

Reunião da Câmara Temática de Bicicletas

Data: **03 de maio de 2022** (terça-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Adail -CET
2. Daniela Mangini – CET-Imprensa
3. Dawton Gaia – Secretário Executivo do CMTT
4. Jackeline Melo – SMT-AT
5. João Cucci – SMT-AT
6. Luccas Bernacchio Gissoni
7. Luis Gregório – CET
8. Márcia – CET-GPL
9. Michele Perea – SMT-AT
10. Paulo Eduardo – Chefe da Assessoria Técnica - SMT-AT
11. Paulo Matias – SETRAM-Imprensa
12. Pedro Ivo – SMT-AT
13. Ricardo Pradas – SMT-AT
14. Rogério de Oliveira Ramos – SMT-AT
15. Viviane – DR CET

Conselheiros | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Aline Pellegrini Matheus – Conselheira Titular Bicicletas
2. Aquilla Couto – Conselheiro Suplente Bicicletas
3. George Queiroz – Regional Oeste
4. Jean Carlos M. do Vale – CTB, zona leste
5. Leandro Bazito – indicação CTB
6. Lucian de Paula – Regional Centro e CTB-zona Sul
7. Rogério Viduedo – Regional Oeste e Observador CTB
8. Sasha Hart – zona oeste
9. Thomas – bike-zona-sul e Conselheiro Regional Sul

Observadores:

1. Andrea Santana
2. Bergo
3. Felipe Claros
4. Isabela Santos
5. Renata Falzoni
6. Yang

Pauta:

1. Apresentação dos resultados do Banco Mundial sobre o BikeSP.
2. Retorno do Ofício 005/2022 retomada do programa Sexta Sem Carro.
3. Soluções para os problemas nas obras das avenidas República do Líbano, Indianópolis e Dom Pedro I. (apresentados pela CTB na reunião de abril).

4. Os projetos ciclo viários solicitados na última reunião ainda não foram enviados.
5. Apresentação de cronograma e andamento das obras das concorrências 002 e 003 - Quando as demais obras serão iniciadas? Quando as atuais serão finalizadas?
6. Cronograma de retomada das obras de reforma de ciclo faixas/ciclovias e lista das que serão contempladas - Nas concorrências não ficou claro a respeito da sinalização e da pintura das ciclo faixas/ciclovias. Qual empresa está responsável pela sinalização e pintura do que está sendo executado?
7. Explicações sobre a demora na implantação de ciclovias nas 160 vias prioritárias aprovadas em 2019.
8. Fiscalização ou instalação de câmeras de vigilância nas vias com maior número de carros estacionados ou invasão de motocicletas nas ciclo faixas.

CT BICICLETA 03 MAIO 2022

DAWTON GAIA – Bem vindos a mais uma câmara temática de bicicleta, a pauta é longa e o Thomas pediu para antecipar a terceira pauta - o Ricardo vai começar com a apresentação, Jackeline por favor.

JACKELINE - Bom dia a todos, faremos essa inversão de pauta, começando pela terceira. Conforme o Thomas pediu falaremos sobre soluções para os problemas nas obras das avenidas República do Líbano, Indianópolis, Dom Pedro. É que você tinham falado na reunião anterior quem vai apresentar é o Ricardo Pradas.

RICARDO PRADAS - Bom dia, vou ser rápido pois na apresentação maior, que é o item quatro isso está mais especificado - item por item - tanto na av. Sena Madureira quanto na av. República do Líbano, que é minha gestão, quanto da Indianópolis que é a gestão de outro colega nosso de SMT-AT. Está tendo acompanhamento tanto da equipe do Luis Gregório quanto do fiscal do contrato, que é o engenheiro Ariovaldo - para acompanhar as adequações e muito embora a parte maior seja da HABITEM - da contratada já tenha sido feita. Eu tive que gerar outros processos para a remoção de outras interferências que ainda sobraram. Então, esses locais já foram, inclusive, alvo de acompanhamento de reunião em campo com o auditoria do TCM para entender o que a gente estava fazendo nessas alterações para mostrar que estávamos mexendo o mínimo nos espécimes arbóreos, dada adequação que o Luis Gregório e a equipe dele já realizaram e Luís se você quiser colocar alguma coisa durante a minha explanação fica vontade. Vou dar dois exemplos, um eu mandei para Michele que estava acontecendo hoje o fiscal do contrato informou que foi autorizado a equipe pela nossa sinalização de rebaixar uma caixa de passagem de fio da semafórica que estava interferindo na av. República do Líbano com a Jauaperi se eu não me engano e também tem relógios de temperatura da SIURB, têm acho que 6 para remover entre Sena Madureira, Tiradentes e Republica do Líbano, e isso também foi levantado pelo Luís, então o que sobrou são interferências e adequações dentro de tudo aquilo que foi passado na última reunião e a gente falou que tinha adequações no projeto. O que os senhores vão acompanhar quando a gente chegar ao item quatro é a grande quantidade de atualizações que a equipe do Luis Gregório está sendo imputada a fazer face ao que nós estamos encontrando na rua por diversas razões, quando chegar à pauta a gente esmiúça para não redobrar a explicação e aí já com o apoio também do PowerPoint, então é isso, são 3 que tinham demandas - as execuções tiveram que sofrer adequação, teve o acompanhamento forte do fiscal e da equipe do Luis Gregório e a gente tomou isso como padrão para todo o programa desses 48 km, eu estou tentando me segurar para não entrar na pauta do item 4 porque já seria um gancho interessante, mas a gente tenta esmiúçar se os senhores tiverem dúvidas pontuais nos

encaminhe que a gente pontua cada caso em que pé está, como é que vai ser tratado e qual o tratamento que a gente vai dar. Acho que é isso nessa parte, quer complementar alguma coisa, Luís?

JACKELINE - Bom, posso fazer uma sugestão se todos toparem - que a gente já entre na pauta do Luis Gregório para dar sequência, pode ser assim? Pode ser Luís?

LUIS GREGORIO - Pode ser, sim.

MICHELE - é a pauta 5 que você comentou, é a da apresentação que você se referiu, não é, Ricardo?

RICARDO PRADAS - Isso a minha é a pauta cinco, ela especifica muito, inclusive esses casos aí que tinham sido levantados na reunião anterior.

JACKELINE - O que vocês acham? Pode ser assim.

DAWTON GAIA - Na sequência, 4 já faz o Luís e volta o Pradas novamente. É isso? Então pronto, vamos lá.

JACKELINE - Luiz pode começar, por favor. Pauta quatro são os projetos ciclo viários que foram solicitados na última reunião é que não haviam sido enviados os 48 km que estão em processo de implantação.

LUIS GREGORIO - Então a gente pode disponibilizar via processo SEI que está para consulta. A gente não disponibilizou esses projetos ainda, como Ricardo colocou esses projetos foram elaborados em 2019, 2020 durante uma época de pandemia muitos deles não tiveram uma vistoria presencial, então nós estamos fazendo ajustes em todos eles e nosso receio de colocar isso disponível para consulta é que gerem dúvidas, que a gente está tentando resolver são questões que estamos resolvendo na prática durante a execução a gente tem dutos, caixa de passagem, interferências que estão hoje e que até podiam não estar a dois anos atrás - que estão sendo tratadas com todos os ajustes necessários. Então o projeto não está fidedigno ao que está sendo executado tudo está sendo acompanhado pela equipe do DPM, pela equipe da GPL/DPM diariamente, então a gente está fazendo acompanhando junto com a empreiteira, junto com o fiscal de obras está se dividido em todas as frentes de trabalho, tirar todas as dúvidas e corrigir os possíveis erros. Então eu acho que a consulta pode ser feita através do processo SEI que já foi disponibilizado. Mas os projetos ainda estão todos sendo alterados conforme a necessidade. Tem alguns que não, que estão todos corretos, não tem nenhum problema, mas tem alguns que sim, porque mesmo quando a gente faz um projeto e você identifica que tem um relógio, às vezes na hora da execução você vai ver que o relógio tem uma altura que pode impedir que um ciclista passasse com segurança, então é necessário remanejar esse relógio algumas coisas que são obscuras que a gente não consegue nem vistoriar, por exemplo, você tem um gramado e quando você retira a grama você vê que tem uma caixa de passagem de um ponto de energia que precisa ser alterado, essas questões são tratadas e até com relação também a interferência de espécies arbóreas que a gente não vai remover então a gente está fazendo um caminho que fuja da arborização, de toda forma os projetos estão lá no processo SEI como disse já estão disponíveis para acesso, consulta e sempre que houver necessidade ou dúvidas, estaremos disponíveis para tira-las. Não sei se tem mais alguma coisa que alguém quer perguntar?

JACKELINE - Obrigada, Luís, colocamos no chat o número dos processos SEI que tratam das concorrências 002 e 003. Alguma inscrição? Thomas, bom dia. Pode falar.

THOMAS - Bom dia. É bom ver que vocês estão indo atrás dos problemas que a gente apresentou, o Ricardo citou os relógios e outras coisas. Ele falou que ele é responsável pela República do Líbano, e Sena Madureira eu passei no domingo agora lá e tirei algumas fotos, mas a maioria é coisa que acho que ele já respondeu. Tem uma questão de uma foto. Ele falou de relógio, eu ia perguntar de poste

de sinalização, porque tem alguns postes que estão na parte nova que eles consertaram, que eles alargaram ali a ciclovia. Estes postes também entram nos itens que vão ser realocados?

LUIS GREGORIO – Sim Thomas.

RICARDO PRADAS - Sim faz parte desse combo, o que vai acontecer e acabar valendo para todos os casos como a finalização requer a sinalização que é CET e não está prevista nesses contratos de SMT de implantação, quando for passada para sinalização, ela vai resolver todos os casos, os que forem relativos à sinalização, o que a gente quer adiantar é tudo o que é obra civil, então aquele caso da caixa de passagem, ou então os relógios de temperatura que são contratos de outro órgão que é SPOBRAS com a ÓTIMA a gente abriu um SEI a parte eu não tenho de cabeça aqui, mas eu posso passar para Michele colocar aí pra vocês, é que a gente mandou para SPOBRAS solicitando que ela faça a remoção e inclusive citando o acompanhamento de vocês e que faz parte do plano de metas do município sem isso, a gente, lógico, não vai considerar entregue pelo amor de Deus essa foto aí ela é assustadora por diversos motivos, não vamos nem entrar no...

THOMAS - Não, mas se vocês já estão vendo que vai ser realocado o relógio está tudo certo, era só para tirar essa dúvida.

RICARDO PRADAS - A nossa preocupação maior de não conformidades era algumas coisas que você estava colocando, que a gente já tinha visto é se tiver lugar ainda que está difícil do ciclista passar porque ele não passa entre a árvore e o negócio. Então esses casos, desse poste, dessa caixa, essa situação.

THOMAS - Essa caixa que você mencionou?

RICARDO PRADAS - Sim, essa que eu acabei de mencionar essa e vai rebaixar para poder ter uma situação plausível de circulação, então o que não for nem sinalização e nem árvore algum lugar em que ficou estreito e a árvore interfere. Essas situações que a gente pediria para vocês levantarem se ainda está ocorrendo em algum lugar para a gente chegar nisso é inclusive até rebalizamentos vão acabar precisando ser feitos etc. É porque acabou ampliando bastante o canteiro central e isso é um negócio que é bom para a segurança, já que ele cria algum atrito lateral e acaba reduzindo instintivamente a velocidade.

THOMAS - Sim, ia perguntar especificamente na Indianópolis não sei se você consegue me responder aquela, não sei se é uma Figueira, uma seringueira entre a Nhambiquaras e a Maracatins.

RICARDO PRADAS - A dúvida é se a seringueira sai? Ela fica. O nosso receio, a nossa questão sempre é que independente da construção da estrutura ciclo viária ela já ocupa uma parte do leito que seria ampliação e essa é uma área que salvo engano da minha parte já está prevista a ampliação também do canteiro central por fora da árvore, só o processo para a gente conseguir fazer a compensação disso e ter os aceites de SVMA e não dar problema jurídico ou de crime ambiental pra ninguém. Ele é mais extenso do que o tempo de contrato que a gente tem para executar. Então são situações impraticáveis e vocês vão ver depois na apresentação que estas situações não especificamente de espécime arbóreo elas vão se repetindo ao longo de todas ou quase todos os locais que a gente colocou é para vocês como estrutura, é porque a cidade é dinâmica e as coisas vão acontecendo e os serviços estão sendo executada além de estrutura ciclo viária. Então, o que acontece é que parece que a cidade não tem nada acontecendo e no final das contas tem um monte de coisas acontecendo e muitas delas é com interferências que requerem a gente organizar um pouco a logística de obras de todo mundo. Mais eu vou colocar mais pontualmente na apresentação.

THOMAS – Não sei se já estou entrando muito na apresentação mais só uma ultima pergunta é Indianópolis eu sei que não é sua e o projeto deve ter mudado também, mais a guia da direita vai ser modificada porque até mandei para o Dawton esta com 80cm .

RICARDO PRADAS - Não - vai ampliar essa guia para direita, Thomas para o leito carroçável. O que está acontecendo? Nesta semana especificamente, a gente tem uma medição para resolver relativo aos últimos 30 dias, e o fiscal do contrato tanto que ele mandou foto, que eu passei para a Michele sobre a situação da caixa, ele vai ver todas essas situações e ver na medição o que falta realizar para considerar que foi entregue para gente poder passar para a sinalização. Para o Luis Gregório encaminhar o projeto, sinalização para sinalização ou se ainda falta execução de coisa pra fazer, lógico que esse monte de pedregulho não é uma concretagem onde passa alguma bicicleta, então com certeza ainda tem.

THOMAS - Não, isso é uma obra que começou agora. Dá pra ver, mas eu fiquei com essa dúvida? Porque tava bem estreita aqui.

RICARDO PRADAS - É isso vai acontecendo em diversos locais. Você vai ver que isso vai se repetir praticamente na cidade toda, em todos os locais que a gente elencou e tem o contrato.

THOMAS - É, não sei se você chegou a passar, mas se tiver o seu e-mail para gente mandar as fotos que acho que adianta? Mandar foto e endereço dos locais que a gente achar coisa que a gente estranhar.

