REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA - 07 MAR 2023

Data: **07/03/2023 (terça-feira)**
Horário: **09h43min as 12h37min (online)**

Participantes:

Poder Publico:
Alexandre Bergamini - CET
Alexandre Francisco Trunkl - SMT
Angela - SPTRANS
Carolina Ramos - SPTRANS
Cucci - SMT AT
Daniela Mangini - CET
Edlene - CET
Fabio Gonzalez - CET
Guilherme Moraes da Silva - TJSP
Jackeline Melo - SMT AT
Johnson - CET
Julio Martinelli - SMT AT
Katia - SMT AT
Luccas Bernacchio Gissoni - SMT AT
Luis Gregorio - SMT AT
Marcelo Moraes - CET
Márcia - CET
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Pedro Ivo Biancardi Barboza - SMT AT
Ricardo Teixeira - SMT
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Sergio Amaral - CET
Ricardo Pradas
Taina Souza Pacheco
Vanessa Gac - SETRAM
Yang - SPTRANS

Sociedade Civil :
Aline Pellegrini Matheus
Allan
Ana Clara Muniz
Anderson Augusto
Aquilla Couto
Arthur Rodrigues Batista Novais
Celia Moraes
Fabio Saraiva
Flavio Soares
Gabriel

George Queiroz
Haydee Svab
Kristofer Willy Alonso de Oliveira
Lucian De Paula
Magno
Rafael
Rafaella Basile
Ricardo Machado
Rogerio
sasha
Simone
Simone Penninck
Vanderlei Torroni
Vera Penteado
Yuri

Pautas:

1. Relatório de sinistros de trânsito de 2021 (e 2022) - Recorte ciclistas
2. Monitoramento de Viagens de Bicicleta;
3. Construção/implantação de Novas Ciclovias e Ciclo faixas;
4. Manutenção e Requalificação de Ciclo faixas/Ciclovias.

Informes:

1- Atualização sobre treinamentos de inversão de papéis com motoristas de ônibus. Resumo de 2022 e metas para 2023; SPTRANS
2- Andamento do BIKESP; SMT AT
3- Devolutiva da SEME e SMT, sugestões feitas sobre a Ciclo faixa de Lazer; SMT AT
4- Implantação de faixas em locais apontados pelo grupo CMTT para coibir e evitar infrações como estacionamento irregular sobre ciclo faixas; SMT AT / CET
5- Respostas e soluções da CET sobre problemas mencionados pelos conselheiros na reunião do dia 07/02. – SMT AT

Ricardo Teixeira / Dawton - Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma reunião da Câmara temática bicicleta hoje com a presença do secretário, eu vou passar direto a palavra para ele. Ele dá início a nossa reunião.

Ricardo Teixeira / Dawton – Pessoal, um bom dia a todos vocês. Boa reunião, me desculpar pela ausência das últimas reuniões. Estou bem assessorado aqui com a Jaqueline, com o Dawton, gente que conhece muito mais do que eu sobre o assunto. Mas vocês pediram a minha participação, estarei aqui, se Deus quiser, em todas as próximas reuniões, boa reunião. Estamos juntos.

Ricardo Teixeira / Dawton - Vamos começar pelas pautas. Porque as pessoas que eu convidei pra fazer as apresentações têm compromissos. Então vamos começar pelo relatório de sinistro, o Alexandre Bergamini que vai fazer apresentação bom dia, Alexandre

Alexandre Bergamini- Bom dia a todos. Meu nome é Alexandre Bergamini. Eu trabalho na gerência de segurança da CET, Departamento de banco de dados. A gente vai fazer uma apresentação rápida dos dados de 2021. Então a gente vai começar fazendo um comparativo entre a frota de veículos registrados e a frota de veículos participando do trânsito, Não é a mesma

coisa. Esta é uma variação de 2% praticamente no automóvel. E a gente vai ver aí que a bicicleta, ela não aparece nos registros, mas ela compõem 0, 81%, da participação dos veículos do trânsito na última pesquisa da CET, em 2019. Então a gente começa a ver que a gente não tem ainda os registros das bicicletas de uma forma coordenada. Mas já começamos a ter o registro delas nas vias, A participação no trânsito. Isso é importante para os dados sequenciais. A gente tem uma evolução dos acidentes fatais, Está em torno de dois acidentes fatais por dia. Sendo 1, 40 de acidentes veiculares 0, 70 de atropelamento fatal, ou seja, 1/3 dos acidentes fatais são atropelamentos, 2/3 envolvendo veículos. Vamos lembrar aqui que a bicicleta é classificada como veículo pelo código de Trânsito. A gente tem um comparativo dos últimos 10 anos e a gente tem uma redução muito grande na cidade de São Paulo dos atropelamento. Porque é um dos modos ativos, A gente tem uma redução de 47,56% em 10 anos, quando que no percentual total a gente tem 32, então eles têm uma redução muito impactante, inclusive não só no modo, mas no total da cidade. A gente teve um gráfico de acidentes fatais por dia da semana e por meses, que volta aos meses de férias, janeiro e julho, aonde você tem mais festas, mais coisas acontecendo em número maior. E em dia da semana, gente tem o sábado e domingo com uma incidência muito grande nos acidentes veiculares fatais, se você for ver os atropelamentos, não tem uma grande alteração. A CET tem uma série histórica grande que a gente acompanha desde 1979. O primeiro boletim de trânsito nosso, nota técnica 79, a segurança. Vamos até agora. A gente percebe que algumas ações que são da CET. E algumas ações são provocadas pela CET em outras esferas, ajudam muito a gente, . A reduzir isso, então a gente não depende só da condição da CET, que é um dos itens, pode ter outros, nos últimos 5 anos a gente tem um patamar estagnado. Que a gente precisa descobrir o por que que está acontecendo e como é que a gente consegue melhorar isso. Em contrapartida, a gente tem uma redução nos óbitos por 100 mil habitantes de 39% nos últimos 10 anos. E aí quando a gente olha, o único que tem a curva, realmente tendo uma inclinação considerável é a moto, E as ações dessa gestão também começam a mostrar para quem às vezes não tem condição de observar que elas fazem sentido, não, elas estão focadas nas informações. A bicicleta, ela vem reduzindo de 0,50 para 0,35, uma redução de 30%. É uma redução considerável. Vem num patamar tão estável algum tempo, mas a gente pode ver que existe uma preocupação aí da comunidade em geral, Não só do público, mas também no privado em relação a isso. Nós temos aqui a média diária de óbitos por tipo de usuário. A variação é grande no outro, no pedestre, no motorista, passageiro, mas é pequena em ciclista e motociclista. O motociclista A gente ainda tem um motociclista morto por dia e precisamos reduzir bastante isso e o ciclista 0,12, mas a composição que nós vimos, ela é pequena. Mas também é um índice alto que a gente precisa buscar. Reduzir ainda mais. Aqui a gente tem os óbitos por tipo de usuário, a série histórica E os ciclistas são 5,3% dos óbitos, os motociclistas, 44 pontos. Aqui as mortes por faixa etária e por gênero, A gente percebe que tanto o motociclista quanto no ciclista, 95% são homens. Dos que sofrem acidente fatal. E a maioria está concentrado entre 18 e 29 anos e faixa. É, no caso de motociclista e entre 30 e 59 do ciclista. Temos uma evolução de 10 mil veículos da frota, Quanto mais veículos você tem, nesse caso, a gente não tem a questão do ciclista, que nós não temos o registo de quantas bicicletas estão circulando, E aí é um indicador positivo que a gente precisa ter no futuro, algum jeito das bicicletas estarem registradas. Isso Indica que a gente precisa ter o controle Aqui são os mapas, a gente consegue georeferenciar os acidentes para saber onde aconteceram. E a partir disso, a CET consegue fazer as intervenções e projetos para melhorar o ambiente, Normalmente você tem 3 vetores de acidentes: O ambiente em que a sinalização está inclusa, o veículo e o condutor, Desses 3, o que a CET tem uma ação mais eficaz que está a nossa competência, é a questão do ambiente. Pode alterar a sinalização, alterar a configuração geométrica. Já não está na nossa mão legislação veicular federal e a fiscalização estadual a gente pode por campanhas para os motoristas, mas também não temos a competência sobre a carteira, CNH a são da parte estadual e federal. Aí nós temos também os mapas temáticos, Como às vezes tem mais acidentes, onde tem choque. Esse material disponibilizado para nossas equipes técnicas, que fazem as análises específicas de cada área. A gente tem rodovias dentro da cidade, são 9. E essas rodovias também estão na nossa gestão. Quando a gente tira as rodovias, a gente percebe que mais de 10% do acidentes fatais, das vítimas, estão

contidas nas rodovias. Isso é um trabalho que a gente tem tentado alertar os gestores das rodovias para tentar melhorar isso. E o índice por 100mil habitantes vai para próximo de 6 se a gente tirar as rodovias, então na área que a gente tem a circunscrição a gente pode dizer que atingimos até a meta aquela proposta de 6, está dentro do que foi previsto. Acho que é isso. Obrigado.

Jackeline Melo – Guilherme bom dia..

GUILHERME MORAES DA SILVA - Bom dia, Alexandre. Bom dia a todos. Bom dia, secretário Ricardo, agradeço pela participação. A primeira indicação que eu vou fazer, Alexandre, dentro do plano de segurança viária, tem uma ferramenta que é muito importante para a gente da sociedade civil. Chama plataforma, vida seguras. Faz mais de 6 meses que ela não está acessível para a gente, então você está indicando vários dados que são importantes, só que eu, enquanto sociedade civil, eu entro na plataforma vida seguras, que é onde eu consigo ver o georreferenciamento exatamente os dados que você está trazendo para ver se “olha, é exatamente isso”. “Olha, tem alguma ponderação que eu possa fazer para trazer aqui para a Câmara temática e eu não consigo ter acesso à vida seguras. Então, assim, até aproveitando o Dawton, Alexandre, eu não sei com quem, qual é o órgão específico da companhia, que pode se tratar disso Porque eu acredito no que você está falando, mas eu tenho que conseguir dar uma olhada no dado bruto para ver o que que eu consigo opinar, o que que eu consigo olhar para ver Olha, poxa, talvez tenha alguma coisa que possa facilitar aqui na compreensão dos dados. Só que eu não tenho. O acesso está desabilitado no site e há mais de 6 meses eu tento e não consigo ter acesso.

Alexandre Bergamini– Guilherme, meu bom dia aí, vamos lá. Primeiro que os dados georeferenciados você também encontra na plataforma do geo sampa, se você precisa olhar os acidentes, eles também estão disponíveis na plataforma do geo sampa. Então esse dado não está suprimido. A plataforma vida segura está passando por uma reavaliação, inclusive, como vai ser a didática disso para se tornar mais facilmente a acessibilidade por parte da população. Está sendo feita uma reavaliação da plataforma. A gente não tem como disponibilizar uma coisa que está em revisão seria errado, porém, os dados, se você entrar no geo sampa, você acessa a mesma configuração de dados, eles estão georreferenciados os acidente, 2021 aberto ao público. Então você já tem lá, o que a gente não tem é o 2022.2022, eles não foram, vamos dizer assim, depurados. É na outra reunião A pessoa colocou, “mas a parte da polícia lá disponibiliza, a gente tem lá no info siga todos os acidentes de 2022”. Realmente, se você olhar 2021 do info é siga para nós uma diferença de 100 mortes. Então o dado do info siga ele é um dado bruto. A gente faz um trabalho depuração para depois verificar, cruza com várias áreas, IML, saúde, vai atrás das informações. Eu acho que traz essa qualidade que a gente busca de passar a informação mais precisa e localizada para poder intervir. Então Guilherme, fica tranquilo, a plataforma está em avaliação e estudo. Provavelmente a ideia é transformar uma coisa mais didática e mais acessível, mais fácil. Não tenho prazo pra te prometer porque a gente está reavaliando uma série de coisas. Isso, se eu te disser que vai estar amanhã, é um dado falso. Mas você tem como conseguir os dados. Tá bom

GUILHERME MORAES DA SILVA - Agradeço só e deixar registrado que faz mais de 6 meses que eu enfrento esse problema é e realmente a plataforma vida segura. Ela é muito mais intuitiva, Ela é muito mais fácil de se acessar e ela tem uma metodologia que é muito interessante para quem está pesquisando e na sociedade civil para auxiliar dentro do conselho participativo. Mas agradeço, Alexandre, muito obrigado.

Jackeline Melo - Obrigada, Guilherme. Alan

Ricardo Teixeira / Dawton - Só para complementar, Guilherme. Nós vamos priorizar esse retorno, do acesso a essas plataformas. E logo que gente tiver uma notícia, nós passamos para vocês, mas estou aqui combinando com o secretário. Nós vamos dar prioridade no retorno, dessa plataforma.

Allan - Bom dia, pessoal. Primeiramente obrigado Alexandre pela apresentação. Agradecer também a participação do secretário Ricardo. Sobre a questão, uma fala que você comentou sobre a questão de ter registro de bicicleta, A indústria, ela tá e tem uma tecnologia aí que deve vir a ser implementado nas bicicletas, mas é algo que não deve ser de curto prazo, é onde que possa talvez ter um registro e ter informações sobre a bicicleta, inclusive seus usuários, mas é algo muito recente que a indústria ainda não emplacou 100%. Está muito prematuro para que isso possa ser. Disseminado a nível, nacionalmente e até internacionalmente, que é uma tecnologia Brasileira, está sendo desenvolvida por uma empresa, uma empresa de tecnologia que está para fazer isso é, mas além disso, eu acho que um dos pontos chaves , para poder termos um entendimento sobre como que estava sendo a circulação, é a questão dos medidores, Eu sei que tem um na faria Lima, um na rua Vergueiro, se não me engano, tem um na Paulista, mas a cidade é muito grande e temos apenas 3 medidores. Se eu não me engano. É, lembra bem, E sobre os anos que foram avaliados e apresentados que tivemos alguns fenômenos. Tivemos a greve dos caminhoneiros em 2018, se eu não me engano é tivemos também a questão da pandemia e isso mudou muito os hábitos de uso da bicicleta, onde muitas pessoas acabaram usando ou para a mobilidade ou até mesmo para a prática de esportes. Então existe vários clusters diferentes que precisam ser avaliados. É, e a minha proposta é para vocês e me coloco à disposição junto com vocês e de repente podemos tentar. Vamos ter um entendimento um pouco melhor dessas informações de que forma Até sob o acidentado é, por exemplo, essa pessoa habilitada ou não é independente de ser ou de ser ciclista. Será que ela já teve acesso a algum tipo de informação sobre si, sobre segurança no trânsito Enfim, então talvez nós pudéssemos, junto com vocês, tentar desmembrar um pouco mais as informações para entender o nível de informação que o ciclista teve para poder entender, inclusive se já teve acesso a algum tipo de conteúdo sobre segurança viária. Eu acho que isso daí seria um ponto bem interessante para poder ter um melhor entendimento das causas dos acidentes. Da minha parte é isso. Muito obrigado.

