REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: **04/04/2023 (terça-feira)**
Horário inicial: **9h12min**

Participantes:

Poder Publico:
Cucci - SMT AT
Daniela - CET
Fabio - CET
Fabio Saraiva - SETRAM
Jackeline Morena de Oliveira Melo - SMT AT
Luis Gregorio - CET
Márcia Casa - CET
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Paulo Eduardo - SMT AT
Pedro Ivo - SMT AT
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Ricardo Teixeira - SMT
Rubens - CET
Sergio Amaral - CET
Sonia - SMT AT
SPP - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAM
Nicolas Xavier de Carvalho
Rafael Mielnik
Yang - SPTRANS
Ricardo Pradas - SMT AT

Sociedade Civil :
Aline Pellegrini Matheus
Ana Clara Muniz
Aquilla Couto
Bergo
Celia Moraes
David Michelsohn
George Queiroz
Guilherme Moraes da Silva
Jair
Jefferson de Carvalho Quintilhano
Lucian De Paula
Magno
Paulo Ricardo Martins Vaz
Silvia Ballan
Thomas Wang
Wilson Laurindo Molisani

Pautas:

1- Andamento do Bike SP.

2- Apresentação da CET e SMT: Novas licitações de novas ciclovias 300 km previstos no Plano de Metas

3- Manutenções - Sinalização Paulista, Faria Lima, Berrini, Olimpíadas, Engenheiro Caetano Álvares e problemas de rebaixamento de guias não efetuados. Andamento das obras das Concorrências 002 e 003/2019.

4- Ciclovia da Avenida dos Bandeirantes Projetos data de início das obras.

5- Invasão de motoboys em ciclo faixas, instalação de câmeras ou fiscalização.

6- Retomar vistorias presenciais em conjunto com a CET e SMT.

7- Programa com 25mil semáforos inteligentes mencionados pelo Secretário, será usado para contar ciclistas e para autuar

8- Ciclovia na Marginal Tietê, demanda da CTB e coletivos. Projeto data de início das obras.

9- Fiscalização da CET com ciclistas. Quantos são, por onde circulam, estão autuando nas ciclo faixas Previsão de acréscimo do efetivo

Ricardo Teixeira - Bom dia, vamos dar início a mais uma reunião da Câmara temática bicicleta. Hoje temos 8 pautas. Então eu vou pedir que a gente não se estenda muito para não ultrapassar os horários aqui. O primeiro assunto a ser tratado é o andamento do BikeSP. Pedro, você está em QAP.

Thomas Wang - Eu queria falar antes do Pedro, antes de começar as pautas que estão na descrição. Uma coisa bem rapidinha aqui, compartilhar tela. Mostrar aqui rapidinho. Isso são alguns dos machucados que eu ganhei na Rebouças semana passada.
Porque vocês sumiram com a ciclo-faixa e não colocaram cone lá ou jogaram cone na sarjeta. Só um pequeno exemplo, tá Algumas coisinhas. E isso é o que acontece quando some com a ciclo-faixa e não avisa, não põe cone, entendeu Por isso que eu quero deixar bem claro aqui e reforçar que todas as vezes que vocês tiram a ciclo-faixa, independente da razão, vocês tem que colocar de novo. E tem que colocar o cone enquanto a obra está rolando. Porque as os motoristas não respeitam, eles passam por cima, eles derrubam, entendeu E não é só na Rebouças. Tem outras que a gente sabe que sumiu. As juntas provisórias, por exemplo, têm 5 pistas., a galera já anda acima do limite de velocidade, tem uma ciclo-faixa bidirecional e vocês sumiram com ela. E ali vai acontecer de novo. Ali, alguém vai ser atropelado de novo. Entendeu Então, só para deixar aqui, anotado e registrado mais uma vez que toda vez que tem uma obra que a ciclofaixa some assim que tira a ciclofaixa, a sinalização tem que por o cone e assim que põe asfalto, tem que colocar a sinalização de novo, porque ontem eu passei na Rebouças de novo e tava sem cone mais uma vez, aliás, não estava sem cone. Estava com cone jogado na sarjeta, então é pior ainda, porque onde deveria estar ciclofaixa, tem cone, quando não tem carro, tem cone. Então ciclista, tem que ficar andando, desviando de cone E andando em zigue zague no meio dos carros. Entendeu Aqui uma fotinho, compartilhar essa aqui pra vocês. Ciclista na calçada, porque

o cone está jogado, onde deveria estar ciclofaixa. Só pra deixar isso registrado de novo que vocês não estão pondo o cone e ciclista está se machucando por causa disso. Tá, agora vocês podem seguir as pontas.

Ricardo Teixeira - Perfeito, vamos você questionar CET . Em todos os casos que tem recapeamento, nós estamos fazendo essa reposição. Eu não vou abrir a debate nessa questão. Só vou responder essa questão. A gente continua a pauta, mas em todos os casos que é feito o recapeamento, o que nós estamos adotando como procedimento A Rebouças, que foi o caso agora, por exemplo, nós fizemos uma pintura provisória, porque tem um período de aceite do asfalto e esse aceite, não é nosso. Quem tem que dar esse aceite é essa emissora. Então o que nós fizemos hoje, está fazendo esses dias aí na Rebouças, cada vez que tem uma frente asfaltada, já pavimentada, nós estamos fazendo assim, uma pintura provisória até que venha a pintura definitiva, é isso e nós vamos tomar as providências, a CET está sempre sendo acionada a cada vez que tem um problema como esse. Nós estamos colocando os cones ou alocando lá com essa Barreira plástica que tem sido colocado na Rebouças. Mas é isso. Então vamos lá, para nossa pauta. É Pedro, pode falar.

Pedro Ivo - Bom dia. Pessoal em relação ao Bike, então 2 notícias, a primeira delas é que o processo original, onde está tramitando o decreto, ele tá no jurídico da SPTRANS, tá Teve, além da manifestação da fazenda, a manifestação nosso jurídico, tudo bem. E a par disso, a gente está bem avançado aí, com aquele estudo com a USP para começar a fazer aí, para a gente começar a tentar colocar o programa na rua aí para a gente começar fazer um estudo, de alternativas, inclusive, em financeiras, uma melhor avaliação de usuários e etc. Então do BikeSP nós estamos nessa toada, tá gente Estou esperando só o projeto, processo original retornar da SPTRANS, do jurídico da SPTRANS para ver o que eles, que eles opinam, Para gente reunir novamente o grupo de trabalho e a par disso a gente esta com aquele trabalho também está com aquele trabalho, , Dawton, junto com a USP, a ciclo-cidade aí, para a gente poder trabalhar os grupos, Começar a testar o programa. Então, por hora, é isso, pessoal. Se vocês tiverem alguma pergunta, estou à disposição.

Ricardo Teixeira - Só para acrescentar, os pareceres que vieram subsequentes, um veio acompanhando o parecer do outro. Ele indica que o primeiro parecer da Secretaria da fazenda, que o estudo apresentado, inicialmente pelo banco mundial, ele demonstrava um valor muito alto, porque ele fez um estudo muito abrangente com relação ao bike SP e colocou, segundo estudo do banco mundial, dizendo que, ele fez um estudo para toda a autorização da bicicleta, Vai para todos os usuários da bicicleta para todas as viagens de bicicleta, então. O que se pede nesse estudo é que se faça um recorte de estudo, e apresente uma proposta específica. Com esse estudo, nós entramos em contato com essa proposta, não é Nós entramos em contato com a USP e mostramos lá o trabalho que tinha sido feito, o que tinha sido apresentado e a solicitação aqui porque partiu do banco mundial, então fizemos essa proposta de parceria, na verdade, um convênio com a USP, Um termo de cooperação e já foi assinado aqui, inclusive pelo secretário, já foi assinado e foi aí já está lá na USP para que a USP possa assinar. É um tempo que exige de burocracia, para poder vencer essas Barreiras aí, mas não vai ter problema nenhum. Tenho certeza absoluta a partir desse convênio assinado, esse trabalho vai ser elaborado. E a proposta é fazer um projeto piloto, isso a gente já tinha falado aqui nas reuniões anteriores.
Mas esse projeto piloto vai ser a partir dos estudos que a USP vai apresentar. Eu acho que, mais importante dizer o seguinte, isso não está parado, é, não tem, não tem nada reprovado, vamos dizer assim, dizendo que não é possível, mas que está, que será feito uma proposta, um recorte de um projeto piloto São Paulo é muito grande, não dá para fazer para uma implantação como foi feito em Itajaí, com uma cidade pequenininha aí, E é isso. Nós temos que demonstrar o que está sendo gasto e como está sendo gasto e mostrar com o fundamento que é o mais importante. Então, o próximo passo é, assinou, a USP... Já tem um grupo de trabalho que está sendo montado lá entre SMT e USP para poder dar andamento nesse trabalho. É isso. Alguma dúvida Alguma pergunta. Lucian pode, pode falar.

Lucian De Paula - Tá, gente, então, teve um parecer positivo da fazenda e agora só SPTRANS está, está analisando ainda o decreto, não é isso Eu queria entender melhor assim, o que que é esse recorte que você falou que o estudo do banco mundial foi muito abrangente de pegar todas as viagens de bicicleta e que a USP faria um recorte. É um recorte, o que é um recorte do tipo de usuário que migrariam Recorte geográfico Para entender melhor, você já está, já está esperando assinatura deles, ótimo, isso é qual que é o tempo previsto para esse estudo... qual que...queria que explicasse mais um pouco desse convênio e, tal, qual que é o prazo dele, é que grupo na USP, que é é com ciclocidade também Se a gente da Câmara temática participa disso E a gente gostaria de participar já adianto, é isso. O prazo e a partir do produto desse termo de cooperação vai ser um projeto piloto, é isso Aí, assim, já adianta sim. Queria que a gente fosse, BikeSP é um programa muito importante. Acho que secretário sabe, assim, consegue imaginar o potencial que ele vai ter, como ele assim, revolucionário em termos de mobilidade. E eu queria que assim, que ele assim, a gente tivesse um embalo de moto faixas, e a gente fizesse o piloto e daí 4 meses depois a gente já tivesse com mais 5 pilotos pela cidade e no ano seguinte ele já virasse política pública para São Paulo inteira. Assim, já seria fenomenal, mas eu queria que você explicasse melhor um pouco essas coisas.

Ricardo Teixeira - Bom, é um convênio, a princípio, com prazo de validade de 2 anos, que pode ser prorrogado, O estudo apresentado como ele fez um estudo de todos as viagens de bicicleta, o valor estimado para atender isso daí dava mais de 500 milhões. Basicamente, é isso. Quer dizer, é impossível fazer um programa colocando 500 milhões no programa anual como ponto de partida, atendendo todos os usuários da ciclovia, de todas as viagens, todos os ciclistas. Então a proposta é que se faça um recorte mesmo. A princípio, o recorte geográfico mesmo é uma marca da cidade e com um grupo específico. Nós não temos ainda esse detalhe, porque quem está detalhando isso é a USP mesmo. Eles vão fazer a proposta ainda não apresentou, mas eles apresentaram a proposta, que é um projeto como um projeto piloto já, esse acordo nós já fizemos, Essa apresentação do projeto piloto. Mas o mais importante é que bom, no ciclocidades, respondendo sua pergunta, tá Então eu preciso perguntar se é possível vocês participarem também, não sei se é possível. É, eu não tenho como responder. Juridicamente eu não sei se é possível, mas o que depender de nós, não tem problema nenhum. Tem um grupo de vocês 2 ou 3 pessoas no máximo. Aí vai participando desse trabalho junto conosco, mas eu só preciso ver se é possível fazer por conta do convênios, é que foi que foi assinado.Eu posso falar um pouquinho. Essa questão agora da transparência que o Lucian pediu, acho que eu vejo assim, eu desde que cheguei aqui, eu quero montar o observatório da CET da Secretaria, independente de como o Dawton colocou 2 ou 3 pessoas participando, mas poderia abrir um SEI e deixar todo o debate público participando todo mundo, mas outras pessoas podem fazer parte do grupo do dia a dia, mas quanto mais cabeças debater, quanto mais transparência tiver, quanto mais a sociedade participar para mim, acho que é melhor. Então fica aqui essa dica aqui para o Dawton para a gente poder todo, vendo com a USP, todo passo que for dado ser feito com toda a comunidade. E transparência. É isso. Nossa próxima pauta aqui. Ricardo. Entrou

