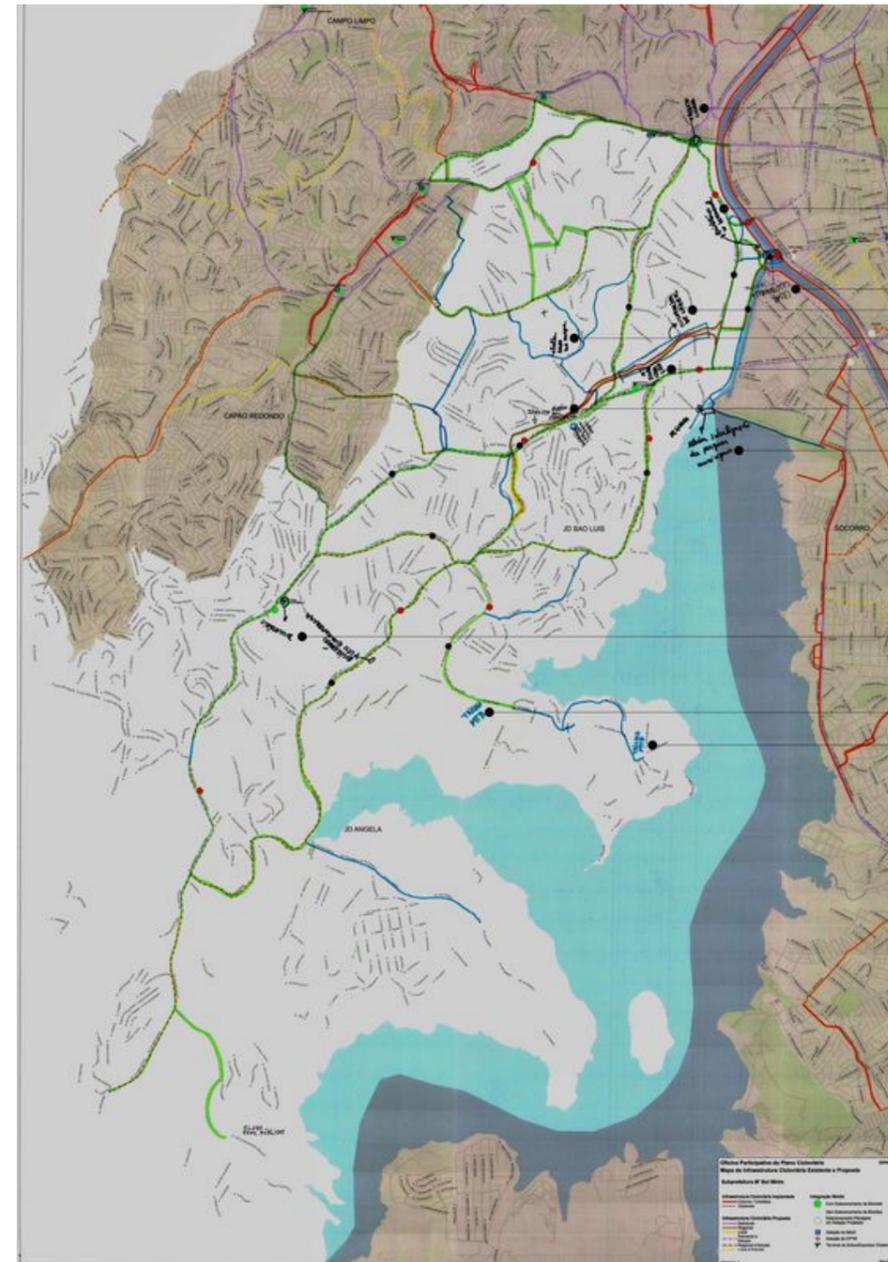


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100m/100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

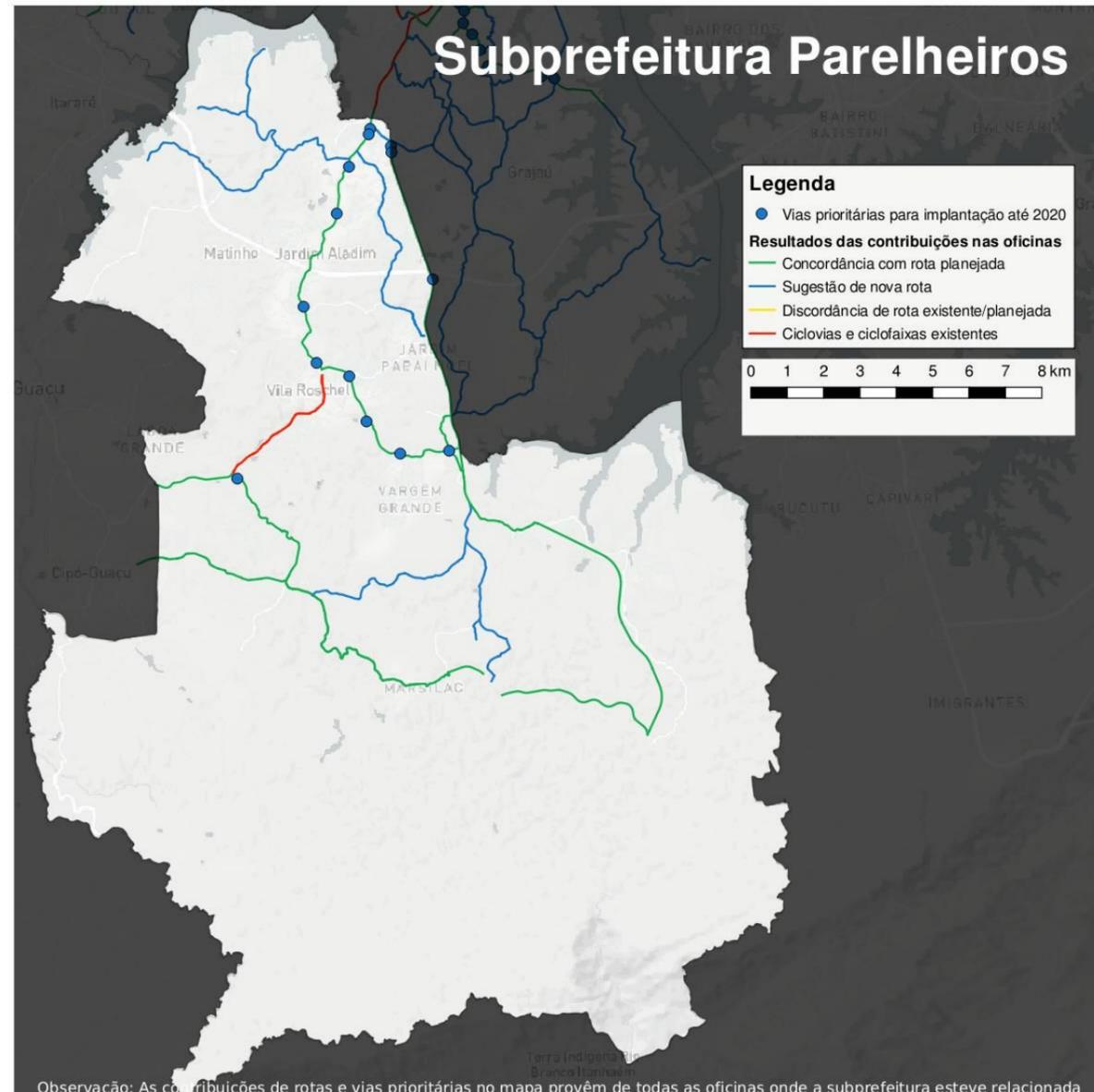
### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseada-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.



- Acesso Ciclovía
- Bicicletário no terminal
- Criar ciclopassarela c/ pedestre
- Ciclofaixa de lazer
- Faltam ruas no mapa
- Sinalização
- Já existe porém sem sinalização
- Estudar interligação dos parques municipais
- Bicicletário / Bicicletário CEU Guarapiranga
- Trilha MTB
- Trilha MTB

Resultado - Subprefeitura Parelheiros



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                  | Marcações de priorização | Observação   |
|--------------------------|--------------------------|--|
| Av. Sadamu Inoue         | 4                        |  |
| Estrada da Colônia       | 4                        |  |
| Av. Sen. Teotônio Vilela | 2                        |  |
| Via sem nome             | 2                        | Antiga estrada de ferro inutilizada, entre Av. Paulo Guilger Reimberg e Estrada Evangelista de Souza |
| Estrada de Marsilac      | 1                        |  |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.