RICARDO PRADAS - Eu ponho no chat.

DAWTON GAIA - Pode colocar no e-mail do CMTT também, viu?

MICHELE - É, eu acho melhor Thomas. Se você puder colocar no e-mail do CMTT, a gente distribui aqui.

DAWTON GAIA - A gente distribui se não fica assim, é desorganizado.

THOMAS - A gente sempre copia o CMTT mas aí, às vezes o e-mail dá problema.

DAWTON GAIA - Não tem problema se estiver copiando o CMMT, ótimo. Só não esquece de colocar copiar CMTT para redistribuir para cada gestor e fiscal do contrato para ter ciência do que está acontecendo e das informações que você está passando, que são alias informações muito importantes essas vistorias que vocês fazem e essas fotos que vocês mandam. Eu tenho aqui conversando com eles e tenho até redistribuído as fotos com vocês estão me mandando. Mas é isso, agradecemos a colaboração.

JACKELINE - Está Joia. Obrigado. Jean, por favor.

JEAN - Bom dia. Feliz aniversário, Luís. Na verdade eu só queria tirar algumas dúvidas referentes à Avenida Dom Pedro I a obra está paralisada neste momento e antes do que estava sendo executada, era em cima do canteiro central com concreto e a gente recebeu algumas fotos e eu fui lá agora na parte da manhã para ver como que estava, e a única coisa que a gente achou foi o que parece o início de uma ciclo-faixa no meio da avenida e queria solicitar os projetos novamente que a gente já solicitou os projetos atualizados e segundo entender, o que foi que aconteceu ali? Porque a paralisação da obra? porque a troca do modelo de ciclovia para ciclo faixa? Porque a escolha do canteiro central?

DAWTON GAIA – Luis, você pode responder?

BERGO - Desculpa, queria fazer um adendo também á essa situação da Dom Pedro também fiz vistoria lá e eu verifiquei algumas coisas e eu só vou apontar rapidamente. Tem já há alguns anos um degrau entre a conexão da Tereza Cristina que é onde vai ser a praça do monumento e conexão que vai lá para Ricardo Jafet há muitos anos está aquele degrau ali e estou só ressaltando que aquilo precisa sumir precisa ter uma guia rebaixada, então só vou fazer esse adendo rápido aqui, obrigado.

DAWTON GAIA – A idéia Bergo é que todos esses problemas saiam durante esta gestão que estamos fazendo inclusive com possíveis contatos que nós estamos tentando fazer aqui pela Secretarias para resolver definitivamente aquelas me parece que são 116 rebaixamentos de guia que não foram realizados, que foi uma intervenção que tinha sido da SMSUB na época e eles terminaram não realizando por conta de vários motivos e aqui ninguém está querendo jogar pedra em ninguém pelo contrário, nós trabalhamos sempre juntos. Então, com certeza todos eles serão resolvidos, e para isso nós precisamos fazer um contrato específico para esses rebaixamentos, com relação a Dom Pedro o Luis já vem fazendo uma proposta diferente daquilo que foi proposto no início me parece que o motivo foi que no local do canteiro que foi proposto inicialmente porque a primeira parte do projeto tem um tombamento.

LUIS GREGORIO - É isso mesmo. Bom dia. O projeto quando foi pensado lá atrás a gente pensava em fazer uma ciclovia pelo canteiro lateral, mas a gente observou também que tinha algumas agulhas que poderiam criar dificuldade e insegurança e também a gente notificou fez contato com o CONDEPHAAT e descobrimos que as guias da Av. Dom Pedro elas são tombadas e não podem ser modificadas, então a gente optou por fazer uma ciclo faixa, que vai ocupar toda a parte central, onde tinham zebrado ligando desde da rua da independência até a praça do monumento e com isso a gente vai também resolver essas questões que foram levantadas pelo Bergo, esse degraus que eram restos da última implantação, que a gente não conseguiu viabilizar até então. Então houve uma mudança do projeto por conta do tombamento das guias. E esse ano, que é o ano da reinauguração do museu do bicentenário da Independência tem todo um movimento lá no entorno, então a gente tem que ter que trabalhar em conjunto com o CONDEPHAAT com todos os órgãos que estão envolvidos ali para a reinauguração do museu e a gente espera trazer uma estrutura ciclo viário condizente com que a avenida merece.

DAWTON GAIA - Só completando um pouquinho neste caso específico da Dom Pedro me parece que tem, que surgiu uma obra da SIURB nós não sabemos exatamente onde vai ser essa obra se no canteiro central ou lateral mais existe a possibilidade de ter uma obra da SIURB ai.

RICARDO PRADAS – Dawton, isso tudo está na apresentação ai dá para especificar todas. Eu fiz um trabalho grande para especificar todas as interferências. A gente já pontua.

BERGO - Só fazer outro adendo aqui que é sobre a própria avenida eu verifiquei, por exemplo, que ali a velocidade então a gente tem hoje essa via que vai ser no centro a gente vai ter a ciclo faixa ali e é 50 km por hora. Eu quero saber se estão planejando diminuir para 40km, como é, por exemplo, no conselheiro Furtado, que é muito semelhante à estrutura que ela está no meio da via, lá na Liberdade, ali no Cambuci e ali é uma velocidade menor. Eu acho que seria super interessante vocês pensarem nisso, porque ali não tem muitos acessos transversais então os carros vão bem rápidos ali, então é interessante pensar numa diminuição de velocidade.

JEAN - E uma outra dúvida que eu fiquei na verdade, referente ao projeto da Dom Pedro foi quando eu percebi que vocês estavam fazendo a troca do projeto, não é de uma ciclovia para a ciclo faixa no centro da via do porque não ter sido usado as vias locais, ? Porque usar a via expressa da avenida para fazer um projeto, outra coisa eu acredito que também que está na apresentação que vai ser em seguida, mas é a largura, eu fui lá e a parte que está que tiraram a capa do asfalto, ela é realmente bem estreita, isso resvala inclusive no problema que a gente já vem falando nas últimas reuniões, que é a falta do envio dos projetos, porque não tem como a gente colaborar sem ter os projetos em mão. E aí a gente fica sem ter o que fazer, basicamente para poder auxiliar vocês. Então a gente não sabe nem a largura do que foi definido assim no projeto.

JACKELINE – Luis ou Ricardo gostariam de colocar alguma coisa? Bom, eu não vejo inscrições. A minha sugestão é que a gente já vá para a pauta número 5 para dar sequência e depois a gente volta no nos informes do bike SP, tudo bem? Então, Ricardo está com você?

RICARDO PRADAS – Já anotem as questões por local que houver e aí no término a gente já vai explicando esmiuçando por lote ou por localização ou porque da tomada de decisão quanto a logística de obra. Só como preâmbulo o que aconteceu em diversas situações foi o encontro de outras obras e de outras manutenções que são realizadas pela cidade.

00:26:59 a 00:40:23 APRESENTAÇÃO SERA DISPONIBILIZADA

RICARDO PRADAS - É isso, gente. Vamos agora todas as dúvidas e questionamentos que ocorreram durante apresentação.

JACKELINE - Obrigado, Ricardo. Temos quatro inscrições, o Leandro e o Felipe, fazem suas colocações. O Luís e o Ricardo respondem. Depois a gente passa para os próximos. Pode ser assim? Leandro, por favor, na sequência Felipe.

LEANDRO - Bom dia. Reparei a questão da radial e expresso novamente preocupação com o entorno, nós já dizemos a algum tempo da necessidade de algumas ligações para fluir bem e também está saindo a Dom Pedro já tinha saído a Teresa Cristina, e temos aí também a questão da ligação da leste com o centro novamente, nós temos Anhaia Mello, que não conecta como Ipiranga. O Viaduto Grande São Paulo, que em 2020 informações que a gente teve de vocês que teria começado a obra e até agora, nada. A gente está um pouco preocupado com essas Interligações a Radial tem a questão do muro que vai demandar um pouco mais de tempo. A gente sabe das dificuldades e tudo mais. Só que a gente está preocupado com esses entornos, salientamos com a necessidade também daquela ciclovia que saiu da Tobias Barreto, que também estava em averiguação para voltar, porque saindo a da Radial e a da Bresser, ela é importante, então a gente está com essas dúvidas do que vai acontecer com esses entornos. As ligações com o centro não estão saindo e para sair, inclusive essas da Radial e do Grande São Paulo e o Pacheco Chaves vamos ter necessidade de algumas obras para interligar, e a gente está em dúvida se isso vai sair, se não, vai estar projetado, quando é que vai sair o do grande São Paulo a gente não tem mais notícia.

JACKELINE - Obrigada Leandro, Felipe.

FELIPE - Bom dia. Parabéns, Luiz, seu aniversário. Eu tenho duas colocações para fazer a respeito da apresentação. Uma delas aqui, no caso do viaduto Bresser, já citado, a questão dos semáforos, a gente tinha reuniões com Dalton e equipe até o ano passado e a gente tinha uma questão de contrato de semafórico que eu queria entender se isso foi sanado ou não, até porque ali realmente é necessário implantação de um semáforo porque a travessia do parque da Mooca para o canteiro central do viaduto Bresser é extremamente movimentado ali todo mundo acelera muito. Segunda questão é sobre a Radial leste, a gente tem muitas dúvidas sobre que solução de projeto foi adotada? Porque o projeto que a gente tem acesso, que aquele que estava disponibilizado no e-Negócios a gente entende que ele tem uma série de problemas. A ciclovia da radial não pode ser feita como um puxadinho, porque ela é uma das principais ciclovias estruturadoras da zona leste. Então fazer uma calçada compartilhada, uma calçadinha estreita e chamar de ciclovia, a gente entende que não é uma solução adequada porque ali tem um volume gigantesco de ciclistas e com essa conexão com o centro, a gente está induzindo um volume ainda maior, eu queria entender essas soluções de fato se vocês estão pensando nesse contexto de ciclovia, de estruturação de uma zona que tem mais de 1/3 da população de São Paulo. E como essas soluções vão ser, enfim, materializadas no território? Obrigado.

JACKELINE - Obrigado Filipe. Luís e Ricardo. Podem ficar à vontade.

RICARDO PRADAS - Deixa eu falar sobre o Bresser que é o que eu consigo responder que não é relativa ao projeto e sim implantação tudo isso foi conversado para ser implantado no caso ali, Felipe é realmente para garantir a segurança das travessias tanto de um lado quanto do outro do

tabuleiro sem a semaforização eu vejo com potencial de acidentes. E o que a gente entendeu ali é que o controlador que já existe, ele consegue assimilar mais os focos que são necessários para fazer a parte da travessia e reprogramação, então é colocação de focos. É isso que foi projetado pela área de semaforizada dos dois lados, além da sinalização horizontal que vai, é acompanhar toda implantação.

LEANDRO - É, desculpa interromper é nós falamos também na época sobre a questão da velocidade a alguma coisa projetada para diminuir isso, ou até mesmo regular isso.

RICARDO PRADAS - Olha quanto a velocidade e não sei se isso está contemplado no projeto da área projetista, a gente se ateve mais a situação de obra, mas eu acho que é uma solicitação plausível, assim como acontece nos outros casos, embora em algumas partes do dia o viaduto Bresser apresenta uma quantidade bem alta de veículos e não se consegue desenvolver velocidade a gente não pode falar que as pessoas rodam só no horário de pico, muito pelo contrário, quem sai de bicicleta acabar utilizando um tempo a mais, até para conseguir chegar e é uma situação plausível agora, não sei se o Luis quer complementar alguma coisa em relação a isso. Tem alguma previsão nesse sentido?

LUIS GREGORIO - Complementando o que o Ricardo falou sempre que a gente coloca uma estrutura ciclo-viária, a gente prevê redução de velocidade para ficar compatível o modo não motorizado com o modo motorizado, então, fica tranquilo que esta em projeto a previsão de redução de velocidade, sim.

LEANDRO - É Luis, hoje a gente percebe um pouco de abuso na velocidade, porque não tem, não tem radar. E assim a gente sente essa necessidade. Por isso que eu estou falando aqui está talvez só sinalizar, não resolve.

LUIS GREGORIO - Eu te entendo, mas aí entra num outro quesito que é a fiscalização eletrônica, que são contratos que estão além da competência da área que eu coordeno, que a gente é a área projetista, então é bem delicado. Acho que isso a gente pode conversar depois uma forma de encontrar uma solução, mas a gente busca através do projeto fazer uma redução de velocidade para que fiquem compatíveis os modos ativos com os modos motorizados. Mas a fiscalização é outro quesito.

DAWTON GAIA - Só completando o que o Luis está colocando Leandro, qualquer alteração e novas implantações de equipamentos, redutores de velocidade eletrônicos, eles exigem investimentos e novas licitações. É um contrato estabelecido que tem um quantitativo específico que não pode ser alterada porque foi feito uma licitação. Então todas essas ampliações, essas propostas podem ser consideradas sim, podemos colocar nas nossas propostas futuras, mas neste momento nós não temos como resolver, porque contrato estabelece um limite de locais com esse tipo de equipamento, então acho que tanto a suas sugestões quanto as do Bergo com relação aos limites de velocidade, na Dom Pedro e no viaduto Bresser, está sendo pensado no projeto como o Luis está colocando, e sim e claro que é uma nova proposta uma nova forma de pensar até para poder buscar um contrato capaz de atender essas demandas, inclusive um dos assuntos da nossa pauta está no último assunto, depois vamos falar sobre isso um pouquinho. É de fazer uma fiscalização eletrônica nas redes cicloviárias.

JACKELINE - Obrigada. Nós temos inscrição do Bergo e do Thomas, podem falar e depois eles respondem.

