

## Reunião da Câmara Temática de Bicicletas

Data: **06 de abril de 2021** (terça-feira)

Horário: **10h30 às 12h** (online)

### Participantes | Poder Público:

1. Adriana Guimarães - SPTrans
2. Daniela Laselva – CET
3. Daniela – Imprensa, CET
4. Dalva Vieira - CET
5. Dawton Gaia - CET
6. Diego Xavier Leite – SMT
7. Edenir Simões – Chefe de Gabinete, CET
8. Eduardo Macabelli - CET
9. Evely Trevisan Lacerda – CET
10. Fernando Caires – SMT
11. Filipe – Imprensa, SMT
12. José Eduardo Canhadas – CET
13. Levi Oliveira – Secretário de Mobilidade e Transportes - SMT
14. Luciana Durand – SMT/Assessoria Especial
15. Luís Gregório – CET
16. Maria Teresa Diniz– Secretária Executiva do CMTT – SMT
17. Murilo Pizzolotti – Imprensa, CET
18. Nancy Schneider – CET
19. Rosa Oliveira – CET
20. Vanessa Pessoa – Imprensa, SMT
21. Yang I Ti - SPTrans

### Participantes | 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 – indicação.
6. Lucian de Paula – CTB, zona Sul
7. Sasha Hart – CTB, zona Oeste
8. Simone Penninck – CTB, zona Oeste
9. Thais Oewel – indicação
10. Thomas Wang – CTB, indicação.

## Observadores:

1. Alex Gomes
2. Beatriz Rodrigues
3. Celia Moraes
4. Erick Araújo
5. Felipe Claros
6. Felipe Catelani – Incorporadora
7. João Tibério
8. Márcia Brasil
9. Mariana Cruz
10. Raffaella Norcia
11. Renata Falzoni
12. Rogerio Viduedo
13. Willian Cruz

**Kristofer** – cumprimentou os presentes, solicitou que fosse respeitada a ordem das falas e que todos fossem objetivos/breves a fim de cumprirem a pauta prevista (6 itens). Iniciou perguntando sobre os editais do TCM.

**Maria Teresa** – passou a palavra para o Secretário Levi, mas houve problemas na conexão. Solicitou que o Diego iniciasse a apresentação.

**Diego** – iniciou a atualização *do programa de metas*. **Obs.: a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

**Luciana** – desculpou-se e interrompeu a apresentação para apresentar, em nome do Secretário Levi, o Chefe de Gabinete da CET, Edenir Simões, informando que o Secretário fez uma reunião com todos os envolvidos no Plano Cicloviário e que o Edenir será o novo coordenador geral dessa meta de Governo (tudo que se refira ao Plano Cicloviário do Município). Pediu permissão para que o Edenir se apresentasse.

**Edenir** – cumprimentou todos, informou que os trabalhos já foram iniciados, que já conversou com o presidente da COHAB (sobre a PPP da Habitação). Disse que neste primeiro momento conta com a ajuda de todos, principalmente dos membros da CTB no subsídio para o planejamento e execução do Plano. Colocou-se 100% à disposição do grupo e informou também que já foi feita uma adequação na CET e que hoje já há uma Gerência dedicada totalmente ao tema *Planejamento Cicloviário*.

**Luciana** – solicitou adiantar o item de pauta sobre o TCM (*editais de concorrência paralisados*) em resposta ao Kristofer. Explicou que ontem houve reunião com o conselheiro do TCM, Eduardo Tuma, para entender os principais gargalos que mantêm as licitações da SMT referentes ao Plano Cicloviário travadas. Informou que foram colocadas pelos técnicos da CET e Jurídico SMT as questões que poderiam ainda ser problemáticas e que já há uma luz sobre a possibilidade de Pregão. Ressaltou que o diálogo com a CTB auxilia muito e o diálogo com o Tribunal de Contas e fundamental para qualquer licitação. Destacou a importância da conversa em detrimento do “papel” e informou que a auditora se comprometeu em dar um retorno para que o edital possa ser publicado.

**Edenir** – as concorrências SMT 002 e 003/2020 estão junto ao Gabinete do Conselheiro de SEI. Será marcada uma reunião na próxima semana para elucidar alguns itens (6), mas espera já ter alguns bons frutos na tratativa com o Tribunal.

**Luciana** – informou que estão com bom diálogo com TCM para dar prosseguimento aos editais e que em acredita que em quinze dias já terão algumas novidades.

**Maria Teresa** – referindo-se a algumas perguntas do chat: o Tuma participou de qual Câmara Temática? Favor esclarecer para não confundir com a CTB. Ainda, qual a meta citada? A de 2020 ou uma nova?

**Edenir** – explicou que o objeto da reunião da qual o Dr. Eduardo Tuma participou foi abrangente. As duas concorrências (SMT 002 e 003) destinadas à infraestrutura cicloviária são hoje de competência do Conselheiro Domingos Dissei. As tratativas estão sendo realizadas junto ao Chefe de Gabinete, Dr. Rubens Chamas. Ambas praticamente superadas, pendente apenas 2 itens de uma das concorrências e 6 itens já respondidos que estão em apreço. Referem-se às metas de 2021.

**Kristofer** – esclareceu que o Conselheiro Dissei e o Dr. Rubens Chamas são Conselheiros do Tribunal de Contas.

**Leandro** – qual a Câmara Temática?

**Luciana** – são as conversas/reuniões realizadas com os técnicos do Tribunal de Contas que se disponibilizam a ouvir o lado da SMT sobre as justificativas.