Veja os trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas nos últimos 3 anos. Confira o mapa em detalhes em [www.mobilidadeativa.org.br](http://www.mobilidadeativa.org.br)

## #NÃOÉNORMAL TANTAS MORTES E LESÕES DE TRÂNSITO NA SUBPREFEITURA DE PARELHEIROS

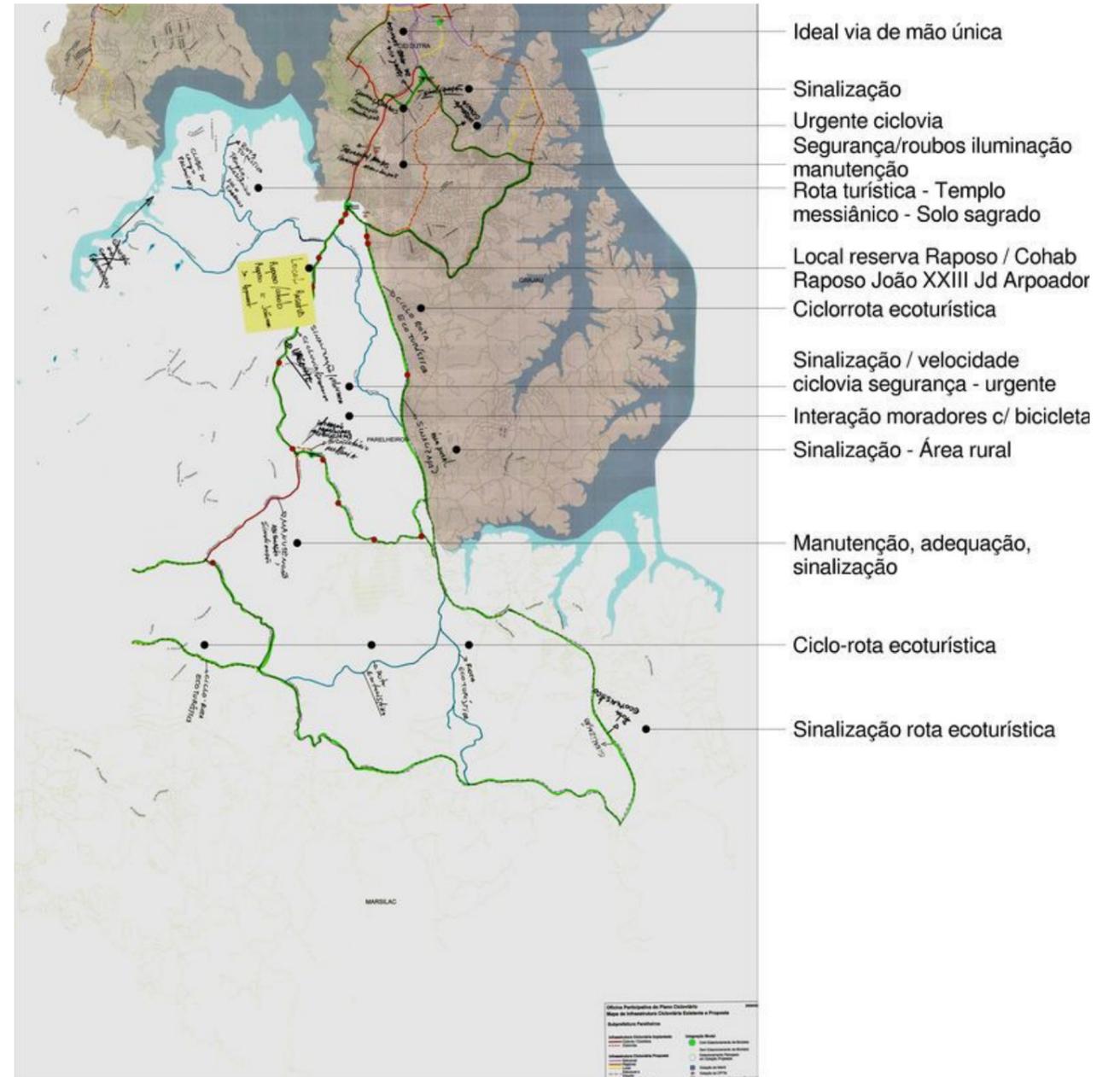


- Ocorrência de trânsito com vítima entre 2015 e 2017
- Local onde houve morte(s) no trânsito entre 2015 e 2017
- Local onde há concentração de mortos + feridos entre 2015 e 2017
- Trechos mais perigosos para pedestres e ciclistas entre 2015 e 2017
- Infraestrutura cicloviária implantada (ciclovias e ciclofaixas)

Para melhor visualização, os pontos estão concentrados em clusters de 100mx100m, o que pode deixá-los levemente deslocados do local exato.  
Fonte: Base de dados de mortes e feridos CET 2015-2017, via Lei de Acesso à Informação.

### Volumes registrados de ciclistas

- Contadores automáticos móveis CET: Contagem ininterrupta automática durante 24h, por cerca de 10 dias. Considera apenas a via principal. Número apresentado no mapa se refere à média diária para dias úteis do ano mais recente.
- Contagem de volumes CET: Contagem manual nos períodos de pico da manhã (7h às 10h) e tarde (17h às 20h), em diferentes dias. Considera apenas a via principal. Estimativa diária baseia-se em interpolação dos valores do horário de pico. Valor tende a estar subestimado.
- Contagem Ciclocidade: Contagem manual em dia único das 6h às 20h. Considera a via principal + vias que a cruzam, além de registrar perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.
- Contagem de pontes Cebrap/CET 2014: Contagem manual em dia único das 5h às 20h. Considera a via principal e registrou perfil de ciclistas. Número apresentado no mapa se refere ao período da contagem.



## 9ª Oficina: Zona Centro - Subprefeitura Sé

Data: 18/05/2019, das 10h às 14h

Local: CET - Rua Barão de Itapetininga, 18, térreo



### Facilitação (BIGRS)

Hannah Arcuschin Machado

Viviane Tiezzi

### Pontos focais (Câmara Temática de Bicicleta)

Silvia Ballan

### Lista de presença - CET

1. Elisabete França - Diretora adjunta de Planejamento e Projetos
2. Luis Carlos Mota Gregorio - Gerente de Planejamento de Mobilidade
3. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
4. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
5. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
6. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito
7. Natalia Marques Jodas - Estagiária

