

PROJETO Projeto de Intervenção Urbana – PIU Arco Pinheiros

REUNIÃO Temática Mobilidade: Infraestrutura Ciclovária

Data: 15/05/2019

Local: Rua São Bento, 405, 15º andar – sala 153 A

Horário: 14h30

ELABORAÇÃO DO TERMO DE REUNIÃO: Maria Fernanda

PARTICIPANTES

Élio J. B. Camargo	G.T. MOBILIDADE BUTANTÃ / CTMP
Cyra Malta	SUBPREFEITURA LAPA
Suzana Nogueira	BIKE ZONA SUL
Paulo Alves	BIKE ZONA SUL
Fernanda Bardelli	CICLOCIDADE
Ana Carolina Nunes	CIDADE A PÉ
Sasha Hart	CTP-CMTT
Anna C. de Moraes Barros	SP URBANISMO
João Previz Rodrigues	CET/DPM
Patrícia Vieira Costa	SMDU
André Kwak	GROW
Maria Fernanda Willy Fabro	SP URBANISMO
Ana Claudia Bomfim	SP URBANISMO
Eduardo T. Carvalho	SP URBANISMO

PAUTA Discussão temática sobre mobilidade e infraestrutura ciclovária no contexto da fase de consulta pública do projeto em desenvolvimento PIU Arco Pinheiros.

1. APRESENTAÇÃO:

A reunião para discussão temática sobre infraestrutura cicloviária e micromobilidade urbana no contexto das propostas do Projeto de Intervenção Urbana - PIU Arco Pinheiros, em desenvolvimento pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU e São Paulo Urbanismo – SP Urbanismo, foi realizada em atenção à solicitação de representantes de instituições que atuam com a mobilidade leve e sustentável e com foco no pedestre na cidade de São Paulo, tendo como objetivo apresentar suas ponderações sobre o perímetro durante a fase de consulta pública do projeto. A arquiteta e urbanista da Gerência de Participação Social da SP Urbanismo, Maria Fernanda Willy Fabro, inicia a reunião recuperando a solicitação de realização desse diálogo temático sobre mobilidade a partir do material disponível para consulta pública do PIU Arco Pinheiros, já acessado pelos representantes presentes, que inclui mapa interativo como ferramenta que permite uma maior aproximação territorial das propostas. Ressalta a importância de registro das contribuições também pelo canal consulta pública on-line, abrindo o diálogo para questionamentos e contribuições entre os representantes presentes, a coordenadora do PIU Arco Pinheiros, Anna Carvalho de Moraes Barros, e parte da equipe envolvida nas questões de mobilidade do projeto, Eduardo Tavares de Carvalho e Ana Cláudia Rocha Bomfim.

A coordenadora do PIU Arco Pinheiros, Anna Barros, apresenta um panorama sobre o momento em que se encontra o desenvolvimento do projeto, informando que houve uma primeira consulta pública com o diagnóstico e programa de interesse público, em 2018, que recebeu as primeiras contribuições, já respondidas. Então, prosseguiu-se com a elaboração do PIU, nos moldes do Decreto Municipal nº 56.901/2016, e foi publicada a segunda consulta pública com as propostas. No momento, estão sendo recebidas as contribuições, que irão validar as propostas apresentadas ou poderão alterá-las. Informa, então, que o diálogo proposto para a ocasião é mais um espaço para receber contribuições, para entender a avaliação dos presentes sobre o que foi apresentado em alguns fóruns e o material que está no site, identificando os pontos positivos, negativos e pontos que possam estar faltando, de modo a contribuir na construção do projeto, transformando-o numa minuta de Projeto de Lei acordada, para submetê-lo a audiências públicas e encaminhá-lo, posteriormente, à Câmara Municipal.

2. PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES E TEMAS DEBATIDOS:

A partir do acesso ao conteúdo disponível para consulta pública on-line do projeto em desenvolvimento do PIU Arco Pinheiros, os representantes presentes fizeram alguns questionamentos e contribuições, especialmente sobre a temática da mobilidade urbana, com destaque para os seguintes pontos:

- Questionamento sobre a possibilidade de se oficializar documento assinado pelas instituições com as contribuições pertinentes à infraestrutura cicloviária e micromobilidade urbana, como uma terceira via de participação no projeto.
- Pedido de esclarecimento sobre as intervenções propostas em infraestrutura cicloviária e de calçadas no perímetro específico do PIU Arco Pinheiros, pensando na sua integração com a cidade como um todo, bem como sobre a lógica de orçamento e forma de custeio dessas intervenções ao longo do tempo.

