**CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA**

**Horário**: online

**Data**: 05/12/2024

**Participantes**

Adail – DPM/CET

Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB

Allan - ABRACICLO

Ana – Conselheira CTB

Carlos Henrique de Campos Costa – SMT/AT

Daniel Ingo – DPM/CET

Daniela Mangini – Imprensa/CET

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Fabio Saraiva – Imprensa/SMT

Felipe Lara Vogel – SMT/AT

Fonseca Júnior – Conselheiro CTB

George Queiroz – Conselheiro CTB

Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT

Lea Lopes – SMT/AT

Lucian – Conselheiro CTB

Marcelly – SMT/AT

Maria da Graça – Conselheiro CTB

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Paula – Conselheiro CTB

Pedro Ivo – SMT/AT

Raquel - CET

Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT

Selma - SPTRANS

Sergio Amaral – GMC/CET

Ricardo Pradas – SMT/AT

Tatyana Costa – SME/CET

Vanderlei Torroni – Conselheiro CTB

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Vladimir - – Conselheiro CTB

Welton – DPM/CET

Yang - SPTran

**Pautas**

1. PLOA 2025 – Caíque Costa – SMT/AT e Vanessa Gac – SETRAM/AT
2. Novo Plano Cicloviário – Dawton Gaia – SMT/AT
3. Execução das concorrências 002 e 003:
	1. Ponte Jaguaré – Contrato assinado e contratado, à espera de implantação;
	2. Carlos Caldeira Filho – Suspensa devido desvio da obra da estrada de Itapecerica e necessidade de compatibilidade devido à complexidade operacional da via e semáforos;
	3. Mutinga – Sem previsão de finalização ciclorrota e calçada compartilhada;
	4. Ponte Freguesia do Ó – Previsão de implantação em dezembro;
	5. Rua Alvarenga – Obra finalizada, aguardando sinalização;
	6. Radial Leste – BRT: suspensão devido obra e será compatibilizado com o projeto do corredor.
4. Ciclofaixa Rua Vergueiro na obra do Metrô São Joaquim
	1. Estruturas implantadas: Rua Condessa de São Joaquim, Vd. Condessa de São Joaquim, Viaduto Pedroso.
	2. Estruturas aguardando implantação: Rua Martiniano de Carvalho: Alteração do lado da ciclofaixa e projeto de Zona Azul está elaborado.
5. Apresentação das Implantações e Manutenção – Dawton Gaia – SMT/AT

**Informes**

1. Ciclofaixa Sena Madureira - Sinalização temporária durante obras: informamos que, durante o período das obras na Ciclofaixa Sena Madureira, o desvio permanecerá pela Rua França Pinto. Embora estejam temporariamente paralisadas, existe a possibilidade de retomada a qualquer momento. Por essa razão, a Prefeitura decidiu manter o desvio ativo, garantindo a segurança e a continuidade do fluxo cicloviário.