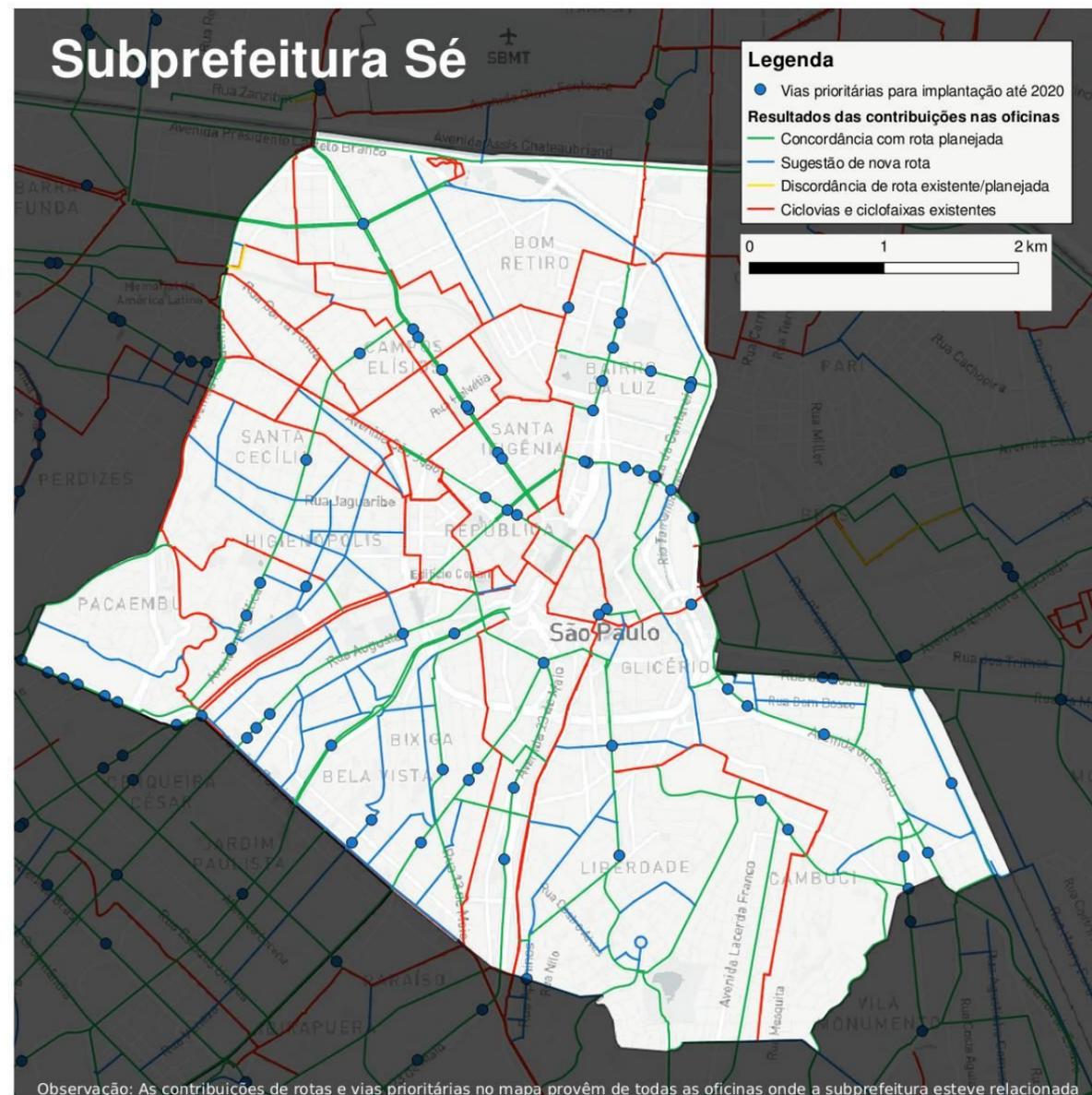
### Lista de presença - Ciclistas

1. Adriano Bacalá
2. Aparecido Inácio Ferrari
3. Diego Soares Cavalcante
4. Fernanda de Campos Bardelli
5. Flavio Soares
6. Gelson J. Silva
7. Hamilton Takeda
8. Kristofer Willy
9. Leandro Bazito
10. Leonardo Gentile
11. Silvia Ballan
12. Taiana Dutra de Castro
13. Tiago Barufi
14. Vanessa Falcão
15. Vera Penteado

### Lista de presença - Outros

1. Allan Sicsic - Abraciclo
2. Carla Navarrete - BIGRS
3. Carolina Dondice Cominotti - SMT
4. Juliana J. da Cruz - SMT

Resultado - Subprefeitura Sé



Conexões prioritárias para implantação até 2020

| Conexão                         | Marcações de priorização | Observação |
|---------------------------------|--------------------------|------------|
| Av. Rio Branco + Av. Rudge      | 8                        |            |
| Av. Sen. Queirós + Av. Mercúrio | 8                        |            |
| Av. Dr. Arnaldo                 | 7                        |            |
| Av. Angélica                    | 5                        |            |
| Av. Tiradentes                  | 5                        |            |
| Av. Brigadeiro Luís Antônio     | 4                        |            |
| Av. do Estado                   | 4                        |            |
| Rua Augusta                     | 4                        |            |
| Av. São João                    | 3                        |            |
| Rua da Cantareira               | 3                        |            |

O número de marcações registrado aqui equivale ao número de bolinhas colocadas por participantes dentro do limite administrativo para cada subprefeitura, conforme definido pelo shapefile do [Geosampa](#).

Assim, o número para uma determinada via se refere apenas às marcações inseridas no trecho que passa pela subprefeitura dentro da qual aparece listada. Vias que cruzam (e possuem marcações em) uma ou mais subprefeituras aparecerão relacionadas nas listagens das diferentes subprefeituras, com o número de marcações referentes a cada uma delas.

A única exceção para esta regra são pontes, que normalmente ligam duas subprefeituras. As pontes também aparecem listadas em ambas as subprefeituras às quais pertencem, porém com o número *total somado* de marcações (em vez de um número por subprefeitura).

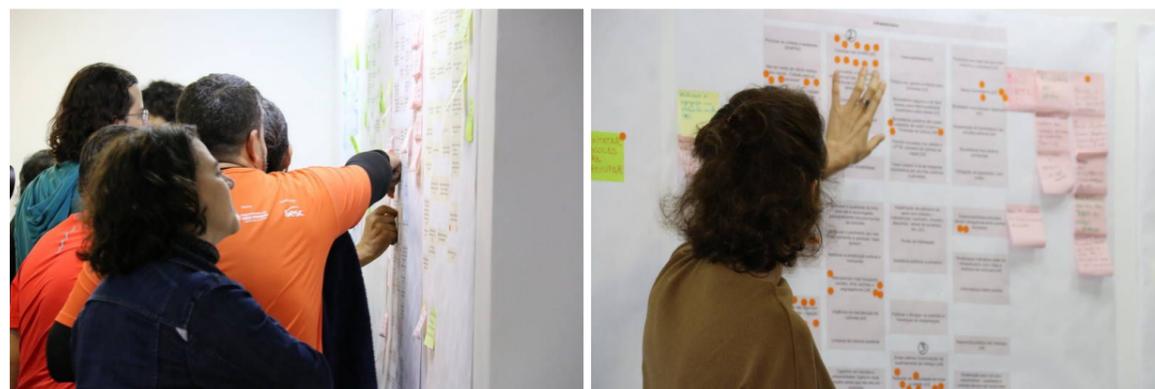
De acordo com a metodologia utilizada, as marcações elencam as prioridades do grupo de participantes para as subprefeituras tema de cada oficina específica. Deve-se ressaltar que o número de marcações não é comparável entre subprefeituras, uma vez que o número de participantes oscilou a cada oficina e por ser comum a inserção de marcações de prioridade em vias de subprefeituras vizinhas, o que era permitido pela metodologia.



## 10ª Oficina: Oficina de fechamento

Data: 18/05/2019, das 10h às 14h

Local: CET - Rua Barão de Itapetininga, 18, térreo



### Facilitação (BIGRS)

Hannah Arcuschin Machado

Viviane Tiezzi

### Lista de presença - CET

1. Edson Caram - Secretário de Mobilidade e Transportes
2. Elisabete França - Diretora adjunta de Planejamento e Projetos
3. Luis Carlos Mota Gregorio - Gerente de Planejamento de Mobilidade
4. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
5. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
6. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
7. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito
8. Natalia Marques Jodas - Estagiária