BERGO - Eu vou apontar aqui três itens das novas ciclovias e queria entender sobre primeiro a Abraão Ribeiro, que ainda não está previsto o início. Queria saber quando inicia como a gente não tem os projetos. Fiquei curioso para entender como é que vai ser as conexões ali. É estou me

antecipando aqui, mas acho interessante porque não é uma coisa complexa, porque o trecho é pequeno, mas como é que vai conectar com a Av. Vicente Marques, com a Rua do Bosque e também com a Norma Giannotti? E aí tem uma extensão só como curiosidade, ali na Rudge a gente tem um passeio que há muitos anos e existe ali perto da LBV e os ciclistas usam aquilo ali eu queria saber se ia ter uma remodelação dessa estrutura também está prevista, porque é também uma conexão do Centro com a Norte vai dar lá na ponte que vai para Santana. Depois da Treze de Maio curiosidade também não vi o projeto, vai passar sobre o viaduto ou não? é super interessante saber isso porque o viaduto é o caminho comum, normal, seria natural passar por sobre o viaduto, então se também vai ter as mesmas questões que está acontecendo aí na Bresser, tem que estruturar ou não o viaduto e ali é uma via bem rápida, se for pensar assim, tem que pensar também na redução de velocidade e por fim, na Santos Dumont eu que passei lá para ver eles estavam para começar a concretagem no final de semana não fui essa semana para saber se já começaram, mas a Ponte das Bandeiras está sofrendo, já tem buracos incríveis ali na Ponte da Bandeira, principalmente no comecinho dela, vindo da zona norte, tem um buracão ali na ciclovia que já existe ali, se essa manutenção está dentro do lote, da HABITEM da contratação porque entregar a ciclovia com esses defeitos ali é ruim, então as minhas questões era só mais essas curiosidades, queria saber de vocês.

JACKELINE - Thomas, por favor.

THOMAS - Na verdade não vou ficar claro lá no começo que da apresentação se a Dom Pedro vai ser ciclovia ou ciclo faixa no meio vamos dizer na divisão dos sentido da via e qual vai ser a largura? Depois que for mexido porque é meio estreita fiquei com a impressão quando eu passei lá, passei de carro, não de bicicleta da última vez, mas é o que eles falaram a parte que está fazendo a fresa está bem estreita ali e o pessoal corre bastante porque tem poucos radares eu não sei se é o caso de baixar para 40km igual conselheiro Furtado, que depois que baixou para 40km e estreitou as faixas de rolamento melhorou bastante.

JACKELINE - Obrigado, Thomas.

RICARDO PRADAS - Deixa eu colocar só então sobre a Santos Dumont porque é a única parte que é de obra. Depois as outras questões são de projeto. Se for a algum local onde não tenha ciclovia ainda com certeza não vai ser entregue sem refazer a capa asfáltica se for em local que já existia ciclovia, o que a gente vai acabar utilizando vai ser a manutenção que é essa outra ata que já está encaminhada e mais pra frente a gente detalhe, porque também é assunto dessa pauta de hoje mas de qualquer maneira a intenção é sempre entregar 100% se tiver alguma inadequação no trecho onde a gente vai refazer nem que precise fazer sub-base e base também está previsto, desde que seja no trecho que está projetado.

LUIS GREGORIO - Eu vou complementar respondendo às questões sobre projeto o da Dom Pedro é uma ciclo faixa pelo eixo da avenida, com alteamento nos cruzamentos onde vai ter aquele refúgio para pedestre para travessia. E a largura fique tranquilo que a largura esta adequada, sim, tanto que vai ter um rebalçamento das faixas veiculares para poder ter uma largura suficiente para ser bidirecional. A Treze de Maio também vem pelo canteiro central tem um alargamento do canteiro central em toda a extensão e ela passa por sobre viaduto para chegar até no cruzamento com a Praça Amadeu Amaral. Tanto que a gente, já no ano passado conversou com o subprefeito, que ele estava fazendo jardins de chuva, plantando algumas espécies arbóreas a gente, já negociou com ele para poder ter um plantio adequado para fugir da nossa ciclovia. A Abraão Ribeiro, ele perguntou sobre o início do projeto e isso eu acho que o Ricardo pode responder, eu não tenho conhecimento da previsão.

BERGO - Perguntei também sobre as conexões? Com a Vicente, com a Gianotti e como curiosidade saber se vocês estão pensando na Rudge, porque a Rudge tanto como a Abraão ela conecta o centro

com a zona norte e na Rudge existe um passeio lá que é muito antigo aquilo e se eles vão readequar aquilo também acharia super interessante pensar nisso.

LUIS GREGORIO - Em relação a Rudge a gente vai ter que rever porque a gente esta falando agora de novas conexões o que existe seria manutenção para adequar e melhorar. Então é o que, dentro do que o Ricardo e o Dawton colocaram que está sendo proposta uma nova ata para poder fazer manutenção e readequação do estudo. Então isso entra numa outra etapa, essa agora é de implantação e tudo o que está sendo implantado atualmente a previsão é de que seja conectada com a rede, a gente não quer fazer nada que fique sem uma conexão direta com outra estrutura já existente ou com futuras. Então está pensado na Norma Pieruccini, na Rua da Balsa isso tudo estava pensando em conectar. A Michele ou a Jackeline colocou o número do SEI onde estão nos projetos. Por favor, dê uma olhada o acesso está liberado também para você olhar meus projetos e tirar essas dúvidas aí.

JACKELINE - Obrigada, Luís.

RICARDO PRADAS - Deixa eu só complementar esse trecho aí da zona norte, ele era o último da sequência que a empreiteira vai entrar. Então, quando chegasse ali, ele ia acabar fazendo Abraão Ribeiro, Ordem e Progresso, Porto e Freguesia para ter uma lógica de obra próxima, sempre que precisar se mover material, usar frisadores era, então eu imagino que seja uma outra sessão. Como eles começaram na área de Moema depois foram agora para esse trecho inicial da zona sudeste, vamos dizer assim que é o Bresser, Dom Pedro é e um outro pedaço, outra frente na Alberto Zagottis e Nações Unidas. Quando chegar que imagino que é o último pedaço, vai ser esse trecho de zona norte, com esses três locais juntos. Imagino que isso seja pra meados de julho, dado que vai até agosto o contrato, então deve ser o último trecho de obra.

JACKELINE - Está Joia, obrigado. Agora nós temos a Renata e o Thomas. Renata bom dia, por favor.

THOMAS - Renata, posso fazer uma pergunta para Luís, do que ele acabou de responder na verdade.

RENATA - Vai nessa. Porque eu vou pontuar um adendo muito importante, vai nessa Tomás.

THOMAS - Por que começou a Dom Pedro como ciclovía e virou ciclo faixas é uma questão de largura, alguma coisa de projeto, porque vocês começaram com ciclovía, agora ela virou ciclo faixa, sendo que ele tem um problema de velocidade. Não sei se faz sentido meu ponto de vista como ciclista que passa ali, entendeu? Eu não sei qual o motivo.

LUIS GREGORIO - Eu respondi, vou responder novamente e isso é uma questão de que as guias das via, aqueles canteiros laterais, eles têm um tombamento histórico, então não dá. Não é possível fazer uma ciclovía no molde que estava sendo pensado e em função também daquelas agulhas para a pista local e vice-versa, então optamos por fazer um ciclo faixa.

THOMAS - Mas naquele trecho central não pode ser elevado também por essa questão da preservação do tombamento? Onde vocês falaram que vão fazer a ciclo faixa hoje? Ali não pode ser levado? Como ciclovía?

LUIS GREGORIO - É uma situação que você cada vez que você eleva para fazer uma ciclovía e você tem uma diferença de entre a pista e a ciclovía que vai exigir uma proteção e vai colocar um gradil que talvez vá roubar um espaço necessário para fazer a construção de uma ciclo faixa. Então com o ciclo faixa no mesmo nível da pista, você ganha em largura e mantém a mesma conectividade.

THOMAS - Entendi na minha preocupação aqui.

ROGERIO VIDUEDO - É isso não procede porque tem outras pontes que tem ciclovía em faixa elevada e não tem gradil.

THOMAS - Eu entendo que tem essa questão do gradil pelo manual. É que a minha preocupação é que ali, durante a semana, em horário de pico, eu já vi pessoal fazendo a Paulistinha a conversão proibida ali no meio. E o meu medo é que aconteça que nem na Conselheiro Furtado estava acontecendo antes que o pessoal vira em cima que nem aconteceu na Bento Guelfi, no passado também. E pegue alguém que está andando ali. Quando alguém faz a Paulistinha se for ciclo faixa não ciclovia. Porque ali o pessoal é bem irresponsável, porque eles tentam fugir do trânsito ali no finalzinho da avenida do estado, indo para juntas, provisórias. E aí acontecem essas coisas.

DAWTON GAIA - Primeiro que nós somos obrigados a fazer o equilíbrio financeiro. Quando você faz essa mudança de local, então primeiro problema que surgiu foi o tombamento lá das guias e nós não podemos mexer, então nós colocamos no canteiro central se fosse fazer uma ciclovia como está se propondo primeiro tem que fazer um pouco mais larga para que para poder adequar essa questão do gradil um dos elementos mais caros que existe no projeto da ciclovia são os gradis laterais. Realmente eles são muito caros, ou seja, o valor proposto para fazer uma ciclovia que era apenas retirar uma grama e colocar o concreto é diferente de você fazer uma ciclovia que você tem que fazer guia sarjeta e calçada, e colocar gradis, ou seja, ia ficar completamente fora do que estava previsto no contrato, que foi licitado. Então não é possível fazer essa transferência neste momento, desse formato, ou seja, para fazer isso, teria que fazer uma nova concorrência então nós optamos em fazer essa ciclo faixa que ficaria mais próximo do valor que está sendo contratado e a empresa que foi contratada para fazer e aceitar nossa proposta de mudança.

THOMAS - Entendi, então talvez seja o caso de pensar numa redução de velocidade ali, porque o pessoal corre ali e a conselheiro Furtado tinha esse problema depois que reduziu a velocidade, não teve mais problema ali.

DAWTON GAIA – Você tem razão não só por causa da bicicleta que está ali no meio, acho que como nós vamos ter a comemoração do bicentenário do monumento talvez seja o caso de repensar esta via vindo lá do Parque Dom Pedro até o monumento, uma nova estrutura de redução de velocidade mesmo, mas vai entrar como sugestão da nossa reunião aqui e enviar para nossa áreas de segurança para fazer esse estudo e dar andamento.

THOMAS - Ainda mais porque tem muita travessia de pedestre, é por causa dos pontos de ônibus que estão nos dois lados da pista.

DAWTON GAIA – E isso vai aumentar muito inclusive depois que for reinaugurado, o monumento principalmente final de semana que aquilo vai virar realmente um ponto turístico muito grande.

THOMAS - Mas fica a sugestão de reduzir a velocidade ali, então. E acho que o Luis Gregório tinha falado que talvez eleve perto dos cruzamentos ali. Aí acho que resolveria uma boa parte desse problema também, reduzindo a velocidade, e elevando só nos cruzamentos, ajudaria.

JACKELINE - Obrigada Renata. E na sequência o Jean. Bom dia, Renata.

RENATA - Beleza, você só complementando este assunto da ciclo faixa, que eu acho muito importante é que ela requer muita manutenção, uma sinalização de piso adequada e com manutenção porque a gente sabe muito bem que tem um vandalismo intencional de descaracterizar a sinalização, tem que ter faixa de escape, especialmente quando nós estamos falando no meio da avenida, uma faixa de escape para erros, como tem, por exemplo, a ciclovia do Parque do Ibirapuera, por incrível que pareça, ainda que seja apenas colisão de mobilidade ativa, elas acontecem. Imagine como motorizadas de grande calado, e essa sugestão que o Thomas está falando tão bem como sugestão nada mais é do que uma obrigação, você tem que realmente começar a diminuir a velocidade eu trocava a palavras sugestão - tão delicada - quase que como uma imposição de manual mesmo, por onde estava mobilidade ativa, a gente tem que realmente diminuir a velocidade.

O ponto que eu tenho para colocar ele é um ponto sensível, ele vai dar uma fugidinha, mas ele é sensível. Ontem tive que pegar um carro para levar um cachorro para o veterinário, eu vinha pela República do Líbano observando a obra o que acontece? Eu vou te dar uma visão de motorista que é terrível, mas é o que acontece que você tem no cruzamento da República do Líbano que depois começa a Indianópolis e aquela Avenida Ibirapuera, o parque da bicicleta. Vocês estão graças a Deus aumentando canteiro central fazendo a ciclovia de fato como merece e tem um isolamento dessa obra, sucede que a direita tem uma obra de um edifício que está sendo feito, em que o caminhão betoneira ocupa uma pista, então o que acontece? Está obra aparentemente parada uma betoneira ocupando a pista e todos os motoristas putos com quem? Com ciclovia não com a betoneira. Então a betoneira parada tem que vir CET e tirar ou então tira o isolamento da obra que está parada, não tinha ninguém trabalhando e a obra parada. O motorista que pensa pequeno e só pensa motorizado, que não era o meu caso, eu estava puta com a betoneira, todo mundo putado com a obra, entendeu? Então assim eu posso apontar a cidade tal o inferno de obras, o inferno. Betoneira, parada em cima de ciclovia, vocês tão sabendo muito bem que é várias, agora uma betoneira pegando uma faixa de rolamento em cima de uma avenida que tem três já está uma com a obra da nossa ciclovia, ferra pro nosso lado a opinião pública, vai cair na CET? Esses a da Hadadistas petistas, o caramba, fica todo mundo em cima da ciclovia que naquele momento não tinha ninguém, mas tava uma betoneira parada lá também, não fazendo nada ocupando espaço, porque ela estava parada e descarregada. Ela estava ocupando o espaço, entendeu? Então assim eu sei que vocês têm um cobertor deste tamanho para uma cama desse tamanho, mas assim as obras estão folgadas estacionando em cima da ciclovia e no caso dessa obra daí quem está pagando o pato somos nós, ciclistas. Com essa posição que eu tenho para falar neste momento.

JACKELINE - Obrigada. Jean, por favor.

RENATA - Eu na verdade gostaria de uma resposta da CET. Relação a isso.

JACKELINE - Sim, a gente vai responder.