**00:00:01 Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, vamos dar início a mais uma reunião da Câmara Temática de Bicicleta. Hoje, a pauta é longa. Essa pauta foi solicitada sempre pelos conselheiros das câmaras temáticas aqui da Câmara Temática de Bicicleta,. Então, nós vamos falar sobre a PNOA, o novo plano de produção das concorrências, ciclofaixa Vergueiro e a apresentação das manutenções. Eu vou passar a palavra direto para o Kaique, que vai fazer a apresentação da PNOA 2025. O plano de cicloviário, só para a gente, é uma geralzão do que a gente está fazendo da rede cicloviária da cidade de São Paulo. São 743 quilômetros de estruturas existentes hoje. Na verdade, são 745.7, acho que é o novo número, e nós pedimos para subir mais 11 quilômetros de rede cicloviária. Tem os 48 quilômetros das estruturas cicloviárias contratadas, os 124.57 das estruturas da PPP, que são todas com projetos elaborados, então, estamos na fase de implantação. Os 158 quilômetros de estruturas cicloviárias em licitação, está na fase final, na escolha da documentação das empresas, na verdade, as empresas estão fazendo a documentação e estão sendo analisadas os documentos. Temos 420 quilômetros planejados até o momento, que esses estão já consolidados no planejamento. Ontem sentamos aqui com o grupo que está fazendo esse planejamento, vamos acrescentar aqui mais 100 quilômetros nesse planejamento, ou seja, nós vamos ter aqui 520 quilômetros aproximadamente de novos planejados e que estão estudos para poder posteriormente entrar na nossa no nosso planejamento de audiências públicas, inauguração de funcionais e audiências públicas. Os registros fotográficos das nossas 002, 003, o contrato 3, apenas a João Batista Conte, não está concluída, mas já está bastante adiantada a obra. República do Livro, no Parque D. Pedro, Sena Madureira, Viaduto Bresser, Rui Barbosa, Dona Avelina, Educador Paulo Freire, Miguel Iones, José Maria Whitaker, Viaduto Itinguçu, Jacu Pêssego, Nagib Parah Malup já estão concluídas, já estão entregues, algumas delas ainda não subiram nos nossos mapas, mas elas estão concluídas. Elas já estão concluídas e já está em uso, operacionalmente já estão funcionando. A João Batista tem parte dela que está funcionando, né, que já está, que depois nós vamos mostrar um pouquinho, e o restante não vai ser implementação. O contrato 3, Sabrina de Jaguaré, Gastão Vidiconte, Cidade Universitária, Tiradentes, Campos de Bagatelle, Abraão Ribeiro, Raimundo Pereira de Magalhães, Ordem de Progresso, Ponte Freguesia do Ó, Motinga e Alvarenga estão aí com as obras concluídas, algumas delas aguardando a sinalização. A ponte do Jaguaré não está concluída, estamos aguardando a fase de implementação de execução de obras. Contrato 5. Indianópolis, Nações Unidas Nações Unidas Engenheiro Alberto Zagottis, Armando Arruda Pereira já estão concluídos. A Radial Leste e a Carlos Cadeira estão suspensas, as duas estruturas, uma porque tem a implementação do BRT da Radial Leste que a obra já deu início, e nesse projeto está contemplada a rede cicloviária. Uma estrutura cicloviária no nosso projeto. Nós estamos pedindo para que SP Obras vir apresentar o projeto aqui na nossa reunião, estou aguardando o retorno deles. Mas a ideia é que eles possam vir apresentar o projeto, pegar uma das nossas reuniões e apresentar o projeto completo para todos nós aqui. A Carlos Caldeira está suspensa, porque hoje a CET está utilizando ela como uma medida operacional, como se fosse uma reversível, por conta das obras que ocorrem nos corredores ali, nas proximidades. Então, o quadro resume estruturas sinalizadas, 33 quilômetros de estruturas executadas, 39 quilômetros, quase 40 quilômetros, de obras executadas. Uma coisa no chat falando. Deixa eu só ver aqui uma coisa. Acho que foi o Luciano que aqui da Cena Madureira, que só está parcialmente colocada por conta da obra do Túlio. Então, aqui estão algumas fotos das obras que nós estamos entregando que a Jacu Pêssego realmente estão implementando. João Batista Conte ainda não está computada lá nos nossos mapas, como ela ainda não subiu no nosso mapa, mas está aqui sendo executada. Na verdade, ela está totalmente operacional, mas ainda faltam algumas placas tem o Nagib Faramaluf que foi a ampliação de um passeio existente lá que está sendo colocado. Está na fase final. Isso vai ser sinalizado ainda pela CET. É uma obra que está sendo executada, está em fase de execução ainda. Está a ordem e progresso que foi já está sinalizado a ordem e progresso também, ela acho que ela ainda também não está computada nos nossos mapas. Raimundo Pereira de Magalhães que também está entregue, mas ainda também não subiu ainda no quantitativo dos nossos mapas, mas ela está operacionalmente já está funcionando e não subiu. O que a gente está falando que essas vias que ainda não subiram é que nas histórias que nós realizamos ainda faltam algumas faltam placas, algumas faltam trechos de sinalização, uma só corrigir a sinalização que foi implantada precisa ser refeita. Nós estamos nessa fase, mas elas operacionalmente, elas já estão funcionando. Raimundo Pereira de Magalhães tem aí a PPP de Habitação, são os equipamentos que estão sendo implantados, a PPP de Habitação são 124 quilômetros hoje planejados com projetos elaborados divididos em sete lotes. Hoje e o lote o lote 1 temos concluído 26 quilômetros de extensão. Algumas delas estão em fase de obras. O que está concluído por enquanto é Agostinho Gomes, Doutor Ricardo da Fonseca, trecho 1 da Nossa Senhora da Saúde e o item que estão em trecho em obras. Ali do lote 5 concluído nós temos Apucarã Pucarana, Astarte, Carlos de Campos. Em obras nós temos João Boemer, que as obras já estão concluídas, falta apenas sinalizar, e a ponte do Tatuapé, que está em obras ainda. Lote 7, temos Maria Cândida entregue e José Maria Fernandes entregue. Lote 9, nós temos a Benjamin Massur concluída, a Correfeira de Azevedo e Márcio, trecho 1 está concluído, e o trecho 2, eu estou no débito, marquei com o Jorge, fazer a vistoria. A gente precisa marcar realmente essa vistoria para poder dar continuidade a esse projeto. Tem duas versões do projeto da Correfeira de Azevedo e Márcio hoje, e nós precisamos nos reunir, vistoriar, para poder selecionar qual dos projetos que nós vamos implantar. Temos também a Vital Brasileira, que já está concluída. Em obras, nós temos as Duvas da Cunha. Lote 10, nós temos quase 27 quilômetros de projetos que já estão prontos, aguardando já a OIS. Era um lote que estava ainda no primeiro patamar de escolha, que nós selecionamos no lote, ele tem uma etapa de planejamento e uma etapa de contratação de projetos. Então, essa etapa de contratação de projetos já está ativa, já foi assinado o convênio, que é o mais importante, já foi assinado o convênio do lote 10. Nós estamos nessa etapa de elaboração de projetos que, com toda certeza, esses projetos serão entregues até o final desse ano ainda, que já estão em uma fase final, e depois de dar algumas dedicações aos projetos e estão subindo algumas alterações, vamos colocar assim, algumas coisas, para a gente poder subir como projeto a tempo definitivo. Lote 11, que é o nosso filho, nós emitimos a OIS. Quer dizer, todos eles estão com o projeto elaborado. Para vocês entenderem, todos os lotes, os projetos já estão concluídos. A Potsdam e a Imperatriz Leopoldina, nós estamos com o OIS emitido já e já vamos dar início às obras. Do lote 12, nós temos a Maio Gaia concluída e a Duarte de Azevedo concluída. O que está em obras é a Virgílio Rodrigues Alves Pinto. A Maria Amália Lopes de Azevedo, bem grande, 4.700 metros, elas já estão em obras. A Antônio César Neto também já está em obras. A capitão José Parada Gonçalves está em obra. E temos duas OIS emitidas que já estão com a solicitação de início de obra, que é a Santa Inês e a Benjamim Pereira. Acho que tem um resumo aqui no final. O produto previsto para o PPP são 124 quilômetros e 270 metros. Nós temos concluídos e entregues e funcionando 19 mil metros. Em obras, nós temos 12.753 metros. Todas essas que vão ser concluídas, que seriam 31 quilômetros, que tem 176, estão com previsão de conclusão ainda esse ano, através da PPP. Temos mais 11 quilômetros que foram emitidas as obras e serviços. E está naquele processo de início de obras, tem uma elaboração de TPOV, que tem que ser emitido pela própria CET. Estamos aguardando para poder dar início às obras. Já foram emitidas as ordem e serviços, que eu acho que é o mais importante. Essas obras vão dar início a qualquer momento que essa liberação dos TPOVs forem atendidas. Quem faz esse pedido do TPOV é a própria empresa que está executando e a CET que está providenciando esses TPOVs. Então, é isso. Nós estamos dizendo que o que já tem, eu diria, mais 11 quilômetros que vai ser dado início às obras imediatamente. Bom, dessas aí, que a gente mostrou, as novas que nós temos aqui são Antônio Carlos da Fonseca, que já está em obras, já está sinalizado, aliás, já está em funcionamento. Está Antônio Carlos da Fonseca, Antônio César Neto já está sendo sinalizado, elas estão sendo finalizadas, essas duas, essas estruturas. A Rua Dom Macário foi feito aí o recap, está na fase de obras. Bom, é isso. O que a gente precisa, acho que a informação é importante para se colocar aqui, nessa questão de novas, de novas estruturas cicloviárias, de estruturas que estão operacionalmente funcionando no Caci. Temos lá no site, acho que ficou com 243, 743 quilômetros lá no site, nós já caminhamos para poder fazer a alteração do site, mas 11.9 quilômetros de estruturas que estão operacionalmente funcionando no Caci. Antônio Carlos da Fonseca, José dos Reis do Sul, Abraão Ribeiro, Jaco Pesce, Raimundo Pereira de Magalhães, Murumbi e Pascual Paes, que está na fase final, que é uma estrutura que foi implantada através de um polo gerador. Elas estão em pleno funcionamento, estão realmente na fase final de implementação de sinalização. Eu tenho a manutenção das estruturas cicloviárias. Hoje são 580 quilômetros já vistoriadas. Essa emitida mais a manutenção concluída, nós temos 98 quilômetros, das iniciadas nós temos 19 quilômetros, 158 metros, manutenção concluída, 62,458 metros, ordens, essa emitida e não iniciada, tem 9 quilômetros, que elas estão suspensas, que estão sendo feitas algumas verificações e estão aguardando esse planilhamento de 20 quilômetros que estão sendo planilhados, vamos dizer assim. O que é feito? É feito um relatório fotográfico, em cima do relatório fotográfico é feito um planilhamento, em cima desse planilhamento, é feito uma ordem de serviço. É isso que nós estamos fazendo nesse momento, nós estamos planilhando esses 20 quilômetros para poder solicitar as ordens de serviço. Eu não vou passar todas, porque tem 62 quilômetros de ciclovias. Todas elas já estão concluídas. Manutenção em andamento. Acho que essa aqui a gente acha que vale a pena, porque são poucas, são Maquia de São Vicente, Ponta do Guilherme, Jânio Quadros, Nova Perotini de Anote, São João, Tancredo Neves, José Alves da Cunha, Camargo, Parque Arariba. Finalmente, conseguimos dar início ao Parque Arariba, o total do Parque Arariba. Se não me falha a memória, são 4.400 metros total, Freguesia do Ó, Jaguaré, Vitória Spears, Carioca, Camamu, todas elas têm lá. Reconstrução de Gradis, tudo que estava consolidado lá e implantado nas ciclovias e ciclofaixas está sendo restaurado. A Faria Lima, que são várias vias na Faria Lima, é isso, o total está em 19 quilômetros. Ou seja, são 62, nesse momento, são 62, quase 63 entregues, mais 19 quilômetros aí que estão em andamento. Bom, está a Tancredo Neves, essa é o que está sendo entregue, ressinalizado. Vitória Spears foi uma que ficou, assim, eu diria que uns dois anos, sem sinalização e está sinalizada agora. Gastão Vidigal está sendo implantado agora. Gastão Vidigal está sendo feito a manutenção. Quer dizer, o que nós temos aqui? Nós temos essas ordens de serviço, como eu coloquei, são ordens de serviço que foram dadas e elas estão suspensas. Na verdade, elas estão fazendo pequenos ajustes de projeto, dos projetos que tinham, a CET pediu para fazer alguns ajustes dos projetos e estão sendo feitos. Logo que for ajustado, será dada a continuidade à ordem de serviço, que já foi emitida a ordem de serviço, inclusive. Bom. Acabou.

**00:24:49 Michele Perea Cavinato**: Dawton, eu posso só fazer um complemento? O nosso contrato tem uma quantidade de materiais, cada item tem uma quantidade específica. O que está acontecendo nesse finzinho do contrato, está esgotando um material e sobrando outro. Então, o replanilhamento é para equilibrar os materiais, jogar o valor do que está sobrando para o que está faltando para conseguir concluir essas ordens de serviço. Então, essa solicitação já foi feita, está no jurídico apenas para assinar, porque toda etapa, toda vez que você replanilha o contrato, mesmo não tendo impacto financeiro, eu preciso passar pelo jurídico e isso é publicado oficialmente. Ele é um reequilíbrio sem impacto financeiro. Reequilíbrio de materiais sem impacto financeiro. Feito. Só um complemento. Muito obrigado.

**00:25:52** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Tem algumas pessoas que estão tentando entrar, não estou conseguindo. É o que estava acontecendo, eu estava compartilhando e não conseguia liberar o pessoal, entraram acho que umas 10 pessoas agora. Eu acho que poderia passar, não sei se alguém tem alguma dúvida, quer falar sobre o que foi apresentado. George entrou, está levantando a mão. Vamos lá, George.

**00:26:32 George Queiroz**: Bom dia. Eu queria, em relação às manutenções de ciclovia, eu acompanho já tem algum tempo algum processo de manutenção. Na verdade, desde a auditoria feita pela Ciclocidade em 2022. Eu tenho aqui, na verdade, ainda um número muito grande de ciclofaixas que ainda continuam em situação muito precária, situação muito precária. Eu acho que eu queria passar para vocês, porque eu acho que, já que eu acompanhei que algumas delas foram feitas, assim, nessa auditoria, havia cerca de mais de 70 vias que estavam em condição muito ruim ou às vezes até inexistente, mas esse número ainda é alto, esse número ainda não é, vamos dizer, satisfatório. Na verdade, eu estou falando a partir da auditoria. Eu queria ter a possibilidade de mandar para vocês, porque assim, o que eu fiz? Eu fiz um acompanhamento via Google, eu não tenho como ir em todos os lugares. A auditoria foi feita com uma série de ciclistas e tal, um trabalho muito até atento da Ciclocidade, mas eu queria até mostrar algumas aqui para vocês, rapidamente aqui, não estou querendo criar grandes polêmicas não. A gente já brigou bastante este ano, estamos no espírito natalino, mas eu queria mostrar algumas para vocês aqui, se for possível, para o ano que vem até, a gente pensar, planejar da melhor forma. Se for possível mostrar aqui rapidamente algumas aqui, eu queria ter essa possibilidade, eu sei que eu não posso compartilhar a tela, mas eu vou passar bem rapidinho aqui, se for possível. Michele, não sei se eu tenho essa possibilidade.