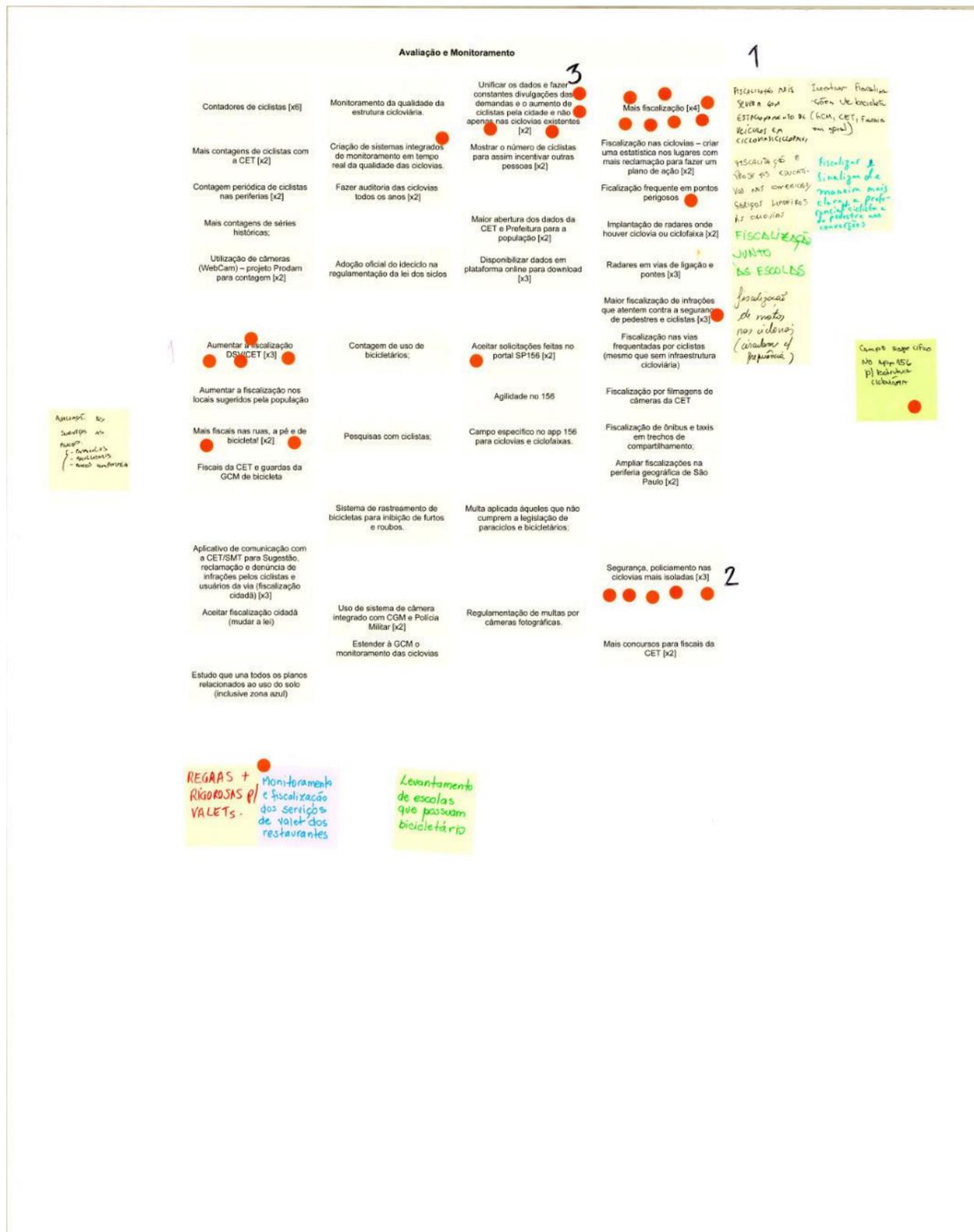
### Lista de presença - Ciclistas

1. Adriano Bacalá
2. Aparecido Inácio Ferrari
3. Diego Soares Cavalcante
4. Fernanda de Campos Bardelli
5. Flavio Soares
6. Gelson J. Silva
7. Hamilton Takeda
8. Kaciane Martins
9. Kristofer Willy
10. Leandro Bazito
11. Leonardo Gentile
12. Marcia Ferreira Nogueira
13. Sasha Hart
14. Silvia Ballan
15. Taiana Dutra de Castro
16. Tiago Barufi
17. Vanessa Falcão
18. Vera Penteado

### Lista de presença - Outros

5. Allan Sicsic - Abraciclo
6. Carla Navarrete - BIGRS
7. Carolina Dondice Cominotti - SMT
8. Juliana J. da Cruz - SMT

Sistematização dos resultados - pilar Avaliação e Monitoramento



Temas de destaque ao longo de todas as oficinas

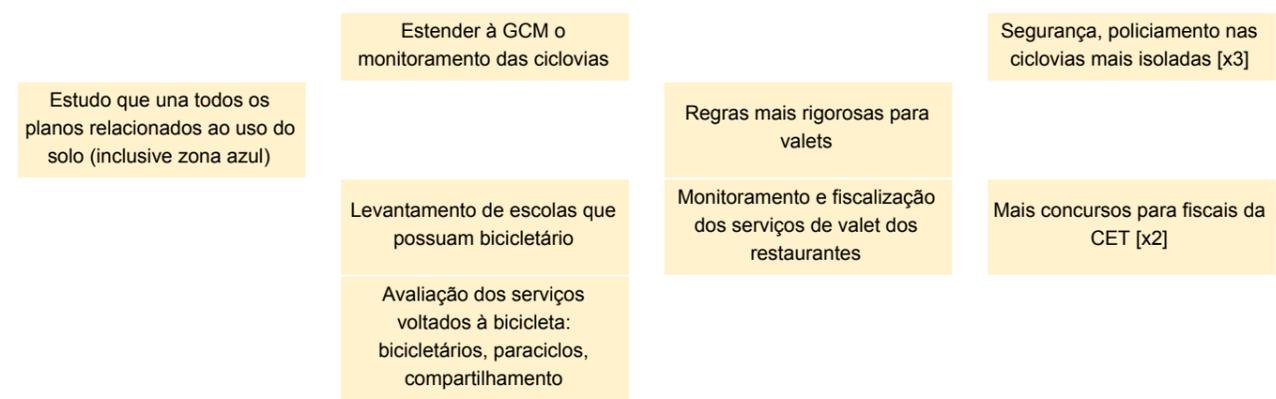
| Tema   | Contribuições ao longo das oficinas |
|--|-------------------------------------|
| Contagens de ciclistas (manuais e automáticas) | 13                                  |

Priorização do pilar Avaliação e Monitoramento durante a oficina de fechamento

| Tema   | Marcações de priorização |
|--|--------------------------|
| Mais fiscalização, principalmente de infrações que atentem contra a segurança de pedestres e ciclistas | 9                        |
| Segurança pública em cicloviárias  | 5                        |
| Unificar dados e divulgá-los, trazendo à tona a realidade da presença de ciclistas na cidade           | 4                        |

## Avaliação e Monitoramento

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| Contadores de ciclistas [x6]   | Monitoramento da qualidade da estrutura cicloviária.                                      | Unificar os dados e fazer constantes divulgações das demandas e o aumento de ciclistas pela cidade e não apenas nas ciclovias existentes [x2] | Mais fiscalização [x5]  |
| Mais contagens de ciclistas com a CET [x2]   | Criação de sistemas integrados de monitoramento em tempo real da qualidade das ciclovias. | Mostrar o número de ciclistas para assim incentivar outras pessoas [x2]   | Fiscalização nas ciclovias – criar uma estatística nos lugares com mais reclamação para fazer um plano de ação [x2] |
| Contagem periódica de ciclistas nas periferias [x2]  | Fazer auditoria das ciclovias todos os anos [x2]  |   | Fiscalização frequente em pontos perigosos  |
| Mais contagens de séries históricas;   |   | Maior abertura dos dados da CET e Prefeitura para a população [x2]  | Implantação de radares onde houver ciclovia ou ciclofaixa [x2]  |
| Utilização de câmeras (WebCam) – projeto Prodam para contagem [x2]   | Adoção oficial do ideciclo na regulamentação da Lei SICLO                                 | Disponibilizar dados em plataforma online para download [x3]  | Radares em vias de ligação e pontes [x3]  |
|  |   |   | Maior fiscalização de infrações que atentem contra a segurança de pedestres e ciclistas [x5]                        |
| Aumentar a fiscalização DSV/CET [x3]   | Contagem de uso de bicicletários;   | Aceitar solicitações feitas no portal SP156 [x2]  | Fiscalização nas vias frequentadas por ciclistas (mesmo que sem infraestrutura cicloviária)                         |
| Aumentar a fiscalização nos locais sugeridos pela população  |   | Agilidade no 156  | Fiscalização por filmagens de câmeras da CET  |
| Mais fiscais nas ruas, a pé e de bicicleta! [x2]   | Pesquisas com ciclistas;  | Campo específico no app 156 para ciclovias e ciclofaixas [x2]   | Fiscalização de ônibus e táxis em trechos de compartilhamento;  |
| Fiscais da CET e guardas da GCM de bicicleta   |   |   | Ampliar fiscalizações na periferia geográfica de São Paulo [x2]   |
|  | Sistema de rastreamento de bicicletas para inibição de furtos e roubos.                   | Multa aplicada àqueles que não cumprem a legislação de paraciclos e bicicletários;  | Fiscalização e projetos educativos nos comércios e serviços lindeiros às ciclovias                                  |
| Aplicativo de comunicação com a CET/SMT para Sugestão, reclamação e denúncia de infrações pelos ciclistas e usuários da via (fiscalização cidadã) [x3] |   |   | Fiscalização junto à escolas  |
| Aceitar fiscalização cidadã (mudar a lei)  | Uso de sistema de câmera integrado com GCM e Polícia Militar [x2]                         | Regulamentação de multas por câmeras fotográficas.  |   |



Na tabela acima, a sistematização de todas as contribuições realizadas para o pilar ao longo de todos os encontros.



