

Reunião da Câmara Temática de Bicicleta

Data: **6 de agosto de 2021** (sexta-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Daniela - Imprensa CET
2. Daniela Laselva Rebelo – CET
3. Dawton Gaia - CET
4. Diego Xavier Leite – SMT-AT
5. Eduardo Castellani Gomes - SPTrans
6. Eduardo Macabelli - CET
7. Evely Trevisan Lacerda – CET
8. Everton Costa Wagner – SMT-AT
9. Felipe Scigliano – SMT / GT Regulamentação Apps Entrega
10. João Tibério – CET
11. José Eduardo Canhadas – CET
12. Luan Chaves – SMT-AT
13. Luis Gregório – CET
14. Maria Teresa Diniz– Secretária Executiva do CMTT – SMT
15. Murilo Pizzolotti – Imprensa CET
16. Nancy Schneider – CET
17. Pedro Ivo – SMT-AT
18. Rafael Sigollo – Imprensa SMT
19. Rosa Oliveira – CET

Conselheiros | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Jean Carlos – CTB, zona Leste
2. Kristofer Willy – Secretário Executivo – CTB
3. Leandro Bazito – integrante CTB
4. Lucian de Paula – CTB, zona Sul
5. Sasha Hart – CTB, zona Oeste
6. Simone Penninck – CTB, zona Oeste
7. Thomas Wang – integrante CTB

Observadores:

1. Andrea Santana
2. André
3. Beatriz Moura dos Santos – Banco Mundial
4. Carlos Bellas Lamas – Banco Mundial
5. Celia Moraes

6. Débora Gonçalves
7. Felipe Claros
8. Gabriel Pereira Caldeira
9. George Queiroz
10. Giovanna Araujo
11. Guilherme Moraes da Silva
12. João Alexandre Binotti
13. Paulo Matias
14. Priscila
15. Rogerio Viduedo
16. Silvia Ballan
17. Tais Fonseca De Medeiros – Banco Mundial

Kristofer – cumprimentou todos e deu orientações para que fossem breves em suas colocações, respeitassem a ordem das falas e que fizessem o mínimo de interrupções possíveis.

Maria Teresa – cumprimentou os presentes, fez algumas considerações e abriu a palavra para o Diego.

Diego – Apresentou o *Programa de Metas 2021-2024 (versão participativa)*. Resposta ao ofício 006: sugestões adicionais para o Plano de Metas. **Obs.:** a apresentação será disponibilizada.

Maria Teresa – elencou a ordem das inscrições e compartilhou a tela do cronômetro para marcação do tempo das falas (3 minutos/pessoa).

Leandro – qual o percentual (subprefeituras conectadas) previsto para a zona leste?

Maria Teresa – você quer saber quais subprefeituras consideramos que estão conectadas hoje e quais estarão, é isto?

Leandro – exatamente; e se a Radial Leste está nesta interligação também.

Diego – hoje o que consideramos como conectado é Aricanduva, Sapopemba, Vila Prudente, São Mateus e Mooca.

Leandro – mas está conectado com o centro?

Maria Teresa – Centro Expandido (compartilhou o mapa)

Leandro – com o centro não há nenhuma e com o expandido não sei se é tudo isto.

Diego – o critério utilizado foi do Minianel Viário.

Leandro – ela não continua, não há interligação do centro para o centro; ela termina na ponta do Centro Expandido.

Maria Teresa – essas estão dentro do Centro Expandido (mostrando no mapa).

Leandro – Vila Prudente não chega no Centro Expandido, chega?

Maria Teresa – pelo mapa, sim. Dawton, saberia dizer qual estrutura estamos considerando aqui, especificamente?

Leandro – se observar, toda ciclovia que chega aí perto, em algum momento, para.

Luan – se não me engano, a Salim Farah Maluf passa na subprefeitura e é a divisa do Centro Expandido. Então está incluído.

Maria Teresa – podemos esclarecer isto depois com mais detalhes. Quais você entende que não estão conectadas com o Centro Expandido?

Leandro – são poucas que estão conectadas, inclusive a da Aricanduva. A Vila Prudente não tem continuidade, não passa pela Pacheco Chaves. É preciso verificar melhor qual está conectando com o Centro. Há 11, quantas de fato vão conectar?

Maria Teresa – na próxima reunião da CTB traremos esse mapa mais detalhado e expandido para mostrar quais temos hoje, quais as previstas e quais também gostaríamos de fazer e estamos estudando. Desta forma esclarecemos os critérios.

(xxx) – nosso ofício falava de conexão com o centro e explicitamos que era subprefeitura Sé.

Maria Teresa – sim, mas a iniciativa do Programa de Metas é com o Centro Expandido e não é igual ao do ofício de vocês.

(xxx) – nossa consideração é que vocês usaram um critério consideravelmente mais frouxo.

Leandro – precisamos tomar cuidado porque trazendo apenas para o Centro Expandido e não dar continuidade, não resolve a questão. Seria interessante considerar a Sé e não o Centro Expandido.

Maria Teresa – não podemos mudar o que está no Programa de Metas. Podemos incluir mais uma informação; trazer o que é conectado com o Centro Expandido e o que é conectado com Centro ou com a Subprefeitura da Sé.

Thomas – porque vocês não tiram da meta as ciclorrotas já que é excepcional (comentou novamente sobre a Chucri Zaidan)? Nas pontes, viadutos e passarelas será feito ciclovia, ciclofaixa, calçada partilhada ou compartilhada? É preciso cuidado quando fizer adaptações (citou exemplo da Almirante Delamare e a falta de indicações claras entre outros).

Maria Teresa – em relação ao Programa de Metas, essa foi uma definição da administração (manter as ciclorrotas como solução excepcional). Entendo a preocupação de vocês e não temos ainda nenhuma ciclorrota nova projetada. Quando for parte de uma estrutura maior e um pequeno trecho tiver que ter essa solução de tipologia, iremos manter. Em relação a essas duas estruturas que você mencionou, o Dawton em uma reunião regional poderá fazer a revisão desses projetos (Almirante Delamare e Chucri Zaidan-Cecília Lotemberg).

Dawton – em relação às pontes, já está definido que será feito ciclofaixa ou ciclovia. Estamos fazendo os projetos funcionais para desenvolver os executivos. Em relação a Chucri Zaidan, de 2.800m, apenas 300m deixou de ser implantado porque há uma obra da SPObras cujo projeto deverão desenvolver. Não conseguimos implantar por causa da conversão à esquerda que entra direto no shopping e de um corte do lado esquerdo no sentido bairro para poder caber a ciclofaixa junto com o corredor. Mas dependemos da SPObras que deverá incluir esse trecho do projeto que não foi implantado.

Maria Teresa – podemos pedir para SPObras (Antônia) participar da próxima reunião.

Dawton – na Radial Leste temos tanto a Radial que está fazendo a conexão até o centro, como a Salim Maluf que é uma área significativamente grande na região; ainda, a Monte Serrat e o eixo Platina que também está previsto no Plano Ciclovitário para fazer a ligação. Com a implantação da concorrência, assim como parte da PPP que trará a Radial Leste até o centro, a área ficará 100 % conectada com o centro. Depois podemos detalhar melhor isto. Sobre a Almirante Delamare o viaduto é realmente muito estreito e eu não conseguiria fazer esta conexão se não destinasse parte do viaduto para a calçada. Foi uma solução (tapete verde) para resolver de imediato para não ficarmos sem esse trecho; o projeto definitivo é uma ampliação do passeio e uma ciclofaixa sobre o viaduto, mas neste momento nós não conseguimos fazer.

