

## **Reunião da Câmara Temática de Bicicleta**

Data: **1º de junho de 2021** (terça-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

### **Participantes | Poder Público:**

1. Carlos Codesseira - CET
2. Daniela M - Imprensa
3. Daniela Laselva Rebelo - CET
4. Dawton Gaia - CET
5. Diego Xavier Leite – SMT-AT
6. Eduardo Macabelli - CET
7. Evely Trevisan Lacerda – CET
8. Fernando Caires – Imprensa SMT
9. José Eduardo Canhadas – CET
10. Luis Gregório – CET
11. Maria Teresa Diniz– Secretária Executiva do CMTT – SMT
12. Nancy Schneider - CET
13. Rosa Oliveira – CET
14. Rubens Alves - CET
15. Vanessa Pessoa – Imprensa, SMT
16. Yang I Ti - SPTrans

### **Conselheiros | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:**

1. Anderson Augusto – CTB, zona norte
2. Anderson Sutherland – CTB, zona norte
3. Jean Carlos – CTB, zona Leste
4. Kristofer Willy – Secretário Executivo – CTB
5. Leandro Bazito – integrante CTB.
6. Lucian de Paula – CTB, zona Sul
7. Paulo Alves - CTB, zona Sul
8. Sasha Hart – CTB, zona Oeste
9. Simone Penninck – CTB, zona Oeste
10. Thomas Wang – integrante CTB

### **Observadores:**

1. Beatriz Rodrigues – Banco Mundial
2. Caique Terenzzo
3. Celia Moraes
4. Felipe Claros
5. Gabriel Caldeira

6. George Queiroz
7. Rogerio Viduedo

**Kristofer** – cumprimentou os presentes e enunciou a pauta a saber: Planejamento da Estrutura Cicloviária 2021 - *Concorrências; PPP da Habitação e Outras Ações*. Deu as orientações de praxe: brevidade nas falas, microfones fechados, ordem das falas, etc.

**Diego** – cumprimentou todos e informou que a ideia era apresentar à CTB a primeira proposta do planejamento para o biênio 2021-2022. Houve o lançamento da versão preliminar do Programa de Metas, onde foi estabelecida a meta de 300 km de novas estruturas cicloviárias até 2024. Estamos nos organizando para iniciar as implantações e já temos um planejamento um pouco mais consolidado para os dois primeiros anos. Destacamos que nada do que será apresentado está 100% fechado e a ideia é apresentarmos para que a CTB dê suas contribuições. O que já está mais definido é o lançamento dos editais das duas concorrências públicas. Na segunda parte apresentaremos as estratégias para implantação das estruturas e abriremos para discussão. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

**Maria Teresa** – há um trabalho enorme da CET neste planejamento. Foi resgatado o trabalho das oficinas realizadas em 2019 e realizado um cruzamento com o algoritmo do pessoal da USP (Bike Science) que é parceira da CET; caso concordem, podemos convidá-los para fazer uma apresentação na CTB. O Dawton, junto com a equipe de planejamento liderada pelo Edenir e em parceria com a DO, fizeram o estudo dessas rotas que estamos apresentando junto com a PPP da Habitação. Teremos uma segunda rodada para completar os 300 Km. O que estamos mostrando hoje são as redes que podem ser executadas pela PPP da Habitação e iremos contratar o projeto para o resto da cidade para compor no mínimo 300 Km. Essas redes que estamos apresentando hoje são as da concorrência que vocês já conheciam e foram aprovadas pela CTB; teremos uma nova rodada que são as da PPP da Habitação que tem limitação de território (contratos da PPP da Habitação) e depois que aprovado aqui também teremos que fazer audiência pública das novas que estão sendo propostas para que possam ser executadas pela PPP. Desta forma, precisamos agilizar e gostaríamos de pedir um prazo para análise. Podemos fazer uma reunião extraordinária da CTB para uma devolutiva daqui umas duas semanas. Apresentaremos também para as subprefeituras e após faremos audiências públicas. Daqui a dois ou três meses mostraremos para vocês o resto da cidade que não tem a ver com a PPP da Habitação.

**Dawton** – para este ano foram apresentados 142 km (PPP + concorrências), mas já temos em 2021 implantados 3,9 km. Há também mais 3,9 km que é a João Paulo e Miguel Conejo que nos próximos dois meses serão entregues.

**Maria Teresa** – importante dizer que começamos a contar a partir do momento que encerramos a meta dos 173,35 km, do que havia ficado faltando no ano passado.

**Sasha** – por que não fazemos o planejamento de quatro anos? Tudo que foi apresentado é muito bem-vindo, mas é pouco. Por que audiências públicas? Já não foi feita para o plano? A Lei não está regulamentada, é uma opção da PMSP fazer audiência pública novamente.

Por que 300 Km? Trabalhamos num Plano Cicloviário oficial que fala em 673 Km. Não faz sentido não termos uma justificativa. Propusemos uma série de iniciativas e nossa contribuição está sendo quase totalmente ignorada. Por exemplo qualificar os 300 km: vamos conectar todas as subprefeituras? Bike SP é outra e ampliar o número de agentes da CET são coisas essenciais para cumprirmos o objetivo.

**Maria Teresa** – estamos fazendo o planejamento dos 300 Km que é o que entendemos como possível de prometer e cumprir. Se possível, temos intenção fazer mais que 300 km e o secretário já falou isso algumas vezes. A meta de 673 Km vem do PlanMob que precisa ser revisado. Não validamos essa meta internamente, a equipe técnica da CET não participou das metas quantitativas e não conseguimos cumprir nada do quantitativo que está no PlanMob e não é só de bicicleta (ônibus, pedestres, etc.). São metas inatingíveis, na minha opinião. Faremos uma revisão e passaremos por uma discussão com a sociedade civil. Quando publicamos o Plano Cicloviário, do ponto de vista da hierarquia, pela legislação, não poderia ir contra o PlanMob. A revisão terá que ser feita com lastro técnico; deverá ser do ponto de vista da execução, dos recursos humanos e orçamentários viáveis. Teremos que revisar o plano também, pois esses documentos interligados. Temos todo interesse em fazer mais do que os 300 km. Estamos apresentando hoje parte dos 300 km porque não estão prontos os 300 km; não queremos esperar ter os 300 km prontos para iniciar as obras, pois poderá não dar tempo para fazer. Hoje estamos apresentando quase metade dos 300 que esperamos fazer este ano e, se não der tempo, temos mais um pouco do ano que vem e enquanto isso estamos planejando os outros 150 km. As concorrências entendemos que é superado do ponto de vista de concordância com a CTB.

**Sasha** – o plano já é pacífico; todas as audiências foram sobre o plano e já está validado com a sociedade; o que falta realmente – e concordo com você – é esta gestão destinar recursos.