**00:28:39** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Assim, eu preferia não compartilhar nesse momento, porque a reunião vai ser longa.

**00:28:51 George Queiroz**: Sim, sim, eu estou querendo contribuir.

**00:25:52** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Tem várias pautas aqui para a gente poder tratar. Nós fizemos 580 quilômetros de vistorias, só para você ter uma ideia, já foram feitas 580. Nós temos, lógico, temos ciência, que tem muitas, muitas vias, eu concordo com você, que estão em estado precário, realmente estão em condições péssimas, de é uma questão de obra mesmo, que precisa ser realizada. Acho que o problema que nós temos hoje é que eu dependo da realização de fresa e capa através das subprefeituras. Então, eu trato, e eu não tenho como sinalizar uma ciclovia que não foi recapiada. Se você quiser me mandar essa relação que você tem, para a gente acrescentar, eu vou agradecer muito essa sua contribuição, agradeço mesmo. Isso eu agradeço de coração, porque a gente sabe que esse trabalho é um trabalho em conjunto. Sem vocês, a gente realmente pode ter até mais dificuldade do que a gente já tem, mas eu, eu agradeço que você fez esse levantamento. A gente tem debruçado sobre esse assunto com o objetivo de reduzir ao máximo os problemas que as ciclovias têm aqui em São Paulo, que depende do nosso contrato aqui de manutenção, manutenção permanente. Tudo que cabe dentro do nosso contrato, dado prioridade. Às vezes chega um pedido de manhã e à tarde, a gente já está correndo atrás, para tentar resolver o problema que foi solucionado. Ficou o objetivo de solucionar o problema mesmo. Agora, quando se trata de pavimento, nós não temos como resolver, se não for através da sua prefeitura. Eu estou te pedindo essa relação com a gente, porque eu vou pegar a sua relação, nós vamos verificar o que, de fato, tem problema de pavimento e nós vamos fazer uma relação e mandar, de imediato para, para a sua prefeitura, com o objetivo de dar prioridade a esse, esse recapeamento. Então, é isso.

**00:31:18 George Queiroz**: Dawton, eu, eu queria falar especificamente de uma ciclovia que ela é diferente de todas as outras. Eu vou te mandar essa relação. É, eu queria, não sei se você já chegou a botar alguma, alguma coisa sobre isso, algum trabalho sobre isso, é a ciclovia da Orla do Guarapiranga. Qual que é o problema e a diferença dela? É uma ciclovia que é diferente. Ela é uma ciclovia de madeira, uma ciclovia maravilhosa, ela foi inaugurada em 2015. Ela tem um potencial turístico. A ciclovia da Orla do Guarapiranga é uma ciclovia de madeira, como se fosse, parece um cais, um deck. Ela tem um potencial turístico maravilhoso. Ela foi inaugurada em volta de 2015 e foi abandonada. Ela, hoje, é intransitável, as madeiras a deixaram apodrecer etc. Ela não tem a possibilidade de você entrar, e ela consta no mapa de cicloviário de São Paulo. Ela, hoje, é intransitável, fica na Orla do Guarapiranga. A gente debateu isso na última reunião. Existem planos de cicloviários e tal, um potencial turístico maravilhoso. É um lugar pequeno.

**00:32:50** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Eu conheço bastante ela, eu fui fazer a vistoria. Eu me lembro que eu fui fazer a vistoria. Estava, que caiu aqui, um conceito, assim, de uma ciclovia turística que precisa ser resgatado, porque ela passa sobre o Guarapiranga. Eu estou atrás de como resolver esse problema, porque nós não temos este material no nosso contrato. A ciclovia não é só a madeira em cima, estruturalmente ela também está com problema. Eu concordo com você, ela é maravilhosa e precisa ser resgatada junto com o restante da Orla da Guarapiranga. Eu concordo com você plenamente, eu estou te dando a mão à palma da orelha, que realmente a gente faz isso. Só preciso encontrar o caminho para a gente poder, resolver esse problema, que, o problema lá é estrutural hoje, preciso refazer os pilares, onde ela está apoiada.

**00:34:12 George Queiroz**: Dawton, acho que enquanto isso, acho que é importante ter alguma sinalização, de que ela está interditada, ter uma sinalização, e que ela não conste no mapa, porque isso pode levar as pessoas ao erro, de ir ao lugar e tal, então, ter um, talvez uma, um carinho assim, de saber que de fato, infelizmente, ela acabou sendo abandonada, danos estruturais, mas ela vale a pena. Enquanto isso, ter um tipo de, para não deixar para virar terra de ninguém. Ela está de um jeito que parece terra de ninguém, o mato crescendo por cima, ela constando no mapa. Ou seja, a pessoa pode planejar que ela está indo para lá, de alguma coisa, e ela está no mapa da CET. Hoje ela é interditada. Acho que vale a pena a gente ter essa transparência. Existem outras, também normais, que estão na prática interditadas, que não deveriam constar no mapa, mas essa específica eu acho que é legal ter um carinho com ela, para 2025. Enfim, o mais rápido possível, a gente recuperar essa via, por favor. Obrigado.

**00:35:24** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Eu concordo com você. Realmente, é uma das propostas que a gente tem do novo plano cicloviário, esse viés turístico na rede. É uma proposta que está sendo discutida. A gente tem que estar discutindo com outras secretarias, depois a gente vai falar um pouquinho sobre isso. Mas, mesmo assim, eu agradeço a sua participação, a sua contribuição, manda para nós essa explicação, que a gente vai atrás sim, e te dá um retorno depois, com certeza.

**00:36:09 Michele Perea Cavinato**: Tem até um comentário do Ricardo Pradas no chat. Ele fala para a gente combinar um período e te dar esse retorno, marcar uma data, a partir do momento que você nos encaminhar esse material, para nós te darmos um retorno de todas as estruturas.

**00:37:00 Carlos Henrique de Campos Costa**: Olá. Bom dia a todos. Hoje, até 30 de setembro, tem que ser enviado do Executivo ao Legislativo e na Câmara está denominado como PL 729 de 2024. Então, no Legislativo, os senhores vereadores têm até o final do ano o exercício para fazer a votação dessa lei. Bom, aqui a gente escreve como ficou, a manutenção de ciclos, a gente aqui nesse contrato do Programa Permanente de Manutenção, a fonte vem da Prefeitura, do Tesouro Municipal. O valor que a gente solicitou à Secretaria da Fazenda, quando nós estávamos preparando os nossos gastos, previsão de despesa, nós solicitamos à Secretaria da Fazenda, sendo evidente, 20 milhões, e na LOA, no projeto de lei, o Executivo encaminhou para o Legislativo a aprovação de 50 milhões, como sugestão de aprovação de 50 milhões. Como esse ano a ciclofaixa e o Programa Permanente estavam numa mesma dotação, para melhor o controle nosso, quanto daqui da AT, quanto da DAF, a gente pediu a criação de uma dotação, nós fomos atendidos. A ciclofaixa de lazer também vem do Tesouro, e o valor solicitado à Secretaria da Fazenda foi de 61 milhões. Eles sugeriram 45. Bom, aqui é sobre construção de ciclos, como o Dawton falou, nós temos planejado 158 Km, tem execução a PPP da Coab, e mais um, que é os 101 Km. As concorrências não entram aqui, porque elas estão quase conclusas, faltando poucos detalhes, npara terminar. Então, aqui, basicamente, a gente tem o valor solicitado à Secretaria da Fazenda os 331 milhões, 47 milhões da PPP da Coab, e 237 milhões da PPP da Coab. Para o ano que vem, basicamente, todos os nossos recursos para a construção de ciclovia virão do Fundurb, Bom, sobre o Bike SP, esse é o projeto, o desenvolvimento do projeto piloto, nós solicitamos os 152 mil à Secretaria da Fazenda. Eles, também, acataram esse nosso pedido e colocaram na previsão do ano que vem esses 152 mil para o desenvolvimento desse projeto. Bom, aqui é um estudo que a gente está realizando para mudança de tipologia, transformar algumas ciclofaixas em umas ciclovias, desculpas, ciclofaixa, desculpa, em ciclovias. Então, a gente solicitou o apoio, também, da DAF para fazer essa mudança. A gente tem uma dotação criada aqui, ela está aqui embaixo, e o programa é o 1098. A gente acredita que não será necessário solicitar a Secretaria da Fazenda para uma criação dessa dotação. Então, a gente, ainda, está conversando com a DAF sobre isso, aguardando um parecer mais técnico deles para fazer essa mudança de tipologia. Bom, eu encerro aqui. Eu vou passar a palavra para a Vanessa.