Esclarecimento, quanto à lógica de orçamento e forma de custeio das intervenções, de que nos PIUs sempre há um programa de intervenções descrito no Projeto de Lei, incluindo todas as obras de drenagem, de mobilidade, de habitação, etc. A partir da expectativa dos valores a serem arrecadados através da cobrança de Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC), consegue-se dimensionar os valores que poderão compor o custeio das intervenções propostas. No caso do PIU Arco Pinheiros, considerando a influência do PIU Vila Leopoldina e o apetite de mercado, detalhado em estudo econômico disponível na consulta pública on-line, chega-se a uma previsão de arrecadação. As intervenções contempladas pelo PIU não ficaram, porém, restritas a esse orçamento, tendo em vista que outras fontes de custeio podem surgir ao longo do projeto, como recursos advindos da área do saneamento ou proposta específica de um interessado privado. Constrói-se, então, um leque de intervenções previstas, com a arrecadação direcionada para as básicas, aquelas que realmente são capazes de estruturar o território, qualificá-lo e transformá-lo, e as demais acontecerão conforme a dinâmica econômica for se desenvolvendo. Na área de mobilidade, por exemplo, hoje há empresas atuando na cidade que podem ser parceiras para viabilizar essas intervenções. Deixa-se um leque mais aberto de intervenções para que se possibilite outras combinações que não só aquela: aplicar o que foi arrecadado.

- Proposta de conexão das travessias previstas para ciclistas sobre o rio com a ciclovia da Marginal Pinheiros, considerando o potencial de se trazer pessoas da Zona Sul e da Zona Norte por meio dessa ciclovia, aproveitando o potencial de construção de novos acessos do projeto.

- Consideração sobre a situação crítica de circulação de pedestres na Ponte do Jaguaré.
- A respeito da mobilidade a pé, especialmente no polo de inovação, proposta de que haja um diálogo com os proprietários de grandes terrenos para garantir uma fruição pública mínima, cuja ausência, hoje, é um dos principais fatores de insegurança aos pedestres que caminham nessa região.
- Proposta de rotas que pensem na acessibilidade da população hoje residente no Jaguaré e seu acesso direto ao polo de inovação proposto, não reproduzindo, por exemplo, a relação entre a USP e a São Remo, que acaba prejudicando muito a acessibilidade dos próprios trabalhadores a essas áreas.
- Em relação aos pontos de transposição, principalmente do rio e das linhas férreas, proposta de que se pense em mecanismos capazes de garantir a vivacidade às estruturas a serem inseridas, evitando situações como a Ponte do Jaguaré, em que, além dos problemas na calçada, há pontos de assaltos, por características como a má iluminação, grande extensão e pouca presença de pessoas trabalhando. Sugestão de que se pense em estratégias para o desenvolvimento de usos ao longo das transposições, de modo a garantir, inclusive, a sustentabilidade dessas estruturas, que são caras e necessitam de manutenção. Como exemplo de estrutura que definiu ao longo do tempo, citam o esqueleto da ciclopasseira da CPTM, que viria do Parque Villa Lobos para a ciclovia da Marginal, hoje no chão, enferrujando.
- Consideração quanto à passagem estreita e insuficiente para pedestres e ciclistas no Viaduto Mofarrej.
- Consideração sobre a passagem de pedestres e ciclistas pelo leito viário, por ausência de espaço destinado para tal, na rota entre Remédios e Presidente Altino, pelas pistas no início da Rodovia Pres. Castelo Branco e pelas pistas da Marginal, para depois chegarem ao viaduto.
- Proposta de implantação de passarela sobre o Rio Pinheiros, acompanhando a estrada de ferro.
- Alternativamente ao grande investimento previsto para as duas pontes propostas, na Av. Alexandre Mackenzie e na CEAGESP, sugestão de investimento em transporte público, por exemplo, na criação de linhas e faixas exclusivas para transporte coletivo nas Marginais, hoje inexistentes. Nesse sentido, consideração de que muita gente da Zona Norte poderia vir para o Butantã ou Pinheiros se tivesse melhoria no transporte coletivo.

- Proposta de investimento nos corredores de ônibus da Av. Jaguaré, Av. Dr. Gastão Vidigal e Av. Corifeu de Azevedo Marques, hoje em faixa exclusiva à direita, com grande interferência do transporte local.

