CMTT
CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

CIDADE DE SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRÂNSITO

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA - 09 MAI 2023

Data: **09/05/2023 (terça-feira)**
Horário: **09h38 às 12h38min (online)**

Participantes:
Poder Publico:
Álvaro - SMT AT
Ana Carolina Jacob - CET
Antonio Madeira - SMT AT
Arthur Rodrigues Batista Novais
Celso Dyo Shimizu - SF
Daniela - CET
Fabio - CET
Fabio - SME
Fabio Saraiva - SETRAM
Jackeline Morena de Oliveira Melo - SMT AT
João Cucci - SMT AT
Julio Martinelli - SMT AT
Katia - SMT AT
lea - SMT AT
Luis Gregorio - SMT AT
Márcia Casa - CET
Pedro Ivo - SMT AT
Ricardo Pradas - SMT AT
Ricardo Teixeira - SMT
Rogerio Viduedo - de Oliveira Ramos - SMT AT
Rosa - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAM
Yang - SPTRANS

Sociedade Civil:
Aline Pellegrini Matheus
Allan
Anderson Augusto
Annie Monteiro
Aquilla Couto
Celia Moraes
Cintia
Daniel Gomes De Arruda
daniel ingo
David Michelsohn

ELcio Molisani
Felipe Claros
George Queiroz
Giovanna Reggio
Guilherme de Paula
Jose Renato Bergo
Lucian De Paula
Magno
Marcela Santos
Mario
Murilo
Paulo Ricardo Martins Vaz
Ricardo Sakamoto
Rogerio Viduedo - Vidiedo
silvia ballan
Simone Penninck
Thomas Wang
Vanderlei Torroni
Wilson Brito

Pautas:

1. Ciclo faixa de lazer: novos lotes, incorporação de sugestões da CTB;

2. Bike SP: andamento e previsão de projeto piloto;

3. Atualização sobre Maio Amarelo. Quais serão as atividades e cronograma a ser realizado

4. Concorrências 002 e 003/2019: andamento das obras de implantações de ciclo vias/ciclo faixas;

5. Respostas aos questionamentos das obras da Av. Eng. George Corbisier e R. Treze de Maio (Ofício 006/2023);

6. Atualização do andamento das licitações/concorrências para que a SMT implante os 300 km de ciclovias e ciclo faixas previstos até o final de 2024;

7. Respostas aos ofícios 002/2023, 003/2023, 004/2023, 005/2023;

8. Atualização do andamento da licitação sobre manutenção de ciclovias e ciclo faixas e

9. Atualização sobre a sinalização operacional de ciclo faixas removidas pelas obras de recape.

Dawton – Bom dia a todos. Estamos aqui para mais uma Câmara temática de bicicleta. Hoje a nossa pauta é bastante extensa. Nós vamos tentar fazer ela o mais breve possível para que consiga passar

em todos os itens aqui das da pauta. Bom, hoje nós convidamos a Marcela Santos, que é a diretora de projetos e parcerias, SP-São Paulo, que é uma sociedade de economia mista, empresa, sociedade de economia mista ligada à prefeitura, que estrutura projetos de parceria do município de São Paulo. Bom, convidamos que esse é o caso específico, SMT, convidou e solicitou SPP iniciasse o estudo para um projeto de ativação das ciclovias, ampliando ainda mais a nossa rede de ciclo faixa, não é E na verdade, nós estamos aqui para cumprir mais uma etapa. A ideia hoje é que ela apresente o conceito do que vai ser desenvolvido, para que a gente possa dar prosseguimento a esse trabalho que nós consideramos muito importante na cidade de São Paulo e o motivo verdadeiro, é claro que é a ampliação dessa ciclo faixa de lazer nos finais de semana. Bom dia, Marcela. A palavra é sua.

Marcela Santos - Bom dia, Dawton. Bom dia, pessoal, prazer estar com vocês, eu estou aqui também com o Guilherme de Paula, que é o coordenador desse projeto, o coordenador técnico e vai poder nos apresentar com mais calma aqui as premissas e só pra aproveitar a contextualização que o Dawton mostrou, a Secretaria de transporte então solicitou que iniciássemos esse estudo de um projeto de mais longo prazo, um projeto mais efetivo, de maior impacto para as ciclo faixas que envolvem tanto a modelagem técnica como uma visão jurídica, com maior segurança e também com mais impactos positivos aí para os ciclistas e para a população. Então, o objetivo hoje é a gente compartilhar bem o início mesmo desse desses trabalhos, desses estudos, não é, então, o que que a gente está imaginando de premissas, para colaboração também aqui do grupo, não é E já destacar aqui como todos os projetos dessa natureza, ainda vai haver todo um processo de consulta pública, contribuições, espaço para discussões. Então, de fato aqui é o primeiro insight, é o primeiro momento aqui de partilha mesmo, para depois a gente ter todos os processos formais que serão necessários aí de validação, de escuta e de coleta das contribuições. E já partindo também aqui, dividindo com vocês que a gente já estudou a fundo e partiu de várias premissas e contribuições constantes daquele ofício 010/2021 aqui da Câmara temática. Então, vários pleitos, várias questões ali estão sendo consideradas desde o início, como eu disse, a gente está realmente bem na concepção inicial e a ideia é compartilhar e ouvi-los também para que a gente possa avançar na modelagem aí no curso normal do projeto. Então vou passar a palavra aqui para o Guilherme. A gente vai fazer uma breve apresentação, depois a gente segue aqui a disposição.

Dawton - Eu só gostaria de acrescentar a fala da Marcela. Todas as demandas que foram solicitadas através das câmaras temáticas, todo esse processo que vocês vêm encaminhando para nós, as sugestões de ciclo faixa de lazer, de locais. Nós estamos encaminhando para Marcela, para que ela possa inserir nesse processo de estudos que está iniciando aí.

Guilherme de Paula – Bom dia. Eu queria agradecer a Marcela pela pelas palavras iniciais, eu vou projetar aqui um pouquinho apresentação.

Marcela Santos - Só esclarecendo, Guilherme, o Lucian já perguntou aqui, se são ciclo faixas ou é o programa de ciclo faixa de lazer É ciclo faixa de lazer. A gente recebeu essa demanda específica para pensar no projeto de ciclo faixa de lazer aos finais de semana, Aos domingos, pensando num contrato mais de longo prazo, com mais segurança e já pensando em aspectos operacionais, mais práticos ali, mais efetivos, que inclusive já foram compartilhados por vocês naquele que eu comentei, não é Então, só para situar que a demanda que a gente recebeu foi essa específica, tá bom Sem prejuízo de outros projetos que avancem em outras estruturas aí de ciclovias, ciclo faixas em outros momentos.

Guilherme de Paula - Bom, é então bom, então esse panorama geral é importante a gente deixar bem claro, , que essa é uma modelagem preliminar, A concepção da ideia, então, o que a gente vai abordar aqui são elementos mais conceituais daquilo que a gente está pensando para o modelo que

a gente está propondo e quais são os objetivos que a gente tá tentando abordar e quais são os problemas específicos que a gente tá tentando resolver com esse projeto. É claro que a questão da locomoção por bicicletas e a questão cicloviária de São Paulo, ela é muito mais complexa e muito mais extensa que essencialmente só as ciclo faixas de lazer e o escopo desse objeto não tem a pretensão de abarcar todas essas necessidades, mas de qualquer forma, é um esforço que a gente está fazendo de tentar contemplar esse incentivo a cultura do ciclismo na cidade. Para ter uma visão geral, quais são os objetivos que o projeto está tentando atacar, Primeiramente, promover o uso de bicicleta e mobilidade ativa. Falar não apenas com as pessoas que já usam as bicicletas, não é que já se locomoverem de bicicleta em São Paulo, mas também fornecer incentivos para as pessoas passarem a usar bicicletas em São Paulo. Então, qual é a ideia É, a gente viu que existe uma demanda grande também por estruturas de apoio, principalmente na ciclo faixa de lazer é que leve as pessoas até, por exemplo, você quer chegar do ponto A até o ponto B, entre esses 2 pontos, você não tem nenhuma estrutura de apoio, nenhum ponto para poder parar a bicicleta, nenhum bicicletário, não tem nenhum ponto de serviço se tiver algum problema mecânico com a bicicleta ou precisar encher um pneu, você não tem onde parar. Então a gente viu que fazia falta ter estrutura de apoio ao longo das ciclo faixas de lazer no domingo. E a gente também pensou justamente em levar e como que a gente poderia incentivar que pessoas que não têm esse hábito possam usar. Então a gente também incluiu de alguma forma, Pensou em incluir de alguma forma, dentro desse nosso novo projeto, a inclusão de atividades sócio desportivas dentro das ativações de ciclo faixa de lazer. Tudo isso com objetivo de promover a bicicleta, Como meio de transporte e gerar maior consciencialização e segurança no trânsito. Ou seja, também incentivar o turismo de bicicleta, pensar na ciclo faixa aí no uso de bicicleta, não só como algo que o paulistano em si usa, mas também pensar em transformar São Paulo, numa referência nacional e porque não, Internacional também, mas principalmente nacional do uso de bicicletas. Então a pessoa vem para São Paulo, sabe “Poxa, eu tenho algo legal para poder fazer, de bicicleta”, criar circuitos, criar incentivos para que as pessoas venham para experimentar este tipo de coisas em São Paulo, e aí, dentro do projeto a gente tá pensando em eventos de interesse coletivo e focar também na diversificação do público, Atender não só as pessoas que já usam hoje, mas também trazer pessoas de fora, principalmente focando em periferia, regiões que hoje são menos atendidas pela malha que existe de ciclo faixa de lazer. Outra coisa, disponibilizar espaços livres qualificados para a população. Então, ampliar os trajetos, incluir, principalmente com foco na periferia, nas regiões que hoje não são tão atendidas, dialogar com o comércio, de estruturas que estejam próximas da ciclo faixa, gerar uma oferta de público, que também ativa essas regiões nos finais de semana, então a ideia é ampliar a oferta de espaços para esportes para a prática de esportes e lazer especial nas periferias da cidade. E, por último, como a Marcela, muito bem colocou na exposição inicial dela desonerar o poder público, ou seja, tornar esse modelo de ativação da ciclo faixa de lazer mais eficiente, diminuir os custos que a gente tem muito com base nas sugestões e contribuições que foram feitas por essa Câmara e por todos os mais participantes, com relação à otimização de custos, melhora num tipo de valor agregado, em que os pessoas que os bandeirinhas hoje podem gerar um projeto, otimização de custos operacionais, simplificação da operação e a viabilização já de mecanismos de aferição de receita, de exposição de marcas, ou de realização de atividades ou de eventos em áreas que conectam esses pontos da ciclo faixa. Tudo isso dialogando, claro, para poder também atender aos planos de metas, aos planos de mobilidade e o plano de mobilidade da cidade. Aqui eu falo expressamente, na ideia de instalar pelo menos um bicicletário público em cada uma das 32 subprefeituras até 2024. Então, esse projeto dialoga com essa meta e a gente teria que enfim, eu vou passar aqui um pouquinho do vídeo, para vocês poderem ter uma ideia geral. É um vídeo conceitual para ter uma ideia geral do que que a gente está pensando. Em termos gerais, mas ele, claro, ele não esgota, ele não fala de nenhum ponto específico da cidade, mas ele dá uma visão geral sobre aquilo que a gente tá pensando para o projeto. Bom, é a ideia geral do projeto e aí é o conceito base, a ideia de que a gente usa essas estruturas, A gente vai pensar em algumas praças que vão poder se ligar, que vão servir de nódulos,

De conexão entre as ciclo faixas e a ideia é que essas praças tenham estruturas de serviço para as pessoas que vão usar as ciclo faixas de lazer e que possam também ser ponto de ativação, de oferta de serviços e que sejam áreas realmente conexão para poder chamar, para poder conectar não só as pessoas que já usam e ciclo faixas de lazer, mas todas as pessoas que gostariam de começar a usar, ou então fornecer um incentivo, às vezes também focando na estrutura de mobilidade, para as pessoas com dificuldade de locomoção, bicicletas adaptadas. Focar nisso, nesse público que hoje, talvez não se sinta tão confortável em usar e fornecer esse tipo de incentivo.
Bom, essa é a visão geral do projeto, as etapas futuras de modelagem, vão dizer sobre o modelo jurídico que a gente vai adotar. A questão é da modelagem econômica. Estudo já está em andamento, mas tendo uma visão geral sobre qual é o cronograma, dos próximos passos do projeto, nós estamos agora finalizando estudo de viabilidade preliminar e agora nós vamos avançar para formulação dos documentos e estudos que vão levar para a consulta pública. Esse projeto vai à consulta pública. Aí nesse ano é idealmente e durante a consulta pública, óbvio que vai ser ótimo receber a contribuição de todos vocês aí, é importantíssimo que a sociedade também dialogue. Muito do que a gente tá fazendo, já tem como base contribuições que foram feitas aqui pela Câmera, por várias pessoas ao longo de todo esse diálogo que vem havendo entre a Secretaria de transportes e a sociedade civil, na gestão das ciclo faixas. Então a ideia é incorporar muitas dessas sugestões, o máximo possível é e claro, evoluindo sempre por meio do diálogo em construir uma solução que atenda a todos e todas.
É isso, obrigado.

Dawton - Eu acho que antes de abrir para as perguntas, não sei se tem algum escrito aí. Eu gostaria de complementar o seguinte, esse projeto ele incentiva e proporciona espaço que convida as pessoas a andar a pé. É um projeto que estimula o uso da bicicleta e convida as pessoas a fazerem uso constante da bicicleta. Eu acho que esse é que é o grande desafio dessa cidade. Se existe a possibilidade de fazer uma ampliação dessa ciclo faixa de lazer nos finais de semana é oportunidade para as pessoas usarem a bicicleta, experimentarem bicicleta e posterior a isso, com a nossa proposta de complementação dessa rede cicloviária, de ampliação dessa rede, dessa rede cicloviária, com toda a certeza, nós seremos capazes de possibilitar que as pessoas de fato usem a bicicleta como meio de transporte, como meio de lazer para ir à escola, para o trabalho. O objetivo realmente é que as viagens que estão propostas lá no nosso 2030 é que 4% das viagens na cidade de São Paulo sejam feitas de fato através da o uso da bicicleta. É isso.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Bom dia, Lucian. Pode falar, por favor.

Lucian De Paula - Oi, gente. Na verdade, assim, não ficou muito claro o que vai acontecer. Consulta pública de mais ciclo faixa de lazer. Assim, estão falando de estudo de viabilidade, mas assim, vocês não apresentaram muita coisa, pelo menos não ficou claro o que que a gente vai fazer que não seja assim. Olha, a gente já tem a ciclo faixa lazer. A gente já tem esse estoque de incorporar sugestões que a gente já fez. E eu não entendo, o que que é uma coisa assim, de fazer estudo de viabilidade ou abrir para consulta pública Tipo, eu não estou entendendo, o que que tem de diferente daquilo que a gente já faz, do que já fez E falaram também assim, de uma coisa assim de anos de levar estudos e mais uma vez assim, tem uma coisa de prazo, de vamos ficar estudando para depois a gente fazer, assim, como se tudo fosse um médio prazo. Eu diria para vocês pegarem os exemplos das pop-ups, Bike lands, as ciclovias pop-up, como é que eu diria, tipo, de certa forma improvisadas, que várias cidades fizeram ao redor do mundo que, tudo levou uma semana, tudo foi feito com recursos próprios e tudo foi muito barato. E assim, você pode pegar Paris, que é super exemplo de como eles fizeram em 2020, a partir do começo da pandemia. Que em uma questão de acho que 3 semanas eles fizeram 300 km de ciclovia e não teve assim esta hiper burocratização e também não teve essa necessidade de “vamos fazer um estudo de viabilidade porque o negócio tem que ser um programa superavitário”, mas assim, então eu queria deixar isso aqui. Acho que é perfeitamente possível fazer

e acho que estão dificultando muito uma coisa que não é difícil, não.