Ricardo Pradas - Tá OK Bom, vou pegar, se vocês falarem para mim que já foi falado eu pulo. As manutenções, elas ainda estão lá, na situação que foram apresentadas.
Alguns recursos das empresas concorrentes e contrarrazões disso, então o jurídico está avaliando conforme vai tocar isso, mas ela já está num estágio avançado de que vai haver um ganhador dessa vez, não deve dar fracassada, a não ser que tenha alguma interrupção de caráter judicial. Do caráter licitatório do processo, ela está caminhando tanto que a gente já recebeu. De uma de uma parte da área projetista da CET a listagem deles que seria interessante fazer manutenção de ciclovia é e também está consultando a auditoria cidadão, o Dawton está fazendo os contatos dele para pegar o máximo e o mais rico possível acervo para ver como a gente direciona quando efetivamente for celebrado esse contrato, tá É esse caso aí dos rebaixamentos de guia, está no item 3, Faria Lima, Paulista, Olimpia, Castelo Álvares, não veio da dessa parte de licitação, mas a gente pode ver se encaixa também nessa situação aí da das proteções para os que tem passeios na ata de registro de preço, então para gente fazer uma manutenção do passeio, talvez a gente

consiga encaixar aí o rebaixamento nessas intervenções como a adequação da ciclovia, que precisa licitar isso aí direitinho. Eu não tenho acesso ainda a nenhum deles, mas isso eu acho que é perfeitamente possível dentro do objeto. Mas quanto aos 300 km de ciclovia que está fazendo nova licitação além dos 157 e dos 101 que a gente já está com o processo todo pronto, está numa fase de elaboração dos croquis, aí por parte da equipe de assessoria técnica para gente também começar uma nova etapa, fazer audiência pública, do que não tiver contemplado ainda e retomar isso, como o processo que a gente já conversou aqui, Tem coisas executando, tem coisas processando, tem coisas pré processo, fazendo o croqui e isso se tornou o ritmo de várias etapas que não é um processo, não é um programa que tem começo, meio e fim, é um programa continuado na Secretaria, virou uma política de estado numa política de governo, do município de São Paulo, E quanto as obras das concorrências, elas estão no ritmo mais lento, até porque tem esse mesmo problema do fundurb eu ouvi alguém citando uma parte, aí, tinha dinheiro do ano passado que ele precisa ser ratificado para esse ano. E assim que for ratificado, a gente toma maior intensidade. Não está parado, mas o ritmo está mais lento, até para ficar balanceado entre a medição e o que a gente, quem efetivamente liberado para executar de grana, não que esse dinheiro não seja nosso, mas o dinheiro tá na conta, mas não está liberado. Uma coisa importante também, se alguém tiver alguma listagem, quiser alguma informação dessa listagem de manutenção, entra em contato com o Dawton, entra em contato com a gente até para fazer isso de modo a não gerar dúvidas e nem discussão futura de “eu não ouvi”, “não fui contemplado”, “Isso não foi contemplado” porque não foi parte constante das prioridades de manutenção. Então, deixar aberto isso para contribuições geral do grupo da Câmara temática da bicicleta, de modo a atender toda a parte de manutenção. Não sei se foi dito mais, se se sobrou mais alguma dúvida, Dawton.

Ricardo Teixeira - A princípio, eu acho que, respondeu tudo. Não sei se alguém tem alguma dúvida. É só para... eu queria só acrescentar, dizer o seguinte, que esses problemas de rebaixamento de guia todos eles vão ser resolvidos, não vai ficar para trás, não. Então, serão com certeza, serão solucionados nessa fase manutenção, então, só pra ficar claro, isso aí. Só um complemento Dawton, eu acho que o Pradas colocou, só voltar pouquinho antes, a licitação que a gente tinha feito lá no início, colocava todos os pisos também, Seja concreto, calçada, asfalto e aí pelos órgãos reguladores pediram para tirar isso e utilizar as atas de registro de preço então é a essa ata que foi colocada, agora está nos finalmentes que ainda não foi assinado porque tem esses prazos legais. Ela trata de toda verde, ele trata de todo horizontal, toda a vertical, mas não trata de piso, rebaixamento de guia, esses detalhes pequenos dentro da ata não têm problema, mas qualquer coisa maior do que isso... “há, mas precisa fazer o trecho lá da avenida tal ou recapeamento” ou seja, o que for, então tem que casar a nossa ata de registro de preços com a ata de registro de preço da SMC. Uma outra explicação, até para todo mundo, ficar na mesma página, assim vai sair lá o valor Pradas pode até publicar de cento e poucos milhões de manutenção da ciclovia, só pra gente entender o que é. Nós pegamos todos os itens que existe na ciclovia, 100% desses itens estão lá e tem um valor apropriado para cada item.
E a somatória disso tudo, dá lá os 60 e poucos milhões. Não significa que a prefeitura vai gastar tudo isso em 1 ano. Isso é uma modalidade boa para se contratar, porque nem a prefeitura fica engessada para fazer tudo e nem a iniciativa privada fica cobrando a prefeitura para consumir todo o contrato. Então, o que vai acontecer no dia a dia Vocês aí eu vou pedir pra vocês também ajudarem aqui o pessoal da CET da SMT mostrando aonde que estão os problemas para gente priorizando. Aonde nós vamos fazer essa manutenção. E ao longo desse percurso, essa ata vale por 12 meses, ela pode ser renovada por mais 12. Vocês junto com Dawton na coordenação e acertado Pradas, vocês vão falando aqui a prioridade 2 a gente vai consumir desse recurso e fazendo desse jeito, acho que isso é bem transparente, viu Pradas eu acho que tem que colocar toda a licitação, esses itens que estão disponíveis pra todo mundo acompanhar, para que a gente vá priorizando junto com eles, aonde vai ser o gasto, qual a avenida que vai fazer, qual é que está mais prioritária. Aonde que nós vamos atacar primeiro Que aí fica todo mundo na mesma página e fica fácil de administrar.Guilherme?

GUILHERME MORAES DA SILVA – bom dia a todos, eu entendo plenamente a questão da ata de preço. Entendo a dificuldade de gerir uma cidade do tamanho de São Paulo.
Mobilidade é uma questão super difícil, vocês sabem muito bem disso. O secretário falou um termo interessante, É o rebaixamento de guia é uma coisa pequena dentro do mapa de preços, Só que, ao mesmo tempo, a gente tem um descompasso aqui muito grande, porque um simples rebaixamento de guia, que é uma coisa pequena dentro da ata de preços, para gente ciclista é um obstáculo quase intransponível. Vai fazer que a gente desvie e vai para o lugar. Aí tem que ter o cone, aí tem uma dificuldade operacional que vocês conhecem muito bem, o quão difícil é. Tá, então assim é, eu só estou indicando aqui voltando um grifa texto grandão desse descompasso de tempo. Porque de repente a gente entende a diferença, a dificuldade da ata de preço, mas a gente piscou o olho e tem uma faixa azul de moto em algum local que de repente conseguiu viabilizar de alguma forma. Só que para gente, uma simples rebaixamento de guia coloca nossa vida em risco, que nem agora eu fiquei sabendo do Thomas que foi atropelado. Então esse descompasso de tempo, por isso que a gente pede urgência, sabe Em situações tão pequenas quanto o rebaixamento de guia tá Então não é nenhuma providência urgente, mas só para vocês terem a nítida noção que a nossa vida está em risco, tá Por um simples rebaixamento de guia, está bem, muito obrigado.

Ricardo Teixeira - Guilherme só um aparte quando eu falei que é simples, assim é que não está fora da ata e pode ser feito por qualquer subprefeitura, por qualquer unidade da prefeitura que tem um contrato lá na SM sul. Então, assim, é só passar aqui pra área técnica, onde precisa disso e a gente providencia, não precisa de uma ata, não precisa nada específico. Eu só quis falar da questão da facilidade, então por isso que eu quero esse canal com a área técnica, vocês passando aonde precisa rebaixar a guia é um e-mail daqui dessa Secretaria para outra, para pedir o rebaixamento de guia. Eu não vejo problemas, mas eu sei, claro, evidente que um rebaixamento de guia para o ciclista é fundamental e tem que ter, e aí é culpa nossa se não tem, vocês têm que apresentar isso. A gente tem que fazer, não tem problema. Magno.

Magno - Bom dia a todos. Eu comecei a pensar que os convidados não teriam direito de falar, mas obrigado aí por ter lembrado. Eu tenho 2 perguntas que eu gostaria de fazer e peço até desculpa antecipado que eu moro na periferia e de repente pode ter barulho aqui. Primeiro, a qualidade dessas manutenções, é o pessoal aqui na área da zona leste tem pintado faixas em cima de Areia. Ás vezes chove, faz poça d'água e o pessoal pinta essas faixas por cima da Areia. Como que é feita, existe uma fiscalização para essas manutenções. Tem alguém à frente disso para vistoriar, pra ver a qualidade dessa manutenção
E outra coisa seria com relação ao recapeamento, O Thomas comentou aí sobre o atropelamento, é, eu tenho visto que é feito a marcação após o recapeamento, tem feito a marcação para pintura das faixas. Só que as pintura das faixas das ciclovias não são remarcadas. Elas são feitas muito posteriormente, depois disso. São empresas separadas que fazem isso. Uma empresa faz a marcação das faixas de automóveis e depois vem outra para fazer das ciclovias Porque existe uma demora, um tempo muito gritante de um para o outro aí. E acho que seria isso só. Muito obrigada a todos.

Ricardo Teixeira - Eu estou achando estranho, porque assim, existe um tempo, há algum tempo está sendo feito assim. Faz a programação da frésia e do recape, após o recape, tem um período de aceitação do pavimento e quem dá o aceite é a SM sub. Logo após esta aceitação, é feita a implantação porque durante esse recape, com certeza, o projeto que está sendo elaborado já está pronto, porque a sequência é essa, o projeto já está pronto. Primeiro, não é possível pintar em cima de areia essa possibilidade não existe. É, não sei o que aconteceu aí, realmente eu não sei o que aconteceu, mas geralmente as equipes de manutenção, a equipe da pintura, lá, ela dá uma limpada antes e pinta em cima. Essas tintas são feitas quentes, elas fundem com asfalto, então dificilmente isso vai ocorrer, só os bordos que são feitos a frio. Mas de um modo geral, o que está sendo feito, o resultado da pintura tem sido muito bom e tem lá alguém para dar o aceite dessa sinalização para o exterior na própria sinalização, está nos contratos de sinalização. Então,

precisa só ver o que que é, se tem algum lugar específico que a gente possa verificar, mas eu entendo que o que está sendo feito hoje, não sei se isso é alguma coisa mais do passado, mas o que está sendo feito hoje, onde se elabora o projeto e faz a sinalização, ela tem sido de ótima qualidade, a pintura aí, então eu não sei.

Magno - O Dawton, essa informação que eu passei, é atual, tá A gente tem aqui algumas ciclovias que foram feitos reparos pela Sabesp e aí a gente até brinca de côncavo e convexo porque é buraco ou é um barranco e essa pintura está sendo feita por cima desse material mal feito e muitas delas as vezes pega parte em que, como eu disse, a chuva faz aquela poça de lama e fica por cima da lama. Um exemplo claro é Alípio de Barros. Reformaram o viaduto, recapearam o asfalto. Passaram uma faixa branca lá há muito tempo e até hoje está os carros, só vamos perceber que estão dentro da faixa, depois da rotatória lá embaixo. Ou seja, se um ciclista tá descendo o viaduto, ele corre o risco de ser atropelado num trecho de mais ou menos de 400 a 500 m, até o carro perceber que ali existe uma ciclofaixa. Porque ela já foi pintada e só foi demarcada apenas com uma faixa branca lá. Então o pessoal não sabe onde começa a ciclovia e passa por cima até a rotatória.

Ricardo Teixeira - Viu Magno deixou só fazer um complemento. Todo o contrato na prefeitura tem um fiscal, um gestor. Eu peguei esse exemplo que você falou pedi para o Dawton aqui acionar o fiscal desse contrato e verificar o que está acontecendo, que você falou é um absurdo, poder público está pagando por uma coisa que você está pintando em Areia. Tem trechos que não pinta, pinta quando quer, tanto um pedido desse, mas o contrato da Sabesp só faz o asfalto, ele não faz a pintura, pintura quem tem que fazer somos nós. Então tem fiscal e tem gestor esse contrato, aciona e pede para fazer a vistoria e da uma resposta para o Magno. Não só para o Magno, mas para todos. Pega o que ele está falando, a prefeitura está pagando caro por esse serviço e não está sendo feito, tem que acionar. Ô Magno, eu vou dar uma levantada, depois você me passa, seu som está fechado. Depois você me passa um local específico, eu vi que você falou o nome da via e eu não anotei. É Olímpio de Barros,

Magno - É Olímpio de Barros, isso. Dawton, só um complemento, esse contrato, ele constitui o recapeamento e depois a pintura da faixa. Ou ele faz a pintura da faixa do jeito que tiver lá as condições da ciclovia, ciclofaixa no caso.

Ricardo Teixeira - O problema, eu não queria botar aqui na nossa pauta esse assunto porque tem uma briga, uma briga jurídica entre a Sabesp e a prefeitura antiga. Aí onde eles foram obrigados a ressarcir a prefeitura, então ressarcido através desse contrato aí onde eles fazem um recape e posteriormente terminam fazendo a própria sinalização. E nós temos que lidar com esse com esse processo, porque eles estão inclusive demorando muito para repintar as áreas onde eles fazem recape. Tem uma briga jurídica aí. Então eu acho que não, a Câmara temática, não é local para gente discutir isso. Mas a gente vai falar sobre isso daí. Depois eu falo com você posteriormente. Mas o Magno levantou um assunto que tá acontecendo na cidade inteira, porque assim é um termo de ajuste de conduta. Sabesp, ela constrói diversos problemas na cidade e causa problemas para cidade. Ela é multada, e a multa está sendo paga em recapeamento, é isso que o Dawton está falando. Só que o que o Magno está apontando é que tem defeito, então nós temos que pegar essas ruas que tem defeito e acionar a SM sub, porque é a contrapartida da prefeitura para que ela refaça e que faça mais rápido o que você colocou isso aí, tem que pegar essas ruas, é o Magno que está falando, mas quem tá ouvindo aqui participando, passa para o Dawton essas ruas, para gente acionar a SM sub e para ir para cima desse acordo que eles têm com a com a Sabesp. Thomas.