**Maria Teresa** – o Plano Cicloviário, do ponto de vista jurídico, mostrou a meta do ano passado (173 km + requalificação) e tem um direcionamento de cobertura que não está validado tecnicamente. O mapa que tem as rotas do plano cicloviário vem do PlanMob e não sabemos se aqueles lugares onde as linhas foram plotadas no PlanMob são viáveis do ponto de vista técnico, porque a equipe da CET nunca fez esta análise. Há fragilidades no PlanMob do ponto de vista de planejamento. Estamos desenhando novamente essas redes, revisando ou reposicionando as vias e projetando a infraestrutura cicloviária. Ela está próxima do que o PlanMob propôs, mas não necessariamente no mesmo sistema viário, na mesma rua. Como faremos a implantação dos 300 Km nesta gestão, a lei do SICLO exige que façamos audiências públicas dos lugares das obras. A rua que está plotada no plano cicloviário não é a rua da obra necessariamente. O processo de licitação da obra precisa passar por audiência pública. Em função da pandemia queremos fazer apenas uma audiência pública, pois consideramos que não há necessidade de fazer por região já que as pessoas não estarão presencialmente em cada uma delas. Precisamos fazer pelo menos uma audiência desses 94 km (áreas da PPP) que não passaram por audiência pública. O nosso jurídico orientou que se não fizermos, poderemos ter problemas. Isto será feito após termos validado com vocês. Vocês entendem que essas rotas são corretas? Que esses são os lugares? Faltou alguma conexão que gostariam de acrescentar ou mudar alguma rua de

lugar? Depois de ouvirmos vocês – que são a nossa sociedade civil organizada e espaço da bicicleta oficial na cidade – prepararemos o material para a audiência pública. Este é o rito que estamos propondo. Em relação às iniciativas, estão por trás do nosso trabalho. No caso do Programa de Metas, não abrimos na CTB porque elas já constam no Plano Cicloviário. Algumas estão no plano Vida Segura, p.ex. Em relação a melhorar a fiscalização (agentes da CET), o comitê permanente de segurança viária todo mês discute esse assunto. É uma das metas desta gestão ter um plano de fiscalização e exigirá outras ações; não é somente termos mais agentes da CET, mas mais fiscalização eletrônica, radar, etc. Podemos trazer uma apresentação mais detalhada, mas essas iniciativas já estão contempladas e não estamos deixando de lado; são o norte do nosso trabalho. Não ficaram explícitas no Programa de Metas, mas estão contempladas em outros trabalhos da SMT.

**Sasha** – queria reiterar que o Plano Cicloviário contém a localização desses lugares, isso já passou em audiência e estamos enrolando para conseguirmos avançar na execução. Sabemos que não é assim que é feito para outras obras viárias. É uma decisão que não é uma exigência jurídica porque não tem regulamentação da lei e é uma opção da prefeitura.

**Maria Teresa** – não é verdade. Se fizermos uma sobreposição dessas linhas que mostramos aqui hoje com o Plano Cicloviário, elas não batem e por isso a necessidade de passar por audiência pública. Não posso fazer uma estrutura cicloviária nova que não tenha passado por audiência pública.

**Sasha** – não sei quanto aos novos lugares, mas dos 90, chutaria que com certeza 2/3 ou a maioria já estão no Plano Cicloviário. Fazemos audiência pública para tudo, se um vereador reclamar continuamos enrolando; é uma decisão de vocês e não uma exigência jurídica. Há advogados que deixam claro que a lei do SICLO não tem regulamentação e então é uma opção de vocês. Sobre as iniciativas, acho muito ruim vocês não abrirem quais são. Temos propostas em ofícios e vocês estão falando em colocar nos 300 km ciclorrotas. Estamos dizendo que é preciso priorizar a periferia e conectar as 32 subprefeituras e só 12 subprefeituras estão conectadas com a Sé. O objetivo de vocês não será cumprido porque apenas parte da população é que será estimulada para prática da mobilidade ativa de maneira segura. Fica o pedido para vocês compartilharem quais são as iniciativas de vocês e quais sugestões que a CTB trouxe foram levadas em consideração. Lembrando que fizemos 13 contribuições.

**Maria Teresa** – recebemos sexta-feira da Secretaria de Governo todas as contribuições do Programa de Metas, inclusive a de vocês.

**Sasha** - enviamos dia 19 de março

**Maria Teresa** - existe um procedimento formal coordenado pela Secretaria de Governo que deve ser seguido por todas as secretarias e não podemos fazer diferente, seguimos o rito deles referente ao Programa de Metas. Chegou tudo compilado (audiências públicas, ofícios e outras formas registradas). São Participe+, ofícios, processos e as contribuições orais que foram digitadas e sistematizadas<sup>1</sup>. Tenho reunião hoje com o Diego para começarmos a

<sup>1</sup> <https://devolutiva.pdm.prefeitura.sp.gov.br>

responder e, ao responder, revisaremos como o Programa de Metas ficará ao final. As iniciativas que a SMT entender que consegue cumprir e que faz sentido incluir explicitamente no programa, serão contempladas. Este processo será feito durante o mês de junho e mostraremos para vocês.

**Sasha** – são dois fóruns diferentes. Então a CTB não serve para nada. Se temos que esperar chegar junto com um outro processo, cancela a CTB. Enviamos ofício para você e para o secretário Levi sobre o que foi discutido em reunião dia 19 de março. Então todo esse planejamento que já tem uma devolutiva boa (142 km), por que não disseram que levaram em consideração o que a CTB propôs? Falamos, mas na verdade, onde está realmente sendo escutado e integrado? Trabalhamos muito desde a época do PlanMob e gostaríamos de ser contemplados ou bem respondidos sobre o que trouxemos. Para terminar, ciclorrotas estarão dentro dos 300 km?

**Maria Teresa** – não conseguimos entender vocês não enxergarem o esforço gigantesco das equipes técnicas de trazer esse planejamento de 94 km novos em um tempo tão curto. A reunião de hoje é importante e é positiva; mostramos que viabilizamos contratos para executar 94 km novos este ano. Há um trabalho técnico gigantesco por trás disso, mas a maneira que vocês falam parece que não aceitamos nada que pedem, que não fazemos nada, etc. Acho impossível não enxergar por trás desse trabalho nosso esforço.

**Sasha** – não é nada com vocês, tanto que estamos pedindo para ter mais gente como vocês. Sabemos que a limitação, como foi dito, é recurso e falta de pessoas. Estamos trabalhando para que esse bom trabalho não se limite a 94 km. Apenas para lembrar, não temos rede cicloviária em 96.5% pontos da cidade.

