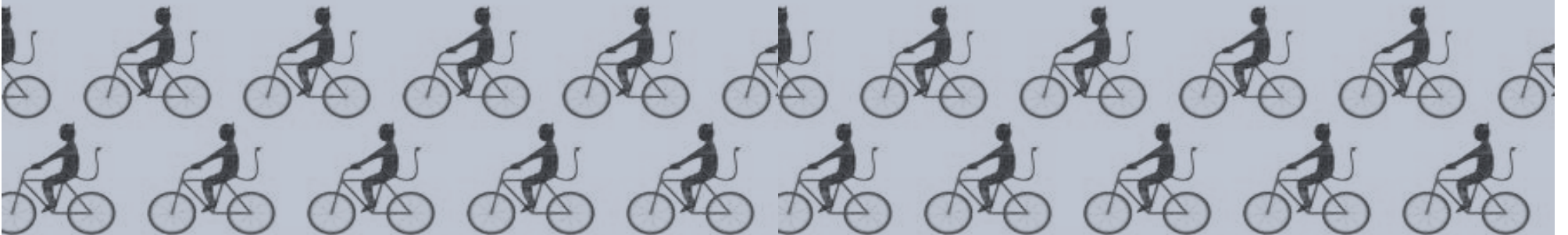


GT Orçamento



1. Plano Plurianual vigente (2010-2013)

Plano de Metas do governo anterior: 100km de ciclovias e ciclofaixas.

Orçamento previsto foi de R\$ 3.502.000,00.

Orçamento executado até 2012: R\$ 2.845.919,00.

Orçamento executado até agosto de 2013:
R\$ 3.564.988,0 (já incorporado pelo novo governo)

1. Plano Plurianual vigente (2010-2013)

- 0,14% do investimento previsto para o “Programa Melhoria da Mobilidade Urbana - Eficiência no Trânsito”.
- 0,04% do total, se comparado a todos os modais dentro do orçamento da SMT.
- 20x menos do que a participação nas viagens, considerados dados da OD do metrô (0,8% de viagens de bicicleta).

Dos 100km de meta, teriam sido executados até o fim de 2012 134,6km. Destes, 67km corresponderam à implantação de ciclofaixas de lazer, cujo custo foi quase inteiramente bancado pela iniciativa privada.

2. LDO 2014

(pontos que podem receber estrutura cicloviária)

340 km de 'vias cicláveis' (de um total de 400km previstos no Plano de Metas do governo).

Operação Urbana Consorciada Água Espraiada:

Prolongamento da Av. Roberto Marinho, Construção de Parque Linear, Prolongamento da Av. Chucri Zaidan.

Plano Viário Sul: alargamento de 5,7 km da Av.

Guarapiranga, Alargamento da R. Agamenon e Estrada da Baronesa, Melhoramento e Prolongamento da Av. Carlos Caldeira Filho, prolongamento e Alargamento da Estrada do M`Boi Mirim e Duplicação da Estrada Cachoeirinha, Melhoramentos na Av. Belmira Marin, Duplicação da Estrada do Alvarenga, Prolongamento da Marginal Pinheiros.

2. LDO 2014

(pontos que podem receber estrutura cicloviária)

- Início da construção da ponte Raimundo Pereira de Magalhães.
- Andamento das obras do complexo Nova Radial.
- Obras dos 150km corredores de ônibus.

2. LDO 2014

(pontos que podem receber estrutura cicloviária)

- ✓ Ao se utilizar o termo “vias cicláveis”, a LDO e o Plano de Metas abrem duas questões: pressupõem que as demais vias seriam “não cicláveis”, o que é uma leitura incorreta do Código de Trânsito Brasileiro; não distinguem qual tipo de estrutura será implantada, tornando o planejamento orçamentário incerto (mais uma vez corre-se o risco de determinar as estruturas a partir dos valores disponíveis e não por critérios de planejamento).
- ✓ Ausência de verbas para campanhas de trânsito e sobre uso da bicicleta, previstas no Plano de Governo e acertadas em reunião com o prefeito.

2. LDO 2014

(pontos que podem receber estrutura cicloviária)

- ✓ Não está prevista a implantação do compartilhamento de bicicletas, paraciclos públicos e estacionamento em prédios e equipamentos públicos prometidos no Plano de Governo.
- ✓ Não fica claro em qual meta estão inseridos os terminais de ônibus. O Plano de Governo fala em bicicletários em todos terminais.
- ✓ Não está incluída a Operação Urbana Consorciada Água Branca, que deve ser aprovada e deveria contemplar estruturas cicloviárias.
- ✓ Não estão contemplados valores para implantação dos Planos Regionais Estratégicos nem para planos cicloviários que já estão prontos, como o da Subprefeitura da Lapa.

3. Custos para política cicloviária

Extremamente variáveis.

Ciclovias: no caso da Brás Leme = R\$600 mil/km;
no caso da Radial Leste R\$1 milhão/km
(realocação de postes, fiação, interferências, etc).

Sistemas de empréstimo Bike Sampa, Conviva e ciclofaixas de lazer = sem custos diretos do município (financiado pela iniciativa privada).

- Quanto custou a campanha de Radio e TV?
- Gastos do setor de gestão da política cicloviária da CET?

4. Aplicação em 2013:

CET teve R\$ 3mi, sendo 900mil para sinalização e semaforização. O restante será aplicado ou na Av. Eliseu de Almeida ou na Cohab José Bonifácio (cerca de R\$2 mi).

Liberação do Fundurb de R\$ 17 milhões para Jardim Helena (obra orçada em R\$20,5mi). Uso de orçamento da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras para complementar valor.

5. Previsão da LOA 2014

- Orçados os 340km da LDO em R\$ 44 milhões.
- Possibilidade de corte pela SEMPLA para R\$ 20 milhões.
- Necessidade de outras fontes de financiamento.

6. Fontes de financiamento:

Diversificar ou concentrar?

- FEMA: aplicável para uso da SVMA (parques lineares, parques, interparques, APAs, etc)

Fundurb: apenas usado por órgãos que não têm fundo próprio, o que exclui SVMA e SMT.

- Fundo Municipal de Trânsito (uso da SMT): projeto de lei prevê uso de 10%, que deve equivaler a quase R\$ 80 milhões (valores são variáveis ano a ano).

- Arrecadação do município / Lei Orçamentária Anual