**Maria Teresa** – esclareceu que uma coisa é a reunião da CTB e outra a mesa técnica realizada com o TCM quando há dúvidas em relação às concorrências da SMT. Foi solicitada pela PMSP/SMT uma mesa técnica com o TCM para esclarecer os apontamentos que o TCM havia feito sobre o edital SMT no intuito de avançar nas negociações.

**Diego** – retomou a apresentação sobre atualização *do programa de metas do Plano Cicloviário*. **Obs.: a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

**Maria Teresa** – solicitou que se fizesse uma pausa para abertura de perguntas em relação ao item 1 da pauta, *cumprimento da meta do programa de metas 2019/2020*. Em relação às conexões, a SMT ultrapassou os 173,35 Km e estão buscando o cumprimento das requalificações. Esclareceu que o que ultrapassa os 173,35 contará para meta futura (PdM 2021/2024). Respondeu também uma pergunta do Sasha (chat) em relação aos trechos que constavam no mapa do ano passado e ainda não foram executados. Disse que os trechos já foram incluídos na meta 2021/2024 e nas licitações que foram paralisadas; serão as primeiras obras a serem realizadas nesta gestão.

**Sasha** – parabenizou a meta alcançada em 2021. Reiterou que a CTB necessita ter as listagens das estruturas pendentes; que é necessário falar quais são essas estruturas, pois são prioritárias. As mais ressaltadas pelos ciclistas ficaram de fora. Sugeriu que daqui para frente focassem nos números das novas metas.

**Maria Teresa** – a lista das redes é pública (publicação dos editais); podemos inserir as listas nas apresentações, as mesmas não foram modificadas e trata-se das ciclovias e ciclofaixas que já estavam licitadas. Serão colocadas aqui no final da reunião e passarão a integrar a meta de 2021/2024.

**Sasha** – esclareceu a importância de terem a lista dizendo que há estruturas que estavam no TCM e que talvez já estejam feitas de outra forma. Estamos vendo no site da CET algumas diferenças. Olhando a meta para 2020 publicado no mapa no final de dezembro (site CET), a mesma incluía a Ponte Cidade Universitária (prioridade). Em algum momento recente foi retirada a Ponte Cidade Universitária.

**Maria Teresa** – esclareceu que há duas questões: prioridades que serão feitas e o mapa<sup>1</sup> com o qual interagem que é o mapa do que existe. Portanto, as prioridades deste ano não aparecerão no mapa do que já existe.

**Sasha** – no mapa aparecem as novas conexões previstas.

**Maria Teresa** – disse que checará o mapa e se for o caso será corrigido.

**Leandro** – disse entender a questão das metas, mas que algumas estruturas foram retiradas. Que seria importante atualizar as metas (o que saiu também). Destacou que havia duas promessas que apareciam como obras iniciadas e agora não aparecem mais na apresentação (Viaduto Grande São Paulo e Pacheco Chaves).

**Dawton** – informou que algumas estruturas que estavam previstas na apresentação do Diego já retornaram e foram requalificadas (Educandário e Cohab Raposo). Quanto ao Viaduto Grande São Paulo, foi submetido à análise da SIURB, faz parte da PPP da Habitação e também será implantada.

**Leandro** – disse que a obra tinha sido dada como iniciada e que houve retirada de algumas estruturas que não foram reimplantadas e algumas foram assumidas como retiradas. Não consta na meta, mas houve retirada de ciclovias.

**Maria Teresa** – será feita avaliação e atualização do mapa verificado o que já foi apontado e se por ventura houver algum trecho que foi retirado e não consta mais será mostrado o que aconteceu. A revisão (coisas novas e modificações) será feita e apresentada na CTB.

**Leandro** – insistiu nas retiradas e citou a Tobias Barreto.

**Maria Teresa** – reiterou que será a feita a revisão para futura conversa.

**Thomas** – reforçou o que disse o Leandro sobre as estruturas que sumiram e não retornaram; disse que a lista já havia sido passada para a SMT. Saliu que não adianta ter apenas uma meta numérica (implantado e reformado), pois a estruturas que sumiram ainda constam como existentes. O que sumiu deveria ser subtraído da meta. Compartilhou

---

<sup>1</sup> <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>

um mapa informando que estava mais atualizado que o da CET, pois entende que a CET não tem braços para atualização. Retomou a fala do Sasha sobre as estruturas prioritárias dizendo que a maior parte da zona sul não foi atendida e que em um cruzamento da Pedro Bueno não foi feita a sinalização (avisou Dawton).

**Maria Teresa** – acrescentou dois esclarecimentos: há o que foi modificação da estrutura cicloviária (remanejamento/retirada) e há as obras de terceiros onde as estruturas são removidas e depois recolocadas pelos responsáveis pelo remanejamento. As remoções temporárias que nem sempre são feitas por nós não serão retiradas do mapa. Estamos cobrando das concessionárias para que as estruturas sejam recolocadas o mais rápido possível. Quando tiverem dúvidas em relação a isto poderão nos consultar. Outra questão importante é que as questões tratadas nas oficinas – diversas vezes comentado na CTB -, são as prioridades das metas desta gestão. Quando do planejamento dos 173 Km que saíram das oficinas, foi mostrado na CTB e não há motivo para preocupação. As próximas prioridades serão as das oficinas e mais algumas; estão preparando este mapa para mostrar na CTB.

**Erick** – perguntou quais as estruturas foram requalificadas e se na nova gestão seria dado um foco maior à requalificação das estruturas da periferia. Citou que um trecho da avenida Jabaquara (Domingos/São Judas), que estava com a pintura boa, acabou de receber nova pintura. Já na periferia não recebem atenção.