**Maria Teresa** – não trouxe hoje estatística jornalística para dizer quantos pontos a mais essa rede nova conecta. Traremos depois. Tenho certeza que essa rede de 94 km está projetada do ponto de vista qualitativo, no sentido de serem os melhores lugares nesses polígonos que a PPP nos permite fazer. E ela não se encerra aqui, será complementada para os 300 km que estamos falando e em breve mostraremos para vocês, pois ainda está sendo validada pela DO. O que não queremos é mostrar um trabalho que depois precise ser alterado. Estamos mostrando algo que do ponto de vista técnico do planejamento seja efetivo, real, possível e viável de ser executado. Se vocês não concordarem e quiserem pedir modificações é para isto que estamos trazendo na CTB.

**Sasha** – é muito bom, mas precisamos ir além e em frente. É uma crítica ao que vocês não estão trazendo e não ao que trouxeram.

**Maria Teresa** – estamos iniciando o mês de junho e penso que planejar 94 km novos, viabilizar contratos para executar em parcerias com outras secretarias, desenroskar no Tribunal de Contas, fazer a PPP dos Terminais com os bicicletários é um trabalho gigantesco da equipe. Infelizmente temos restrições de tempo e de prazo para conseguirmos mais do que já fizemos.

**Thomas** – da apresentação, saberiam dizer se os da PPP, parte deles, todos ou nenhum já foram validados em 2019? Gostaria que pudéssemos ter acesso ao mapa que o Diego apresentou para comentarmos em relação aos trajetos que conhecemos, onde seria mais adequado dentro do limite da PPP que vocês explicaram. No trecho do Ipiranga (embaixo) apareceu a Nossa Senhora da Saúde como proposto na PPP em azul; a Boqueirão que já tinha começado, mas não aparece nem como proposto e nem como realizada (está no limbo como a Luís Góes). Sobre os bicicletários, seria importante saber qual tipo de paraciclo deve ser, pois há um receio que as concessionárias façam gambiarras. Também se há alguma norma dentro do Terminal de onde deve ser feito este bicicletário novo? No Terminal João Dias o bicicletário é na plataforma do ônibus; o ciclista tem que pegar a escada, passar pela passarela, descer no meio da plataforma onde as pessoas estão esperando ônibus e lá no final da plataforma é que está o bicicletário (quase ninguém utiliza porque é inacessível na prática).

**Maria Teresa** – tudo que estava na audiência pública de 2019 e que não foi feito ainda, está nas duas concorrências. Este material novo da PPP não estava nos 173 km da audiência pública como conexões. Sobre a PPP dos Terminais, passou por consulta pública, só teve uma contribuição e um dos anexos do edital é o Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias que deve ser respeitado. Não lembro agora se há uma regra explícita em relação a localização dos bicicletários dentro do Terminal, porque não tínhamos esse levantamento de onde deveriam ser para criar uma regra. Criamos a norma de que devemos aprovar a localização. Podemos discutir em uma próxima reunião os critérios do ponto de vista qualitativo; seria um debate interessante e podemos fazer alguma norma interna na CET. Sobre as estruturas específicas, o Dawton poderá responder melhor.

**Thomas** – sobre a localização do bicicletário, uma coisa importante para lembrar é que deve ser acessível/visível direto de uma ciclofaixa/ciclovia próxima.

**Maria Teresa** – os terminais passarão por obras grandes de acessibilidade e penso que mudar a localização do bicicletário em relação à intervenção completa pela qual passarão é uma bobagem perto da obra que será. É interessante, sim, aproveitarmos esse momento e já fazer da forma que considerarmos boa.

**Dawton** – não sei se observaram, mas mudamos o percurso pela Nossa Senhora da Saúde. Houve questionamentos de moradores da região e um problema específico de segurança no cruzamento com a Ricardo Jafet na chegada. Suspendemos, por enquanto, a implantação desta ciclovia até encontrar uma solução que seja significativa para podermos atender a questão da segurança na chegada. Ela está apenas suspensa e não significa que será substituída. Mapeamos e colocamos em nosso planejamento a Nossa Senhora da Saúde como uma alternativa capaz de atender a rua do Boqueirão.

**Thomas** – os 300 km incluem ciclovia e ciclofaixa e não ciclorrota, correto?

**Dawton** – não estão incluídas ciclorrotas nos 300 km; há trechos pequenos (100 ou 200 m no máximo) de determinadas situações que não conseguimos vencer, mas que estamos

pensando em talvez aumentar o trecho sobre o passeio para tirar essa questão da ciclorrota. Dos 92 km, não chega a 500 m a somatória total de todas elas.

**Thomas** – os trechos da PPP, ainda não está definido 100% o trajeto e nem se é ciclovia ou ciclofaixa?

**Dawton** – ainda não estão totalmente definidos. Já está bem consolidado o que será ciclovia e o que será ciclofaixa, mas alguns casos podem ser melhorados. Embora tenham sido propostos como ciclofaixa, todos os que tive dúvida se será uma ciclofaixa ou ciclorrota, colocamos como alta complexidade para poder resolver problemas específicos de cada um que se encontra na proposta.

**Maria Teresa** – complementando, vamos agora contratar os projetos e antes da sua elaboração fazemos a topografia; hoje trabalhamos com escalas que são do GEOSAMPA que não são de projeto, portanto, somente com topografia conseguimos fechar o que é que é possível ser ciclovia e o que tem que ser ciclofaixa.

**Dawton** – o que está sendo feito neste momento são os projetos funcionais que serão apresentados às empresas contratadas para desenvolver o projeto e a partir daí será desenvolvido o projeto executivo.

**Thomas** – vale lembrar que aquelas vias de 50 km/hora o ideal era que fosse ciclovia. Mesmo a ciclofaixa sendo o larga como a da Vergueiro, que tem um trânsito carregado e é 50 km, meu pai tem medo.

**Kristofer** – para evitar embates como os feitos pelo Sasha (ter ou não audiência pública), deixo como sugestão para o poder executivo regulamentar de uma vez a lei do SICLO. Os bicicletários contemplam o acesso para pessoas com deficiência (bicicletas diferenciadas)?

**Maria Teresa** – cada caso será um caso e dentro de um terminal é difícil criar uma regra única para todos em relação a localização, projeto, etc. Podemos criar diretrizes, mas é o projeto que mostrará o que será em determinado lugar.