JEAN - É, na verdade, eu só queria falar novamente sobre a Dom Pedro porque é super problemático você trocar uma ciclovia por uma ciclo faixa, colocar ela no meio da avenida, numa via com o volume de caminhões super intenso numa velocidade super alta, assim, eu acho pessoalmente que o que vai acabar acontecendo mesmo vai ser uma Bento Guelfi parte 2 a diferença é que, como vai ser no bairro do Ipiranga, a gente está avisando que não é para fazer isso, que deveria ter sido uma ciclovia e vocês vão insistir em fazer esse modelo eu acho super importante, inclusive isso fica registrado aqui na reunião da Câmara da bicicleta, a gente está avisando que vai dar errado, você acabou de falar, Dawton que vai virar um ponto turístico super forte na região já é só o parque que tem ali já é um ponto atrativo muito grande para os colégios em volta. Então estou imaginando crianças que vão sair ali da região da Avenida do Estado vão pegar a Avenida Dom Pedro I em direção ao parque e vão ser assassinadas por algum caminhão super gigante e a gente vai poder assistir à opinião pública, tem um vereador da região que apoia que sejam feitas ciclovias elevadas com segurança e não ciclo faixas. E imagina o que vai acontecer, qual a opinião que ele vai emitir quando ele descobrir que pegaram um projeto de ciclovia e transformar em ciclo faixa? Então, essa é a minha posição aqui, tipo, registrado. Só complementando aqui a minha fala que eu esqueci de dizer, mas eu acho que seria super, já que vocês não vão mudar o projeto que a gente sabe como que vai ser no mínimo, eu acho que além da redução de velocidade e da intensificação da fiscalização, deveria também ser proibido o trânsito de caminhões nas faixas expressas.

JACKELINE - Obrigada, Ricardo e Luiz favor.

LUIS GREGORIO - Só vou responder em relação a caminhão me surpreende a sua fala Jean porque ali está dentro da zona máxima de restrição de circulação do caminhão a ZMRC a qual eu ajudei a construir. Então, se tem caminhão lá está irregular, porque ela só permite a circulação de caminhões

de pequeno porte VUC então não tem autorização pra caminhão e se você observar, por favor, faça uma foto, um registro para a gente entender.

JEAN - Então, enquanto eu estava tirando a foto, desculpe interromper que falta de educação, mas é enquanto estava tirando a foto que eu compartilhei aqui, passou um caminhão bem grande assim do meu lado e isso mostra como se no sentido do que você acabou de falar, mostra como que a fiscalização ali funciona. Então a gente já vê que é uma situação que acontece que provavelmente vai se manter.

LUIS GREGORIO - Você identificou se o caminhão era da obra da SIURB que estava fazendo lá assim, que tipo de caminhão, para onde ele foi? É isso que a gente tem que investigar, porque a autorização para os caminhões circularem dentro da ZMRC é para caminhões que estejam identificados trabalhando em serviço público ou a serviço de uma obra, então eles podem circular sim dentro de período determinado e autorizado pelo próprio DSV . Então é isso que a gente precisa ver.

JEAN - É na verdade, a problematização que eu queria fazer mesmo sobre essa questão é mais que independente do porque o caminhão está ali, se ele está prestando algum serviço, que é essencial ou não, quando ele passasse ele causar uma colisão com um ciclista, ele vai matar o ciclista. Independente de se ele tem autorização ou não ou de ele estar indo prestar serviço a uma obra pública ou não, entende é essa problematização que eu quero fazer, e não outra questão assim, de ser proibido caminhão agora ou não.

LUIS GREGORIO - Entendo perfeitamente, mas a gente tem situação semelhante em outros lugares de São Paulo também é isso é uma questão de convivência então a gente não pode simplesmente falar, não pode proibir caminhão, não fazemos estrutura ciclo viária onde passam caminhões, não, a gente tenta proteger, fazer da melhor forma possível para aquele local como o Dawton explicou, a alternativa encontrada foi em vez de fazer a ciclovia nos canteiros laterais, foi fazer uma ciclo faixa no eixo da avenida e a gente está cuidando para que isso seja feito da melhor forma, com segurança. Por isso que, como o Dawton falou e se necessário, nós fizemos o projeto, propusemos a redução de velocidade vamos trabalhar em conjunto com a gerencia de segurança para fazer propostas para melhoria na segurança na região e evitar que qualquer tipo de sinistro possa acontecer.

RICARDO PRADAS – Só complementar, responder para Renata, a gente acha a mesma coisa eu acho que é inconcebível você ter um caminhão no meio da avenida no horário que não seja madrugada, fazendo isso ou que fosse só no entre pico e aí as fiscalizações vão ocorrendo conforme a gente tem os acionamentos e consegue chegar para atender, agora essa visão que você passou é muito parecida com algumas situações em que nós todos que somos do poder público, já vivenciamos do tipo você está num semáforo apagado, operacionalizando e passa, o motorista falou, tinha que ter um agente da CET aqui, por isso está com trânsito. Não é porque o semáforo está apagado e sim porque tem um agente lá no local, mas é o que você falou, o cobertor é menor do que deveria ser, tem cidades do mesmo porte que tem, tem muito mais agente, mas não dá para dizer quem está olhando e está vendo a obra da ciclovia como uma obra que é responsável pela lentidão isso é incongruente, porque quando eu não tinha concretagem, a avenida está fluindo normalmente mesmo com ocupação de uma faixa, a gente fez várias vistorias em Campo e nem a Indianópolis, nem a República do Líbano tiveram aumento de fila de veículos por ocupação da faixa da esquerda em ambos os sentidos. É bem subutilizado, então é o pensamento de quem não consegue ver além da porta do seu veículo. É isso, não tem muito mais o que falar.

DAWTON GAIA - Acho que completando, a fala do Ricardo. Cada vez mais fica muito claro que uma solução definitiva para essa questão da fiscalização é a tecnologia a cidade é muito grande, são muitos problemas que a cidade tem, hoje a área operacional opera 840 km de corredores isso é a operação da CET hoje e todo o corpo operacional está voltado para essas operações específicas desses corredores. Está muito claro que tem muitas outras coisas que precisam ser fiscalizados, que

estão sendo fiscalizados de uma forma através de cronograma, que são feitas fiscalizações específicas para cada área. Como está sendo proposto, inclusive, o cronograma de fiscalização para as áreas nas redes ciclo viárias - está sendo proposto um cronograma de fiscalização e isso já está ocorrendo muito devagar, mas nós vamos crescer, com certeza. Precisamos de fato programar uma fiscalização, alguma coisa inteligente, onde, a distância possa ser fiscalizado, e que o motorista tenha certeza absoluta que quando ele cometeu uma infração ele vai ser visto e vai ser penalizado. Enquanto isso não ocorrer, nós vamos continuar deparando com problemas desse tipo que você colocou e muitos outros como esse que o Jean colocou do caminhão passando lá na Dom Pedro I, uma área que é proibido a passagem do caminhão, exceto os autorizados, temos que correr atrás de fiscalização eletrônica capaz de atender essas demandas.

JACKELINE – Obrigada. Leandro e na sequência, Felipe, por favor.

LEANDRO - Na Dom Pedro tem um tráfego de ônibus muito grande e tem ônibus articulado e às vezes, o ônibus passa o outro ônibus que está parado. Hoje ao caminhar para Dom Pedro você tem que ir pela calçada que é movimentada às vezes e não dá ou tenta pelo pela via lateral marginal, é difícil, então às vezes tenta ir pela direita lá no meio, então sempre teve um problema de locomoção na Dom Pedro. Para ciclista é bem difícil e eu passava bastante lá quase rotineiramente antes da pandemia, e uma das coisas que tem que prestar atenção não sei se dá para reduzir a faixa lá por conta dos ônibus. O canteiro central tem uma limitação, então tem que fazer um estudo muito grande para não ficar muito estreito. Sabendo que vai ter ônibus ultrapassando o ônibus vão ter carros ultrapassando o ônibus também, então tem um tráfego complicado, não é? Tem que ser algo bem apartado realmente a gente estava contando com a ciclovia, o projeto para nós seria uma ciclovia e, enfim, é, tem que ser bem pensado nos cruzamentos, elevar, fazer, enfim, tem que ser uma coisa bem robusta para dar certo, porque hoje já é bem difícil e para chegar até o centro da ciclovia também vamos ter tráfego em fim é coisa que vai ter que repensar muitas coisas que ocorrem na região.

Visto isso outra coisa que não foi respondida, são as interligações. Em 2020. Antes, 2019 para 2020 a gente conversou, passou na região, fez à vista, a Rua Ibitirama era para ser implantada, não foi implantado o Viaduto Pacheco Chaves era para ser implantado, não foi o Viaduto Grande São Paulo também não foi implantado, então assim a gente está uma promessa de dois anos da região e a gente está sem essa interligação com Dom Pedro. Olha que interessante: Dom Pedro, Tereza Cristina, Avenida do Estado. Eu preciso conectar a Anhaia Melo é um fato, e tudo o que se foi fazer a Ibitirama chegou a ser marcada e aí se procurar uma solução, ok? Não teve a solução parece que ficou quieta, tem que ser importante. O metrô o monotrilho está fazendo simplesmente um canteiro de manobra. A obra nem prevê, não tem nem projeto da obra até o Ipiranga. Então assim não vai sair nada do metrô tão rápido porque não tem projeto. A Ipiranga e a gente têm esses dois Viadutos, tem a importante conexão e a gente está sem resposta. Eu gostaria que respondessem e também do Bresser o que vai acontecer depois que implantar, a gente acabou não falando sobre isso?

JACKELINE – Felipe?

FELIPE - Olá, eu levantei minha mão de novo porque eu senti que ainda ficou faltando a resposta a respeito da Radial Leste, se a equipe de projeto está considerando esse contexto e já que eu estou aqui na fala, aproveito para fazer uma segunda provocação, alguém falou recentemente que a faixa da esquerda da Indianópolis foi bloqueada temporariamente para as obras e que não foi identificado é o aumento de congestionamentos na via e a provocação que eu faço é a seguinte, será que já não está na hora da gente começar a pensar na supressão definitiva da faixa de rolamento e fazer uma ciclovia larga e não ficar dependendo desse 1,5m – 1,15m ou 1,2m do canteiro central que na prática elimina pouca área permeável que a gente ainda tem nessa cidade, porque a gente já tem

possibilidade, por exemplo, de fazer esse piloto que é suprimir a faixa temporariamente para avaliar os impactos que isso causa, será que a CET já não pode? Enfim, avançar nesse sentido para que a gente tenha um dado concreto, objetivo, que mostre que não a supressão da faixa de rolamento não impacta negativamente no tráfego e a gente pode pensar em ciclovias de fato largas e enfim acessíveis para o público diverso. Obrigado.

DAWTON GAIA – Duas coisas respondendo primeiro o Leandro. Continua previsto as ligações tanto o Pacheco Chaves quanto ao Viaduto São Paulo com relação às ligações nós estamos finalizando aquela segunda parte das PPPs da habitação. O plano já está pronto, já foi encaminhado, já foi apresentado, é a COHAB estamos fazendo reuniões quase que diárias com a COHAB para resolver definitivamente essa questão das PPP e a busca do recurso através do FUNDURB que é quem está na questão das PPPs, isso não saiu do plano mas ainda dependemos da assinatura desses convênios que nós estamos fazendo aqui e isso vai ser resolvido, não tenha dúvida. É um processo administrativo bastante burocrático e demorado, mas está caminhando. Com relação à provocação do Felipe nos vamos encaminhar essa sua proposta a CET. Não sei se tem alguém da área operacional que para responder sobre isso, mas de qualquer forma essa provocação que você fez, talvez seja realmente o caso de pensar sobre isso, então a questão aqui é outra que tem trechos que pode haver sobra de capacidade e determinados cruzamentos que teria muito impacto na questão do trânsito. Então não é possível fazer análises isoladas ao longo da via, por exemplo, o trecho sobre e a 23 de maio, ali realmente tem problema grave com relação ao comportamento do trânsito e as conversões, isso não significa que não tenha solução, que não possa ser repensado nesta via de um modo geral, como você está propondo. Eu acho que as propostas vão levar isso para a CET e vamos ver se a CET aceita essa provocação trazendo uma solução, mesmo que nem que seja uma solução mais alternativa que seja mais equilibrada entre o trânsito e a mobilidade ativa. Todos nós que estamos aqui o objetivo é o mesmo, não tenha dúvida disso o que nós queremos sempre ciclovias e ciclo faixas mais seguras, mais confortáveis onde as pessoas possam se deslocar com bastante segurança, onde cada um de nós possamos pegar nossos filhos, os nossos netos e andar por elas na cidade.

LEANDRO - Só para complementar assim, rápido só para que não foi respondido, é a questão da Ibitirama, que estava para sair foi pintada. Então eu acho que aquilo já tinha verba destinada para aquilo? E parou.

DAWTON GAIA - Nós fomos fazer as vistorias, achamos uma alternativa para ela, na sei se você lembra disso? Fazia parte de um grupo de vias da PPP da habitação e esse contrato foi encerrado, nós estamos fazendo outro por conta disso. Isso não significa que a Ibitirama não entra novamente no pacote, aquilo que precisa ser revisto novamente.

JACKELINE - Rogério, depois o Luciano.

ROGERIO VIDUEDO - Sobre Nações Unidas que o rapaz tava falando, tem a ver com o buraco que está aparecendo lá na Guarapiranga, que hoje foi notícia do jornal da manhã a adutora da Sabesp lá vai ter esse mesmo problema ?

RICARDO PRADAS - Sim, é isso. Rogério

ROGERIO VIDUEDO - Mas é no mesmo local?

RICARDO PRADAS - É ao longo da Nações Unidas, não é Guarapiranga é uma parte central da Nações Unidas.