Sasha – sobre o Programa de Metas, a CTB fez várias sugestões fundamentadas e infelizmente a sensação é de que a maior parte foi ignorada. Faltou justificar porque não foram atendidas as sugestões. Seria interessante que vocês respondessem nossos ofícios ou compartilhassem apresentações que tenham descritas as respostas de forma mais claras. Vocês disseram que não colocaram mais que 300 km como meta por impossibilidade técnica de quantitativo maior para 2024. O que significa impossibilidade técnica? Outro ponto é que não faz o menor sentido algo que será exceção (ciclorrotas), ir para o Programa de Metas. Quem é a pessoa que considera que ciclorrotas deve entrar no programa de metas? A terceira questão é que a CTB solicitou que tivéssemos conectividade com a Sé de forma linear, por caminhos prioritários e a resposta é que a métrica foi alterada e continua não se atendendo ao pedido de conectar todas. Qual a justificativa para em 2024 termos subprefeituras sem conexão ciclovitária? Solicitamos que o que a CTB propôs como forma ideal de avaliar seja avaliada. Pouca gente sairá do Butantã e irá para o Centro Expandido passando por uma conexão lá na pontinha da zona sul (não é uma estrutura linear e prioritária).

Maria Teresa – (sobre o cronômetro reclamado por Sasha) gostaria de saber se você não viu o cronômetro?

Sasha – vi rapidamente no início, mas não vi para outras pessoas e não foi explicado para quem foi incluso.

Maria Teresa - a ideia do cronômetro – não é a primeira vez que usamos – , é para que todos tenham um tempo de fala igual para organizarmos a condução da reunião. Foi usado com todos, não apenas com você. Se acharem que não é necessário podemos discutir.

Kristofer – é necessário, mas há momentos em que a pessoa está falando e outra já responde e ele acaba sendo ignorado.

Maria Teresa – em relação à primeira questão, organizamos todos os ofícios que vocês enviaram em um processo SEI (Diego colocará o número no chat¹), há várias respostas escritas e deverá ir agora para CET complementar a parte que lhe cabe. Em breve irá tudo para vocês. Gostaria de pedir que quando enviassem um e-mail ou ofício novo, incluam o número desse SEI. Sobre *impossibilidade técnica* queremos dizer capacidade de recursos humanos e financeiros da PMSP em não conseguir fazer mais que 300 km no prazo de 4 anos. Nossa intenção é fazer mais que isso, mas não conseguimos prometer com segurança por parte da SMT. Há outras secretarias fazendo estudos para estruturas de

¹ SEI 6020.2021/0014993-0

bicicletas e claro que nos articularemos para trazer para vocês as informações. Não podemos abrir mão de nenhuma estratégia para continuar expandindo a malha cicloviária na cidade e no futuro esperamos que toda ela esteja conectada. Não temos um nome para passar de quem foi a decisão sobre a ciclorrotas; foi uma decisão institucional.

Sasha – com base na sua explicação fica claro que não é uma impossibilidade técnica e sim dificuldade financeira e de recursos humanos. Lamentamos muito, pois poderiam planejar para ter o recurso financeiro e humano. A mesma coisa em relação a essas 4 subprefeituras que continuarão desconectadas. O que falaremos para as pessoas que querem ir para essas regiões? Sobre ciclorrotas temos uma discussão avançada. Entendemos que em alguns casos seja necessário, mas não deveria entrar na meta de gestão. Convidamos vocês para pedalam em uma estrutura com ciclorrota para sentirem o que é.

Maria Teresa – não sou eu quem você deve convencer e penso que essas discussões nossas têm tomado muito tempo de nossos debates, embora entenda sua importância. Acho que quando chegarmos em 2024 e fizermos a contabilização de todas as estruturas que conseguimos executar, este não será o ponto relevante porque não é isto que estamos propondo nos nossos projetos.

Sasha – a pergunta é sobre o Programa de Metas e reitero o convite – construtivo – para a pessoa que insistiu tanto que permanecesse. E a questão da impossibilidade técnica?

Maria Teresa – é uma terminologia, recursos humanos e orçamentários é uma impossibilidade técnica para a PMSP. A impossibilidade técnica é no sentido técnico da execução de um planejamento de orçamento público.

Kristofer – redesenho urbano fica muito genérico, gostaria de saber se isso vai seguir plano de mobilidade, priorizando métodos ativos e coletivos em cima de métodos motorizados e individuais? Reitero a solicitação do Sasha de termos respostas por escrito. Tentei consultar o SEI que vocês passaram e consta como restrito, se puderem liberar para tornarmos isso público seria maravilhoso.

Maria Teresa – os projetos de redesenho urbano estão descritos nas iniciativas do Programa de Metas (Rota Escolar Segura, Áreas Calmas, Vias Seguras, etc.). Há vários programas descritos tanto na meta de pedestres como na meta de segurança viária². O conceito desses projetos prioriza o modo ativo e o transporte público. O processo SEI ainda está restrito porque não consegui assinar antes da nossa reunião; assim que eu assinar vocês conseguirão ver todas as respostas.

João Alexandre – CMTT e Bike Zona Leste têm questionado qual a função da rede de estruturas que deveria existir em Ermelino Matarazzo e está vandalizada há mais de 2 anos. Há pontos com problemas há 5 anos e parece que isto não tem relevância nenhuma. Avenida São Miguel, Jacu Pêssego, Aricanduva têm estruturas novas através de ciclofaixas, mas não há fiscalização do pós-obra. Há problemas com rebaixamento de guias que não são feitos há 5 ou 7 meses. A prefeitura está ciente dos problemas e não resolve. A prioridade são os automóveis. Pressionamos há mais de 5 anos, mas não temos retorno. Sobre a ciclofaixa da Rebouças, há questionamentos do sindicato de motoboys querendo

² <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/SEPEP/arquivos/pdm-versao-final-participativa.pdf> - Metas 41 (p. 134) e 39 (p. 130), respectivamente.

retirá-la. Alegam que o número de acidentes aumentou em virtude do estreitamento do espaço entre os carros. Não se pode criar uma estrutura para preservar a vida do ciclista sem fiscalização de trânsito.

Maria Teresa – sobre as estruturas vandalizadas ou com a tinta precisando de recuperação, vocês poderão apontar nas reuniões regionais com o Dawton quais são e ele avaliará se será necessário projeto ou apenas verificar com a equipe de sinalização para que seja colocado na programação de recursos para recuperação das mesmas.

Leandro – esta questão é antiga e já reportamos em audiências; há Ata de dezembro de 2020 falando de onde sairá o recurso da requalificação da Milene Elias.

Kristofer – já enviei também ao Ministério Público o que foi dito pelo João e nada acontece.

(xxx) – complementando o que já foi dito, o caso trazido pelo João Alexandre é de notoriedade pública e valeria muito a pena darmos uma atenção especial, pois é de fácil resolução pela SMT e CET.

Maria Teresa – fizemos a requalificação de 320 ou 330 km de estruturas cicloviárias da cidade em 2020 e início de 2021. Se as que trouxeram não foram feitas, continuaremos fazendo, estamos solicitando recursos para requalificação e vamos continuar correndo atrás de toda manutenção necessária. Podemos estabelecer com vocês uma lista de prioridades. Não deixamos de fazer quando é possível. O Dawton poderá fazer um levantamento de todos os pedidos de requalificação da cidade que ainda não foram atendidos e colocamos numa sequência de prioridades.

Kristofer – o primeiro pedido de reparos feito pelo João Alexandre para a Milene Elias data de 08.07.2018 (protocolo 21223885 - 156), mas foi ignorado. Todos os dias sai publicado nas redes sociais, mas continua vandalizada. A impressão que dá é que a zona leste é totalmente esquecida nesse ponto.

Maria Teresa – não há este tipo de diferenciação por parte da prefeitura.