## Fomento à cultura

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| Educação para a mobilidade ativa nas escolas públicas [x14]                     | Criação de escola de trânsito com aprendizado e educação.   | Incentivo à mobilidade ativa  | Aumento das ciclofaixas de lazer   |
| Código de Trânsito Brasileiro e educação de mobilidade urbana nas escolas! [x7] |   |   | Ciclofaixa de lazer na periferia [x4]  |
| Ênfase nos estudantes, grupos, organizações                                     | Programas ciclísticos para o transporte escolar (grupos de alunos irem de bicicleta) [x4]                                 | Aumentar a interação da modalidade ciclismo com a comunidade através de eventos e palestras, usar a mídia para divulgar e incentivar o esporte e uma melhor convivência |  |
|   |   |   | "Sexta sem carro" em mais áreas da cidade  |
| Passeios ciclísticos regionais para atrair novos usuários de bicicletas [x5]    | Foco nos jovens e universitários: evitar que tirem a CNH porque eles acostumaram com a bicicleta;                         | Eventos de ciclismo nas periferias [x2]   | Ampliar o "sexta sem carro" do centro para toda a semana                         |
| Pedaladas em datas comemorativas nas Subprefeituras (ex: aniversário do bairro) |   | Mais eventos para incentivo do ciclismo [x3]  |  |
|   | Passeios turísticos de bicicletas   | Eventos de integração com as diferentes regiões [x2]  | Desburocratizar o processo de fechamento de rua para lazer ou provas de ciclismo |
| Melhora das campanhas publicitárias para integração [x2]                        | Reforçar os potenciais cicloturísticos [x2]   | Troca de experiência  |  |
| Campanhas informativas sobre os benefícios da bicicleta;                        | Aproveitar o potencial de cicloturismo na periferia [x3]  | Aumentar ações da CET nos bairros sobre bicicleta no trânsito, inclusive aula de como andar de bicicleta [x5]   | Fomentar a bicicleta no comércio   |
| Publicidade em meios diretos/indiretos  | Parques (Búfalos, Nabuco, Centro Cultural Eldorado, Cordeiro, Sete Campos)  | Eventos em ciclovias  |  |
| Campanhas para incentivar bicicletas como meio de transporte.                   | Criação de circuitos culturais para ciclistas com mapas (temáticos, em pontos históricos, polos gastronômicos, etc.) [x6] | Socializar com moradores locais   | Embaixador da bicicleta (interno à PMSP, ativação intersecretarial) [x2]         |
| Campanhas incentivando a preferência de ciclistas e pedestres [x2]              |   | Eventos voltados a nichos historicamente contrários ao transporte ativo (Associações Comerciais e de bairros).  |  |
| Campanhas educativas para que os ciclistas respeitem a legislação de trânsito.  | Mais provas ciclísticas no estilo 9 de julho, corridas e competições [x3]   | Criação de Festivais a começar pelo "Festival do Largo da Batata".  | Distribuição de coletes e luzinhas.  |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| Divulgação no Jornal do ônibus;   | Fomento ao MTB nos parques   | Eventos regionais intensificando cultura da bicicleta com arte e gastronomia.          |  |
|   | Fomento de mais eventos de "Voltas ciclísticas" aos moldes do "Tour de France" [x2]                            | Festivais culturais regionais, envolvendo CEUs/escolas, parques.                       | Benefícios a empresas que incentivam a bicicleta como meio de transporte   |
| Informativos diários  | Corrida anual de bicicleta nas marginais, similar à São Silvestre;   | Organizar eventos direcionados às crianças sobre bicicletas nos bairros e comunidades; | Fomento ao uso da bike nos "RH" das empresas [x3]  |
| Tirar do papel o Plano de subsídio para ciclistas.  | Bicicletas seguras e bem recebidas em equipamentos públicos (Poupatempo, escolas, hospitais, museus, etc) [x2] | Programa de educação para convivência entre  | Melhorar o curso de bike da CET;   |
|   | Bicicletas nas escolas públicas e casas de cultura – Bicicletários / Esporte / Manutenção [x4]                 |  | Ativar estrutura do Carrão que já existe para educação com crianças das escolas da região;   |
| Disponibilizar e divulgar melhor os dados sobre sistemas cicloviários e ciclistas.          | Oficinas sobre bicicletas nos clubes municipais.   | Treinamento para motoristas de ônibus [x6]   |  |
|   |  | Treinar motoristas profissionais (taxistas, transportadores, etc.) [x4]                | Financiamento de ONG ou afins para reforma de bikes usadas ou quebradas para distribuição à população carente;   |
| Revisão e divulgação das leis de trânsito relativas às bicicletas e ciclistas.              | Parceria com órgãos em projetos de esporte, cultura e lazer para promoção de ações relacionadas à bicicleta.   | Programa educativo junto ao processo de aquisição da CNH (autoescola) [x2]             | Oficinas comunitárias com adolescentes e adultos que buscam qualificação;  |
|   |  |  | Convênio entre ONGs, sociedade e Estado para doação de bicicleta para pessoas que não podem comprar, desde doação de bikes usadas até novas, com parceria de iniciativa privada. |
| Melhorar a comunicação via site e nas ruas (exemplo: sinalização provisória educativa) [x2] | Oficinas de manutenção de bicicletas;  | Valorização das bicicletas de bambu.   | Dar mais apoio às ONG's de mobilidade  |

Na tabela acima, a sistematização de todas as contribuições realizadas para o pilar ao longo de todos os encontros.

Sistematização dos resultados - pilar Infraestrutura

**Infraestrutura**

②

Priorizar os ciclistas e pedestres SEMPRE!

Não ter medo de retirar espaço dos carros - Cidade para as pessoas!

Mais calçadas e ciclovias (cidade pensada para pessoas e não deteriorada dos automóveis)

Implantar ciclovia em toda obra de rua nova, reformada ou ampliada

Implantar novas tipologias de infraestrutura cicloviária, como faixas exclusivas de ônibus compartilhadas com bicicleta [x3]

Melhor traçado para a bicicleta

Mais uso de segregadores nas ciclovias para evitar invasão e estacionamento [x3]

Melhorar cruzamentos nas vias;

①

A única região que não liga com o centro é a zona leste - ligação urgente [x8]

Tomar as ciclovias mais acessíveis e eficientes

Mais entradas e saídas nas ciclovias.

Menos ciclovias inacessíveis como é a Av. Antártica.

Ciclovia conectando com as principais avenidas ligando a cidade

Melhoria e aumento dos acessos à ciclovia da Marginal;

Conectar ciclovias.

Mais iluminação pública específica para pedestres e ciclistas (calçadas e ciclovias) [x3]

Iluminação [x2]

Iluminação ecológica

Adoção oficial do ideário como referência de projeto

Implantação de semáforos para ciclistas em altura e posição visível

③

Intermobilidade [x3]

Ônibus com gaiola na frente para bicicletas [x2]

Bicicletários seguros e de fácil acesso para intermodalidade espalhados pela cidade [x3]

Bicicletários públicos em todas as estações de metrô e trem e Terminais de ônibus [x9]

Permitir bicicletas nos metrô e CPTM, aumento do número de vagas [x2]

Fazer cumprir a lei de implantar bicicletários em escolas públicas e privadas;

Implantação de estrutura de apoio aos ciclistas - manutenção, banheiro, chuveiro, descanso, venda de produtos, etc. [x2]

Ponto de hidratação

Vestitários públicos e privados;

Publicar e divulgar os padrões e hierarquia de implantação;

③

Áreas calmas (implantação de acalmamento de tráfego) [x4]

Redução de velocidade em toda a cidade [x3]

Implantação de velocidade máxima de 40km/h [x3]

Rodovia somente de bike;

Atenção às travessias para pedestres e ciclistas.

Implantação de mais Faixas Elevadas.

Melhorar a distribuição de placas e faixas de rua;

Transformar a ciclovia da Av. Sumaré em Parque Linear e colocar a ciclovia na pista.

Paraciclos em toda via que tiver ciclovia ou ciclofaixa [x3]

Novos bicicletários [x3]

Bicicletário nos parques regionais [x2]

Implantação de bicicletários nas escolas públicas [x4]

Bicicletários nos centros comerciais

Obrigação de paraciclos, com multa;

Estacionamentos privados devem obrigatoriamente aceitar bicicletas.

Sinalização indicativa onde há infraestrutura, com rotas e destinos de ciclovias [x4]

Informativos totem painéis

Segurança pública nas ciclovias [x4]

Sinalização para veículos automotores - pedestres e ciclistas devem ser muito bem organizados e visíveis.

Sinalização vertical onde não há infraestrutura;

Informativos em vias para motoristas

Incrementar sinalização para motoristas sobre ciclistas;

Melhorar sinalização viária para tornar o compartilhamento seguro onde não há ciclovia ou ciclofaixa;

Mais placas;

Integrar melhor ciclofaixas e ciclovias na lógica viária (cruzamentos, travessias, mão, etc);

Reforçar a sinalização "Dê a preferência" de ciclistas e pedestres em áreas de conflito.

Priorizar sinalização nas conversões.

Ampliação da política de bicicletas compartilhadas, atendendo maior número de regiões da cidade [x3]

**BICICLETÁRIOS NO METRÔ**

Bicicletários com Vigilância das Estações de Metrô nos Terminais (Furacão, Filia)

Vagas de metrô em estações paraciclos

Bicicletários e bicicletas no metrô

Paraciclos e Bicicletários nos Terminais de Metrô

Paraciclos e Bicicletários nos Terminais de Metrô

Mais Bicicletários em Estações de Metrô da CET

Bicicletários abertos em todos os prédios públicos

Implantação de Bicicletários Públicos nos pontos de venda, com o atendimento de onde o cliente chega aqui!

Melhorias Sinalização para Ciclistas

Sinalização prioritária para educação

Melhorias Sinalização

IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS "CAMINHO DA ESCOLA" PLANO BUSHOPAR TRAVESSIA

IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS "CAMINHO DA ESCOLA" PLANO BUSHOPAR TRAVESSIA

IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS "CAMINHO DA ESCOLA" PLANO BUSHOPAR TRAVESSIA

VIVA A VIDA TROCAR TODAS VAGAS DE CARRO DE SP por Ciclovias ESTACIONAMENTO NÃO DE CARGA E DESCARGA

Melhorar a segregação com obstáculos melhorados.