**Paulo Alves** – toda infraestrutura é super bem-vinda e admiramos muito o trabalho da CET, no entanto vemos que o poder público tem uma dívida grande com a zona sul de São Paulo. Esperamos de fato que na outra parte do planejamento a periferia da cidade seja contemplada com infraestruturas. Se olhamos no mapa como um todo está tudo adensado no centro (Santo Amaro para cima). É preocupante vermos que os mapas estão devendo infraestrutura para conectar tanto as existentes como para criar novas infraestruturas. Há essa demanda também em Parelheiros, Marsilac, etc. Está saindo a extensão da linha 9 (Esmeralda) e as estações parecem ter previstos bicicletário, mas não há infraestrutura aparentemente prevista para atender essas estações. Em relação aos bicicletários é importante que tenham acessibilidade. Em Santo Amaro há uma quantidade grande de bicicletas circulando, mas pouca gente sabe que ali existe um bicicletário (não há sinalização externa). A localização do bicicletário está no mezanino e deveria estar acessível no nível da rua para que seja visível e acessível. É importante também que haja

um padrão e que o paraciclo seja invertido e esteja localizado em local coberto. Muitas vezes o terminal tem dois ou três acessos, mas só é acessível por um lado e daí a importância da sinalização.

**Maria Teresa** – podemos colocar essas informações nas diretrizes dos bicicletários e sobre a periferia, será contemplada no restante dos 300 km. Podemos trazer no mês que vem algo para mostrar o esforço que temos feito no sentido de contemplar todas as subprefeituras. Mostraremos para vocês, mesmo que não seja a versão final, em que direção estamos indo e quais as subprefeituras que estão cobertas.

**Dawton** – o que está no nosso planejamento da região da zona sul (não vou citar todas) é a rua Galeno de Castro – vai da Maria Padilha até a Vitor Manzini -, Giovani Bolotini, Dr. Oscar Andrade que faz uma conexão com a Teotônio Vilela. Há a rua Coronel de Moreira Lima, na Cidade Bagdá que faz uma conexão com a Cupecê; Américo Richter que é uma conexão importante; a Frederico (...) que faz conexão com a Atlântica e a Cássio Fontoura que é uma ciclofaixa que acabamos de implantar. Este é o resultado das reuniões regionais que estamos fazendo e que estamos grafando. Não será possível colocar tudo que está sendo proposto, mas nosso esforço é grande. Não conseguimos ainda chegar nesse parâmetro de conectar todas as subprefeituras, mas estamos fazendo, estamos estudando, sabemos que não será fácil, mas com certeza a maior parte delas tentaremos atender nesse planejamento SMT-2022.

**Felipe** – parabeno os avanços do plano ciclovitário e penso que apesar das limitações – especialmente de extensão – traz muitas demandas que apresentamos ao longo desse tempo nas reuniões regionais, mapas que enviamos, documentos, arquivos, etc. Entendo uma série de restrições, mas precisamos sim avançar o mais rápido possível, com contratos próprios ou da PPP, para fora do perímetro do centro expandido. Temos uma falta grande de expansão para as periferias (Guaianazes tem zero km). Fico feliz que após 13 anos a Radial continuará até o centro, mas temos que levar também a extensão para a outra ponta. Considerando que evoluímos de uma escala de planejamento para uma de projeto, seria muito bacana se conseguíssemos participar também da fase dos projetos; que pudéssemos fazer uma avaliação antes de serem executados.

**Maria Teresa** – sim, poderemos criar um processo de mostrar junto com as empresas contratadas. Desta vez temos a vantagem que faremos um contrato completo (drenagem, guia rebaixada, cruzamento com pedestre); com a topografia contemplará tudo isto. No contrato da obra a mesma coisa, teremos uma empreiteira só fazendo tudo. Apontem para gente quais as estruturas que por ventura deixamos de fora e se por acaso estiverem fora dos polígonos da PPP, incluímos no outro planejamento.

**Jean** – a única coisa que me preocupa é não termos nada para a periferia este ano. Entendo certas limitações, mas vocês já produzem algumas aberrações como as Juntas Provisórias, contam sarjetas e fazem 30 cm de área útil tirando sarjetas dos projetos. O Dawton falou em planejamento 2022 o que me leva a entender que tudo o que vocês apresentaram com a PPP da Habitação também não vai contemplar os “fundões”. Pela fala do Sasha dá para entender que a nossa relação com vocês não está avançando em alguns

sentidos (em outros há uma boa dinâmica) e acho que realmente vocês não vão fazer. Continuarão fazendo aberrações e junto com a CTB vamos procurar um jeito de acionar vocês por isto (sarjetas). Nossas vidas estão sendo colocadas em risco, temos tentado conversar há muito tempo, não está funcionando e não estamos sendo respeitados como pessoas. Segregar e deixar 30 cm de área útil é horrível.

**Dawton** – estamos apresentando uma proposta com o que está grafado na LDO de 147 km e que não significa que nos limitaremos nesse quantitativo. Nas reuniões feitas com vocês e vistorias presenciais na zona leste tiramos a Salim Farah Maluf e a Monte Serrat e colocamos na PPP. Todas as vias que fizemos vistorias e estão grafadas colocamos como propostas, mas nestes lotes não foram possíveis de serem contempladas. Há outros lotes que surgirão – não este ano – e provavelmente iremos contemplar. Isto não significa que não será implantado; pelo contrário. Estou falando em 2022 porque estamos planejando, grafando, mapeando e apresentaremos isto para vocês daqui dois ou três meses. É uma proposta de plano que vocês poderão participar como estão participando de todos eles e acho que é possível sim propormos isto. Com relação a largura de via, considero injusto o que foi colocado, porque desde o início vimos falando que estamos num período de construção de um plano. Já disse em outras ocasiões que há outros atores e uma verba limitada no poder público. Não é possível pegar toda a verba da prefeitura e colocar no Plano Ciclovitário. Com certeza não será 300 km, pois o próprio secretário já disse que estamos fazendo um esforço grande para que seja mais do que os 300 km. Como estamos no início da gestão a possibilidade de atingirmos esta meta e de aumentarmos este número é grande. É injusto não somente para com a SMT e CET, mas para com todas as outras áreas envolvidas (SMSUB, SIURB e outras entidades). Não podemos tomar algumas decisões e passar por cima de outras áreas e isto são nossos limitadores de prazo. Sabemos como o processo de uma licitação é demorado, mas podemos conseguir antes dependendo da situação. Vou retirar sua fala dizendo: nós vamos conseguir. Existem limitações, sim, mas estamos nos esforçando e unidos a vocês, não vejo as críticas como ruins e estamos aprendendo com elas. Isto não me incomoda, mas me deixa mais atento a algumas coisas. Em relação às larguras estamos atendendo o que consta no Manual; há casos onde pode ser melhor e nos esforçaremos para tanto.