Marcela Santos – Lucian, só para te é falar da parte técnica aqui, você sem prejuízo da Secretaria de se manifestar também, o objetivo aqui é a gente ampliar a ciclo faixa, um modelo contratual que seja mais robusto e que ofereça serviços associados, que não ofereça somente a ciclo faixa. Isso ainda está em desenvolvimento, então o estudo de viabilidade assim é porque por sermos uma empresa técnica, a gente trabalha dessa forma. Então qualquer projeto que a gente entregue antes de submeter esse projeto, essa publicidade ali na consulta pública, a gente entrega para a prefeitura, até porque isso precisa de transparência, Tudo o que está sendo feito com recursos públicos precisa passar por esse processo. Então a gente faz um estudo de viabilidade, demonstrando as vantagens, por exemplo, nesse estudo vai estar lá é a participação dessa Câmara técnica, todos os 6 ofícios que a Câmara técnica já contribuiu. Isso garante mais transparência para o processo. Então, entendo o ponto aí de uma aparente burocracia, mas por sermos uma sociedade de economia mista, a gente tem que prestar contas aqui dos projetos que estruturamos e isso faz parte, Mas isso não vai gerar nenhum tipo de atraso no processo. A expectativa é que em poucos meses a gente tenha um desenho aí contratual, partindo de todas as premissas operacionais já colocadas por vocês.

Dawton – Aline?

Aline Pellegrini Matheus - Bom, eu queria entender qual é a necessidade de consulta pública, porque assim, para outros projetos muito mais complexos e que exigiriam mais prazo para execução, a gente não vê essa necessidade. A gente não vê essa consulta pública. A gente vê esses projetos realizados em um espaço muito mais curto de tempo e a exemplo, por exemplo, da faixa azul, que foi feito a revelia da consulta da sociedade como um todo, e aí, quando é pra fazer uma simples ciclo faixa de lazer, gente, que é colocar cone na rua, sabe Não precisa de nenhuma estrutura complexa, nem nada para fazer. E a gente já tem sugestões dadas há 2 anos, pelo menos, que o ofício 10, é de 2021. A gente tem sugestões dadas, de como fazer, de onde implantar, de várias coisas e não sai isso do papel, sabe, a gente fica frustrado porque a gente não vê essa malha ampliar de jeito nenhum, sabe A gente só vê assim, “Ah, vamos fazer assim, vamos estudar”, que nem o bike SP, que aí tem tantos anos aprovado e também não sai do papel. A gente viu na pauta, assim, a proposta de ampliação de tudo e a gente ficou na expectativa de ver uma coisa avançar mais e a gente vê só, Um vídeo bonitinho que então a gente vê que vai fazer mais estudo e vai demorar mais tempo. A gente quer ver a ação acontecer. A gente quer um prazo, quando que vai implantar isso Quando que a gente vai ver a ciclo faixa de lazer ampliada efetivamente

Marcela Santos - Sim, bom, como falei, Do ponto de vista técnico, nós aqui da São Paulo parcerias precisamos prestar contas e precisamos seguir os ritos legais e estamos falando aqui de um contrato que envolve um montante financeiro relevante.Porque justamente a ideia é fazer ciclo faixa que a empresa contratada fique vinculada à prefeitura por 5, 10 anos. Então hoje os contratos são muito curtos eles estão constantemente sendo substituídos. Então a idéia é justamente transformar esse contexto e fazer um contrato longo que dê mais segurança jurídica para a prefeitura. Esse valor de contrato, por lei, eles exige a consulta pública. Então se a gente vai por um caminho de um contrato mais seguro, maior, de mais longo prazo, tem essa consequência de necessitar dos limites legais porque é uma contratação pública a gente não pode esquecer que tudo que é desenhado aqui vai atrair as normas e toda a legislação aplicável do que uma contração desse vulto exige.

Dawton - Eu gostaria de complementar dizendo o seguinte, a proposta ela é muito ambiciosa e a proposta é transformar a cidade de São Paulo na capital do pedestre, na capital do cicloturismo, na capital do pedal, ou seja, espaços públicos que sejam, de fato, propício para que as pessoas andem a pé, pedalem. No final de semana, ela ter um lazer significativo, então o volume, o que se pretende

fazer é um projeto muito grande, então é por isso que hoje tem aí a São Paulo parcerias aqui, como de fato nossa parceira, onde a SMT pediu essa parceria para poder trazer um projeto mais robusto mesmo, exatamente como a Marcela e o Guilherme colocaram aqui para nós. É importantíssimo que isso venha estruturado para que não se desfaça com o tempo e a proposta é isso mesmo. Nós vamos fazer uma proposta de médio para longo prazo. Uma proposta de projeto para médio para longo prazo e que ele fique aí 5, 10 anos e se consolidando e se ampliando cada vez mais. Essa que é verdade, então não é um projeto simples, então ele merece sim, ser tratado com toda essa burocracia. Vamos dizer assim como vocês estão colocando.Mas que ele seja definitivo. Eu vou passar aqui a palavra para o secretário.

Ricardo Teixeira - Obrigado, Dawton, mas para tentar dar mais uma esclarecida. A Marcela e o Guilherme foram claros, mas nós estamos partindo para uma modelagem de concessão que é uma concessionária que vai fazer um serviço na cidade. Pegando todos os pedidos que vocês fizeram de ampliação. Acho que a Marcela e o Guilherme falaram, mas a gente estuda aí pra 400 km de ciclovia de lazer. Distância daqui ao Rio de Janeiro, sendo montado todo domingo, final de semana, feriado. Além disso, o que a gente quer também, o que vem sendo discutido é que seja é que tenha serviços prestados para essa população que vai pedalar e caminhar pela cidade. Shows, restaurantes, enfim, tenha que ter nesses 400 km que vocês mesmos pediram para estar interligando vários pontos, todos os pedidos que vocês fizeram estão incluídos aí, nesse trabalho, que tenha a interligação com a periferia, que tenha interligação norte, sul, leste, oeste, centro. Então tudo está sendo feito. Qual é a diferença Por que que tem que fazer todos esses passos, inclusive aqui na Câmara Temática Porque é uma concessão, e aí tem que seguir a regra da concessão, assim como a faixa azul, seguiu a regra do SENATRAN, a Secretaria nacional de trânsito. Então, a gente, com o poder público, não pode fazer nada que não seja as regras. Se a gente discorda ou concorda com as regras, são as regras. Então, faixa azul SENATRAN, uma concessionária aqui no município de São Paulo, SP Parcerias que têm esse poder para estar estudando, para fazer a modelagem, para fazer a consulta pública para depois fazer a publicação, se tiver um ganhador, e aí dá continuidade. Nós estamos falando aqui que essa concessionária pode estar explorando esse serviço na cidade por 20 anos ou até mais do que isso. Então eu acho que é por isso que eu queria deixar claro, talvez tenha ficado dúvida. É por isso que tem que fazer todo esse sistema, toda essa forma, todo esse rito, como foi colocado pelo Guilherme. Obrigado.

Dawton – Rogério?

Rogerio Viduedo - - Eu coloquei aí no chat, queria saber se já tem algum benchmark, algum exemplo de concessão de ciclo faixa de lazer. Se a prefeitura pretende arrecadar algo, vai ter um ceder, Vai criar algo para conceder depois, tipo, o anhangabaú, Investiu lá 100 milhões e concedeu para a iniciativa privada fechar o centro e a terceira pergunta é, qual é o custo desse estudo aí que a SP parceria vai fazer, SMT que vai pagar quanto vai custar esse estudo Obrigado.

Guilherme de Paula - Dawton, se você me permite. Eu queria começar a falar sobre a questão do benchmark, sobre essa questão dos outros estudos. Rogério, sobre essa questão especificamente, a gente acabou pegando exemplos e ideias de vários outros lugares diferentes, na própria ideia de Paris, da pop-up, a gente também usou como uma referência. A gente buscou também inserir outros elementos de alguns outros projetos que pudessem dialogar com o que a gente tá querendo fazer. Porque na nossa modelagem, a gente está querendo criar uma estrutura jurídica que dê mais incentivos para que o eventual parceiro que vai operar ciclo faixa. Então, o que que a gente acabou fazendo aí Acabou procurando exemplos, não apenas de ativação de ciclo faixa, que é um exemplo bem restrito, não é Basicamente, é só como muitos colocaram, coloca o cone na rua e as pessoas andam de bicicleta, mas a gente pensou,o que a gente consegue gerar de valor agregado a mais

para as pessoas que vão usar isso. Então a gente procurou outros exemplos. Por exemplo, a prefeitura de Recife, salvo engano, já tá fazendo um projeto parecido com mobiliário urbano também. Enfim, a gente tem algumas referências que a gente está tangenciando de fato, o modelo que a gente está querendo usar é para esse projeto especificamente que envolve a ativação de praças e geração de serviços. É um pouco diferente do que é feito normalmente. Por que São Paulo também tem restrições mais específicas Por exemplo, a questão de publicidade, de veiculação de imagem, Por causa da lei cidade limpa, que impede que a gente faça um modelo que seja só de exploração da ciclo faixa, antecipando também algumas questões de questão de valores e tudo mais, como eu disse, esse momento que a gente está fazendo agora, a gente tem números, mas que são muito preliminares, então não seria prudente da nossa parte agora divulgar o que está pensando em termos de investimento, em termos de duração do contrato, tudo mais porque a gente está numa etapa preliminar. A ideia da consulta pública é justamente a gente poder apresentar isso para a população como um todo, para sociedade civil e esses números serem discutidos, estudos e objeto das perguntas e a gente poder aprofundar naquele momento, qualquer coisa que a gente possa antecipar agora vai ser prematuro, eventualmente pode gerar uma expectativa que venham a não se concretizar com relação aos valores e aos prazos. O conceito do projeto é esse, a ideia que a gente quis apresentar aqui pra vocês é ideia de conceito. Mas os números, detalhamento, essa parte mais específica da modelagem. Vai ser aberto na consulta pública, daí a importância dela nesse projeto, Que é justamente para poder tanto validar algumas premissas que a gente vai adotar mais detalhadamente no projeto, quanto para poder acolher feedback de vocês, inputs e tudo mais para gente poder melhorar o projeto como um todo. Eu acho que a grande questão do nosso ponto de vista, do ponto de vista de quem está montando esse projeto, é que vê-lo só como ativação da ciclo faixa não seria suficiente. Ativação da ciclo faixa já tem um contrato hoje a ativação já vai acontecer, de qualquer modo, o nosso projeto, ele pensa em expandir a malha, A gente está pensando em mais de 300 km de malha, de ciclovias e ciclo faixas de lazer. A gente está pensando também em criar essas estruturas de apoio, então a ideia é gerar valor agregado. A ideia é gerar serviço. A ideia é gerar melhores incentivos para os futuros parceiros, Então, talvez o olhar por esse lado, não essencialmente sobre a questão das ciclo faixas em si. Mas é isso.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Thomas, por favor.

Thomas Wang - Tá, é, eu não entendi exatamente por que SP parcerias veio além de mostrar um vídeo e falar que está planejando uma coisa muito maior, que ainda está super intangível e não respondeu nenhuma daquelas perguntas que a gente tinha feito pelo menos há 2 anos ou mais. Na verdade, eu tô aqui há mais de 2 anos, já fizeram essas perguntas antes do tipo, “olha, quais as vias, quanto vai ser a quilometragem, aonde vai ser, como vai conectar”, porque nada disso foi respondido. O projeto da que foi mostrado, segundo o vídeo, parece interessante. Não dá para dizer que “ah, é uma porcaria, porque parece que é uma ideia boa”, só que ao mesmo tempo não responde as perguntas que a gente fez para Secretaria de Mobilidade lá atrás. Não desmerecendo o trabalho da SP parcerias, porque eles provavelmente pegaram a coisa andando. Foram blifados do jeito que foi pelo CMT. Mas, por exemplo, as sugestões que a gente fez que eram coisas simples, do tipo, olha diminuir quantidade de cone de bandeirinha e aumentar a quilometragem. Isso não se resolveu até agora. Tem lugar que a ciclo faixa de lazer sumiu nesse período que acabou o contrato, vocês cortaram a coranda, daí voltou. Tem pedaços importantes que sumiram, todo domingo eu ando e todo domingo eu percebo que tem pedaços sumindo. Semana passada na avenida. Aliás, semana retrasada, na Avenida Brasil, tinha 2 quadras inteiras sem cone. Você chegava num pedaço da Avenida Brasil, não tinha cone, na entrada do Villa-Lobos, também. Um dos principais parques que deu origem a ciclo faixa de lazer, tinha pedaço longo sem cone ali, que sempre teve, desde 2010, quando fizeram as ciclo faixas em 2009, sempre esteve ali e nesse vai e vem que trocou operadora, vocês fizeram um chamamento, num deu certo, sumiu um pedaço. Então, legal a ideia do projeto a

longo prazo vai ter outras ativações, vamos captar financiamento privado, concessionária, todo aquele modelo de concessão que a prefeitura está na moda fazer agora, Mas isso não está resolvendo os problemas da ciclo faixa atual. Isso é uma coisa a perder de vista que nem o bike SP que está mais, deve estar o bike SP uns 5 anos pelo menos na mão da prefeitura, sentado e não fazendo nada porque a gente não vê andar. Na prática é a mesma coisa que está acontecendo com as sugestões e com ciclo faixa de lazer. Lindo o projeto da SP parcerias não é uma crítica a vocês, especificamente, o Guilherme, a outra moça que eu esqueci o nome aqui, porque o Guilherme ainda está parecendo a moça, não. A Marcela. Mas o problema para mim está na SMT, que não está entendendo o que que a gente demandou ou não quer fazer o que a gente demandou. Essa é a verdade. O que a gente sugere, o que a gente pede não é feito, mas tudo bem o projeto da SP parcerias rodar de outra forma, porque na prática é outro projeto. Tudo bem, é um jeito de ampliar a malha da ciclo faixa de lazer. Mas não está respondendo as perguntas e as sugestões que a gente fez, entendeu É esse ponto. E é uma coisa que a gente vai ver rodar, rodar e daqui a alguns anos talvez saia alguma coisa, entendeu E aí, tem outro ponto, se for feito só por esse caminho da SP parcerias, vai conceder por 20 anos. Então, durante 20 anos não vai ter nenhuma melhoria além das que forem feitas por esse projeto, porque vocês vão fazer uma concessão de 20 anos, e 20 anos, vai ser só isso. Não vai ter nenhuma ampliação de ciclo faixa de lazer, nenhuma melhoria nesse período porque vocês vão dizer que “ah não fizemos uma concessão e está desse jeito”, que é o que acontece com outras coisas hoje, entendeu Foi concessão, foi feita a concessão e ficou por isso mesmo.Um exemplo é o ponto de ônibus, outro exemplo são os relógios que estão no meio das ciclovias até hoje, entendeu É isso que ia falar, legal a ideia do projeto, da SP parcerias, de juntar ter atrativo cultural, etc e tal. Mas não resolve os problemas e não atende as sugestões que a gente fez.

Guilherme de Paula - Oi, Thomas, tudo bem Se me permite fazer um comentário sobre o que você levantou, a gente está incorporando muitas das sugestões que vocês fizeram, muitas delas, só para explicar de forma geral qual é a ideia, principalmente questões com relação à questão diminuição, otimização de custos, De diminuição de quantidade de cones, de bandeirinhas, isso tudo está sendo incorporado no projeto e como que a gente está colocando, tá Eu até mencionei isso no começo da apresentação, a gente só não pode detalhar isso exatamente agora, no nível de detalhe que normalmente a gente faz quando a gente apresenta o projeto em consulta pública, tá É esse tipo de sugestão, como a gente colocou, está sendo levada em consideração sim, isso é uma das premissas do projeto, inclusive, é a diminuição da quantidade de bandeirinhas. A gente acompanha essa demanda já há algum tempo, isso foi incorporado, tá Mas enfim, é basicamente isso. A ideia é que a gente consiga proceder com esse projeto andando rapidamente, É e que consiga sempre dialogar com todos e todas. A ideia é que todo mundo possa trazer esse tipo de feedback, de input e a gente possa conversar ao longo do andamento do projeto. Mas de novo, não é a ideia desse momento, dessa apresentação, a gente entrar sobre quais são as premissas que a gente tá adotando, o detalhamento específico, mas dar uma visão geral sobre o conceito do que a gente está querendo tratar.