Alexandre Bergamini- Obrigado, Alan. Acho que as sugestões são válidas. Só para te complementar dentro desses cruzamentos que a gente faz. Para buscar melhores informações dentro de um registro oficial da polícia. Uma delas, quando tem informação, gente consegue saber, inclusive, se o condutor da bicicleta é habilitado para outro tipo de veículo, então, isso às vezes a gente tem, às vezes não tem, mas a gente procura todas as informações possíveis sobre o acidente. A ideia é a gente melhorar cada vez mais isso. Na outra reunião, teve uma sugestão muito boa, inclusive quanto a gente caracterizar, além dos pedestres os cadeirantes, por exemplo. No caso de atropelamento, se você buscar o histórico da CET, ela vem cada vez apropriando o melhor dos relatórios e ano a ano vai se melhorando é um processo contínuo, surgem novas demandas e a gente tenta incorporar. Tem que voltar no dado e tentar ver se a gente consegue agregar essa informação. Para começar a ter a gestão sobre ela. Muito bom tem essa iniciativa da gente poder um dia ter o registro não só da bicicleta, mas pelo condutor, que talvez vai ter uma efetividade da ação melhor junto ao condutor. Um treinamento na informação que isso pode replicar a nos ajudar com as ações que a prefeitura tem feito para bicicletas, ciclovias e cartilha, Não sei se você conheceu a cartilha que a CET fez para os ciclistas. Vai chegar um dia que a gente chegue ao nosso ideal, que é zero vítimas de trânsito não só na bicicleta mais em tudo. Muito obrigado.

Allan - Tá OK Não só para... Desculpa me estender um pouco mais. É essa tecnologia que comentei é algo muito recente, então isso não deve ser no curto prazo. Há previsão de ter mais medidores de ciclistas pela cidade ou não Existe se eu não me engano, e contadores de ciclistas na cidade, um na Faria Lima, outro na rua Vergueiro e, se não me engano, tem um na Paulista é a minha pergunta é se há previsão de aumentar, esses medidores de ciclistas nas infraestruturas.

Jackeline Melo - Bom dia, Cucci, por favor.

Cucci - Bom dia, eu vou voltar a falar daqui a pouquinho, porque eu vou entrar na sequência da pauta. Mas é, a gente tem 3 computadores fixos, esses 2 que você falou e o terceiro é da radial leste, não é na Paulista. E a CET também. Ela tem 3 contadores móveis, um deles inclusive,

doado recentemente, é uma das medidas que a parceria que eu vou comentar daqui a pouco é, proporcionou. Ela doou um contador móvel a mais. E a gente está buscando novos contadores virtuais. Vou entrar rapidamente nesse assunto na próxima apresentação, está bom.

Jackeline Melo - Obrigada Cucci. George, bom dia.

George Queiroz - Bom dia, primeiro agradecer, claro, a presença do secretário. Espero que isso se torne rotina, porque o diálogo aqui a gente não morde, viu A gente é um diálogo de alto nível, sim, o pessoal de toda a cidade, tem muita gente boa aqui e sendo convite claro ao CMTT também que eu sou conselheiro eleito da zona Oeste e também ao diálogo de altíssimo nível, é que tenho certeza que vai e vai fazer muito bem. Estar junto Acompanhar aí a gente, bater bola junto, trocar figurinha para decisões políticas, é importante saírem daí. Sobre a apresentação dos dados de sinistros o que a gente vê, o nosso lado do balcão aqui como ciclistas, Militantes da mobilidade ativa, é a gente vê com preocupação. Os números são muito claros de que há uma estagnação nos números dos últimos 5 anos. Foi dito. No caso dos ciclistas, inclusive um viés de alta, a gente teve em 2018, estava lá no relatório 2018, 18 óbitos de ciclistas para 2021, a gente ir para 44 e isso não é trivial, é muita coisa. A gente voltou a níveis de 2014, 2015, antes da implantação das ciclofaixas. E a gente vê qualquer gráfico. Você vê aí qualquer indicador a gente vê. A gente sabe o que fazer, a gente sabe. A prefeitura de São Paulo, a CET já mostrou, demonstrou por a mais A+B gente não precisa mais recorrer à literatura Internacional para a gente saber o que é que é necessário para ver para preservar vidas, que é sim, a preferência para os modos ativos, a implantação de ciclovias de forma corajosa em escala real, e sim a adequação das velocidades dos motorizados com os não motorizados a redução de velocidades. Qualquer via da cidade, você vê a diminuição de 30 a 40%, isso é provado e isso, essa política, ela se interrompeu a partir de 2017. Isto está claro nos números, então quando o Alexandre fala, puxa, a gente estagnou. A gente precisa ver o que que aconteceu. A gente sabe. A política de acalmamento de tráfico, os conceitos clássicos já estabelecido de visão zero que deram certo em São Paulo se interromperam. Na parte da política cicloviária. A expansão foi tímida, baseada mais em ciclofaixa do que em ciclovias, e nesta gestão a gente tem pressa. O que acontece a nossa vida tem pressa. A gente enterra amigos, a gente teve gente aqui do CMTT que morreu, Caso de Marina Raco, a gente que poderia estar ... Poderia ser eu o próximo, então, a expansão da política cicloviária e das reduções de velocidade, que sabemos que é o que funciona para todos os modais, também na ciclovia da ciclofaixa nas vias onde há ciclofaixas. A redução de sinistros acontece todos os modais, pedestres, ciclistas, motociclistas. É uma pacificação geral do trânsito. É essa política tem crescido de forma muito tímida, ela está praticamente somente uma manutenção, proveito 30 km dos 150 que foram prometidos na televisão no ano passado. E quando a gente fala em 300, a gente tem um plano mob falando de 1800 até 2028, isso foi aprovada em 2015, 2016. Esse plano, obviamente está atrasado, e quando ele não é implantado, que é o que a gente sabe que dá certo. A gente não pode se espantar que os números estejam estagnados, simples assim. Então o noticiário todo mundo sabe, noticiário está horrível. Nós estamos pendurando bicicletas brancas, pedestres, cadeirantes. Está muito difícil para as pessoas que não andam de veículos motorizados em São Paulo. Noticiário tá claro, mas os números também estão claros. Então o que a gente gostaria de falar ao secretário Alexandre, a CET e todo mundo aqui. Que haja de fato, uma política realmente correta, de acordo com o que a gente sabe na ciência, o que é preciso ser feito e para isso eu sei que é preciso produzir enfrentamentos. É certas pessoas não vão gostar de perder um estacionamento na portinha da sua casa. A gente viu isso na Câmara, mas é o que tem que ser feito. É um dever ético, é um dever moral de um gestor fazer o que a gente sabe que tem que ser feito. Redução de velocidades, acalmamento de tráfico, redesenho de vias, isso é o caminho da visão zero, e isso não pode ser feito. Só para concluir, a gente entende a questão dos motoboys, os motoboys são parceiros nas 2 rodas, mas essa expansão não pode acontecer paralela, aliás, desculpa, sem ter um paralelo com a expansão cicloviária. Na avenida Bandeirantes foi feito, existe um projeto ciclovia de 2019. Anunciado na mídia porque foi feito assim com a moto faixa não foi feita a ciclofaixa. Anunciada 3 anos antes,

então a gente precisa, receber um pouco mais de carinho, um pouco mais de preferência, porque não tá fácil. Agradeço vocês aí por me ouvirem. Muito obrigado.

Alexandre Bergamini- Oi George, bom dia. A sua colocação, só para complementar com 2 itens. O primeiro deles é que a gente tem uma estagnação, a gente tem crescimento somente estagnação para alguns módulos, E a redução de outros. O pedestre vem reduzindo bem ao modo ativo. O carro vem reduzindo bem as integrantes do carro e ao modo motorizado. A motocicleta está, cresceu e é um modo motorizado e a bicicleta, como se observou, se comparar com 2018 cresceu. E é um modo, ativo. Aí quando você vai buscar algumas outras informações complementares, não só a via, a gente não pode restringir e achar que vai resolver tudo só com a via. Então você vê que o carro ele passou a ser obrigatório o airbag. E isso ajuda muito a condição. O que a gente vê é que muitas vezes o IPI não é usado tanto pelos motociclistas quantos ciclistas. Existem algumas outras condições de circulação dos veículos, como foi colocado, nós não temos nenhum registro das bicicletas, nós não conseguimos saber se o condutor da bicicleta ele tem uma noção de circulação viária muitas vezes a gente não tem essa informação. Então a gente precisa evoluir em todos os campos, não só na via, a gente precisa evoluir junto aos veículos, como colocou muito bem o Alan, inclusive dos registros a gente precisa evoluir em relação aos condutores. Para que comece a identificar os condutores, melhorar o treinamento. Então, engenharia de tráfego ela é um pouco mais completa. Se ficar só na via, a gente vai atingir uma parte e ele se limita e talvez esta estagnação seja que muitas vezes a gente chegar num ponto aonde a gente pode melhorar ainda, mas essa melhora precisa vir acompanhada de outras medidas. E eu vejo, a CET se mobilizando para isso, para tentar cada vez mais ter mais informações. É isso que a gente pode falar da parte dos dados para poder corrigir mais aspectos. Não só o da via, mas muitas vezes, outros. Então vou dar um exemplo para você que existe em meu relatório do SPTRANS que colocou muito bem a questão de treinamento na reunião que você estava CMTT dos motoristas. E quando você busca em 10 anos a redução de acidentes fatais envolvendo ônibus, é grande. Porque houve um treinamento. Os ônibus também não receberam airbag e mais uma série de condições, mas influenciou no condutor. Então, só também não houve uma grande expansão de faixas exclusivas de ônibus nesses 10 anos. Mas a intervenção do condutor significou uma redução. A gente não pode ficar achando que só uma atitude resolve. A gente precisa ampliar esse campo. E aí, como você é representante, às vezes ajudar a gente nisso e divulgar melhoras como se comportar na via e a nossa cartilha que foi feita com ajuda dos cicloativistas da participação da sociedade toda divulgar mais isso para como as pessoas se comportam, Você deve andar na rua e ver que nem muitas vezes tem uma ciclovia, como na Paulista, e a bicicleta atravessa as 2 faixas, em vez de andar, então, de uma estrutura que seja, a via. A CET continua fazendo ciclovias. Às vezes, não no ritmo que as pessoas desejam, mas o ritmo que é possível. E a CET precisa da ajuda também, que as a gente tem aos outros 2 Setores, como o Alan colocou importante, da Abraciclo, está preocupada em gerenciar o veículo, mas também gerenciar os condutores, para gente ter a somatória das 3 causas de acidente alinhadas para evitar o acidente, aí nós vamos ter um benefício maior.

George Queiroz - O Alexandre, desculpa só uma parte rapidinho, É muito importante, é um assunto muito caro para gente, a questão da culpabilização da vítima. A gente que é ciclista, a gente quando a gente é a gente morre. Nós não somos suicidas, Quando fala de IPI, por exemplo, que não é um equipamento obrigatório, capacete, isso não é uma questão da CET, a questão que a gente entende é que, sim, a boa engenharia da via educa. Na Paulista, onde você falou que de vez em quando acontece um cara na via. A Paulista tem 8 anos, a ciclovia e também temos zero mortes. Gostaríamos de ter um cartaz Paulista, ciclovia da Paulista zero mortes desde 2015. Então a função do poder público não é exatamente Apontar o dedo na cara da das pessoas que são as vítimas. A gente tem que sim, prover estrutura e prover de forma ampla, de forma ampla, de do tamanho do que a cidade precisa. É uma cidade enorme, uma megalópole, no caso nosso, ciclistas, a estrutura de 500, 600 km é ínfima. Nós estamos falando de 3% das vias da cidade, então a gente imaginar que a gente é culpado porque a gente é isso, porque aquilo, aqui nós somos as vítimas, os pedestres também são. Eu sei que existe questões de comportamento,

mas é importante que o poder público assuma a bronca, assuma assim que quando existe a estrutura correta de forma ampla na cidade, esses números com certeza vão cair. É isso Só porque isso é muito caro para gente. Quando a gente é culpado da própria morte. Isso dói muito para gente, obrigado.

Ricardo Teixeira / Dawton - Só um minutinho, Alexandre deixa eu, deixa eu responder um pouquinho. Só para, só para responder a questão específica que o George colocou é o seguinte. Primeiro, nós estamos fazendo aí um contrato, na periferia vai mais que dobrar a quantidade de lombadas eletrônicas. Deve ter próximo de 400 lombadas eletrônicas, para mais, somente na periferia. Então é um trabalho que está sendo feito na periferia, exatamente nessa linha que o senhor está colocando. Na questão da rede cicloviária, ele tem razão, 20 mil km de sistema viário com 700 km de ciclovia na cidade, é muito pouco. Eu estou aqui conversando com o Ricardo, com o secretário. Claro que ele está concordando que é pouco e tanto é que nós vamos nos propondo aqui a dobrar isso aqui na nossa meta está 300 km. Nós estamos debruçado aqui, num planejamento nesse momento, para aumentar para pelo menos dobrar, deixar garantido o dobro do que está implantado até hoje. Nós estamos falando de chegar aos 1400, que é o atraso que nós temos aí ao longo dos anos, pelo planejamento que foi feito lá no início, no pde. Então, nós estamos debruçados neste momento. **/ Ricardo /-** só um complemento, gente. Dawton falou dessa questão da lombada, tem uma outra questão que se eu não me engano abre amanhã, nós estamos contratando uma empresa para fazer campanha de educação de trânsito. Isso para a televisão, para as redes sociais. Há muito tempo que a CET não faz isso que a prefeitura de São Paulo não faz isso. Está em curso, ela está sendo. Eu tenho quase certeza que amanhã sai o ganhador. Também é uma questão muito importante. Na questão dos ônibus, sobre o pessoal da SPTRANS aí, SPTRANS, mostrou outro dia o teste que estão fazendo nesses pontos cego dos ônibus, vai p ser colocado câmeras, vai ficar no Painel do motorista do ônibus. Sei que já tem alguns ônibus testando. Tanto que já me passaram aqui. Ou seja, é mais um degrau para que a gente reduza essa questão de acidente. Então, o poder público está sim trabalhando, mas eu concordo contigo, George, estamos atrasado e estamos tentando correr atrás.