João Alexandre – falei na câmara dos vereadores durante a audiência do Plano Cicloviário que o que estava sendo apresentado era muito bonito, com slides, fotos, etc., mas que a realidade do ciclista era diferente. A zona leste e os extremos da cidade são abandonados, sim. Se a PMSP fez 340 km de requalificação de estruturas cicloviárias e esqueceu este trecho que já foi citado em audiência pública, que um funcionário da prefeitura disse que tinha ciência do vandalismo, que houve matérias sobre o assunto e citação no Ministério Público e não fizeram nada, os 340 km não valeram para nada. A prioridade total teria que ter sido dessa requalificação. Se fosse na Paulista, Berrini ou Faria Lima, um chiclete no chão, teriam limpo. Me desculpem!

Maria Teresa – nos dois últimos anos tivemos uma programação inicial, foram discutidas quais eram as prioridades em 10 oficinas de participação social e montamos nossas contratações. Algumas licitações conseguimos concluir e outras estão em andamento. Estamos na fase de habilitação de duas concorrências; uma que era um pregão da SMSUB, foi questionada pelo Tribunal do Contas e retomaremos agora a licitação pela SMT. Duas já retomamos e está em processo final para contratação e a próxima entrará em programação

também. Como não sei todas as estruturas de cabeça, pergunto para a equipe se esta que vocês estão falando está em um desses 3 contratos que não conseguimos ainda assinar. Imagino que se é uma prioridade grande, esteja incluída em um desses 3 contratos e por isso ainda não foi requalificada.

João Alexandre – foi falado para nós em 2020 que estava em uma subprefeitura.

Maria Teresa – quando tentamos contratar e dá alguma coisa errada, mas retomamos para poder contratar, não considero que a prefeitura não tenha feito nada.

Dawton – os 320 km de requalificações que foram feitas foram em cima de um contrato de uma Ata da subprefeitura que aproveitamos. Neste caso não tínhamos contrato para fazer a requalificação. Isto é uma reposta a todo plano cicloviário que estamos falando. Temos um plano e vamos requalificar o restante e é isto que estamos fazendo agora. Faremos uma nova licitação e com toda certeza essas prioridades que estão sendo colocadas serão consideradas e colocaremos na próxima licitação. Não havia contrato, nós paramos e estamos programando a requalificação do restante agora nesta gestão. Podemos sentar juntos e fazer uma priorização em nossas reuniões regionais. Em relação à avenida Rebouças, não existe possibilidade da retirada da ciclofaixa lá. Questionamentos todos podem fazer. Se for necessário tomar alguma outra providência em relação a isto iremos tomar, mas não será a retirada da ciclofaixa.

Kristofer – no tocante aos vandalismos farei um relatório completo e levarei novamente ao Ministério Público solicitando uma investigação detalhada para entender porque não há respostas daqueles dados.

Maria Teresa – perfeitamente.

Kristofer – só estou falando isto porque literalmente ali nada acontece.

Maria Teresa – quero apenas dizer uma coisa: não é que não há resposta. A resposta foi dada: esta estrutura estava no pregão da SMSUB, o TCM suspendeu e vamos relimitar.

Kristofer – isto será justificado por escrito e eventualmente se houver algum inquérito civil, será feita a investigação e se conclui isto.

(xxx) – o pregão da SMSUB não é para novas ciclovias e ciclofaixas?

Maria Teresa – havia as duas coisas, requalificação também.

(xxx) – em uma apresentação vocês passaram para gente que já estava na SMSUB para fazer.

Maria Teresa – sim, estava na SMSUB, foi feita uma licitação, o TCM questionou e não deixou continuar a contratação. No final do ano passado a SMSUB, como não conseguiu solucionar, suspendeu o procedimento licitatório e passou para SMT para cuidarmos disso nesta gestão. Falaremos disso nas próximas apresentações.

(xxx) – estava na mesma questão da Duque de Caxias e a da Duque saiu.

Obs. houve várias intervenções em relação às estruturas da zona leste acima, sem que se identificassem. Basicamente Leandro, João Alexandre e Kristofer, mas só consegui visualizar o Kristofer.

Maria Teresa – tudo que estava no pregão da SMSUB não saiu; vamos retomar essa contratação e não deixaremos de fazer nenhuma das áreas que estavam na lista. Vamos mostrar aqui o planejamento de acordo com o que pediram na pauta.

Daniela – cumprimentou todos e apresentou o *Planejamento geral da execução das metas. Cronograma de obras de novas estruturas previstas para 2021 e detalhamento das metas ciclo viárias para a gestão 2021-2024.* **Obs.:** a apresentação será disponibilizada.

Lucian – o Dawton ficou de fazer uma reunião com SMSUB, responsável pela requalificação de calçadas. Gostaria de saber quanto já avançou para que pudéssemos ter incluído nessa ampliação da quilometragem das estruturas cicloviárias, para fazermos as calçadas partilhadas (somente as que serão ampliadas). Quando perguntamos sobre o PEC nos foi respondido que só previa requalificação, mas não alargamento e que vocês iriam iniciar um contato com SMSUB para ver o que poderia ser feito. Qual a viabilidade e quais são as tratativas que estão fazendo com SMSUB?

Maria Teresa – o Luan poderá responder sobre nossos contratos e nossas intervenções de pedestres e segurança viária que constam do Programa de Metas. Sobre a SMSUB, tentamos contato a respeito do PEC e ainda estão em fase de planejamento. Não recebemos a lista de calçadas desta gestão que serão requalificadas e nem a de Asfalto Novo para que possamos fazer a sobreposição com nosso planejamento de malha cicloviária. O Luan poderá explicar o critério utilizado pela subprefeitura para inclusões no programa de requalificação de calçadas. O programa não prevê obra civil de alargamento, nem de esquina e alargamento geral das calçadas, mas temos no nosso Programa de Metas intervenções dessa natureza.

Luan – a SMSUB não fará alargamentos de calçadas; farão sempre a manutenção da geometria existente. Dentro das nossas frentes de projetos que terão alargamento de calçadas temos uma primeira licitação de projetos executivos com edital publicado com previsão de abertura dos envelopes para o dia 08.09.21 (9 projetos). Quando existe a intersecção entre o projeto de segurança viária e o projeto de alargamento de calçada em alguma estrutura cicloviária, o projeto já é compatibilizado na origem pelas próprias equipes da CET. Quando a ciclofaixa é um direcional e está no bordo da via e não no canteiro central, fica mais difícil de fazer o alargamento de calçada porque gera um conflito problemático no cruzamento. Há uma segunda licitação, que está com o termo de referência pronto, que engloba mais 6 ou 7 projetos de segurança viária e rotas de acessibilidade e nesta mesma licitação colocamos o programa travessia segura, que tem como meta 200 pontos de extensão de calçadas na cidade. Antes da execução, se vier dentro do planejamento cicloviário alguma nova estrutura que passe naquele ponto, faremos a compatibilização de projeto.

Lucian – estamos falando de termos o alargamento de toda uma calçada e não num ponto específico, para que possamos fazer a modalidade calçada partilhada. Alargamento para fazer o espaço do ciclista totalmente separado dos pedestres.

Luan – aí vai de projeto a projeto. Não saberia te responder de cor em quais há previsão de alargamento. Em muitas há previsão de alargamentos continuados, mas com a modalidade da calçada partilhada, não sei dizer. Nos projetos das concorrências citadas a grande maioria é totalmente segregada.

Maria Teresa – são projetos de redesenho, maiores. Às vezes tem rota escolar segura, áreas calmas, território educador ou ruas completas. Esses não terão alargamento de calçadas apenas na esquina e que farão essas modificações que você está falando. Os estudos preliminares estão em elaboração e serão contratados os projetos.

Lucian – já tivemos esse tipo de projeto e nenhum teve alargamento de calçada. A contratação e a origem do projeto não estão conversando.