Marcela Santos - Se eu puder complementar, Acho que é que é bem importante só ficar alinhado o que que a gente veio fazer aqui realmente a convite, É dividir com vocês que o projeto está sendo desenhado, sabemos de cor aqui, de fato, o oficio número 10, então o horário está no nosso radar e tudo isso está sendo como o Guilherme falou, até para justificar o estudo de pré viabilidade é para isso. É para a gente até indicar que temos subsídios e fundamentos suficientes para poder desenvolver o projeto nessa linha, então da nossa parte, esse é um primeiro momento, Bem preliminar ainda, então o próprio modelo jurídico está sendo refinado, Por isso que a gente não quis cravar aqui 5, 10 anos. Eu usei como exemplo no sentido de horizonte temporal necessário para falar que a ciclo faixa é realmente segura do ponto de vista jurídico e financeiro, Mas a quantidade de anos específica, a gente ainda precisa refinar as contas. Então, certamente a gente vai ter outros

momentos, a gente vai ter outras rodadas aqui para até dar uma devolutiva mais específica sobre cada ponto do ofício e outros pontos que venham a surgir também, mas só para dizer que sim, o nosso objetivo aqui não foi realmente mostrar detalhes. Então, se a gente sai daqui sem detalhes, é porque ainda não os temos. Numa próxima rodada a gente está à disposição para detalhar e ter essas informações mais redondas, já dialogando com mais precisão, com o ofício e as outras demandas que venham a aparecer.

Dawton - Acho que o importante, é o seguinte. Das demandas que houve anteriormente, nós demos as respostas. Algumas serão atendidas e outras não serão atendidas ponto. Claro que nessa estrutura que foi feita que está sendo desenvolvida hoje. Com esta nova proposta e o objetivo dessa proposta é exatamente ampliar todo esse objeto vai, vamos dizer assim, do contrato, onde possa de fato explorar novos parceiros junto com essa proposta da ciclo faixa de lazer, elas poderão ser atendidas. E, sem dúvida nenhuma elas serão atendidas da melhor forma possível. Lógico que tudo isso aí, tanto até dentro de um contrato, a proposta que eu tenho aqui a fazer é o seguinte, propondo através da Secretaria fazer uma reunião com vocês, específica sobre esse assunto, coloca alguns representantes da Câmara temática junto com a São Paulo parcerias aqui, para poder fazer uma apresentação um pouquinho melhor, nos aprofundarmos um pouquinho mais nesse assunto para poder discutir de fato o que tem que ser feito. É muito importante a gente falar o seguinte. O objetivo aqui é deixar um projeto mais estruturado, que ele fique irreversível, que ele fique contratualmente apenas capazes de fazer melhoria do processo quando tiver sendo implantado. Então é isso. É um início mesmo. A Marcela está coberta de razão. Eles estão entrando no processo agora, Não estão com todas as informações que deveriam ter, nós ainda estamos passando. É um processo bem inicial, Nesse processo, então é isso, eu acho que não tem muito, é o que falar nesse momento, porque é um projeto que está sendo construído e nós estamos nos propondo a construir esse projeto junto com vocês. Tá, eu sei que vocês vão falar, “não, vocês vão ficar mais uma vez nos enrolando, vocês estão nos enrolando”, ninguém está enrolando ninguém. O processo é administrativo e tem que ser esse percurso ele tem que ser seguido, não tem como. Ele é inevitável, não tem como não seguir esse percurso administrativo. Ele é um processo, então, e espero que nos próximos passos, nas próximas reuniões nós já tenhamos uma proposta dos primeiros 100 km onde serão, dos primeiros 50 km onde serão. É um processo de construção e estamos convidando vocês a participarem desse processo construtivo, como vocês já vem participando de todo esse processo desde o início da ciclovia aqui na cidade de São Paulo. É isso. Lucian.

Lucian De Paula - Oi, gente, é bom, do que o pessoal da SP parcerias, falou, pelo menos eu estou feliz que eles leram a comunicação, os ofícios que a gente fez, estão levando isso em consideração. Assim, a apresentação em si, não continha nenhuma informação substancial. Tudo que vocês deram assim foram que vocês responderam falar de 400 km, de 5 a 10 anos, é um montante sim, nada. Então nada disso está definido, então. A gente por enquanto, não tem nenhuma materialidade, então é só uma comunicação de que vai haver um estudo. Está bom Então assim, por favor, definam qual o objeto e passem para gente, estão estudando, fazendo estudo de viabilidade. São 400 km, são 1000 km, são 200 km, define um objeto. passem para a gente, por enquanto a gente não tem nada material. Sim, por que que é uma concessão e não uma contratação. Porque exato isso. Não estou perguntando agora. Assim, definam isso e passem para a gente, porque como a gente não tem nada sólido agora, acho que é melhor a gente partir para outras pautas, falar de concessão por 20 anos, isso já como administração pública, fala que não faz sentido a construção das linhas de ônibus que quer um investimento colossal, bilionário, ela é de 15 anos, então assim, uma prestação de serviço não tem cabimento. Não pode ser mais do que 5 anos. Porque, inclusive, como Thomas apontou, A gente vai fazer um projeto, depois de 5 anos, a cidade é outra, porque a gente está propondo, Políticas de estímulo a bicicleta de mudança da cultura de mobilidade. Então daqui a 5 anos, tem que ser feito outra coisa, não vai poder manter a mesma coisa por por 5, 10, 15, 20 anos, a gente vai

querer expandir naturalmente, então é isso. Assim, levem isso em consideração, tragam algo substancial para a gente. Legal que vocês estão estudando e acho que a Aline falando, a gente pode ir para as outras pautas mais urgentes. Obrigado.

Ricardo Teixeira - O objetivo de se colocar nesse formato é para que vocês participem, não é Quer dizer, é preciso saber se vocês querem participar ou não, porque quando a gente traz uma coisa nova, que eu acho importante vocês participarem, estamos aqui apresentando no início do processo para vocês participarem e claro, nós estamos passando todas as demandas de vocês para eles não partirem do zero. Eu acho que é muito importante a participação de vocês. Eu acho mesmo que vocês é que são os mentores iniciais lá do processo e contribuem constantemente nesse processo. Então é claro que nós queremos essa contribuição de vocês, então é isso. Então eu vou repetir a proposta gostaria muito que vocês participassem de uma reunião que podemos marcar, podemos até fazer um grupo de estudos para que vocês participem de fato desse processo de construção da ciclo faixa de lazer. Então é isso, e você vai ter oportunidade de colocar os prós e os contras de cada uma das coisas que a gente vai fazer. É lógico que a Secretaria e a São Paulo parcerias vão seguir um ritual que tem que ser seguido, E pronto. E vocês vão contribuir, vão ter que ser contribuído. Então é isso.

Lucian De Paula – Entendi. Perfeito. Então, já adianto com todas as letras que sim, nós queremos participar. É muito legal, porque tem várias coisas que a gente fala mostra para gente, vocês mostram uma coisa já pronta e daí quando a gente dá sugestões, faz a proposta, “ah, mas agora já foi a gente. Agora a gente já está contratando, se não vai atrasar”. Então tá bom, a gente quer isso e a gente quer 1000 km de ciclo faixa, então a gente vai pedir para isso. Aline?

Aline Pellegrini Matheus - Bom, eu ia falar mais ou menos o que o Lucian falou, mas eu queria acrescentar também que, já que a gente já tem as sugestões aí dentro do ofício 10, que a gente já podia dar andamento mesmo nessas coisas, A gente já podia dar andamento a datas, andamento às propostas. A gente quer mesmo participar e aí a gente já podia ver aí nas próximas semanas aí, datas para a gente se reunir, ver quem vai participar, porque a gente precisa mesmo correr com isso, não esperar muito para fazer essas coisas, já que tem que fazer consulta pública, já dar andamento a essas coisas. Ver o que a gente pode agilizar para não ficar esperando, dando morosidade a um processo que já é moroso por si só. É isso. E vê se tem o dado andamento a esse processo. Quanto tempo é para ele ser posto em prática e a gente ver as coisas rolando mesmo, acontecendo, Se a gente pudesse ter um prazo para isso ou seria ótimo a gente saber. Seria isso. Obrigada. Aí a gente pode passar para a próxima pauta depois.

Ricardo Teixeira - Eu gostaria muito de agradecer aqui em nome da Secretaria, a Marcela e o Guilherme da SP parcerias, Que vão contribuir muito nesse processo, Eu sei que foi até difícil marcar com a Marcela, com eles aí que eles estão com uma agenda super apertada, para poder estar apresentando esse trabalho. Então, sem dúvida nenhuma, a nossa próxima reunião será já uma reunião de trabalho, com propostas mais efetivas. É isso Muito obrigado, Marcela e Guilherme. Se vocês quiserem permanecer na reunião, tudo bem, se não, vocês estão liberados aí. Muito obrigado pela apresentação.

Marcela Santos - A gente que agradece o convite, a oportunidade aqui de trocar com vocês e a gente está à disposição para as próximas. Obrigada.

Ricardo Teixeira - Próxima pauta, é Bike SP..

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Doutor Pedro vai falar.

Pedro Ivo - Bom dia. Em relação ao Bike. A gente queria dizer que o convênio com a USP foi assinado, então a gente já vai marcar uma próxima reunião aí para iniciar os trabalhos, Para já fazer cronograma até as Datas e tudo mais, para poder começar a desenvolver os projetos. Ato contínuo, a gente vai chamar novamente o grupo de trabalho, porque o processo originário da criação do decreto ele voltou, tá E ele tem algumas sugestões da SP trans, algumas sugestões da própria pasta e também do SEMUV em relação ao conteúdo do decreto, em relação também aos estudos que foram feitos. A gente, oportunamente vai passar esses pareceres por e-mail para os representantes da Câmara que estão lá e a gente vai se reunir então para poder discutir as adequações que foram sugeridas, Para gente poder acertar e a regulamentação. Mas independente disso, o projeto, ele vai seguir o seu caminho. A gente entende que é uma mais um cenário que a gente tem para embasar justamente a importância do programa, E que pode também ajudar. de repente, a fazenda, e mesmo nós aqui, a ter mais um cenário, mais um, eventualmente, dois cenários. Não sei, , que a gente vai fazer aí em partes, com alguns recortes para que a gente possa então, tentar implantar da melhor maneira e ato contínuo a gente vai trabalhar, continuar trabalhando na minuta de decreto, a gente tinha feito essa minuta, essa minuta circulou e voltou com algumas sugestões que a gente sabia que poderia acontecer, entendeu Tem os pareceres jurídicos de SMT, tem parecer jurídico e também técnico da SP trans e tem também o parecer do Comité municipal de uso do viário, sempre lembrando porque a lei também ela contempla uma parte da locação de bicicletas, , que quem cuida hoje, o compartilhamento é o SEMUV. Então, em relação ao Bike nós estamos caminhando, E a gente espera aí que possamos ter resultados aí um pouquinho mais adiante, não é Então era isso que a gente queria falar. E se vocês tiverem alguma dúvida, a gente está à disposição.

Dawton - E acrescentando, eu acho que o importante é o seguinte, claro que essa necessidade de fazer esse acordo de cooperação aí com o convênio com a USP, ele partiu porque um dos despachos, uma das demandas principalmente da Secretaria de finanças é que os valores que seriam demonstrados no final do processo, abrangendo todo a todas as viagens aqui em São Paulo, esse valor seria muito alto e sem dúvida seria impossível defender neste patamar. Então, até numa das reuniões que eu participei, foi colocado aqui, vamos fazer aí um recorte dessa demanda total, para poder começar com um projeto piloto. Então vamos escolher duas áreas aí para fazer o projeto piloto e já começamos a trabalhar na verdade, foi assinado essa semana o processo, porque ele ficou bastante tempo para poder ser assinado. então já começamos fazer essas reuniões. Então o próximo passo, a USP vai nos apresentar um recorte de todo esse trabalho que foi elaborado pelo banco mundial já. É uma proposta de projeto piloto, então vocês com certeza também estão convidados para participar desse processo se quiserem, , participar desse processo. E o objetivo é isso mesmo. Qual a área que nós vamos escolher para fazer o projeto piloto Eu particularmente gostaria muito de fazer na zona leste. Porque é onde tem uma demanda muito grande de uso da bicicleta, E tem vários trechos da zona leste onde nós estamos propondo ampliação da rede cicloviária, não esquecendo de falar que hoje da zona leste, 40% da população da cidade de São Paulo reside hoje na zona leste, então por isso eu acho que tem que dar tanta importância a essa região, especialmente. Mas claro que não é uma imposição, Estou estudando como sugestão, está totalmente aberto para que vocês possam fazer essa sugestão em mais de uma área, para gente poder fazer esse projeto piloto e ter a ideia que isso seja feito rapidamente, logo que tenha os números, logo tenha os dados que a gente possa propor esse projeto piloto aí. Não sei se alguém tem alguma dúvida, alguém quer falar alguma coisa

Lucian De Paula – Um comentário só. Na reunião do mês passado, nós vamos falar com a USP para eles assinarem contrato. Aí passa um mês aí agora, assinamos o contrato. Agora a gente vai estudar. Tem um ritmo bastante moroso, assim, mas ok. Está saindo. Obrigado, nos chamem mesmo para a próxima reunião do GT. E daí a gente vê aí qual foi o feedback das avaliações e vamos dar sequência para isso.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Podemos passar para a atualização sobre o maio amarelo, o Fábio vai falar.

Fabio – Bom dia, sobre o maio amarelo no que diz respeito a bicicleta, nós fizemos há um tempo atrás, uma reunião com os representantes da Câmara temática e captamos algumas ideias, algumas sugestões. Essas sugestões foram colocadas dentro do chamamento público do maio amarelo que está publicado. Eu vou passar por pelas sugestões que foram colocadas e explicar quais que entraram no chamamento público, tá. Então, a primeira é a participação do Secretário nas Câmaras Temáticas. A gente tem visto o secretário super atuante em todas as câmaras temáticas, inclusive na de bicicleta. Falamos do passeio ciclístico, do desafio intermodal, falamos de sexta sem carro e falamos do uso de vagas de estacionamento, foi uma ideia que surgiu nessa conversa, para ações do uso do espaço urbano voltadas para lazer, palestras, debates e eventos. O passeio, o desafio intermodal e o uso dessas vagas de estacionamento entraram no chamamento público. Estão publicados. A gente está negociando, apresentamos, estamos negociando com algumas empresas. Ainda não houve empresas que adotassem essas ações tá, pra que possam bancar toda a parte estrutural da ação, mas a gente está correndo atrás disso. É, vai, nós teremos a Shimano como parceiro que já foi definido. A Shimano vai entrar como ponto de apoio ao ciclista, eles fazem isso todos os anos no maio amarelo e na semana da mobilidade e a gente estão negociando outros apoios deles, principalmente para o passeio ciclístico e também com a abraciclo, estamos com conversas abertas. No que diz respeito à sexta sem carro, a nossa ideia é que seja discutida internamente como uma política pública que não seja algo vinculado ao maio amarelo. A ideia, se avançar, é que seja lançado na semana da mobilidade e que isso se estenda de forma perene. Então, nós não incluímos isso no chamamento público do maio amarelo, mas estamos conversando internamente para que possa ser adotada de uma forma mais ampla, tá
Então, esses foram os pontos que foram abordados nas conversas que tivemos com os representantes da Câmara temática e o status de cada um deles.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Magno. Pode falar.