**Maria Teresa** – no Manual temos as diretrizes do que consideramos<sup>2</sup>. Esclarecendo de uma vez por todas, a sarjeta está considerada como área para atrito lateral. Não é considerada como espaço de circulação da bicicleta, do ciclista. Quando o ciclista se desloca, ele faz o balanço de ombro e não pode bater o cotovelo, guidão, etc., em nada que esteja no caminho. Às vezes temos um poste que está muito próximo da guia, uma árvore ou algum outro elemento urbano inadequado e isto não pode bater de forma alguma no ciclista em movimento. Consideramos na ciclofaixa como largura mínima 1,0m de área útil (1,7m no total somando sarjeta e sinalização horizontal) e a largura desejável para área de circulação de bicicleta 1,5 m (ou seja, 2,2m no total). Casos excepcionais, que estão muito bem descritos no Manual<sup>3</sup>, é quando temos um estrangulamento pontual na via (p.ex. árvore muito grande com raízes ou uma via que estreita num certo pedaço). Devemos deixar de

<sup>2</sup> <https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/manual/3-parametros-de-desenho-viario/3-3-espaco-do-ciclista/3-3-2-ciclofaixa>

<sup>3</sup>

fazer uma ciclofaixa em uma via inteira por causa desse estrangulamento? O projetista pode decidir se aceita esses casos excepcionais e justifica isto no projeto. O mínimo do pontual para a largura útil do espaço da bicicleta, além da sarjeta e sinalização, é 0,8m (1,5m no total). Este é o nosso compromisso em relação ao projeto. Depois da edição deste Manual, se em algum lugar tivermos menos do que isso, vocês poderão nos cobrar. Nossos projetos não sairão em desconformidade com o Manual de Desenho Urbano que a própria prefeitura escreveu e publicou. Se vocês não concordam com esses parâmetros já publicados podemos discutir em futuras revisões do Manual. Em relação ao prazo, o planejamento da PPP da Habitação é separado do das obras que serão licitadas pela SMT. Conseguimos fazer simultaneamente porque são outros executores; adiantamos o da PPP, pois já tem contrato assinado e paralelamente estamos fazendo nosso cronograma. Mostramos o que gostaríamos de concluir em 2021 e o restante vai até 2024. Podemos apresentar na reunião que vem com estão esses grandes marcos (publicação de 1ª Licitação de projetos; 1ª Licitação de obras, etc.). Temos reuniões semanais com a equipe de bicicletas para elaboração desse cronograma que é atualizado pelo Diego toda semana. Tudo que estamos fazendo até 2024 já tem um cronograma super detalhado. Em relação à fala do Jean sobre não acreditar eu só tenho a lamentar; é uma pena que não temos uma relação de confiança entre nós, pois vimos demonstrando para vocês transparência, nosso esforço e nossa vontade de fazer. Estamos buscando formas de fazer e executar e acho que a PPP da Habitação é uma grande parceria, é uma novidade dentro da prefeitura, não é fácil fazer isto, mas conseguimos. Mas é um direito que você tem não acreditar.

**Jean** – antes de mais nada quero dizer que tenho muito respeito por você e pelo Dawton. Os 673km eu não tirei de nenhum lugar, mas do Plano Diretor e PlanMob que são instrumentos jurídicos que já foram debatidos e deveríamos fazer o máximo para respeitar no mínimo a quilometragem que já estava prevista. No Manual que você mostrou diz claramente que a largura excepcional tem que ter pelo menos 80 cm livre e mais 45 cm da guia. A Juntas Provisórias saiu após o lançamento deste Manual e não foi respeitada a normativa das larguras mínimas e nem das excepcionais. Não há quilometragem praticamente na cidade, há ciclovias. Temos transparência, um bom diálogo, respeito vocês como pessoas, mas como gestão vocês falham em muitas coisas.

**Maria Teresa** – a Juntas Provisórias está sendo revisada porque não cumpriu o que mostramos agora e não é nosso padrão.

**Jean** – é o padrão de vocês. Eu já pedi para apresentarem quais eram as ciclofaixas que existiam na cidade que não contavam as sarjetas. O Anderson pode apresentar para vocês quais que não contam sarjeta e dão a largura mínima. Não existe. Duvido vocês me apresentarem.

**Maria Teresa** – não sei se temos esse dado agora.

**Jean** – eu pedi há dois meses atrás, você também não tinha e não terá até o final do ano.

**Maria Teresa** – está bom, desse jeito não estamos conseguindo conversar e não está sendo produtivo. Só quero deixar registrado que a Juntas Provisórias não é um exemplo do

padrão da CET. Já disse isto aqui na reunião anterior. Já solicitamos que seja refeita alargando para o tamanho adequado e isto já está sendo feito. Não acho que deveríamos usar este exemplo como o todo na cidade de São Paulo. Em relação à sua solicitação não temos todos os dados compilados e estamos fazendo várias coisas ao mesmo tempo; planejando o futuro, revisando o passado, estudando onde devemos requalificar e não temos como parar tudo para poder levantar e atender sua solicitação. Vamos atendendo à medida que é possível.

**Anderson** – gostaria de agradecer o trabalho que vocês têm realizado, mas ressalvo que somos iguais a São Tomé, só acreditamos vendo. Como estamos sempre pedalando e precisamos ver ciclofaixa, quando tiver construído, batemos palma. Gostaria de saber se a Antônia Maria Laerte (Tucuruvi) será feita no nível do asfalto dos carros ou se será feita no meio das árvores? Quando os responsáveis pela construção iniciarem a obra teriam como avisar a CTB para que possamos acompanhar e conversar com os engenheiros? Na Águia da Haia existe a possibilidade de serem retiradas as muretas do canteiro central que protegem o jardim para dar mais espaço na ciclofaixa? Temos 80 cm em cada via e fica impossível pedalar ali.

**Dawton** – na Antônia Maria Laerte será no canteiro central, é uma ciclovía e não ciclofaixa. Haverá trechos na pista, mas a maior parte será no canteiro central. Sobre o acompanhamento das obras, nenhum problema em vocês participarem do processo de construção, inclusive dos projetos. Em relação à Águia de Haia, o processo foi desgastante na implantação, a ideia era que fossem replantadas algumas árvores, mas houve muitos problemas com os moradores, tivemos que suspender e o projeto foi modificado. O problema com os gradis laterais nas passagens estamos resolvendo.

**Anderson** – seria possível retirarmos as muretas, pois aquilo mata o jardim; alguns estão secos e só há mato. Num acidente, tanto o ciclista quanto o pedestre que cair ali será perigoso por causa da mureta.

**Maria Teresa** – isso acho que já foi estudado e há um problema da cota onde a árvore está, se a raiz for exposta poderá cair em cima das pessoas, o que também será perigoso. De qualquer forma podemos perguntar para a SVMA para ver se em algum caso conseguiríamos reduzir ou eliminar as muretas.

**Anderson** – sim, já contei as árvores que têm raízes mais expostas e conseguiríamos trocar; não retirar o jardim, mas plantar mais árvores. Seria retirar as muretas mesmo.