Maria Teresa – já falamos por aqui em algumas reuniões que mudamos a forma de contratação dos projetos na SMT. Temos ainda alguns passivos em relação às contratações anteriores, mas neste ano mudou. As licitações que estão saindo desde a etapa de projeto para as ciclovias e ciclofaixas novas inclui sondagem, topografia, estudo de drenagem, etc. Há outras disciplinas que a CET anteriormente não tinha competência legal e nem equipe para este tipo trabalho, mas que agora estamos terceirizando e compatibilizando com os projetos.

Lucian – para constar em Ata, as contratações de ciclovias e ciclofaixas preveem a possibilidade de alargamento de calçadas?

Maria Teresa – onde for necessário e se o projeto identificar que é uma boa alternativa, sim.

Luan – as Concorrências 2 e 3, via de regra, são ciclovias e serão executadas conforme os projetos básicos previamente elaborados. Como não é SMSUB que fará a obra e sim uma contratação integrada, por serem concorrências, serão implantadas conforme o projeto, sem adaptação necessária, na linha que o Dawton falou que precisava ficar fazendo no passado para conseguir implantar.

Maria Teresa – a 2 e a 3 é contratação de obra e não de projeto. Estou falando da implantação dos projetos, que são futuros. A 2 e a 3 já havia um projeto, houve problema na licitação, solucionamos com o TCM e prosseguimos a contratação da obra. A obra contemplará tudo que precisa na 2 e 3, seguindo o projeto que estava elaborado antes.

Lucian – qual a licitação?

Maria Teresa – são todas que tem a SMSUB e as outras que serão contratadas pela SMT que a Daniela acabou de mostrar. Sobre a pergunta do Sasha no chat, atualizações em mapa de que?

Sasha – planejamento 2021-2024. Houve alterações?

Maria Teresa – 2021 vocês já receberam, que é este que passará por audiência pública em breve (147 km). Não houve alterações.

Sasha – vocês pediram para avaliarmos e darmos sugestões.

Maria Teresa – vamos pontuar esse detalhamento daqui a pouco. Vou sugerir que apresentemos tudo que preparamos e façamos uma rodada de discussões no final.

Kristofer – por mim, tranquilo.

Luiz Gregório – apresentou a *devolutiva sobre demandas específicas de diferentes estruturas cicloviárias solicitadas pela CTB; resposta ao ofício 008: microconexões propostas pela CTB para as ciclovias/ciclofaixas previstas para 2021*. **Obs.:** a apresentação será disponibilizada.

Lucian – a Milene Elias estava no mesmo processo da Duque de Caxias e a Duque foi feita, é isto?

Maria Teresa – o que conseguimos antecipar, avançamos, a Milene Elias, pelo que foi explicado pelo Luis Gregório precisa de uma recomposição do asfalto.

Lucian – é que a Duque foi feita também. Pelo que entendi seriam feitas junto.

Maria Teresa – pelo que entendi as da Duque de Caixas foram parcialmente antecipadas e já é possível programar a sinalização. Não é isto, Luis Gregório?

Dawton – é isto mesmo, já foi antecipado e já há a sinalização implantada. Sobre a *resposta ao ofício 013: lista de locais onde é necessário fazer rebaixamento de guias em ciclovias e cronograma de retomada e finalização das obras de requalificações iniciadas 2019/2020*, posso falar. Não temos contrato de rebaixamento e todas essas guias que estão dando problemas, colocaremos nos novos contratos que iremos licitar. Não existe outra possibilidade; em algumas subprefeituras – alguns casos -, eles estão dizendo que atenderão, mas ainda não tive nenhum retorno positivo sobre isto. Por exemplo, a Rebouças, é um caso antigo (rebaixamento atrás do Shopping), fui até lá, fiz reunião com a subprefeitura, disseram que tomariam providências, mas não tomaram até o momento. Eles garantiram que iriam rebaixar, o que tenho que fazer é voltar a falar com eles para ver se houve algum problema.

Luan – sobre a *resposta ao ofício 005: lista de vias sugeridas para redução do limite de velocidade*, as equipes de segurança da CET estão trabalhando num novo pacote de redução de velocidades – 1º pacote, 24 vias de 50 para 40 km/h -, para além de todas as vias que tiveram redução dentro das Áreas Calmas – Santana, Lapa de Cima e de Baixo (redução de 40 para 30 km/h). A CET está trabalhando num 2º pacote de vias. Os pedidos de vocês estão sob análise da equipe de Gerência de Segurança para verificação do que é possível incluir neste segundo pacote. O Ofício já foi respondido formalmente.

Dawton – sobre a *resposta ao ofício 010: sugestões para o edital da ciclofaixa de lazer*, neste momento está sendo analisado pela Diretoria de Operações. Havia algumas propostas de mudanças, inclusive da retomada da av. Atlântica. Está sendo estudado com bastante carinho e daremos retorno assim que tivermos uma posição da Diretoria.

Maria Teresa - sobre as *propostas de melhorias de manuais técnicos: inclusão de placas educativas para motoristas e padronização de critérios de ciclorrotas*, temos uma reunião técnica na segunda feira para discutir os critérios dos programas de orientação do ciclista. Um dos desafios deste assunto é que temos recebido muitos questionamentos do Ministério Público em relação à confusão visual da paisagem da cidade e uma das diretrizes em relação à sinalização é que seja diminuída e não aumentada. Devemos ver o que é realmente necessário para não agregar novas informações num ambiente urbano que já é muito confuso para leitura dos usuários do espaço público.

Pedro Ivo – sobre o *Bike-SP*, com havíamos informado, já tínhamos uma minuta de Decreto pronta e estávamos trabalhando na questão do km elegível. O grupo de trabalho se reunirá novamente para fazer um comparativo com os dados da OD-2017 do trabalho feito com a USP para analisar os km rodados e também os tipos de viagens que migrariam para as bicicletas.

Maria Teresa – complementando sua fala, hoje à tarde temos uma reunião com o Strava e estamos tentando conseguir acesso aos dados deles. Não sei se há alguém aqui do Banco Mundial para contar um pouco em relação ao cronograma dos estudos de valoração econômica.

Tais Fonseca (Banco Mundial) – estamos na fase de diagnósticos dos estudos. Os dados que levantamos são os insumos necessários para iniciar o trabalho de custo-benefício (análises mais financeiras); vamos estudar um pouco dos benefícios sociais das ciclovias em relação aos custos de implantação e manutenção delas. Esses estudos auxiliam também o Bike-SP. Devemos terminar dentro de 2 ou 3 meses, a depender da facilidade em encontrar os dados. Em outubro deveremos ter alguns resultados para alimentar os outros estudos e há outras atividades que estão correndo em paralelo.

Felipe Scigliano – sobre as *OTEs, contribuições da CTB ao GT da regulamentação de entregas (Ofício 011)*, está bastante alinhado às diretrizes da SMT. Destaco principalmente as questões relacionadas à bicicleta (se existir o preço público, cobrança menor para bicicleta por ser um modal ativo). Consideramos em SMT o impacto que é causado no meio ambiente, fluidez do tráfego e no gasto público relacionado à infraestrutura urbana. Quando comparamos a moto com a bicicleta, sabemos que a bicicleta deverá ter um fator de incentivo na regulamentação. Segurança viária é um dos pontos principais da proposta de regulamentação e inclusive fizemos um termo de cooperação com as principais empresas recentemente a pedido do SAMU. Dividimos 3 fases de envio de mensagens entre alguns desses aplicativos para que possamos atingir esses empregadores de forma que possam atuar dentro das regras de trânsito, ajam com prudência e respeitem as leis do trânsito. Sobre o Decreto de Regulamentação, foi estabelecida uma Portaria pela Secretário dando 30 dias para apresentarmos um relatório conclusivo. Concluímos esse trabalho, ouvimos as empresas, pegamos considerações de algumas associações, consolidamos o material e fizemos uma minuta de Decreto. Ressalto que houve participação de várias secretarias, garantindo diversos olhares do modal, que não só o de trânsito e transportes e encaminhamos para a Secretaria do Governo para avaliação. Após a conclusão do trabalho

houve a sanção de um Projeto de Lei autorizativo pelo Prefeito Ricardo Nunes, onde ele permite que o município faça cobrança de preço público nesses modais.