Magno - Bom dia. Eu sou Magno, sou do movimento Pedal seguro, eu gostaria de fazer uma colocação, seria até mesmo uma sugestão também.A gente tem falado muito, principalmente na questão da ação de maio amarelo. Com relação a passeios como o amigo bem colocou agora como reunião de ciclistas, pessoas que já tem uma noção de como pedalar, pessoas que já conhecem um pouco da lei de trânsito. Com relação à bicicleta, eu gostaria que ficasse em uma sugestão com relação aqueles ciclistas urbanos, aquele ciclista que usa bicicleta para trabalhar. Muitas vezes ele anda na contramão. Ele anda sem capacete, sem acessório nenhum, de forma muito precária. E aí a gente precisaria estar trabalhando aí. E é uma ideia em cima disso. A gente tem feito aí um mapa mental de um projeto para ver se a gente consegue atingir essa galera, A gente quer atuar dentro das escolas com as crianças, ensinar elas como pedalar de forma correta, de um jeito de brincadeira para que essas crianças consigam passar para adiante, para os seus pais, porque a dificuldade de falar com os adultos sobre esse problema, sobre essa problemática é muito grande. A gente já tem tentado aí de diversas formas conversar com eles e explicar, muitas vezes andando pedalando, você fala, amigo não anda aí é perigoso e o cara não quer nem saber. Então eu acho que a gente precisava aí, principalmente nesse mês. Agora que a gente está tratando muito de segurança, é pensar nessa galera, nesse ciclista urbano. É ele que é acidentado É ele que na grande maioria é atropelado. Claro, a gente está nas estradas, a gente está vendo todo tipo de ciclista, sendo atropelado. Mas se a gente puxar uma estatística, aí você vai ver que nas regiões urbanas a grande maioria dos ciclistas que são atropelados é aquele que não está usando um capacete, a bike não está sinalizada a noite ou de madrugada, quando ele sai para trabalhar, então acho que a gente precisaria estar trabalhando, aí é uma questão de um projeto para essa galera aí, para fomentar essa

galera. Assim, desculpa, eu peguei o barco andando. Eu queria se fosse possível voltar um pouquinho só atrás para falar a respeito do bicicletário. Eu vi que o existe aí um projeto para que haja um bicicletário em cada sub. Mas na grande maioria das subs, elas nunca estão próximas das estações de trem, do terminal de ônibus. Eu não consigo entender como ajudaria o bicicletário estar dentro da subprefeitura. Aí, se alguém puder me responder com relação a isso, eu agradeço. Obrigado por enquanto.

Lucian De Paula - A Simone falou que está sem microfone, então ela perguntou das atividades com funcionários da prefeitura e subprefeituras que tinham as atividades de incentivar que os servidores fossem de bicicleta ao trabalho. É esse tipo de atividade, se alguma coisa desse aspecto entrou.

Fabio – Oi, não entrou no chamamento público Isso são atividades que estão sendo desenhadas internamente. Mas assim, maio amarelo é segurança no trânsito, tá A gente tem algumas coisas que são incentivos a mobilidade, não que a gente não vá fazer a partir de agora, mas que o foco é sempre na semana da mobilidade. Agora, a gente está focando principalmente nas atividades que tentam focar na parte de segurança, mas sim, a gente tem um projeto interno que a gente está conversando, exatamente para que a gente possa incentivar o uso de e aí já é uma coisa mais voltadas não só para a CET, para Secretaria, E aí é prefeitura, é mais amplo para o incentivo do uso de outros modais que não o carro internamente para os funcionários, mas isso não entrou no chamamento público do maio amarelo.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Thomas, por favor.

Thomas Wang - A gente tinha feito já, historicamente a gente deve ter pelo menos 4 ofícios diferentes fazendo sugestão para maio amarelo, semana da mobilidade, campanhas educativas, etc e tal. A gente tem isso anotado. Eu estou pegando aqui. Oh, em 2022. Depois eu mando ai essa relação porque vocês já tem essa relação, mas a gente já fez vários ofícios fazendo sugestão de frase, de local para por faixa, de local para fazer ciclo faixa, de local para fazer acalmamento de tráfego. Faixa elevada, etc. Algumas coisas, tudo bem, não entram no meio amarelo, mas eu só vi faixa dizendo para ciclista respeitar a sinalização e aí virou até um meme nas redes de ciclista, grupo de WhatsApp, porque vocês encheram ciclovias e ciclo faixas de faixas “ciclista, respeite a sinalização” e atrás da faixa disso tem um carro estacionado na ciclo faixa. Poderia abrir aqui umas várias dessas, mas eu não vou, porque a gente tem mais coisa pra fazer. Só que eu não vi uma faixa dizendo “motorista, não estacione na ciclo faixa” ou “motorista na conversão, a preferência é do pedestre e do ciclista”. Então, parece que a CET e a SMT, estão sempre muito ocupadas em falar para o pedestre, para o ciclista seguirem as regras, mas não para o motorista, para o motociclista. Semana passada, um rapaz foi atropelado aqui na avenida Indianópolis, onde vocês acabaram de fazer a ciclovia que ainda está com alguns problemas, mas isso é outra história. Porque o motociclista passou no vermelho. O ciclista estava dentro da ciclovia na travessia de ciclista, farol verde para ele, e o motociclista acertou em cheio, passando no vermelho. Mas ali tem um banner escrito ciclista, respeite a sinalização, ele estava atravessando na travessia de ciclista com farol verde para ele, quem não respeitou foi o motociclista. Mas não tem uma faixa escrita para um motociclista “Respeite o ciclista” ou “não fure o Farol vermelho” que é a coisa mais óbvia para qualquer um que tenha um mínimo de noção de trânsito. É respeitar Farol vermelho. Mas tá cheio de faixa, aqui perto de casa eu contei 4 desses banners, nas ciclovias dizendo “ciclista respeite a sinalização”, mas não tem um escrito “motorista, não estacionar na ciclo faixa”. E aí quando eu saí de uma ciclo faixa para desviar de um carro que está estacionado nela e eu for atropelado, a culpa é de quem Vocês vão dizer que é minha, porque eu estava fora da ciclo faixa, entendeu Não tem uma ação educativa falando para o motorista a respeitar o ciclista. Não tem nada. Ontem eu postei um vídeo no bike zona sul, de uma avenida ali na Rio pequeno, Butantã tem 4, 5, 6 carros andando em cima da ciclo faixa. O ciclista está

ali, é xingado, ele está na ciclo faixa e tem um carro da CET na esquina da avenida ali, o cara está dormindo dentro do carro no vídeo, dá pra ver o cara dormindo, babando.
Aposto que ali perto também vai ter uma faixa dessas, “ciclista, respeite a sinalização”, mas tem 6 carros andando na ciclo faixa. Vocês querem que ele respeite como tem 6 carros andando onde só deveria ter ciclista passando Então, por favor, vamos melhorar isso, em vez de colocar a faixa de “ciclista, respeito a sinalização”, educar quem atropela, que é motorista, que é motociclista. Entendeu Porque é muito fácil colocar a culpa em quem é o mais fraco e quem é atropelado. O ciclista e o pedestre. Que nem foi atropelado ontem, um ciclista na Santo Amaro, onde não tem ciclovia, não tem plano de ciclovia. Onde está rolando uma obra e vocês não vão fazer ciclovia. Então, essa gestão está conseguindo ser bem ruim E eu achava que ia ser difícil ser pior que o Dória, mas estão chegando muito perto ali de boa. Estão batendo na trave, de não conseguir fazer nada para o ciclista, o número de morte de ciclista e pedestre que está rolando, e vocês não estão fazendo nada. O pouquinho de obra que está saindo não está atendendo. Então vamos melhorar. Bota umas faixas aí para motorista não estacionar na ciclo faixa, que tal Pelo menos o mínimo, “não estacione na ciclo faixa”, pode ser

Dawton - Vou responder essa. Thomas, daquelas sugestões que vocês colocaram, vão ser colocadas todas, A princípio, eram 15 faixas. Até, Todas elas vão ser colocadas. Não sei se já colocaram. Eu não fui verificar se colocaram. Mas elas serão todas colocadas naqueles locais onde vocês fizeram a proposta. A princípio, serão 15 faixas e estou pegando o restante da listagem que vocês mandaram para ver se eu consigo colocar em todas as vias que vocês fizeram a proposta, então serão colocados. Eu não sei se já foram colocados. Eu pedi a semana passada para colocar, não sei se já foram colocadas. Bom, eu me sinto na obrigação de responder com relação à gestão, Porque eu sou o coordenador geral do plano cicloviário da cidade de São Paulo. Então eu me sinto muito responsável por isso e eu vai garantir aqui, não se trata de melhor ou pior, se trata de buscar as metas que estão propostas e vocês podem ter certeza, nós vamos cumprir a as metas e vamos implantar acima da meta. O esforço que a Secretaria tem feito nesse sentido é muito grande, realmente é muito grande. É, infelizmente, as coisas não estão na rua ainda, mas estão acontecendo. Todos os processos que estavam sendo travados, com relação a alguns procedimentos administrativos, nós estão destravando. Só para vocês terem uma ideia, não é Esses 48 km, que já estavam previstos há vários anos, vão sair esse ano ainda não é Vão ser completados ainda esse ano. E estou falando de 48 km, não é Fiz reunião ontem com a Cohab e o os projetos da Cohab serão implantados, Se tudo der certo, o que nós estamos propondo, ainda esta semana nós vamos começar a ciclo faixa, a obra da ciclo faixa da corifeu de Azevedo Marques, estamos só aguardando lá um posicionamento deles, mas o mais importante, projeto está pronto, está liberado. Foi emitido O TPOV, que é o termo de permissão do início da obra. Então só estamos esperando uma data pra começar essa obra. Então, começaremos essa obra essa semana. É um esforço, eu sei que é um pedido de vocês, talvez o mais antigo de todos. Tem dois projetos que vocês sempre estão pedindo e estamos nos esforçando nesse sentido que é a Corifeu de Azevedo Marques e a Pedro de Toledo lá, para poder fazer o projeto da Pedro de Toledo também para poder atender essa demanda de vocês. Então atenderemos essa demanda ainda nesta gestão, com toda certeza, estão sendo desenvolvido o projeto e a gente vai implantar. Fora esse projeto, neste momento, não sabe se o Ricardo já está no ar aí. Nós estamos contratando aí, colocando mais 260, 260 km. Então são 48 km das concorrências públicas, 121 km das PPP s e mais 260 km das novas concorrências que estão sendo feitas aí nesse momento.

Ricardo Pradas -Bom dia a todos. No intuito de complementar aí a exposição do Dawton, até por uma questão estratégica, em função de a gente receber sempre a dotação orçamentária com atraso. Isso atrasou uma série de coisas, inclusive esses projetos que a gente queria contratar. A gente está tentando usar o que está disposto na nova lei de licitações, a 14133, a saber art. 46 se vocês

quiserem pesquisar. Que é a contratação. O que é essa contratação integrada Essa contratação integrada permite fazer projeto com obra junto, então esse é o intuito da gente conseguir tentar acelerar uma vez que é sempre tá demorando a dotação para chegar e isso está atrasando os processos em um ano fiscal não é esticado, nenhuma vez. Então, a gente ouve por bem se a gente consegue fazer esse descritivo a contento e contratar projeto e a obra baseada no que foi já aprovada em audiência pública e já tem o desenho indicativo, É, isso está demandando um esforço grande para não dar um nenhum problema de impugnação no sentido de estimar, seletivamente, ciclovias. É ciclo faixas mono direcionais, ciclo faixas bidirecionais em pacotes diferentes na mesma licitação para fazer uma estimativa consistente de modo que tenha gente que queira fazer, não dê vazio, não se superestime os valores e se consiga uma constatação estruturada para isso e quando contratado, já estar incluído o projeto feito pela terceirizada e a obra vai caber aí a quem fez a gestão do contrato, a fiscalização, aprovar o projeto e acompanhar a execução da obra. Tudo isso por quê Porque a gente viu que fazendo separado ou fazendo com um projeto muito preliminar dá alguns problemas de quando vai implantar, outras coisas foram implantadas no meio do caminho, no trajeto especificado pela ciclovia, a situação da cidade muda como bem foi colocada aí por todos. É, e esse é o intuito. Então, nesse acabou que são aí mais de 288 locais que são 288 planilhas para estimar. Mas a gente vai conseguir estimar isso aí é e ver se coloca essa metragem toda para poder encaminhar já bem além do que foi consumida no plano de metas, no intuito sempre dessa Câmara de a gente já ter um processo sempre contínuo de implantação e, além disso, tem outro pacote, que o Dawton está vendo que a gente vai fazer o mesmo tipo de processo. Acho que tá explicado, se tiver dúvidas, depois eu esclareço mais.

Ricardo Teixeira - Então eu já vou complementar nesta informação. Então, o seguinte, estamos propondo elaboração nesse mesmo processo, de mais 318 km. De rede cicloviária, ou seja são 48 km das concorrências, 121 km das PPP s, 260 km desse processo que já está em atividade, nós estamos quase chegando no final e hoje ou esta semana eu vou subir um CEI para vocês e aí vai ser público para vocês se manifestarem, onde nós estamos propondo 318 km de novas redes cicloviárias. É um projeto bem abrangente, essa proposta, não apenas uma rede cicloviária, A ideia dessa proposta é que, junto com essa rede, venha a possibilidade de alargar o Passeio Público, enfim, e que essa ciclovia, essa ciclo faixa, não seja uma ciclo faixa apenas, possa ser uma ciclovia e, junto com essa ciclovia vem um processo de acalmamento de tráfego, colocar uma lombada, uma travessia elevada na esquina, então é um processo um pouco mais abrangente. E o que é importante de tudo isso daqui não é É que eu tenho falado constantemente que a ideia está sempre atingindo os extremos da periferia. Isso partiu até de vocês, não é, o extremo da periferia, que a rede saia do centro extrema e realmente chegue ao extremo da periferia. E nesse processo a ideia é fazer com que todas as estações de trem, metrô e ônibus tenha uma extensão da rede cicloviária no entorno lá dos 3 km e meio e o objetivo é que lá na OD foi constatado que 50% das viagens feitas nessa cidade por automóveis são até 3 km e meio e a possibilidade de transferir esse modal do veículo particular para a bicicleta é além disso, estamos fazendo uma proposta em tornos dos parques e aí a ideia do torno dos parques aqui, é que não seja apenas uma ciclovia, seja uma área de caminhada, Então a proposta é exatamente essa, a pessoa pode andar a pé, pode caminhar ou correr e andar de bicicleta. É um projeto um pouco mais amplo, onde ele atende de fato a caminhabilidade e atende o modal bicicleta e porque que eu estou falando tudo isso Porque o objetivo desse é resgatar tudo o que que que não foi feito até agora. Então a proposta é chegar a 1400 km consolidados. Consolidados significa o seguinte, elaboração de projeto, contratação de obras e início de implantação dessas obras ainda nesta gestão. Se for possível implantar tudo isso nessa gestão, faremos. Estamos buscando isso para que se resgate a meta que veio do PDE. Então é muito importante que isso seja feito nesse formato. Então esse novo formato de contratação, que veio através da nova norma de contratação, das concorrências. Estamos aí usando como um facilitador para o nosso plano cicloviário. Então voltando, não é o que o Thomas colocou lá, que essa corre o

risco de ser pior que a do Dória. Não será. Você pode ter certeza. Eu não estou falando mal do Dória, muito menos do Bruno Covas e muito menos gestão anterior que não é disso que a gente tem que tratar. Eu estou dizendo o seguinte, que nas nossas gestões nós temos que nos esforçar para que sejam os melhores pelos outros, independentemente de partido, independente de quem está no governo e a nossa parte, nosso trabalho, nossa lição de casa, nós estamos fazendo. Eu vou falar, vocês, o próprio Thomas, o Lucian e o grupo aqui de algumas pessoas que são mais próximas da rede cicloviária aqui, da Câmara temática, eu tenho colocado todas as sugestões que a gente tem compartilhado nesse processo, Nesse você vão poder contribuir. Colocando no SEI vocês vão poder contribuir com ampliação de algumas das redes. Que é lógico que é um projeto muito grande. Nós estamos falando de 20 mil km de viario na cidade de São Paulo. E realmente, se for considerado 1400 km, ainda é muito pouco para uma cidade como a cidade de São Paulo e nós acreditamos que é pouco. Por isso que nós estamos nos esforçando para poder chegar nesse número. E, claro, não faremos isso sozinho. Nós vamos fazer, nós só podemos fazer isso com a ajuda de vocês. E é para isso que nós estamos sempre pedindo ajuda de vocês, sempre colocando aqui na Câmera temáticas propostas e dessa vez vamos colocar através de um CEI para a gente poder de fato, ter uma contribuição e ficar um processo mais transparente de tudo isso que a gente está fazendo. Acho que é isso. Lucian, você acha que está primeiro.