**Maria Teresa** – esclareceu que nas próximas requalificações serão priorizadas as obras da prefeitura. Onde houver Asfalto Novo, por exemplo, trabalharão em parceria com outras obras públicas da prefeitura e onde for necessário. Entende-se que a manutenção da estrutura cicloviária é uma obrigação da prefeitura e que se a CTB tiver uma lista de prioridades de requalificação poderão trazer e serão inclusas na rotina ao longo dos próximos anos. Ainda que não existe uma meta de requalificação; serão feitas onde forem necessárias. O conceito da SMT de requalificação não se limita apenas à pintura (sinalização vertical, tachão ou vertical), mas também a outras questões que forem necessárias.

**Dawton** – começamos a fazer vistorias com os grupos, estamos focando bastante na periferia e a intenção é intensificar esta ação.

**Maria Teresa** – exemplificou dizendo que a requalificação da COHAB-Raposo Tavares trazida pela CTB foi vistoriada, verificou-se a necessidade de requalificação e foi incluída.

**Diego** – retomou a apresentação do *Programa de Metas 2021/2024*. Encerrou dizendo que o próximo passo será a discussão com a sociedade civil ao longo de abril para definição junto com a Secretaria de Governo. A versão final está prevista para maio/junho. **Obs.: a apresentação será disponibilizada e integra esta Ata.**

**Sasha** – lamentou o fato de que poucas sugestões da CTB tivessem sido incorporadas no Programa de Metas 2021/2024. Metas boas ou razoáveis, mas caminhos tímidos gerando dúvidas se está falando da cidade ou por subprefeitura. Questionou os 300 Km e considerou que deveria seguir o que está no PlanMob, pois a meta tem validade jurídica. Deveria ser 673 ou 677 Km. Como se propõe um número que não está nos fundamentos jurídicos e não

segue o que já foi discutido amplamente com a população? Questionou também as ciclorrotas que poderiam piorar a segurança em algumas situações.

**Maria Teresa** – esta será uma discussão dura e necessária em relação às metas estabelecidas no PlanMob. Claro que a forma como o PlanMob foi elaborado, juridicamente, o Plano Ciclovitário não poderia desrespeitá-lo. Porém, do ponto de vista prático, não se enxerga possibilidades técnicas e financeiras de cumprimento das metas no prazo estabelecido pelo PlanMob. Será um debate necessário durante a revisão do PlanMob prevista para este ano. O Programa de Metas, do ponto de vista técnico, não é como o PlanMob; leva em consideração o que foi estabelecido, mas do ponto de vista financeiro, de orçamento, recursos humanos e capacidade de execução precisa considerar a capacidade de cumprimento das metas. Poderia ter sido trazido o número de 673 Km, não conseguir cumprir e isto seria uma irresponsabilidade da parte da SMT. A ideia dos 300 Km seria factível tanto do ponto de vista da execução como do orçamento e agora passará por uma fase de participação popular. Os recebimentos dos ofícios da CTB chegaram numa fase final da elaboração da proposta do Programa de Metas. Não foi possível a inclusão de grande parte, mas não foi somente este o motivo. Das 75 metas, a SMT ficou com 11 metas; o peso ficou grande e seria difícil incluir outras metas de mobilidade no Programa de Metas da PMSP. Isto não significa que a SMT e a PMSP não possam atuar em outras frentes: os bicicletários estão previstos na PPP dos Terminais. Em relação a ciclorrotas a intenção não é sair fazendo pela cidade e desvirtuar a proposta do Programa de Metas, mas se porventura houver uma avenida “x” e ao longo da mesma houver um trecho pequeno onde não há, do ponto de vista técnico, possibilidade de fazer uma ciclovia, fará parte da rede. É neste sentido que a ciclorrotas foi incluída; como uma possibilidade.

**Jean** – em relação ao Manual de Desenho Urbano, cada vez menos os conselheiros da CTB têm levado a sério pelo fato da CET não respeitar as regras do mesmo no tocante às normas de padrão mínimo (larguras). Entendem os conflitos sociais, mas o padrão utilizado tem sido as medidas excepcionais. O assunto já havia sido objeto de discussão, mas cada vez mais a CET tem adotado menos de 1,50m no mínimo para as ciclofaixas. As ciclofaixas existem num formato de urbanismo tático e é para ser provisório. Essas estruturas vêm sendo reformadas desde a gestão Haddad, o que não é incorreto, mas tem se tornado padrão fixo e permanente. Isso tem gerado conflito no diálogo da CTB com a sociedade civil. O não cumprimento da meta estipulada pelo PlanMob nesta gestão inviabilizará totalmente o cumprimento da próxima. Fazer urbanismo tático não é algo muito caro e impossível de realizar, mas depende da vontade política. A SMT deveria trabalhar para rever essa meta. Perguntou qual o local da zona leste que será entregue o BRT nesta gestão como meta? Enfatizou o que o Sasha disse em relação às metas no geral e exemplificou com o fato de terem sido incluídas apenas duas rotas escolares seguras.

**Thomas** – reiterou a insatisfação em relação à meta de 300 Km (muito pouco) e das larguras das ciclofaixas (desrespeito ao Manual). Falou sobre a ciclorrotas da Chucri Zaidan onde não há fiscalização, não existe acalmamento de tráfego e há ônibus articulados passando ao lado (não é seguro). Em vias onde há estacionamento dos dois lados não faz sentido fazer uma ciclorrotas como a que está sendo feita nos Jardins. No Programa de Metas nem deveria constar a palavra ciclorrotas. Daqui a três anos a gestão estará correndo atrás das obras que não saíram e completarão com ciclorrotas como aconteceu na rua Itália.