Dawton – sobre o *BRT-ABC*, não sei onde vocês viram essa informação, mas fui atrás e não recebemos nada. Não entrou pela SMT e nem pela CET.

Luan - também procurei via SMT se havia algum processo ou Ofício e não encontrei nenhum encaminhamento desse projeto.

Maria Teresa – sobre o BRT-Aricanduva, tentamos convidar a Antônia, ela não podia, mas podemos trazê-la na próxima reunião. A prefeitura está na fase de consolidação do projeto básico e todas as discussões a respeito das sobreposições, dos encaixes, da circulação de tráfego, das ciclovias e algumas alternativas que o Banco Mundial tem apontado para prefeitura, estão em análise. Talvez o mês que vez consigamos ter algum avanço para trazer para vocês.

Thomas – sobre o Ofício 008, lista de vias que sugerimos redução de velocidade, gostaria de saber quando teremos uma resposta definitiva sobre quais vias foram acatadas; sobre o Ofício 009, sinalização educativa para motoristas e a alegação do Ministério Público, vocês estão colocando várias placas, mas não podem colocar uma placa para educar o motorista a não invadir a ciclofaixa? Não faz sentido. Não vemos nenhuma campanha de educação a não ser nas redes sociais. Precisamos de uma resposta um pouco mais detalhada para esses dois ofícios. Sobre a citação das obras paradas, algumas vocês disseram que estão aguardando a sinalização, mas também não há a data para prevista para isso. Quando as obras serão retomadas e a partir disto quando a sinalização será implantada? Há ainda ciclofaixas que sumiram e nunca voltam (Ex. Fradique Coutinho e Amarílis no Butantã).

Luan – em relação às velocidades a orientação do gabinete era preparar um pacote para buscar a implantação no segundo semestre. Tenho que levantar com a equipe da Gerência de Segurança para trazer para próxima reunião o prazo de quando termina essa análise e elaboração da proposta.

Maria Teresa – podemos colocar a informação no SEI; não precisamos esperar o mês que vem.

Dawton – com relação à proposta de vocês, não é que não será atendida, o que estamos fazendo neste momento é estudar. Teremos que compatibilizar com tudo que temos. Não dissemos que não implantaremos placas novas. Você citou exemplos de que estão sendo colocadas outras placas de serviços e o que faremos agora é a compatibilização da sinalização. A proposta da CTB está sendo avaliada e com certeza parte dela implantaremos, não há porque não implantar. Com relação à sinalização das obras que estão prontas, estamos aguardando recursos e assim que chegar vamos programar e fazer. Não tenho como ter dar esse prazo agora. A Fradique também entra nesta questão do recurso.

Maria Teresa – acho que podemos detalhar mais esse cronograma em relação à expectativa de prazos e informar. Talvez fazer uma tabela única para ficar mais fácil de entender qual recurso que paga o quê, etc. Podemos acrescentar uma coluna em relação a recurso e uma em relação à expectativa de prazo.

Thomas – ajudaria bastante a gente entender.

Maria Teresa – ok, faremos esse detalhamento e colocaremos no processo SEI.

Thomas – sobre a Paulista e a Bernardino (obra concluída), no trecho entre a 13 de Maio e o metrô Paraíso há vários pontos com a marcação de que seria feita alguma obra, mas não fizeram o concreto novo; só marcaram e está com o concreto pigmentado vermelho com problemas.

Dawton – vou vistoriar para ver o que está acontecendo.

Jean – acho que precisamos de um detalhamento maior sobre o andamento dos processos para pesquisa do Bike-SP para entendermos quais os estudos que estão sendo realizados e quais os prazos. Gostaria de saber sobre o andamento de algumas estruturas das obras que estão acontecendo no Parque Zilda Arns. Foi requalificado o pavimento, mas não foi feita a sinalização de solo. Como entrará isto no orçamento?

Maria Teresa – é dentro do Parque? Se sim, tem que ver com SVMA, não é nossa a obra.

Jean – mas a obra foi explicitada aqui na CTB, pela SMT.

Diego – salvo engano, esta é a ciclovia da Adutora do Rio Claro. É uma ciclovia que requalificamos. Já existia no Parque Linear, estava em fase de obras e pode ser que alguns trechos ainda estejam pendentes de sinalização.

Jean – quero falar sobre o BRT-Aricanduva, mas primeiro sobre o BRT-ABC. Acho importante conseguirmos esses projetos o quanto antes, pois não incluir uma ciclovia que fará uma ligação intermunicipal é algo muito grave. Sobre o Aricanduva (compartilhou tela com o mapa e explicitou o problema principal). A ciclovia deixa de ser contemplada na orientação do projeto básico; no cruzamento da rua Olavo Faggin ela some. Na praça Felisberto Fernandes da Silva a ciclovia está sendo feita pelo metrô e o projeto que está sendo feito pelo BRT contempla a destruição e a descontinuidade da ciclovia. Deveríamos chamar a empresa responsável pelo BRT e metrô para discutirmos, principalmente porque o metrô está fazendo o projeto como compensação ambiental na linha 15 e planeja na linha roxa a descontinuidade de 608 m que liga a avenida Aricanduva e a Avenida Ragueb Chohfi. Outra coisa é que precisamos da presença frequente do GT do Bike-SP para começarmos a ter devolutiva um pouco mais específica mês a mês disto.

Maria Teresa – sobre o BRT-Aricanduva, estamos em reunião com SPObras, a empresa que fará o projeto acabou de ser contratada e estão fazendo o levantamento de dados para a execução. O Banco Mundial fez um estudo em relação às ciclovias que a equipe do

Dawton está analisando. Estamos atentos e nenhum projeto do BRT será feito sem a aprovação da SMT e CET. A SPTrans também participa e eu sou representante do grupo de trabalho intersecretarial junto com o Evandro que é da SPObras e esse assunto não está definido ainda. Não teria o que mostrar sobre o projeto da ciclovia porque ainda estamos discutindo.

Jean – me preocupo porque é uma estrutura que já está feita e sendo planejada para ser descontinuada. Participei de várias audiências públicas, tenho olhado os projetos e entendi que não está havendo uma conversa entre os projetos e não estão considerando que já existem estruturas feitas pelo governo do estado ou do município. Estive conversando com o Dawton, ele está ciente sobre a obra do metrô que está descontinuando a ciclovia que vem da avenida Sapopemba entrando na avenida Ragueb Chohfi. O Dawton já havia notificado o Metrô, notificou novamente e eles não responderam. Conversei com a Juliana Tiemi do Metrô que respondeu que se a CET notificasse haveria outra elaboração do projeto e não seria entregue. Foram notificados e não respondem. Como vão entregar uma obra sem a compensação ambiental? Se vocês estão notificando e eles não estão respondendo e retificando quem assumirá a obra será a população, pois vocês não assumirão.

Maria Teresa – o Banco Mundial é super rígido – o que é bom – nos contratos de financiamento. Quem quer que seja o responsável - seja metrô ou prefeitura -, uma intervenção desse porte jamais permitiria isso. Temos tido várias reuniões com eles sobre o BRT-Aricanduva e há todos os estudos de micro e macro simulação de tráfego; há os estudos que a WRI fez de segurança viária e muitos outros estudos acontecendo para que o projeto do Aricanduva seja exemplar. Não existe a menor possibilidade de um projeto desse porte tirar uma estrutura de ciclovia que já existe e não recompor. A população não será prejudicada num processo como esse. A ideia do projeto é que ele melhore em diversos aspectos a região e isto é acompanhado muito de perto pelo Banco Mundial. Segurança viária, modos ativos e transporte público são a prioridade do contrato BRT-Aricanduva.