**Maria Teresa** – vamos analisar junto com a subprefeitura.

**Rogério** – são 94 km este ano?

**Maria Teresa** – mais, temos as duas concorrências e a PPP da Habitação.

**Rogério** – no edital 002 há a quilometragem de 33 Km, no 003 não há.

**Maria Teresa** – apresentamos no início, não tenho de cabeça no momento. Vamos passar a apresentação para vocês.

**Rogério** – os 94 km, está com os 33 km mais a outra?

**Maria Teresa** – não, é além dele, tudo soma 142 km.

**Rogério** – nesses 142 km tem a avenida do Anastácio? Imagino que sim, pois a Assessoria de Imprensa informou que está no FUNDURB. Havia uma ponte que ia passar na Marginal Tietê (Pirituba).

**Maria Teresa** – além das pontes que já tínhamos nas duas concorrências, nesta proposta agora temos 4 pontes. São duas transposições por passarela pela Dutra e os viadutos que conectam a zona leste a zona sul. Vocês receberão no mapa.

**Rogério** – há um projeto com uma ponte que liga a Lapa a Pirituba pela Raimundo Pereira de Magalhães. Há um projeto de Lei do vereador Eliseu Gabriel que quer fazer plesbício para instalar ciclofaixa. Vocês já ouviram falar disto?

**Maria Teresa** – sim, passou por nós e demos parecer contrário. Já temos a lei do SICLO que determina quais são.

**Rogério** – é necessário audiência pública?

**Maria Teresa** – sim, as duas concorrências já passaram por audiência pública, mas a da PPP, grande parte não passou e faremos uma audiência sobre todas elas.

**Rogério** – falando especificamente sobre a do Anastácio, será cumprida (edital 002 e 003)?

**Maria Teresa** – se está no edital, sim. Já passou por audiência e a abertura dos pacotes, se não me engano, será agora dia 26.

**Diego** – em relação às extensões, já estão no chat. A Anastácio está no nosso planejamento, mas, salvo engano, seria feita pelo pregão que tínhamos contratado com a SMSUB (gestão passada). Conseguimos retomar as concorrências que foram suspensas pelo TCM que são nossas. Continua no nosso planejamento e entrará num segundo momento, junto com os projetos que ainda iremos licitar.

**Rogério** – existem movimentos contra esta ciclofaixa e como é uma região carente de ativistas, estou acompanhando. Há uma ponte na Raimundo Pereira de Magalhães (SMSUB), que interligará toda essa região – Anastácio, Mutinga e Lapa -.

**Dawton** – a ponte começou a ser construída e foi suspensa.

**Rogério** – o Parque Bruno Covas tem que interligar com o (...), cicloturístico. Logo mais terá que ter mais pistas para ultrapassar as pessoas na Rebouças e há outras ciclofaixas que só tem 1,0m de largura. Estou vendo gente saindo para pista para poder ultrapassar.

**Leandro** – atenção para os próximos projetos para contemplar mais a periferia. Sobre o tamanho das ciclovias, tivemos alguns problemas na Aricanduva (já corrigido) e estamos com problema semelhante ao das Juntas Provisórias na Avenida do Estado (sarjeta e área útil menor que o normal). Portanto, seria interessante revisar mais algumas além das Juntas Provisórias. Importante também verificar se há possibilidade de algum tipo de sinalização dando preferência aos ciclistas nas conversões à direita. Em relação aos bicicletários se pudermos conversar será interessante, assim como construir a questão das indicações pelo mapa. Também seria bom se pudermos indicar as vias que estão um pouco estreitas.

**Maria Teresa** – acho que já respondemos a maior parte e, a medida que formos apresentando o restante do planejamento, vocês vão enxergar melhor as redes da periferia, as conexões, etc.

**Leandro** – sobre as revisões, podemos indicar as que consideramos que estão mais estreitas?

**Maria Teresa** – sim, claro. Sobre requalificações já dissemos que se tiverem alguma indicação de lugar que é preciso mexer poderão apontar. As reuniões regionais que têm feito com o Dawton podem servir para isto também.

**Leandro** – neste caso da avenida do Estado não é nem requalificação; foi feita agora e está num padrão menor do que o apontado.

**Maria Teresa** – entendi, mas além disso as requalificações também poderão ser apontadas nas reuniões regionais. Já vimos tratando desse assunto há um tempo na CTB e o Dawton disse que já tinham feito a revisão do projeto.

**Dawton** – na Juntas Provisórias em um dos sentidos já está totalmente implantado. Fizemos o que foi feito na Aricanduva e ela ficou em média com 1,55 m livre. As sarjetas foram refeitas e estão no mesmo nível que o pavimento. Já estava com 1,45 m, considerando a sarjeta. O problema lá é que as sarjetas eram mais largas (quase 60 cm de largura). Estamos aguardando terminar a obra da SABESP do outro lado para dar continuidade.

**Leandro** – o alargamento ficará com o buffer daquele jeito e o tachão não será transferido para a esquerda? Ficaré apenas aquele sinal menorzinho que seria o refletivo?

**Dawton** – ele está para a esquerda; no sentido Jabaquara/Ipiranga ele já foi colocado do lado esquerdo e o refletivo também.

**Leandro** – estava desigual. Vou verificar porque estava um na formação antiga e o outro na nova (buffer novo). Então não haverá mais revisão.

**Dawton** – a princípio será feito do lado esquerdo do jeito que você está propondo; sobrou um tachão que não foi retirado do lado direito, mas será com certeza e não observei se havia mais algum repetindo.

**Leandro** – pela fala da Maria Teresa achei que teria mais alguma coisa, mas é do jeito que está lá agora, não haverá mais nada.

**Maria Teresa** – um lado já está pronto e o outro ainda não.

**Leandro** – ok, reafirmo apenas a questão da sinalização (preferência aos ciclistas nas conversões à direita) e é preciso também rever a avenida do Estado e alguns outros locais que estão em desacordo com o Manual em relação à largura.