**00:42:01 Vanessa Gac Leal**: Olá, bom dia a todos. Bom, continuando com a apresentação do Kaique, aqui estão os principais projetos do transporte coletivo. Em primeira, a gente tem os corredores de ônibus. Aqui, nós utilizamos duas fontes para obter recursos, o FMDT e o Fundurb. O valor estimado para o FMDT é de R$ 464.198.457. R$ 464.198.457. A pílula está em branco, porque ainda, nós não temos parâmetros orçamentários para essa fonte. Mas, no Fundurb, onde foi estimada a necessidade orçamentária no valor de R$ 12.200.000, já foi garantido o valor de R$ 12.200.000 de parâmetro orçamentário. Esse valor garantido, ele já é suficiente para iniciar o projeto nos primeiros meses de 2025. E o valor que está faltando, ele entra como, em pressão orçamentária. Ele vai ser suplementado no decorrer do ano, conforme os fundos forem ajustando sua arrecadação. Em seguida, nós temos os terminais de ônibus, onde a fonte do projeto é o Fundurb. O valor estimado da necessidade orçamentária é de R$ 109.107.478. E, pela pílula, o parâmetro orçamentário foi de R$ 2.908.000, ou R$ 1.148,50. Isso também são suficientes para iniciar o projeto nos primeiros meses e o restante sendo suplementado no decorrer do ano. Depois, nós temos o aquático. A fonte utilizada do aquático também é o Fundurb. O valor estimado da necessidade orçamentária para este projeto foi de R$ 53.001.180,50. E, pela pílula, o parâmetro orçamentário, foi de R$ 15.220.156,50. Mesmo a situação dos outros, o valor suficiente para iniciar o projeto nos primeiros meses e o restante vai ser suplementado no decorrer de 2025. E, por fim, a gente tem a eletrificação de frota. O recurso deste projeto vem de operação de crédito, financiamento de vários bancos, inclusive o Banco Mundial. Então, o valor de crédito é de R$ 15.220.150,50. O valor deste projeto é todo de financiamento, não vem de nenhum fundo. E o valor estimado da necessidade orçamentária é de R$ 6.127.788.900,00. E, pela LOA, foi garantido o valor total. É isso. E lembrando que todos esses dados são abertos. E, se alguém quiser explorar mais a fundo, eles estão disponíveis nos links do próximo slide. Obrigada.