Jean – muito obrigado pela sua explanação. Espero realmente que o BRT não seja aprovado com esses erros de projeto que mostrei. Isso já foi apresentado em audiências públicas do BRT.

Maria Teresa – nesta etapa do projeto todas essas questões foram apontadas e a SPObras está atenta na fase de consolidação do Básico para depois seguir para o Executivo que irá detalhar e solucionar o projeto como um todo.

Jean – eu entendo e por isso acho válido chamarmos para reunião não só com a empresa responsável como também o Metrô para conversarmos aqui na CTB. Temos que convocar a equipe de paisagismo do Metrô que é quem está fazendo o projeto de ciclovia. Eles estão errando nesse projeto.

Maria Teresa – se tiver o nome da pessoa.

Jean – é a Leila.

Maria Teresa – podemos chamar para a próxima reunião os três; SPObras com a projetista e o Metrô.

Sasha – no Ofício 008 deixamos muito claro que defendemos que sejam implementados eixos estruturais conectando cada uma das 32 subprefeituras até a Sé. Reiterando, gostaríamos de ver um mapa que mostre como estamos. Há um número limitado (12). Sobre a lista do que foi avaliado de microconexões; o que está no zona oeste foi o que colocamos em abril, mas depois tivemos mais coisas. A Bernardo Goldfarb está na licitação 002 da SMT, mas não vimos isto (talvez seja um erro). Seria importante ter isto atualizado. Temos duas estruturas que pedimos bastante, mas não temos a devolutiva ainda: opções para a **Avenida Amarílis e a Rua Butantã**. Tínhamos entendido que ela entraria na previsão de 2021. O que é que está sendo proposto para 2021? É o mapa que foi enviado para gente antes disso? Se isso já está planejado para 2021, quando irá para rua? Como estão as audiências públicas? Já há algum documento? Podemos contribuir?

Maria Teresa – ainda não temos data da audiência, estamos preparando material e semana que vem terei uma reunião com a CET para ver esse mapa em detalhes e enviaremos para vocês. Na audiência também disponibilizaremos os mapas e tabelas e tudo que tiver de informação em relação aos próximos trechos conforme fizemos da outra vez. Deve acontecer em breve, pois vamos aprovar o recurso. Há estruturas que estão na PPP para as quais não é necessário audiência, pois já tínhamos feito. Lembrando que sempre que há audiência pública devemos publicar a data um mês antes de acontecer. Nossa expectativa é que aconteça em setembro. Não necessariamente o que não está no programa de metas, é que não faremos. Sobre a Bernardo Goldfarb o Luís Gregório poderá esclarecer.

Luiz Gregório – é parte da Operação Urbana Faria Lima com projeto da SPObras e está sendo avaliado.

Maria Teresa – ok, então não está em SMT. Vamos ajustar quando colocarmos a apresentação na Ata. Amarílis e Butantã vou ver no mapa geral o que conseguiram solucionar e apresentaremos para vocês.

Sasha – reitero a importância de nas audiências públicas a CTB ter presença.

Maria Teresa – com certeza e inclusive é uma fala legítima, diferente da prefeitura e que se complementam.

Kristofer – gostaria de pedir para sempre observarem a política nacional de mobilidade dando preferência para os meios ativos e coletivos, principalmente no que diz respeito à modificação das placas. Gostaria de solicitar também o contato do Banco Mundial para que possamos abastecê-los com informações.

Maria Teresa – a coordenadora do financiamento chama-se Ana Guerrini, mas todo o processo de participação social passa pela prefeitura. Podemos chamá-la para participar da reunião, pois trataremos especificamente do BRT e aviso que vocês também gostariam de falar com ela.

André (CADS Sapopemba) – trouxe algumas demandas a respeito de obras de requalificação de ciclovias em Sapopemba. A do Parque linear da integração Zilda Arns está com nome de ciclovia Adutora do Rio Claro, contrato 031/SMT de 2020. A obra não foi terminada; feita a concretagem, mas apresenta grande número de vícios (buracos, rachaduras, vãos, partes sem acessibilidade e degradação quanto ao paisagismo do Parque). Está sem pintura e sinalização também. Foi orçada em mais de 5 milhões e me admiro dos nobres conselheiros não conhecerem este contrato. Em Sapopemba nem a subprefeitura e nem SVMA sabiam dessa obra. Seria importante as secretarias se conversarem. Outra obra é a da ciclovia do monotrilho onde uma parte a SMT (contrato 013-2020), fez um trecho. Lá algumas áreas estão com pedriscos aparentes, não há sinalização, semáforos e é uma obra que foi orçada pela SMT no valor de R\$2 milhões. A obra está junto com outra estrutura cicloviária (Miguel Rangel e Raias do Araguaia). Em relação aos rebaixamentos de guias, há um grande erro de execução, pois a SMT não faz esse rebaixamento nas ciclovias. Como exemplo temos a Avenida São Miguel, 3054 (processo 00250633221/99 e Avenida do Imperador (processo 431800250612195). Essas demandas foram protocoladas via 156. Seria bom a SMT e CET trabalhem em parceria com a subprefeitura. Em Sapopemba, Fazenda da Juta, várias grades de proteção estão quebradas. Queremos saber quem cuida da ciclovia do monotrilho? Ela foi feita pelo metrô, mas passada para as subprefeituras (Vila Prudente, Sapopemba e São Mateus).

Maria Teresa – acho que o Dawton poderia incluir na programação uma vistoria e você poderia participar como representante da região.

André – na ciclovia do monotrilho já passei as informações via conselho do CADS. A administradora do Parque Zilda Arns não consegue conversar com o pessoal da SMT/CET.

Maria Teresa – vou deixar meu e-mail no chat e se quiser passar para ela, ficamos à disposição.

Dawton – conhecia como Rio Claro, estive lá várias vezes vendo a obra, pelo menos o trecho que percorri estava muito bacana, mas podemos marcar uma vistoria tanto na do monotrilho como na do Rio Claro e ver o que está acontecendo para arrumar todas elas.

Maria Teresa – vamos marcar a vistoria, chamar o André e também a responsável pelo Parque para participar.

Lucian – sobre o mapa da audiência pública, a Maria Teresa disse que vai enviar (ótimo). Queremos ver o mapa das propostas, contribuir com as alterações para que sejam inclusas na audiência pública. Em relação ao Manual de Desenho Urbano, peço que discutam no sentido de que aborde diferentes tipos de usuários, sobretudo crianças que têm necessidades particulares e que representam 1/5 da nossa população e não são contempladas nas políticas públicas. Sobre o Bike-SP, ainda estão estudando os tipos de viagens? Gostaríamos de uma resposta ponto a ponto dos comentários que a CTB já fez. Sugerimos que houvesse uma majoração dos valores para incentivar determinados usuários (jovens, mães/pais levando crianças à escola e mulheres). Que o Banco Mundial inclua nos

cálculos para ver os ganhos. Solicitamos resposta de uma análise específica. Sugerimos um piloto em escala reduzida; é viável? Qual seria a escala? O que mediríamos para poder viabilizar o resto? Também não recebemos nenhum convite para participar das reuniões de trabalho.

Maria Teresa – sobre o manual, há sim a questão de crianças e idosos, inclusive como item separado. Os projetos levam em consideração as crianças, idosos e pessoas com deficiência, pois uma vez projetado para esse perfil de população, todos serão incluídos. Temos até projetos específicos para as crianças, como o Rota Escolar Segura.