Melhorias de Estações ciclovias

Temas de destaque ao longo de todas as oficinas

| Tema   | Contribuições ao longo das oficinas |
|--|-------------------------------------|
| Bicicletários (em estações de trem e metrô, terminais de ônibus, centros comerciais etc) | 29                                  |
| Manutenção e melhoria da qualidade dos materiais utilizados                              | 20                                  |

Priorização do pilar Infraestrutura durante a oficina de fechamento

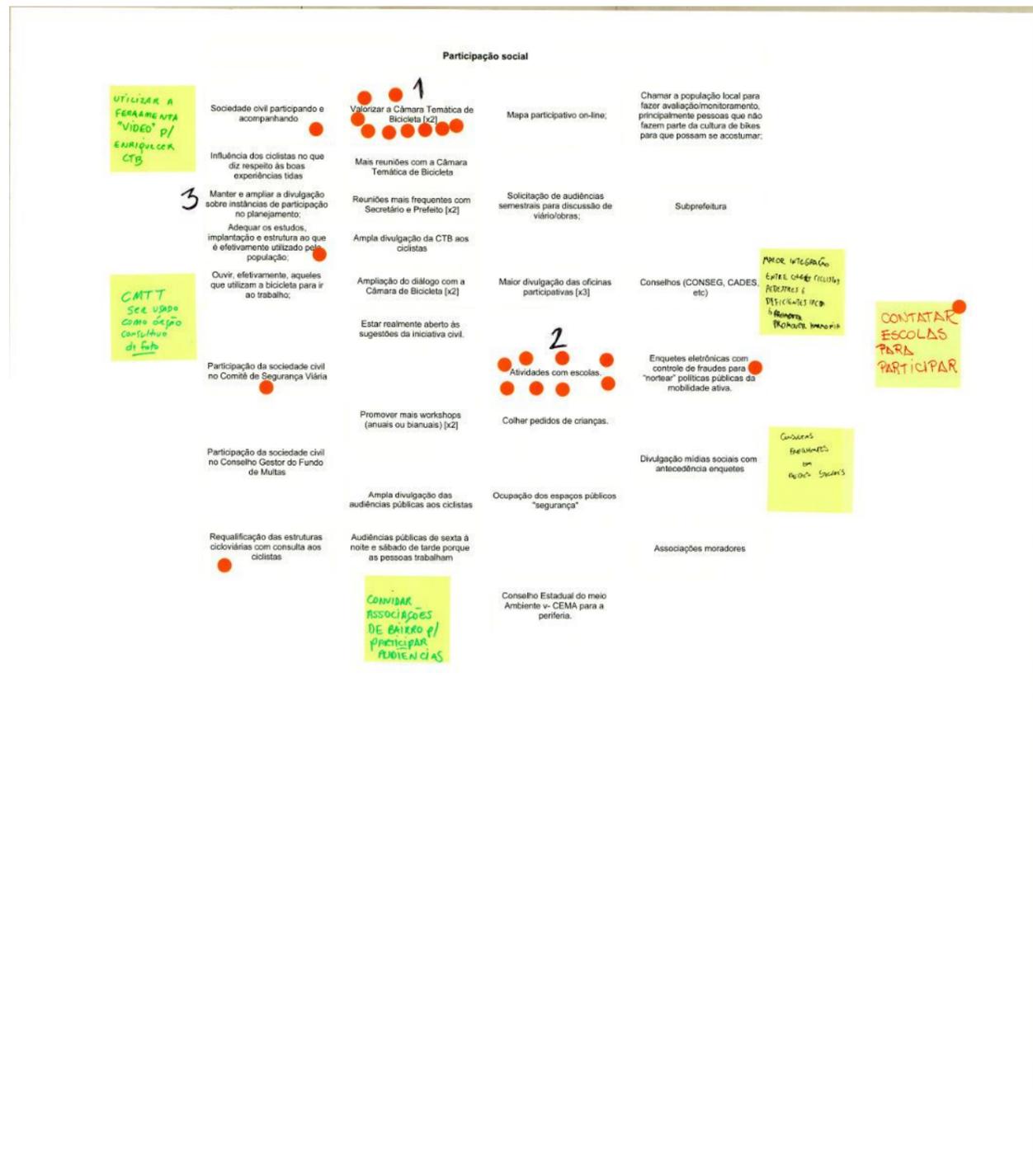
| Tema   | Marcações de priorização |
|--|--------------------------|
| Conexão cicloviária da Zona Leste com o Centro     | 13                       |
| Ciclovias nas pontes                               | 10                       |
| Redução dos limites de velocidade em toda a cidade | 7                        |

| Infraestrutura   |  |  |   |
|--|--|--|---|
| Priorizar os ciclistas e pedestres SEMPRE!   | Ciclovias nas pontes [x6]  | Intermodalidade [x3]   | Paraciclos em toda via que tiver ciclovia ou ciclofaixa [x4]  |
| Não ter medo de retirar espaço dos carros - Cidade para as pessoas!  | Aproveitar a interdição emergencial das pontes e criar ciclovias (mesmo que temporárias)           | Ônibus com gaiola na frente para bicicletas [x2]   | Novos bicicletários [x6]  |
| Mais calçadas e ciclovias (cidade pensada para pessoas e não deteriorada dos automóveis)                                     | Ciclopasseiras [x2]  | Bicicletários seguros e de fácil acesso para intermodalidade espalhados pela cidade [x3]                                 | Bicicletário nos parques regionais [x2]   |
|  | Todas as pontes devem ser acalmadas [x2]   | Bicicletários públicos em todas estações de metrô e trem e Terminais de ônibus [x12]                                     | Implantação de bicicletários nas escolas públicas [x4]  |
| Implantar ciclovia em toda obra de rua nova, reformada ou ampliada   |  | Permitir bicicletas nos metrôs e CPTM, aumento do número de vagas [x2]   | Bicicletários nos centros comerciais  |
| Implantar novas tipologias de infraestrutura cicloviária, como faixas exclusivas de ônibus compartilhadas com bicicleta [x3] | Obras com durabilidade   | Fazer cumprir a lei de implantar bicicletários em escolas públicas e privadas;   | Obrigação de paraciclos, com multa;   |
|  | Melhorar a qualidade da tinta, pois ela é escorregadia, principalmente nos pavimentos de concreto; | Implantação de estrutura de apoio aos ciclistas – manutenção, banheiro, chuveiro, descanso, venda de produtos, etc. [x2] | Estacionamentos privados devem obrigatoriamente aceitar bicicletas [x3]                                   |
| Mais uso de segregadores nas ciclovias para inibir invasão e estacionamento [x4]   | Melhorar o pavimento das vias, não somente a operação “tapa-buraco”;                               | Ponto de hidratação  |   |
| Melhorar cruzamentos nas vias;   | Melhorar a sinalização vertical e horizontal [x4]  | Vestiários públicos e privados;  | Sinalização indicativa onde há infraestrutura, com rotas e destinos de ciclovias [x4]                     |
|  | Manutenção mais frequente (asfalto, tinta, tachões e segregadores) [x8]                            |  | Informativos totem painéis  |
| A única região que não liga com o centro é a zona leste – ligação urgente [x8]   | Urgência na manutenção de ciclovias [x5]   | Publicar e divulgar os padrões e hierarquia de implantação;  |   |
| Tornar as ciclovias mais acessíveis e eficientes   | Limpeza da ciclovia existente  |  | Segurança pública nas ciclovias [x4]  |
| Mais entradas e saídas nas ciclovias.  |  | Áreas calmas (implantação de acalmamento de tráfego) [x4]  |   |
| Menos ciclovias inacessíveis como é a da Av. Antártica.  | Ligações em escolas e universidades: capturar esse usuário antes que ele vire um motorista;        | Redução de velocidade em toda a cidade [x3]  | Sinalização para veículos automotores - pedestres e ciclistas devem ser muito bem organizados e visíveis; |