**00:45:11 Dawton Roberto Batista Gaia**: Muito obrigado, Vanessa. Alguém tem alguma dúvida com relação a isso? Não tem ninguém que ficou mal levantado? Vamos dar continuidade? Não tem ninguém com a mão levantada. Vamos dar continuidade. Bom, tem lá na pauta a execução das concorrências. Eu já falei sobre isso, a execução das concorrências. O ponto de Jaguaré o contrato está assinado e está à espera da implantação está lá no contrato eles vão ter que concluir essa obra, está lá no contrato então nós estamos esperando ele executar o Carlos Caldeira Filho está suspensa, devido à obra da estrada de Itapicinica. Então a necessidade de compatibilidade, na verdade, o problema é operacional você tem uma via desse porte interditado, você tem que ter uma via alternativa e ela está sendo usada hoje como uma via reversível para poder implementar essa obra que está fazendo lá na estrada de Itapicinica. Mutinga tem previsão, nós estamos aguardando a superfeitura que ficou de fazer um recap para poder fazer a resinalização. A ponte da Freguesia do Ó, a previsão da implantação está aqui agora em dezembro, tem uma previsão para dezembro a Alvarenga, a obra está finalizada e está aguardando a sinalização. A Radial Leste está suspensa, devido à obra compatibilizando com o projeto do BRT do corredor. Como já falei, está previsto lá uma implementação uma estrutura cicloviária junto com o corredor. Depois tem a o quarto item aqui da pauta, que é a ciclofaixa da Vergueiro do metrô São Joaquim. Quem colocou esse assunto acho que foi a Aline, solicitando que seja tomada as providências o metrô. A obra do metrô uma hora está de um lado, outra hora está de outro. Ela vai mudando constantemente, mas nós atendemos o que vocês estão pedindo na questão da estrutura. Foi a estrutura implantada por enquanto, foi a polícia São Joaquim, o viaduto condensa São Joaquim e o viaduto Pedroso, a estrutura que está aguardando a implantação é a Martina Carvalho, que altera o lado da ciclofaixa e o projeto da Radial Leste, que eles estão fazendo já está elaborado. Vai ser também implementada, vai retornar lá a Martina Carvalho, independente. Eu me lembro que quando foi discutido a história foi utilizada a 13 de Maio como alternativa e posteriormente seria retirada a Martina Carvalho estava lá um acordo lá atrás, sei lá dois, três anos atrás, acho que até mais que, quando implantasse a 13 de Maio, seria retirada a Martina Carvalho. Mas decidiu-se manter a Martina Carvalho e está aí sendo resinalizada e é isso acho que eu coloquei aqui no final já está a apresentação do plano cicloviário e a manutenção que já fiz a apresentação. Acho que vou abrir a palavra para vocês falarem, se tiverem alguma dúvida com relação a alguma coisa que vocês queiram colocar ou se vocês querem fazer isso de modo geral. Nossa pauta que foi pedida está aqui não sei se alguém tem alguma dúvida. Acho que hoje não vejo ninguém com a mão levantada. Significa que nossa renda foi esclarecedora. Tem mais um item que a gente tem que apresentar, que é o novo plano cicloviário, que é a última pauta foi solicitado pelo esse plano. Foi apresentado na verdade lá no CMTT pedido para eu reapresentar o plano no mesmo formato que foi implantado lá no CMTT. Bom, eu acho que não dá para falar sobre estrutura escolar sem falar sobre mobilidade urbana. A ideia é sempre estar tratando da mobilidade urbana dentro da mobilidade urbana, que é o que a gente precisa realmente se tratar. E, claro, a gente está sempre seguindo as diretrizes, segurança, conectividade, linearidade, intermodalidade e funcionalidade, que são as diretrizes maiores para a implementação desse plano, que ele tem que oferecer condições mais seguras e melhor conforto, conectar os percursos com o uso eficiente da rede, percorrer sempre a menor distância nesse trajeto de viagem que são sinalizados. Conectar sempre com os terminais. A proposta está sempre focada nessa conexão, com os terminais, estações de ônibus, metrô e trem. E, claro, faz parte da diretriz que as vias sejam mais atrativas ao ciclista. Elas possam passar sempre no comércio, o serviço e ir na frente das instituições para que essas instituições, esses serviços e esses comércios possam utilizar, de fato, como clientes o ciclista. A ideia dessa diretriz é que a cidade tenha a facilidade do uso da bicicleta para poder fazer toda a mobilidade ativa que se faz necessária. Esse é um dado que eu sempre apresento em quase todas as vezes que eu vou fazer uma apresentação. Eu tenho que colocar esse dado, porque eu acho ele muito importante. Parece repetitivo, mas eu acho que tem que ser lembrado. Até 2030, o Brasil vai ter 225 milhões de habitantes. Especialistas em mobilidade eles estão falando esse número e talvez possa até ser maior do que isso em São Paulo, 15 milhões 90% desses habitantes concentrados nas áreas urbanas. O desafio será estabelecer uma consciência nas gerações seguintes e pensar nos próximos passos da mobilidade urbana, a partir de um conceito pautado na priorização do transporte coletivo, sempre um transporte coletivo muito mais eficiente sustentável, e focar e facilitar com que seja muito menor a utilização do automóvel e maior na mobilidade ativa. Claro que todas as vezes que você tiver um corredor onde você tem como facilitador o transporte coletivo principalmente o de massa que é o metrô, o trem e mesmo que seja um corredor com tipo BRT, um corredor de ônibus exclusivo, você termina de fato reduzindo o número de pessoas que andam de IVEI. É muito importante que a nossa cidade seja planejada nesse sentido e a gente nunca pode esquecer que realmente nossa cidade é muito grande, não pode mudar. A gente para falar sobre essa grandeza nossos números sempre são astronômicos não tem nada comparado aqui na América do Sul são 12,4 milhões de habitantes, 10 milhões de veículos, 20 mil quilômetros de sistema cicloviário da cidade, 1521 quilômetros quadrados, 29 milhões de viagens por dia, sendo 14 milhões de viagens não motorizadas. Dessas 14 milhões, 13 milhões são mobilidade a pé e 211 mil viagens de bicicleta. Esse número eu tenho certeza absoluta de que ele já está modificado. Isso foi na ODE de 2017. Com certeza depois que de implementação eu diria que foram depois de 2017 foram implementados mais de 200 quilômetros de rede cicloviária e em corredores muito importantes que foram implantados e com conexões importantes. Esse número de viagens deve ter aumentado bastante. Eu me lembro que uma das pesquisas que foi feita que a Rebouças. Quando foi implementada dois quilômetros e meio ali na Rebouças, aumentou o uso da Rebouças em 447% na época. O número é esse, eu não sei quanto é hoje, eu não tenho esse número, mas esse número realmente é significativo, à medida que se implementa a rede cicloviária, o maior será o uso da bicicleta pode mudar. Os números do transporte público também são astronômicos. 6,6 milhões de passageiros em dias úteis, 13.261 veículos cadastrados. Isso é a maior frota de transporte sob pneus do mundo. Realmente ele é muito grande. 100% dessa frota hoje é acessível, 156 mil viagens programadas em dias úteis, 33 terminais municipais de transferência, 131 quilômetros de corredores exclusivos de ônibus, 550 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus, 21.095 pontos de parada. Esses números realmente são muito significativos. Se você vai em países aqui do lado, é um décimo desses números. Se vocês tiverem uma ideia, o número de viagens o que nós estamos fazendo para melhorar a segurança da mobilidade ativa na cidade de São Paulo hoje, eu peguei alguns exemplos para exemplificar mesmo o que a gente está falando em termos de mobilidade. Nós estamos colocando um pouquinho da área calma o objetivo é melhorar a segurança de todos os usuários, reduzir o número da gravidade dos atropelamentos. Os projetos sempre focados na melhoria da caminhabilidade do PDS, o tratamento a pé, estimulando os modos ativos pedestres e ciclistas. O programa é composto por uma série de ações aplicação de elementos de moderação de tráfego tratamento de travessia de PDS readequação das calçadas e redução de velocidade regulamentada a 30 km por hora. A gente sabe que esse projeto que já foram implantados. Acho que tem Santana. Eu estou implantando agora em São Miguel Paulista. Todos os projetos que já foram implantados o resultado de redução de índice de acidente de fatalidade, de índice de sinistros fatais, é muito significativo. É claro que a velocidade é um dos fatores muito significativos na questão da mobilidade da segurança do pedestre, do ciclista. Uma pessoa que se envolve num sinistro a 30 km por hora é completamente diferente de uma pessoa que se envolve num sinistro a 70 km por hora. Então, os projetos que estão sendo implementados realmente vêm fazendo o efeito que realmente precisa ser feito. Claro, a gente está falando que tem mais três projetos planejados de áreas calmas, muito pouco. Alguém vai falar isso. Tenho certeza de que alguém vai falar realmente dentro de uma cidade como São Paulo precisa realmente a gente debruçar sobre esse assunto e melhorar a questão do quantitativo desses projetos. Como já obtiveram resultados significativamente bons, eles devem ser ampliados. É isso que está sendo feito. A CET está estudando muitas áreas para poder implementar essa questão da área calma. O outro é o que eu escolhi aqui para poder falar são ruas completas. Eu atendendo esses estádios locais, as ruas completas, basicamente é feito em termos dos terminais de uso em áreas específicas, onde tem um volume de pedestres muito significativo. O espaço requalificar essas estruturas locais em caráter permanente, nada provisório. É realmente uma alteração significativa nessa região. São ações que visam contribuir a construção de uma rede de mobilidade ativa, uma rede de conexões entre calçados, entre redes cicloviárias, onde o pedestre e o ciclista possam se movimentar com tranquilidade e com segurança. A ideia é melhorar realmente os modos ativos sobretudo o pedestre e o ciclista e sempre promover esse acesso ao transporte sobretudo ao transporte público facilitar esse acesso. Quando a gente fala em melhorar modos ativos, a gente tem que realmente pensar na pessoa com mobilidade reduzida e sempre estar mitigando esses conflitos entre os veículos e o pedestre, o ciclista e aquele que tem a mobilidade reduzida. O objetivo desse projeto é de fato separar onde você entra, onde você trafega, onde você passa. Você circula por um local que tenha um projeto como esse implantado é muito fácil você identificar que ali foi feito um tratamento, onde de fato o pedestre e o ciclista, de modo geral, as pessoas com mobilidade reduzida, têm prioridade total. A ferramenta para orientar as ações, projetos investimentos em mobilidade urbana hoje é o PlanMob. Ele que define a prioridade dos atores na cidade de São Paulo pedestre, ciclista transporte público, transporte de carga, motos e carros. Sempre coloco isso nas apresentações, porque hoje o que nós temos é segundo o PlanMob. Tem lá um decreto que diz que até 2028 tem que ser implementado 1.800 km de rede de uma malha cicloviária na cidade de São Paulo. O desafio para poder atingir essa meta é realmente muito grande, não é fácil. Veja como nós estamos atrasados nessa implementação, mas os esforços da nossa parte não param em perseguir esse número. A base legal do nosso plano cicloviário está aqui, plano diretor estratégico que é uma lei municipal de 2014, o plano de mobilidade urbana da cidade de São Paulo que é o PlanMob, que é um decreto do prefeito 56.834, que é de 2016, a realização das audiências públicas que são obrigatórias a partir de 2018. Através dessa Lei 16.885, de 2018, o plano de segurança viária que é o decreto 58.717, de 2019, que é a vida segura de 2019 e o plano de metas da cidade de São Paulo. A gente tem perseguido e tem buscado implementar esse plano de metas na última reunião que nós tivemos, se não me falha a memória, foi o Sacha gostaria de colocar um cronograma identificar as épocas significativas que foram implementadas nas redes cicloviárias. Eu fiz aqui um cronograma. Vou falar dele inteiro, mas vou falar das coisas mais importantes que eu considerei aqui. Em 1976, foi criada a CET e a primeira ciclovia da cidade de São Paulo, que foi a JK, em 1981, foi elaborado o primeiro plano cicloviário, 1990, previsão de espaços cicloviários e novas vias todas as vias estão em reforma tem uma previsão de implementação de ciclovia. Em 1997, foi instituído o CTB Código de Trânsito Brasileiro, na época que a bicicleta passa a ser considerada um veículo. Em 2007, a criação do sistema cicloviário. Em 2009, a primeira ciclofaixa de lazer implantada na cidade de São Paulo. A criação do plano cicloviário foi em 2007. Depois lá, em 2021, que é o nosso plano que está em vigor aqui que é o PDM a proposta da meta é implementar 300 km de rede cicloviária na cidade de São Paulo. Eu acho que uma das solicitações que o Sacha fez na época é de falar sobre 2016 que foram implementados 400 km de institutos cicloviários que foi o maior do Brasil até então implantado nessa época. Eu acho que o objetivo dele era colocar essa que conseguiu ser implantado 400 km de rede cicloviária na cidade de São Paulo. Desses 300 km, a gente está vendo que foi implementado esses números estão sendo colocados aí e ainda não tem quanto de fato será implementado até o dia 31 de dezembro de 2024. É isso que a gente vai fazer para gente poder falar que número de fato foi implantado nessa gestão e está aí o horizonte do Planob de 1800 km para 2028. O desafio da mobilidade acho que uma proposta que nós estamos fazendo aqui, não apenas nos trechos bairro centro, mas há uma opção necessária para criar caminhos, estabelecer conexões entre os equipamentos mais significativos existentes nos bairros, fazer interligações nesses bairros, de tal forma que as pessoas se desloquem uma rede estruturada uma rede que se desloque com segurança em todas as regiões e todos os equipamentos nas proximidades. Acho que uma das coisas que nós colocamos nessas novas propostas são as transpor barreiras. Eu me lembro que falou bastante sobre isso e me chamou bastante atenção. Ele insistiu muito você precisa pensar em transposições que realmente vira transpor um rio uma avenida grande. O significado é muito mais do que apenas você ultrapassar, é transpor uma barreira de fato. Quando se trata de ciclovias, a gente está propondo aqui através de pontes, viadutos, passagem de rios sobre rios e córregos. O objetivo é que isso seja sempre estruturado da melhor forma possível. Nesse item aqui, nós estamos fazendo contato com algumas secretarias que são, têm várias propostas para a gente poder implementar em termos de nova rede cicloviária. Essas propostas têm que ser consolidadas após. Esse compartilhamento de ideias com as novas secretarias, por exemplo, nesse caso aqui, é uma proposta antiga, tem acho que mais de 20 anos esse pedido. Essa daqui é a passarela que será Erika Salun hoje é ponto Bernardo Goldfarb, não pode botar o nome numa ciclopassarela que ainda não está construída. Nesse caso específico, existe, aí já passou em primeira instância a proposta de colocar o nome da passarela como Erika Salun. Ela está bastante avançada. Essa obra deve entregar até o final do ano, pelo que eu entendi, isso deve entregar entre dia 15 e dia 20 desse mês do mês de dezembro. Nesse caso especificamente do projeto faltavam umas pequenas conexões nos bordes delas, que eu já fiz reuniões com a SP Obras. Eles já solucionaram o problema nessas conexões. Eu queria levar ela até do lado da Vital Brasil, fazer uma conexão lá na calçada e do lado da Eugênia de Medeiros, ela fazer também uma conexão na calçada que não estava prevista no projeto, mas eles já resolveram essa questão. Claro que nessa questão aqui tem um projeto já inclusive elaborado que é a Rua Butantan. O projeto já está elaborado, está na CET esse projeto e o que me parece que está faltando a história do recap lá da Rua Butantan. Eu já dei falando com as pessoas na CET sobre esse assunto para ver se se consegue implementar esse projeto, inclusive com a implantação da Rua Butantan, mas se não for agora será feito logo após a implementação da passarela com toda certeza. Eu não tenho dúvida nenhuma que um projeto como esse ele é muito significativo para essa transposição e a segurança para quem atravessa uma ponte como essa, saindo de uma área de uma região para outra da cidade. Projetos como esse são vários outras propostas que nós estamos fazendo e aí nós estamos conversando aí com o Siurb com o SP Obras para a gente poder dar continuidade ao que está sendo proposto a esse tipo de projeto. Sem esse compartilhamento vai com as outras secretarias, a gente não pode entregar uma proposta ainda. Esse é o mesmo mapa que a gente fez lá. Então, considera esse 743 mais 11.9 km, acho que é isso, que vai subir. São 743 mais 12 km, vai dar 755 km. É isso que a gente tinha para apresentar para vocês nesse momento. É lógico que existem outras propostas que a gente está discutindo do que a gente está levando para as outras secretarias e precisa ser compartilhado com as outras secretarias para que seja aprovado e posteriormente seja levado para o prefeito, para o prefeito aprovar o que está sendo proposto. Tem propostas de a gente estender colocar em todos os bordos de córregos os parques lineares que possam estar sendo implementados, nos bordos desses córregos. É uma proposta e essa proposta tem que ser discutida em outra secretaria. Por isso que eu tenho defendido sobre esse novo plano como um plano intersecretarial e esse plano tem que ser apresentado por várias secretarias. Por isso que ele não está ainda completo aqui, embora já exista uma proposta da SMT, ele não pode ser apresentado, nem divulgado enquanto não passar pelas outras secretarias e aprovado pelo prefeito. É isso que a gente busca. A gente de fato precisa fazer dessa cidade para buscar esses números e atingir essas metas. Nós precisamos de fato das outras secretarias complementando e atribuindo recursos a essa implementação do plano cicloviário é isso.