Tanto para as pessoas que não pedalam normalmente como para os ciclistas, a ciclorrotas e nada dá na mesma; não se sente segurança.

**Leandro** – complementou o assunto da ciclorrotas falando sobre a da Rua Boa Vista que expõe o ciclista a uma situação em que ou deve trafegar na contramão ou se expõe no meio dos veículos que não respeitam a bicicleta. A ciclorrota deve ser a exceção da exceção, em rua estreita onde não tem outro jeito e com acalmamento do tráfego onde passam os ciclistas. Se pegarem o que foi tirado de estruturas ou remanejado, talvez não dê a quilometragem (173 Km); desta forma é importante que seja revisto. 300 Km é uma meta acanhada tendo em vista sobretudo que a mobilidade ativa e a bicicleta são extremamente necessárias para desafogar o transporte público na pandemia. Lembrou que já foi aventada a ideia das ciclofaixas de lazer passarem a ser operacionais durante a semana em alguns horários.

**Renata Falzoni** – agradeceu e parabenizou todos pelo nível da reunião. Disse à Maria Teresa que seria importante que ela andasse nas estruturas de ciclofaixas com os filhos para que tivesse a dimensão do que estão falando. Que todo trabalho que vem sendo feito pelos ativistas tem uma raiz muito forte que é o resgate da escala das pessoas na cidade. Quando se fala que a ciclorrotas não atendem é porque os automóveis estão em alta velocidade, quando se fala que sarjeta não deve ser incluída como medida padrão de ciclovia é porque tudo foge da escala; é impossível pedalar p.ex. em uma Juntas Provisórias. Reiterou a necessidade do resgate de uma cidade boa para todas as pessoas invariavelmente. É impossível pedalar nas estruturas que estão sendo feitas sem um acalmamento de trânsito grande. É importante sabermos quais as avenidas que terão a redução para 40 Km/hora para que possamos acompanhar, pois este é foco da coisa como um todo. É preciso acalmar a tal ponto que até as ciclorrotas sejam eficientes. Da forma como se apresenta o painel como um todo, o respeito ao ser humano não está sendo levado em consideração. É também importante que a CTB defenda a vontade política que não pode ser abandonada com a negação do que está previsto no PlanMob. O PlanMob deve ser seguido, pois é este plano de mobilidade ativa que salvará a cidade de São Paulo do caos que se encontra, da pandemia desenfreada, do trânsito, da poluição e da epidemia de mortos no trânsito. A questão é conceitual.

**Maria Teresa** – ando de bicicleta com meus filhos em ciclofaixas, calçadas e outros locais como Minhocão com muito medo; isto sem nenhuma relação falsa ou crítica ao poder público. A sociedade está passando por uma fase de transição e ainda existem riscos. Enquanto planejadores ouvimos os especialistas da CTB entre outros, mas a vivência é insubstituível. Em relação à Juntas Provisórias, disse que está sendo reformada, pois realmente precisa ser alargada e pediu um levantamento para verificar quais os casos comentados pelo Jean em que SMT não está respeitando o Manual de Desenho Urbano. O excepcional existe em casos pontuais, mas o Manual é para ser respeitado. Existem exceções na cidade pois ela é preexistente. É preciso lidar com a realidade e com todos os aspectos de segurança que são colocados aqui. A segurança é uma preocupação da SMT e não existe nenhum antagonismo; como técnicos da PMSP as preocupações são as mesmas. Lidamos com a vida real que implica em restrições físicas (espaço), de orçamento ou recursos humanos. Precisamos dizer a verdade. Não faz sentido trazer uma meta que certamente do ponto de vista quantitativo não será cumprida. Não existe uma crítica ao PlanMob no sentido de não concordância, mas não é possível cumprir no prazo

estabelecido. Planos necessitam ter lastro e é preciso ter em mente que não devem agradar somente do ponto de vista político. A segurança é o fator número um e todos os projetistas são responsáveis do ponto de vista técnico por suas propostas; a prefeitura pode por vezes errar, assumir o erro e refazer. A CTB pode e deve ajudar a enxergar isso. Discordou do Jean quando mencionou que as ciclofaixas são estruturas temporárias. Tanto ciclofaixas como ciclorrotas existem no mundo todo há muito tempo. Podem funcionar como etapa temporária e se transformarem em ciclovias no futuro, mas podem também continuar sendo ciclofaixas para sempre. Podem ser seguras e funcionais. As ciclorrotas têm uma função diferente e servem para direcionar o ciclista para locais onde seja mais seguro circular, onde precise circular fora das estruturas sinalizadas, como rotas preferenciais. São locais onde nunca haverá uma ciclofaixa ou ciclovia, mas são rotas que funcionam como um complemento em vias acalmadas - não necessariamente residenciais -, mas de baixa velocidade. A PMSP/SMT está num movimento crescente de entender o espaço da bicicleta como espaço cada vez mais importante na cidade, com grande orçamento (+ 200 milhões para os 300 Km), mas não faz apenas ciclovias/ciclofaixas. É preciso dividir o orçamento e o foco de recursos humanos - pequeno -, com as outras prioridades (pedestre, motociclistas, transporte coletivo, etc.). Quando olhamos a meta da bicicleta é necessário que seja em contexto com as outras questões de mobilidade na cidade. Fica triste de ouvir que o Manual de Desenho Urbano não esteja sendo visto como instrumento de uso técnico respeitado. É um instrumento recente que inclusive outras cidades brasileiras e latino-americanas têm manifestado interesse em desenvolver algo parecido.