Thomas Wang - Voltando nas guias rebaixadas, lá em 2021, no dia 25/07/2021, eu enviei um e-mail com ofício 13 de 2021, que era uma lista de locais para guias que precisavam ser rebaixada em ciclovia. Eu tenho o número do SEI aqui eu vou jogar no chat porque vocês acham aí e fazem essas guias aqui, entendeu Porque tem uma lista aqui que a gente já mandou em 2021. E tem

uma dessas que eu passo todo dia, que foi rebaixada essa semana, entendeu Então, de 2021, foi rebaixado em 2023. Tem um atraso de 2 anos, então vamos jogar o SEI e vocês correm atrás aí.

Ricardo Teixeira - Perfeito. Eu lembro que tinha 119 guias a serem rebaixadas na época, Eu não lembro se isso está atualizado, mas era isso mesmo Então, a partir desse novo acordo que nós temos aí com a com a SM sub, sob nós vamos resolver isso rapidamente. Paulo Ricardo, é isso.

Paulo Ricardo Martins Vaz - Isso sou Paulo Vaz, aqui da Vila prudente. Bom dia a todos. É, acho que já falei com o Dawton, já falei com o secretário já, moro aqui na região aqui da Vila prudente. Primeira vez que eu estou participando aqui dessa reunião aqui com vocês, E a minha reivindicação que eu já passei para o secretário e para o Dawton é a ligação do término aqui da ciclovia aqui da Vila prudente, Para estar ligando nas outras ciclovias, que vai até a região central. Eu não sei se isso daí já foi falado, se já foi reivindicado, já passei a lista para o Dawton já, e para secretário, para gente estar fazendo essa interligação e também tem uma outra pauta também que eu queria dizer aqui, é informando, as ciclovias que estão apagadas, não tem pintura, não tem nada, mas a ciclovia está lá, E às vezes nem a gente que somos ciclistas, sabemos, Porque eu vou trabalhar de bike diariamente, agora não, porque eu estou afastado, E já tinha passado já também essas guias, quer dizer, essas faixas que estão apagado também, E para a gente também está retomando também nessas ciclovias também par estarem também em ligação também, com as outras também, tá Uma outra reivindicação também, que eu queria dizer aqui. Acho que o teve um ciclista aí que falou que caiu aí na Rebouças, É referente aos buracos, , que estão abertos aí na cidade de São Paulo.
E até comentei até com o secretário, , que eu sofri um acidente, Eu quebrei meu tornozelo, Numa queda, num buraco, numa via lá em Itaquera. E para a gente também estar pautando junto com a CET, junto também com as subprefeituras. Para tá informando aonde tá esses buracos para estar fechando imediatamente Porque, por exemplo, o buraco onde eu caí está aberto lá até hoje, tá Esse daí que é a minha reivindicação aí com vocês. Bom dia a todos.

Ricardo Teixeira - Bom, essa é uma reivindicação que veio, geralmente pelo 156 e eles têm atendido rapidamente esses buracos que a gente tem pedido aqui. Então tem a tem um programa aí da prefeitura hoje quer dizer, pelo menos a algumas notícias que eu tenho visto é que eles estão atendendo rapidamente alguns desses buracos emergenciais que estão causando perigo aí. A cidade é muito grande, não sei se consegue atender todos ao mesmo tempo, mas eles têm um prazo lá no site deles de atendimento. Eu tenho imaginado que isso tem dado certo, porque realmente o contrato deles é muito grande hoje. Com relação ao que você pediu dessas ligações lá na Vila prudente, então sendo contemplado nesses novos. 300 km aqui que estão estudando, Solicitação aqui do secretário, Está sendo feito aí uma nova proposta além dos 400, os 400 km são 300 da meta, mais 100 km que foram propostos já passaram pela área operacional para dar o ok das propostas e já tem, inclusive, funcionais elaborados, estamos fazendo mais de 300 km. Esses 300 km vão ser feitos funcionais. Nós estamos abrindo um SEI para fazer esse encaminhamento junto a CET abrindo aqui pela Secretaria, vou fazer caminhamento junto à CET e para que dê transparência a todo o processo, para que as pessoas se manifestem. Que a CET se manifeste, esse trabalho é em conjunto, porque é esse material ele foi retirado de uma planilha que já existia. Parte desse material foi retirado uma planilha que já existia e que são as vias que passaram por oficinas e audiências públicas no passado. Então eu estou apenas mapeando e registrando esse material e fazendo aí um detalhamento para colocar no SEI aí dar prosseguimento. É isso. Lucian.

Lucian De Paula - Oi gente, dois apontamentos que gostaria que fizesse, para não precisar estender é a gente gostava quando tinha atualização das obras dos quilômetros. Antigamente se fazia uma apresentação que se disponibilizavam, não só com algumas fotos de obras, mas também uma tabela que facilitava muito, que era o programa de quantos quilômetros relativos a cada programa se era o PPP, se era licitação 3, se era licitação 4, etc, era muito conveniente, assim ajudava não só a gente a acompanhar, mas para a gente poder fazer uma divulgação depois, é melhor do que só uma apresentação oral. Então, se pudesse voltar com essa

apresentação aí, programa, quantos quilômetros a serem executados Quando já foi, quanto falta, etc. E também assim. Tem que chover no molhado, mas como a gente teve um colega que foi atropelado e podia não estar participando nem dessa e nem de mais nenhuma outra reunião, O que você falou do processo, entre o recapeamento tem esse período para haver um aceite para depois fazer sinalização, a sinalização horizontal, pintura, tachões, etc, É o que a gente já tinha sugerido algumas vezes, acho que a Sabesp de vez em quando faz um asfalto, coloca uma coisa provisória, de asfalto temporário, faz uma pintura baratinha a frio, só para deixar demarcado e eu entendi que fizeram uma pintura a frio na Rebouças, agora, para só passar uma linha, enquanto não tem o aceite, então isso é uma coisa que a gente gostaria que virasse o modus operandi padrão é uma coisa que é muito importante e seria muito bom a gente não perder nenhum membro nem das câmeras da bicicleta, nem ninguém circulando pela cidade.

Ricardo Teixeira - Perfeito, Lucian. Esta técnica nós adotamos aqui na Rebouças, Sugestão de vocês mesmo. Nós estamos aqui na Rebouças e a ideia é que se adote nas próximas ciclovias que estão sendo implantadas, Que estão, estão sendo recapeadas, então. É o termo eu vejo às vezes, ela foi retirada. Na verdade, ela foi retirada provisoriamente, porque foi recapeada até que seja finalizada. É isso mesmo, nós vamos adotar uma providência de fazer pelo menos uma linha de bordo mais estreita a tinta fria, para poder garantir que tenha lá uma sinalização provisória. Um indicativo da ciclofaixa existente lá. Bergo

Bergo - Beleza, então tá bom, é o seguinte, vou aproveitar aqui a deixa para falar sobre recapeamento, manutenções e alguns ajustes da equipe a fazer no centro de São Paulo, representando aqui os ciclos centros. Então, aproveitando a deixa da Rebouças, que faz parte aqui, sul, região central e tal. A São João é um caso desse. Assim a gente de novo, a mesma situação que já teve no passado, sem proteção ontem eu passei lá, gravei e fotografei, inclusive quase acontecendo acidentes com entregadores ali, porque não tem sinalização alguma e ali é uma área que tem muita gente, principalmente gente que é de entrega, pai com filho levando na escola. Então assim, na região ali da Júlio de Mesquita até lá na frente da Duque de Caxias, não tem nenhuma sinalização, zero. Os carros estão usando o motoboy, estão usando o espaço à direita para poder trafegar como se fosse normal e não é. Então eu quero dar um alerta aí. Outra coisa já fazer um comentário, que assim eu acho um, eu não entendo bem, assim como contribuinte, como cidadão, não entendo que uma via como a São João, que não precisava de asfalto, foram lá e fizeram asfalto. Isso está fácil de provar, entra no Google Maps, vê lá as imagens que o Google Maps traz de 22, 21. Você vai ver que não precisava de reforma, os caras vão lá, gastam uma puta grana. Para fazer asfalto, destroem a ciclovia e a gente vai ficar de novo aí 6 meses sei lá quanto para ter ciclovia num lugar que não precisava de asfalto. Não precisava. Olha pelo Google Maps, você vai ver se tem algo, se tinha algum problema, tinha problema de pinturas e tal, mas era um lugar que não precisava e foram lá e fizeram. A outra questão que eu quero levantar aí diz respeito a sujeira, entulhos nas ciclovias, A gente não consegue mudar isso. Eu acho que precisa ter uma questão multidisciplinar entre a CET, a SP obras, a fiscalização, a urbe e tal, porque os caras vão na ciclovia, por exemplo, tem 2 aqui na região central, já indo para o Oeste, que é na rua do bosque e na Barra Funda, na ciclovia da Barra Funda, que é toda semana os caras vão lá e jogam entulho. Não é possível que a polícia civil não conseguem descobrir quem são esses caras. Eu acho que está na hora de institucionalmente a CET reclamar sobre isso. Entulho na ciclovia não é pouco, você vai ali na frente, do lado do memorial, onde passa a ciclovia da Barra Funda, é toda semana. E sabe se quem que é, são catadores, catadores não, são pessoas que trabalham com entulho e fazem uso dali do descarte ilegal, só aí é crime. Eu acho que a CET não pode ser conivente com isso aí. Terceira coisa também, só pra dar agora um alerta pontual. É de novo, a gente tá lá ainda, já falei isso aqui na outra reunião, outras reuniões. Que é a Pedra Azul, que é uma nova ciclovia e muito legal, enfim, apesar dela estar só no canteiro, a gente esperava que ela fosse suspensa. Como seria o caso também de querer, lá na Dom Pedro, mas ela vai terminar lá próximo da neto de Araújo. E a Neto da Araújo, que é ali já conjunção entre aclimação e também ali Vila Mariana ela vai conectar com a ciclovia que vai descer para Chácara Klabin, mas é um lugar absurdo assim. Você não consegue acessar, tem

que passar no meio dos carros e tal. A gente já falou disso aí uma vez, Dawton, sobre como resolver essa questão, mas a gente está falando de conexões. E o Cambuci tá todo lascado com conexões apesar da Pedra Azul chegar, eu acho que é um problema pontual ali a história da Neto de Araújo. Dawton, sabe o que é, mas o Cambuci inteiro está com problemas de conexões, seja lá da Polidoro, que vai descer agora para pré Pedra Azul ou não. Enfim, precisava dar uma entendida melhor no planejamento. O que que vai acontecer com Cambuci, com aclimação ali, mas imediatamente resolver a questão da Neto de Araújo, que vai para Chácara Klabin, porque não dá para passar ali. A gente passa no meio da galera, os carros estão vindo de contra mão assim. É bem complexo. Enfim, a priori tinha isso só para pontuar, já que é uma questão de pontuações. Aqui está falando de manutenção. Eventualmente eu volto a falar, obrigado.

Thomas Wang - Correção rápida, não é Neto de Araújo, é a Dionísio da Costa.

0Ricardo Teixeira - Tá bom, o que eu estou falando com o Dawton aqui A maioria dos problemas que vocês estão apontando desde que começou a reunião diz respeito a outras pastas, Muitas delas da Secretaria de subprefeitura e agora nós falamos aí de entulho, de fiscalização disso, envolve também a GCM. Então eu tô pedindo para o Dawton que a gente convoque para as próximas reuniões membros dessas 2 secretarias, até para ficar mais fácil para gente resolver os problemas. Se não vocês apontam para nós, a gente tem que acionar eles, eles não estão no calor aqui da discussão, não estão vendo os problemas e tem esse trampo da prefeitura. Então, pedir para o Dawton aqui fazer um e-mail nosso, convocando para as próximas reuniões, pelo menos essas 2 subprefeituras eu já identifiquei, essas 2 secretarias, a Secretaria, subprefeitura e a Secretaria de segurança pública. Então, se tiver outra, vocês vão apontando a gente também já pede para que eles participem aqui, porque a hora que a gente fala o problema ele já tem que sair atrás da solução. Mas obrigado, Bergo, é isso aí, tem que estar providenciando rápido, que são vidas humanas que estão em jogo, tem que tomar medidas urgentes. Com relação às conexões, eu vou disponibilizar para vocês essa proposta, essa nova proposta dos 300 km, que eu estou colocando no SEI lá para que vocês possam contribuir também, não tem problema nenhum, é a ideia de fazer uma proposta que seja aberta, onde todos possam contribuir fazendo propostas também, acrescentando nessa proposta desse pré estudo, vamos dizer assim, é nós vamos resolvendo todos os problemas de conexão. É lógico que a cidade é muito grande. Cidade de São Paulo é muito grande. Não seremos capazes de atender rapidamente atender tudo, Mas vamos ver o que mais urgente rapidamente e colocar no nosso plano é isso.Rogério.