Lucian De Paula – Oi gente. Bom, gostei de ouvir assim que estamos encaminhando para uma contratação de projeto e das obras junto. A lei de licitações está aí, está disponível, Que a gente faça assim. O que eu ia comentar quando a pauta ainda era maio amarelo, é que algumas coisas são sabidas. Eu ia até citar. Todo mundo está careca de saber, mas do relatório do Banco Mundial e do WRI Brasil, eles colocam analise de custo benefício das intervenções da segurança viária, então eles falam de estreitamento de faixa de rolamentos, redução de velocidade, questão de sinalização, de ter uma cultura de ter o guarda de trânsito, de ter o radar, etc, todas essas atividades, sim, elas de fato funcionam para reduzir e o que o relatório do WRI Brasil e do banco mundial fala que menos tem eficiência, são as campanhas educativas. Então por isso que a gente estava criticando assim quando o maio amarelo foca só em fazer comunicação, o maio amarelo enquanto proposta de segurança viária, ele é um fracasso. Se o maio amarelo inclui as atividades, aquilo aí que a gente sempre falou,. vamos faze remoção de vaga, vamos fazer centro fechado. Aí sim ele tem capacidade de cumprir aquilo que ele se propõe, que é de ser segurança do trânsito, de ter efeitos tangíveis nessa meta. Então assim, pelo menos algumas coisas vão, aparentemente vão entrar para a semana da mobilidade. Que bom. E daí esta notícia que essa notícia de fato, aí sim é uma notícia boa, Dawton, aí sim, a gente tá feliz que estamos encaminhando para fazer a contratação do projeto e obra. Aí sim, é legal. O que faltar, o que eu acho que falta, já que a gente está mudando as formas de contratação que eu acho que vale a pena o secretário prestar atenção é poder aproveitar a oportunidade do PEC, que é o plano emergencial de calçadas que ele tem lá para todas as subprefeituras, ou quase todas elas. Várias dessas rotas, são rotas avenidas que prevêem ciclo faixa, às vezes nem ciclovias, as vezes ciclo faixas. Como PEC, já vai fazer toda a reforma das calçadas e ele é concreto, um nível de qualidade muito melhor. Faria muito sentido aproveitar, já que vocês estão revendo a forma de contratações que onde tem o plano emergencial de calçada que seja possível, prevê um alargamento e daí a gente faz a ciclovia elevada em nível. É que aí fica muito mais seguro do que a ciclo faixa, que tem os problemas recorrentes. Já é muito Estreito, pega sarjeta, sofre invasão. O caminhão fazendo descarga não respeito, etc. bEntão eu ia pegar esse pilo, já que a gente está fazendo essa mudança de contratação, por favor analisar isso que a gente poderia talvez até conseguir ampliar um pouco essa meta e já fazer junto com as demandas para os pedestres que estão coisas estão muito juntos assim, obrigado.

Dawton - Eu Acredito tanto nisso que você tá colocando Lucian, que nós temos um exemplo bem atual, está acontecendo exatamente neste momento, a implantação da área calma São Miguel. Lá

são 18 intervenções. É, nós conseguimos junto implantar, o nosso projeto para áreas calmas São Miguel com a PEC das calçadas e se vocês quiserem ir lá já na praça do forró, já começamos fazer essa intervenção neste modelo, vamos dar uma olhada para ver como está ficando, vocês verem como está ficando bom, aquele é esse projeto nesse modelo, isto é o que nós iremos fazer, O problema é que existe um problema contratual na questão da PEC das calçadas, que ele não permite que faça a ampliação do passeio. Infelizmente, Nesse processo, o objeto do contrato não permite ampliar o passeio. Eu fiz várias consultas, inclusive. A SM sub e nesse processo que nós falamos de 1milhão e meio de recuperação de calçada nesse processo que já começou, já eles já estão em atividade e começou lá pela área calma São Miguel, porque eu pedi para antecipar lá, já que eu estava implantando.Eu não. Nós! Porque aqui não sou eu, aqui é a SMT que está implantando junto com a CET. Claro que é um grupo que está fazendo esse trabalho, não é É estamos implantando, tentando juntar os dois processos, mas eu vou já vou te falar uma coisa, é muito difícil juntar dois projetos. Não é simples. Nesse caso nós juntamos três, inclusive. PEC das calçadas, o próprio projeto de áreas calmas e um projeto que tinha na CET de lombadas e travessias elevadas. Então, eu vou dizer para vocês que o modelo adotado ele é perfeito para poder atender todas essas demandas. Agora vou te falar outra coisa, não é tão simples assim, porque com tudo isso, com todas as melhorias que a gente está fazendo, ainda existe resistência na região, existe resistência, isso é natural, as pessoas acham que não é bom para o comércio não é bom pra população, porque vai reduzir a velocidade do trânsito lá naquela região e nós estamos falando, vai reduzir a velocidade, não é mais 40km/h, agora a velocidade é 30km/h e pra isso que nós estamos fazendo esse trabalho, porque o objetivo é reduzir o índice de sinistro nessa região, então, a sugestão que eu estou dizendo aqui é aceita, que vocês estão falando. E vamos tentar fazer nesse novo projeto já com esse modelo, se tiver nesses locais onde está sendo criada a ciclovia com ampliação de passeio, já aproveitando já fazer a recuperação das calçadas. É isso. Eu estou dizendo para vocês que existe, sim um esforço muito grande da Secretaria de nós não só atingir as metas que estão previstas na prefeitura, é de passar essas metas e não só recuperar o que o atraso lá da prefeitura ou da SMT ou da PEC do PDE. E a ideia é que a gente possa ultrapassar esse esses números e que de fato as pessoas possam sair de casa e pedalar para o trabalho para o lazer, para a escola e, claro, junto com tudo isso, está vindo aí os projetos que nós estamos implantando, saiu essa semana no diário oficial, a contratação de projeto de segurança de rotas escolares, quer dizer, tem vários projetos que tratam da segurança e dessa possibilidade de redução de velocidade nas áreas onde realmente as pessoas têm que andar mais devagar. É isso.

Lucian De Paula - Perfeito, já que você falou que o objeto do PEC atual já está definido dessa forma, então, que fique assim que o próximo PEC, que o termo de referência já contemple isso, que seja uma das premissas iniciais.

Ricardo Teixeira - Eu entendi. É que o projeto de manutenção, o objeto do contrato do projeto de manutenção é esse. Se tiver que fazer outro, é isso que você está falando, mas é um outro projeto, é um outra proposta, é uma outra licitação, porque são coisas diferentes, um projeto, por exemplo, no caso da PEC das calçadas, é uma ata de registro de preço. Cada prefeitura, a SM sub vai redistribuir em cada em cada subprefeitura para poder fazer essa recuperação dos passeios. Sobre a gestão da Secretaria da subprefeitura, para fazer ampliação não é mais isso, não é manutenção, é outro projeto. É um projeto de construção e a legislação não permite fazer isso. Essas 2 coisas juntas, a não ser que saia no próprio projeto já completo, a ampliação do passeio e a recuperação do passeio. Só que geralmente, quando se coloca tudo em um mesmo objeto, a gente termina tendo problemas porque tem objeto sendo tratados diferentes em secretarias diferentes. Então, existe sempre um problema de legislação que nós não vamos colocar aqui na Câmara que nós vamos ficar aqui a manhã inteira discutindo sobre isso, mas é isso mesmo. Nós temos que buscar, independente do processo que seja, nós temos que buscar essa possibilidade de já ampliar os passeios, colocar as lombadas e as e

as travessias elevadas, onde for necessário fazer um tratamento de rua completa porque o termo, o termo que se usa para isso é um tratamento de rua completa, onde eu avanço o passeio crio a possibilidade de colocar uma vegetação ali, simples, eu pego uma rua qualquer que eu tenho uma calçada de 2 m, eu aumento 1 m e meio, 2 m de calçada ou um pouquinho menos, então eu não preciso ficar brigando com morador da rua, porque a legislação hoje diz o seguinte, eu não posso estacionar do lado da ciclo faixa, mas se for uma ciclovia, o carro consegue estacionar e não teria problema nenhum o estacionamento. Então essa é a grande vantagem de você implantar uma ciclovia no mesmo patamar da calçada que o carro pode estacionar do lado que esse é nosso grande problema hoje, principalmente nas áreas comerciais que eles insistem em dizer que a área comercial perde quando ele não tem a vaga de estacionamento. Eu não concordo com isso, mas vira um embate, é um embate desnecessário se forem implantados através de uma ciclovia. Que é essa a proposta que nós vamjos fazer. Se implantasse uma ciclovia na Luís góis, vou dar um exemplo bem claro, se implantasse uma ciclovia lá na Luís góis, nós não temos toda aquele problema para gente poder implantar Luís Góis. Ficaria uma calçada espetacular, muito mais larga, urbanisticamente falando, ficaria muito melhor do que a gente olhar aquela calçada em uma calçada de 5 m. Você pode inclusive botar uma vegetação correta para quando estiver pedalando, você estar embaixo das árvores. Então essa proposta que fomos desenvolvendo, é um processo construtivo. É um processo que é um crescimento que todos nós temos que ter na cidade de São Paulo. É uma mudança de pensamento, é consolidar um pensamento capaz de transformar as pessoas a quererem a bicicleta na porta da casa dele. É isso George.

George Queiroz - Bom dia. Dawton, o secretário se ausentou?

Dawton - Não. O secretário está aqui.

Ricardo Teixeira - Sempre escutando. Estou participando de uma reunião ali, porta aberta, estou ouvindo vocês.

George Queiroz - Seria muito legal você escutar gente, secretario. A gente pediu isso por tanto tempo, Seria muito legal. De qualquer forma, Dawton, ouvir suas últimas falas, Agora que a gente entrou no presente das coisas, nas coisas que estão acontecendo e a gente já tem uma relação. Acho que eu comecei a dialogar com você na época da quarentena da pandemia, lá 2020. Dawton, assim, respeito uma coisa que a gente conquista. A gente não pede. A prefeitura, não falo diretamente a você, mas a prefeitura, a prefeitura, para conquistar o nosso respeito, As coisas têm que acontecer de fato, acontecer na rua. Quando você fala que vai fazer 300 km, 400 km, 200 km, isso, aquilo, a gente está há 3 anos nesta gestão, pelo menos desde o Bruno Covas, a gente ouve promessas e não acontece e é o que está na mídia. A gente está no Globo mostrando na Veja, a mídia mostra: não está evoluindo a política ciclo viária. Porque esse é o fato. O fato que está na rua. Na rua está difícil andar de bicicleta. Cada dia mais está difícil. Esse é o fato. Então, se você fala que vai acontecer, a gente quase que estranha e a gente, poxa, começa a ligar certos pontos que nós estamos a um ano do fim do mandato, E essas Maravilhas de véspera de ano eleitoral, a gente começa a levantar um pouco a sobrancelha de que aparecem promessa, mas o histórico da prefeitura de São Paulo nos últimos anos, não credencia a gente acreditar nesse tipo de mudança, não é Então, a gente fica com pé atrás. Quando você fala, por exemplo, eu sou o cara que ficou enchendo o saco por causa da corifeu. Você falou que vai começar, que já está acontecendo, outra obra de pontos de ônibus, a rua avenida corifeu está em obras já, em obras pesadas, por modificação dos pontos de ônibus, obras essas que já estão sendo criticadas, que não estão sendo muito legais, tão demorada, muito demorada e me parece estranho você colocar uma obra por cima da outra tal, e o que a gente sempre pediu, Dawton, a gente sempre pediu por anos, inclusive em reuniões regionais que a gente pudesse ver o projeto, acompanhar, o que que vai ser feito até a Elis Regina, o que que vai ser feito

na região da ilha, o que vai ser central, vai ser uma ciclovia, a gente gostaria que fosse uma ciclovia e não uma ciclo faixa. E aí quando a gente vê, liga a televisão, hoje, liga a internet e vê o que foi feito na Rebouças, aquela ciclo faixa que agora virou um fiapo, aquilo ali é impedalavel. Eu desafio alguém colocar uma criança naquilo para pedalar naquilo ali. Que vocês acabaram de fazer, então a gente também tem que começar a qualificar. Que tipo de ciclovia vocês falam, vamos fazer 300 km, 300 km igual ao da Rebouças, a gente dispensa. A gente dispensa se for fazer a corifeu igual está a Rebouças agora, retirando claramente com o objetivo de fazer uma moto faixa de empuxar uma moto faixa ali e não tem como fazer. Ou seja, colocar uma moto faixa ao custo da nossa segurança. Isso a gente dispensa, então a gente precisa qualificar direito, como são esses quilômetros. A gente tem na Sena Madureira, ciclovia com um relógio no meio, a gente teve na Pedro I, uma ciclovia central que a gente publicou na internet, viralizou internacionalmente de tão ruim que ficou uma ciclo faixa no meio de dezenas de faixas. Então a gente como órgão consultivo, a gente quer ver as coisas acontecer, a gente quer ver acontecer, quer ver na rua, mas a gente também quer qualificar a gente quer ver as coisas direito, porque a gente aqui é um grupo qualificado e a gente não topa qualquer parada, Então a gente gostaria de ouvir de você, das pessoas, o que que está acontecendo na Rebouças Qual é o projeto de vocês Vocês querem fazer uma motofaixa lá, estragando a ciclovia Sim Não O que vocês vão fazer na corifeu um fiapinho onde eu não posso levar o meu filho para pedalar Isso a gente precisa que vocês respondam, porque não adianta prometer quilômetro, Porque vocês já abriram mão da meta de mortes e nós estamos morrendo. Nós estamos lidando com famílias desesperadas, Pendurando bicicleta branca, isso é uma coisa que a gente está lidando no dia a dia, lidando mesmo, tá conversando com família, perdendo parente, então a gente precisa que a prefeitura, mais do que prometa, coloque no chão as coisas, coloque de forma qualificada e colocar de qualificada significa ouvir aqui as pessoas, ouvir as mtt, ouvia as câmaras temáticas porque a gente que está na rua, a gente que está na rua sabe que não dá para pedalar naquela Rebouças ali, aquilo que você fizer tem que ser refeito agora, hoje. Entendeu

Dawton – Se puder concluir, eu vou te agradecer. Eu entendi.

George Queiroz - Muito obrigada. Só queria resposta em relação à Rebouças, por favor.

Dawton – É bom, primeiro, eu deixei muito claro que as proposta das novas ciclo faixas e ciclovias, elas serão ciclo faixas e ciclovias melhores, isso com toda a certeza. Sempre nessa defesa desse modal, acredito que realmente as ciclo faixas que elas têm que ser mais largas, elas têm que ser melhoradas. O secretário enviou recentemente um e-mail para o para o presidente da CET, pedindo para ampliar todas as ciclo faixas,vou ler o e-mail “Senhor presidente, Primeiramente, cumprimentando o cordialmente, solicito, considerando o extenso recapeamento que a prefeitura vem realizando nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo, considerando inúmeros pedidos de ciclistas que entendem que muitas das ciclovias poderiam ter suas larguras aumentadas e considerando nossa preocupação em aumentar o conforto e segurança de nossos ciclistas e usuários das estruturas ciclo viária da cidade de São Paulo. Realizar estudos para o aumento da largura das ciclo faixas onde seja possível”. Então por isso que eu estou dizendo o seguinte. Com certeza nós estamos pedindo para poder levantar a questão da Rebouças, Se a Rebouças, se ela estiver fora das normas, nós vamos corrigir.