**Leandro** – em relação a alguns alargamentos comentou que houve necessidade na Aricanduva e Juntas Provisórias e que está havendo vários problemas de indicação e falta de sinalização. A avenida do Estado também está com problemas na largura. É uma questão recorrente e talvez fosse mais fácil e melhor fazer o tamanho estabelecido pelo Manual. A SMT está vendo tudo isso e é isto que deixa a CTB triste.

**Jean** – qual é o BRT da zona Leste? Em relação ao Manual disse que quando do seu lançamento ficou extremamente feliz com toda normatização, as medidas mínimas, máximas, etc., mas o que estão enfatizando é que tem ficado muito mais no papel do que na prática. O problema é que as medidas excepcionais têm virado regulares. As estruturas devem ser feitas de modo que todas as pessoas se sintam seguras em utilizar. A equipe é muito boa, mas há dificuldade com certas questões, como p.ex. a retirada de faixa de estacionamento - é anormal. O que dirá faixa de rolamento. Juntas Provisórias é o exemplo ideal para exemplificar que deveria ser retirada uma faixa de rolamento e ser feita uma estrutura confortável para todos.

**Maria Teresa** – o BRT que está no programa de metas é o Aricanduva. Lembrou que a ciclofaixa da Aricanduva recente é temporária no sentido de que quando sair o BRT a configuração do projeto será mudada.

**Kristofer** – reforçou a dificuldade da CET/SMT em remover faixas de estacionamento e rolamento. Parecem que foram tombadas e se tornaram patrimônio histórico da cidade.

**Xxx** (não se identificou) – a CTB sabe que as empresas que realizam as obras são contratadas da CET/SMT e as estruturas devem ser executadas não apenas para os ciclistas que já estão habituados a pedalar na cidade, mas principalmente para as pessoas

que não pedalam para motivar e incentivar a mobilidade ativa na cidade. Da maneira como têm sido feitas não motivam outros cidadãos. O Manual é excelente, foi bem elaborado, mas falta fiscalização na execução das obras. Há sempre necessidade da CTB ficar cobrando a SMT em questões básicas para que as estruturas sejam refeitas uma vez que as empresas contratadas não cumprem as normas.

**Maria Teresa** – é uma preocupação da CET/SMT aprimorar os procedimentos de fiscalização tanto na elaboração de projetos quanto na contratação das obras a serem executadas. Alguns projetos poderão ser elaborados por outros órgãos, mas deverão seguir todos os Manuais e Normas. Informou que a contratação das obras mudou um pouco em relação à gestão anterior e que todos os itens serão colocados em contrato único (concorrência única da SMT), tendo apenas um ator para facilitar a execução. Os recursos humanos para fiscalização também deverão ser aumentados e estão previstos no gerenciamento da execução. Quando a empreiteira não segue o projeto estabelecido o mesmo é refeito sem custo adicional para a prefeitura.

**Kristofer** – prosseguindo com a pauta perguntou se a ciclofaixa da Luís Gois será concluída? Houve pressão de um vereador junto ao Legislativo, a prefeitura cedeu à pressão priorizando o estacionamento particular em detrimento da segurança do coletivo. As obras continuarão?

**Maria Teresa** – informou que receberam reclamações da sociedade civil sobre a ciclofaixa da Luis Gois, foram realizadas reuniões, mas não avançaram muito bem. Está prevista uma audiência pública para dia 08.04 e o secretário solicitou aguardar. Após a audiência tentarão esclarecer e avançar.

**Kristofer** – o fato de o Vereador ter atropelado todo o processo é muito triste. É decepcionante saber que por conta de um burburinho de pessoas que moram próximas e visam ocupar uma vaga de estacionamento tenha prevalecido. Gostaria de entender por qual razão uma audiência do Legislativo – meramente consultiva – atrapalha o trabalho do executivo? Parece ser troca de favores, prática da administração pública brasileira.

**Thomas** – realizamos audiências públicas, reuniões na subprefeitura com o antigo subprefeito, workshops em junho/2019 para a obra ser pintada em janeiro/2020 e vemos a obra parar na mesma semana. Foi parada por causa da pressão de um vereador que tem um histórico contra os ciclistas e que foi convidado para participar das conversas, mas não quis. Parece que é preciso chamar SP-TV, a Renata Falzoni fazer um vídeo, publicar matéria na Folha criticando a gestão, etc., porque pararam a obra por causa de um vereador. Várias vistorias realizadas, coisas simples a serem feitas, mas que não avançam. Ok, foram feitos 173 Km, algumas coisas muito boas, outras estranhas, a maioria “passável”, mas a pressão da CTB não faz sentido quando cedem a pressões contrárias. Não ganhamos nada para ajudar a SMT, mas aí vem um vereador, faz um barulho e a obra fica parada por mais de dois meses. Sinceramente está quase desistindo do diálogo e indo para a rua.

**Maria Teresa** – disse que entendia o papel da CTB, de pressionar, da colaboração, mas que continuava acreditando na câmara como espaço de parceria. Não enxergo o tema da bicicleta como um tema parado na cidade ou que não exista um esforço de qualidade.

Quando ouvimos coisas como “troca de favores” ou que 99% do trabalho não presta, dificulta muita a relação. É preciso entender que a sociedade é composta por diversos atores e não somente o vereador, mas também as pessoas que procuraram o vereador para que falasse em nome delas e que as mesmas têm uma visão diferente e também merecem o respeito da prefeitura. Não está sendo tido que não será feita a Luís Gois, mas que queremos ter uma conversa com as pessoas que solicitaram a audiência para o vereador para após retomar os trabalhos. O tipo de acusação é muito grave e não contribui em nada para o diálogo. Críticas devem ser construtivas; há um esforço grande da parte da gestão para atender todos os assuntos e inclusive de forma muito mais intensa os assuntos da bicicleta. Ameaças são desrespeitosas com a equipe. Há sempre espaço para aprimorar o trabalho da gestão, mas ameaças e acusações não são o caso.