Lucian – dos desenhos de ciclovias e ciclofaixas, nenhum deles envolve crianças ou idosos.

Maria Teresa – temos, sim, desenhos de bicicletas com crianças e idosos no Manual. O dimensionamento da ciclofaixa é feito levando em consideração os critérios de segurança da criança. Em relação aos desenhos que falam de dimensionamento, como a criança é menor que um adulto, preciso levar em consideração o adulto como tamanho. As crianças estão representadas como usuárias de bicicletas em vários lugares.

Lucian – então deve ser apontado um erro no Manual, pois a criança sendo fisicamente menor, não é o espaço que ela usa. As crianças que estão aprendendo possuem um desequilíbrio maior, fazem um ziguezague muito maior.

Maria Teresa – não é somente isto; ela também tem um comportamento errático, ela é imprevisível.

Lucian – por isso a necessidade de um espaço maior para poder circular em segurança. Estamos apontando que não enxergamos a segurança necessária para poder circular apropriadamente com as crianças ou permitir que circulem sozinhas. Temos que ouvir o usuário, pois ele ainda reporta um erro.

Maria Teresa – temos um grupo e vamos retomar as discussões do Manual para elaborar o capítulo 5 e levaremos outros apontamentos especificamente sobre crianças para ver como o Manual pode resolver isto. Entendo que não passa somente pela dimensão, mas por outras estruturas que temos dificuldade de incluir na cidade – buffer, calçadinhas segregando e muito mais ciclovias do que ciclofaixas num processo de aprimoramento em relação à segurança e melhorias contínuas. São muitos aspectos que são colocados de forma transversal e que tratamos também no Plano Vida Segura e não apenas no Manual. Em relação aos estudos e nossa preocupação sobre crianças, mulheres, violência, raça, gênero, etc., temos vários em andamento com a CET e SPTrans e, inclusive, com apoio do Banco Mundial. A SMT tem várias ações para esses grupos específicos mais vulneráveis e podemos apresentar para vocês se quiserem. Em relação às estratégias das nossas audiências, serão discutidas com as subprefeituras. Nem as subprefeituras viram esse mapa ainda, vocês viram antes deles. Vocês receberão esse mapa com a devolutiva dos apontamentos que fizeram. O grupo do Bike-SP não está se reunindo neste momento porque está aguardando os estudos que o Banco Mundial está desenvolvendo – já havia falado isso aqui com vocês. Chegamos num ponto com uma minuta de Decreto que para

poder avançar em relação à valoração e detalhamento do próprio chamamento do aplicativo, precisamos do estudo desenvolvido. Não estão ocorrendo reuniões neste momento porque estamos aguardando o estudo.

Lucian – mas não estão fazendo nada?

Maria Teresa – estamos oferecendo insumos para o Banco Mundial desenvolver os estudos.

Lucian – é possível pagar valores diferentes para determinados grupos?

Maria Teresa – vai depender da valoração que determinará se os grupos merecem valoração diferente. Devemos esperar essa justificativa para poder propor juridicamente esse assunto.

Lucian – não sei se isso que pedimos foi passado para o Banco Mundial. Podem colocar o ciclista de maneira geral, mas haverá valores diferenciados quando se tratar de mulheres, crianças ou idosos?

Maria Teresa – não se trata apenas de repassar os pedidos de vocês; eles estão participando das reuniões e estão ouvindo vocês. Nós os convidamos para participar. Está muito integrado com o que vocês estão pedindo e não entendo porque desconfiam de todos os passos que damos na prefeitura. Há momentos que me incomodam, pois parece que estamos brincando e não trabalhando.

Tais – como havia colocado anteriormente, esta etapa do estudo está apenas começando. Podemos conversar e fazer uma breve apresentação na próxima reunião para mostrar como está o andamento e o que já foi desenvolvido. Estamos elaborando uma pesquisa de preferência declarada; esta pesquisa vai a campo, leva algum tempo para ser aplicada e obter alguns resultados e estamos por aqui, conforme a Maria Teresa falou, escutando todas essas demandas para incorporar tudo em nossos estudos.

Maria Teresa - obrigada Tais, ia sugerir exatamente isso, podemos apresentar um escopo e mostrar qual a metodologia que vocês estão adotando para os estudos. Continuando, como o Felipe está com problemas no microfone, se for a respeito das audiências, quando temos uma questão de territórios, é importante que atendamos todas as regiões e deslocamentos. No caso de ser on-line, conforme estamos propondo, tem a ver com o tempo disponível, conseguir detalhar regionalmente as propostas e ouvir os comentários das pessoas. Também tem relação com as estratégias com as próprias subprefeituras. Precisamos fazer uma reunião com a SMSUB e o gabinete do prefeito está organizando esta coordenação para definir estratégias e saber se será uma audiência só ou não.

Kristofer – acho que chegamos ao final. Alguém tem mais alguma coisa a acrescentar? O Lucian solicitou o e-mail da Tais caso possa disponibilizar.

Tais – vou colocar no chat.

Kristofer – obrigado. Agradeço ainda que pudemos voltar a realizar nossas reuniões e a debater políticas públicas da cidade sobre mobilidade.

(xxx) - desculpe interromper. Teresa, se conseguir, passar o contato da Ana.

Maria Teresa – já enviei uma msg para ela, mas está de férias. Se não conseguir contato, vou convidá-la para participar da nossa reunião de setembro.

Kristofer – agora encerramos.

Maria Teresa – obrigado a todos e até a próxima.

CHAT – 06.08.21

[10:11] André (Convidado)

Bom dia sou André Manoel gostaria de apresentar demanda referente a pauta rebaixamento de guias em ciclovia.

1 ciclovia da avenida São Miguel altura 3954 canteiro central Protocolo 002506332/21-99 CET

2 ciclovia Avenida do Imperador altura 4318 Canteiro central Protocolo 002506129/21-95 CET.

Solicito que seja efetuada a demandas.

[10:19] sasha hart (Convidado)

Pergunta: não ficou claro o que significa "Impossibilidade técnica de quantitativo maior para 2024". Vocês podem explicar e justificar melhor?

Pergunta2: não ficou claro porque ciclorotas continuam na meta. Se serão exceção porque não deixar de fora da Meta?

[10:26] sasha hart (Convidado)

Pergunta3: porque em 2024, quatro subprefeituras continuarão sem conexão ao centro?

[10:26] Thomas Wang BZS/CTB (Convidado)

pergunta 4: se ciclorotas serão usadas 'de forma excepcional', por que ainda constam na meta?

pergunta 5: nas pontes, viadutos e passarelas citadas será feita ciclovia/ciclofaixa/calçada partilhada?

[10:30] Felipe Claros (Convidado)

Radial Leste ainda está fora do centro expandido porque termina na estação Tatuapé (termina, portanto, antes da Salim Farah Maluf, perímetro do centro expandido).

[10:38] sasha hart (Convidado)

Pergunta 6: a CET poderia ter a avaliação de forma complementar conforme pedido pela CTB? Isso passa pela avaliação em relação a Sé e conexão por vias lineares prioritárias identificadas

pela CTB e nos workshops comunitários (por exemplo, a Sub Butantã tem uma conexão em "zigue zague" na ponta sul mas é bem pouco usada, portanto manda uma mensagem estranha dizer a Sub está conectada)

[10:47] Thomas Wang BZS/CTB (Convidado)

Inclusive, fizemos várias sugestões para melhorar a segurança nas ciclorrotas e acho que esse ofício não está na pauta de hoje

[10:48] Thomas Wang BZS/CTB (Convidado)

Ofício 009/2021: Melhorias nas Ciclorrotas e Padronização de Critérios para Implantação de Novas Ciclorrotas, enviado dia 01/07 com protocolo SEI 6020.2021/0022243-3

[10:48] Kristofer Willy Alonso de Oliveira 293427/SP (Convidado)

Fora que o a prioridade vai de encontro com a Lei de Política Nacional de Mobilidade

[10:49] Leandro Bazito (Convidado)

As ciclovias que foram retiradas serão abatidas do plano de meta?