Esclarecimento de que a competência sobre o momento de implantação dos corredores de ônibus é da SP-Trans, decisão baseada nos estudos de demanda. Algumas propostas, porém, cabem ao PIU Arco Pinheiros, por exemplo, a implantação de novo viário, o alargamento de calçadas, a previsão de espaço para as ciclovias, a implantação dos caminhos verdes qualificando o percurso entre os corredores de ônibus e as estações de trem e garantindo maior segurança. Então, através do PIU, prepara-se o espaço público e condiciona-se a transformação dos espaços privados, mas algumas ações são competência de cada Secretaria.

- Preocupação de que haja integração entre as ações das diversas Secretarias Municipais, com diferentes focos, tempos e formas de financiamento, no que diz respeito a, de fato, serem executados a ciclovia, a calçada, equipamentos como bicicletários e de infraestrutura para os ciclistas, de forma complementar.
- Demanda de continuidade da ciclovia da Marginal Pinheiros, com acesso à futura Ponte Pirituba-Lapa, para atendimento especialmente dos ciclistas da Zona Norte.
- Entendimento de que o certo seria se pensar numa transição para desmonte das Marginais, principalmente no trecho do Cebolão até a Av. Rebouças, cuja característica é de rodovia, o que acaba sendo um impasse para o adensamento e para melhorar a acessibilidade porque dificulta, por exemplo, a implantação de um corredor de ônibus com um bom desempenho, por ser necessário um espaço segregado, uma boa acessibilidade aos pontos, bem como a implantação de uma ciclovia que faça sentido nas conexões.
- Proposta de se aproveitar a janela de oportunidades criada com a previsão de construção de uma pista local em trecho da Marginal Pinheiros, a partir da proibição de circulação de motos na pista expressa, pelo Plano de Segurança Viária – Vida Segura, para capturar parte dessa pista e implantar um corredor de ônibus, de modo a aumentar o uso desse viário pelo transporte coletivo e, conseqüentemente, urbanizar a área.
- Pontuação de que as prioridades dos ciclistas já foram definidas em *workshops* realizados no âmbito do Plano Ciclovitário, em desenvolvimento, também devendo ser utilizado como base o PlanMob, de modo a conversar com o que está sendo elaborado

pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT , já bem referendado com as prioridades dos ciclistas.

- Proposta para que a indicação da composição do setor de mobilidade do Conselho Gestor da Área de Intervenção Urbana - AIU Pinheiros seja a partir de representante do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, assim como acontece com os demais temas.
- Ponderação de que, para a definição dos critérios de indicação dos representantes que irão compor o Conselho Gestor da AIU, não basta remeter a integrante do CMTT, pois o tema mobilidade engloba vários segmentos, devendo ficar claro o que se pretende com esse representante. Especificamente em relação a essa região, lembrar que existem disputas do território e que, além da questão da mobilidade ativa, existe interesse numa mobilidade para cumprimento de logística, para acesso dos caminhões, por exemplo.
- Proposta de mecanismo que preveja, ainda que exista um representante do CMTT na composição do Conselho Gestor da AIU, a necessidade de que os projetos passem pelas Câmaras Temáticas de Mobilidade a Pé e de Bicicletas, vinculadas ao CMTT, dependendo da sua natureza.
- Questionamento de como se dará a interface do PIU com os diversos Conselhos Participativos Locais (CADES Regional, CPM, Conselhos Gestores de ZEIS) e articulação com diferentes sujeitos institucionais e não governamentais que atuam no território, tendo em vista a composição proposta para o Conselho Gestor da AIU.
- Sugestão de inclusão de representante da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA e do CADES Regional na composição do Conselho Gestor, tendo em vista as questões ambientais a serem tratadas.
- Ponderação de que, ao se prever o adensamento de determinadas áreas do PIU, deve-se considerar o aumento de viagens a pé, sendo necessário envolver a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET para a qualificação e seguridade das travessias, melhorando os tempos semafóricos e fazendo obras de acalmamento de tráfego. A partir disso, sugestão de que o Projeto de Intervenção Urbana - PIU garanta aportes suficientes e identifique os responsáveis pela execução dos ajustes necessários, seja em reduzir os tempos de espera para travessia, seja em ampliar os espaços de espera, por exemplo, no cruzamento entre a Av. Corifeu, Av. Jaguaré e Escola Politécnica.