George Queiroz - Posso Em relação à campanha, é muito importante que campanhas também não caiam, isso é uma armadilha, esse campo, essa ideia de culpabilizar e de igualar uma bicicleta, com ônibus de 20 t. Isso é uma coisa que é um erro muito comum das campanhas, que todos somos iguais. Nós não somos eu peso 80 kg e um ônibus de 17 toneladas é o que acontece, a gente morre e eles matam. Infelizmente isso acontece muito obrigado, desculpa me alongar.

Jackeline Melo - Lucian, bom dia.

Lucian De Paula - Bom dia a todos. Bem-vindo secretário. Bom, as minhas falas já foram largamente contempladas, Então o que eu quero falar assim Quando eu assumi. Quando fala de registro de bicicleta, não estava falando de registrar o veículo, porque a gente já tem 100 anos de discussão disso, de retrocesso que de cidades que acho que não vale a pena entrar. Entendi que era registro das viagens de bicicleta, bom de qualquer jeito, assim, a gente já teve o sistema de contadores por imagem, que se eu não me engano, que foi a prodan que desenvolveu uns 10 anos atrás, era o Victor Calil, talvez, se não me falha a memória, e assim era uma coisa que a própria Câmera. Apontada pra rua, ele conseguiu identificar. Já tem, você pega um algoritmo que já identifica com um grau de precisão e razoabilidade identifica um ciclista, identifica a direção que ele está indo. Então, se você está numa rua, você pega o ciclista, não é E se ele está indo sentido centro, sentido bairro, É esse tipo de coisa. Assim, relativamente simples e pode ser reproduzido nas próprias câmeras de monitoramento de trânsito no City câmeras que tem para fazer uma contagem, então se a gente não precisa, a gente não precisaria necessariamente ficar dependendo só de ter.3 contadores maiores, e os contadores pneumáticos que a CET coloca pontualmente, a gente poderia escalonar essa operação de contagem tipo em muitas ordens de magnitude. E a outra coisa, assim, é que é o que falar assim, faz 5 anos que o número de óbitos está estável. Ele parou de crescer, não é E a gente precisa saber o porque. Na verdade, a gente

sabe o porquê, porque é o tipo de coisa que nós falamos em todas as reuniões há 5 anos, quando a gente começou a perceber que a gente parou de ter ganhos. A São Paulo adotava formalmente visão zero, e a gente sabe o que que funciona na visão zero. Então assim, isso é conhecido, não é uma questão de experimentação, esse caminho já está trilhado por outras cidades e por outros países. Então a gente sabe o que funciona e a gente sabe o que não funciona. Então a gente sabe que assim esses números de mortes pararam de cair. A gente já sabe, porque a gente sabe que foi, a gente vinha, por exemplo, de um de um ritmo de fazer 100 km de ciclovia por ano e a gente decaiu para nos últimos 6 anos. Eu acho que a gente construiu 150 no total ao longo de 6 anos. A gente parou de fazer redução de velocidades, a gente parou de fazer. Aquilo que a visão zero preconiza, então é uma coisa conhecida é, e para mim, não tem essa pergunta do porque, na verdade, é tudo o que a gente vem apontando em todas as nossas reuniões, todo esse tempo e aí uma retomada dos preceitos da visão zero, que falam que é a infraestrutura, que falam que a prefeitura tem a sua corresponsabilidade, que ela é a gestora e ela é organizadora do espaço, E é isso, assim, uma coisa não é questão de colocar tipo de quando alguém comete um erro, ela morre. É a questão de o poder público, construir uma estrutura do ambiente público, ele construiu uma estrutura viária que ela é tolerante, que quando alguém comete um erro, esse erro não vai resultar na morte de ninguém.

Jackeline Melo - Rogério, bom dia.

Rogerio - Há tudo bem, bom dia. Eu queria complementar essa parte de segurança viária, gente, porque a gente está na segunda década de ação, Na segurança viária que foi proposta pela ONU tem um documento que vocês podem baixar aqui no link. E ele diz que todos os componentes da morte de trânsito têm uma responsabilização integrada e que ele só funciona se começar a responsabilizar o funcionário público ou a pessoa que produziu o projeto que implantou e que fiscaliza. Por enquanto a gente só penaliza a pessoa que morre ou que sofre um acidente, Que na verdade é o sinistro ou aquele que estava conduzindo Aquele que planeja, está fora desse assunto porque ele planejou, carimbou, pagou. A empresa foi lá e fez. O sistema, o secretário de transporte, enfim, todos esses públicos não são responsabilizados. Então, se você não seguir o que diz aí, O plano de ação viária da ONU em segurança viária a gente nunca vai chegar no zero, visão zero. A segunda questão. É que, com uma experiência empírica que eu tive com o instituto aro 60 é, eles aplicaram um projeto chamado rodinha zero, dentro de uma escola municipal ali na Vila Olímpia, no Itaim. E essa escola fez um curso e fez uma ação duradoura aí de várias horas ao longo de um semestre é que instruiu tanto a IMEI , que são crianças até 7 anos. Tanto as crianças quanto os pais, quantos professores e para entenderem o que é o conceito da mobilidade a pé e tudo mais Porque uma das maiores incidências de morte viária aqui em São Paulo, são de crianças de Zero a 11 anos. Na verdade, é o pessoal que vai pra escola, que é menor. Legal. Então vale a pena fazer uma integração aí com a Secretaria da educação. Para impor, para compor isso daí. Essa escola ganhou um prêmio da Secretaria de educação de 2019. Muito bem. Depois, se quiserem, eu posso mostrar para vocês. A outra questão, eu falando do viário, , da penalização do ente público, de quem projeta. É que eu tenho acompanhado aí as obras das 2 concorrências, que são 3 contratos das ciclovias, tenho visto projetos e tal, e a gente sempre pediu, Eu sou jornalista, faço isso por profissão, mas também sou aqui observadora Câmara. E a gente sempre pediu, vamos, pô, dá para mostrar o projeto novo para a gente Dá para mostrar E nunca ninguém mostrou nada para a gente, então sendo implantadas essas ciclovias agora, parece que tem 30 já pronta, Algumas delas vai fazer com que as pessoas não queiram usar ciclovia, Por exemplo, aquela e que hoje teve um acidente na Sabará. O cara, disse. O motorista disse que o ciclista se jogou na frente dele. Olha só a aí. O para-brisa do ônibus estava quebrado, que eu vi hoje de manhã. Aquela ciclovia é igual a outra lá em cima da Indianópolis, lá em cima. Não dá para andar ali, você não anda, chega perto dos pirulitos que você chama, tem o gradil junto com os postes de luz, não dava passar ali as bicicletas tem o guidão grande, Não é mais bicicletinha, não é mais lazer. A gente usa como transporte, então ciclovia como aquela, como a la Sabará, como ali da Jaguaré, que está sendo feito, é vocês tão mandando a gente para um passeio que foi feito em 1950, é querendo aproveitar aquele passeio para ligar a Queiroz Filho

com a Jaguaré. Não vai passar ali, as pessoas não vão passar, elas vão querer ir por onde elas podem desenvolver 20 km, 25 km é como é por exemplo, a ciclovia da Faria Lima. O benchmark de vocês é a faria Lima e Paulista é por isso que vale a pena usar a Câmara temática já na época dos outros secretários, eles mostravam o projeto. “O que que vocês acham” Mas agora, nessa gestão, vocês não querem Vocês querem esconder as coisas da gente, Por isso que é muito proveitoso que tem aí o próprio secretário para escutar essas demandas. Gente obrigada, viu

Ricardo Teixeira - Obrigado pela colocação, deixa eu só fazer uma colocação. Estou pedindo aqui para Dawton transparência total, tem que esconder nada. Os projetos aí estão disponíveis a quem quiser mostrar quem quiser ver cópia isso aí não tem problema, nem sabia que vocês não tinham acesso. Transparência total. Então, não há nada, não há nenhum motivo para esconder nada. Transparência total. Vocês quiserem acessar, pode acessar, tá aí a disposição.

Rogerio – Depois não adianta, tem que ser antes. Que ai, depois você faz uma ciclovia de um milhão de reais e como que vai desfazer Que daí depois você faz uma ciclovia de 1 milhão de reais, como é que vai desfazer Não é um tênis que a gente vai lá e troca, entendeu Aí tem o problema da segurança noturna, secretário. A noite, as pessoas não usam ciclovias porque não tem iluminação aqui na ciclovia da Politécnica, lá na zona leste, tem algumas que essas que ficam em cima de rios, por exemplo, se não tiver uma iluminação, ninguém vai andar lá. A Marina, não usava aquela ciclovia, por exemplo. Sumaré, porque o alto índice de roubos, é complicado. Não é uma coisa simples, a bota um capacetinho e acabou. É isso, é muito mais.

Ricardo Teixeira - Perfeito, Rogério, deixa eu só fazer um complemento também acho que vocês têm que ter acesso ao projeto na origem e não depois implantado também. Transparência total aí para você, não tem problema. Quanto à iluminação, a cidade tem uma concessionária de iluminação, é só colocar aí os locais que precisam ser iluminados pode servir a esta Secretaria, a gente manda para SP regula e a SP regula, manda a concessionária fazer também não tem problema nenhum. Tem uma licitação que está em curso aqui eu estou com a cabeça, porque onde vai ser uma reunião aqui É de colocar taxa em todas as ciclovias. Taxa LED, então também a ciclovia vai ficar acesa, motorista vai enxergar melhor o ciclista, mas isso é no chão. Agora se está escuro, se está faltando iluminação, vamos fazer também a iluminação, tem problema nenhum.

Ricardo Teixeira / Dawton - É o que eu ia colocar Rogério aqui que nós temos que fazer, não cabe ficar discutindo o projeto aqui na Câmara temática porque realmente são muitos projetos que estão sendo propostas são, 300 km de projeto que está sendo proposto, então não cabe aqui na Câmara Temática. Tem que fazer reuniões técnicas específicas dos projetos. Já me coloquei à disposição de vocês e podemos marcar essas reuniões com certeza é só marcar. Ver um horário que vocês podem até participar pode ser online, inclusive se vocês quiserem. E vão estar todos os projetos. Isso não tem problema nenhum. Não existe nenhum motivo para não colocar o projeto na mesa e discutir. Eu concordo com você, já vinha falando isso com vocês antes, Nós precisamos melhorar as nossas ciclovias, as nossas ciclofaixas. Sim, nós precisamos melhorar e é uma evolução do processo e nós vamos chegar lá com toda certeza.

Jackeline Melo - Obrigada, Bom dia, Áquila.

Aquilla Couto - Bom dia a todos. Bom dia, secretário, bom dia a todos que participam. Bom, meu nome é Áquilla Couto, eu sou médico, especialista em medicina do tráfego, é, tem alguns pontos aí que eu queria enfatizar e destacar, principalmente, da fala do Lucian. Nos últimos 2 anos, então a gente, eu, pelo menos, tenho participado só 2 anos, Os outros demais já participam há anos e tem bastante bagagem sobre o tema. A gente sempre destaca, principalmente na medicina de tráfego lá, a tríade problema, informação e ação. Já que a gente tem o problema, que já há tempos a gente vê, é agora, a gente trazendo uma informação que também a gente já conhece com relação ao programa visão zero, com relação a 49% da mortalidade, é se impor, pedestre, motos e bicicletas. A gente tem um programa de sucesso que é a moto faixa, que a gente também, como médico do tráfego, a gente acompanha de próximo e a gente exalta. Mas a gente

tem visto cada vez mais ou cada vez menos projetos para bicicleta ou muitos projetos e pouca ação também. Então, enquanto em 1 ano a gente zera a morte de motos das faixas da moto faixa, em 1 ano a gente comemora uma morte por semana nas partes de bicicleta, então foram 44, 45 mortes num ano de bicicleta. Então, um ciclista morto por semana que a gente também está comemorando. Então assim, é válido e agradeço a presença do secretário na nossa Câmara, na parte de bicicleta e também destacar aqui. Com relação a semana de mobilidade no ano passado a gente pouco viu ou não viu coisas sobre bicicleta está. A gente tinha um painel gigantesco exaltando a moto faixa, mas a gente não viu quase nada de bicicleta. É, com a fala do Alexandre, que a gente talvez seja um pouco imperito na parte de dirigibilidade da bicicleta, tem que pensar que quem usa a bicicleta é criança, é idoso, é também tem outras pessoas. Como você vai cobrar perícia ou manejo na direção da bicicleta de crianças que estão aprendendo a andar bicicleta Então assim é, agradeço aí a oportunidade e lembrar que assim como na moto faixa, que a partir do momento que dá a instalação da moto faixa, aumentou o uso do motociclista nas vias da moto faixa, ou seja, aumentou quase 50% na via da moto faixa o uso dos motociclistas. A gente, sim, acredita é feito, a real ciclovia ou a real ciclovia com segurança vai sim aumentar o uso da bicicleta nessas vias e vai aumentar a proporção. Fazer a contagem de bicicleta, mas em tal lugar, tem 30 pessoas por dia. Se você colocar uma ciclofaixa efetiva, vai ter a mesma ação do que a moto faixa, vai aumentar para 60 para 80, então é às vezes contar quantos que tem hoje em dia para priorizar é até meio insignificante, porque a gente sabe. A gente viu na moto faixa, aumentou, a fez uma construção digna de segurança viária, na moto faixa, aumentou o número de motociclistas na moto faixa, até alguns, trocavam caminho para fazer o transporte seguro, porque ninguém quer se arriscar no trânsito, todo mundo quer sair de casa e chegar em segurança e assim será feito também na ciclovia. Então é isso que eu queria comentar. Aí a gente está à disposição, obrigado.