ROGERIO VIDUEDO - É sobre ponte do Jaguaré e Cidade Universitária. Essas são duas estruturas prioritárias que foram elencadas nas audiências públicas, e eu soube pelo pessoal da HABITEM que ela vai deixar por último e o dinheiro do FUNDURB vem sendo alocado pelo FUNDURB de ano a ano, já faz quatro anos que eu acompanho e já tem aqui 620.000 para fazer a ponte do Jaguaré, então eu

não vejo que isso possa ser usado como desculpa para atrasar essas duas estruturas que são fundamentais para a zona Oeste - para ligar os bairros mais afastados da zona Oeste ao centro da cidade, ninguém consegue andar naquela ponte do Jaguaré. Todo mundo que eu falo que passo por lá dizem: “ você é louco, você passa ali”, enfim. Então, por favor, deem atenção, a outra é sobre falar de gradil para não colocar as concorrências 2 e 3 são ciclovias de concreto armado. Aí vocês vão fazer um ciclo faixa? Vão usar o dinheiro da ciclovia com concreto armado para fazer ciclo faixa, então tem um desvio de finalidade, então é possível colocar em faixa elevada, sim e como exemplo, a ponte Júlio de Mesquita é uma ciclo faixa bidirecional de 1m que não tem proteção nenhuma não tem nada do lado, casa verde é uma ciclovia bidirecional também não tem gradil, a do Viaduto Antártica também não tem gradil, então é usa uma desculpa melhor para dizer que vocês querem só economizar sem pensar no longo prazo, porque é isso é longo prazo, gente, não dá pra fazer um negócio agora e vai ficar aí 2 anos acaba tinta e as pessoas começam a fazer retorno por cima, como acontece aqui no Jaguaré, no final da Corifeu foi colocado aqueles “Sorvetão” que vocês chamam o povo já passou por cima e já arrancou tudo. O ideal seria colocar aquelas barras de concreto no chão, aquelas que ninguém consegue passar o caminhão não consegue passar, talvez se colocasse essas barreiras de concreto no solo é até válido do que colocar com a ciclovia. Obrigado pela atenção.

JACKELINE – Lucian?

LUCIAN - Eu vou apontar que, apesar da desculpa do tombamento, a gente já teve essa discussão. Quando a gente foi fazer a ciclovia na Paulista, foi uma intervenção muito maior, muito mais significativa, mas não teve essa discussão do viário é o tombamento não deveria ser um impeditivo para fazer, não entendo esse tipo de justificativa, mas agora já está contratado e como ciclo faixa e não como ciclovia então a gente vai pedir para reduzir a velocidade, isso tem que ser feito, inclusive, já que vocês fizeram a redução qualitativa de ciclovia para ciclo faixa, tem que reduzir a velocidade. É, já que vocês não vão colocar o gradil, tem que colocar o segregador baixo não só os tachões tem que colocar o segregador. O Dalton falou que o gradil é uma das partes mais caras da instalação de ciclovia que aí a gente tem uma questão de dinheiro pra fazer, só que isso me deixou confuso, porque o do que eu encontrei da prefeitura, a licitação 2 e 3, custaram 17.000.000 de reais. O que eu estou vendo aqui no histórico é que a gente já teve dinheiro do FUNDURB aprovado e vieram me questionar, e eu fiquei sem saber o que responder. Que em 2019 e 2020, no FUNDURB, a gente teve 30.000.000 de reais aprovados para estrutura ciclo viária, desses 30.000.000 de reais, só 690.000 foram empenhados e executados. Aí em 2021 a gente teve 90.000.000 de reais autorizados pelo FUNDURB para estrutura ciclo viária e a gente teve 0 reais empenhados executados. Então eu não vejo se a gente tem um monte de dinheiro aprovado e a gente tem 4 vezes e meia o valor dessas ciclovias a gente em vez de fazer 48 km. A gente podia estar fazendo 250km só com o valor autorizado de 2021. Eu não estou entendendo nem essa justificativa de que uma coisa é cara e eu também já que expos o assunto é por que a gente tem todo esse dinheiro que está autorizado e ele não é empenhado nas obras? Então eu queria que você abordasse e também ia falar que essa coisa de depois a gente faz depois a gente faz uma coisa a longo prazo, eu não reconheço isso, porque desde que a gente começou a fazer ciclovias e ciclo faixas, a gente nunca teve uma melhora qualitativa de nenhuma delas, nenhuma delas a gente tinha uma ciclo faixa que passou a virar uma ciclovia. Nenhuma delas foi alargada para caberem 2 pessoas lado a lado, nenhuma delas teve nenhuma mudança qualitativa significativa. As sugestões para a via já estão dadas. Não precisa de resposta. Elas precisam ser atendidas e eu quero que vocês comentem essa coisa do orçamento e do segregador. Obrigado.

JEAN - Aproveito a fala do Lucian para compartilhar essa informação que ele trouxe para gente, eu acho que quando tem um elemento visual assim, melhora bastante, falando sobre a ciclo faixa da Av. Adélia Chohfi, o que tinha era uma ciclo faixa, que foi feita na gestão Haddad, com 1,68m de

largura, quando ela foi requalificada na gestão Bruno Covas. Por essa mesma equipe aqui ela passou a ter 1,42m, não mudou nada na via, com exceção da dos 20 cm, que foram removidos da ciclo faixa.

DAWTON GAIA - Eu preciso verificar o que correu dessa redução dessa ciclo faixa, não tenho como te responder aqui agora. Mas com relação à abordagem desse orçamento aprovado, que eu acho que é isso é uma das coisas mais importantes que a gente tem que colocar aqui só para vocês terem uma ideia como a gente esta trabalhando em cima dessa historia do orçamento aprovado em cima dessa defesa que está sendo feito e eu posso falar que essa defesa foi feita aqui na Secretaria nesse momento são mais de 100.000.000 só pra essa estrutura que está sendo proposta através da PPP de habitação, que está sendo proposto nesse plano ciclo viario para 2022, passou o ano de 2002 são 199.992 mts para ser mais exato, está sendo proposto neste pacote da PPP da habitação. O Ricardo vai colocar também é mais sobre a proposta de manutenção de projetos. Ou seja, na verdade tudo que está sendo colocado depende de uma defesa, depende essa busca desse recurso, depende do desenvolvimento do projeto depende de vários itens, por exemplo, se eu fizer uma licitação, eu tenho que passar por todo o processo de licitação eu tenho que programar essa verba tem que buscar esse recurso e só posso destinar esse recurso depois que for aprovado a solicitação. Então o que esta se pensando neste momento, está se buscando recursos do FUNDURB para esse 122 km de ciclovias, fora os outros assuntos que estão sendo tratados pela Secretaria de áreas calmas, rotas escolares tem vários outros projetos estão sendo tratados aqui pela Secretaria e que está se buscando esse recurso no FUNDURB. Especificamente de bicicletas estamos buscando mais de 100.000.000, depende de planejamento, elaboração de projeto e, em cima desse projeto, é buscar o recurso e determinar o recurso para aquele projeto, a equipe inteira está debruçada sobre esse assunto. Nesse caso, é claro que não é nesse caso específico que você fala, podia ter um recurso do FUNDURB com relação aos gradis, por exemplo, ele faz parte da manutenção e está dentro do orçamento da CET e eu preciso buscar este orçamento dentro da CET especifico para ciclovias. Uma das perguntas que se fez aqui não sabe se foi nesta pauta ou na pauta anterior que falava, quem é que vai sinalizar a ciclovias? O contrato de sinalização, neste caso, dos 48 km é um contrato específico da CET que vai resinalizar, o contrato foi só de obras a concorrência foi para as obras e a sinalização é da CET. Então no caso da PPP nós elaboramos um funcional, é contratado um projeto, é contratado executivo da PPP.

LUCIAN - O Dawton, não entendi você está falando que está buscando recurso, mas o que a gente acabou de apontar que tem um monte de recurso aprovado que não foi empenhado nunca, está dizendo que falta projeto, que não tem equipe para desenvolver projetos, para acompanhar o ritmo que vocês têm de recurso aprovado?

RICARDO PRADAS - Posso entrar nessa história para tentar iluminar, você teve recurso lá que foi colocado pelo FUNDURB e como vocês devem ter acompanhado diversas vezes o TCM bloqueou a licitação dessas ciclovias, então o FUNDURB já tinha disponibilizado o recurso, mas se a licitação está parada esse contrato não foi fechado. O recurso é devolvido é exatamente essa situação que aconteceu. Então você tem essa situação, está em que o recurso não foi utilizado não porque não tinha projeto, não porque não tinha o recurso, não porque o recurso não foi dado, e sim o TCM bloqueou a licitação e vocês que acompanham ciclovias, vocês acompanharam o processo licitatório 01, 02 e 03 que é esse que acabou desembocando nesses contratos. É quantas vezes isso foi apresentado e foi parado e foi para o TCM e voltou e se cancelou a licitação? Então foi essa situação...

ROGERIO VIDUEDO - Sim, mas você não respondeu se a ponte do Jaguaré e cidade universitária, está dependendo desse dinheiro.

RICARDO PRADAS - Já vou uma coisa de cada vez. Era só para complementar essa história do Dalton, por que o recurso está aí e não usa? Então não é só uma questão de usar ou não. Segundo,

eu vou ler a cláusula primeira do contrato que foi fechado com a HABITEM. *“O Presente contrato tem por objeto a contratação de serviços especializados de engenharia para construção e implantação de obras de ciclovias e ciclo faixas em pavimento de concreto armado e pavimento de concreto asfalto correspondente aos lotes um e dois”*. Então, não é verdade que houve desvio do objeto só para deixar bem claro, um dos levantamentos que foi feito anteriormente.

Beleza, terceiro, eu concordo com a questão das pontes e para mim, a ponte mais importante é a Atilio Fontana, porque é por onde eu conseguiria passar para vir de bicicleta e é o inferno você entrar pela faixa da direita da Rodovia Anhanguera em receber ainda a alça de acesso da Marginal Tietê no meio é uma questão do que você consegue projetar e refazer. A vistoria que foi feita lá e talvez a informação que foi passada de que seria deixada por último é porque tinha essa pendência do orçamento já ser utilizado o orçamento da operação urbana, o que nós discutimos ultimamente é em relação a isso é que assim que a lógica de obra é de fazer os trechos que estão mais próximos, para você ter uma logística de otimização de maquinário quando for para área da zona Oeste, deve ser a Rua Alvarenga, as pontes Jaguaré, cidade universitária e mais algum trecho próximo, vai ser feito independente dessa situação de conversas nossa com a operação urbana Faria Lima.

DAWTON GAIA - Só para complemento da sua informação, Ricardo saiu o dinheiro, o dinheiro já chegou e nós vamos dar início às obras da Ponte Jaguaré e Cidade Universitária, o dinheiro, esta destinado para essas duas pontes, na operação urbana e ele estava em algum lugar que eu não sei exatamente onde é que nós tivemos que buscar. É um processo administrativo nós fizemos todo esse processo administrativo e ele já chegou já está em posse da Secretaria, então é a questão agora é começar a obra, e começar as medições e pronto é isso executar a obra e implantar a sinalização, no caso dos dois projetos da ponte do Jaguaré e da Cidade Universitária resolveram. O problema está resolvido.

LUCIAN - Dawton é só para um esclarecimento que ele não ficou, porque vocês confirmaram que a licitação aqui custou 17.000.000 e a gente está falando do ano passado de 90.000.000? Então assim, se o problema foi que o TCM não autorizou o início da licitação de qualquer jeito, estão faltando 73.000.000 aí um o que está planejado com esses 73.000.000 que não fez nada? E se você falar que tudo isso era da questão da PPP da habitação, aí eu tenho outra pergunta, que é por que a PPP da habitação está sendo paga com dinheiro da Secretaria de Mobilidade e não com o dinheiro da habitação?

RICARDO PRADAS – O Lucian o dinheiro pode estar disponibilizado para melhorias de mobilidade pelo FUNDURB Ok, se eu não estava, eu não vou saber te responder de novembro para trás, ou talvez alguma outra coisa que tenha aparecido, que eu consiga ver o histórico. Se você não apresentar um projeto com o processo com locais, como é o caso do que a gente está querendo fazer, na ata de manutenção não adiantaria você ter dinheiro de manutenção ciclo viária, se não tiver uma ata de registro de preço para que isso seja recebido e utilizado e executado, talvez o que tenha faltado aí para trás é ter os processos e procedimentos para utilizar o que foi disponibilizado pelo FUNDURB que parece muito, é isso, de todos os processos que eu cheguei e encontrei parados, nós mandamos para licitar oito que estavam absolutamente parados a mais de oito meses, para empenhar esse tipo de situação por diversos motivos, seja por TCM, seja por vícios, seja por falta de estruturação física orçamentária e tudo isso a gente foi tentando resolver e encaminhar, resolver, encaminhar.

É então o fato, isso precisa ficar bem claro para todo mundo que a gente vê que o dinheiro está disponibilizado no FUNDURB e não foi utilizado muitas vezes é porque não teve um processo que checou, pediu esse dinheiro para o FUNDURB, ou teve um processo que chegou e pediu como o caso da licitação, falou à licitação que saiu por 17, acho que era os 21 que estavam descritos lá isso já foi o

preço reduzido os 17 que na hora de utilizar não consegui utilizar porque veio e cortaram a licitação. Então todas essas situações acabam acontecendo no primeiro setor.

JACKELINE - Olha, a gente tem a inscrição da Aline e vamos encerrar aqui essa pauta e passar para a sexta pauta. Aline, por favor.

ALINE - Eu só queria saber se esse dinheiro que ficou parado lá pode ser utilizado para outros fins, já que ele ficou parado ali e não foi utilizado para nada o que vai ser feito desse dinheiro que ficou parado lá no FUNDURB?

DAWTON GAIA - Não fica parado, ele fica lá no FUNDURB e qualquer um que fizer um projeto e apresentar a justificativa cabível, ou ele vai lá e resgata o dinheiro dentro das possibilidades e das exigências que o FUNDURB tem para disponibilizar o dinheiro.

ALINE - Então ele pode ser usado para outros fins que não sejam a da mobilidade, por exemplo, que não seja para ciclovias e ciclo faixa?

DAWTON GAIA - Sim.

ALINE - Há, Que ótimo.

DAWTON GAIA - É, na verdade, assim para a gente encerrar essa pauta, respondendo o Lucian. A COHAB fez uma licitação Internacional, uma empresa ganhou e nesta licitação de construção dessas moradias foram doze lotes licitados lá tem uma exigência que 20% desses investimentos tem que ser equipamento público que no nosso caso específico, denominamos de estrutura ciclo viária, então fiz uma justificativa que estrutura ciclo viária entrava como equipamento público, está lá e foi aceita por todas as instâncias, por isso que nós estamos colocando nesse item a estrutura ciclo viária, só que a licitação qualquer entidade que queira utilizar este projeto, essa licitação ela pode entrar no pacote, por exemplo, a saúde, pode entrar com pedindo UBS para fazer. Só que quem tem que disponibilizar, usar verba é a saúde e não a COHAB. A SMT pode pedir, é equipamento público e nós pedimos estrutura ciclo viária, então quem tem que disponibilizar o recurso é a SMT, utilizando o mesmo contrato dessa licitação, então é simples. Eu uso o contrato deles, mas o recurso tem que ser de quem está pedindo a melhoria na área, é simples isso e está dando certo, então acho que isso aqui está indo está indo bem. E é claro, qualquer entidade que quiser buscar dentro dos itens que compõem a ocorrência, ele pode utilizar aquele item, desde que a COHB concorde com o que está sendo solicitado. Gente, eu acho que a gente tem que mudar o assunto e partir para o restante da pauta. O Pedro, que era o primeiro assunto da pauta. Jackeline pode continuar.