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| Ciclovia conectando com as principais avenidas ligando a cidade                                       | Ciclofaixas para dar acesso aos parques, centro cultural e CEUs da região;                    | Implantação de velocidade máxima das avenidas de 40Km/h [x3]                         | Sinalização vertical onde não há infraestrutura;  |
| Melhoria e aumento dos acessos à ciclovia da Marginal;  |   |  | Informativos em vias para motoristas  |
| Conectar ciclovias.   | Acesso a portadores de deficiência  | Rodovia somente de bike;   | Incrementar sinalização para motoristas sobre ciclistas;  |
|   |   |  | Melhorar sinalização viária para tornar o compartilhamento seguro onde não há ciclovia ou ciclofaixa; |
| Mais iluminação pública específica para pedestres e ciclistas (calçadas e ciclovias) [x3]             | Promover maiores espaços de lazer e bikes   | Atenção às travessias para pedestres e ciclistas.                                    | Mais placas;  |
| Iluminação [x2]   |   | Implantação de mais Faixas Elevadas.   |   |
| Iluminação ecológica  | Integrar ciclovias no canteiro central com viário sem ciclovias por meio de acessos laterais. |  | Integrar melhor ciclofaixas e ciclovias na lógica viária (cruzamentos, travessias, mão, etc);         |
|   |   | Melhorar a distribuição de placas e faixas de rua;                                   | Reforçar a sinalização “Dê a preferência” de ciclistas e pedestres em áreas de conflito.              |
| Adoção oficial do ideciclo como referência de projeto   | Incentivo de implantação de sistema cicloviário nas regiões planas da cidade.                 |  | Priorizar sinalização nas conversões.   |
|   |   | Transformar a ciclovia da Av. Sumaré em Parque Linear e colocar a ciclovia na pista. |   |
| Implantação de semáforos para ciclistas em altura e posição visível.                                  | Implantação de estrutura compatível com a via.  |  | Ampliação da política de bicicletas compartilhadas, atendendo maior número de regiões da cidade [x4]  |
| Trocar todas as vagas de carro de SP por ciclovias (vagas de estacionamento, não de carga e descarga) | Sinalização provisória educativa  | Implantação de ciclovias "caminho da escola" para desafogar o trânsito [x2]          |   |

Na tabela acima, a sistematização de todas as contribuições realizadas para o pilar ao longo de todos os encontros.

## Sistematização dos resultados - pilar Participação Social



## Priorização do pilar **Participação Social** durante a oficina de fechamento

| Tema   | Marcações de priorização |
|--|--------------------------|
| Valorizar a Câmara Temática de Bicicleta           | 9                        |
| Atividades com escolas                             | 8                        |
| Garantir a participação efetiva da sociedade civil | 2                        |

## Participação social

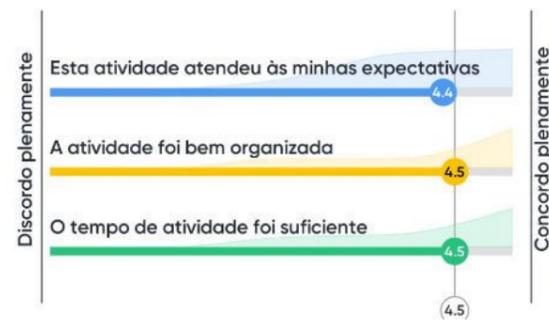
|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| CMTT ser usado como órgão consultivo de fato  | Valorizar a Câmara Temática de Bicicleta [x2]                                      | Mapa participativo on-line;  | Chamar a população local para fazer avaliação / monitoramento, principalmente pessoas que não fazem parte da cultura de bikes para que possam se acostumar; |
|   | Mais reuniões com a Câmara Temática de Bicicleta                                   |  |   |
| Sociedade civil participando e acompanhando   | Reuniões mais frequentes com Secretário e Prefeito [x2]                            | Solicitação de audiências semestrais para discussão de viário/obras; | Subprefeitura   |
| Influência dos ciclistas no que diz respeito às boas experiências tidas                     | Ampla divulgação da CTB aos ciclistas  |  |   |
| Manter e ampliar a divulgação sobre instâncias de participação no planejamento;             | Ampliação do diálogo com a Câmara de Bicicleta [x2]                                | Maior divulgação das oficinas participativas [x3]                    | Conselhos (CONSEG, CADES, etc)  |
| Adequar os estudos, implantação e estrutura ao que é efetivamente utilizado pela população; | Estar realmente aberto às sugestões da iniciativa civil.                           |  |   |
| Ouvir, efetivamente, aqueles que utilizam a bicicleta para ir ao trabalho;                  | Utilizar a ferramenta vídeo para enriquecer a Câmara Temática de Bicicleta         | Contatar escolas para participar                                     | Enquetes eletrônicas com controle de fraudes para "nortear" políticas públicas da mobilidade ativa.   |
|   |  | Atividades com escolas.  |   |
| Participação da sociedade civil no Comitê de Segurança Viária                               | Promover mais workshops (anuais ou bianuais) [x2]                                  | Colher pedidos de crianças.  | Divulgação mídias sociais com antecedência enquetes<br>Consultas frequentes em redes sociais  |
| Participação da sociedade civil no Conselho Gestor do Fundo de Multas                       | Ampla divulgação das audiências públicas aos ciclistas                             | Ocupação dos espaços públicos "segurança"                            |   |
|   | Audiências públicas de sexta à noite e sábado de tarde porque as pessoas trabalham |  |   |
| Requalificação das estruturas cicloviárias com consulta aos ciclistas                       | Convidar associações de bairro para participar de audiências públicas              | Conselho Estadual do meio Ambiente v- CEMA para a periferia.         | Associações moradores   |

Na tabela acima, a sistematização de todas as contribuições realizadas para o pilar ao longo de todos os encontros.

## Avaliação da organização das oficinas<sup>2</sup>

1ª Oficina: Zona Oeste - Subprefeituras Lapa e Pinheiros

Leia as afirmações abaixo e indique o quanto você concorda ou discorda



19

Do que você mais gostou nesta atividade?



17

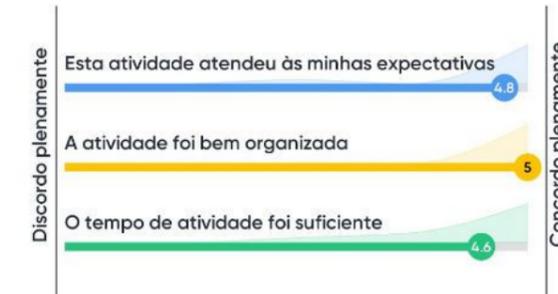
O que poderia ser melhorado?



15

2ª Oficina: Zona Norte - Subprefeituras Casa Verde, Freguesia do Ó/Brasilândia, Santana/Tucuruvi e Vila Maria/Vila Guilherme

Leia as afirmações abaixo e indique o quanto você concorda ou discorda



11

Do que você mais gostou nesta atividade?



10

O que poderia ser melhorado?

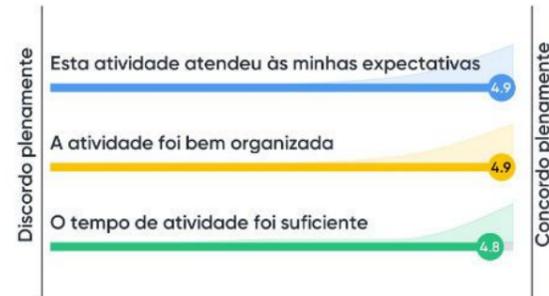


7

<sup>2</sup> Observação: as oficinas 6 e 7 não tiveram avaliação.

3ª Oficina: Zona Leste - Subprefeituras Aricanduva/Vila Formosa, Mooca, Penha e Vila Prudente

Leia as afirmações abaixo e indique o quanto você concorda ou discorda



14

Do que você mais gostou nesta atividade?



14

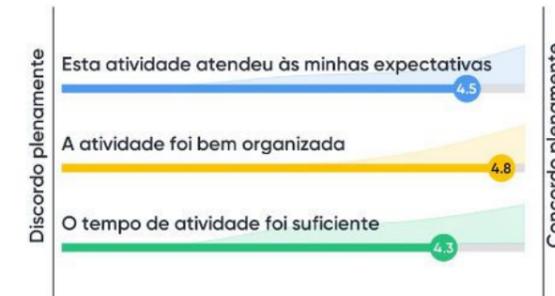
O que poderia ser melhorado?



10

4ª Oficina: Zona Sul - Subprefeituras Capela do Socorro, Ipiranga, Santo Amaro, Vila Mariana

Leia as afirmações abaixo e indique o quanto você concorda ou discorda



14

Do que você mais gostou nesta atividade?