**01:13:36 Aline Pellegrini Matheus**: Bom dia, Dawton, Michele, bom dia a todos. Espero que vocês tenham um bom dia. Então, a minha pergunta sobre o plano cicloviário exatamente assim para 2025 sobre as áreas calmas, por exemplo, quais são os projetos de áreas calmas que vocês têm em mente de fazer sobre as ruas completas? Quais são os projetos de ruas completas que vocês tem em mente de fazer e quantos quilômetros de ciclovia e de ciclofaixa têm previstos exatamente para cumprir em 2025? Porque não tem assim um número preciso correto exatamente para cumprir no ano de 2025, tem o planejamento para o plano de metas até 2028, 1800 quilômetros. Para 2025, exatamente, o que deve ser feito? Essa é a minha pergunta.

**01:14:50 Dawton Roberto Batista Gaia**: você consegue ver aí os projetos que foram previstos nas áreas calmas nas ruas completas? Tem três ruas completas e três áreas calmas. Se puder compartilhar, é melhor, porque você já consegue dar resposta a todos aqui e foram os projetos que nós contratamos já estão prontos, já foram contratados, já estão elaborados e estão naquela fase de entrar para fazer a concorrência pública para alguém executar a obra. Me parece que são três projetos de ruas completas e três projetos de áreas calmas novas que estão sendo contratadas em relação a isso.

**01:15:35 SMT-AT – Pradas**: Nós tínhamos quatro seis contratos de projeto executivo para fazer com levantamento prontimétrico, geometria, drenagem, pavimentação e o projeto urbanístico que seria o projeto para implantar efetivamente e as empresas que ganharam e não é porque são essas empresas boas ou ruins, elas não têm essa cultura. Eu imagino que ninguém fora poder público tem essa cultura de entender todas as necessidades de SMP e todas as necessidades que a gente impõe aos projetos para que saia do jeito que a gente idealizou. Rotas escolar segura, rotas acessíveis, área calma. O fato é que nós estamos com esses projetos ainda contrato vencido, mas glosado, porque não teve aceite final de todos os projetos e planilhas. A nossa intenção é licitar obras de todas essas. Eu tenho uma outra listagem de CET com outros locais e ainda eu preciso ver como é que a gente vai fazer. A gente está esperando uma definição mais clara do próximo secretário efetivo, não só o exercício, mas a estratégia que ele vai querer utilizar para esses outros já estarem realizando projetos. A gente entra nessa cultura de ter coisas em execução e coisas que já vão estar em projeto para serem executadas depois. Eu me lembro, eram 16 ao total, projetos de segurança fora os avanços de passeio junto a esquinas em áreas comerciais, em centro de bairro, praticamente em todas as subprefeituras. Se você tiver, senão eu procuro e coloco no sistema. Só para complementar em que qual o estado da arte a ideia é você ter uma cultura de estar produzindo projeto, enquanto você está implantando em outra parte e uma das expectativas que eu tenho, eu preciso conversar no raio de intervenção urbana da Sé, se a gente consegue isso, colocar como melhoria a área calma república e a área calma Sé junto desse programa de intervenção urbana, como medida de qualificação da região aqui.

**01:18:30 Carlos Henrique de Campos Costa**: Eles são divididos em dois pacotes, pacote 1 pacote 2, e programa lá de rotas abissíveis e travessias tubulares, mais os 200 avanços de calçada, pode rodar um pouquinho para ver no pacote 2 aqui também. Tem a área calma de São Miguel, está incluso também nesse projeto de segurança viária. Os projetos de redesenho urbano aqui, o PDS. Acho que foi a Aline que falou. Eles estão subsidiados pelo Fundurb. Então, como o Pradas falou, eles estavam na execução de projetos e depois, posteriormente, serão realizadas as obras.

**01:19:56 Dawton Roberto Batista Gaia**: Então, só para responder à pergunta da Aline. A Ecavação Miguel está sendo feita agora, está sendo finalizado a Ecavação Miguel. É um projeto bastante grande. Toda a região do São Miguel, ali no centro do São Miguel. Depois tem República, que é uma outra área calma. Depois tem Rua Completa, tem aqui a Brasilândia, Casa Verde, é Cidade Tiradentes. São as ruas complementares. Mais uma. Mais uma. Acho que está no finalzinho da lista aqui. Bom, o que a gente pode fazer, viu, Aline? Depois é compartilhar com você essa colocar aqui no nosso site aqui, na nossa reunião. Essa planilha aqui, porque ela é muito significativa. Falar isoladamente, assim, realmente parece muito pouco. Mas, quando se fala em projetos de Rua Completa, Brasilândia, Cidade Tiradentes e Avenida dos Metalúrgicos e a área calma, República, eu sei que tem centro e tem São Miguel, a Companhia de São Miguel. Mas são muitos projetos significativos de segurança. São muitos projetos, a primeira planilha lá mostrava os corredores. Todos os corredores são previstas intervenções significativamente que protegem o PDS. Acho que o importante desses projetos de todo o redesenho urbano, um desses projetos de redesenho urbano, um são vários projetos, tem mais de 200 avanços de passeio, só para você ter uma ideia. Entre avanços de passeio, alargamento de passeio, isso realmente termina sendo uma melhoria na questão da segurança do PDS. Todos esses projetos foram elaborados, como o Ricardo estava falando aí, foram elaborados, a partir do momento que, está no finalzinho lá, eles têm que fazer umas correções que foram solicitadas, quando foram feitas as correções, elas vão para a rua para ser solicitadas e vão ser implantadas com toda certeza. Então, com relação aos projetos que a gente tem previsto para o PDS, para 2025, tudo indica que no início do 2025 já vão poder fazer a licitação desses projetos de segurança. Então, nós vamos começar 2025 com bastante coisa realizada em termos de projeto. Com relação ao PDS, a ciclovia, a ciclofaixa, a estrutura cicloviária, bom, eu estou considerando que, esses 300 quilômetros que estão planejados, vamos dizer assim, 300 quilômetros, eu estou falando, são 48 quilômetros, mais os 158 quilômetros da nova licitação e os 124 quilômetros de estruturas das PPPs, eu estou considerando isso um planejamento consolidado, tendo em vista que os 158 já estão na fase final de licitação. A gente sabe que a gente não tem controle sobre essas licitações, sobre o prazo das licitações, infelizmente, sempre a gente termina tendo esses atrasos, e esses atrasos não dependem, realmente nós não temos controle, depende do Tribunal de Contas, depende das empresas que vão entrar, que vão ser escolhidas, escolhidas não, vão ser classificadas para sinalizar e executar essas obras, então vai depender um pouco de tudo isso que vai ocorrer, então a gente não tem controle. Com relação ao planejamento, eu sei que está sendo feito agora, temos a proposta, vamos dizer assim, temos a proposta para 2000, nós estamos concluindo essa proposta para 2028, vamos colocar assim, mas o que tem estruturado e pronto para ser licitado, além desses 325 quilômetros que é a somatória deles, tem mais 101 quilômetros que já passaram por audiência pública, então tem lá reservado 101 quilômetros aguardando todas as notificações e todas as correções dessa licitação, dessa concorrência que está sendo feita agora no 258. Porque, quem pode até falar melhor sobre isso é o próprio Ricardo, que está por trás disso aqui, é que é uma nova modalidade de concorrência, é uma é uma contratação, é uma contratação integrada onde você contrata o projeto e a obra, isso é novo em termos de licitação. Então, estamos todos aprendendo juntos nessa nova modalidade, inclusive o Tribunal de Contas também que é uma nova modalidade. Passada essa fase de aprendizado dos 158 quilômetros que foi feito, mudou a lei, na verdade, era 8666 e passou a ser 14.000, e alguma coisa, não lembro o número da lei, que mudou a lei e a nova licitação é em cima dessa nova lei e tem que ser feita através dessa nova lei. Então, o que tem, de fato, são 101 quilômetros. Agora, fora esses 101 quilômetros, vou colocar assim, fora esses 101 quilômetros, nós temos 318 que nós já, eu vou dizer, é um planejamento consolidado, o planejamento consolidado é foi feito um mapa que o KMC estruturado, foram elaborados todos os funcionais e foi colocado num SEM, que está pronto para ser analisado pela CET e ser licitado. Isso é o que está sendo, o que temos pronto. Fora isso, hoje, nós temos mais 200 quilômetros que nós estamos planejando, nós fizemos mais 100 quilômetros que ainda está na fase de elaboração de funcional e ontem nós fechamos mais 100 quilômetros de planejamento mesmo. A partir desse planejamento, nós vamos ter que fazer os funcionais. Nós temos 200 quilômetros para fazer funcional. Então, é isso. O que tem de planejamento hoje é isso. E, claro, quem define os números de planejamento, de que vai ser, o que vai ser consolidado como planejamento para a meta da prefeitura, hoje, quem define isso é a CET, e a CET está demonstrando isso. E o prazo dessas entregas me parece que é até março, que tem que entregar o que é planejamento. Acho que o primeiro, é sempre feito o planejamento 25, 26, depois 27, 28. Acho que é dividido em duas fases. Tem uma meta final, tem a meta, tem os planejamentos separados normalmente. É claro, se for a perseguir, a meta para 2018, é fácil. Eu estou considerando que 1.500 quilômetros estão consolidados. Só falta contratar a obra e implementar. Não faltaria 700 quilômetros para ser implementado até 2028. O correto era pegar 700 quilômetros e dividir em quatro e cada ano ter essa meta. Agora, estou falando de uma lógica de raciocínio diante do que a gente está vivendo nesses últimos anos. Claro que a gente não pode esquecer que houve muitos atrasos nos anos aqui, muitos atrasos nas entregas e, teoricamente, teria que ser entregue 100 quilômetros a cada ano, até hoje deveriam estar 1.300 quilômetros de risco, 1.350, eu acho, quilômetros de risco implementados, já deveria estar implantado, se estivesse perseguindo a meta, se estivesse cumprindo as metas que foram feitas lá no PlanMob, mas não estão, estamos atrasados. Então, o que tem que ser feito, de fato, é correr atrás daquilo que a lei manda hoje, do que está lá declarado na lei e, a não ser que alguém mude a lei, nós temos que entregar isso em 2028. É isso. A resposta que eu tenho para te dar é essa. Estão debruçados, sim, para poder correr atrás dessa meta de 2028, que é entregar 1.800 quilômetros de risco, e eles se quiserem implantar. Não sei se respondeu à pergunta, mas acho que foi um pouco longo, mas acho que a ideia é essa.