George Queiroz - Foram 38 cm, que foi diminuído, acabou de diminuir perdemos quase 40 cm. Por que isso Vai ser feito motofaixa lá Sim.

Dawton - Não, não tem previsão não.

George Queiroz - Se quer fazer uma motofaixa na Rebouças. Com esses centímetros, é isso, tirando

uma.

Dawton - George, eu vou pedir para você não me interromper porque você falou eu não te interrompi, então, eu vou te responder então, pelo menos nesse momento não existe a possibilidade de implantar, que eu tenha conhecimento não vai ser implantado uma moto faixa na avenida Rebouças. Também desconheço, porque nem projeto tem, não tem nada, por isso que eu tô falando.

George Queiroz - Então por quê essa diminuição?

Dawton - Estou pedindo para levantar, para saber o que aconteceu. Eu não sei se tem alguém da CET que poderia estar respondendo sobre isso, mas o que eu posso dizer para vocês é o seguinte, George se não estiver correto, nós vamos corrigir e ponto. Se tiver fora da norma, nós vamos colocar dentro da norma. Eu não sei o que aconteceu. Nós estamos pedindo para levantar. Eu não queria estender esse assunto, que nós vamos ficar aqui a manhã inteira discutindo sobre isso e nós já estamos atrás da solução desse problema, essa que é a questão. É um problema, é um problema. Nós vamos resolver, então é isso. Não tem previsão de faixa azul na Rebouças neste momento.

George Queiroz – Peço encarecidamente par que isso seja tratado com urgência. Não é porque acabou de ser feito, tá na garantia, o serviço está errado.

Dawton – Perfeito. Nós vamos dar a urgência que tem que ser dada com toda certeza.

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Magno?

Magno - Dawton, eu ouvi você falar sobre a ciclovia em cima das calçadas, Eu gostaria de levantar um ponto, você sabe que aqui na Oliveira Freire nós tivemos as ciclovias feitas em cima da calçada. Então, é primeiro que o projeto ele precisa ser bem elaborado com relação ao material.Porque assim que passa o carro, por diversas vezes já começa a afundar a calçada quando o material é de baixa qualidade. E segundo o que o é essa ciclovia tem que ser, ela tem que ser em piso rebaixado ou em piso elevado em sua totalidade. Porque esse sobe e desce aonde tem entrada de automóvel, não é confortável e nem é seguro para pedalar. Então, à beira de uma avenida a gente tem uma pista assim, com tanta irregularidade, isso se torna perigoso demais para o ciclista, tá Só queria passar essa visão que é o que nós temos aqui de problema na Oliveira Freire é muita entrada de automóvel, muito cruzamento, e aí é um constante sobe e desce e obstáculos acaba virando para que a gente pedale de forma correta.

Dawton – Rogério?

Rogerio Viduedo - - A minha questão é o seguinte, aproveitando aqui a pauta, já que está falando de concorrências e tal. Eu queria saber se vocês vão apresentar ou a evolução das ciclovias está sendo feitas Como eu havia pedido na reunião passada e o secretário até falou que eu estava certo e tal, mas eu queria saber, qual é a extensão da Avenida Jaguaré, que foi feita quais dos 48 km, porque até agora não vi nada disso, não. E também aí tem resposta da engenheiro Corbisier, atualização das licitações, respostas ao ofício, 02 e 3, 4, 5. E também da manutenção das ciclovias. Mais importante vai apresentar a evolução dos 48 das concorrências 02 e 03

Dawton – Jaqueline, pode responder.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Sim, a gente vai colocar um dia, Rogério, nós vamos colocar umas fotos agora para vocês verem. Rogério, por favor, você pode compartilhar sua tela E sobre os

números, Dawton. Eu não sei se a CET já publicou os números definitivos, eu vou mostrar as fotos e responder o que o George comentou sobre o relógio. Rogério Ramos daqui, compartilha, por favor. Só um minutinho, ele vai compartilhar. George, você falou sobre o relógio da Sena Madureira. Ele vai ser removido, eu já estou em contato com a SP obras. Aí você pode dizer sim, ele já deveria ter sido removido. Eu concordo com você. Ele deveria ter sido. Mas ele vai ser removido. Que realmente não tem condições de passar ali é uma prioridade do secretário, SP obras é quem faz essa interface, então já estou tratando pessoalmente sobre isso e a gente deve ter uma reunião lá para ver porque ele precisa ser realocado, Ele não pode ser simplesmente removido, sem ter um local para ir, mas desde que seja um local adequado e como ciclista, te digo que aquele local não é adequado e peço desculpas. Talvez vocês saibam que algum, alguns de vocês saibam que agora eu sou a fiscal. Sobre essas concorrências, Eu entrei agora, recentemente, então algumas respostas eu não tenho, mas eu tenho recebido através do Dawton, que participa de todos os grupos de vocês, todas as demandas e tô super aberta para ouvir tudo que eu não vi ainda, Então, se puder, Rogério, por favor, ampliar um pouquinho.

Rogerio Viduedo - - Tem o pirulito lá na Rui Barbosa, viu Jaqueline. Rua Rui Barbosa tem um pirulito lá, viu

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Se você puder, ou se talvez já mandou, mas se vocês puderem relacionar todas as pendências, eu vou olhar uma por uma e resolver assim o quanto antes as possíveis. É bom, estamos aqui na Sena Madureira, nós fomos lá para fazer, eu sei que o relógio eu estou bem no relógio, aí eu sei que o relógio está aqui, da onde eu estou tirando essa foto, Mas eu quero mostrar para vocês o pé que está, As pinturas que foram feitas. Pode rolando, por favor, Rogério Eles vão olhando, essa aí é a Sena Madureira o contrato 3, a concorrência 02, lote um. Pode rolando, por favor.

Thomas Wang - Jaqueline, posso te interromper aqui é Thomas falando essa foto é perfeita aí, ó, colocaram esse gradil no lado esquerdo que a pista é quem está subindo. Mas você vê que tem esse Gramado que não arrumaram. Então o ciclista tem que fazer uma curva estranha aqui. Está vendo esse x essa foto que está na tela agora. Descendo ali, eu estou vindo, tô no sentido da foto descendo a Sena Madureira. Ali tem um desnível, você deve ter percebido que projeta o ciclista aqui dessa Sena Madureira na direção desse gradil, ali, precisa, não sei se moveu o poste, mas desceu uma linha reta no sentido desse outro relógio aqui, porque essa curva, quando o ciclista está descendo, o outro está subindo. Vai dar problema, porque quem está subindo é obrigado a fazer uma curva em sei lá, “S” ou “C” um formato estranho, você vai ter que jogar para a esquerda e para a direita para continuar subindo e o cara que está descendo tem que jogar para a esquerda, depois para a direita e eles vão dar de cara um com o outro ali. Então, talvez retirar esse gramadinho aqui no lado esquerdo, perto desse gradil, fazer o concreto reto e rebaixar a guia para o pessoal ir direto aqui, pelo menos quem está subindo tem essa opção de não fazer a curva para não ter esse conflito, porque justo aqui ele dá uma estreitada esse trecho aqui onde eles se cruzam, eu não lembro. Agora a medida eu já medi.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Entendi, entendi Thomas, aqui é para ele vir direto, em vez de ter esse gramadinho, não é Eu agradeço essa sugestão e também para passar direto,

Thomas Wang - É, e a mesma coisa do outro lado, fazer a guia rebaixada e passar direto, porque aqui, por causa do desnível entre a pista aqui desse aqui sobe a gente vai dar problema ali porque ele estreita, aí dá o desnível. E lá embaixo, você tinha mostrado as fotos de cima, tem que ter uma sinalização mais clara ali na travessia no final dela, quando não estou falando do viaduto, estou falando com ela. Chega no sentido do museu lá embaixo, pegando a 2, 3 de maio, Sentido Pedro

Álvares Cabral. Porque não fizeram as travessias de ciclista, onde ela vira a calçada de repente, só jogaram aqueles adesivos do pedestre, e do ciclista ali. Então ali tem que ter uma sinalização de travessia do ciclista. E talvez alguma coisa mais clara na calçada, porque aqueles adesivos já estão descolando ali, passei lá ontem ou anteontem, acho que foi. Porque não dá para ninguém adivinhar que a ciclovia da França Pinto e da Sena Madureira se conecta ali embaixo, fazendo zigue zague no meio da calçada, ali que precisa de uma reforma na calçada, inclusive. E o asfalto da Sena Madureira está desfazendo esse asfalto que foi novo, foi feito lá atrás para essa obra tem vários trechos onde ele já está desfazendo na descida, principalmente na descida.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Jóia gente, depois eu vou falar porque eu circulo depois nessas fotos, mesmo que você falou e a gente vê, bom como ela está entregue e, lamentavelmente, essas observações, não foram feitas. Mas até que pé eu consigo ver isso, mas vai estar aqui no meu radar para gente falar, principalmente sobre isso que você me falou agora, porque eu concordo, bom. Rogério roda um pouquinho mais porque a gente vai mostrando e eles podem ir levantando a mão. Bom, aí são as travessias, não é Os rodo cicloviários, pode passar Rogério, por favor. Rogério Ramos. Isso pode ir passando, eles vão olhando, se alguém quiser, levanta a mão e a gente para nessa foto. Aí é o ponto de ônibus, da Ibirapuera que a gente... ele vai voltar um pouquinho a foto.Foi feito recentemente. Eu não sei quem passou por lá, se tiver alguma sugestão do que achou, de como ficou, também gostaria de ouvir.

Rogerio Viduedo - Um espaço pequeno para dividir bicicleta e pedestre aí. Desculpa, eu estar aí, até levantei uns dados de sinistro não fatal e tem aumentado bastante as colisões de ciclistas com o pedestre.

Lucian De Paula – Jackeline, posso tirar uma dúvida dessa foto aí mesmo, a ciclo faixa é bidirecional e ela vem vindo pelo asfalto mesmo, estou falando ali no fundo, não nesse trecho que está não neste trecho aqui na calçada.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Isso. Isso. Depois dessa segunda pessoa ali mais ao longo.

Lucian De Paula - Então, o que a gente tinha, não da obra como está, mas como detalhe construtivo, como solução de conflitos, assim de futuras implantações, como o tráfego já se a faixa bidirecional, ela já está no asfalto, E o tráfego já está circulando, paralelo a ela, Nesses lugares onde, por exemplo, aqui tem um ponto de ônibus, Vocês subiram na calçada para ter o ponto de ônibus onde ele está, que a gente já tinha falado várias vezes de outras coisas que a gente gostaria que fosse incorporado nesses projetos, aqui é um exemplo perfeito de como poderia ser solucionado, de ter o avanço do ponto de ônibus, aí o ponto de ônibus avança para frente e ele fica na mesma linha de onde estava a ciclo faixa no viário. O ônibus não tem que ficar fazendo aquela curva para chegar no ponto que é um ponto de conflito recorrente, porque ele nunca faz a curva exatamente certa, ele acaba afastado do ponto. Ele acaba afastado da calçada e daí tem uma dificuldade de altura, de degrau, de idoso, de mobilidade, etc. E aí é uma solução já praticada, já recorrida, em todos os manuais, de avançar o ponto de ônibus, e aí a ciclo faixa, ela passa por trás do onde e daí ela não obriga o pedestre a dividir espaço com o ciclista, então assim, seria uma coisa muito simples e ela não teria nenhuma mudança de impacto da circulação, porque o ônibus já está correndo naquela linha, então assim, são coisas relativamente simples de projetos de desenho que já constam em manuais, que é muito fácil de ter feito isso neste projeto. Então, assim, a execução aqui, não estou criticando a execução do que foi projetado. Não estou criticando, mas assim o projeto poderia ter implementado essa solução que é fácil, recorrente. E gostaria que nos próximos projetos esse tipo de situação fosse resolvido dessa forma.

Jackeline Morena de Oliveira Melo – Concordo, Lucian. Eu concordo plenamente. Eu não vou discutir a solução, não é mesmo Porque a gente pode sim marcar e aí eu chamo o pessoal da CET, as projetistas, para que a gente veja, esse tipo de coisa antes da execução, para que fique o mais confortável possível, então eu agradeço aqui a sugestão e vamos seguir aqui as fotos e sobre execução, vocês vão falando. É outra visão, não é Agora, eu estou no sentido oposto de começa, ainda pode rolar mais um pouquinho. Rogério, como foi essa saída Ela volta lá nas na ciclovia da Ibirapuera.

Thomas Wang - Por que a pintura está incompleta aí Tem um buraco entre a parte que está do lado do muro e a parte volta para o asfalto.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Então não é um buraco, é uma rampa, sim, mas tecnicamente, sobre o projeto, eu não sei se tem alguém aqui da CET que podia falar porque realmente sobre o projeto. Alguém da CET poderia responder, se não tiver, não tem problema, não vamos parar sobre isso. Eu vou perguntar e respondo por e-mail.

Thomas Wang - E tem um ponto ali na frente que não aparece nessa imagem, onde a ciclo faixa teoricamente, é bidirecional. Mas passar uma bicicleta bem embaixo, onde estão postes gigantescos com as placas de direção para os motoristas que vão pegar o cebolinha, saberem a direção. As Placas verde de direção. Porque ali está pintado como se fosse bidirecional, mas só cabe uma bicicleta. Perto da rua do clube P. Bem na esquina da rua do club P na verdade. Eu medi ali e não tem 2 e meio como manda o manual, para bidirecional.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - A gente pode, eu posso chamá-los Se a gente pode conversar sobre isso, porque realmente sobre o projeto, como eu nãoestou na execução, eu não tenho capacidade agora para discutir sobre ele. Vamos seguir. Não teve uma informação aqui CET, mas vamos seguir. Eu vou ler a informação. A Ana pediu para eu formalizar no SEI e vai ser verificado, então eu vou abrir um SEI sobre isso e se você puder mandar Thomas, todas as considerações e o Rogério também, e a gente já incorpora da forma que vocês mandaram. Eu abro, SEI, a gente manda para lá, pode ser assim

Thomas Wang - Da Sena Madureira a gente enviou por e-mail, até coloquei aqui no chat no dia 16 de Novembro do ano passado e nunca veio resposta nem do e-mail do CMTT nem de ninguém da prefeitura. Está, a gente já enviou no dia 16, estava copiado o pessoal do protocolo SMT, que também não respondeu. E bem, ficou por isso mesmo, como várias coisas que a gente diz, então já está aí no sistema de vocês é o ofício 013/2022.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Está, eu vou recuperar esse. Eu vou inserir esse nesse SEI, lembrando que eu vou começar a responder a partir de agora. E aí, o que for antigo que eu não tomei ciência. Se você puder me falar a data, eu recupero eles todos. Bom, aí foi Nações Unidas, nesse dia que nós fomos, já estava fazendo a pintura. Complementando a pintura. A ciclovia vai no canteiro. Para vocês verem a execução, dos trabalhos, como estão. Pode rodando, Rogério, por favor. Aí a gente já chegou na Dom Pedro. Essa vistoria foi na sexta-feira, Então eu não vou ter de todas, porque eu quero ver as que estão concluídas e que vai somar nesse valor de quilometragem que a CET vai apresentar. Então, ao andar, a gente identifica algumas coisas, todas elas são relatadas, são oficializadas para que também tenha as respostas. Bom, eu não tenho mais fotos porque eu fui nessa vistoria na sexta-feira, mas o que eu quero deixar claro aqui é que eu sei todas as pendências, que eu fui recebendo de problemas, de coisas a resolver. Sempre estou pedindo para a empresa para fazer, o relógio que o George falou. Eu não tenho a data ainda, mas eu creio que até no máximo eu vou dizer umas 3 semanas, Porque não é um processo rápido, por exemplo, relógio da Tiradentes,

que vai ser uma das próximas a ser repintada. Também tinha um problema de relógio. A gente conseguiu remanejar com a empresa, E com a SP obras, ela saiu da linha de lazer, saiu do meio da ciclovia. E todas as considerações assim, de coisas que vocês vêem, porque eu também não circulei em todas as ciclovias. Se vocês não se incomodarem de mandar novamente, eu agradeço e vou tentar andar atrás deles. Bergo pode falar, por favor.