**Maria Teresa** – vocês poderão mandar para o Dawton e ele poderá verificar junto com a equipe de campo.

**Lucian** – ótimo saber dos 94 km ainda este ano. Algumas questões: sobre a fiscalização da CET, haverá concurso para contratação de mais agentes? Ampliação também do corpo técnico de planejamento? Queremos uma revisão do Manual de Desenho Urbano porque hoje ele ainda é muito excludente. Não contempla outros usuários vulneráveis, como p.ex. crianças. É preciso ser feita uma sobreposição das vias para que nas audiências públicas que serão feitas as que já constavam não entrem para que não haja rediscussão do que já foi aprovado anteriormente. Para 2021-2024 não está prevista expansão das calçadas? Uma tipologia boa é que ao invés da calçada e ciclofaixa, quando houver o alargamento da calçada para fora da área de serviço, fazer a ciclovia, em nível, segregada dos carros. Gostaríamos de ter mais dessa tipologia. Há previsão de mais calçadas compartilhadas (área de pedestres e ciclistas separada)? Discordo que as metas do PlanMob sejam inatingíveis. Tivemos alguns problemas que nos quatro últimos anos de gestão, se não me engano, tivemos apenas 8 km de faixas exclusivas de ônibus. Já tivemos gestão que fez mais de 100 km de faixas exclusivas por ano. Diagnóstico: na última gestão 80% da verba de mobilidade foi para tapar buracos. Na gestão Dória/Covas havia 3,4 bilhões para quatro anos. Disto, foi executado 1,4 bilhões e destes 1,4 executados, 1 bilhão (80%) foi para tapar buracos e recapeamento de ruas e os outros 20% que sobraram foram divididos entre ciclovias, terminais de ônibus e calçadas. Temos a chance com o programa de metas que está em discussão e vocês estão repetindo o erro da ilegalidade ou priorização errada. Ciclovias apenas 300 km, calçadas 1 milhão e meio de metros quadrados, mas para recapeamento foi colocado 20 milhões de metros quadrados. Sei que vocês dirão que dentro dos 20 milhões estão inclusos o que é recape da ciclofaixa, recape do pavimento rígido e faixa de ônibus, mas sabemos que o grosso dos 20 milhões são programa Asfalto Novo. O maior orçamento é voltado para o carro que contradiz as diretrizes da legislação. Poderíamos aproveitar que o Programa de Metas está na versão preliminar e reduzir a meta de recapeamento em 90% e ainda assim será mais do que o previsto para reforma de calçadas. Com essa economia de dinheiro podemos redistribuir o orçamento da maneira que ordena a legislação. Insistimos aqui que nos convidem para participar da formulação do orçamento.

**Maria Teresa** – em relação à contratação da PPP, já está contratada; falta fecharmos com vocês quais são as rotas. Podemos ter interpretações sobre o que precisa e não precisa passar pelo Plano Cicloviário, mas temos nosso jurídico e quem responde os questionamentos é ele. Seguimos a visão deles que consideram que não vale a pena peitar este tipo de coisa. Na interpretação deles tem que haver audiência pública e não dá para não fazer porque existem estruturas que não constavam do PlanMob e que estamos propondo agora. Não é uma reunião de audiência pública que vai atrapalhar a nossa execução e não considero que isto deveria ser um ponto de discordância tão forte entre nós. Vocês estão por dentro, acompanham, etc., mas o cidadão comum nem sempre sabe e ele também é afetado. Consideramos mais que justo fazer uma audiência que mostre quais são as próximas áreas que teremos obras de ciclovias/ciclofaixas na cidade. Sobre o plano de fiscalização estamos montando e um dos pontos é quantificar agentes da CET e daí ver como faremos. Sobre o Manual de Desenho Urbano não concordo que não contemple as crianças. Há uma seção que discorre sobre o assunto<sup>4</sup>, vários desenhos que mostram as crianças não só de bicicleta, mas pedestres e outros usuários. Temos aumentado nossa visão em relação a esses usuários que antes ficavam com enfoque maior em outros departamentos e temos inclusive programas específicos como as rotas escolares seguras, territórios educadores e os outros projetos de segurança que são as áreas calmas. A criança entra também no próprio Estatuto do Pedestre; mudamos o tempo colocando as crianças e idosos como prioridade neste cálculo. Claro que as crianças têm condições específicas e não vão conseguir circular em qualquer estrutura cicloviária, inclusive nas preexistentes, e haverá um tempo de transição que precisamos considerar. Mostraremos para vocês esta sobreposição do Plano Cicloviário com as novas estruturas e também com as oficinas. Sobre a expansão das calçadas é uma tipologia interessante que podemos ver a possibilidade de colocar na mesma cota da calçada desde que não implique em piorar a condição do pedestre; sabemos do crescimento do uso das bicicletas elétricas e isso também gera uma condição de insegurança maior do pedestre. Esse compartilhamento precisa ter critérios do projeto que garantam a segurança do pedestre. Em Munique há este padrão e eles estão começando a mudar e jogar para pista porque está tendo muito problema de atropelamento de pedestres com bicicleta elétrica. Podemos verificar onde é adequado e fazer alguns testes. Sobre os dados de investimentos, eu não valido esses números que você mencionou, mas podemos levantar direitinho essas categorias para bater esses números. Acho que não são exatamente esses que você trouxe, mas podemos discutir, sim. Só na questão da segurança viária estamos este ano com uma previsão de 500 ou 530 milhões de reais. É importante dizer que o tapa-buracos também contribui para segurança viária, pois dependendo do buraco agrava as condições de todos os atores envolvidos na via. Também são importantes e temos que manter a cidade com a pavimentação adequada. Traremos os números para aprofundarmos o debate em relação a investimentos. Nem tudo é da SMT, existem outras secretarias na PMSP que criam seus próprios programas e têm suas atribuições do ponto de vista legal no espaço viário. Em relação ao Bike-SP, os estudos estão em andamento e esperamos que em agosto possamos trazer para a CTB.

---

<sup>4</sup> <https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/manual/3-parametros-de-desenho-viario/3-2-espaco-do-pedestre/3-2-3-3-acessibilidade-para-criancas-e-idosos>

**Jean** – sobre as requalificações já estamos preparando uma lista para enviar para vocês. Sobre a avenida Metalúrgicos, Cidade Tiradentes, que foi retirada com recapeamento no final de 2019, início de 2020, enviamos vários e-mails, mas esta estrutura nunca voltou. Queria entender a posição de vocês. Será refeita?

**Dawton** – será refeita.

**Jean** – quando? Tem uma data? Já faz mais de um ano e meio.

**Dawton** – 45 dias.

**Jean** – obrigado. Maria Teresa, o assessor de uma vereadora pediu seu contato e do Dawton para marcar uma reunião com vocês. Poderia passar seu telefone para eu passar para ele?

**Maria Teresa** – sim, enviarei um e-mail com o contato.

**Lucian** – sobre o Bike SP, no mês passado o representante do Banco Mundial havia dado um prazo de dois meses, que seria o mês de julho e agora postergou para agosto.

**Maria Teresa** – explico porque: tivemos um problema com o Governo Britânico que cortou 2 milhões de libras do processo de doação por causa da pandemia. Precisamos refazer todos os contratos.

**Lucian** – gostaria de pedir a atualização das atas e apresentações no site.

**Maria Teresa** – vou providenciar, estão comigo.

**Kristofer** – gostaria de parabenizar o Lucian pela fala concisa e dizer que endosso tudo que foi dito. Destaco aqui a audiência pública da zona azul que foi muito rápida, sem chance de participarmos. Já com a bicicleta temos muito mais audiências. Agradeço a participação de todos.