**Erick** – disse que respeitava muito o que a Maria Teresa falou, mas discordava porque não acreditava que estivessem sendo feitas ameaças. Foi exposto o que chega até a CTB e não entendo por que deveria ser discutido algo que já havia sido aprovado em audiências públicas anteriores e que já deveria ter sido feito. Por que que a prioridade da Luís Gois deve ser debatida novamente? Desta forma todas as prioridades que porventura venham a ter empecilhos com o resto da sociedade civil poderão ser paradas, marcadas novas audiências e nenhuma estrutura preferencial poderá ser realizada. Ficou claro que há pessoas se organizando de outras formas, com vereadores, no intuito de travarem as obras. É difícil quanto se está na rua ver o que acontece, ouvir o que se ouve e permanecer sem ação. O diálogo entre a CTB e sociedade civil também é dificultado.

**Jean** – o Lucian é do Conselho Participativo da subprefeitura responsável pela Luís Gois e informou que nenhum vereador, comerciante ou munícipe foi até a subprefeitura reclamar assim como nenhum vereador, comerciante ou morador veio até a CTB, enviou E-mails e/ou mensagens para readequar o projeto. Fazer uma audiência pública no meio da pandemia para rediscutir algo que já estava firmado desde 2019 é muito grave. Vários espaços democráticos não foram acionados pelos moradores e isto é uma coisa que a CET/SMT deveria trabalhar para dar mais eficiência a esses processos. Que se toda vez algum vereador, para atender seu eleitorado travar uma obra e acionar audiências públicas a cidade vai virar uma confusão. Deveria ser elaborado um processo para que as reclamações fossem encaminhadas aos órgãos devidos para que sejam absorvidas e tratadas de uma forma eficiente.

**Kristofer** – anunciou o próximo item da pauta: Bike SP.

**Diego** – em relação ao Bike SP a Maria Teresa pediu para comunicar que está sendo feito um estudo junto ao Banco Mundial (UKPF) para que nos auxiliem em relação aos preços (quanto poderia ser remunerada cada viagem).

**Kristofer** – seria interessante marcar uma reunião específica com o GT do Bike SP para falarem a respeito.

**Dawton** – importante mencionar que continuamos aprendendo nesse processo democrático e que o esforço tanto da CET como da SMT em atender todas as premissas do Plano Cicloviário é grande. Não tenho dúvida de que as metas serão atingidas. A discussão faz parte do processo democrático. A audiência pública não determina se a obra continuará ou

não; entendo que dará andamento no processo. Nos foi solicitado para aguardar e podemos esperar mais um pouco. Sobre nossas vistorias, montaremos um cronograma e a ideia é continuar como estava sendo feito com a Maria Teresa Fedeli: uma vez por semana, sendo que a região onde será a vistoria poderá ser preenchida por vocês.

**Kristofer** – concordou tendo em vista que as quatro regiões serão atendidas. Faltou trazer um balanço do que já foi feito. Podemos sugerir um cronograma uma vez por semana?

**Dawton** – sim; seria bom para a agenda da CET realizar as vistorias todas as quintas-feiras. Se for estipulado o dia semana será mais fácil para nos organizarmos.

**Kristofer** – disse que levaria para um debate interno para criarem um calendário que será enviado posteriormente para validação da CET. Cada quinta seria atendida uma região diferente. Seria bom ter umas duas opções de horários para nos acertarmos.

**Leandro** – seria importante ter o calendário das vistorias e das regionais e, se possível, enviar fotos e/ou outros previamente para evitar aglomerações.

**Kristofer** – a CET gostaria que enviássemos algumas fotos e sugestões dos locais uma vez que no momento é mais prudente não ir para rua para ver in loco?

**Dawton** – sem dúvida.

**Kristofer** – melhor; quanto as reuniões às quintas-feiras, poderiam ser online até melhorar um pouco a questão da pandemia.

**Dawton** – pediu que fosse feita uma seleção das fotos para envio, pois fica mais fácil administrar.

**Kristofer** – passou para o item 6: *participação da CTB nas subprefeituras.*

**Dawton** – seria muito boa a participação das subprefeituras na CTB, mas não depende da CET/SMT. Eles precisam se manifestar e aceitar o convite. Não lembro exatamente como ficou, mas me parece que o Thomas ficou de fazer contato e definir isso.

**Thomas** – a questão da sub ficou travada. A subprefeitura da Vila Prudente ficou de agendar inclusive para definir uma coisa importante que é o Pacheco Chaves x Ibitirama. Seria importante iniciar essas reuniões e dialogarmos para verificar os locais onde há divergências e não acontecer o que está ocorrendo nas outras regiões. O subprefeito não remarcou.

**Dawton** – o que aconteceu é que algumas subprefeituras tiveram trocas e a Maria Teresa Fedeli estava aguardando a mudança. Serão remarcadas.

**Thomas** - é importante a participação da CTB para que conversem e o problema seja resolvido previamente. Agilizaria o processo.

**Dawton** – isso será resolvido.

**Kristofer** – solicitou que quando houvesse reuniões nas subprefeituras envolvendo bicicleta, fossem acionados para participar, integrar o debate e fazer a participação popular. A CTB acaba sendo excluída sendo que tem interesse e é instância do CMTT para tratar do assunto.