Jose Renato Bergo - Ótimo. Eu vou aproveitar a deixa aqui pra falar um pouco da Bela Vista ali, Faz parte do ciclo centro, então a gente tem uma situação muito parecida com a Sena Madureira na Rui Barbosa e na 13 de maio. A parte que vem da Oswaldo Cruz saindo lá da região da Paulista boa, mas a partir do momento que a gente sobe no viaduto ali. Acho que é o Gogliese e vai descendo em direção à Bela Vista, começam os problemas, começa logo em cima da ponte, porque a gente tem uma divisão entre o concreto e o asfalto e tem uma, como é que se chama, tem um fio, Tem uma fissura no meio que ele é muito perigoso assim. Eu passei ali outro dia, você não consegue andar nem de um lado nem do outro que se você meteu o pneu no meio da fissura entre o asfalto, com certeza você vai cair. Então esse é a primeiro problema. A segunda questão tem a ver com a própria descida. É que quando a gente faz a descida do viaduto fazendo o contorno. Já na Rui Barbosa, a gente tem que brecar e entrar na calçada e aí começa o problema, porque na verdade, o movimento lógico, na velocidade que você tá era ir pela própria rua, Ou a calçada ser aumentadas e ocupar o espaço que vocês colocaram lá. Só uma sinalização para que o fluxo funcione, então o que vai acontecer é que vai ter uma brecada ali. E como ali é um lugar de descida, quando chover, a sujeira vai ficar e vai ser muito mais perigoso na hora que você desce para frear. Aí depois na curva, a gente vai fazer uma curva ao contrário, a calçada tá empurrando você para o meio da pista. Você não tem um abaulamento para você fazer o fluxo correto, ou seja, aquele projeto ali tá muito errado. A pessoa que foi lá analisar nunca andou de bicicleta, nunca passou por ali para ver. A terceira coisa tem a ver com velocidade. A gente já havia solicitado, junto com Dawton, em reuniões aí, de diminuir a velocidade ali é um fluxo para 50 km e tem que ser 40km e precisa colocar radares eletrônicos ali para poder medir isso, porque estou falando, vai ter problema. E aí, mais para frente, a quarta questão da Rui Barbosa é que tem postes, simplesmente postes no meio da via, da ciclovia. Então, assim, essa estrutura ela está muito equivocada do ponto de vista de implementação. Eu acho que assim precisava rever toda vez que vocês forem entregar, receber uma obra, rever o processo, de análise e está muito ruim. É só ir lá passar, vai uma pessoa de bicicleta, você vai ver como é. Então a Rui Barbosa tem essa questão que é muito séria e é um lugar de velocidade. As pessoas não vão usar ciclovia. Eu falo por mim mesmo, a gente prefere ir pelo meio da rua, porque é mais seguro do que você entrar dentro da ciclovia quando você está descendo da ponte, então precisava fazer uma revisão desse fluxo. Aí depois tem uma outra aqui era aproveitar aqui a deixa, não sei se a gente já tá na pauta 9 e tal, mas assim eu vou aproveitar para falar de novo, da ciclovia que tem lá no Cambuci a, na verdade, aclimação. É uma rua lá que chama Brás Cubas, que sai da Paula Ney e ela é uma rua cheia de bares, e outro dia passei lá, tinha pelo menos igual a Paula Tavares lá na zona leste, os caras simplesmente vão no bar e deixa lá das 6 da tarde até às 2 da manhã. Todos os carros, toda quinta-feira e toda sexta-feira tem carro parado lá. Eu fui discutir lá com o pessoal do dono do bar, fala assim “há, mas o pessoal não tem onde parar, não sei o que” daí fui conversar, inclusive com um guardador. Tem um flanelinha lá que é dono da rua. E ele falou, “não, não, eu mando parar aqui mesmo”. Ou seja, o próprio flanelinha aqui ganha uma grana. Ele manda parar em cima da ciclovia. E eu fui reclamar com o cara ele mandou eu sair andando. Obviamente, porque ele não queria que eu interferisse no trabalho dele lá. Então assim estou sugerindo que vocês mandem uma fiscalização numa sexta-feira de noitinha lá vocês vão ver a beleza que é sempre, mas assim, não é uma vez ou duas, é toda vez. Então eu queria deixar esse alerta aí para fiscalização lá na Brás Cubas que é, vai fazer uma ligação com uma via importante que vocês fizeram, que eu acho ótimo. Que é a Pedra Azul, inclusive a Pedra Azul, é um exemplo de estacionamento dos bares com a ciclovia, porque os caras lá, eles não estão parando em cima da ciclovia por enquanto, Eu espero que continue assim,

que na Pedra Azul também tem muitos bares, mas eles param fora da ciclovia. Então, para mim, a coisa que é importante, vocês reverem aí é a Rui Barbosa, principalmente mais do que a Três de Maio, mas a Rui Barbosa, a partir do viaduto, tá muito ruim. Obrigado.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Eu que agradeço, Bergo. Todas essas informações sobre o projeto vão constar desse SEI, para eu conseguir ter essas respostas e sobre a fiscalização também alguém abaixou a mão, então eu só estou vendo a Aline. Tinha uma outra pessoa bom, Aline, bom dia.

Aline Pellegrini Matheus - Oi, Jac, Bom dia! Eu não sei se ficou faltando. Se você falou, eu não prestei atenção, mas acho que ficou faltando falar da engenheiro George Cobesiers. Pelo menos eu não vi nenhuma foto da obra. É, enfim, acho que falta um técnico acompanhar a evolução das obras como um todo, sabe É nessas obras porque, por exemplo, na George Cobasi, pelo menos na altura da Engenheiro Armando Arruda Pereira. Na altura ali da Hugo Beolchi, aonde já aconteceu inclusive recentemente, um atropelamento de uma idosa. É falta, eu acho que o material ali não é de boa qualidade ou falta material. Não sei se aquele trecho ali não teve aquele aço, o ferro armado, sabe, para fazer aquele concreto, porque ele está todo esfarelando, tem buracos, no negócio novinho, então assim eu acho que não é só ter uma pessoa, assinar o recebimento da obra. Eu acho que falta o acompanhamento da obra da ciclovia enquanto ela está sendo feita, porque as obras que estão sendo entregues, elas já estão com muitos problemas estruturais em várias delas. Na avenida Tiradentes a gente vê problemas estruturais ali na Hugo Beolchi que a gente já recebe relatos de problemas estruturais. Então assim, as obras já estão sendo entregue sinalizadas com problemas em cima, entendeu E aí a gente vê, alguns problemas já sendo relatados. Fora isso, a sinalização da ciclovia, quando ela vai para a calçada, ela não é intuitiva, então muitos ciclistas estão indo pelo meio, que era o projeto original da se da ciclo faixa ali. Então os ciclistas vão pelo meio e acabam se colocando em risco. A gente pede para rever esse projeto, porque ele não é adequado do jeito que ele está ali, entendeu E tem espaço suficiente para tirar, para diminuir as faixas dos carros, porque tem muito espaço ali para diminuir um pouquinho e colocar essa faixa no meio ali do viaduto. E cabe perfeitamente. A gente sabe, era o projeto original e dá para ser executado, porque a gente coloca, a gente entra em conflito com os pedestres, indo pela lateral e além disso, alguns ciclistas e colocam em risco, Que era o caso da senhora, não era intuitivo caminho para ela, e ela acabou sendo ali atropelada, se machucou, foi para o hospital, entrou em conflito ali com o motociclista, não é Além disso, assim, a gente fica falando que São Paulo, é a capital do pedal, quer se colocar como a capital do pedal, como a capital em cicloturismo, a gente vê lá a Rebouças com 30 cm menor, projeto da nova Santo Amaro, sem ciclovia, ciclovia sendo entregues em finalização adequada, sem sinalização, pintura, problemas estruturais, promessas de ciclovias. Que aí um ano para finalização do mandato e a gente não vê essas coisas e fora que a gente já vê aumento nos sinistros com os ciclistas, De coloquei aí no chat, a gente já tem 478 sinistro só no primeiro semestre. No primeiro trimestre deste ano, 478 sinistros de trânsito envolvendo ciclistas, segundo dados do infosiga com 7 mortes de ciclistas. 53 sinistros com ônibus na cidade com 15 mortes, sendo 2 deles com ciclistas. Então assim, a gente tem uma cidade que é moedora de pedestres e ciclistas e a gente estava querendo vislumbrar uma cidade capital do pedal. Então se a gente está querendo vislumbrar uma cidade capital do pedal, a gente tem que evoluir muito ainda nesse quesito, então a gente precisa de pelo menos fiscalizar essas obras, melhor ter materiais melhores, ter sinalização melhor, estruturas melhores para a gente andar, para a gente ter áreas calmas, estruturas melhores para pedestres e ciclistas conviverem de forma melhor. Se a gente ficar só pensando em carro, ficar pensando em espaços maiores para os carros menores para cada vez mais ciclistas. Gente não é possível a gente ter uma faixa de 38 cm para um ciclista passar. Isso a gente está muito indignado e se isso não for resolvido nos nas próximas semanas, a gente vai ver morte de ciclistas na Rebouças. A gente está indignada e a gente quer ver isso solucionado. Com urgência, Dawton. A gente precisa solucionar

isso com muita urgência. Por favor, vocês precisam cuidar disso urgentemente. É um pedido que a gente faz, tá bom Muito obrigado.

Dawton - Bom, eu acho que os assuntos acabaram. Os ofícios, que colocamos aqui na pauta, na verdade, foi só para colocar como informe mesmo, eles vão ser respondidos. E tudo que é solicitado nós vamos resolver nós. Porque um projeto de manutenção que tem que ser feita a manutenção, onde é feito, onde é necessária a manutenção. Nós estamos contratando aí através de uma ata toda a manutenção das ciclovias existentes e eu não sei se já saiu, mas está na beirinha aí para poder sair essa última parte da tramitação para sair essa manutenção das ciclovias.

Ricardo Pradas - Dawton, eu estou verificando aqui o estado dessa para te atualizar e atualizar o grupo.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Só um minutinho, enquanto eu estava tentando responder, meu microfone estava fechado. Aline agradece alguém aqui me perguntou se eu pedalo independente disso. Sim, eu pedalo muito. Eu moro em outro município, eu venho, como vocês sabem, , eu moro em Caieiras. Eu venho de bicicleta, então assim, independente disso, não me qualifica mais ou menos, eu quero dizer que todos nós aqui e eu também quero estruturas melhores, Então, dentro do que, como técnica, e agora, olhando essas estruturas, esse acabamento, tô ouvindo tudo. Gostei muito da consideração do Thomas sobre aquilo. Obrigada por todas as sugestões e dentro do possível a gente vai fazer sim, e alguém me pediu aqui meu e-mail, eu vou passar o do CMTT, porque todos vem, Porque de repente alguém teria alguma consideração sobre um local. De repente a pessoa falou, olha exatamente aqui não está bacana, mas ao lado também tem um outro que a pessoa não falou. Então eu vou colocar aqui no chat. Não sei se o Ricardo já conseguiu ver a informação dele. E Bergo sobre a Rebouças, como o Dawton falou, o secretário mandou o ofício. A gente não tem essa resposta de bate pronto agora. Mas ela é urgente. E será respondido muito brevemente.

Ricardo Pradas -Deixa eu atualizar, pode ser É o seguinte, tenho uma ata aqui do pregoeiro. Tem um data limite para registro de recurso, 8/5. Ontem, a gente não sabe se foi enviado aí para a comissão de licitação não foi inserido num sei ainda, Data limite para registro da contrarrazão 11/ 5, data limite para o registro final de decisão, 19/5. Esse horizonte, que está marcado na última postagem aí do processo.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Lucian.

Lucian De Paula - Aprovei tanto que o Dawton falou de manutenção, não é A ideia é fazer manutenção em todas as ciclovias, Todas as ciclo faixas, porque elas estão muito, algumas delas, particularmente, estão super precária, Então, isso é feito por alta de preço. O que eu ia solicitar, eu queria aproveitar também que o Ricardo está aqui para ver se ele pode validar essa ideia não é. Algumas são particularmente ruins e a gente sabe que a gente tem esse histórico de invasão, de respeito, de além da manutenção ruim, A gente tem esses problemas, por exemplo, com o bergo, falou. Não é, então que a gente pudesse assumir esse o compromisso da manutenção. Vou sugerir assim. Pelo menos 10 ciclo faixas que a gente tivesse uma requalificação, não só a manutenção que a gente tivesse requalificação de pegar umas 10 ciclo faixas, por exemplo, e transformá-las em ciclovias. Aí acho que não seria poderia ser feito por ata de preços, aí talvez fizesse um projeto executivo para isso, mas são coisas que já existem, mas uma coisa relativamente simples e pega ciclo faixa que existe, transforma em ciclovia, aí a gente resolve o problema de invasão, a gente resolve problema de conflito, a gente resolve problema de portada, resolve um monte de problemas e acho que assim a gente nunca teve um histórico de uma estrutura, que era ciclo faixa, ser

transformada, evoluída para ciclovia. Eu acho que agora a gente podia pegar esse embalo. Se vocês conseguirem pegar isso, a gente cria uns exemplos e desde fica um precedente pra cidade mesmo ver, olha a gente faz a ciclo faixa é uma coisa que ela cumpre uma demanda. A gente vê que é o sucesso, a gente torna permanece, a gente torna mais permanente, a gente torna a prova de desgaste e daí no futuro também, quando estiverem fazendo a manutenção, a ciclovia não tem a mesma necessidade de manutenção que a ciclo faixa, ciclovia está lá, ela fica em concreto permanente. Aí vocês não vão ter que ficar fazendo troca de tachão, que foi arrancado, pintura que foi desfeita. Então assim, a longo prazo, vocês também faz um investimento agora e reduz. Então eu queria propor isso. Se vocês pudessem assumir assim o compromisso de algumas ciclo faixas, transformar em ciclovia, como requalificação.