Rogerio - Bom dia é justamente o que o Lucian falou sobre o acompanhamento dos contratos 3, 4 e 5 que a gente não vê aqui, Eu até mandei. Pedir para vocês um comentário num texto que eu escrevi, numa reportagem que eu escrevi e veio só um contrato.Então Eu acho que o pessoal aqui da Câmara temática merece mais respeito, porque como meu trabalho de jornalista é limitado, porque esse é um trabalho que eu faço freelancer não, não recebo para isso. É voluntário, às vezes eu faço para o Estadão. Mas aqui a Câmara temática precisava de mais respeito porque existem 3 ...para se não me engano 36 km de ciclovias referente as concorrências 2 e 3 e enfim, todas vencidas pela empresa, habitem. E a gente não vê vocês falando, olha, temos essas contratadas, essas estão feitas, essas não estão, estão por fazer. Isso parou. É Então eu gostaria que pudessem fazer essa tabela, como fazia no tempo da Elisabete França. É uma coisa simples, é só mandar fazer o Pradas. Com certeza vai falar, claro, secretário, vamos fazer sim, senhor.Mas ele só faz se vocês mandarem. Por exemplo, não ficou claro para mim na nota da Secretaria de trânsito. Para onde, onde, como vai ser construída a ciclovia da Mutinga e da Abraão Que ficaram fora do contrato número 4. É porque está bem claro para mim no acompanhamento do processo de que foram retiradas porque o dinheiro não deu. Vocês fizeram uma emenda para aumentar, eles pediram, O começo do contrato pediu um aumento de 25% no valor. E depois vocês deram outra, Aí já é reorganização financeira, Re-balanceamento por causa de Inflação, Mas os outros a gente não sabe em que pé então, aí então, objetivamente, o que vai ser terminado, quando vai ser terminado e o que está pronto Inclusive, tem a matéria da veja dizendo que vocês só entregaram 4 km. Eu fiz uma matéria em outubro, que o Estadão me pediu com esses mesmo 4,

mas o Dawton, Ou alguém lá que escreveu, porque vocês ninguém assina as notas, a gente não sabe nem o nome do assessor nos e-mails da Secretaria municipal de trânsito da CET, não tem nada, ninguém é só uma instituição, mas tudo bem. Que haviam prontos até aquele momento 17 km. É se você, por exemplo, for dar como construída a ciclovia da Jaguaré, ela não está porque Não está Eu passo lá toda hora, então essa é uma pergunta, não é Qual é o status dos contratos 3, 4 e 5 de 2022. Outra questão é o regimento da Câmara Temática de bicicleta poderia incluir o novo regimento, Podiam fazer um novo regimento junto com todo o conselho de trânsito. Elaborar um novo regimento, chamar, Seria bonito isso daí, viu o secretário Eu chamo a nova Constituição dos conselhos das Câmeras ligadas ao CMTT para poder, inclusive prever a presença dessas pessoas representando a Secretaria de limpeza, porque é isso que o Bergo falou, é limpeza, Secretaria de trânsito, Secretaria de obras, porque essa parte da Sabesp é terrível. Eu consegui resolver um problema, na ciclovia aqui da Cândido não, a General Macarthur, porque eu liguei para Sabesp. E porque não tem esse acompanhamento, não é É muito bem. A última questão. Não, vou deixar só por isso, gente. Por hora é isso aí.

Ricardo Teixeira - Oi, Rogério, obrigado, o que eu estou pedindo aqui para o Dawton, a Jaqueline e o Pradas que cuidam mais essa área da bicicleta. A gente queria, como eu disse aqui, já criar um observatório de tudo que é da CET, da Secretaria, porque tudo é público, tem que estar tudo aberto já, mas não estamos conseguindo. Mas nesse tema você falou é fácil, então depende dessas 3 pessoas do Dawton, da Jaqueline e do Pradas, abre tudo para vocês. Eu nem sei por que vocês não têm essa informação, tem que ter, é uma informação pública. O Dawton já falou aqui onde nós vamos fazer as próximas vias, então disponibiliza pra vocês pra saber que nós vamos fazer as próximas vias, quais as vias que foram feitas Disponibiliza. Como é que é o contrato Quanto vai ser gasto Então vou repetir, Pradas, Jaqueline e Dawton abre tudo para as câmeras temáticas. Tem que acompanhar tudo, passo a passo, minuto a minuto, nos ajudando, inclusive para fiscalizar como Rogério colocou que deu um problema lá, ele já acionou a Sabesp, pode nos acionar, vamos trabalhar em conjunto. Pra mim tá fácil, vou cobrar os 3 aqui e essa colocação das novas secretárias.

Rogério - Você está assumindo que na próxima reunião vai ter o relatório do que está sendo, que foi contratado e do que vai ser feito e do que está sendo feito

Ricardo Teixeira - Rogério, estou pedindo para os 3 abrir o SEI para vocês.

Rogerio - SEI o secretário abrir o SEI é uma coisa. Vamos abrir o SEI, eu vejo, sei lá, eu acesso o SEI toda hora é vários documentos do SEI estão fechados por exemplo, a concorrência da ciclofaixa de lazer. Todos os documentos estão fechados. Está tudo lá restrito. É, eu estou pedindo uma coisa simples, essa do SEI, é o gestor que vê na hora, se vocês quiserem abrir tudo, maravilha, mas a gente entende como é que funciona. Eu sei como é que funciona, inclusive o que está acontecendo com o TC 67512022. Mas é uma situação triste essa de ver uma, eu não quero tratar desse assunto publicamente. Mas porque eu queria que vocês colaborassem mais. Se você viesse com isso, olha, está sendo feito, está sendo feito aquilo e a Jaguaré nós vamos resolver. Porque chegaram a falar, ó, Jaguaré tem problema de arbóreo, não tinha nada de problema de arbóreo, o que vocês não queriam, era tirar faixa de carro, vocês queriam circular a ciclovia no meio das árvores. Ali não foi possível, aí teve que abrir. Teve ganho, a faixa dos carros ali vai dar um problema para vocês aí porque eu vi que vai dar um problema. Para equalizar as faixa da Queirós Filho com os ônibus. E teve problema também lá da, Eu vi pelo processo TC 6751, eu vi problema lá no campo de Bagatelle, que foi retirada, foi mudado o projeto para poder permitir o tráfego de carros normal do jeito que estava. É isso.

Ricardo Teixeira - Rogério, pera aí, pera um pouquinho. É o seguinte, é assim nos projetos que foram elaborados, surgiram problemas, e nós nos colocamos, nos responsabilizamos em mudar todos esses problemas, então eles vão ser resolvidos com toda certeza. Eu acho que isso nós, não é o secretário tá falando aqui, nós vamos abrir para vocês também esse... fazer uma planilha com o que está sendo feito, que estágio está, porque nós consideramos ela implantada, porque

esse que é o problema, É nós podemos lembrar que está 100% implantado, então parece que tem pouco implantado. Se você falar, eu tenho uma ciclovia implantada, 97% da ciclovia está pronta, mas eu não considero ela implantada porque falta 3%, então eu poderia colocar lá 97% dela implantada, posso fazer isso e colocar na própria planilha para vocês entenderam o que estava acontecendo na planilha e o que falta ser implantado. Porque às vezes é isso mesmo. Às vezes é o que que aconteceu, por exemplo, na ciclovia lá da, um exemplo, só para não estender esse assunto, na Dom Pedro, faltava uma ilha, lá no final, fizeram, fizeram, pedimos para fazer a ilha, eles fizeram a ilha lá no final e vai ser concluída. Então, de um modo geral, eu vou passar, eu vou passar para vocês a planilha. E vocês vão ter ciência de tudo que está acontecendo.

Rogerio - O Dawton, a gente sabe todo acompanhamento do contrato, a empresa é obrigada a fazer um relatório fotográfico. Vocês já tem tudo isso na mão, a gente sabe disso. É só colocar, põe lá. E aí E a licitação da CET, não ia sair, falou. Olha o que é sair alguma coisa também, não.

Ricardo Teixeira - O Rogério, você tá querendo um caso sem necessidade aqui na nossa reunião. A licitação tem um processo burocrático, administrativo, eu tenho que obedecer e ponto. Não é...da impressão que eu não tô querendo fazer, não é O contrário,é o contrário. Nós queremos fazer, querer fazer muito e você precisa entender isso. Nós queremos.

Rogerio - Mas ó, mas o Dawton, concorda que seria muito mais fácil, coma evolução do contrato..você falando pra gente, a gente dizendo, olha pessoal, aqui, calma, calma que ainda não está pronto, não venham para cá porque nessa obra, por exemplo, agora não tem ninguém falando lá mostrando faixas para as pessoas não entrarem naquele lugar que é perigoso. Está em cima da marginal, aí é perigoso, tem buraco de novo ali, na ponte do Jaguaré, e já tem gente passando lá.

Ricardo Teixeira - Bom, você entendeu Nós, queremos tanto ou mais que vocês para ampliar a rede cicloviária estamos trabalhando muito para poder fazer isso, É isso, fica claro. Essa gestão está trabalhando muito mesmo para fazer isso. Me dar um aparte. O Rogério está nos criticando, viu Dawton tá querendo defender, eu tô falando para o Dawton aqui, o Rogério tem razão. Poder público a gente não tá aqui pra dar desculpa. Quando vocês apontam o problema, a gente tem que solucionar. Eu estou falando aqui para ele, a operação está falhando, a gente sempre está falhando, então nós temos que correr atrás. Hoje está certinho, vocês tem que apontar o problema, vocês tem que primeiro transparência, vocês têm que ter informação, apresentou o problema. A gente tem que correr atrás, nós vamos dar desculpa não, porque você tem razão, já temos que melhorar primeiro a nossa comunicação. Segundo essa velocidade da operação CET, tem uma operação na rua que não podia estar deixando, por exemplo, Thomaz ser atropelado na Rebouças, tinha que ter gente lá, já falei isso aqui, já mandei mensagem. Aqui para o superintendente, tá bom Está mostrando uma outra falha nossa e na zona Oeste e nós temos que correr atrás. Está certinho, vamos que vamos e tem que apresentar as falhas. Nós temos que dar solução. Bom, vamos mudar de assunto. Vamos para a quarta pauta e a quarta pauta é minha. É o projeto da Avenida Bandeirantes, Que está sendo colocado. É um projeto que está sendo desenvolvido ainda. É um projeto muito mais complexo. Não nos apresentaram o projeto ainda. A empresa está desenvolvendo o projeto lá porque teve algumas mudanças lá no funcional que está sendo proposto. Então eu conversei com a empresa e eles não concluíram o projeto. Então eu não tenho projeto para apresentar para vocês. É porque estão elaborando o projeto, então, resumidamente. Eu não sei se o motivo da pauta era, “será retirado a Bandeirantes do processo”, não será retirado. Está confirmado, vai ter a Avenida Bandeirantes lá, uma ciclovia que está sendo desenvolvido. O projeto acho que é o mais importante, é isso. Então, basicamente o que eu tenho para falar da Bandeirantes é isso que está sendo desenvolvido. Não tem muito o que falar. Eu não sei se alguém tem dúvida com relação a isso, mas eu vou...George.

George Queiroz - Não só porque da gente só precisa, só pontuar lembrando, não é A Ciclovia na Bandeirantes foi anunciada em 2019 na imprensa, na mídia. Então, quando a coisa, quando a gente chega, fala, não tem projeto, vamos ver, a gente é o que dá à margem para esse tipo de

reportagem, como aconteceu na veja, porque a gente gosta de ciclovia na rua, a gente não gosta... de projeto é legal, promessa, meta, tudo é legal, mas a gente gosta de ver a ciclofaixa, ciclovia, A Bandeirantes tem toda a cara de que merece uma ciclovia, porque é uma via muito rápida, mas a gente gosta de ver as coisas no chão, pedalar é aonde que salva a vida mesmo assim. Então, promessa lá para frente a gente fica...A gente entende que tem todos os processos, tem licitação, tem isso, tem aquilo, mas a gente o que vale mesmo é no chão, na gente pedalar no lugar. Porque aí quando chega a 4 anos, eu acho que dá pra entender que a gente se frustra um pouco, não é A gente já tem, já tem moto faixa tal, então é uma coisa razoavelmente frustrante esperar 4 anos. Obrigado.

Ricardo Teixeira - É, você tem razão, É isso mesmo, projeto que não está ativo, ele está sendo o pensamento está sendo sonho, Mas é, nós estamos correndo atrás. É isso.

George Queiroz - Opa, Dawton, para gente do lado aqui do balcão, A gente entende que tem as burocracias, mas a gente quer pedalar, não é É isso que a gente quer, briga.