**Dawton** – concordou e agradeceu a participação da CTB na Lacerda Franco. No caso da São Mateus vocês estão envolvidos. Não tenha dúvida que reconhecemos a importância de vocês nesse processo.

**Kristofer** – alguém mais gostaria de se manifestar antes do encerramento?

**Leandro** – disse que também estão se articulando para cobrar algumas questões dos representantes dos vereadores e as reuniões com as subprefeituras são imprescindíveis. Estamos com a questão do contador parado aguardando isso.

(não se identificou) – houve uma vistoria junto com Felipe Claros e Dawton onde discutiram brevemente sobre contadores móveis que a CET já possui – não confundir com o contador fixo citado pelo Leandro. Estão organizando os ofícios solicitando a locação dos contadores móveis e logo mais serão enviados.

**Dawton** – lembrou que a porta de entrada é a SMT e que os ofícios poderiam ser enviados com cópia para a CET.

**Erick** – salientou que em nenhum momento tiveram intenção e ofender as equipes da CET e SMT. Entendemos o trabalho de vocês, mas queríamos deixar clara nossa insatisfação em relação a Luís Gois e outras questões parecidas que estão ocorrendo.

**Dawton** – disse que algumas vezes o posicionamento da CTB parece ofensivo diante do esforço que toda equipe está fazendo com relação ao Plano Cicloviário. É compreensível, mas necessário que se entenda que existem outras entidades, outras pessoas na cidade e como poder público devemos escutar todos. Agradeceu as colocações e a ajuda da CTB. Tudo faz parte do processo democrático.

**Kristofer** – reiterou a fala do Erick e disse que além de quererem uma melhor estrutura cicloviária, temem muito pela vida de todos os colegas e amigos.

#### **Observações chat:**

[10:42] "Luciana Durand (Convidado)"

Luciana Durand, assessora especial do Secretário

Edenir Simões, chefe de gabinete da CET

[10:43] Rogério Viduedo (Convidado)

Edenir é secretário?

O Tuma participou de qual Câmara Temática?

[10:45] Maria Teresa Diniz

o Edenir assumiu a coordenação da execução do Plano Cicloviário.

Ele é chefe de gabinete da CET

[10:46] sasha hart

Favor esclarecerem sobre qual câmera estão falando para não confundir com a da CTB

E qual a meta citada? A de 2020 ou uma nova?

[10:49] sasha hart

Bem vindo Edenir

Qual a meta de 2021?

[10:55] Anderson Sutherland (Convidado)

Sonhando com o dia em que TODAS as sarjetas, serão usadas apenas pelas águas das chuvas...

[10:55] Thomas Wang (CTB/CMTT) (Convidado)

Na Pedro Bueno ainda falta uma travessia.

[10:57] sasha hart

A meta da gestão passada tinha um número (felizmente superada agora) mas também um mapa (e essa meta não foi atingida ainda - peço para checarmos ela e que seja listado o que falta, por exemplo trecho da Radial, Pontes da USP e Jaguaré)

[10:57] renatafalzoni (Guest) (Convidado)

Essa apresentação estará disponível online/

?

[10:58] Maria Teresa Diniz

sim, Renata

[10:59] renatafalzoni (Guest) (Convidado)

Obrigada, em qual link por favor?

[11:08] sasha hart

isso era a mapa: [http://www.cetsp.com.br/media/1112161/plan\\_ciclo\\_2020A1.pdf](http://www.cetsp.com.br/media/1112161/plan_ciclo_2020A1.pdf)

(era a meta)

[11:09] Felipe Claros (Convidado)

Sasha, acho que a Ponte Cidade Universitária nunca esteve nesse mapa (traço-ponto lilás) por um erro de inserção (a Bete tinha falado isso em uma das nossas últimas reuniões da CTB presenciais, salvo engano)

[11:10] sasha hart

no mapa interativo da CET aparece a categoria "ciclovias conexões" que deveriam ser as metas de 2020, tendo sido atendidas ou não

entretanto tem estruturas que estão no mapa da meta mas não mais no mapa interativo. por exemplo a ponte USP

[11:12] Maria Teresa Diniz

o mapa do link se referia à meta para 2020 e algumas estruturas não foram executadas ainda. Por isso não aparece no mapa das existentes.

[11:13] Maria Teresa Diniz

as estruturas que não foram realizadas ainda serão transferidas para a meta de 2024

[11:14] Márcia Brasil (Convidado)

A av. Águia de Haia falta uma parte e as conexões entre a radial e Av São Miguel.

[11:15] sasha hart

Felipe Claros (Convidado), várias pessoas da ZO achamos que a ponte USP (Cidade Universitária) estava sim no mapa interativo como "ciclovias conexões", traço-ponto lilás. E depois saiu. De qualquer jeito, a necessidade para evitar confusões é clara: é super importante e urgente atualizar o mapa interativo com base no mapa das metas

[11:16] Rogério Viduedo (Convidado)

Quando vocês falam PPP, tem a ver com o orçamento do Fundurb? Queria entender a última demanda da SMT para o fundo, segundo essa apresentação <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/arquivos/fundurb/smt.pdf>

[11:16] Thomas Wang (CTB/CMTT) (Convidado)

Mapa de rotas e estruturas cicloviárias: <https://bikezonasul.wordpress.com/como-chegar/>

Rotas na Zona Sul

Conheça as rotas sugeridas para usar a bicicleta como meio de transporte na Zona Sul.