[10:49] Kristofer Willy Alonso de Oliveira 293427/SP (Convidado)

[LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.](#)

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;"

[10:52] Diego Xavier Leite (Convidado)

6020.2021/0014993-0

Número do processo com todos os Ofícios de 2021

[10:54] Lucian CTB (Convidado)

Desculpem, não faz sentido dizer impossibilidade TÉCNICA de fazer mais do que 300km, sendo que a cidade tem o histórico de já ter feito 450km de ciclovias numa única gestão

[10:59] Kristofer Willy Alonso de Oliveira 293427/SP (Convidado)

Modulo de pesquisa de processos no SEI da PMSP está fora do ar.

No sistema de pesquisa publica, encontra-se tudo restrito referente ao

processo **6020.2021/0014993-0**

[11:00] Thomas Wang BZS/CTB (Convidado)

O mapa de "subprefeituras conectadas ao Centro Expandido" possui algumas falhas que passaram da revisão, como a Subprefeitura Campo Limpo, que tem estruturas mas elas não saem da Subprefeitura

[11:07] André (Convidado)

Bom dia sou André Manoel gostaria de apresentar demanda referente a pauta rebaixamento de guias em ciclovia.

1 ciclovia da avenida São Miguel altura 3954 canteiro central Protocolo 002506332/21-99 CET

2 ciclovia Avenida do Imperador altura 4318 Canteiro central Protocolo 002506129/21-95 CET.

Solicito que seja efetuada a demandas.

[11:08] André (Convidado)

Quando a demanda temos várias ciclovia que não estão com rebaixamento de guias Há protocolo enviadas ao 156

[11:10] sasha hart (Convidado)

Este problema também seria devido a "incapacidade técnica"?

[11:13] Lucian CTB (Convidado)

Todas as estruturas citadas Já tinham sido listadas como prioritárias para requalificação, e vocês tinham a lista em mãos e não fizeram aa requalificação

[11:13] Paulo Alves (Convidado)

Desculpe, Maria Teresa. Mas fez pela metade e foi considerada como concluída. É o caso da Teotônio, Atlântica e Luiz Gushiken, onde não estão concluídas. É questionável esses 300km. Sem falar que existem muitas ciclovias sem requalificação como a Visconde de Taunay, Pq. Arariba, Campo Limpo, Socorro e tantas outras.

[11:18] André (Convidado)

Há prioridade devem executar os rebaixamento de guias de ciclovia e acessos que já tem protocolo na CET e SMT como indico acima.

[11:19] André (Convidado)

Há abandono de algumas estruturas cicloviarias na zona leste isso é fato

[11:20] Lucian CTB (Convidado)

Desculpem, mas vocês já falaram em 2018 a mesma coisa "nos passem a lista de prioridades e nós vamos incluir no plano" Essas vias foram passadas como prioridade de requalificação, e nada foi feito, nem com a ação do Ministério Público

[11:21] sasha hart (Convidado)

Este problema na ZL não foi por falta de aviso, nem de priorização por parte da CTB ou sociedade.

[11:23] sasha hart (Convidado)

Sobre a Rebouças, peço para compartilharem os dados detalhados sobre sinistros ao longo do tempo bem como as respostas ao Sindicato entre eventualmente outras. Tanta a Prefeitura quanta a CTB precisa poder avaliar os dados e ajudar a responder os questionamentos (muita gente também nos pergunta a respeito)

[11:30] Leandro Bazito (Convidado)
passado na apresentação 2 de julho de 2020 R. Milene Elias/Ciclofaixa Paranaguá: Projeto concluído, está na SMSUB aguardando implantação. - NUMENC: 801-0064/20-3.

[11:31] sasha hart (Convidado)
Pergunta: quais as localizações em mapa?

[11:47] DANIELA LASELVA REBELO (Convidado)
danielar@cetsp.com.br; gge@cetsp.com.br

[11:53] André (Convidado)
Solicito resposta sobre a requalificação da ciclovia do parque linear da integração Zilda Arns que foi realizado serviço de requalificação e ainda a SMT não finalizou há vários trechos com defeito de execução, e até agora não foi feito a pintura e sinalização. Gostaria de explicação E que seja retomada a obra

[11:58] André (Convidado)
Qual email deste conselho para envio de demandas?

[11:59] Leandro Bazito (Convidado)
na mesma apresentação que apresentei
Av. Duque de Caxias: Projeto ciclofaixa junto ao canteiro central implantado em 25/06/20 - NUMENC 801- 0064/20-3. R. Milene Elias/Ciclofaixa Paranaguá: Projeto concluído, está na SMSUB aguardando implantação. - NUMENC: 801-0064/20-3.

[12:00] Jean Carlos Martins do Vale (Convidado)
camara-tematica-bicicleta@googlegroups.com
André, pode entrar em contato por esse email

[12:12] Gabriel Pereira Caldeira (Convidado)
pode colocar o numero do SEI do BikeSP aqui?

[12:19] Pedro Ivo (Convidado)
Bike SP: SEI
[6020.2020/0004838-5](https://www.sei.sp.gov.br/sei/public/consultarDoc?script=detalheDoc)

[12:22] Pedro Ivo (Convidado)
OTEs: 6020.2021/0017637-7

[12:26] Lucian CTB (Convidado)
Seria o Luís Gregório a dar um cronograma daquilo que ele apresentou, não?

[12:40] Kristofer Willy Alonso de Oliveira 293427/SP (Convidado)
Tem o contato do responsável por isso no banco mundial para alertamos ele?

[12:43] Kristofer Willy Alonso de Oliveira 293427/SP (Convidado)
notifiquem o metro

[12:47] Luis Gregorio (Convidado)
ERRO meu
Bernardo Goldfarb é obra de SPObras

[12:54] Felipe Claros (Convidado)
A quantidade de audiências foi definida? (desculpe, estou sem microfone, se alguém puder reproduzir quando for minha vez).

[13:03] Maria Teresa Diniz
mtdiniz@prefeitura.sp.gov.br
<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>
3.2.3.3. Acessibilidade para Crianças e Idosos - Fichas - Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias / PMSP
Crianças e idosos, por suas características motoras e cognitivas, necessitam de atenção especial dos projetistas. Os projetos devem garantir um espaço viário que lhes permita circular pela cidade
C...
manualurbano.prefeitura.sp.gov.br

[13:15] Lucian CTB (Convidado)
Sim, queremos ver essa apresentação sim

[13:16] Felipe Claros (Convidado)
A quantidade de audiências foi definida? (desculpe, estou sem microfone, se alguém puder reproduzir quando for minha vez).

[13:21] Lucian CTB (Convidado)
Por favor não interpretem como desconfiança, Mas a apresentação do BikeSP se resumiu a 1 slide com o número SEI e 3 linhas de informação apenas, sem devolutiva. Por isso que estamos perguntando

[13:22] sasha hart (Convidado)

Muito obrigado Tais. Um dos motivos da nossa frustração é que a Lei Bike SP é de 2016 e desde então sempre pedimos para avançar

[13:22] Felipe Claros (Convidado)
Ok, obrigado.

[13:22] Lucian CTB (Convidado)
Tais Fonseca De Medeiros pode colocar seu e-mail?

[13:22] Luis Gregorio (Convidado)

Obrigado a todos pela participação

[13:23] Tais Fonseca De Medeiros (Convidado)
tfonseca@worldbank.org