Alexandre Bergamini- Por favor, eu só queria dar uma retorno aqui do Àquila, Alexandre. Eu não falei que o problema é imperícia ou não imperícia, eu disse que a CET quando olha a coisa como secretário colocou bem, na campanha a gente tem que se preocupar, inclusive com o que você falou. E o Rogério e se existem crianças saindo na rua, não só como ciclista, mas como pedestre. A CET já teve um programa, tenta sempre fazer o trabalho com escolas. Ela tem uma área de educação de trânsito que trabalha com escolas, que busca educação. Então quando existe um acidente, nós temos que identificar o motivo do acidente. O motivo do acidente pode ter sido a condição da via, sinalização da via e nós temos que corrigir o motivo de acidente. Muitas vezes, eu ouvi uma vítima, por um preço, às vezes não está usando o cinto de segurança no carro, que se ela tivesse usado o cinto, não teria acontecido a vítima. Então, como disse muito bem o Lucian, o nosso objetivo é criar um ambiente desde a via, a quem esta na via e o conjunto do veículo que esses 3 elementos juntos se somem de um jeito que não tenha nenhuma vítima. E a gente não pode fechar os olhos e achar que se eu colocar só a via em condição, não vai ter por exemplo, nós vamos continuar incentivando blitz sobre autonomia, porque às vezes uma pessoa alcoolizada não vai respeitar um semáforo vermelho. A via está sinalizada e vai causar um acidente. A única coisa que eu disse foi isso, infelizmente, alguma pessoa deturpou, mas o foco é que a CET identifique o motivo. A ideia do relatório é a gente aprofundar e identificar o motivo e trabalhar nas 3 vias, melhorar a condição do ambiente da via, com sinalização, às vezes com obra, às vezes com iluminação, como foi dito agora, muitas vezes até com subir uma copa de uma árvore que atrapalha uma visualização, a CET faz esse trabalho junto às subprefeituras. A gente interagir no que a gente pode melhorar para os veículos. Quando eu falo, os veículos são todos, desde a bicicleta até o ônibus. A gente tentar melhorar as condições de educação da população, porque a gente sabe o conjunto das 3 coisas. Existe um tripé chamado engenharia, educação e esforço legal, que é para gente conseguir trazer para a visão zero. Eu não posso me limitar a uma ação, a CET está buscando, na verdade, mais do que vocês estão querendo ampliar isso para todo o foco. Tá, desculpa só para vocês me entender.

Aquilla Couto - Permita nenhum acidente. Ele é responsável pelo segundo ou terceiro contato, tá bom Evitar acidente é evitar o contato mesmo. Ele diminui ou ameniza os danos pós sinistro, tá

bom e aí é assim Mas tudo bem, sem nenhum problema, não acho que essa discussão não leva nada.

Jackeline Melo - Vanderlei, bom dia.

Vanderlei Torroni - Bom dia, meu nome é Vanderlei Torroni. Eu sou morador, ciclista e morador do centro há 22 anos. Eu vou ser breve, só queria falar e pedir para os senhores responsáveis por toda essa malha cicloviária que olhem mais para a segurança dos ciclistas, porque eu a cada dia mais, tenho mais medo de pedalar nas ruas. E olha que eu me considero um ciclista experiente, nós temos um amigo chamado Tiro que para nossa Felicidade ele sempre filma o deslocamento nas ciclovias. E é absurda a quantidade de carros que desrespeitam os ciclistas, principalmente, na hora de fazer a conversão. Aí eu queria deixar uma pergunta para os senhores. Responda quem puder, é por que que não voltam a colocar os balizadores ou colocar um tachão mais volumoso para evitar que o carro a dentre a ciclovia e ameaça o ciclista e também por que que eu tenho os dados aqui, que um amigo jornalista conseguiu de todas as multas do ano de 2022 e segundo, o que eu tabulei, conforme a planilha que eu recebi, são 160 autuações de veículos estacionados sobre as ciclovias. Aí eu queria deixar a pergunta para os senhores, como é que a cidade de São Paulo, com uma malha cicloviária tão grande E tão frequentemente invadida por veículos, consegue ter tão pouca autuação de estacionamento sobre a ciclovia Por que que a gente não conta, os senhores não conseguem trabalhar melhor essa questão de segurança do ciclista, colocando faixas para que os motoristas saibam que é infração estacionar ou transitar sobre a ciclovia, para todos os meus amigos aí que andam frequentemente diariamente pelas ruas. Eles podem dizer quantas autuações nós presenciamos a cada saída, a cada ida e vinda, então é absurdo. É absurdo, então, com essa quantidade de imprudência que a gente vê no dia a dia, as pessoas acabam tendo medo de pedalar nas ciclovias e olha que as ciclovias não são só para ciclistas, Eu pelo menos eu é, tenho um deslocamento. Eu sou gentil com cadeirantes, carroceiros e pedestres, Porque todos eles vêem, todos eles nos ajudam a validar que ciclovias salvam vidas. Obrigado.

Ricardo Teixeira - Só rapidamente. Você tem razão. Nós temos um problema hoje que é com relação ao elemento separador que você está propondo aí que realmente esse elemento na divisória, aí entre o ciclista e o veículo. É, está se estudando aí a possibilidade de colocar, mas isso não pode ser colocado em qualquer lugar, porque realmente as experiências anteriores nos levaram a decidir não colocar mais, porque eles mais causavam acidente do que do que ajudava. Mas isso está sendo estudado. Existe sim, a possibilidade de voltar o elemento separador, mas está sendo estudado e a questão dos balizadores, nos projetos são colocados, os balizadores nos projetos das ciclovias novas sempre são colocados balizadores nos lugares que é necessário de acordo com a norma do projeto. Então isso está sendo feito. Eu não queria me estender muito aqui porque nós temos mais 2 itens e o item seguinte é um item muito importante que eu acho interessante. Foi colocado desde o início da reunião que vai falar um pouquinho sobre o monitoramento das viagens de bicicleta. Então eu gostaria de passar direto a palavra para o Cucci, para a gente poder fazer essa apresentação, ele me pediu que fosse apenas um informe, mas é uma pequena apresentação, que será feita Eu acho que o Flávio vai fazer, Cucci, então tudo bem a gente mudar a pauta.

Vanderlei Torroni - Não, tudo bem, porque ninguém consegue responder. Por que que tem tão pouca multa de estacionamento sobre ciclovia

Ricardo Teixeira / Dawton - A multa ela entra dentro de um de um trabalho feito uma cidade inteira. Se você falar para mim, nós precisamos priorizar a questão da fiscalização nas ciclovia, concordo com você, nós precisamos. Nós precisamos priorizar e vamos fazer. Mas hoje ela está dentro de um pacote de trabalho dentro da CET, onde tem muitas, muitas intervenções e muitas áreas feitas a fiscalização, porque nós temos que fazer agora é focar especificamente essa fiscalização na rede cicloviária e o que nós vamos fazer agora.

Vanderlei Torroni - O monitoramento por câmeras não poderia também atender essa fiscalização no centro, principalmente

Ricardo Teixeira / Dawton - Então, o assunto, na verdade é um pouco isso, não é É possível. Tem aí um trabalho que está sendo desenvolvido por vídeo monitoramento, que talvez possa inclusive resolver partes desse problema que eu estou falando. Eu não tenho ainda como te responder porque está sendo estudado neste momento e quando ficar pronto, nós vamos apresentar e com certeza será uma solução muito boa com relação a essa proposta ou esse problema que que se vive hoje do desrespeito a rede cicloviária.

Vanderlei Torroni - Olha, eu tenho um case bom, só pra finalizar aqui, viu Eu parei para a auto Ban, ela faz o monitoramento, eu parei um dia para atender um celular e recebi uma multa de estacionamento proibido, Então, quem sabe Auto ban pode dar um suporte para os senhor Obrigado.

Ricardo Teixeira / Dawton - Muito obrigado. Cucci, por favor.

Cucci - Bom dia, não é Eu sou o João Cucci e trabalho na assessoria técnica da SMT. Queria agradecer ao Dawton pela inclusão desse assunto na pauta. Coincidentemente, o assunto que eu vou falar e o Flávio também foi citado na apresentação anterior. Bom, a pauta é longa, Eu vou ser bem rápido, a gente, estava está tratando isso como um informe apenas, Não é exatamente uma coisa assim tão detalhada quanto uma apresentação justamente para não tomar muito tempo. Na Secretaria eu sou responsável pelas parcerias, Da Secretaria com outros órgãos ou com outras entidades e esse informe é para trazer uma das parcerias mais frutíferas que a gente tem, que é com a Vital Strategies e a ciclocidade. A gente tem vários projetos em paralelo que tratam exclusivamente sobre bicicletas. Hoje a gente vai trazer só um deles. Mas existem outros que gradativamente a gente vai mostrar. E todos eu acredito que vocês vão apreciar. Eu agradeço, aproveito também para agradecer em público a aos 2 Componentes aí, A Vital e Ciclocidades, pela dedicação que eles têm com o assunto bicicletas para a cidade. Bom, a gente sabe que uma das metas da prefeitura é aumentar o número de ciclistas na cidade. Como o Alexandre, citou na apresentação dele, a gente precisa primeiro saber qual é o número de ciclistas que hoje circula na cidade para depois acompanhar se houve uma evolução ou não. A gente vai então fazer por meio dessas parcerias, uma grande contagem de linha de base. Grande mesmo, são 218 pontos. E vocês vão participar dessa pesquisa o Flávio vai detalhar daqui a pouco Essa pesquisa vai ser financiada pelo banco de desenvolvimento da América Latina. O CAF é uma pesquisa cara, não é São 218 contagens manuais. E em paralelo, a gente está tentando desenvolver uma coisa que também foi citada aqui e, inclusive com a participação do Alexandre Kalil, é alguém citou o Kalil, mas copio quer dizer o primeiro nome errado. Mas, lógico, foi de memória. Que é o monitoramento das bicicletas usando as câmeras, mas não câmeras comuns de computador, que se coloca na janela e tal. A gente vai tentar fazer isso usando as câmeras de monitoramento de tráfego da CET. Então está sendo iniciado o desenvolvimento de um software para contagem virtual das bicicletas e aí também emendando no comentário do Vanderlei. Esse monitoramento vai permitir saber também se naquele campo de visão tem alguém cometendo alguma infração Esse desenvolvimento está bem no início. A gente está com algumas dificuldades técnicas, que a gente pretende superar. Mas de qualquer forma, a gente vai ter um grande ganho, porque esse software vai ser uma doação da CAF para CET. Imaginem, então, a gente pode ter o potencial, não é de colocar. Contadores em todas as câmeras de monitoramento da CET, que são muitas, hoje em operação, tem mais de 100. Inclusive, ele é flexível para contagem de pedestres também. Olha só o possível ganho aí, Então eu encerro por aqui, esse informe que vai ser agora continuado pelo Flávio e eu pretendo participar mais vezes, trazendo as outras parcerias que eu fiz que eu citei no começo que eu ainda não posso detalhar porque a gente ainda está tratando delas, mas eu agradeço muito a oportunidade e deixa aqui um abraço para todos. Vai lá, Flávio

flavio soares - Oi gente, obrigado por conseguirem encaixar aí para gente essa apresentaçãozinha rápida. A gente insistiu muito, Que a gente pudesse conseguir fazer essa

apresentação. E agradeço também, Não só a parceria com a SMT que a gente tem com a CET, a presença dos secretários, se o secretário puder não levantar nesse momento da apresentação. Agradeço porque o que a gente vai falar aqui é extremamente estratégico para a cidade, Mas ele levantou, então enquanto ele levanta, eu vou compartilhando a tela aqui. Ele deve ter ido pegar uma água ali.