[bikezonasul.wordpress.com](https://bikezonasul.wordpress.com)

[11:17] Márcia Brasil (Convidado)

Rua Abel Tavares tem problemas

[11:19] sasha hart

tem várias agora no mapa interativo da CET que aparecem como "ciclovias conexões", em traço-ponto lilás, que ainda estão para serem executadas. a população tem olhado para isso, feito muitas perguntas (chegam inúmeras no BZO) e se confundido (por exemplo, a Ponte da USP não está lá, portanto caiu?)

[11:25] Anderson Sutherland (Convidado)

POR LUCIAN A lista de requalificação urgente já foi entregue, era a Avaliação do Plano Cicloviário, "Auditoria Cidadã", onde cada estrutura recebeu uma nota, e estabelecia prioridades

(1 curtiu)

[11:26] sasha hart

todos da CTB tem desempenhado um papel de tentar ajudar a explicar para a população as políticas cicloviárias e mapas oficiais (daí a preocupação de estarem bem atualizados e fundamentados)

[11:26] Rogério Viduedo (Convidado)

Tenho a Avenida Doutor Cândido Motta Filho,

[11:27] Maria Teresa Diniz

Sasha, pode deixar que vou verificar a questão do mapa. Se está confuso, precisamos mexer.

[11:50] renatafalzoni (Guest) (Convidado)

Relativar o cumprimento do PLANMOB com esses argumentos, acentua mais uma vez a dificuldade em se garantir a vontade política, elemento que mais falta faz nos cumprimentos de meta para uma cidade melhor para todos.

"Se der faz"... não garante o combinado

[11:54] Lucian CTB (Convidado)

O Manual de Desenho Urbano infelizmente não tem dimensões que recebam todos os usuários, como crianças ou cargueiras

As dimensões não atendem as necessidades especiais de nenhum grupo vulnerável, e a própria escala humana do manual é sempre de um homem adulto

[12:07] sasha hart

Fiquei feliz de ver nas metas que pretendem retomar a política de diminuição de velocidades máximas (política que comprovadamente salva vidas). Parabéns a todos os envolvidos nisso. Entretanto acho que a quantidade de lugares tem que ser bem mais ambiciosa, seja nas de 50 para 40km/h mas também de 40 para 30km/h, e 30 para 20km/h

[12:09] Anderson Sutherland (Convidado)

...QUANTO MAIS BAIXA A VELOCIDADE, MELHOR(desculpa por "gritar")

[12:12] renatafalzoni (Guest) (Convidado)

A meta é as estruturas cicloviarias serem boas a todos

[12:15] Kristofer Willy

AS vezes acho que vagas de carro na rua sao coisas históricas em sp, porque é tão difícil de serem removida

[12:16] Erick Araujo (Convidado)

concordo com você, Kristofer

[12:17] Kristofer Willy

Bem como faixas exclusivas para veículos, as vezes acredito que são tombadas pelo *Conpresptendo* em vista a dificuldade enorme de remove-las.

\*veiculos automotores

[12:17] Thomas Wang (CTB/CMTT) (Convidado)

Ciclorrota não protege. Se vc cai numa ciclorrota vc é atropelado como se fosse uma faixa de rolamento normal.

Na ciclorrota, o ciclista continua levando fina e sendo ameaçado por motoristas colando na traseira.

[12:18] Leandro (Convidado)

A Aricanduva e juntas foram feitas muito estreitas e tiveram o justo alargamento

Porém é um custo a mais seria melhor ter já o tamanho correto

A avenida dos Estados está com problema parecido

Seria interessante fazer num tamanho melhor para não ter a necessidade de aumentar

[12:20] Alex - Estadão (Convidado)

Pergunta: Quais locais estão previstas a implantação de ciclorrotas? Quando ele poderá ser tornado público?

[12:21] renatafalzoni (Guest) (Convidado)

O manual é um bom ponto de partida, necessário englobar necessidades de mulheres crianças cargueiras... poderia evoluir.

[12:23] Thomas Wang (CTB/CMTT) (Convidado)

É necessário colocar placas de "na conversão a preferência é sempre do pedestre e do ciclista"

[12:29] sasha hart

A evolução da teoria e da prática em São Paulo (inclusive do diálogo construtivo na CTB) é referência pelo Brasil todo. Agora se aqui é difícil imagino em lugares que tem bem maior carência de recursos.

[12:39] Lucian CTB (Convidado)

Vocês não falaram com o conselho participativo da subprefeitura, que está cobrando o porquê da demora na conclusão

O conselho também não foi chamado para a audiência

[12:42] Kristofer Willy

Carros Particulares não tem Câmara Temática mas incrivelmente tem mais direitos que todas os outros elemntos do transito na cidad

[12:44] Leandro (Convidado)

A Ibitirama estamos aguardando a reunião do Sub e infelizmente parou

[12:45] Thomas Wang (CTB/CMTT) (Convidado)

Eu protocolei um abaixo-assinado com mais de 3500 assinaturas a favor da ciclofaixa e nem tive resposta de vocês

[12:46] renatafalzoni (Guest) (Convidado)

Eu me inscrevi para a audiência e não recebo um retorno da CAMARA...

não recebi

(1 curtiu)

[12:47] Thomas Wang (CTB/CMTT) (Convidado)

também me inscrevi e não tive retorno da Câmara

[12:53] Anderson Sutherland (Convidado)

Também me inscrevi, nada de respostas

[12:55] "Luciana Durand (Convidado)"

Prezados, preciso sair. ESPERO QUE O DIALOGO SEJA MANTIDO! e que de fato as propostas aqui sejam construtivas! Não estaríamos aqui se não fosse para ouvi-los e aproveitar ideias e experiências de técnicos da área!