Ricardo Teixeira - Tá certo. Está certo e nós queremos realizar, pode ter certeza, nós queremos muito realizar. A próxima pauta aqui é a invasão de motoboys na ciclofaixa, aqui com instalação de câmeras ainda. Não sei se tem alguém da operação aqui que poderia falar. Bom, eu. Eu vou me manifestar em cima desse assunto aqui. Estou conversando com o secretário, vai seguir a mesma linha. Nós vamos passar para a área operacional, com certeza, para poder se tomar as providências, na verdade é isso. Não, não deveria ter ninguém invadindo as ciclofaixas ou ciclovias, Não deveria ter ninguém invadindo em hipótese alguma. E nós vamos tomar providência, é isso Ô Dawton, é assim. Tem algumas vias até perguntei aqui para o Henrique que tem agente de trânsito com bicicleta, pedalando lá e operando e fiscalizando. Mas não são todas. É então aqui nós vamos ter aumento de efetivo. É uma das indagações. Prefeito autorizou a contratação de mais 200 agentes de trânsito por ano, então está preparando aí o concurso ainda no primeiro semestre, deve fazer esse concurso para o segundo semestre estar contratado, treinar e começar a trabalhar no ano que vem já entra mais na rotina primeiro semestre já contrata mais 200. Então serão 400 agentes, então tem que priorizar com a operação e repito a operação tinha que estar aqui também nesse debate. Tem que priorizar essas ciclovias que estão tendo esse desrespeito, o agente na bicicleta, a gente pedalando lá para coibir esse desrespeito. Guilherme.

GUILHERME MORAES DA SILVA - É que a gente está falando uma questão mais operacional. Vou indicar aqui em frente à ciclofaixa da caixa dágua, na Vila Mariana. É um ponto crônico. Em que o trânsito afunila, os motoboys tem pouco espaço e eles pulam para a ciclofaixa. Ai então, já que a gente tá falando de questão operacional é um ponto que é nevrálgico. Todo dia eu passo lá. Todo dia. Cheguei a contabilizar a fila de mais de 10 motos. E um ciclista no meio, sendo pressionado por 10 motos. Tá e aqui, salvo engano, passa o pessoal de bicicleta da CET.
Tá Então assim, esse é um ponto que grita. Beleza.

Bergo - Oi, eu vou pegar a deixa de novo aqui do Guilherme e falar assim, esse lugar ali na Vila Mariana tem alguns algumas situações, mas não é o único, a própria ciclovia da Rebouças tem isso. É ali, na Vila Mariana tem a França Pinto. Que é clássica, nossa. Já briguei com o motoboy ali de quase sair na mão e porque eles são muito desrespeitosos e aí vem o segundo ponto. A gente precisa fazer outra coisa que não seja só operacional, eu acho. Eu acho que assim vocês tem contato com o pessoal dos sindicatos, dos motoboys, esses caras vão aí fazer reivindicação para faixa azul não sei o que tem que conversar com eles, institucionalmente e falar assim, escuta, vocês precisam fazer uma campanha com os seus associados, tem que respeitar o trânsito, porque tem 2 pontos. Ou você educa as pessoas, ou você educa pela punição as pessoas, e aí no caso desses caras assim, ter um eventual é.
Agente de trânsito que vai mudar, não vai resolver, é uma peneira, vai passar 500. Você vai multar um, tem que dar exemplo. O maio amarelo vem aí. Tem que ter uma campanha direcionada para isso. Motoboy, faixa de ciclista não é faixa de moto, coisas assim porque se não, a gente vai ficar

sempre num combate que é um a um. Isso não vai adiantar. Tem muitas vias que acontecem isso são os todo dia a gente vê. É quem anda na rua, sabe Se vocês pegarem Ricardo, você pegar uma bicicleta, você dá uma volta aí no seu bairro, você vai encontrar um motoboy na rua, porque tem isso. Tem um problema do trânsito que é o afunilamento. E aí eu já não sei mais. Até você pega os lugares, como no Vancouver, no Canadá, tem alguns lugares que os caras colocam aqueles bastões assim, que é para o cara, não entrar mesmo, você vai dividir a via com uma estrutura física. Talvez seja isso, tem que alguns pontos, você tem que sinalizar que aqui não é com estrutura física, coloca. Não é um cone, coloca um ferro. Que seja, entendeu Porque assim precisa pensar o que eu quero resumir aqui é que precisa pensar em estratégias mais efetivas que envolvem coisas institucionais, como falar com o sindicato dos motoboys, como fazer uma campanha, se tem um tópico para fazer campanha publicitária para o maio amarelo ou constante é essa, tem que soltar isso com mais força, porque coisas pontuais, um agente, ele vai multar um cara, talvez. E até que a gente está vivendo um período meio, é difícil, meio trevoso. Pode ser que o motoboy bata no cara da polícia, porque é assim que tá acontecendo, então, enfim, minha deixa esse ponto aí pra gente pensar.

Ricardo Teixeira - Oi Bergo, é, assim também, concordo, não é Eu estou vendo Serjão, do CETEC, aí centro de treinamento. Sérgio Amaral é, nós estamos fazendo lá com ele. Ele pode até dar os prazos aí que está chegando, então contratando uma agência de publicidade para fazer campanha de trânsito, campanha de trânsito, campanha, maior desafio dessa Secretaria é acidente de trânsito. O número de mortes que está crescente na cidade. Nós vamos focar com muita certeza em pedestre, motociclista e ciclista. Que são os 3 mais frágeis e os 3 que mais morrem no trânsito na cidade de São Paulo. Para vocês terem uma ideia, morre no Brasil 4 motociclistas por dia. Um morre na cidade de São Paulo. Seja de 25% das mortes no trânsito na cidade é motociclista. A gente sabe como você colocou, hoje demos uma entrevista na Rádio Cultura logo cedo, eu tava tratando esse assunto que é da agressividade que está no trânsito, É o motociclista com o motorista. É o ciclista com o motociclista, é um ciclista com o motorista. Enfim, está agressividade. Essa ocupação do espaço urbano é muita gente no mesmo leito viário, todo mundo querendo ocupar, as entregas, aí eu critico os aplicativos que obrigam tantos ciclistas que levam a comida, quantos motociclistas que também trabalham com os aplicativos, eles são obrigados a cada vez a chegar mais rápido. Não respeitam trânsito, enfim, tudo que você falou, nós estamos amarrando se o Sérgio quiser colocar um pouco mais em campanhas de trânsito. Nós também, até tem um item aqui, está falando dos semáforos inteligentes, É, nós estamos preparando mais uma licitação aqui pela Secretaria para que todos os semáforos da cidade tenham uma Câmera e essa Câmera vai ver todas as irregularidades que acontecem naquele cruzamento, inclusive fazer contagem, contagem de carro, contagem de moto, contagem de bicicleta, contagem de pedestre, porque cidade inteligente parte-se do pressuposto que ela tem que ter dados para poder ser inteligente e a cidade de São Paulo tem pouquíssimos dados. Então, nós já estamos fazendo isso aqui e também essas câmeras liberadas aí pelo Código de Trânsito Brasileiro que hoje você pode tá fazendo desde que você avise que vai fazer essas autuações por vídeo monitoramento também. Você pode aumentar essa fiscalização que você estava apontando agora, Bergo, de que tá lá na rua, acho que o Guilherme também falou na avenida tal tá tendo esse desrespeito, a hora que você tiver todas essas ferramentas de cidade inteligente na mão da Secretaria, na mão da CET. Eu tenho certeza que a gente consegue dar as respostas. Eu concordo que é crucial porque a gente fica aqui angustiado porque são vidas, São mortes que acontecem todos os dias pra gente quer aqui angustiadamente resolver como o Dawton falou, só que tem um processo administrativo, tem a nova lei agora mudou a lei lá estamos adaptando toda a prefeitura para essa nova lei. Tiveram cursos aqui dentro da Secretaria, lá na Secretaria de governo ensinando os técnicos dessa nova licitação. Com tudo isso, a gente tem que deixar claro, eu sei que vocês cobram, a gente tem que dar a resposta, mas nós estamos nos preparando para isso que você colocou, como eu citei, o Sérgio Amaral, se você quiser falar da licitação, por favor.

Sergio Amaral - Bom dia, me ouvem Bom dia a todos. Bergo, bom dia. Antes de mais nada, você falou do maio amarelo Houve uma reunião no dia 10 de fevereiro. Eu estava viajando. Quem

conduziu a reunião foi meu assessor, que tá presente também, o Fábio Nigro. Foram levantadas algumas solicitações da Câmara Temática de bicicleta e eu depois mando para vocês o que que a gente, nós vamos colocar algumas dessas sugestões aí já está no chamamento, mas como a gente está falando, você citou agora eu não vou para o maio amarelo, eu vou para campanha publicitária é de novo aquela questão. Eu vim, eu estou há 1 ano e pouco no setor público, um ano e pouco dirigindo marketing e educação de trânsito na CET. Eu vim da iniciativa privada e também pra mim á vezes é frustrante, a gente demora, eu vim com a missão dada pelo secretário de agilizar essa comunicação, de ter um agente de publicidade e a CET faz mais de 8 anos que não se comunica. Então, depois de 1 ano, nós estamos já com Ed, já estamos com edital na rua. A gente espera que na primeira semana de maio tenha uma agência campeã e que a gente possa sim levar todas as as campanhas educativas que a gente precisa, tá Isso é missão nossa, como secretário, fala, é pauta do secretário e faremos. Faremos campanhas para todos os modais individualmente e intermodais, porque como secretário mencionou. E você também, Bergo. Que é o fim do mundo quando você tem que brigar com outro ente no meio do trânsito e trânsito é a educação, Então e a gente fica... Eu acho que a gente leva todas as nossas frustrações do dia a dia para o trânsito. Nós, como todos, é em cada momento da vida. Nós somos pedestres, ciclistas e motoristas. Eu sou motociclista também, mas eu queria fazer uma observação isso, então olha respondendo pontualmente a você Bergo, vamos torcer que tudo corra bem, que na primeira semana, mais tardar segunda de maio a gente já tenha essa agência e possa dar vazão às campanhas que a gente já tem aí desenhadas na área de marketing. Tá Então é só uma resposta bem pontual. Vocês, por favor, fiquem atentos, a gente vai se falando e eu queria nessa reunião do dia 10 de fevereiro, que participou, Lucian e outras pessoas, foi feita uma sugestão do uso de agências de publicidade júniores. É que tem dentro das universidades de comunicação que possam doar produção de peças gráficas, vídeos para campanhas publicitárias e que a gente veiculasse como calhau, em veículos de comunicação. Então eu vou dar a minha experiência pregressa de mais de 30 anos. Foi exatamente em veículos de comunicação.
Os veículos de comunicação nos enxergam, poder público, como clientes, clientes pagantes. Esta modalidade da gente ter uma agência Júnior fazendo campanha, que a gente possa usar calhau ela não funciona muito bem por 2 motivos, o primeiro é o veículo de comunicação normalmente cobra e pelo segundo que a gente não pode ter estabelecido uma relação perene, uma relação perene de quiproquó com um veículo de comunicação público. Então o Ministério Público pode enxergar aqui tudo que ele começa a nos doar de alguma maneira, ele vai querer receber depois, então eu vou ter uma agência de publicidade. Contratada, licitada, com verba e vou pagar essas campanhas Tá Mas eu me coloco à disposição de vocês, porque agências grandes, não necessariamente agências Júnior, elas têm grande interesse de ter clientes, ONG, instituições, fundações, porque existem grandes festivais no mundo que hoje, principalmente essa questão de sustentabilidade, SG, essas agências trabalham às vezes pro Bono para clientes como instituições de vocês e fazem campanhas muito profissionais, porque elas têm interesse de ganhar prêmios mundiais. Não retorno financeiro, mas um retorno institucional. Eu me coloco à disposição, se vocês quiserem, eu posso ajudá-los com isso, posso encaminhar isso com vocês, dizer quais agências vocês poderiam contatar, porque eu conheço muitas e vocês podem fazer um trabalho muito profissional. Eu não tenho como CET fazer um trabalho só para um modal e buscar calhau depois em um veículo de comunicação. Isso não funciona, mas vocês podem sim, trabalhar junto a uma agência que não precisa ser uma agência Junior. E eu estou à disposição para ajuda-los. Bergo, respondi você Está em dúvidas, podem colocar.

Bergo - Vou só fazer um complemento aqui. Que é, fora a questão da publicidade e da propaganda, que é, obviamente, é importante, mas tem essa coisa para o geral. Mas eu estou falando de uma coisa institucional que a precisa fazer com os sindicatos. Porque funciona. Eu não estou falando só de marketing, estou falando uma questão tradicional de vender essa ideia na cabeça dos caras que vamos dizer assim, congregam os motociclistas para falar de uma coisa específica. Se eu estivesse falando de motorista de ônibus, já acontecem ações institucionais práticas, de mostrar para o motorista de ônibus, como é que é a vida de um ciclista, quando o cara tira fina é a mesma coisa. No setor de motociclista é botar esses caras no ponto de vista do

ciclista para eles poderem entender que ali não é lugar de passar. Então assim, não é só publicidade, porque a publicidade e a gente sabe que tem muitas vezes efeito perene. Ele vai daqui a pouco você esquece. Estou falando de uma questão institucional, então acho que é isso é importante. Dawton, Ricardo estarem atentos para poder fazer esse tipo de colocação e só para te dizer, o Sérgio, eu sou comunicador há muitos anos, há mais de 30 anos faço todo tipo de comunicação transmídia, você quiser conversar aí um pouco de ajuda. Aí voluntário, eu te ligo, a gente fala. Tá bom, obrigado.