Ricardo Teixeira - É só levanta mas está dentro da sala, o som está nas no ambiente. Nós estamos na televisão, fique tranquilo.

flavio soares - Tranquilo. Vamos lá, então, deixa só eu, espera aí, me deixa compartilhar minha tela aqui Vamos ver se ela entrou aí, entrou. Então tá bom, gente, me apresentando rapidamente, muitos de vocês me conhecem. Eu sou Flávio, eu sou gerente de projetos, na ciclocidade. Meu papel na ciclocidade, eu sempre falo que, resumindo, ele é o que transforma a visão que a gente tem de cidade no concreto, De efetivamente trabalhar as mudanças e não só ficar muito tendo idéias ali. Como é que a gente de fato caminha para que essas ideias se transformem em realidade, não é Então, dito isso é, eu vou pedir a licença de compartilhar a tela dessa forma porque eu vou mostrar rapidamente umas telas e vai ser mais rápido. Para gente passar por elas Como vocês já sabem, mas eu acho que é legal só a gente... o motivo desse trabalho, A gente tem aqui o plan clima. Talvez sintetize, a nossa principal meta fim, que é o que transformar, a meta de bicicletas na cidade para 4% hoje, O falaram aí a gente tem de 0.8 pela OD 2017. Isso é tratado em vários planejamentos consecutivos estratégicos da cidade. E o indicador para isso, na verdade, que dialoga diretamente com o clima, está na agenda municipal DS É em que a gente está inclusive trabalhando com a CET, com SMT lá pra atualizar esse indicador não é Então não importa o que a gente vai fazer na cidade, a nossa meta fim é essa. Ou seja, se a gente vai reduzir a velocidade, Tem um tema aqui que a gente tá falando, reduzir a velocidade inteira da cidade para 30 km por hora, na verdade, seria uma solução mais barata, inclusive rápida, eficiente, que a gente rapidamente subiria o número de bicicletas na cidade. Vertiginosamente, mas tudo bem, vamos lá então, continuando aqui é a gente tem um problema com essa meta, que é o quê A gente não tem a capacidade implantada na prefeitura de dizer, responder uma pergunta simples, que é o número de bicicletas está aumentando ou diminuindo, O Alan que comentou aqui é da capacidade implantada de contadores fixos da cidade. A gente sabe que a prefeitura também tem 2 computadores móveis que com esse convênio da Bloomberg vão virar 3 e ela faz contagens periódicas, manuais junto, inclusive com relatório msv, que foi apresentado ali. Na primeira apresentação, ele comentou rapidamente que é o relatório de volumes e velocidades. A gente pegou essas contagense todas, E fez um modelo estatístico matemático para avaliar se a gente consegue fazer um modelo preditivo para dizer o que a gente quer chegar não é o número de ciclistas. Esse número de ciclistas quem dá é OD inclusive nossa meta aqui até é tentar calibrar o fator de expansão da OD, Mas isso a gente não vai entrar aqui nesse momento, nesse momento que a gente vai falar o seguinte, quando a gente rodou, Os modelos estatísticos, a gente reparou que a CET. Concentra as contagens de ciclistas na região central e Oeste da cidade. Isso um. Então, com isso, todos os modelos preditivos, na hora que a gente sai dessa região mais rica da cidade, eles falham miseravelmente. A gente não consegue ter uma previsão. É razoável se esse número de ciclistas é confiável ou não, a gente está usando dados do strava metro, , pra fazer também essa previsão, lembrando que a gente tem uma publicação, existem 2 publicações sobre isso especificamente, aquela segunda trata longamente sobre esse tema e como é que a gente controla, o strava metro a gente sabe que é uma. É uma fonte de dados enviesada. Como é que a gente controla esse viés com variáveis externas, no modelo e a gente chegou num modelo bastante bom, inclusive, ele tem para quem não é estatística, ele tem uma e quadrado aí de 0.8, é bastante alto esse modelo. Porém, é o que eu comentei. Ele está muito focado onde a CET tem um histórico de contagens mais forte. O legal de fazer isso foi, ele foi tipo um espelho para a gente perceber aonde que a gente tem que ir a partir de agora, Então a gente fez. Todo o workshop ali foram 40 técnicos que a gente conseguiu concentrar. A gente chamou Londres, Nova Iorque, a Cidade do México é para trazer esses técnicos que fazem na TFL que fazem lá na no New York Dotes, Como é que eles fazem um monitoramento nessas cidades e

gerar junto com a cidade de São Paulo, qual seria o modelo que a cidade adotaria, Então isso a gente fez em junho do ano passado, publicou esse caderno mais ou menos por setembro, se não me engano, esse segundo caderno e a gente tem agora o que o Cucci comentou que é um projeto que a gente conseguiu, que a CAF aprovasse que é o que não é isso que eu vou comentar aqui agora. Então a gente é primeiro. Só um dos resultados principais que a gente chegou ali é o que Comentei que o modelo de regressão, a gente tem ele e ele é bom pra algumas regiões da cidade, mas ele não é bom para outras várias outras, Temos déficit muito grande nessa cidade e a gente fez, então o que a gente chamou de um cardápio de opções de pontos de contagem, em que a CET poderia fazer um monitoramento anual ou bianual, Expandindo os territórios expandindo-se a variedade de locais que ela observa. Então não dá para fazer várias contagens seguidas no eixo Faria Lima, Hélio Pellegrino, Você tem que fazer contagem, em outros locais da cidade, então esse cardápio de opções ele permite a CET criar um monitoramento, Ou anual ou bianual Desde que ela repita esses pontos, Então a CET a gente sabe que estudou isso, tem estudado, a gente tem conversado com o pessoal, da pesquisa da CET e eu comentei que os modelos eles estão limitados na fonte, ou seja, enquanto a gente de fato não adotar. Essa variabilidade, a gente não vai conseguir criar um monitoramento, ou seja, até a próxima OD saia, a gente tem que ter um indicador no mínimo anual. Se o número de bicicletas na cidade está estagnado, se ele tá subindo, se ele tá descendo e o quanto disso está acontecendo Porque se a gente não tem isso, a gente não consegue monitorar a eficiência das políticas públicas de bicicleta, como o cucco, comentou,a gente está se preparando agora para abril, , de ir para a rua e fazer uma contagem, 218 pontos. É o que a gente chamou de contagem de linha de base. Qual é o papel dessa contagem de linha de base Ele é o papel de calibrar os modelos, especialmente nas regiões periféricas da cidade. Tá Então , a gente vai fazer essa macro contagem na cidade justamente para tentar calibrar os modelos, porque, por exemplo, com isso a gente consegue ter até uma perspectiva de viário, uma previsão de falar “olha, a gente estima que naquele viário ali são tantos ciclistas passando”, isso é possível de fazer a partir dos modelos que a gente já tem. Agora, só um comentário, então eu comentei que a gente vai abrir isso para consulta pública, é isso que eu vou falar em seguida, mas só uma diferença, Então eu comentei aqui que existe um plano de monitoramento anual ou bianual, que deve ser adotado pela CET. E esse plano de monitoramento vem da CET. O que a gente vai fazer agora que é a contagem de linha de base, ele é um esforço grande, acontece agora e pode acontecer de novo, só lá na frente, Porque aí o planejamento, a CET vai ter de diversificação desses pontos supriria aí ao longo dos anos, os modelos estando calibradores, supre essa necessidade da gente conseguir fazer um monitoramento anual ou bianual. Então, dito isso, É o que que está previsto nesse projeto, junto com a CAF está prevista a contagem de linha de base. Está prevista uma plataforma aberta de visualização dos dados de contagem de ciclista. Então a gente sabe que a CET hoje publica os dados, mas de uma forma pouco padroniza, os dados da *eco counter* estão de um jeito só, contagem manual estão de outros, da contagem automática móvel estão de outro, então isso tudo vai virar uma plataforma única que vai ser integrada com várias plataformas da América Latina e do mundo, Onde a TUMI está agindo ali como um observatório de mobilidade, então tudo isso vai estar dentro dessa plataforma. A partir dali, o histórico de contagem que são as contagens futuras todas serão encaminhadas para essa plataforma. Então a duração desse projeto é muito rápida, Inclusive comentaria aqui, aproveitando o secretário que eu estou em dúvida, o quanto ele está conseguindo prestar atenção aqui, junto com a fala dele com o Dawton, porque eu estou olhando aqui, queria muito que o seu olho brilhasse aqui secretário, porque isso de fato, é estratégico para a cidade, então assim a gente tem que apresentar resultados desse projeto em abril agora e a gente está há 1 mês, por exemplo, esperando a resposta se a CET vai participar ou não O que é crítico Então acho que você poderia ajudar a CET a se decidir aí e definir a participação dela.

Ricardo Teixeira - Só uma questão de ordem aqui. Eu estou na sala do lado. O pessoal aqui, os projetistas, nós começamos a discutir a ciclovia no Rio Tietê, de um lado, com a moto faixa do outro. O pessoal está aqui na sala do lado pedindo a minha presença lá e vou deixar o Dawton

aqui, vou para a sala de o lado tocar outra reunião lá, mas respondendo a pergunta: a CET vai participar sim. Eu vou até o final da tua apresentação. Não tem problema

flavio soares - Vamos lá então, para o último slide aqui para gente comentar. Então comentei dos parceiros, A gente tem então parceria, SMT, ciclocidade, CAF TUMI, Bloomberg Philanthropies e o que que é essa consulta pública, A gente comentou lá atrás com CUT lá atrás com a CET que essa consulta pública, idealmente, inclusive seria encampada pela CET e pela SMT, como a gente está tendo essa dificuldade aí das respostas a gente abriu, vamos abrir essa consulta pública, oxalá, A CET SMT, incorporem ela no site oficial porque essa é uma consulta para a cidade. Que é o que A gente tem essa primeira proposta de pontos. Ela tem várias diretrizes de como esses pontos foram escolhidos, porque de novo a ideia é ter uma diversificação desses pontos, com vários critérios, Porém, a gente sabe que uma coisa é o dado frio, uma outra coisa é o conhecimento de rua que ciclistas tem e ciclistas tem conhecimento de rua extremamente relevante, Então, o que que a gente quer A gente quer que vocês olhem esses pontos e também falem, ó, esse ponto é legal, aquele ponto não é legal, talvez o local seja mais ali, talvez o local seja mais lá, então vai ter um mapa online e de novo vai ser possível comentar sobre esses pontos e, mais do que isso, eventualmente sugerir novos pontos para falar “olha, eu estou sentindo que ali está descoberto”, é importante ter, Então a gente vai ter pontos em várias regiões da cidade. É, é, eu vou abrir rapidamente aqui. Então como é que vai ser essa consulta Ela é um Google formes, Que vocês já conhecem super simples, uma introduçãozinha rápida ali sobre o que é e dali vai ser possível cair em 2 lugares que é ou comentar dos pontos existentes, então vai se possível navegar pelo mapa aqui, olhar os pontos aproximar, dar zoom, etc e tal. O jeito mais simples de comentar é talvez fazer tudo em um documento só e depois colar aqui, porque o Google formes é uma ferramenta muito boa, mas ao mesmo tempo, para isso ela não é boa, Então, mais simples, faz um papel lá num Google não sei o quê. Cola aqui, No Word, e aí isso vem para a gente vai ser analisado junto com a CET, essas devolutivas, Sobre os pontos de contagem. O segundo ponto seria onde sugerir, Então a gente pede aqui que tem um padrãozinho, que é assim, olha que local que é, como é que a gente acha esse local, por que que você acha que esse local é interessante Que fluxo de ciclistas que você estima parece que tem alto Parece que tem baixo etc e tal. É isso, claro, Dentro do que cada um visualiza ali, e lembrando que não necessariamente a gente vai contar só pontos altos de ciclista, é importante que a gente conte também locais onde há fluxo baixo de ciclistas, porque isso ajuda na calibragem do modelo e a última telinha aqui, dados pessoais, porque se vocês de repente autorizarem a entrar em contato especificamente para tirar dúvidas sobre esses pontos, a gente pode entrar em contato e o perfil das pessoas que estão respondendo ali mais pra gente ter uma noção de quem são essas pessoas. Dito isso, agradeço de novo demais, vocês terem esse tempo de ouvir a gente, porque a gente insistiu muito, estamos com a equipe aqui, a Aidê está aqui, a Tainá está aqui, a Tainá que desenvolve o modelo, a Aidê técnica muito boa de transporte, ajuda a gente a supervisionar tudo isso. E Insistência muito da Tainá para que a gente viesse aqui, ocupasse espaço nesse, , de pedir um informe aqui porque a gente viu que, se não, não vai dar tempo da gente resolver isso a tempo de fazer a contagem nas ruas, tá bom É isso, gente agradeço, estamos aqui para tirar dúvidas. É quem tiver dúvidas, por favor. E obrigado novamente, mas estamos aqui para tirar qualquer dúvida que vocês tenham. Por favor, mas também não queremos atrapalhar a reunião de vocês, que eu sei que vocês tem vários temas aí para tratar.

Ricardo Teixeira / Dawton - Fica tranquilo. **/Ricardo/-** Flávio, parabéns aí pelo trabalho. Eu queria dar mais 2 informes antes de partir ali para o lado assim, ó. Existe uma licitação lá na guarda civil metropolitana, lá na Secretaria de segurança pública, de 20 mil câmeras na cidade. São câmeras inteligentes, com certeza vão contar carro, vão contar pedestre, contar bicicleta e eu queria só disponibilizar isso para nós. A CET nos seus 6600 semáforos também está preparando todos eles para que tenha uma Câmera Panorâmica. Essas câmeras também vão contar pedestres, vão contar carro, vão contar bicicleta, ou seja. Eu diria que aí, eu estava falando, falando com o Dawton, aqui em paralelo, quantos meses eu acho que aí perto de 40 a 45 meses

nós vamos ter todo esse parque, 25 mil câmeras mais ou menos em toda a cidade, contando e vendo tudo, é um grande BBB que está sendo feito na cidade, então todo esse esforço vem sendo construído pelo prefeito na linha da cidade inteligente, que é incrível, colocando isso na linha que vocês estão acompanhando, está em curso, inclusive as 20 mil lá da Secretaria de segurança pública. Já chegou a ter edital, já foi para a rua. Teve alguns problemas, o Tribunal deu uma parada, para discutir é uma coisa que já está construída e indo para a rua. A da CET é uma coisa que junto aqui com a Secretaria. Ainda está sendo preparada, mas é por isso que eu fiz esse cálculo aí perto dos 40, 45 meses nós vamos ter aí toda a cidade, com quase 25 mil câmeras, monitorando todos os nossos percursos. Eu queria dar mais esse informe, vou passar para a reunião do lado, o Dawton continua aqui, qualquer coisa também, o Dawton me chama, se tiver alguma coisa para eu falar, eu volto aqui, tá bom, gente, dá licença

Jackeline Melo - Sim, Rogério.

Rogerio - Flávio, parabéns, pelo que eu vi o trabalho que você fez, usando aquela metodologia com strava, O uso do strava está previsto aí nesse, nesse monitoramento Então essa é uma pergunta, Flávio. É sobre isso, porque é um medo de você depender do uso de um software privado. Porque quando ele chega, num momento ele pode falar, “vocês agora vão ter que pagar”, Como faz o Google com as universidades, que que fez agora, eles estão querendo, são obrigados a pagar, essa é uma questão. A outra é a aplicação desse uso da contagem de ciclistas. Porque, por exemplo, vocês fizeram um trabalho muito bom, com a identificação da ciclovia com problemas, Que deveria ser usado na manutenção, mas até agora, por exemplo, a Licitação da manutenção está parada, tem ciclovia lá que está com problema faz 6 anos aí. Por último é você falou de vir a ocupar o espaço. Eu preciso dizer isso aqui, é você é um representante da ciclocidade que está aí, a ciclocidade está no estatuto do conselho da Câmara Temática da bicicleta para indicar o representante, mas ela não faz isso, já faz, acho que uns 3 ou 4 anos, então é importante deixar registrado que a ciclocidade faz muita falta na Câmara temática da bicicleta. Fora isso, parabéns aí pela iniciativa aí da CET.

Jackeline Melo – Cucci?