**01:29:14 Carlos Henrique de Campos Costa**: Na verdade, na LDO desse ano, que foi aprovado, a meta é de 259 quilômetros, para a gente entregar esse ano. Está na LDO aprovada. E aqui o Lucian pergunta quanto custa fazer os 1.800 quilômetros? Acho que o Dawton pode responder até melhor do que eu, tendo que a média do custo da ciclovia é de 2 milhões, acho que seria mais ou menos 3 bilhões e 600 milhões de reais para serem implantados os 1.800. Acho que é isso, não sei se respondeu à sua pergunta também. Está legal.

**01:46:29** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Nós estamos tratando esse assunto, essa discussão não cabe mais aqui na nossa câmera, porque eu estou tratando esse assunto e nós vamos continuar tratando. Então, o que eu estou dizendo para você é o seguinte, estamos debruçados sim nessa proposta, entre essa e outras propostas, estamos debruçados sim, e claro que vocês não têm a resposta, e claro que vocês vão participar, porque o momento de participar vai ser quais são as vias que nós devemos transformar, ciclofaixa e ciclovias. Então, qual a prioridade? Ah, vamos dizer que dos, sei lá, dos 50, 70 quilômetros, dos 743 quilômetros, nós vamos selecionar 10%, desses 10%, quais serão as vias e depois qual é a prioridade dessas vias? Em que momento nós vamos, que é esse o plano que tem que ser feito?

**01:46:55 Lucian CTB**: 743 quilômetros? Não entendi, desculpa.

**01:46:58** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, 743 quilômetros nós temos hoje de rede escoviária, é isso que eu estou falando, eu só chutei o número. Está resistente, então parte delas nós podemos transformar em ciclovia e queremos transformar. Uma delas nós já falamos também aqui, é a Rebouças, nós já falamos sobre isso também, a questão da Rebouças. Então, mas isso precisa ser maturado para a gente poder fazer a defesa como tem que ser feita e ser irreversível depois de ser elaborada a proposta. É isso, porque a defesa não é só uma defesa, a defesa é qual o local, quanto custa, quando é que a gente pode implantar, cadê o TR para ser elaborado, cadê o recurso que eu tenho para poder fazer isso.

**01:47:45** **Lucian CTB**: Isso você está falando de TR, você está falando de uma licitação, né, Dawton? Primeiro a gente está discutindo de quem que é a atribuição. Eu estou tentando entender o fluxo, é isso que fica explicado, uma coisa boa, produtiva da reunião é definir o fluxo. Então, você está falando de TR e você já está falando de contratar uma licitação, mas a gente está falando antes de quem é o responsável por essa licitação, que essa aí a gente ainda não discutiu. Esse TR seria a S&P, mas não é isso mesmo.

**01:48:15** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Olha só, hoje, o responsável pelas calçadas da cidade de São Paulo é a Smsub. A PEC das calçadas está sob a gestão deles, mas a responsabilidade sobre o fluxo escloviário está na SMT. Então, quando você amplia um passeio, quando você amplia um passeio para transformar parte desse passeio em rede escloviária, ele é da Smsub ou é da SMT? Essa é a pergunta que tem que responder, que não tem resposta ainda.

**01:48:49** **Lucian CTB**: Sim, essa é a pergunta que nós fazemos há três anos. Você está falando de TR. TR é um passo depois de definir quem faz isso.

**01:49:00 Dawton Roberto Batista Gaia**: O TR, o que significa? Quando a gente leva uma proposta que a gente quer discutir com alguém, eu estou falando, eu estou chamando de TR, mas é uma proposta fundamentada em valores, onde eu possa, porque a pessoa vai falar, tudo bem, você está fazendo uma proposta, mas quanto custa isso aí para mim? Quanto vai custar isso para mim? Será que eu posso botar isso no meu orçamento?

**01:49:26 Lucian CTB**: Mas custar para mim implica saber quem vai pagar. Mas eu não estou entendendo esse fluxo, Dawton, porque é que você comunicou TR, e para mim TR em termos de referência, implica numa licitação. Não é isso que eu quero dizer.

**01:49:41 SMT-AT – Pradas**: Não, não é isso. Lucian, entenda o seguinte. Se você faz um termo de referência, ele vai definir. Nessas ciclofaixas, a gente consegue transformar essa ciclovia. Eu tenho que estar definindo isso. Quem vai executar? Pode ser a Smsub, que tem a PEC da calçada, pode ser a SP Obras, como ela tem feito aqui no centro da cidade, todo o calçadão, é calçada e quem está executando a SP Obras, ou pode ser que fique na SMT. Essa discussão precisa ser feita baseada numa listagem que possa ser executada a transformação de ciclofaixas em ciclovia, ampliando o passeio. É esse o conceito. Para eu discutir isso, eu tenho que definir quais são. Daí eu preciso ter uma referência para entender que tamanho é esse valor, qual é esse valor, e se vai nessa dotação específica. Porque isso não é nem uma ciclovia nova, porque já existe, ou duas tipologias, e não é nem uma manutenção, porque vai mudar a tipologia. Então, a gente não consegue colocar como ampliação da rede cicloviária e se como requalificação efetiva em uma dotação de tipologia, isso precisa ser mensurado para decidir. Dentre todas as pastas que executam serviços de obra na via e que utilizam a calçada e que tem processos acontecendo na calçada, quem é que vai executar? Essa é uma decisão que, felizmente ou infelizmente, a assessoria técnica só consegue aconselhar aos chefes de pasta e ao executivo. Quem vai bater esse martelo? Com certeza não é o Dawton, nem o Ricardo, nem a Michelle. Vai ser a alta administração que vai definir quem é que vai fazer isso.

**01:51:27 Lucian CTB**: Agora que você explicou um fluxo.

**01:51:32 SMT-AT – Pradas**: Eu preciso ter uma coisa na mão para poder falar. Já estou fazendo o PEC das calçadas, já tenho o processo em aberto, mas rápido fazer por aqui. Só que o POP é na Smsub e com a promoção dos locais por SMT e CET, que é o órgão de trânsito, vamos dizer assim. Eu acho que esse é o caminho que a gente está tentando construir, mas estou tentando traduzir alguma coisa palpável para que isso seja entendido como o processo que a gente está pensando.