Magno - Oi, Dawton, é eu gostaria só de pontuar ali a conversa que nós tivemos lá atrás, sobre o planejamento e fiscalização que não se esquecesse do lado de cá, da periferia, Que a gente tem um problema muito grande. Aí você vê muitas postagens com relação à Bel Tavares, a Santa Rosa de Lima e a São Gonçalo do Rio das Pedras, essas 3 vias em específico aqui na região já não são mais ciclofaixas, são estacionamento, ciclo estacionamento, porque a gente não consegue mais transitar por elas. Eu ia falar quase sempre, mas é sempre. A gente precisa desviar para a rua para poder passar por elas. Então dentro desse seu planejamento, Do planejamento da Secretaria, eu gostaria muito que você lembrasse principalmente dessas 3 vias aqui da nossa região, tá OK Era só isso. Obrigado.

Ricardo Teixeira - É, eu. Eu recebi, Magno, eu recebi o seu mapinha aqui, Nós vamos inserir sim, E o mais importante é que seja um processo participativo mesmo, não é E se estão fazendo, então isso eu acho muito legal que estou recebendo, eu estou recebendo, várias contribuições, e nós vamos, nós vamos colocar pra ser pra ser aberto depois ... Então deixa eu só pegar uma aparte aqui, é que eu estou numa outra reunião e volto aqui, porque assim, porque eu queria falar da marginal Tietê, então, pera aí, vou fazer mais 2 minutos de reunião do lado. Ele me chama, eu quero falar da Marginal Tietê. Desculpa aí, mas é assim mesmo. É, então Magno, na verdade, todo esse processo participativo que existe. Ele está sendo colocado na nossa proposta. Exatamente isso. Então você está contribuindo, tem outras áreas contribuindo, temos os cicloativistas, que que participam aqui da nossa Câmara temática, participam, dando sugestões. Alguns casos nós fazíamos no passado, Algumas vistorias conjunto aí, a ideia, era conhecer mesmo o espaço para poder colocar no planejamento e atender essa demanda específica de cada região. Será colocado. E aí, o que a gente espera sempre é que essas sugestões, elas venham junto com a participação dos grupos que estão junto de vocês, Quer dizer, eu estou entendendo que vocês estão representando um grupo nessa região que está sendo feito uma proposta. Nós estamos inserindo na nossa proposta. É isso. Eu acho que o exercício tem que ser feito. É esse mesmo. Tem que ser participativo, tem que ser transparente, lógico que quando toda vez que se coloca uma proposta. É como essa que você colocou do Jardim Helena sempre vai ter uma parte da sociedade que, que não é a favor, que é contra, e nós temos que ir lá demonstrar. Nós temos lá que demonstrar que isso daí é uma coisa boa para a sociedade e que realmente é muito importante porque esse é o nosso papel, É fazer com que as pessoas compreendam a importância da mobilidade ativa na cidade de São Paulo. É fácil Não, não é fácil, é uma luta constante que do grupo E é isso que a gente tem feito, então.
Muito obrigado pela contribuição e será colocado aqui, com certeza.

Magno - Eu entendo, Dawton, é com essa questão da dificuldade da população. A gente tem que eu creio que a gente tem que procurar o que é melhor para o povo como um todo, porque, por exemplo, o cinto de segurança. Ele foi reprovado por quase que a unanimidade e hoje é obrigatório. Então não importa se A ou B aceita ou não, foi bom para a comunidade, então tem que ser aceita. Eu acho que a gente tem que pensar dessa forma também. Se vai, se vai ser bom para a unanimidade, se vai ser boa para aquela pessoa, ela gostando ou não, não importa o que ela pensa, a gente tem que fazer o que é bom para todos. Vamos usar como base, as marginais. A gente estava andando, parece que tem um, vai ter uma festa na marginal, é ferro pendurado, é 10, 20 e 30 placas indicando, a ponte rebaixada, altura máxima de carro, porque Porque é risco à vida. Então eu acho que a gente tinha que ser tratado da mesma forma, tem que ser sinalizado ao extremo, aonde passa um ciclista para que o motorista entenda que ali passam uma vida também.

Muito, muito bem. Realmente. É isso mesmo. Nós vamos tratar desse assunto aqui da Marginal Pinheiros, Tietê, Tietê, Marginal Tietê. Porque o secretário tem problema de agenda aqui, como agora já fiz a uma reuniãozinha aqui do lado. Eu queria mais ou menos o que eu falei até agora, A gente tem ideias, não é projeto, são ideias, que está debatendo com a sociedade. Já postamos, colocamos na Globo, colocamos na Bandeirantes, já levamos para o prefeito, já levamos para o estado, quinta-feira eu tenho outra reunião no estado com a doutora Natália, que é a secretária de infraestrutura e meio ambiente e cuida lá do Rio Tietê. E se Dawton disponibilizar agora o filme. A gente vê esse filme é um minuto e meio e depois a gente conversa em cima aí, do que está ideia, não é nem previsto, nem proposta, nem projeto. É plano de idéias. Quem ajudou a construir aqui foi o Dawton, foi o Ricardo Pradas, a Jaqueline, depois que eles tiveram lá na Malásia, trouxeram essas Ideias para cá. A gente vem discutindo muito. Chamamos aqui o Maximiliano, que é um amigo projetista, amigo da Erica. Construiu, inclusive, esse filminho todo. Eu vou deixar passar. Vocês vem o filme aí pra gente falar do filme.

Ricardo Teixeira - Bom, o assunto que vocês tinham colocado aqui, é. Tinha uma demanda antiga da CTB, Que vinha pedindo o projeto uma implantação de uma ciclovia na marginal Tietê. Prolongando, prosseguindo e interligando com a marginal Pinheiros, É, está sendo feito aí, estão sendo feitas essas propostas, Eu queria escutar um pouquinho vocês, que a ideia disso aqui é debater, A ideia é escutar vocês mesmo e vocês contribuírem com tudo isso que a gente está aqui, gente está propondo Guilherme.

GUILHERME MORAES DA SILVA - Dawton, primeira coisa assim a gente tem que, de uma certa forma, reconhecer e agradecer o esforço, tá É algo concreto que vocês estão trazendo. É bem interessante a gente começar a conversar, não sobre uma ideia, mas sobre algo mais concreto. Do que eu vi algumas coisas é me me pipocarão um alerta. E eu prefiro pensar que feito é melhor que perfeito, tá Tem algumas coisas ali que eu acho que que vão trazer um custo muito grande, com eficácia pequena, mas eu preciso saber o projeto como um todo. Tem pontos ali que eu olhei de cara, eu falei alguns ângulos retos, falei, isso não vai funcionar para ciclista. Olhei alguns pontos de bate pronto, assim eu falei, vai gerar alguns pontos de cruzamento que vai ter tensão entre ciclistas e com ciclistas e motociclistas, a saída das alças, já olhei e falei, nossa, precisamos conversar melhor sobre isso. É uma saída com ângulo de, acho que 720°.
Precisamos conversar, é interessante, mas talvez tenha saídas com um custo muito menor e mais efetividade, não é As transposições, Pelo que eu entendi, a moto faixa está de um lado, a ciclovia está do outro, então é já pensar, qual a saída que o ciclista tem Se não ele vai ter que sair, é, vai enfim, como ele vai conseguir sair da ciclovia Então, assim, enfim, é interessante o projeto, mas é preciso, acho que a gente precisava ver ele de uma maneira mais integral para ter uma ideia. Para discutir antes dos detalhes, discutir alguns conceitos, qual que é o conceito que nós, ciclistas, podemos trazer para vocês, para a gente pensar uma funcionalidade que tem o custo mais baixo. Em uma implantação mais fácil, porque um projeto parece bonito, parece legal, parece interessante, mas eu acho que se a gente seguir nele do jeito que ele tá, a gente vai cair numa coisa muito grande e que a gente vai discutir 4, 5, 6 gestões de prefeito e não vai ser implementado porque o custo vai ser alto, porque vai ter alguns problemas aqui e ali. A sociedade civil, tanto ciclistas quanto o pessoal do outro lado vai começar a bater em todo mundo em vocês, vocês vão falar, poxa, que porcaria, a gente fez o nosso melhor e não deu para implementar, entende Então assim, eu acho que como começo de conversa, OPA, legal. Vamos ver se a gente consegue conversar sobre os conceitos antes de caminhar mais pra frente, tá bom

Ricardo Teixeira - É um processo construtivo, Guilherme, com certeza se pretende construir e construir direito, não é Que seja bem um processo bem transparente e você vê que tem 2 propostas completamente diferente uma da outra. Como é que é o acesso É lógico que todo esses detalhes dos projetos, como que vai, como que vai ser o acesso, como que eles vão cruzar um com o outro, como, quais os cuidados que terão que ser tomados nesse processo de estudo e depois da implantação, com toda certeza nós vamos ter que nos aprofundar muito nessas questões. Não tenha dúvida nenhuma com relação a isso que você tem razão mesmo. Por isso

que a gente está colocando para se discutir. É um início, primeiro nós vamos construir alguma coisa embaixo, porque as pessoas possam usar, esses acessos às pontes. Talvez a primeira ponte seja um exemplo de experiência e depois mais um, porque você imagina colocar todos esses acessos em todas as pontes. Realmente o custo é muito alto. Eu acho que os compreendemos isso, mas é um processo. É o início de uma construção que se pretende é fazer a construção de um projeto, não é É a construção de um pensamento que pretende implementar nos bordos da Tietê, lógico com todos, é o que o secretário está colocando aqui está fazendo as reuniões lá com as com as outras secretarias para pra ver quais são os problemas específicos de cada Secretaria. Se é possível colocar aquela pista embaixo por conta do verde ser é necessário levantar a pista por conta da preservação do que está verde embaixo. Uma das propostas, a segunda proposta que se colocou, ela é muito mais abrangente, é muito mais futurista porque ela, ela integra o modal aquático. A ideia é trazer realmente o futuro do Rio ser navegável, vamos colocar assim e que possa ser utilizado ali uma estação onde as pessoas venham de barco, integrem, é uma integração modal mesmo, só que aquática, junto com o ciclismo e com o pedestre. É isso.

GUILHERME MORAES DA SILVA - Dawton, sem querer me estender, é tem projeto da FAO sobre isso, Do professor Alexandre delijaicov, que já fala sobre isso há um tempo. Só que é só queria jogar essa ideia de da gente conversar sobre os conceitos do ciclista, porque eles são bem diferentes do conceito em relação aos motociclistas. Então, assim dá para procurar FAO, dá pra gente ir caminhando. É, estamos começando bem, Dawton, acho que a gente está começando muito bem. Mas já tem, já tem um caminho lá na FAO sobre isso assim.

Ricardo Teixeira - ótimo, se você me passar o contato do professor na FAO, faremos e traremos ele para o grupo aqui vai ser muito bem-vindo, com certeza, compor nosso grupo aqui, porque é isso que nós queremos, nós queremos realmente abrir uma discussão e quando esse projeto estiver pronto, ele atenda realmente todos os modais d a sociedade, Todos os pensamentos estejam ali aplicados na arquitetura do que está sendo proposto. Lucian, não, George primeiro. George ,desculpe. Está sem voz em George.