Cucci - Deixa eu falar antes aí o Flávio já arremata. Eu só queria avisar a todos os presentes que embora a gente tenha a flexibilidade de alterar os locais conforme uma análise e tudo mais não dão para aumentar o número de locais, isso é contratual. São 218 pontos e esse número está engessada, A gente pode alterar os locais, mas não o total. E finalmente agradecer, não sabia da presença da Tainá e da Aidê nossa desculpa aí, Então agradeço, nossa, elas são 2 técnicas excelentes e que tem um espírito público que é uma coisa que é uma preciosidade que a gente precisa preservar e incentivar. Muito obrigado, Flávio. Agradeço também a sua apresentação e tô saindo obrigado. Tô saindo, não. Eu tô acompanhando, mas vou parar por aqui.

Ricardo Teixeira / Dawton - Eu só queria saber qual o próximo passo desse trabalho que você está apresentando Qual vai ser o próximo passo para a gente realmente ter um fruto desse trabalho para poder realmente buscar esse fruto.

flavio soares - Então eu posso responder, gente. Tudo bem. Então vamos lá. Questão do strava, Rogério é um risco, não é É uma plataforma privada, embora a gente tenha um modelo que a gente tente tirar o viés de mitigar, O viés talvez seja uma palavra mais exata. Isso vem da literatura. É um risco que a gente tem, mas, embora assim o strava metro, ele tem se consolidado, não só, em São Paulo, A gente tem usado muito, em BH tem usado muito mais, eles têm feito isso como um modelo de abertura mesmo, então eu acho difícil que eles passem a cobrar, mas é um risco, então eu acho que sim. Acho que a gente pode fazer pensar nisso como uma coisa de curto, médio prazo, mas interessante isso que o secretário falou, Se de fato tiverem essas câmeras inteligentes, a gente começa a ter um controle total do monitoramento. Então perfeito as suas observação é perfeita. Inclusive, Reduz o viés amostral do strava, Então é, é excelente. A questão da manutenção. Enfim, acho que a gente fez o trabalho. Agradeço, inclusive todo mundo que correu ali na auditoria cidadã e a questão da ciclocidade participar da Câmara temáticas que

essa é uma outra discussão. Acho que é melhor a gente nem entrar nela aqui se vocês quiserem um dia conversar, a gente conversa, mas a gente também acha que é um espaço que seria interessante ter estudos, poder trazer estudos, etc e tal, mas não é uma questão de que a ciclocidade não indica os representantes não. Ela é uma outra história. Dawton, sobre os próximos passos dessa, acho que é uma questão super importante que eu corri ali. Esqueci de falar. Então é assim, a gente vai abrir esse processo de consulta. Infelizmente vai ter que ser rápido, 10 dias. A gente queria abrir por pelo menos um mês, porque a gente sabe que é muito material para digerir, mas 10 dias a gente acha que é o mínimo para a gente conseguir que todo mundo tenha tempo de olhar o material, então o próximo passo é o quê Então, abrir uma consulta pública, a gente tem até o final do mês para analisar essas devolutivas junto com a CET, porque a CET também tem devolutivas, A gente quer talvez sincronizar ali com os históricos de contagem que já foram feitos pelo MSDP. E aí que que a gente faz, em abril a gente vai para a rua, não é, vai quem vai fazer essa contagem é o metrópole, É uma outra organização que é da galera ciclista tal, enfim, a gente já fez projetos com eles. É, eles fazem muito projeto de coisa de ruas para pedestres e tal, são uma galera muito legal. E aí que acontece Na verdade. Assim, para CAF, é importante que a gente tenha resultados até abril, Porque isso vem do edital deles, que é um edital de observatório, mas a gente tem um combinado com eles, inclusive com a iniciativa Bloomberg, que é o que a gente faz um relatório posterior, em maio executa esse relatório, provavelmente para ser publicado em junho, , que seria uma data que é boa para todos os projetos. E nesse relatório, a ideia é que ele conste, inclusive, qual vai ser o plano adotado pela CET de monitoramento para os próximos anos. Ou seja, quais são os pontos fixos que ela vai considerar para manter esse monitoramento. Vivo, Que aqueles que eu comentei, uma coisa é a contagem de linha de base, que é um esforço muito grande e outra coisa é a contagem que a CET já faz anualmente, que ela já tem uma capacidade implantada que vai ser reforçada como PHC, que é a parceria por cidades saudáveis e aí ela vai ter então uma capacidade de contar x pontos anual ou bianualmente, então. Esse plano, ele estaria consolidado ali para que a gente tenha inclusive uma transparência. Vocês sabem que a sociedade sempre ela é pública em dados abertos, Isso é uma premissa do que a gente faz, então ele é licenciado, aberto, tem as bases abertas e a ideia é que isso não seja diferente, tá Esse plano seria uma parceria com a CET - SMT, justamente por isso, para gente conseguir documentar isso, para que a gente tenha, , que as contas não fiquem toda hora mudando de local, enfim por demanda, Vocês conhecem essa história também bastante bem. É isso, gente.

Taina Souza Pacheco - E nossos códigos também são abertos, não só os dados, mas é toda a metodologia que a gente fez para o estudo que a gente vai refazer agora depois das contagens. É, tem isso também conseguem olhar e outras cidades conseguem aplicar.

flavio soares - Então, gente, agradecemos demais aí estamos à disposição. A gente vai mandar apresentação para vocês, vocês tem também o e-mail do ciclo-cidade. Então qualquer dúvida que vocês tenham posteriormente, por favor, entre em contato e a gente espera a contribuição de vocês e, por favor, espalhem também para gente ter quanto maior o número de gente olhando para isso, acha que é um bom momento.

Ricardo Teixeira / Dawton - Ó vamos espalhar,

Jackeline Melo – Flávio, para gente fechar aqui, a contribuição da Câmara será só pelo formulário ou pode fazer algum outro tipo de contribuição? Assim, para validar esses 218 pontos.

flavio soares - Isso é o formulário, o mais simples, porque eles, ele centraliza tudo. Então, é quando a gente for receber acho que é o jeito mais fácil, mas assim, só um comentário que ele não é só da Câmara temática, Ele é uma consulta pública para quem quiser, Então, tipo assim, todos os ciclistas que a gente conhece quiserem participar, por favor, mais do que bem-vindo.

Jackeline Melo - Da nossa parte a gente vai falar com a nossa informática para ver se é possível colocar o link aqui nesse formulário, no site de SMT, mas a gente conversa obrigada. Dawton?.

Ricardo Teixeira / Dawton - Oh, eu queria agradecer. O cucci trouxe o assunto. Se, se era possível incluir na nossa pauta da reunião hoje eu falei, olha, nossa pauta estava com bastante assunto. Mas eu acho prioritário e de fato, eu acho prioritário quando eu trouxe a pauta para o secretário aprovar também com certeza ele falou, é um assunto importante e vamos dar prioridade e tudo o que for necessário para dar apoio a esse trabalho que vocês vão fazer. Então, da parte da SMT, com certeza vocês vão ter apoio total, Flávio e agradeço a Cucci, a empresa que está patrocinando, eu entendi que isso já é um trabalho contratado. E que vai ser realizado a partir de abril está na rua. É isso

flavio soares – Sim.

Jackeline Melo – Haydee? Bom dia.

Haydee - É não só para dizer que a gente deixou nos comentários, no chat, o link do formulário aqui. Então se vocês quiserem para facilitar, enfim, está aí no chat, está bom.

Jackeline Melo - Tá ótimo, então, já vai constar na ata, porque todo o chat vai.

Ricardo Teixeira / Dawton - Depois vamos colocar na ata e nós vamos divulgar em todas as instâncias que nós temos acesso, através dessa Câmera temática. Muito obrigado mesmo às 2 aí também que sempre estão colaborando com esse trabalho. Realmente, já sei que vocês são excelentes técnicas e dedicadas.

Jackeline Melo - Ricardo pradas, por favor.

Ricardo Pradas - Bom dia. Que prazer ter visto a Aidê aqui a gente faz parte de um outro grupo aí do smart Cities, para ABNT. É outro fórum de discussão de fora. Bom, vamos por partes aqui, vamos dar uma geral, vou falar dos dois assuntos. É meio rápido, depois a gente abre, discute, pedaço por pedaço aí. Nós temos a licitação para 158 km de ciclovia. Com o projeto executivo drenagem, estou no parâmetro que a gente nunca ou poucas vezes teve antes, nessa magnitude. Essa licitação, é preciso atender uma normativa agora, pela 14133, da Secretaria de gestão. Vai para consulta pública. Imagino que nesse mês ainda, Eu acho que como levantado pelo Viduedo, se tem uma fase que seria muito boa, que é a fase desse desenho de projeto, que vai ser contratado. É olhar essa publicação do edital quando for publicado, porque vai ter um link com todos os unifilares de localizações das estruturas desses 158 km, que lado vai passar, qual a tipologia da ciclovia E a gente já começa a discutir a partir daí, para na hora da contratação já ter uma coisa mais bem acabada. Eu acho que é o princípio de discussão antes de ver o projeto, quando já estiver voltando para aprovação, para licitação. Então tá aí uma dica para gente fazer essa participação funcionar mais ainda e aí a gente pode instituir algum grupo para discutir essas localizações. Quando for publicado, tá . Da mesma maneira, tem +101 km que está em fase de estudo técnico preliminar. A gente está dividindo nos lotes, elaborando o termo de referência com os quantitativos corretos, aí de metragem de folhas para o mesmo tipo de projeto então são mais 3 lotes, mais 2 lotes e aí a gente vai ter que pegar, ver o dinheiro futuro, dotação orçamentária tendo o processo, a gente já vai sair pela 14133, já vai ser uma coisa com mais embasamento, já vai sair tudo numa legislação só e diferente do que era feito até agora, já. Processo das concorrências. 002 03, a contratada está refazendo trechos questionados pela SMT pelo TCM e isso tem gerado atraso na evolução de mais obras novas. Tá A gente tá vendo situações que às vezes o problema não é da execução mais de passar caminhão, onde não deveria estar passando em cima de ciclovia, o concreto não é extremamente curado ainda, mas elas estão refazendo e a gente está atendendo todas as demandas para não deixar mais pendências para trás. Mas é uma coisa que a gente está fazendo e vai evoluindo. Jaqueline agora também tá participando. Ela é fiscal do contrato. Ela está acompanhando super de perto e aí a gente aproveita da expertise dela. Como conseguir esta também para fazer esse acompanhamento. Manutenção e requalificação da ciclofaixa, ciclovias, Foi novamente antes deste, nada, tinha dado fracassado porque nenhum deles atendia aos valores do edital, a pedido do secretário. A gente refez o edital com atualização de valores, conversamos aí com corte de contas para uma consulta, para usar tabelas que

tenham os insumos que a gente não tinha em Siurb de Infra, que são os insumos de sinalização em geral, pintura e elementos de celebrização e a gente acabou utilizando o que é municipal também que é CTPO antiga, que agora da cdhu, o então isso também foi devolvido para lá, está com data de abertura da sessão pública agora para o dia 13, as 10 da manhã. Conforme o diário oficial do dia 1 do 3. A vantagem de estar agora nessa legislação nova é que essa ata, no final, se a gente tiver condições gerais, a gente pode fazer um contrato mais extensivo em até 120 meses. Não acho que seja fácil, nem simples de conseguir isso, mas é uma coisa mais consistente para a gente já enfim, deixar essa situação da manutenção, requalificação adequada. É, agora vamos ver o que tiver de dúvida aí de vocês, a gente vai é detalhando de parte a parte, mas eu vou reforçar essa ideia, principalmente que gostaria de ver uma coisa é a listagem que vai sair a listagem sobre a audiência pública. Sobre onde vai ter ciclovia e um passo à frente, já é ver os unifilares de localização e tipologia que estão sendo considerados no edital. Quando isso for lançado para consulta, é, eu vou pedir a gentileza de quem quiser participar também consultar e a gente já começar a fazer essa discussão previamente aí. É isso, gente. Agradeço. Ah! E também de ciclofaixa de lazer. A gente deve ter novamente um lançamento, Dawton está me lembrando aqui, também tem o edital que a gente vai relançar aí com valores que condizem aí, se não vai acabar dando fracassada. Mas deve seguir em frente ainda nesse mês de março. É isso.

Jackeline Melo – Lucian?

Lucian De Paula - Só um esclarecimento, então vai ser relançado a ciclo faixa de lazer, sem nenhuma mudança no termo de referência, de incorporação que a gente tinha um informe lá e eu não sei o que vai ser lançado o mesmo modelo de 2019 é isso que vai ser lançado.

Ricardo Pradas – É o mesmo que foi antes da gente suspender, para gente realinhar alguns critérios do termo de referência.

Ricardo Teixeira / Dawton – Basicamente é o mesmo, viu, Lucian. Porque, a ideia, hoje o nosso problema, na verdade, é manter o que tem hoje e está sendo proposto aqui contratar, a proposta é essa, contratar mais 200, deve chegar a 300km. Mas nesse momento já foi feito o edital passa por todas as instâncias. Qualquer mudança que tiver tem que começar do zero de novo e a gente vai perder todo esse tempo novamente. Então nós decidimos não mudar absolutamente nada, O que estava lá, porque a questão não é essa, assim, se você tem mais pessoas ou menos pessoas, tem mais apoio profissional, menos operador, apoio profissional ou se tem mais material ou menos material. A questão é que tem que tem que buscar aquilo que foi implantado que deu certo, é isso. A partir do momento que for resgatado isso e que for implantado, a gente vai dar continuidade ao processo. Isso não significa que isso não está sendo revisto, É que nesse momento, como esse processo, veja quanto tempo nós estamos tentando colocar na praça esse processo, qualquer mudança que se faça, vai lá para o zero novamente e passar por todas as instâncias, Então, nesse daqui especialmente nós resolvemos não mudar para não perder esse timing. É isso mesmo Aí é que ele tinha enviado. O grupo tinha enviado várias sugestões, não é E nós resolvemos manter o que tinha para não ter que voltar o processo do zero.Nós estamos já estudando as outras, mais 100, depois mais 100, já com todas essas sugestões que vocês estão incorporando. É isso. Vamos lá.