JACKELINE - Pode ser Pedro, já que ele citou você para dar uma mudada no assunto. Vamos apresentação dos resultados do Banco mundial.

PEDRO IVO - Oi pessoal, bom dia. A gente teve agora no mês de abril um pequeno problema de agenda com o banco mundial, a gente não conseguiu sentar para conversar com eles e estamos aguardando ainda o relatório para a gente poder fechar a parte do grupo de trabalho, estamos em contato com a responsável pelo Banco e ela está fora e retorna no dia 5. Então a gente já encaminhou um e-mail no dia 5, eu vou entrar em contato para a gente tentar resolver essa questão nesta primeira quinzena para eles Já mandarem o relatório e fazerem a apresentação do trabalho também para CTB, que foi um pedido de vocês para conhecer o que foi feito, estão por hora, é isso, mas agora em maio a gente pretende retomar aí para tentar fechar o quanto antes.

DAWTON GAIA - Acho que o importante é o seguinte antes de apresentar o resultado aqui na Câmara temática nós temos uma equipe técnica,temos que debater antes de trazer para a câmara temática.

JACKELINE - Como não tem nenhuma inscrição, vamos ao número 2 o retorno do ofício 005 que vocês mandaram é só um informe ele foi devidamente respondido e encaminhado ao gabinete do secretário e os andamentos desse parecer podem ser acompanhados no SEI 6020.2021/00149930, eu vou colar aqui no chat para vocês e a gente pode passar então para sexta pauta que é o cronograma de retomada de obras - o Ricardo vai falar,, por favor.

RICARDO PRADAS - É o seguinte, esse é um processo que foi retomado algumas vezes e falando de valores, a gente foi entendendo que a necessidade de manutenção era bem grande. Ele teve um valor final com todos os insumos que a gente acabou colocando, tanto da parte de paisagismo, gradil, sinalização das melhores práticas, e base, sub-base para gerar menos buraco, menos a degradação da estrutura ciclo viária na faixa de 105.000.000 no total e isso aí pelo contrato de ata de registro de preço para ser realizado em um contrato de 12 meses. O que aconteceu? Ele foi publicado, se eu não me engano, no final de semana, sábado foi mandado dia 29 para a publicação tem uma fase agora de publicidade do certame e feito isso, já temos a parte de autorização do secretário para ser licitado, passando as partes legais e solicitado, a gente tem uma série de ciclovias que estão elencadas lá, 63 km de ciclovias é 198.000, quase 200.000 m² de estrutura ciclo viária em área para ser recuperado e a ideia do secretário, até por isso que a gente foi aumentando bastante os insumos possíveis de serem contratados pela ata é de tentar refazer 100%, mesmo que não se precise fazer 100% para ficar com uma pintura uniforme renovada nesses 63 km aí que foram identificados pelas áreas operacionais e projetistas como locais com mais necessidade de intervenção. Eu imagino que para dia 29, até dia 15 do 6 deve estar com isso já passível de realizar o contrato, respeitando aqui não alguma vontade especial de alguém mas sim prazos legais que precisam ser observados aí do processo licitatório, já que foi colocado no dia 29 para publicação. Assim que tiver ele consegue ser um contrato bem robusto e se efetivamente a gente tiver, ainda com todos esses 63 km já orçados e sobrar ainda insumos a gente pode, e é previsto nessa ata de registros de preços fazer alguns ajustes, algumas manutenções em outros locais não listados, a critério do secretário é esse é um processo que demorou um certo tempo para atender aos anseios da Secretaria, em especial. Mas ele já serve de base. É de pensar nesse tipo de contrato, como um contrato, de licitação para prestação de serviço, e não só ata de registro de preço. Para poder fazer essa licitação, pegar anotação e já deixar por 12 meses, renováveis até 60 meses para a gente conseguir ter uma manutenção contínua da estrutura ciclo viária, então isso vai servir para dar um start em dando certo os insumos a gente vai fazer um benchmark para ver se é mais serviços que não foram listados e porventura sejam necessários e já começamos a redigir. O que será necessário para daqui a 13 meses, esperamos que nessa mesma época do ano que vem a gente já tenha isso preparado para ser encaminhado para licitar também.

JACKELINE - Obrigada, nós temos o Thomas.

THOMAS - Eu me perdi um pouco nos números são quantos quilômetros previstos para esses 12 meses agora?

RICARDO PRADAS – Em lei são 12 meses, a gente espera conseguir fazer melhorias depois, em até em 12 meses, que é o tempo do contrato, é são 63.2 ou 63.1 quase ponto 2. Eu não lembro a última casa depois da vírgula de quilômetros, é 19. E mais importante, para gente assim, são quase 200.000 m² de área sinalizada, entre taxão pinturas, segmentada divisão de pista, cruzamento rodo ciclo viário...

THOMAS – Nos primeiros 12 que são renováveis para 60, você não falou, isso inclui trocar o asfalto? Refazer o asfalto?

RICARDO PRADAS - E base, sub-base, base e sub-base feitas com um termo de referência dos mais a rigorosos possíveis nessa questão. Essa questão é uma questão que não é do core business direto da CET que faz a sinalização, está muito acostumado, tem uma expertise gigantesca em sinalização. É,

mas base, sub-base, feita com critério praticamente rodoviário a meu ver de modo que não se esburaque onde o buraco pode causar um acidente sério. Não é um solavanco que você tem num veículo, num caminhão e sim, é uma pessoa que correm um sério risco de uma lesão grave ou algo pior. Então só foi uma exigência principal na época o Dawton ainda estava na CET, não tinha sido transferido para a Secretaria, ele que iniciou esse processo junto comigo e a maior preocupação nossa sempre foi essa parte de estrutura civil uma vez que porventura até a parte de sinalização ainda existiam os contratos de CET é, mas isso foi evoluindo a pedido do secretário para contemplar de paisagismo a base, sub-base e um quantidade expressiva de sinalização de tinta, seja o termoplástico, ou seja, o estrudado com o rigor bem grande na composição de corpo de prova e pedidos de corpo de prova ensaio de concreto que vai ser usado e de todos os materiais relativos à parte civil.

THOMAS - Entendi. Acho que eu tenho alguns pontos. O primeiro arredondando, vai 63 e meio, mais ou menos nesses primeiros 12 meses, é menos de 10% da rede de ciclovias e ciclo faixas eu já estou desconsiderando ciclo rotas porque não entra nessa parte. Então é bom, mas é pouco. Seria bom a gente ter essa lista para a gente poder ver por exemplo vai ciclo faixa A faz sentido ou não precisa ou não, porque o que acontece é quando a priorização vem não sei se da área operacional de SP156, como é feita, é muito comum ser feito em algumas vias que são obras necessárias, mas fica muito no centro expandido dificilmente sai. A gente tem solicitação, por exemplo, no meu nome da Carlos Caldeira do trecho dela que existe ciclo faixa, que foram lá e pintaram, mas não fizeram mais nada pintaram a linha vermelha e ponto. Então tem que ver essas passadas, porque foi feito dessa forma e onde vai ser feito esses 63 km pouquinho esse é o primeiro ponto. Entendo que sendo 63 nos primeiros 12 meses, se o contrato continua aos 60 meses, como você mencionou vai ser a cada 12, mais ou menos, então levaria mais ou menos 10 anos para refazer o existente hoje. Uma conta bem chutada, porque tem uma parte que foi refeita em 2019 ali, mas é baixo, entende o que eu quero dizer? Ainda mais considerando que a malha está crescendo.

RICARDO PRADAS – Deixa eu já complementar para a gente voltar a falar a mesma língua. A coisa é isso esse contrato que é uma ata de registro de preço ele tem um objeto específico, locais específicos e pode ser usado em alguns outros locais. Essa outra que não é esse contrato é outro, é o mesmo objeto, mas não é uma ata de registro de preço, seria um contrato de prestação de serviços, de sinalização, base, sub-base, é para estrutura ciclo viária. Vamos dar um nome genérico desse. O limite seria quanto o orçamento, a lei de orçamento anual destinasse para a gente cumprir esse contrato. Então se ele me falar que vai ter 200.000.000 a gente consegue empenhar até 200.000.000 na manutenção isso dá muito mais quilômetros é se for 50.000.000 são 50.000.000 se for 300.000.000, são 300.000.000. Mas o importante que eu vejo nesse tipo de contrato levado para a Secretaria é que em vez de você ter uma sinalização vinculada a todas as outras sinalizações que tem na cidade para fazer manutenção, você vai ter um contrato em que o objeto é exclusivamente para estrutura ciclo viária. E aí a gente consegue falar que esse dinheiro para esse contrato que tiver no orçamento, ele não vai poder ser utilizado para outro tipo de sinalização que não das estrutura ciclo viária. Então garante que esse nicho de manutenção, não vai disputar mercado com outras necessidades outras demandas de sinalização da cidade.

THOMAS - Deixa eu fazer uma pergunta. Recentemente o prefeito anunciou 1 bilhão de reais para recape. Quando eu tenho uma via que vai ser recapeada nesse 1 BI se ela tem ciclo faixa, ela vai ser recapeada junta?

RICARDO PRADAS - Entendo que sim, é toda via e aí a geralmente a turma do Luiz já tem demanda antecipada para recompor esse tipo de situação conforme as outras áreas da CET, quando é a sinalização veicular também.

THOMAS – É que no passado, eu sei que você não estava aqui, provavelmente, mas acho que você não estava. Aconteceu de asfalto novo, passar na avenida inteira e largar a ciclo faixa como estava e ficava mais baixa porque não tinha sido raspado o asfalto e feito novo e ela virava um rio ali, uma grande sarjeta. Então isso é um ponto de atenção que eu ia pedir se caso aconteça esse tipo de intervenção de asfalto novo. Segundo, é quando tiver obra de ciclo faixa, acho que a CET já aprendeu o Dawton sabe disso, não colocar aquelas placas do tipo: “ciclista empurra a bicicleta na calçada e procure rotas alternativas” tem que sinalizar uma rota alternativa ali do lado da ciclo faixa não dá para pedir para o pessoal voar de uma quadra para outra onde está tendo a obra. Eu sei que você é de licitação na sua área, mas acho que isso fica. Não sei nem se a Márcia está aqui, ela que tem que ver essa parte de combinar com o pessoal de operações.

MARCIA - Estou aqui sim.

THOMAS - E outra pergunta, esses 2 contratos com eu vou chamar genericamente contrato, porque eu não entendo de licitação, se eles incluem alargamento de ciclovia ou acalmamento de tráfego, alguma melhoria ou se ele é só a manutenção, que é troca o asfalto e refaz a sinalização.

RICARDO PRADAS - O Thomas, a manutenção que é considerada, sempre é amparada pelo que está projetado na via. É essa a Ata de registro de preço. Ele pode ter alguma requalificação no sentido de você melhorar a base, sub-base e até a sinalização, eu entendo é uma sinalização que, para licitar é com muita qualidade, então não está nem previsto utilização de tinta a frio para esse caso- então a gente percebe que vai ter uma melhora no geral aí do que vai ser sinalizado - agora alargamento, se tiver, tem que ser alguma coisa que seja prevista quando for fazer a ordem de serviço para re-implantar. Então ele não re-implantar porque achou que está ruim - não, a identificação dos locais já foi feita e o que vai ser feito de serviços naquele trecho vai ser baseado no que tiver projetado nas áreas projetistas, se estiver previsto alguma melhoria, adequação de largura, vai estar no projeto.

THOMAS - Último ponto, acho que vale atenção. Não sei se é da Márcia, do pessoal da área de projetos do Luis Gregório, mas já que vai ter esse 1 BI de recape, que vai exigir que vias sejam, vai passar o asfalto novo vai ser resinalizado do zero ver quais dessas vias que vão estar nesse um pacote de 1BI de recape e já foram aprovadas em audiência pública passadas audiências de 2019. A gente teve 10 audiências públicas sobre ciclovia, e ciclo faixa mais a que foi feita no passado. Todas as vias que já foram aprovadas, pega carona em 1BI de recape porque vai ser refeita a sinalização e já faz a ciclovia, ciclo faixa junto - porque é uma chance grande que o Prefeito já falou que vai fazer. E se não, vai ter que depois correr de novo atrás de dinheiro ou de outra concorrência de outra licitação e vai ser mais trabalho para vocês, inclusive. Provavelmente vai ser SMSUB que vai fazer esse mega recape. Aí vocês já pegam carona.

RICARDO PRADAS – O Thomas você está acompanhando desde o começo o que a gente pretende fazer é esse mesmo acompanhamento que a gente tem feito na implantação da ciclovia, de identificar as obras que são concomitantes e organizar nossa manutenção/ implantação sempre com qualquer intervenção que a SMT for fazer com o que estiver planejado no viário. Então você viu que a gente assegurou algumas coisas no Viaduto Bresser, Nações Unidas e outros porque a gente soube que ia ter intervenção no local. A gente faz esse acompanhamento na gestão do contrato para evitar esse tipo de situação que você está que você levantando..

JACKELINE - Obrigada, Ricardo. Já vamos passar para o sétimo assunto - o Dalton vai falar. E o oitavo, que é sobre as vias que foram aprovadas em 2019 e depois ele fala da fiscalização e instalação de câmeras. Dalton, por favor.