George Queiroz - Opa, agora sim, é, vamos lá, é, viu O vídeo, muito interessante. Eu já estou algum tempo, acompanhando esse processo da questão dos motoboys com a gente, como a gente tem uma militância aí, acaba às vezes. A gente tem um pouco de embate, é, Eles querendo tirar a ciclofaixa. Esse tipo de coisa, pelo amor de Deus, , gente, é deixar aqui, claro, que a gente já viu ofício do sindmotos para tirar a ciclofaixa. A gente já viu isso, mas é, a gente vai de qualquer forma, somos irmãos das 2 rodas, A gente, o que eu vejo assim, vendo a ciclofaixa e a moto faixa, tendo a ciclofaixa de um lado, a moto faixa, Eu não entendi a questão do domínio, Porque em Pinheiros é governo do estado, mas é a ideia de continuar a ciclovia do Rio Pinheiros, no Tietê, isso é um sonho antigo, antiquíssimo dos ciclistas. Isso é uma demanda óbvia, Que a gente possa pedalar do Guarulhos para o Grajaú, isso não, isso é óbvio que, , a gente, como é que até agora isso não tem, Isso é uma coisa para gente, que a gente demanda a muito tempo. A experiência da marginal do Rio Pinheiros. Traz algumas coisas que é importante a gente vê, a experiência da marginal, apesar de vocês não gerirem marginal, a gente tem também tem que tratar com eles, a questão dos acessos, ela é um problema. Ela sempre foi um problema, é um problema até hoje, foi construída. São 2 acessos bons na ciclovia do Rio Pinheiros, os outros ficam indo e vindo, eles colocam ciclista para subir Escada. São coisas que não se faz colocar ciclistas, isso retira o potencial da ciclovia, a ciclovia tem horário, ou seja, quando ela tem horário, ela deixa de fazer parte da mobilidade da cidade, porque eu não tenho, tenho meu direito de ir e vir é colocado com horário, então era antes até as 6 da tarde, agora um pouquinho mais, A então, a questão dos acessos, que são gargalos, inclusive qual é a estrutura no caso cicloviária, nestes gargalos, a gente tem a questão das pontes. A gente gostaria muito que toda a ponte em São Paulo tivesse um é um tratamento cicloviário adequado. Isso é uma briga nossa desde que o cicloativismo existe e a gente tem briga com as operações urbanas. E não tem ainda tudo. Falta a cidade Jardim, falta a Euzébio Matoso, tem Ponte Nova saindo aí na Lapa, espero que saia, não

tem como a gente pensar em colocar uma ciclovia ou uma moto faixa que atraia demanda sem a gente pensar no entorno, na estrutura, no entorno, porque você vai criar problema. No caso da moto, eu vejo que esse problema é potencializado, vamos dizer, de forma exponencial, vocês vão atrair demanda, atrair demanda de forma brutal. Então, cada uma dessas entradas, vão se tornar clusters pesadíssimos. Eu estou vendo, a gente tem problema com bicicleta, eu imagino o que que seria, o que acontecerá com o moto você imaginando que aquilo ali vai ser um enxame, Outra questão, velocidade, , a realidade já provou, a realidade aprovou e já não é mais questão de opinião, no quinto ano seguido de que uma via expressa do meio da cidade com velocidade a 90 km por hora é segura. Está errado. A experiência a 70 km por hora. Em 2016, provou que o limite correto é 70 e não 90. Os números deixaram bem claro, então a gente pode falar em construir coisas novas, disruptivas, coisas diferentes, inovar, mas o arroz com feijão tem que ser feito. A questão da velocidade tem que ser adequada. Se a gente, inclusive, está atraindo demanda, atraindo o ciclista para junto de motociclista, para junto de carro, a velocidade tem que ser adequada. Isso é o que salva vida. A gente sabe disso, não é Então, às vezes não é, a gente não precisa, inventar demais. As velocidades nas marginais estão incorretas. Os números deixam claro. Ter 40 pessoas morrendo lá num ano não é aceitável, quando a gente já teve 25, 26. Outra questão, é a questão claro, de sustentabilidade. A gente está colocando motor na área do Rio, onde a gente gostaria de ver, acompanhar junto com os ambientalistas, o que isso quer dizer Isso é uma coisa que vocês vão ter que lidar.

Ricardo Teixeira - É por isso que nós estamos colocando, está sendo discutido nas outras secretarias, não é

George Queiroz - Quando a gente propõe uma ciclovia, a gente está humanizando ali a ciclovia do Rio Pinheiros e o próprio parque que está sendo feito depois, tá trazendo uma ideia de uma humanização, uma coisa de olho no olho. Já tem um pessoal lá é senta, olha, imaginando um coisa, uma relação com ilho, bonita, gostosa, , que é o que traz a ideia da bicicleta, do caminhar, do parque, do esporte e tal, quando você traz a moto, você já está trazendo uma outra coisa, Então a gente tem que entender, que isso aí vai ter um custo ambiental também. Existe um custo ambiental de a gente perder a marginal do Tietê como um possível lugar de fruição. Da vida, Mas, enfim, esse é o terceiro, é só isso que eu queria, tá bom Obrigado. Obrigado.

Ricardo Teixeira - Perfeito. Essa discussão será feita, pode ter certeza,

George Queiroz - Com certeza, não isso aí é preliminar. Eu estou quase conversando alto aqui porque eu vi o vídeo agora, mas eu sinto que assim não é uma coisa que vai ser assim, nossa, que legal, vamos abraçar. Existe um custo alto e existem muitos, muitas coisas para serem pensadas aí, obrigado.

Lucian De Paula - Oi gente. É bem interessante ver essa apresentação, Tenho vários pontos aí que eu vou, eu vou tentar encadear eles que aí fica uma coisa, o primeiro assim, só apontar assim, achei interessante ver, por exemplo, no vídeo que você mostrou Dawton lá, que, por exemplo, na hora de fazer uma rampa de acesso, também tem uma integração com um ambiente, uma cúpula que se eu não me engano, você falou que era, que era o lugar que podia ter, é comércio, integração com aquáticas, então o primeiro é falar de projetos que é interessante assim vê a prefeitura ter algum semblante assim ao menos de conceito de projeto de arquitetura, que é a coisa que faz falta na cidade mesmo as intervenções da prefeitura, geralmente elas são, é sim, elas são tacanhas, é de não sei das limitações que tem, mas é bom ver um pouco assim de ousadia conceitual, projetual. Assim isso já é uma coisa interessante, então queria apontar e quando eu estava pensando nisso aí eu fiquei numa dúvida que eu precisava esclarecer que o Ricardo falou de fazer novos agentes para CET, aí eu fiquei na dúvida, são no novo concurso para ter mais 400 servidores, servidores, serão puramente agente de fiscalização ou se também o das carreiras que fazem os projetos que a gente precisa de mais Dawtons, a gente precisa de mais Gregórios para fazer projeto funcional, etc, assim.

Ricardo Teixeira - Bom, só responder é essa daí são 54 engenheiros, além dos 200 agentes.

Lucian De Paula - A á legal, legal, ótimo. Então, bom saber que também vai ter isso, que isso é uma coisa que a gente faz. O que isso tem sempre os gargalos dos projetos, os gargalos dessas intervenções vão sair. Então, assim, para continuar. O conceito é quando você pediu pra gente fazer apontamentos, depende muito da escala que a gente quer apresentar. Se fosse para fazer exatamente olhando isso, fazer umas intervenções de geometria de a tem um ângulo reto ali é uma coisa. Eu acho que o conceito como você falou, de fazer uma ligação Futura com aquática, dá para fazer uma crítica um pouco mais médio prazo. Eu acho que o conceito da marginal precisa ser discutido. É, a gente tem essa conversa. Se vocês pretendem mesmo fazer um transporte hidroviário, fluvial, que vai ter barca, vai ter ponto, vai ter comércio, vai ter passeio. A gente tem que rediscutir as marginais dos nossos rios. Qual que é o conceito delas E a gente tem que pensar mesmo em desmonte. Eu não acho que é uma coisa muito absurda falar em desmonte parcial das marginais que esse a gente vai torná-la eixos de transporte das pessoas com uso do Rio. A gente tem que fazer, é assim essencialmente, parques lineares. Isso não é um problema para a mobilidade, porque uma das propostas que se discute da marginal há muito tempo, não só da ciclovia, mas é da gente melhorar aí capacidade de transporte de pessoas nas marginais fazendo remoção das faixas de rolamento que hoje são ocupadas por automóveis e fazer um grande eixo de transporte coletivo ali poderia ser um BRT ou um VLT e se a gente tirasse metade das faixas de rolamento hoje existentes e a gente colocasse um transporte coletivo, a capacidade da marginal iria mais do que triplicar, se a gente colocasse um BRT, por exemplo, então uma faixa de BRT, na verdade, dá conta de todo o transporte de pessoas na marginal. Então, se a gente está, se a gente está podendo sonhar um pouco mais de médio prazo para fazer uma integração com o transporte público aquaviário, eu acho que a gente pode ter nesse conceito, não necessariamente, fazer só uma coisa pendurada por cima das margens e dos muros de arrimo, mas a gente poderia sim considerar tirar algumas faixas das pistas expressas e poder fazer isso, fazer uma reconversão desse espaço. E daí sanar todas as preocupações que elas vão surgir com certeza sobre trânsito, já inserindo o outro transporte coletivo. O transporte coletivo terrestre, não só o transporte coletivo aquaviário. Já preparar isso aí a gente consegue fazer assim, a gente consegue fazer o útil ao agradável e a tendência de todas as cidades, de todo urbanismo do século 21 é a gente fazer a recuperação dos nossos rios. É o desmonte dessas avenidas. A gente tem uma dificuldade muito grande de pautar esse desmonte.
A gente tem como o desmonte do rodoviarismo, Mas é uma boa prática e é uma prática que a gente sabe que dá resultados. A gente sabe que a gente pode pegar essa marginal, transformar pelo menos parcialmente, num corredor de ônibus ou de veículo leve sobre trilhos e a gente consegue unir essas coisas. Então assim, já que vocês estão fazendo essa coisa mais ousada, de juntar com o transporte aquaviário, eu proporia que já fossem nessa direção de fazer um redistribuição desse espaço. A gente ia ter muito ganho e a capacidade da marginal ia aumentar muito. Então a gente já consegue antever críticas e já ir direcionando para uma reutilização dos nossos rios, que é um projeto sonho de cidade que a gente gostaria muito.

Ricardo Teixeira - Lucian, acho que o importante é o seguinte, você tem razão.ele tem mesmo, Bom, eu também sou arquiteto, sou suspeito pra falar nesse sentido, mas o que que precisa, de fato, é um transporte coletivo de massa capaz de atender a demanda. Porque está muito claro que a cidade ela exige um transporte de massa e só o transporte de massa será capaz de resolver parte do problema que a cidade hoje tem essa. Esse excesso de veículos passando pela cidade. Com certeza são 2 coisas, primeiro é um transporte de massa significativo na melhoria do trem ou metronizando o trem que já existia e na marginal Pinheiros e transpondo ele pelo Tietê também. E mais. Nós dependemos do término do Rodoanel, porque quando o Rodoanel estiver concluído, parte desse volume vai deixar de passar pela marginal. Então é possível, sim, pensar em desmonte. E de requalificação das marginais, com certeza, e pensaremos, com certeza pensaremos, mas dependemos ainda de algumas respostas do poder público, mesmo com relação à ampliação do transporte de massa e essa construção do Rodoanel e lógico que vão surgir outros equipamentos no futuro aí e outras propostas capazes de atender essa demanda que você está colocando aí e o início de um desmonte de alguma coisa, desmonte de parte da pista da marginal e requalificando mesmo, completando sonho, Que nós temos, eu estava

conversando aqui com o secretário, - que não sou arquiteto, mas que concordo com a tese - então o sonho é a rota Márcia Prado estar completa, que sai lá de Santos e vai até o aeroporto. É um sonho, É um sonho, mas se não tiver ações como essa que nós estamos propondo, eles não vão ser concretizado nunca, Então é isso. Então, deixa eu só falar uma coisinha aqui que eu estou sendo cobrado aqui. Acho que o dado já falou para vocês do levantamento dos cruzamentos. Eles já passaram do cruzamento para você Levantar cruzamento lembra Tem outras coisas, é que está acabando a reunião e nós precisamos fechar os cruzamentos para poder licitar, para dar tempo de fazer as obras. Pede para todo mundo aí. - eu já passei para eles e eles já passaram relação que eu até passei, é assim tem um plano na cidade. É a Secretaria da fazenda. O objetivo é, nós não vamos ficar falando sobre redução de velocidade, porque a ideia não é ficar falando de redução de velocidade. A ideia é fazer projetos onde o pedestre ocupe o espaço dele. Então, por exemplo, estamos implantando a área calma São Miguel. Nesse momento já começou, já começou a implantação da área calma sou Miguel, estamos integrando com a PEC das calçadas lá e com um projeto que existe dentro da CET que tem um contrato da CET, que são as travessias elevadas e as lombadas. Então, a ideia é que projetos como esse sejam feitos muitos outros projetos então serão, está pedindo aqui uma proposta que cruzamentos mais específicos eu já passei no nosso grupo uma proposta de levantamento do cruzamento inteiro onde o pedestre de fato reassuma seu papel no sistema viário, Onde ele, seja prioritariamente tratado como se deve. Então, isso já está nós já estamos tratando desse processo, estamos pedindo sugestão para vocês, está confirmando aqui nessa, reafirmando o que eu já pedi, que nós estamos nos prazos, vamos fazer o projeto executivo para licitar obra, então vamos correr. Bom, eu terminando. Lucian, desculpa, eu te cortei aí mas desculpa que entrou essa aqui ó, mais uma vez, desculpa aí.

Lucian De Paula - Não, tranquilo era isso aí. Eu gostei do gostei do comunicado, o bom urbanismo. A gente tem feito substituições do rodoviarismo por um transporte de massa, de mobilidade ativa e é isso, a gente não tem perdas, a gente tem ganhos, inclusive de capacidade de transporte de pessoas, então ouvir isso para marginal assim que a gente poder recuperar os rios, ter um parque linear, que corte toda a cidade que seja presente e que seja um eixo de mobilidade. Eu acho que ele tem um potencial para, ele faz uma articulação, ele faz uma articulaçã de norte a sul e de Leste a Oeste na cidade que é excelente assim. Então acho muito legal a gente poder ter isso no Horizonte. Sei lá, tem um VLT igual a gente tem da baixada santista alguma coisa assim, que seria fenomenal.

Ricardo Teixeira - Bom. É isso, Rogério.