**Chat:**

**Pauta:**

Planejamento da Estrutura Ciclovária 2021

- Concorrências;
- PPP da Habitação;
- Outras Ações.

[10:27] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Conexão com a Leste: Perfeito

[10:53] "Anderson Sutherland (Convidado)"

300km... ok.

[10:53] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Tem ciclorrotas neste 300km ou serão ciclofaixas e ciclovias?

nestes\*

[11:04] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Uffffffaaaaaaaaaaaaa.. Valeu Dawton!!! Ciclorrotas não funcionam!!!

[11:05] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

Dawton (CET) confirmou que nenhum dos 300km serão de ciclorrota. Ou seja, tudo será em ciclovias ou ciclofaixas.

[11:11] Jean Carlos Martins do Vale (Convidado)

Diego, por favor, pode nos enviar aqui o mapa A1conexão21.pdf

[11:16] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Um adendo: que fica registrado que a indagação sobre a existência de ciclorrotas nestes 300km, partiu da Integrante da CTB(Região Centro), da Célia !!! :)

[11:17] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

Tenho mais uma dúvida sobre os 300km

[11:25] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

Sim, nos mapas não aparece nada no Extremo Sul, apenas no Sudeste (Ipiranga e Cursino)

[11:29] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

Sugiro uma reunião extraordinária para falar dos bicicletários

[11:30] Caique Terenzio (Tembici) (Convidado)

Pessoal, bom dia!

Tenho uma dúvida: conseguimos acessar em algum local o documento com as diretrizes para operação de bicicletários?

[11:42] sasha hart (Convidado)

Tudo que entrou me parece ótimo mas como disse o Paulo, Felipe e Jean é pouco frente às carências dos moradores fora do centro expandido, bem como aos 20.000km de viário da cidade. Conectar todas as 32 Subprefeituras não é fácil (tanto que hoje só 12 conectam com a Sé certo?) mas pode ser uma marca muito inovadora e louvável desta Gestão

[11:42] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

Pergunta: por que a ciclovias da Tancredo Neves não apareceu na apresentação?

[11:43] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

porque ela está em andamento e boa parte do trajeto já está sendo usado

[11:44] Maria Teresa Diniz

<https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/manual/3-parametros-de-desenho-viario/3-3-espaco-do-ciclista/3-3-2-ciclofaixa>

[11:54] Paulo Alves (Convidado)

Na Av. Luiz Gushiken está sendo implantada sinalização bidirecional com 1,10m. Poderia ser implantado monodirecional em cada lado.

[12:04] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Central não. Calçada no lado DIREITO

[12:07] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

Dawton, acho que o Anderson quer sugerir para retirar as muretas dos canteiros, sem remover os jardins

Como foi feito em alguns trechos da Domingos de Morais e da Brasil/Henrique Schaumman

[12:08] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Isso Thomas. Nada de REMOVER as árvores...rs

[12:11] Diego Xavier Leite (Convidado)

| FORMA DE EXECUÇÃO                           | EXTENSÃO (KM) |
|---------------------------------------------|---------------|
| Concorrência 2/2020                         | 32,463        |
| Concorrência 3/2020                         | 15,789        |
| Total - Concorrências                       | 48,252        |
| Lote 1 PPP da Habitação                     | 28,256        |
| Lote 5 PPP da Habitação                     | 17,277        |
| Lote 7 PPP da Habitação                     | 17,244        |
| Lote 9 PPP da Habitação                     | 11,672        |
| Lote 11 PPP da Habitação                    | 5,400         |
| Lote 12 PPP da Habitação                    | 14,853        |
| Total PPP da Habitação                      | 94,702        |
| TOTAL PPP DA HABITAÇÃO + LICITAÇÕES 142,954 |               |

[12:16] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Retirando as MURETAS, evitaremos: pessoas sentadas nas mesmas (com isso, não teremos as pessoas (ênfase: sentadas) dentro das vias (ida e vinda))! E os jardins teriam águas das chuvas nas raízes... Ainda com a retirada das muretas; as bicicletas, em caso de acidente (falta de educação (ciclista X pedestre / pedestre X ciclista)), teriam uma pequena área de escape. Sabendo que as muretas podem deixar os acidentes mais graves. Pelo que contei, seriam poucas as árvores que seriam trocadas. Grande parte delas tem as raízes mais aprofundadas... Grato

[12:16] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

Sim, usar as placas de "prioridade nas conversões é de pedestres e ciclistas"

Como esta:

<https://www.instagram.com/p/CPRWhUBjKJL/>

[12:18] Jean Carlos Martins do Vale (Convidado)

Referente a requalificações, queria entender a questão da Av. Metalurgicos

[12:21] Thomas Wang (CTB / BZS) (Convidado)

[https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQqwwKZBe29U\\_jiB4MdcJJ5vERscOVAJpVS2A&usqp=CAU](https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQqwwKZBe29U_jiB4MdcJJ5vERscOVAJpVS2A&usqp=CAU)

[https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQqwwKZBe29U\\_jiB4MdcJJ5vERscOVAJpVS2A&usqp=CAU](https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQqwwKZBe29U_jiB4MdcJJ5vERscOVAJpVS2A&usqp=CAU)

[encrypted-tbn0.gstatic.com](https://encrypted-tbn0.gstatic.com)

[12:22] "Anderson Sutherland (Convidado)"

[https://www.instagram.com/p/CPIMYWTFGoF/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link](https://www.instagram.com/p/CPIMYWTFGoF/?utm_source=ig_web_copy_link)

Ciclofaixa APAGADA na Zona LESTE. :(

[12:23] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Na RUA ABEL TAVARES

[12:29] Paulo Alves - Bike Zona Sul (Convidado)

Calçada compartilhada similar à Av. Luiz Gushiken. no entanto, deve ter priorização de pedestres e ciclistas nas conversões com lombofaixas, sem a implantação de alças.

E total nivelamento das esquinas com a sarjeta, sem a implantação de guias nesses locais.

[12:33] Lucian CTB ZS (Convidado)

Eu entendo que já houve um relatório do TCM (acho que 2017) que já estabeleceu que a CET está com um número menor de agentes do que o recomendado pelo DENATRAN

[12:39] sasha hart (Convidado)

Maria Teresa Diniz e demais da Prefeitura, favor considerarem as sugestões e disponibilidade para o diálogo construtivo da CTB para definirem as "iniciativas" na versão final do Plano de Metas.

[12:41] sasha hart (Convidado)

Bike SP é mais um exemplo de algo que considerarmos prioritário entrar no Plano de Metas

[12:41] "Anderson Sutherland (Convidado)"

Ciclofaixa APAGADA na Zona LESTE. :( rua ABEL TAVARES

[12:43] sasha hart (Convidado)

O Bike SP e a conexão das 32 Subs vão entrar no Plano de Metas?