DAWTON GAIA - Só completando a partir da resposta do Ricardo. Na requalificação após a pintura, após a fresa e a capa é lógico que é possível sim fazer uma pequena alteração na ciclo faixa na largura, por exemplo, se couber e se for possível e se tiver no projeto é possível realmente atender

essa questão que acho que era isso que o Thomas estava falando com relação à melhoria, e se for para fazer projetos específicos de geometria, não pode ser alterado realmente - não pode ser alterado por que o processo de licitação não permite, seriam obras novas e não apenas a manutenção. Mas com relação a esse item sete a justificativa da demora das 160 prioritárias que foram aprovadas em 2019 a questão é o seguinte primeiro que muitas dessas vias que foram aprovadas, eu não vou citar todas elas aqui porque realmente eu estou com a relação que é muito grandes então, muitas vias foram contempladas já na gestão anterior, nos 177 km que foram implantados na gestão anterior, então uma pequena parte dessas vias foi contemplada naquela época. Outra parte está sendo contemplada nesses 48 km que estão sendo implantados agora que se vocês notaram e tem lá as pontes, tem algumas coisas que algumas vias que estão nessas 2 concorrências estão sendo contempladas dessas 160 vias também. Dentro do pacote da PPP muitas vias estão sendo contempladas dentro desse pacote PPP também. Eu estou falando especificamente dessas 160 vias que foram citadas nessa relação que vocês mandaram aqui no ofício para nós. E quer dizer, nós estamos dizendo o seguinte, que serão 157 km aproximadamente implantados agora 160 km são 120 + 48 km 168 que estão sendo propostos agora e o restante do que está sendo proposto, que está sendo planejado pela CET agora que o restante dos 300 km, parte delas também vai contemplar nesta nova relação esses 160 km que estão sendo propostos por vocês.

Todas serão contempladas? Provavelmente não serão todas contempladas, não neste momento com esse próximo planejamento. Mas eu posso garantir para vocês que grande parte delas vão ser contempladas nesse pacote dos 300 km sendo proposto entre licitação, PPP e o novo planejamento e o que é mais importante, com relação ao planejamento de 2023 2024, está sendo feito e tem uma proposta de pegar esse pacote que está sendo desenvolvido pela área do Luiz e da Márcia - do complemento dos 300 km - e nós vamos fazer uma nova audiência pública das vias que não passaram por audiência pública contemplando nesse plano o que está sendo proposto. Então, a idéia, estou falando de 2023 e 2024. 2021 e 2022 está encerrado e já estamos implantando nesse processo de implantação. A proposta, que até setembro deste ano(2022) esteja completa esta lista o plano o planejamento desta rede ciclo viária. E que ainda este ano seja feito uma audiência pública já para adiantar o nosso trabalho para 2023 e 2024, ou seja no início de 2023, já comecemos o nosso processo de uma nova licitação, que, se for o caso nesse restante da sinalização. Então, como o Thomas falou são duas coisas: primeiro a CET está fazendo esse planejamento do restante dos 300 km, aproveitando o máximo possível dessa listagem que vocês estão propondo dos 160 km nós estamos colocando o máximo possível dessa listagem; serão feitos o que não passou por audiência pública, será feita uma audiência pública para resolver e na metade de 2023 seja dado início ao processo de complementação dessa sinalização, desse complemento da rede ciclo viária proposto.

Com relação ao item oito que vocês colocaram aqui, fiscalização ou instalação de câmeras de vigilância nas vias com maior número de carros estacionados ou invasão de motociclistas. Bom, eu uma fala rapidamente no início da nossa reunião não é um processo simples isso exige uma análise, o investimento. Primeiro, tem que fazer uma análise pela própria área operacional, vocês deram várias sugestões de locais que constantemente estão sendo invadidos e tem estacionamento de veículos em faixas dentro da rede ciclo viários, têm que ser feita uma análise e essas câmeras, hoje em São Paulo, as câmeras existentes são instalados em postes nas marginais tem 30 m de altura cada local tem uma altura específica de câmera para poder adequar ao ambiente que está sendo fiscalizado. Essas câmeras foram instaladas para o monitoramento da cidade e não para fiscalização do veículo, então é necessário desenvolver um projeto específico com este objetivo de monitorar trechos da ciclo faixa ou da ciclovia. Mais ciclo faixa porque ciclovia, dificilmente, eles sobem de vez em quando até sobe, mas é muito mais difícil. É necessário fazer um projeto específico para resolver esse problema que vocês estão colocando, então esta sendo considerado mas como eu falei essa cidade é muito grande e se faz necessário que se pense num sistema inteligente, capaz de estar em muitos pontos ao mesmo tempo para poder resolver esses problemas específicos, o número de agentes de

trânsito capazes de atender toda a demanda que existe na cidade de São Paulo nós não temos então, primeiro temos que contratar mais pessoas através de concursos pela CET ou a própria Secretaria. E, mais do que isso, buscar um modo inteligente capaz de atender essas necessidades. Existe aí, é antes, vocês prossigam com essa pergunta tem aí o carro da zona azul, que faz fiscalização das áreas de zona azul é um contrato específico e quando eles detectam veículos estacionados eles autuam. Hoje, existe um agente embarcado quando eles detectam carros estacionados na zona sul, eles fazem o auto de infração, sim. É isso.

JACKELINE - Aline, por favor.

ALINE - Eu queria colocar três pontos. O primeiro é que esse plano de 2023/2024 está sendo elaborado considerando que a Câmara temática é um espaço consultivo, então ele está sendo feito sem consultar a câmara temática mais uma vez, agente está sendo mais uma vez um espaço de informação e não de consulta. O que é uma postura que deixa a gente um pouco chateada, segundo que eu gostaria de solicitar, que fosse considerado nesse projeto de vocês para 2023/2024 as vias prioritárias das audiências de 2019, que já estão bem atrasadas e, por enquanto, não foram levadas em consideração. E o terceiro e último ponto é que, em relação às reuniões das regionais que a Márcia já passou para a gente o calendário, inclusive já passou por alterações, então assim está sendo muito difícil a gente não está conseguindo ser ouvido, nem minimamente são três pontos bem críticos que não estão sendo levados em consideração dentro da câmara temática está, então são esses pontos que eu gostaria de deixar claro e gostaria que constasse na nossa ata. Obrigada.

DAWTON GAIA - Respondendo rapidamente, Aline vou falar para você é este plano que está sendo proposto partiu de vocês todas as reuniões regionais que nós fizemos todas as propostas que vocês fizeram nas reuniões regionais foram colocados e está sendo submetido a análise do planejamento com toda certeza. Então vocês foram ouvidos sim isoladamente e nas reuniões regionais o que foi proposto grande parte delas veio das reuniões que vocês fizeram.

ALINE - Esse diálogo já está interrompido há pelo menos a 5 meses.

DAWTON GAIA - Isso aí a gente está retomando, está fazendo a proposta e acho que isso vai ser retomado, não vai ter problema nenhum para a gente poder retomar isso daí. Qualquer outra questão? Que está sendo considerada 160 sim nós vamos considerar o máximo possível desses 160 vias.

JACKELINE – Bergo, por favor.

BERGO - Pegando carona no que o Dawton falou sobre a fiscalização item 8 aí da nossa pauta é eu vou só fazer um comentário na verdade, depois apontar o que aconteceu no final de semana, que foi bastante interessante da massa crítica. É primeiro eu acho que a questão da fiscalização é uma pauta interna de vocês quase organizacional, porque como você aponta, não tem braço, não tenho agentes, tem que levar isso pro secretário tem que de cara levar assim, olha, precisamos contratar agente, precisamos mudar esse sistema a gente está aqui como sociedade civil, apontando o que a gente vive é cotidianamente aí no trânsito e nas ciclovias. A gente é muito desrespeitado, não é pouco, não é muito. E eu acho assim que infelizmente, se vocês só vão se tocar da gravidade da coisa, quando alguém realmente morrer ou partir para agressão física, aí sim vocês vão ver o que é importante fiscalização então eu acho que assim tem que levar isso para a Secretaria, sim, tem que ser uma coisa de uma quase política pública. Não é bem o termo, mas tem que tratar isso como uma coisa muito séria. É a gente agora como comentário de evento, a gente, a massa crítica. Alguns ciclistas não foram muitos mais. A gente foi até a zona leste nesse final de semana. Talvez alguns de vocês tenham visto a isso pelas redes sociais que a gente postou. A gente fez o trabalho que vocês deveriam ter feito e de fato vocês fizeram lá. Num determinado momentos foram lá na Abel Tavares, e multaram monte de motorista que estava lá. Mas a gente sabe que o cara tira de manhã e para de

noite. Então a gente passou na Abel Tavares e fez o que deveria ter sido feito, constrangemos um monte de motorista não eram poucos carros, não eram pelo menos uns 15 ou mais. Eu não sei e a gente parou até que todo mundo tirasse. Ali a gente estava combatendo, uma má postura desses motoristas, seja na periferia, seja no centro ou em qualquer lugar. Não pode parar. Então assim os caras tiram placa de sinalização. Eles colocam um carro e mandam você passar pela via na contramão, falou. Assim, passa por ali, está vindo um ônibus, você tem que passar pela contramão. É, e o carro lá? Então, assim quando acontecer depois não diz que a gente não falou? Eu acho que vocês tem que levar isso para o secretário, é uma questão de ordem. Não pode demorar mais. Não pode, porque quando tiver uma situação grave todo mundo está aqui. Vá, sinto muito, ciclista foi morto ou foi acidentado porque o cara não quis sair da ciclovia? É assim, estamos falando de vários momentos que acontecem cotidianamente a gente posta. Aí pega todo dia, tem um carro parado na ciclovia, é muito sério isso. Assim é questão de educação. A questão de fiscalização, de penalização séria e acho que tem que pensar isso como maneira tem que estar na coisa é dito do uso de você todo dia. Então só queria levantar esse dado aí porque a fiscalização, se a gente ficou esperando o novo sistema vai demorar muito. Obrigado.

DAWTON GAIA - Bom para vocês terem ciência. Recentemente foram feitos testes, cinco pontos da cidade como imagem chegando a central de operações lá e o resultado está sendo avaliado, então é o início de um processo de fazer a fiscalização através de câmeras. Tem um procedimento a ser seguido e vamos seguir a verdade é essa. Bom vamos lá.

MARCIA - Só deixa eu falar um pouquinho sobre as reuniões regionais que eu estou um pouquinho preocupada com a fala da Aline. A gente realmente mudou algumas datas peço desculpa sobre isso e a gente como o pessoal pediu na reunião regional anterior, aí que eu já fiz, para manter um dia da semana e acertamos de quarta-feira, de 15 em 15 e assim que a gente puder eu vou pedir para Michele publicar para eles essas reuniões para ficar certinho são sempre as quartas, às 10:00 de 15 em 15, para todo mundo conseguir participar. Eu concordo que realmente estava muito confuso com relação às da semana, dia da semana e tudo mais. Então só para responder a Aline. Obrigado.

MICHELE - Acho que o Aquila compartilhou com o grupo da CTB eu pedi para ele.

ALINE - Olha, se for reunião de 15 em 15 dias, só as quartas-feiras a gente não vai conseguir ter reuniões mensais e aí isso fica muito prejudicado para gente só para deixar isso registrado.

MARCIA - Pode registrar, mas infelizmente, nesse momento é que a gente consegue fazer por enquanto Aline, talvez com o decorrer do tempo, talvez com os acertos que a gente esta na correria dos projetos das concorrências, e aí, quem sabe a gente ajusta novamente? Mas nesse primeiro momento, eu só consigo te atender de quarta.

JACKELINE – Thomas?

THOMAS - Eu acho que é importante frisar que a reunião regional tornaria essa muito mais eficiente. Então, por exemplo, todo o detalhamento que foi feito sobre a Dom Pedro caberia numa regional. Não precisaria tomar o tempo daqui. Então o Ricardo, poderia muito mais fazer só atualização dele e falar esta nesse status segue, porque todo esse detalhamento teria sido feito numa regional. Teria sido passado para ele de antemão. Então ele já saberia quando ele, ele ou quem fosse o responsável daquela obra, fosse lá olhar, assim como a equipe do Luiz já saberia tudo isso e viria para cá falando, essa sugestão dá ou não dá, porque questão A ou B. Então, as regionais são muito importantes para que essa reunião não estoure o horário quando a gente tinha regional. Essa reunião tava seguindo o horário dela e a gente conseguiu cumprir as pautas e não tem mais regional. A gente está alongando de novo aqui.

JACKELINE – Felipe?

FELIPE - Sobre a questão da fiscalização eu acho que de fato, complemento que o Bergo falou, é necessário levar esse assunto a sério, com muita seriedade, porque a fiscalização é um pilar do funcionamento da nossa infraestrutura. É muito bonito abrir o mapa e ver que a gente tem 700 km de infraestrutura ciclo viária, mas na prática, na rua várias dezenas desses quilômetros não servem para a gente, porque se tornaram estacionamentos irregulares, e quando a gente vai para as periferias, especialmente que é onde há falta do Estado em todos os setores possíveis, inclusive da fiscalização de trânsito, a gente se depara com essa situação de forma mais incisiva e um conflito ainda mais violento, então a gente sabe que tem, de fato, uma defasagem da mão de obra, da CET, da fiscalização, mas trabalhando com que a gente tem que entender como a gente distribui isso pela cidade, para que a gente tenha minimamente equilibrada a fiscalização do trânsito. Isso evite que a periferia da cidade fique à mercê de motoristas que cometem infrações, crimes e colocam nossa vida em risco. A gente vê isso diariamente.

JACKELINE - Obrigada. Olha, nós temos o último tópico que é o agendamento do exercício de sensibilização conosco e vocês é quem enviou a pauta, já tem alguma formatação? Vamos conversar rapidamente sobre isso? Como vocês estão pensando? Nós estamos à disposição mas queremos saber o que vocês gostariam de como seria esse exercício? Vocês querem que eu leia? Agendamento de exercício de sensibilização com os membros do poder público que participam da CTB, pedal por estruturas críticas, com equipe de CET e SMT a ser discutida na reunião. Thomas por favor.