Dawton - Responder primeiro que sim, é possível assumir um compromisso. Você falou 10, eu não queria botar, eu não queria colocar número. Eu queria que fosse muito mais. Não podemos falar de ideais e a proposta que está fazendo, mas eu gostaria que fosse muito mais do que 10 e o processo construtivo de uma cidade melhor é esse mesmo. Ele pode até começar com uma ciclo rota, como aconteceu com algumas de ter ciclorota, virou a ciclo faixa e ciclo faixa futuramente, virou a ciclovia e eu acho que o processo de uma construção de uma cidade melhor é esse mesmo e onde for, onde for possível, faremos isso com, com o IP e não vejo problema nenhum. O problema é que esse processo construtivo ele é maior, ele é mais. Você vê quanto tempo nós estamos tentando botar um projeto para poder licitar na rua. Não é simplesmente uma ata de Registro de preço. É uma concorrência nova, mas está aqui o compromisso e vamos fazer sim, selecionar algumas. Podemos até ter algumas sugestões de vocês, , para gente ver o que a gente pode de fato transformar em ciclovia, do que é ciclo faixa. Hoje, até solucionar os problemas é a longo tempo que tem aí por conta da existência delas, não é Então isso é uma coisa importante. Outra coisa importante é que sem me falar, ah vocês tiraram as ciclo faixas e tiraram ciclovias que estava sendo implantado, tiramos por enquanto, 1580 metros. O restante, todas serão repintadas. Todas serão resinalizadas. Isso não significa que mesmo esses 1580 m não sejam feitos em outro local paralelo, onde possa atender a demanda por onde ela vem. Então isso é uma informação importante que as empresas não vocês retiram, retirou aqui tá Estamos num processo de manutenção, então nós vamos requalificar todas elas em volta.Então eu queria encerrar. Eu não sei se tem mais alguma, acho que acabou nossa pauta aqui, mas eu queria encerrar dizendo o seguinte, não é mesmo Porque já é tarde, Avenida Rebouças, porque eu estou vendo no chat, aqui estão se posicionando falando que ninguém falou da Rebouças. Nós já falamos, a pessoa que colocou deve ter, não deve ter percebido que nós falamos. A Rebouças vai ser colocada dentro das normas, e vamos fazer isso rapidamente, Não tenha dúvida o que eu coloquei foi, precisamos levantar pra ver o que que tem de errado lá na Rebouças e o que que o que não tiver correto, e nós vamos corrigir. Então fica claro que que isso será feito e será feito rapidamente. É só para deixar claro aqui que nós não estamos olhando para o que vocês estão colocando e nós estamos fugindo do assunto. Será refeito, sim, se for necessário e pronto. Então isso é. Eu tô, na verdade, falta uma assinatura minha aqui do SEI, não é para subir este processo dos 318 km estão até em mandar aqui um acabar de mandar um WhatsApp aqui que o processo subiu. Demorou muito, nós estamos tentando colocar no ar há 2 dias porque são 215 croquis. Na verdade, é um croqui funcional, E o objetivo desse croqui já é providenciar a nova contratação dentro do novo modelo. Aí então, o objetivo desse croqui de fato foi já trazer nesse modelo que possa ser utilizado para contratação do projeto executivo e a execução da obra, então vou subir hoje à tarde, eu vou assinar o processo, colocamos no chat, aí eu não vi ainda, mas me avisaram que já colocaram o SEI no chat para vocês poderem acompanhar. Dar sugestões, de complemento, de pode colocar, pode retirar. Nós não vamos dar prosseguimento enquanto vocês não se manifestarem com relação a essa proposta que está sendo feita. O importante é que vocês compreendam, que essa é uma proposta muito mais abrangente e especialmente nós estamos tratando da periferia da cidade nessa proposta que está sendo feita, nós estamos buscando as periferias da cidade para que elas possam chegar e

se conectar com as áreas centrais da cidade e atender todas as subprefeituras que tem uma proposta lá de vocês que toda as subprefeituras possam ser conectadas na rede cicloviária Então eu queria agradecer aqui a presença de todos mais uma vez. E uma boa tarde

Rogerio Viduedo - Faltam os números.

Ricardo Teixeira - Os números? Que números?

Rogerio Viduedo - Estava fazendo apresentação, e depois não apresentou os números de conclusão. A Jaqueline estava fazendo o processo de fiscalização dos 48 km contratados, era para mostrar os números do que já foi, do que a evolução desse contrato só mostrou 3, 4 fotos, não mostrou o problema da Jaguaré, não mostrou aonde está sendo feito o resto das ciclovias do contrato 02, 03.

Jackeline Morena de Oliveira Melo - Rogério, eu comecei dizendo que eu ia mostrar as fotos das coisas que eu já tinha vistoriado e que estavam OK, que não tinham ido em todas. O número definitivo a CET está fechando a compatibilização do que efetivamente sinalização pintou para dar como definitivo. Que é isso que o Dawton falou agora como 21. A minha fala aqui não era, mas pode ser a próxima, se vocês quiserem pautar sobre todos esses problemas decorrentes ainda das concorrências, que é o que eu estou tomando pé agora.

Dawton - Então, Bergo, só para complementar, podemos até de um desses SEIs que nós temos aqui, ir até o local, fotografar todas as siglas que estão lá em atividade e já sinalizadas e colocar em um SEI para vocês olharem, e ali, no próprio SEI, nós vamos disponibilizar, nós mandamos através da Câmara temática para vocês esses locais. Que estão sendo sinalizados e nós vamos colocar todas as pautas que vocês estão colocando. Como a Jaqueline está entrando agora no processo, vamos fotografar todas as obras e colocar no SEI para que vocês possam de fato ter um acompanhamento disso daí. E mais, eu queria voltar, na fala da Rebouças, eu vou insistir na fala do Rebouças, porque é eu faço questão, que isso fique muito claro, não existe nenhum estudo de faixa azul na avenida Rebouças. Que fique claro aqui, não existe estudo de faixa azul na Avenida Rebouças. É isso. Então boa tarde, mais uma vez e muito obrigado.

Todos se despedem.

CHAT:
[terça-feira 10:14] Lucian De Paula (CTB)

são ciclo faixas, ou é o programa ciclo faixa de lazer

[terça-feira 10:22] convidado 0278 - SMT (Convidado)
Lazer
[terça-feira 10:27] Thomas Wang (CMTT/ZS) (Convidado)
Compartilhem a apresentação e vídeo por email: camara-tematica-bicicleta@googlegroups.com
[terça-feira 10:32] Lucian De Paula (CTB)

ainda bem que falou, porque nada na apresentação exibida deu dimensão de vulto de dinheiro, nem de tempo de 5 ou 10 anos de contrato

[terça-feira 10:33] Lucian De Paula (CTB)

o que é um "vulto muito grande"

[terça-feira 10:33] Rogerio Viduedo - (Convidado)
queria saber se tem algum benchmark (algum exemplo de outra cidade) e se a prefeitura pretende arrecadar algo com isso
[terça-feira 10:35] Rogerio Viduedo - (Convidado)
Queria saber o valor que custará esse estudo realizado pela SPP parceria. É a SMT que vai pagar
[terça-feira 10:40] Rogerio Viduedo - (Convidado)
Estão envolvendo a Secretaria de Turismo
[terça-feira 10:42] Lucian De Paula (CTB)

7 anos o Bike SP parado

[terça-feira 10:43] BERGO - CICLOCENTRO_SP (Convidado)
São 7 anos de administração neoliberal, coincidentemente
[terça-feira 10:52] Vanderlei Torroni (Convidado)
Bom dia, estou sem imagem e voz. Gostaria de convidar o Srs Dalton e Ricardo Teixeira para pedalar subindo a nova ciclo faixa da Rebouças. Essa nova largura que está mais sobre a sarjeta, só vai desestimular a utilização, infelizmente é muito inseguro pedalar ao lado de VUCs na pista, isso sem falar dos motoqueiros.
[terça-feira 10:54] Lucian De Paula (CTB)

Estudo de viabilidade para isso então

[terça-feira 11:07] Lucian De Paula (CTB)

obrigado pela atualização

[terça-feira 11:07] Simone Penninck (Convidado)
Fábio, e atividades com funcinários da prefeitura, subprefeituras
[terça-feira 11:09] Simone Penninck (Convidado)
Se tivermos estrutura segura nada disso é necessário, pedalar não é perigoso, perigoso é o trânsito.
[terça-feira 11:10] Simone Penninck (Convidado)
NÃO É CULPA DO CICLISTA!
[terça-feira 11:10] Lucian De Paula (CTB)

Os dados mostram que não é esse o perfil do ciclista que é morto pelos motoristas não. A culpa não é das pessoas atropeladas

[terça-feira 11:12] Simone Penninck (Convidado)
Não, eu sugeri que fossem feito capacitações para que eles respeitem as ciclo faixas e a sinalização.
[terça-feira 11:16] Annie Monteiro (Convidado)
Perfeita colocação, Thomas. Educar quem atropela!
[terça-feira 11:16] silvia ballan
Sugestão de faixa:
Motociclista, respeite a velocidade da via
Motorista, cuide do menor. Ciclistas e pedestres.
[terça-feira 11:17] silvia ballan
Motorista e motociclista, NUNCA estacione em ciclo faixas.
[terça-feira 11:17] silvia ballan
Não foram colocadas
[terça-feira 11:23] Magno - Movimento Pedal Seguro (Convidado)
Será que está incluso os 500mts da Av. Eduardo Sabino de Oliveira que estamos pedindo a muito tempo
[terça-feira 11:26] lea (Convidado)
o sei já foi criado 6020,2023/0033052-3

[terça-feira 11:29] David Michelsohn (Convidado)
É difícil levar a sério o que é dito sobre a intenção de transformar São Paulo numa cidade amiga do transporte ativo. São promessas nunca cumpridas e ações abertamente hostis aos pedestres e ciclistas.
[terça-feira 11:32] Thomas Wang (CMTT/ZS) (Convidado)
Lucian falou tudo. Colocar faixas não adianta, as pessoas sabem as leis de trânsito
[terça-feira 11:32] Thomas Wang (CMTT/ZS) (Convidado)
O que precisa é fiscalizar e punir os infratores
[terça-feira 11:32] David Michelsohn (Convidado)
E construir infraestrutura segura.
[terça-feira 11:33] PMSPEventos028

a Av. Eduardo Sabimo de Oliveira esta previsto 158 km

[terça-feira 11:39] Lucian De Paula (CTB)

sim, o próximo, porque 1 milhão de m² de calçadas ainda falta muita calçada na cidade pra arrumar

[terça-feira 11:39] David Michelsohn (Convidado)
Alguém teria a pauta da reunião Acredito que o tema mais urgente é o da ciclo faixa da Av. Rebouças, que foi estreitada e está perigosíssima. Eu acho incompreensível que alguém tenha aprovado uma coisa dessas. Se nada mudar logo vamos ver mortes naquela avenida.
[terça-feira 11:41] Magno - Movimento Pedal Seguro (Convidado)
PMSPEventos028 Obrigado Pelo retorno
[terça-feira 11:46] Lucian De Paula (CTB)

Fazemos o convite para o secretário e a equipe, e família, pedalarem na rebouças

[terça-feira 11:50] Annie Monteiro (Convidado)
A ciclo faixa da Rebouças é a sarjeta, convenhamos. Está cada vez menor e pior.
[terça-feira 11:50] Aline Pellegrini Matheus
Dados do Infosiga:
1° trimestre de 2023, na cidade de SP:
478 sinistros envolvendo ciclistas.
7 mortos

[terça-feira 11:50] Aline Pellegrini Matheus
Só no primeiro trimestre!!!
[terça-feira 11:51] BERGO - CICLOCENTRO_SP (Convidado)
hahaha. Mandou um email Mas Secretario... LIGUE e MANDE uma ordem administrativa técnica respeitando o próprio padrão da CET de 1mt no minimo
[terça-feira 11:51] David Michelsohn (Convidado)
A Rebouças ESTÁ fora da norma.
[terça-feira 11:51] David Michelsohn (Convidado)
Ela já tinha largura inadequada. Agora virou uma armadilha.
[terça-feira 11:51] Aline Pellegrini Matheus
Dados do Diário do Transporte:
53 sinistros envolvendo ônibus em SP. 15 mortos. 2 deles ciclistas.
[terça-feira 11:52] Aline Pellegrini Matheus
Nossa cidade é um moedor de gente.
[terça-feira 11:52] BERGO - CICLOCENTRO_SP (Convidado)
Sim. nos parece claramente que é uma ordem politica do prefeito para fazer uma faixa Azul na Rebouças.
[terça-feira 11:52] Annie Monteiro (Convidado)
Gostaria de um posicionamento também sobre a ligação do centro à zona oeste. Cadê
[terça-feira 11:52] Lucian De Paula (CTB)

A melhor forma de não estender o assunto é resolvê-lo

[terça-feira 11:58] Thomas Wang (CMTT/ZS) (Convidado)
Se a gente for relacionar as pendências é melhor marcar um evento de dia inteiro
[terça-feira 11:58]
Simone Penninck (Convidado) saiu do chat.
[terça-feira 11:59] Lucian De Paula (CTB)

Na Sena Madureira, precisamos reforçar que os raios de giro das curvas é minúsculo e não é compatível com o movimento das bicicletas

[terça-feira 11:59] Lucian De Paula (CTB)

nós temos muitas dessas curvas de 90 graus, principalmente nos trechos de descida, quando há desvio das árvores

[terça-feira 12:01] BERGO - CICLOCENTRO_SP (Convidado)
A RUI BARBOSA TEM ESTE PROBLEMA DE GRADIL! e CURVATURA TBM!
[terça-feira 12:03] Thomas Wang (CMTT/ZS) (Convidado)
Só para constar que a gente fez um ofício detalhando todos problemas da Sena Madureira e enviou no dia 16/11/22
[terça-feira 12:05] Luis (Convidado)
Neste caso, foi feito o avanço do ponto de ônibus e a ciclovia passa atrás
[terça-feira 12:05] BERGO - CICLOCENTRO_SP (Convidado)
Thomas Wang (CMTT/ZS) (Convidado) pode comentar dos problemas da Rui Barbosa e 13 de maio
[terça-feira 12:05]
João Cucci/SMT (Convidado) saiu do chat.
[terça-feira 12:05] Anderson Augusto "Ciclonauta" (Convidado)
Aproveitando, como falamos de rebaixamento de guias, na Zona Norte temos várias travessias quem foram requalificadas mas não rebaixaram as guias, mas pintaram tudo, uma delas inclusive, não rebaixada, fica ao lado do Campo de Bagatelle, impossibilitando a travessia segura do ciclista. Tenho cobrado isso e não ocorreu nada até o momento, passados 5 meses!
[terça-feira 12:07] Ana Carolina Jacob - CET (Convidado)
Jaqueline, por favor formalize o pedido por SEI, podemos verificarmos
[terça-feira 12:07]
Murilo (Convidado) saiu do chat.
[terça-feira 12:07] Ana Carolina Jacob - CET (Convidado)
*para verificarmos
[terça-feira 12:11] Vanderlei Torroni (Convidado)
Jackeline, você pedala em São Paulo durante a semana
[terça-feira 12:17] Thomas Wang (CMTT/ZS) (Convidado)
O secretário ainda tá aí
[terça-feira 12:21] BERGO - CICLOCENTRO_SP (Convidado)
vai acabar a reunião em 5 minutos e nem falamos da REBOUÇAS
[terça-feira 12:22] Magno - Movimento Pedal Seguro (Convidado)
Jackeline Morena de Oliveira Melo poderia pode gentileza nos passar seu contato via e-mail para tratarmos de assuntos sobre as ciclovias do Jardim Helenamps@movimentopedalseguro.com.br
[terça-feira 12:23] David Michelsohn (Convidado)
Muito bem colocado, Aline Pellegrini Matheus. Essa ciclo faixa vai causar mortes.
[terça-feira 12:23] lea (Convidado)
a jacke vem pedalando de caieiras
[terça-feira 12:23] Vanderlei Torroni (Convidado)
Gostaria de convidar o Daltow e o Ricardo Teixeira para pedalar na cidade conosco, seria possível
[terça-feira 12:24] Annie Monteiro (Convidado)
Eu passo pela Rebouças todo dia e temo pela minha segurança. E nem falamos da Eusébio Matoso
[terça-feira 12:24] Vanderlei Torroni (Convidado)

Seja Bem vinda Jackeline.(Vanderlei Torroni)
[terça-feira 12:26]
PAULO RICARDO MARTINS VAZ saiu do chat.
[terça-feira 12:26] BERGO - CICLOCENTRO_SP (Convidado)
OK. Sobre a Rebouças.... e tememos pela CONSOLAÇÃO também já q é m corredor Jackeline Morena de Oliveira Melo
[terça-feira 12:29] Lucian De Paula (CTB)

pensei inicialmente pelo menos 2 por região, mas podemos explorar mais sim

[terça-feira 12:31] Jackeline Morena de Oliveira Melo

Meu e-mail jackelineoliveira@prefeitura.sp.gov.br peço que mandem para o CMTT com cópia para o CMTT para mim para que seja um email oficial desta câmara cmtt@prefeitura.sp.gov.br

[terça-feira 12:31] Jackeline Morena de Oliveira Melo

Obrigada

[terça-feira 12:32] lea (Convidado)
ja foi tudo inserido e já digitei o número no chat
[terça-feira 12:32] Vanderlei Torroni (Convidado)
Pior que a demora e a espera promessas é o retrabalho na Rebouças. Tempo e dinheiro perdido!
[terça-feira 12:32] Jackeline Morena de Oliveira Melo

Truncou, peço que mandem para o e-mail para o CMTT e cópia para mim , obrigada