Rogerio - É, eu só queria saber se esse projeto aí ele está em escala ou é só um desenho a mão livre

Ricardo Teixeira - Ele não está em escala, mas está muito próximo da realidade. A ideia é mostrar,é apenas um estudo.Bom, falta alguma pauta Eu acho que passamos todas. Eu acho que tinha mais uma aqui, mas é retornar as vistorias presenciais. Estamos tratando aqui com a CET e depois nós vamos dar uma resposta com relação a isso. A princípio, não vejo muito problema, mas precisa. Preciso conversar com a CET e quem faz essas vistorias é sempre a CET. Nós precisamos tratar lá com a CET, como é que, como é que nós vamos fazer isso daí É isso, eu acho que acabou a nossa reunião. Acabaram nossas pautas. Lucian.

Lucian De Paula - O que eu ia falar assim é, saiu o resultado da ciclofaixa de lazer. Se você podia comentar isso um pouco.

Ricardo Teixeira - Quer um motivo que eu fui, saiu eu tô. Não tô sabendo se quer falar eu não sei se já tá tudo pronto, Mas eu tava aqui com Ricardo Pradas, inclusive, tá chegando no finalmente, aí não sei se já assinou, mas está no finzinho, nos finalmentes e vai estrear a nova ciclovia de lazer já acertar isso com o prefeito no feriado de 21 de abril, está tudo pronto, tudo fechado já.

Rogerio - Não, ainda não. ainda está no prazo de recurso, não é

Ricardo Teixeira - Eu acho que essa etapa passou. Pelo menos me falaram ontem que essa etapa já tinha passado e que já ia para os finalmente. Por isso que até já tá com essa de abril. Como eu não tenho essa informação aqui em tempo real, mas a gente pode pedir para o Pradas. Não sei se ele já tá aqui em QAP outra vez para ver como é que tem essa informação

Ricardo Pradas - Bom, eu estou abrindo aqui o sistema pra dar uma olhada, já dá um retorno.

Lucian De Paula - Legal, 21 de abril. Então, se não tiver nenhum recurso ou problema, 20 de abril, estou feliz com essa notícia e tinha alguma coisa de fazer etapas 2 e 3 novos lotes Como que fica isso

Ricardo Teixeira - Sim, sim, é assim. Essa aqui como a gente não podia ficar mais tempo trabalhando da forma que estamos trabalhando, então nós licitamos, a gente quer ampliar. Que o Dawton me corrija, é mais 100 km, mais 200 km, são 100 e mais 100 é 100, e esses, vamos pegar o total de 200 já está sendo estudado pela SP parcerias. Para que a gente faça uma concessão de toda essa quilometragem, para que ocorra sem custo para a prefeitura e que tenham outros tipos de serviço, então está sendo construído entre SMT e a SP parcerias para que a gente possa daqui a pouco, se Deus quiser, ainda dentro do primeiro semestre também apresentar isso para a sociedade e buscar parceiros. Mas aí vai ser uma concessão, vai ficar essa coisa de 1 mês, um na, é Uber, depois não sei o quê. Então ela faz uma coisa para 20 anos, o investidor tem uma coisa a longo prazo e a gente tem que colocar então, no papel essa concessão, tudo que a gente sonha para a cidade, para que aconteça nos finais de semana. Magno.

Magno - Ô Dawton, a gente está acompanhando esse Trabalho sobre a área calma aqui de São Miguel. E junto aí com a Secretaria, com vocês aqui está fazendo essa vistoria, mapeando as ruas em que a gente possa implementar mais ciclofaixas e uma das dificuldades que a gente chegou a conversar é chegar até a estação de São Miguel por conta das ruas estreitas e a gente não consegue fazer as ciclofaixas, Já que vai ser implantada essa área calma dentro de São Miguel. Eu não sei como que tá o projeto para rua Salvador de Medeiros. A gente não consegue transformar ela em uma ciclo rotas. Pela velocidade máxima que vai ser implantada lá de área 30

Ricardo Teixeira - Com certeza, Em se tratando de proximidades da estação, que é uma das características que se que se observa no momento de fazer a proposta da área calma pelo excesso de pedestre, Pela presença de pedestre, então é possível pensar sim, eu não vou te responder agora porque eu não sei como que está o este processo, do lado da estação, mas em todos as estações de trem e metrô naquele processo, onde eu estou fazendo a ampliação, a proposta de ampliação da rede cicloviária. Eu estou tentando contemplar todas as estações com com a chegada das ciclovias ou ciclofaixas, ou ciclo rotas. Mas nós ainda estamos nesse processo de estudos ainda,

Magno - Tá, é, eu digo isso porque uma das opções que a gente até vai propor lá no nosso mapinha é utilizar a antiga entrada da estação de São Miguel pelo lado do Jardim Helena, que é do lado de lá da linha. Para que a gente chegue até o bicicletário, porém, a gente está com dificuldade até de fazer uma vistoria. A gente teve aí o pedido negado pela CPTM, Aí, o Arthur depois até vai comentar contigo sobre isso, porque a gente tem essas 2 opções, ou usar aquela área de fazer uma rampa da ponte até o bicicletário. Ali para chegar ao bicicletário ou transformar a Salvador de Medeiros em uma ciclo rota que também é uma opção.

Ricardo Teixeira - Eu só dar mais uma notícia, acabou de chegar aqui. Queria que o Ricardo Pradas, se ele quiser falar, ele passou aqui no WhatsApp que a ciclovia de lazer, despacho de homologação autorizativo, elaboração por assessoria jurídica da Secretaria, que eu falei tá nos finalmente aí que já tem a data do dia 21 de abril. Ricardo, se quiser falar, se está no ar aí.

Ricardo Pradas - Não é só para complementar, Já foi publicada a ata tá no diário oficial é tá cheio de links agora no novo tipo de publicação, eu recomendo, porque o acesso até mais fácil que não tem que ficar copiando o número para acessar o documento. Ele já te joga no seu direto.

Já tem um parecer favorável da assessoria jurídica. Está elaborando o despacho autorizatório para o secretário sacramentar e liberar pra fazer o contrato. Então é o que o secretário falou. Isso é só um detalhe para deixar todo mundo mesmo a par de que situação está nesse momento ciclofaixa de lazer para 2 anos, acho, mas não sei se a proposta vencedora foi essa. Como a gente tá na parte técnica aqui, eu não sei se teve lance menor, e quanto a menor foi.

Ricardo Teixeira - É, eu não vou nem entrar nessa nesse debate com você, viu, Rogério Porque não acho que não merece, é uma proposta, é uma coisa, foi uma concorrência, pronto. Quando adianta ficar discutindo isso é como essa, porque é melhor do que não ter, não é É melhor do que não ter. A legislação nos obriga a fazer isso, é isso. Nós estamos fazendo dentro da lei, bom, de qualquer jeito, é o seguinte. A nossa reunião acabou. Muito obrigado a todos, nós passamos quase uma hora do nosso horário aí , muito obrigado a todos pela participação. Nessa reunião, eu posso dizer, posso afirmar que tivemos boas notícias, boas informações com relação ao novo contrato de publicidade aqui, daqui deve tá saindo aí pelo Sérgio. A ciclofaixa de lazer que está muito próximo de assinar. Já a contratação dos 2 pacotes de projeto aí dos 158 km, que são as novas redes cicloviária, Os 158 por enquanto e logo em seguida os 110. Sérgio.

Sergio Amaral - Só para fechar, agradecer aí a disponibilidade do Bergo, nós vamos entrar em contato com você entre hoje e amanhã, eu ou Fábio, meu assessor, já vamos marcar um papo com você. Vamos aí trabalhar juntos e reitero que estou à disposição, porque eu acho que melhor do que uma agência Júnior para vocês, seria uma boa agência. Fazendo boas campanhas que descem o alcance grande aí para a causa, tá E eu me coloco a disposição também sou é nessa conversa com o Bergo ou em outras Porque o Lucian participou dessa outra conversa. Se quiserem conversar sobre isso.Eu posso ajudar vocês também, tá Então estou a disposição e a gente conversa. Obrigado.

Ricardo Teixeira - Bom, muito obrigado a todos. Acabei de receber aqui, acabei de receber aqui uma informação do professor Alexandre Delijaicov, Da FAO, mencionando aqui os membros tal e deve ser a respeito do projeto lá da proposta do projeto que alguém falou, vou entrar em contato, vou entrar em contato com ele e vamos. Convidá-lo a fazer parte do nosso grupo, com certeza ele vai contribuir muito com os estudos que ele já elaborou lá na FAO. Então, gente, muito obrigado. Uma boa tarde a todos e uma boa semana.

Lucian De Paula - Obrigado a todos, obrigado secretário, participar das nossas reuniões é uma melhoria muito bom ter você aqui ajudando.

Todos se despedem.

CHAT:

[10:40] Lucian De Paula

Gostaríamos que vocês voltassem a apresentar as tabelas mostrando cada programa que executará novas ciclovias e manutenções, km total a ser executado, km já executada e km em execução

[10:41] Bergo
Locais de rebaixamento tem vários... Na Pedra Azul p exemplo
[10:44] Aline Pellegrini Matheus
Já enviamos várias listas via ofícios com a relação de guias que precisam ser rebaixadas!
[10:47] Bergo
A CET leva em boa nota os seus fornecedores, mas há muita falha. Pintura, tinta, rebaixamentos, buracos abertos,
[10:50] Thomas Wang
Ofício 013/2031 - Lista de locais para rebaixar guias - SEI 6020.2021/0025424-6
[10:52] Magno - Movimento Pedal Seguro (Convidado)
Bergo (Convidado) Nós fazemos uso do SP156 para tapar esses buracos e até então tem funcionado
[10:57] Magno - Movimento Pedal Seguro (Convidado)
Só temos que ficar de olho para que essa pintura provisória não vire efetiva

[11:00] Aquilla Couto
Existe algum plano da Secretaria na parte de marketing para tentar diferenciar a ciclovia (vermelha) da faixa azul (motofaixa)
Acho que as motos estão confundindo um pouco as cores pois vemos muitas motos DIARIAMENTE invadindo o espaço da ciclovia.. tá bem perigoso!!
like 1
[11:09] Aquilla Couto
Boa Rogério! □□
[11:11] Ricardo Pradas
todas estão programadas pra executar.
[11:15] Paulo Ricardo Martins Vaz

O projeto das ciclo esta aberta a todos .. Não vamos criar polemicas ..

[11:15] Ricardo Pradas
pois é
[11:17] Thomas Wang
Quando teremos acesso ao projeto
[11:20] Thomas Wang
A Márcia Casa não está aí
[11:20] Paulo Ricardo Martins Vaz

Tem que colocar um fiscal da CET para fiscalizar pela manha e a tarde

[11:22] Paulo Ricardo Martins Vaz

Não só Motoqueiro

[11:23] Paulo Ricardo Martins Vaz

Tem que colocar placa e informar o valor da multa ..

[11:25] Thomas Wang
Sinistro
[11:26] Thomas Wang
Acidente não existe
[11:26] Thomas Wang
Usem colisão, atropelamento, ocorrência, qualquer coisa

[11:26] Thomas Wang
Mas não usem acidente
[11:27] Thomas Wang
Sempre tem um responsável pelo sinistro, pelos prejuízos, pelos ferimentos e pelas mortes
[11:34] Thomas Wang
@sergio Amaral , a CTB já fez várias sugestões para a área de Marketing e comunicação da CET e SMT, vide Ofício 008/2022 (enviado em 17/05/22), vide Ofício 017/2021 (enviado em 07/09/21)
[11:38] Magno - Movimento Pedal Seguro (Convidado)
https://www.google.com/maps/d/u/0/editmid=19OmKQYeJ-V1hymPT_Pc0ewGjKWjZKyg&usp=sharing
Estudo de Implantação de Ciclovias e Ciclofaixas da região extremo leste - Google My Maps
O Movimento Pedal Seguro está fazendo um levantamento para implantação de novas ciclovias e ciclofaixas para região do Itaim Paulista, Jardim Helena e São Miguel Paulista.
[11:52] Lucian De Paula

Alexandre Delijaicov

[12:03] Paulo Ricardo Martins Vaz

VRT na cidade de São Paulo nao comporta.

[12:04] Paulo Ricardo Martins Vaz

Já temos experiencia no Monotrilho ..

[12:05] Paulo Ricardo Martins Vaz

Temos que incentivar a população a usar a bike ..

[12:11] Bike Zona Sul (Convidado)
9- Fiscalização da CET com ciclistas. Quantos são, por onde circulam, estão autuando nas ciclofaixas Previsão de acréscimo do efetivo
[12:11] Bike Zona Sul (Convidado)
2- Apresentação da CET e SMT: Novas licitações de novas ciclovias 300km previstos no Plano de Metas.
[12:13] David Michelsohn (Convidado)

Uma dúvida - os cruzamentos elevados seriam as lombofaixas

[12:15] Lucian De Paula

a lombofaixa é só cruzando um pedaço da rua, como uma lombada + faixa de pedestres mesmo

o cruzamento elevado é todo o quadrado central do cruzamento e as faixas de travessia niveladas na calçada

like 1