Rogerio - Só para perguntar para o Pradas é o seguinte, então são 158 mais 101 que ainda vai ter audiência pública, , ainda tem os da PPP, O que está parado também, não saiu o projeto que eles tinham que fazer, eles não fizeram. Aí a última pergunta é sobre você falou aqui no sei o quê 14133 Isso é uma lei, é isso A gente não está mais usando a lei 8666 para contratos Então eu vou olhar a lei, a lei lá, porque isso aí então facilitou isso que você falou de aumentar o prazo de pagamento e tal, não. O prazo de 120 dias não tem que ficar fazendo, aditamento, Enfim, são essas perguntas.

Ricardo Pradas - A lei 14 133. Ela substitui a 8666, isso que eu citei a partir de janeiro, teve uma instrução no final do ano passado, instrução normativa 01/ 2023. Eu fico falando isso para vocês anotarem, porque eu sei que vocês gostam de pesquisar e entender todo o processo, essa

instrução o da Secretaria de gestão disse que a gente já tem que elaborar estudo técnico preliminar mesmo se fosse processo iniciado na lei 8666. Então algumas coisas voltam para a gente fazer. Só isso aí não se adaptar, mas já tá e a partir de primeiro de fevereiro já está valendo para o município e a data limite para o país inteiro é primeiro de abril para não ter mais 8 666 em nenhum processo novo e ter a 14133. Têm vantagens e desvantagens. O que que essa lei fez Ela englobou todas as legislações de licitação que existiam anteriormente, os entendimentos dos tribunais de contas da união. Para formatar uma lei nova, que ainda tem coisas que carecem de decreto que regulamentem, mas no bojo total, ela receio que tem algumas vantagens, ela já atualiza alguns valores de contratação. O prazo máximo dela não é 60 meses, é 120 meses, então há possibilidade de contratação que eu possa ir renovando o serviço e a empresa contratada é conseguir manter os preços da correção por até 120 meses. Então, se tiver interesse entre poder, administração pública e a contratada, dá para ir prorrogando, principalmente, o que tange à manutenção. Eu vejo isso como vantagem dessa lei, que antes não era possível de ser feito. Então, para todos esses contratos que não são de execução de situação nova, é isso. Na base do que você perguntou, são 122 km de PPP, 158 desses que já vão fazer o executivo e vai para consulta pública. É de 30 dias, mais 10 de respostas e os 101 que a gente tá numa fase anterior ainda de colocar tudo isso em pé e colocar na nova lei para andar para frente e ainda nesse primeiro semestre a gente quer mandar em frente. Qual é a nossa perspectiva É fechar os 158 km a gente conseguindo ter um vencedor, não parando em TCM não parando em outras instâncias, não tendo mandado de segurança e prosseguindo normalmente, como deveria ser, conforme eles forem fazendo as entregas, não esperar os 158 km serem entregues, mas a cada montante que for entregue já pegar esse montante abrir uma licitação. Para ele fazer o processo seguir, então o máximo possível do que a gente quer fazer é o que a gente vem falando já em algumas reuniões é transformar a implantação da estrutura cicloviária numa rotina aí que vai ter coisas que estão mais pra frente e já em execução coisas que estão licitando a execução, coisas que estão licitando o projeto e coisas que estão tendo termo de referência para consulta e licitação. Essa é a ideia.

Jackeline Melo - Obrigada, Ricardo. Vamos a atualização sobre treinamentos de inversão de papéis com motoristas de ônibus, resumo de 2022 e metas para 2023. Carolina bom dia.

Carolina Ramos - Oi, bom dia, sou da área de desenvolvimento de recursos humanos da SPTRANS, a Ângela infelizmente teve que sair para atender outra demanda, mas eu vou falar um pouquinho sobre a atividade de inversão de papéis. Eu Acredito que a maioria de vocês já conhece a atividade, é uma atividade de treinamento que a gente realiza nas garagens. Junto com os ciclistas e motoristas promover aí é uma troca de experiências, Então, uma conversa a princípio entre motoristas e ciclistas e depois a atividade prática da inversão de papéis em que o ciclista senta lá no banco do motorista, consegue ver os pontos cegos e depois o motorista senta nas bicicletas e a gente passa com ônibus bem pertinho e depois, na distância segura de 1 m e meio para que ele tenha aí a sensação, Controlada, óbvio, é, mas que ele consiga ter um pouquinho aí da sensação de que os ciclistas passam nas ruas, É no ano de 2022, a gente fez essa atividade, não diversas garagens na cidade, a gente já tem aí mais ou menos umas 200 pessoas que foram atendidas com essa atividade. No número é pequeno porque atividade tem um número reduzido de participantes para que todos possam participar, tá É, mas a ideia para 2023 é que a gente mantenha a atividade acontecendo. Expanda para mais garagens. Em algumas garagens estão conseguindo fazer de forma autônoma. A ideia é que essa atividade faça parte aí do ingresso da reciclagem dos motoristas. Algumas empresas já estão fazendo, Então número de motoristas é maior, que tá passando pela atividade já dentro das garagens, sem o acompanhamento direto da SPTRANS, Essas atividades que eu tô falando aqui pra vocês, a gente vai junto na garagem, enfim, é essas que são autônomas. Os instrutores foram orientados por nós, realizam dentro da garagem, depois nos mandam aí as evidências. É para o ano de 2023. A gente está fazendo é um novo calendário para atender mais garagens e conseguir atender mais motoristas e mais ciclistas, Porque possam participar. Em breve a gente vai disponibilizar para vocês. A gente manda sempre no e-mail aí de vocês do CMTT, para que vocês

conheçam as atividades e possam participar. É, e a gente pede muito o apoio e ajuda de vocês, ciclistas, Principalmente para as garagens mais afastadas. É no ano passado, a gente fez uma atividade na Express, que é uma garagem que fica bem afastada, na zona leste, a gente teve um problema com o tempo também. A gente teve um dia bastante chuvoso e infelizmente, não conseguimos nenhum ciclista para participar, A gente, fez atividade, enfim, contamos experiências que a gente já tinha ouvido de vocês, mas é importante. A presença de vocês faz toda a diferença participação de vocês na atividade. Então, é o que a gente pede aí de apoio a isso, A gente vai divulgar em breve um calendário. A gente procura fazer com maior antecedência possível, pelo menos aí uns 15 dias antes, para que vocês possam se organizar. É, as atividades precisam acontecer em horário comercial, Dentro das garagens é difícil a gente colocar nos fins de semana. A gente não tem disponibilidade, infelizmente. Então, quem puder participar ou convidar colegas para participar, a gente agradece bastante esse apoio, tá E era essa a mensagem que eu tinha para passar, se alguém tiver alguma dúvida, estou a disposição.

Jackeline Melo - Aline, por favor.

Aline Pellegrini Matheus - Olá, boa tarde, é Aline aqui pela Câmara temática pelo CMTT. Carolina, boa tarde, minha pergunta é a seguinte, são 2, na verdade, qual é o universo do total dos motoristas que a SPTRANS tem para gente fazer uma comparativa de quantos por cento é esses 200 que participaram ano passado e também qual...se essa é a única ação de treinamento de prevenção de acidentes, de sinistros que vocês fazem ou o que mais que a SPTRANS faz em conjunto com as garagens

Carolina Ramos - Oi, Aline, é, já posso te adiantar aqui, que 200 é uma porcentagem bem pequena perto do total de motoristas que a gente tem. Tá É, mas essa não é a única atividade relacionada à ciclistas que a gente tem. No ano passado, a gente teve mais de 40 mil operadores que foram atendidos com atividades de treinamento, Hoje a gente tem treinamentos de ingresso que são obrigatórios para todos os motoristas, cobradores e fiscais que entram no sistema. Pelo contrato, a atividade de ingresso, ela foi obrigatória para todos os motoristas que já estavam no sistema e a gente encerrou isso no ano passado, em dezembro, então a gente passou aí todos os motoristas pelo ingresso e no ingresso a gente inclui a temática do ciclista, com atividades de discussão, com procedimentos de segurança, Reflexão sobre a prática do dirigir junto com todos os modais, incluindo também o ciclista. É, então. Não é a única atividade, até porque é como eu falei para você, não é uma atividade pontual, é que a gente não tem perna para acompanhar na cidade inteira para atender todos os motoristas dessa forma que a gente tá fazendo, Hoje, o que a gente faz A gente marca uma data na garagem, nós da SPTRANS, vamos junto, Equipe de treinamento, equipe de marketing, contatamos vocês ciclistas e a gente vai acompanhar na garagem com um grupo de 20 motoristas mais ou menos, tá Então, cada atividade a gente consegue atender aí entre 20 e 25 motoristas. É, mas como eu falei, a atividade de inversão de papel está sendo incorporada pelas garagens, conforme eles vão tendo estrutura para fazer isso autonomamente. Tá sendo incorporado junto aos treinamentos de ingresso. Que essa vivência prática, É, ela não tem o prejuízo, Ela não prejudica as outras ações de treinamento relacionado aos ciclistas, como eu falei, o do ingresso e a reciclagem de 8 horas que a gente iniciou agora nesse ano, a partir de março, as empresas vão começar a aplicar essa atividade que tem foco na redução de acidentes, na específico aí nos problemas que a empresa enfrentou durante o ano, Inclusive a redução de acidentes. Com ciclistas e com outros modais também não sei se te respondi. É só faltou o número de quantos motoristas de ônibus da cidade tem. Eu preciso checar aqui o número certinho, tá O total de operadores, são 50 mil operadores, Entre motoristas, cobradores e fiscais, tá em torno de 50 mil, 30 mil mais ou menos devem ser motorista

Aline Pellegrini Matheus - Okay, obrigada.

Jackeline Melo - Obrigada, Carol. Mais alguma inscrição sobre esse informe, desculpem. Bom. Não vejo nenhum. É o três, devolutiva sobre a ciclo de lazer foi contemplada quando o Ricardo Pradas respondeu a pergunta do Lucian e do Rogério é O quatro, implantação de faixas em locais

apontados pelo grupo CMTT para coibir e evitar infrações como estacionamento irregular sobre ciclofaixas. Dawton, por favor.

Ricardo Teixeira/ Dawton - É, eu acabei de conversar com o secretário sobre esse tema. Vamos atender esse tema, nós vamos fazer um cronograma aqui certinho, vamos fazer, vamos falar com a área operacional, que é quem que tem lá uma parte desse contrato, então eu vamos atender aqui e logo em seguida, logo que tiver esse cronograma, nós passamos para vocês até opinar. Eu vi que vocês mandaram lá pelos CMTT uma relação de locais. Nós vamos pegar essa relação e vamos, vamos seguir. Só que nós não conseguimos fazer todas ao mesmo tempo, mas nós vamos colocar e ficar alterando elas de local. Mas será contemplado e nós vamos atender ao pedido de vocês. O quinto tema aqui que vocês colocaram. Que a resposta das soluções da CET sobre os problemas mencionados. Bom, esses daqui, nós passamos para a CET é são vários problemas. Eu acho que não é aquilo, o local para a gente colocar e responder um por um que sim, tem vários locais, mas com certeza todos os locais foram mencionados que tiverem problemas, vão resolver que o objetivo é que realmente não tenha problemas em lugar nenhum, onde tem uma ciclo-faixa ou uma ciclovia, então em todos esses problemas foram citados aí o Viduedo e que tem colocado muito sobre essas questões da manutenção da ciclovia, isso de como o Pratas falou muito bem, é, elas serão feita a manutenção, está conversando, está se conversando, está sendo feita a fiscalização, está se conversando com com a empresa que está fazendo e ela vai refazer tudo que está quebrado, tudo o que não está bom, ela vai refazer. É isso. Basicamente é isso que a gente tem para colocar com relação a isso. Bom, então é o seguinte. Acho que eu queria falar sobre 2 coisas primeiro quero agradecer ao secretário que está na sala aqui do lado numa reunião como ele, falou, está numa reunião. E a gente vem insistindo na questão da continuidade. Aliás, foi tema das nossas, de algumas reuniões nossas aqui da Câmara Temática, da continuação da ciclovia na marginal Pinheiro. Embora não seja um programa da prefeitura, Mas é de interesse da prefeitura, então o secretário está participando efetivamente nessa proposta, já vem conversando sobre isso há algum tempo, mas ela depende de alguns convênios que têm que ser assinados entre a prefeitura e o estado não é, mas com certeza isso vai sair. Isso já vem sendo conversando há um certo tempo. Então o estado se mostrou, a princípio, se mostrou interessado em dar continuidade, então é isso que está fazendo ali, está conduzindo isso e tenho certeza absoluta que isso, isso vai em frente. Com relação ás ciclovias ao plano ciclo-viário, Como vocês é, colocaram desde o início em é primeiro, nós estamos falando de alguns números, São 121 km que estão sendo contemplados pelas PPPs, Esse convênio que a gente esta fazendo com a Cohab, Está sendo conduzido e não está parado, está andando a todo vapor aí. É, com certeza muito em breve vão começar, Inclusive, ser construídas as ciclovias no processo de aprovação de projeto. Nós precisamos marcar aquela reunião que nós falamos a última vez, uma reunião de apresentação dos projetos para vocês, para falar sobre o projeto, para falar sobre melhorias no projeto. Esse projeto tá sendo feito, está sendo elaborado ai pela Cohab, então são 121 km da PPP da habitação, são 158 km que estão sendo contemplados aí já num processo de já estar com o termo de referência pronto. Ele teve que voltar. Na verdade, estava publicando, mas foi solicitado que aqui já adaptasse esses novos projetos a nova ligação com essa nova legislação, então, está sendo feito, já foi feito isso na verdade, Que está sendo feita essa instrução, pelo quem está conduzindo isso é o próprio Ricardo pratas, É então.

Ricardo Pradas - Vai para consulta pública Dawton, desculpa interromper já está pronto para ser encaminhado para consulta pública aquele prazo legal de acho que 30, mas no total dá 45 dias, até marcar o recebimento de proposta.