**01:51:56** **Lucian CTB**: Está bom, está ótimo. O que você explicou é um fluxo, então vocês não vão discutir a atribuição de quem faz a calçada compartilhada. Vocês vão fazer um projeto específico e tentar tocar esse projeto. Vocês não vão estabelecer uma política de o que fazer quando quer transformar a ciclofaixa em ciclovia. Vocês vão chegar com uma proposta específica e ver quem que executa essa proposta. É isso que eu preciso entender.

**01:52:28 SMT-AT – Pradas**: A gente precisa entender que o Dawton falou isso. Onde é possível e onde é plausível isso ser feito? Essa é uma pergunta que precisa ser respondida. Senão a gente vai genericamente e começa a dar problema do olha, aqui não dá. Aqui não dá por quê? Porque tem uma valeta, porque tem um adutor embaixo, porque sempre há aqui, você vai começar a dar um problema de drenagem, algumas coisas que não é simplesmente só ampliar o passeio. A drenagem vai estar incluída. Então precisa ver o que é factível rápido e o que é factível tendo que rever drenagem que vai interesse a intervenção. E, lógico, decidirem lá para cima aprovar a possibilidade de quem é que vai ficar como gerenciador desse processo. Então, eu acho que é muito importante.

**01:53:18** **Lucian CTB**: Quando eu estava falando de estabelecer uma política de governo, por exemplo, você falou dois exemplos diferentes de quando tem que fazer drenagem e quando não tem que fazer drenagem, quem vai fazer isso é quem ficou com a atribuição de transformar as ciclofaixa em ciclovias.

**01:43:42** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Quem elabora o projeto.

**01:53:43** **Lucian CTB**: Mas vocês não vão estabelecer esse fluxo de processos agora. O que vocês vão fazer é, vocês vão chegar com uma quilometragem pronta e vão falar, e daí vocês vão fazer uma proposta só de X quilômetros específicos e já definidos e com isso já visto.

**01:54:04 SMT-AT – Pradas**: É um caminho e mais do que isso.

**01:54:05** **Lucian CTB**: Mas esse é o caminho que vocês vão seguir?

**01:54:10 SMT-AT – Pradas**: Tem muitos locais em que a gente, na proposta, pensa nessa situação porque é mais aceitável a colocação do local pela população residente quando é ciclovia do que quando é ciclofaixa. Então, é uma coisa que não é só para as já existentes, mas pode se refletir também nas novas intervenções. Vira uma política de governo quando isso toma corpo e fala, agora se faz, a intervenção da estrutura cicloviária é dessa maneira.

**01:54:55** **Lucian CTB**: É isso que a gente está pedindo.

**01:54:56 SMT-AT – Pradas**: É, mas a gente precisa chegar num ponto em que eu não preciso convencer você, Lucian, eu preciso convencer a administração como um todo e ir com alguns cases de sucesso de que isso é a melhor solução para a cidade.

**01:55:14** **Dawton Roberto Batista Gaia**: Bom, gente, Lucian, eu espero ter esclarecido todas as suas dúvidas, porque realmente, eu até entendo essa dúvida que você tem e eu acho bastante pertinente, realmente acho bastante pertinente e a gente está amadurecendo tudo isso daqui. A gente vem chamando isso de novas vertentes, estou colocando exatamente isso, são novas vertentes da dupla cicloviária. Mas isso a gente está construindo ainda, por isso que eu comecei a colocar aqui e a gente vai construir. Claro que, quando isso estiver pronto, quando tiver, amadurecido o suficiente, a gente vai apresentar para vocês essa proposta, porque é isso mesmo, como tem outras áreas do governo que precisa participar, precisa colocar a opinião e a reflexão tem que ser feita em conjunto, a gente vai avançar. Só que precisa ficar claro que a proposta que a gente está fazendo, precisa ficar muito claro isso, a proposta que está sendo feita é realmente para a ciclovia ou a ciclofaixa passar a ser um transformador, inclusive de pensamento da população, da pessoa querer que, ao invés de ela rejeitar a ciclofaixa na porta da casa dela, que ela queira uma ciclovia. Hoje, ela tem uma calçada de 1,80m, ela vai passar a ter uma calçada com 4 metros de largura, estou chutando os números, para uma calçada com 4 metros de largura. Onde, inclusive, eu posso botar uma árvore no meio, pode estar inserido um plano arbóreo junto com esse plano cicloviário, e aí tem que falar com o Governo do Ambiente também, um plano arbóreo nesse plano cicloviário. Mas quem é que não quer uma calçada de 4 metros com algumas árvores de um lado passando o pedestre e do outro lado passando a ciclovia? E com a possibilidade, inclusive, dependendo da região, com a possibilidade de colocar lá uma lombada, uma travessia elevada, junto a isso fazer um tráfego de calma. É isso, a proposta é maior do que a gente está falando aqui ainda, mas nós estamos amadurecendo ainda para poder apresentar e colocar numa Câmara Temática como a nossa, que existe aqui uma responsabilidade e um comprometimento de elaborar, como a gente tem feito. A gente tem se comprometido em fazer as coisas e dar andamento às coisas, e é isso que a gente está fazendo. Nós estamos dando andamento, nós estamos fazendo as coisas, nós estamos propondo as coisas. Eu tenho plena consciência que, se a gente não tiver uma intervenção intersecretarial, realmente é muito difícil implementar mil quilômetros de redes sociais na cidade de São Paulo nos próximos quatro anos. Então, precisa de um plano maior, um plano mais bem estruturado, onde as pessoas, de fato, venham e adotem esse plano como plano de governo. Bom, gente, são meio-dia e nove, passamos o nosso horário em 30 minutos. Eu queria agradecer mais uma vez a participação de vocês. Eu achei bastante produtiva a nossa reunião. Essa reflexão que a gente fez aqui no final, junto ao Lucian, eu achei bastante significativa. É isso mesmo que a gente quer. Eu comecei a falar de um plano que ainda não está pronto, então, e que não está consolidado e realmente fica até difícil de dar algumas respostas. Mas, de qualquer forma, eu agradeço mais uma vez. Realmente, eu estou muito satisfeito com essa nossa reunião. Lógico que a sensação que eu tenho, e é verdadeira, e deve ser de vocês também, é de não ter atingido, por enquanto, não ter atingido os nossos, o nosso plano de metas, que são os 300 quilômetros que a gente deveria ter atingido até o final do ano. A gente está correndo atrás, é isso que é importante, a gente está correndo atrás, nós não desistimos disso que está sendo feito. A partir de cada momento, de cada possibilidade que a gente tem para poder implantar uma rede cicloviária, nós vamos aproveitar. É isso. Que possamos encontrar os nossos caminhos juntos, porque eu acho que é isso que a gente precisa. Bom dia a todos. Muito obrigado a todos.

**01:59:55 George Queiroz**: Eu só queria fazer uma questãozinha rápida. Não sei como ficou definida a questão de quem é o secretário. Eu não sei mais quem é o secretário responsável. Tem definições e indefinições. O secretário ainda é interino, certo? O secretário de 2025 ainda não foi definido, certo? Bom, fica só o pedido, o nosso pedido, o pedido da CTB, da CMTT, que os próximos secretários participem mais. Os quatro secretários anteriores, uma participação muito pequena nas reuniões, abre reunião cinco minutos, uma intervenção ou outra. A gente queria ouvir mais, vamos dizer, daquelas e daqueles que têm a interface política direta com prefeito. Enfim, a gente fica aqui no corpo técnico e eu acho que sempre foi muito importante a participação dos secretários e essa coisa de abrir a reunião cinco minutos, depois falar que está em outra ao mesmo tempo. Isso era toda reunião com um monte de secretário o tempo todo, totalmente insuficiente. Espero que no ano que vem isso melhore. Enfim, no mais, bom ano a todos, Feliz Natal, boas festas, felicidades, saúde para todo mundo aí. No sábado nós vamos fazer na Avenida Paulista, vamos recolocar duas bicicletas brancas, homenagens a Marcia Pradas e a Júlia Dias, que faleceram na Avenida Paulista e foram, vamos dizer, infelizmente, de alguma forma responsáveis pela implantação da ciclovia da Avenida Paulista, onde nunca mais houve um óbito de ciclista. A gente vai homenagear essas duas ciclistas, nossas amigas que a gente não deixa para trás, e homenagear as 38 pessoas que morreram em São Paulo em cima de uma bicicleta. A gente presta homenagem a essas pessoas, a comunidade dos ciclistas. A gente gostaria muito de que a Prefeitura, o Poder Público, assumisse, vamos dizer, a sua responsabilidade em diminuir esses números. Obviamente o número ideal é zero, mas 38 realmente é um número muito elevado, isso somente até outubro. A gente homenageia essas pessoas lá no sábado. Eu gostaria que a CET também não fizesse aquela coisa de tirar a bicicleta. A gente coloca lá num lugar onde não atrapalha ninguém. Que ano que vem a gente tenha muita saúde, muita vida aí para todo mundo.