THOMAS - Eu vou resumir a gente pensou em pegar 3 locais para vocês perceberem a diferença que faz a ciclovia, ciclo faixa, largura dela, etc. Então uma via (daquelas 160) que não tem nenhuma estrutura, mas a gente já falou que tinha que ter uma via onde eu tenho uma ciclo faixa que é ok e uma onde tenho vai 4. Uma ciclo faixa ok, uma ciclo faixa estreita, e onde tenho uma ciclovia boa que, como exemplo, todo mundo pode ser Paulista, Faria Lima, porque tem um ou 2 exemplos bons. Porque aí vocês vão perceber que não é só uma chatice da gente falar, o manual tem que ter 3 e 20 de largura, numa bidirecional. Para vocês verem quando passa um ônibus articulado de 23m do lado, o medo que dá, entendeu? Porque eu acho que por mais que vocês pedalem, não sei, não vou falar moram num bairro bom ou mora num ruim, mas falta um pouco de talvez explorar um pouco mais, já que você não tem tempo e vocês são uma equipe pequena, um pouco mais de ver como é uma realidade diferente. Então, se você for, por exemplo, na Juntas Provisórias, aqui embaixo é uma coisa super estreita com o caminhão e carreta passando do seu lado, não é nem um pouco legal, não dá para andar ali. A ciclo faixa ali e nada, é quase a mesma coisa porque ela foi feita na sarjeta. Ponto. Então é uma coisa de tudo bem, você vai falar a Paulista é linda. A gente escolheu fazer a Dom Pedro uma ciclo faixa por causa da questão do grandil, vai ficar mais largo, mas se passar uma carreta do lado não vai adiantar. Esse é o exemplo que eu tô trazendo. Aí a questão é mais escolher os lugares e perguntar qual seria a agenda? Pegar algumas datas e ver qual seria a agenda.

JACKELINE – Ok, entendi, o que você acha de como você conhece mais, porque se eu for fazer a minha sugestão é meu percurso eu venho de bicicleta. Eu moro em Caieiras, então eu venho pela marginal Tietê, então acho que ninguém ia querer fazer meu trajeto. Mande os locais para a gente os que você gostaria ver aqui é as pessoas que tem possibilidade até física, eu me proponho a pedalar e a gente fecha agenda com esse grupo. Que você acha? Ou alguém tem alguma outra sugestão? Por exemplo, Thomas você falou essa da Juntas Provisórias? Então, por exemplo, você acha essa bacana de a gente ir? Vemos aqui quem tem bicicleta, quem pode fazer esse percurso, eu acho super válido e agenda a gente fecha um, sei lá, se todos puderem, um final de semana eu estou falando por mim, mais é os locais e a gente vê as datas, podemos receber por e-mail? Ou vocês querem já fechar os locais agora e a gente vê agenda?

THOMAS - Eu posso ver os locais e a agenda do pessoal da CTB e passo para você e você foca aí pra depois checar agenda do resto da equipe?

JACKELINE - Sim, posso sim, levando em conta, é claro, a gente vai convidar todo mundo, mas as pessoas que tenham algum hábito de fazer algum exercício, para poder andar. Mas confirmo com você que eu irei.

LUCIAN - Perfeito, o ideal seria todo mundo que está envolvido com o projeto, porque você ia ser o usuário do seu próprio projeto, o que você falou da marginal Tietê? Falar, ninguém vai querer justamente esse ponto. Você é usuária, você é uma munícipe se deslocando como é que pode ser inseguro para você que está na equipe? Justamente isso que a gente precisa mudar na cidade.

JACKELINE - Por isso que eu estou aqui, então quando vocês falam, entendo super bem, e claro, não é o melhor trajeto, mas é onde eu moro, eu moro em Caieiras, então é necessário.

LUCIAN – Tem que ter acesso. Tem que chegar no trabalho vivo.

BERGO - Eu queria complementar dá licença, eu acho que assim a questão não é imperativa para todo mundo participar, mas seria muito bom e eu acho que assim não precisa ter uma rota apenas específica. Eu sugiro, por exemplo, coisas muito simples, Dawton vai lá com o pessoal que você convida, vão lá ao BIKETURSP que tem aqui uns tours bem bonitinhos assim, mas ainda assim dá para você ver problemas no tour que eles fazem. Então quem não vai poder participar numa coisa longe, por exemplo, quando a gente foi lá na Abel Tavares, que tem bastante problema, mas dá para fazer outro tour. O fato é assim, é a vivência é pegar, subir numa bicicleta, colocar o selim entre as pernas e passear pela cidade e ver os problemas. Acho que é essa vivência é muito importante, seja ela qual for. Eu não digo que você tem que fazer uma coisa radical quanto é vamos andar lá aqui na Ordem e Progresso ou até a Av. do Estado, que é temerário, mas dá para fazer outro tipo de percurso, entendeu? Então, assim, a ideia é botar isso na cabeça e começar a pedalar pela cidade para sentir o que acontece de fato.

JACKELINE - Está Joia, então a gente aguarda esses roteiros e em cima disso se você puder conversar com Thomas e com outras pessoas que tenham sugestão para que a gente feche, pode mandar no e-mail do CMTT, eu vou colar aqui no chat o endereço, essas sugestões e a gente responde para todos da Câmara. Bom, Dawton eu queria que você fizesse as considerações finais ah nós temos aqui uma proposta de data, Márcia, do dia 9/mai , entre as 10 e as 11 é uma reunião extraordinária sobre a ciclo faixa de lazer. Você quer falar?

OMARCIA - Ficou Combinado aí falando com a área operacional do responsável pelo contrato da ciclo faixa de lazer. Dia 9/5, das 10 às 11 fica marcado, está bom?

JACKELINE - Obrigada, Daton, por favor.

DAWTON GAIA – Nossa reunião foi muito boa, tranquila tem uns assuntos polêmicos. Eu acho que é esse clima que a gente busca todos os dias na nossa reunião e nesse processo de construção da rede ciclo viária e sempre que a gente consiga fazer essa reunião com esse clima, com certeza nós vamos extrair resultados melhores da nossa reunião. Queria desejar a todos uma boa tarde e obrigado pelas sugestões nós vamos continuar dando resposta a vocês de todas essas solicitações que vocês estão fazendo constantemente, eu espero que a gente finalize rapidamente o nosso planejamento 2023/2024 para poder apresentar para vocês para vocês tomarem ciência do que é esse planejamento que esta sendo consolidado/ratificado pela área da Márcia e do Luiz e é isso. Muito obrigado a todos e uma boa tarde.

ENCERRADA

Chat

[10:03] Lucian De Paula (CTB)

Bom dia

[10:04] Thomas W (CMTT/Zona Sul) (Convidado)

De acordo para 10h10

[10:04] Lucian De Paula (CTB)

Ok Dawton

[10:04]

Viviane - DR - CET (Convidado) participou temporariamente no chat.

[10:04] Thomas W (CMTT/Zona Sul) (Convidado)

Solicito que a primeira pauta sejam as obras e depois seguirmos conforme a pauta enviada por email

[10:05] Michele Perea Cavinato

Começar com a apresentação? Atualização das obras?

[10:06] Thomas W (CMTT/Zona Sul) (Convidado)

Sim, item 3

[10:06] Thomas W (CMTT/Zona Sul) (Convidado)

3. Soluções para os problemas nas obras das avenidas República do Líbano, Indianópolis e Dom Pedro I (apresentados pela CTB na reunião de abril)

[10:08] Thomas W (CMTT/Zona Sul) (Convidado)

3. Soluções para os problemas nas obras das avenidas República do Líbano, Indianópolis e Dom Pedro I (apresentados pela CTB na reunião de abril)

[10:15] Lucian De Paula (CTB)

Pode ser sim

[10:16] Thomas W (CMTT/Zona Sul) (Convidado)

Pauta:

1. Apresentação dos resultados do Banco Mundial sobre o BikeSP A resposta que temos sobre essa pauta permanece inalterada, pois não conseguimos agenda com a representante pelo tema por parte do Banco Mundial. Essa acontecerá na 1ª quinzena de maio/22. “O trabalho de valoração e quilômetros elegíveis foi finalizado pelo Banco Mundial. A Secretaria de Mobilidade e Trânsito – SMT está aguardando a entrega do relatório final. Após recebimento, esse será apresentado ao grupo técnico, do qual participam integrantes de governo e sociedade civil (conselheiros da CTB) e aos demais conselheiros, tanto da Câmara Temática de Bicicleta quanto do CMTT”. 2. Retorno do Ofício 005/2022 retomada do programa Sexta Sem Carro O ofício 005/2022 foi devidamente justificado e encaminhado ao Gabinete do Secretário. Os andamentos desse parecer poderão ser acompanhados no Processo SEI nº 6020.2021/0014993-0 . 3. Soluções para os problemas nas obras das avenidas República do Líbano, Indianópolis e Dom Pedro I (apresentados pela CTB na reunião de abril) 4. Os projetos cicloviários solicitados na última reunião ainda não foram enviados: 5. Apresentação de cronograma e andamento das obras das concorrências 002 e 003 - Quando as demais obras serão iniciadas? Quando as atuais serão finalizadas? 6. Cronograma de retomada das obras de reforma de ciclofaixas/ciclovias e lista das que serão contempladas - Nas concorrências não ficou claro a respeito da sinalização e da pintura das ciclofaixas/ciclovias. Qual empresa está responsável pela sinalização e pintura do que está sendo executado? 7. Explicações sobre a demora na implantação de ciclovias nas 160 vias prioritárias aprovadas em 2019: 8. Fiscalização ou instalação de câmeras de vigilância nas vias com maior número de carros estacionados ou invasão de motocicletas nas ciclofaixas: Esse item exige análise e investimentos da área operacional para aquisição da infraestrutura, por isso requer mais estudos. As câmeras existentes hoje na cidade de São Paulo estão estrategicamente

instaladas em postes de 30m de altura para o monitoramento das condições de trânsito, não sendo apropriadas para fiscalização – câmeras com essa finalidade ficam instaladas em postes com 7m de altura. Recentemente foram feitos testes em 5 pontos da cidade, com as imagens chegando na Central de Operações CET e o resultado ainda está em avaliação. Assim que houver novidades sobre esse teste piloto, traremos para o conhecimento dessa Câmara Temática. 9. Agendamento de exercício de sensibilização com os membros do poder público que participam da CTB (pedal por estruturas críticas com a equipe CET/SMT) – a ser discutida na reunião

[10:18] Jackeline Melo SMT (Convidado)

Nos processos SEI de nº 6020 2020/0004562-9 (Concorrência 002) e nº 6020 2020/0005064-9 (Concorrência 003) é possível encontrar o mapa contendo as estruturas ciclovárias.

[10:28] Felipe Claros (Convidado)

Bom dia, tudo bem com vocês? Desculpem pelo atraso.

[10:34] Thomas W (CMTT/Zona Sul) (Convidado)

A Dom Pedro será ciclofaixa ou ciclovia?

[10:59] Felipe Claros (Convidado)

Viaduto Bresser é uma pista de corrida, terrível.

[11:06] Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest)

largura adequada seriam 2,5 m livres mais faixa de escape? Medidas adequadas a uma ciclofaixa com veículos rodando nos dois lados.

[11:19] simonepenninck

Necessário mais fiscalização dessas obras, está possível circular a pé e de bicicleta, Pinheiros está impossível, e agora no Butantã.

[11:19] simonepenninck

*está impossível

[11:25] Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest)

Vai ter a largura necessária e área de escape?

[11:27] Felipe Claros (Convidado)

Então dá para tirar a faixa definitivamente e fazer uma ciclovia bem larga, hein?

[11:29] Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest)

Caiu a minha internet e eu não ouvi a explicação final a respeito de betoneiras estacionadas na pista

[11:30] Rogerio Viduedo

Pularam minha vez de falar.

[11:31] Jackeline Melo SMT (Convidado)

Rogerio, não pulei estou acompanhando, estava inscrito após a fala do Felipe.

[11:34] Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest)

Entendo a percepção do Jean como correta. Vai ser uma segunda Bento Guelfi, onde morreu uma criança atropelada

[11:35] Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest)

A criança morreu a caminho da ciclovia, eu vi a imagem no celular do Pref Haddad, um horror.

[11:37] Aquilla Couto (Convidado)

Entender que a D. Pedro também será uma via turística, com alto fluxo de ciclistas de todas as idades no final de semana..

[11:40] Jean Carlos Martins do Vale

Renata Falzoni / Bike é Legal (Guest) (Convidado)

Entendo a percepção do Jean como correta. Vai ser uma segunda Bento Guelfi, onde morreu uma criança atropelada

Eu acho uma das piores coisas é o fato de investir dinheiro público em uma obra que deveria ser feita para dar segurança aos ciclistas e principalmente, incentivar novos usuários a nadar de bike, e isso provavelmente não vai acontecer. Até pq, qual mãe vai deixar uma criança andar no meio de uma avenida com caminhões andando a 50KM/H

[11:41] Leandro Bazito (Convidado)

Não foi comentado sobre o projeto da Radia

[11:41] Leandro Bazito (Convidado)

Radial

[11:49] Aline Pellegrini Matheus

Então você está dizendo que este dinheiro que está separado para ser usado em ciclovias/ciclofaixas está sendo usado para outros fins?

[11:50] Lucian De Paula (CTB)

por que está sendo usado dinheiro da SMT para pagar PPP da secretaria da Habitação?

[11:51] Lucian De Paula (CTB)

Nós tínhamos 90 milhões, e vocês confirmaram que a licitação custou só 17 milhões

[12:04] Jackeline Melo SMT (Convidado)

Ofício 005/2022 Os andamentos desse parecer poderão ser acompanhados no Processo SEI nº 6020.2021/0014993-0 .

[12:35] Aline Pellegrini Matheus

Secretário esse que nem liga para a nossa existência!

[12:38] Lucian De Paula (CTB)

Nós temos 1/4 das reuniões apenas

[12:39] Lucian De Paula (CTB)

E se vocês estão com dificuldades da elaboração dos projetos, essa é uma das coisas que as reuniões regionais estão aí para ajudar e encontrar as soluções, facilitando a vida de vocês, para evitar revisão dos projetos posteriormente

[12:48] Aline Pellegrini Matheus

Obrigada a todas e todos pela reunião!

[12:48] Jackeline Melo SMT (Convidado)

e-mail CMTT para recebimento das propostas de rotas para o pedal de sensibilização dos membros
ctb - cmtt@prefeitura.sp.gov.br

[12:50]

12:50Reunião encerrada: 2h 59m 56s