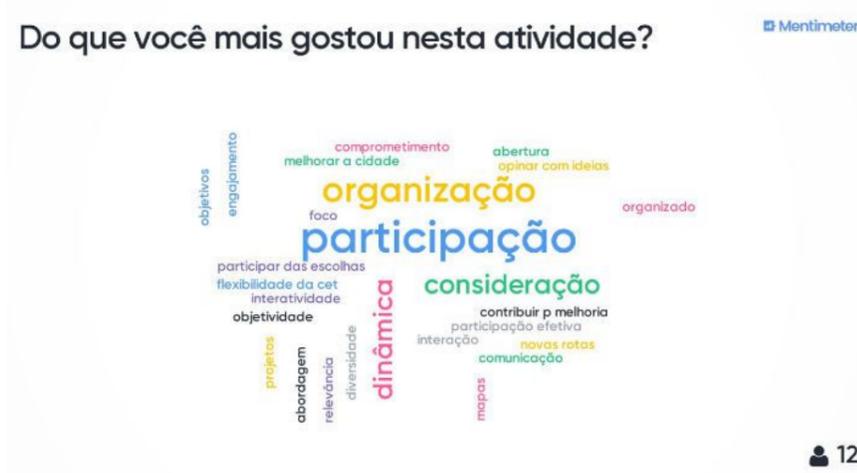
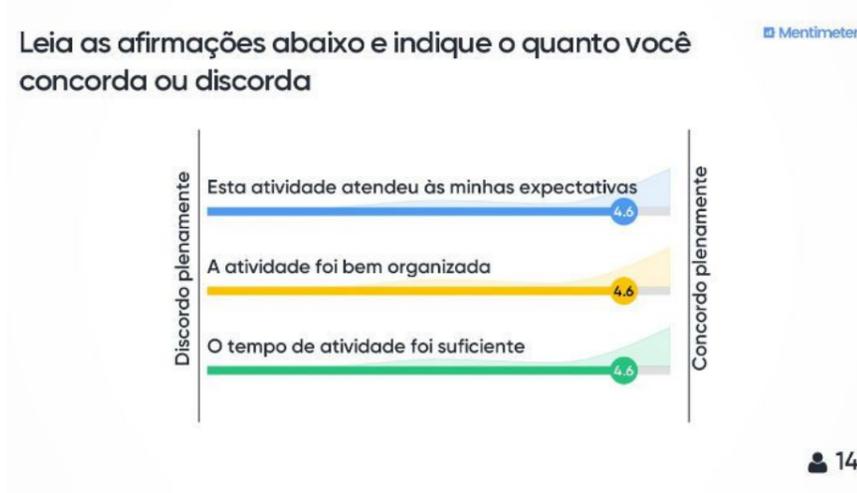
12

O que poderia ser melhorado?



10





Avaliação geral das oficinas (compilação)

| Oficina           | A atividade atendeu às minhas expectativas | A atividade foi bem organizada | O tempo de atividade foi suficiente | Média por oficina | Quantidade de respostas |
|-------------------|--|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------|-------------------------|
| 1 ZO              | 4,4  | 4,5                            | 4,5                                 | 4,5               | 19                      |
| 2 ZN              | 4,8  | 5,0                            | 4,6                                 | 4,8               | 11                      |
| 3 ZL              | 4,9  | 4,9                            | 4,8                                 | 4,9               | 14                      |
| 4 ZS              | 4,5  | 4,8                            | 4,3                                 | 4,5               | 14                      |
| 5 ZL              | -  | -                              | -                                   | -                 | -                       |
| 6 ZN              | -  | -                              | -                                   | -                 | -                       |
| 7 ZL              | 4,8  | 4,8                            | 4,6                                 | 4,7               | 11                      |
| 8 ZS/ZO           | 4,3  | 4,7                            | 3,8                                 | 4,3               | 18                      |
| 9 Centro          | 4,6  | 4,6                            | 4,6                                 | 4,6               | 14                      |
| Média por questão | 4,6  | 4,8                            | 4,5                                 | 4,6               | 101                     |

Obs1. As notas variam de "0" a "5", sendo "0" a menor e "5" a maior nota.

Obs2. As oficinas número 5 e 6 não foram avaliadas.

## Listagem de participantes das oficinas (compilado)

### Técnicas e técnicos da CET

1. Elisabete França - Diretora adjunta de Planejamento e Projetos
2. Carlos Alberto Codesseira - Superintendente de Planejamento e Projetos
3. Daphne Savoy - Gerente de Planejamento de Mobilidade
4. Luis Carlos Mota Gregorio - Gerente de Planejamento de Mobilidade
5. João Previz Rodrigues - Supervisor de Departamento
  
6. Adail Zerio Júnior - Gestor de trânsito
7. Anderson Aparecido Souza Nunes - Agente de transporte
8. Bruno Cosenza Botelho Nogueira - Gestor de trânsito
9. Caio Vinicius Ferreira - Gestor de trânsito
10. Daniel Ingo Haase - Gestor de trânsito
11. Dilti Xavier Lopes - Gestora de trânsito
12. Edmundo José Moraes da Silva - Gestor de trânsito
13. Fabio Ferraro P. de Mattos - Gestor de trânsito
14. José Gonçalves Fonseca Júnior - Gestor de trânsito
15. Luiza Gomide de Faria - Gestora de trânsito
16. Maria da Graça N. de Brito - Gestora de trânsito
17. Natalia Marques Jodas - Estagiária
18. Paula Fagundes Mugnato - Assistente administrativa
19. Raquel Lourenço Mendes Novis - Gestora de trânsito
20. Tatiane Yano Miashiro da Silva - Analista de gestão
21. Valter Tadeu Ramos - Analista de gestão
22. Welton Carlos de Castro Júnior - Gestor de trânsito

### Equipe Iniciativa Bloomberg (BIGRS)

1. Hannah Arcuschin Machado - Facilitação das oficinas
2. Viviane Tiezzi - Facilitação das oficinas
3. Carla Navarrete - Comunicação

### Ciclistas

1. Adeilton Braz da Silva
2. Adriana Marmo
3. Adriano Bacalá
4. Alexandre Ribeiro da Silva
5. Aline Cavalcante
6. Amélia Antônia R. Farias
7. Anderson Augusto
8. Anderson Sutherland
9. André Noboru
10. Aparecida Zoraide Viveiros dos Santos
11. Aparecido Inácio Ferrari
12. Carlos Henrique Ramos Lopes
13. Cauê Jannini
14. Cyra Malta
15. Daniela Telles
16. Daniel Freitas
17. Davi Gomes dos Santos
18. Désio Vieira da Silva Júnior
19. Diego Soares Cavalcante
20. Dionizio Bueno
21. Domingos Pimentel
22. Eduardo Magrão
23. Eduardo Merheje Júnior
24. Emiliano Martins
25. Estevão Sabatier
26. Etelvina Mendes
27. Fabiana Bazito
28. Felipe Claros
29. Fernanda de Campos Bardelli
30. Fernando Augusto Abreu
31. Fernando José de Souza
32. Fernando Santiago
33. Fernando Sioni
34. Flavio Alexandre
35. Flavio Soares
36. Francineide Maria Veloso
37. Gabriela Monteiro
38. Gabriel F. Solidade
39. Gabriel José
40. Gelson J. Silva
41. Hamilton Takeda
42. Higor Amaro de Souza
43. João Bosco Timóteo de Carvalho

44. João Paulo F. Solidade  
45. Joel da Silva Oliveira  
46. Joelson Aparecido de Araújo  
47. Jorge Gomes Dias  
48. José Márcio Teixeira  
49. Josi Gabriel Bento  
50. Kaciane Martins  
51. Kiko Macedo  
52. Kristofer Willy  
53. Leandro Bazito  
54. Leda Leonel  
55. Leo Giovanni Avella  
56. Leonardo Gentile  
57. Lucian De Paula Bernardi  
58. Luiza Ferreira  
59. Magno Lima Sousa  
60. Maicon Murilo Pinto Ferraz  
61. Marcia Ferreira Nogueira  
62. Mariana Gontow  
63. Mateus Pereira Dias  
64. Mauricio de Andrade  
65. Milton Roberto Achel Júnior  
66. Natália Lackeski  
67. Palmenio Otávio  
68. Paula de Oliveira Souza  
69. Paula Regina Linares dos Santos  
70. Paulo Alves  
71. Pedro Vasconcelos Wandalsen  
72. Rafael Calabria  
73. Rafael Soares  
74. Renata Cruz Rabello  
75. Roberson Miguel  
76. Roberto Dias de Santana  
77. Robson Manoel de Oliveira  
78. Rogério Nascimento Oliveira  
79. Ronaldo Aparecido Reina  
80. Rubens Alves Ribeiro Júnior  
81. Samir Souza  
82. Sasha Hart  
83. Sergio Marcel Hideki Takehara  
84. Sergio Telles  
85. Silvana A. Costa  
86. Silvia Ballan  
87. Taiana Dutra de Castro  
88. Tati (Bike Anjo)  
89. Telma Zanata

90. Thirza Bueno Rodrigues  
91. Thomas Tyn Chow Wang  
92. Tiago Barufi  
93. Tonimar Dal Aba  
94. Vanessa Bressane  
95. Vanessa Falcão  
96. Vera Penteado  
97. Vitor Prestes Luzio  
98. Wendel Trindade  
99. Wesley Silvestre Rosa  
100. Willian Mota