Ricardo Teixeira / Dawton - Perfeito, muito, muito bom. É os 101 km que está numa fase de estudo técnico. Já estava numa fase adiantada que os funcionais estão sendo, já foram elaborados, está nessa fase de planejamento desses projetos funcionais para quem para que seja colocado na praça aí e elaborado o termo de referência, então e mais 48 km que daqui já estão sendo implantado. A somatória disso, se vocês fizeram uma conta rapidinha, vai dar uns 420, 425 km. De ciclovias, estou falando de novas conexões Então o nosso número da meta são 300 km.

Nós estamos tentando resgatar tentando, nós vamos resgatar ainda nessa gestão, mais de 100 km e se tudo der certo que a gente está, a gente está correndo atrás disso. É que eles sejam contratados ainda este ano. Isto nós estamos falando de contratar projeto executivo que até o final do ano, o projeto executivo contratado, poderemos dar início ao processo de contratação das obras. Então eu não estou falando de 400 km, 420 km no total aí é nessas contas. Fora isso, nós estamos aqui fazendo uma proposta e a proposta é o próximo passo, para não acontecer o que aconteceu agora. O próximo passo, nós estamos querendo colocar +300 km de projetos contratados, porque nós sabemos o tamanho desse percurso, como ele é longo, então é feito aí uma escolha selecionado uma quantidade de vias, Estamos lá buscando nas audiências públicas anteriores, em cima dos cadernos que foram que foram elaborados, não é É nas reuniões temáticas que foram feitas na época. Então tá, tá buscando todo esse trabalho que já foi realizado e acrescentando algumas outras, algumas outras propostas com o objetivo de criar. Que nessa fase de fato sejam colocadas, sejam conectadas. Todas as subprefeituras. Então o objetivo aqui é que nesse processo, sejam conectadas todas as subprefeituras. Não esteja nenhuma subprefeitura é fora do processo. Inclusive, é ontem nós tivemos, eu acho que eu vi o Arthur, acho que do Jardim Helena, que estava na reunião, não sei se ainda está, mas ontem nós fizemos uma reunião com representantes lá da zona leste, do Jardim Heleno, para consolidar um plano que está sendo proposto lá, então. Fiz uma proposta, fizemos 2 reuniões com esses representantes do Jardim Helena, eles em cima da nossa proposta estão olhando então acrescentando mais alguma coisa. E posteriormente, faremos lá na apresentação, nessa sociedade civil organizada, vamos colocar assim, para que isso seja consolidado e seja contratado os projetos. Então, a ideia é que esse processo seja contínuo. Como o Ricardo colocou lá atrás, Que esse processo seja contínuo e que ele não pare mais. Então, e que e essas reuniões que estão sendo pedidas aí pelo nesse processo É, tem de vez em quando um grupo que pede uma reunião específica com o secretário. Fiquei trazendo um assunto específico ou sobre ciclovia ou ciclofaixa, ou... e de repente é traz , termina abordando outros assuntos, mas a ideia é que realmente esse processo seja construído em conjunto com esse grupo. Eu estou falando desse grupo da sociedade civil organizada. É esse grupo de ciclista que pertence a essa Câmera temática, com certeza tenho certeza absoluta, Que a experiência de pedalar como vocês, nós não temos realmente, nós não temos. Nós temos a experiência do planejamento, que tem uma área de planejamento da própria CET, que vem desenvolvendo um excelente trabalho, tem experiência daqui, da Secretaria. Agora, após esta desse planejamento é fazer a contratação desses projetos e colocar todos os projetos na rua. Enfim. É isso, é. Nós estamos num esforço. Cada vez maior no sentido de resgatar tudo o que não foi feito no passado. Tudo o que que tem de atraso nesse processo. Que deveria ter sido contínuo de fato. Mas estamos buscando retirar todo esse atraso anterior. Então é isso. Eu queria agradecer a todos vocês pelo. Pela reunião, mais uma vez, agradecer aqui também a presença do secretário, que esteve presente aqui na reunião

Lucian De Paula - Tinha um item da pauta que era o BIKE-SP. Você está encerrando a reunião, mas você pulou esse item.

Ricardo Teixeira – Desculpa Lucian. Foi falha minha mesmo. O bike SP, numa última reunião que teve, você cobrou até da gente, mas por que está parado tanto tempo Na verdade, não está parado. Ele está hoje na Secretaria de finanças, está no jurídico e está no SEMOV. Então nós cobramos esse processo, mas o mais importante de tudo isso é que um dos itens que estava sendo cobrado por pelo grupa que está que está trabalhando é que deveria ser feito um recorte e até sugestão de vocês que fizesse um projeto piloto para poder experimentar essa proposta. Então, neste momento, nós estamos assinando aí um convênio com a USP é, conversei com o secretário está dando prioridade total nessa assinatura desse convênio está aqui no finalzinho do jurídico. Estão acertando é o termo aqui do convênio, estamos nos finalmente aqui do convênio será feito, será assinado esse convênio e a ideia do convênio é que a USP nos ajude a fazer um recorte de todo o processo e que a gente possa escolher, a proposta que se fizesse é um projeto piloto em 2 áreas. Então está sendo estudado nas nossas reuniões já estamos falando sobre isso, não é E que esse projeto piloto fosse definido a partir de uns dados que nós estamos levantando

aqui, que quem está levantando. Já esses dados é a própria USP. É isso, então acho que não tem muito que falar sobre o BIKESP, porque ele realmente não está parado e a gente está buscando essa parceria para fazer esse recorte que realmente é, a ideia é que nós possamos nos aprofundar cada vez mais nessa questão. E claro, não se aprofundar, porque desse, desse número, desse processo e desses, tudo depende de um valor financeiro para poder destinar a esse trabalho e essa proposta de projeto. É isso, Arthur, acho que o Arthur levantou a mão, Arthur.

ARTHUR RODRIGUES BATISTA NOVAIS - É primeiramente boa tarde a todos. É na realidade. Eu só queria aproveitar o ambiente e o local para poder agradecer, porque é eu não sou uma liderança do cicloativismo, mas eu sou uma liderança comunitária da região do extremo leste e eu conheci o Magno, o Magno, era para estar participando aqui, que é do movimento pedal seguro, lá do Jardim Helena ele não pôde participar em razão do trabalho dele. Ele me pediu que participasse. Mas para aproveitar o ambiente para agradecer ao Dawton, ao secretário Ricardo Teixeira, porque de pronto eles nos atenderam. Nós fomos até a Secretaria, eles ouviram nossas demandas de imediato Dawton, já entrou em contato conosco e fez essa reunião que ele comentou e nós já organizamos, foram apresentadas as propostas para o plano cicloviário na nossa, na nossa região, como a região do Jardim Helena é uma região de Planalto. É então, a movimentação por bicicleta é muito grande, mas. Principalmente por atividades do dia a dia. Então para quem vai para o trabalho, para a escola, para o dia a dia, é um transporte que se é muito utilizado, não é E a infraestrutura cicloviária é muito precária na nossa região e o Dawton se colocou à disposição, é e eu acho que foi algo muito (2:15:43 trecho inaudível) as mobilizações do cicloativismo da nossa região, propor quais seriam os melhores locais para essa ampliação Então, aproveitar o momento para agradecer. Eu Acredito que, pelo menos na nossa região vai ser feito um trabalho muito interessante e também eu queria falar para o Flávio, do ciclocidade, acredito que esse projeto quanto a contagem de ciclistas seria muito importante a gente ter um ponto na nossa região leste, porque muitas das políticas públicas voltadas para os ciclistas. Elas não atingem a nossa região justamente por essa falta de noção da quantidade de ciclistas que nós temos aqui. Agradeço a todos uma boa tarde.

Jackeline Melo - Nós que agradecemos. Lucian?

Lucian De Paula - A gente então, eu vou falar sobre bike SP, ai já amarra com outro comentário geral que ia fazer, Assim, só pra esclarecer, nós não estamos pedindo um projeto piloto agora. Nós pedimos um projeto piloto lá atrás, quando a, apesar de já ser lei apesar de já ser obrigado a colocar este programa na rua e poder pagar a população, o que é devido, porque está na lei é nós e a prefeitura falava que não implementa o bike SP porque não tinha informações. Nós sugerimos, faz logo um programa piloto no escopo reduzido que aí vocês têm todas as informações. Aí vocês avaliam o programa, vocês percebem que ele é mesmo superavitário, que ele é positivo, etc. A gente colocou o projeto piloto como forma de estudo como forma de obter informações quando essas informações não tinham. E aí, vocês fizeram uma contratação Numa parceria do banco mundial que fez um estudo. Esse estudo do banco mundial já demonstrou, colocou na planilha colocou que é um benefício gritante de que cada uma unidade de dinheiro investido no bike sp gera um retorno acho que de 14 vezes eu já nem lembro mais os números detalhados, tá lá porque a gente já está dando um ano que eles fizeram apresentação deles. Então, já demonstraram por A+B, que é um programa não só superavitário, mas extremamente superavitário. E a gente quer assumir que passando essa etapa tapa, não é mais hora de colocar projeto piloto porque o projeto piloto a gente faz para estudo. Agora que a gente já tem demonstrado que é um programa superavitário, que é uma coisa positiva, é hora de implementar o programa plenamente. A gente está precisando começar o programa que a gente aponta como problema é uma política de eterno planejamento, onde a gente fica sempre falando que a gente precisa de mais dados e mais dados e nessa busca por mais dados, a gente não faz, a gente não executa a política pública, aquela que a gente fica justificando com mais dados. Entendeu Então assim, esse programa piloto. A gente pediu lá atrás porque não tinha estudo. Agora já teve estudo

que já demonstrou por A mais B a gente quer que tem o programa inteiro, a gente quer que tenha um programa inteiro na rua. Essa busca por mais dados vou falar assim, o programa que eu Flávio apresentou, por exemplo, é excelente, é muito bom, é muito necessário. Acho muito bacana a iniciativa e a forma como como foi apresentada a metodologia é impressionante, ela de uma excelente qualidade, então. O Flávio, a Aidê, todo mundo está de parabéns e não vejo uma crítica ao que eu vou falar agora. Não é uma crítica a vocês, é uma crítica a prefeitura, não a Vocês. O trabalho é excelente. A prefeitura precisa de mais esses dados para executar a política pública, para fazer ciclovia. Esse é o meu questionamento, os dados que a gente já tem até agora eles já não são suficientes para a gente perceber que é uma necessidade muito grande a gente aumentar a malha cicloviária, a gente fazer estímulo aos ciclistas, a mobilidade ativa. O que eu quero dizer é que, sim, nós já temos hoje dados suficientes para gente poder executar a política pública. Tanto é que isso já está na legislação do política nacional de mobilidade urbana, o plan mob que cuja as metas nós estamos extremamente atrasados, etc. Então, assim, não fique entrando nessa espiral de a gente vai fazer mais dados, mais piloto, mais estudo como forma de evitar simplesmente por para rodar a política pública. Sabe quando a gente teve 400 km de ciclovia, Isso aí podia ser uma prova que era uma prova de conceito. Esse conceito está mais do que provado e agora a gente fica. Eu estou vendo que você está correndo atrás, realmente está propondo a gente 300 km está propondo aumentar para mais 100km, para mais 400. Só que a gente já está no segundo mandato desde que a gente parou de fazer ciclovias assim, então a gente está aumentando de 300 para 400, mas o nosso déficit é de 800 km de ciclovia, então assim. Isso é extremamente problemático que eu estou falando assim, as iniciativas de produção de dados, produção de informação são importantes, mas elas não podem servir para a gente ficar empurrando com a barriga a execução das políticas públicas, porque enquanto a gente está reestudando uma coisa que a gente já sabe, por exemplo, quando eu falei da visão zero, por que que nos últimos 5 anos é ficou estável o número de mortes a gente já sabe, visão zero já está testada e provada há 20 anos, quando a gente adotou. Quando São Paulo adotou visão zero, não foi por um experimento, foi porque era uma política de sucesso que São Paulo pretendia copiar. Então assim, quando essas coisas acontecem, a gente não precisa investigar o porquê que faz 5 anos que morre o mesmo número de pessoas. A gente já sabe. Por isso, quando a gente vai fazer o bike SP, a gente, não precisa de mais um projeto piloto. Se a gente já fez as coisas, quando a gente vai fazer ciclovia, a gente não precisa mais saber quantas pessoas vão de bicicleta, se a gente já sabe que quando você constrói ciclovias, mais pessoas passam a andar de bicicleta, entendeu Então assim, é muita frustração, porque a gente. Parece que a gente está tendo um avanço quando é prometido, fundos de estudo, pilhas de estudo, novos estudos, avaliações técnicas, avaliações jurídicas, avaliações decisivo, essa de é avaliações de todas as sopas de letrinhas. Mas a parte que de fato vai salvar vidas primeiro promover o maior uso da mobilidade ativa. Segundo, é combater mudanças climáticas. Terceiro, essa parte de fato executado ali, ela nunca chega. Ela está sempre atrás de mais uma cortina de um estudo.

Ricardo Teixeira / Dawton - Eu só vou falar pra você o seguinte. Eu só não vou concordar com você de uma coisa. É que nós já fizemos que não foi feito essa que é a questão, os experimentos que foram feitos até agora, eles são feitos em lugares pequenininhos que realmente não... elas são boas, são boas experiências, são boas experiências. Deu certo. Deu certo, mas aqui é diferente. Nós temos, nós temos que experimentar sim que tem órgãos aqui interno, tem órgãos externos, tem órgãos fora da nossa Secretaria que nos cobram e nós temos que dar resposta e essas respostas. Hoje eu não as tenho e eu só vou ter essas respostas. É e eu quando eu falo, estou falando da instituição SMT, nós só vamos ter essas respostas depois que experimentar. Então, o projeto piloto nós vamos fazer sim. Porque nós temos que ter essa resposta. Essas respostas elas têm que ser verdadeiras, eu tenho que ter certeza da resposta que eu estou dando, porque eu como defensor também do projeto, eu quero dar uma resposta que eu não preciso voltar atrás. Então esta é esse projeto. É um projeto que eu considero bom realmente, eu considero bom, mas ainda falta muitas respostas que eu não tenho, Então nós temos que buscar essas respostas e nós vamos ter essas respostas com certeza, após os estudos, então nós esperamos tanto tempo, vamos esperar mais um pouquinho. E assim não desanime, como eu não

desanimei, porque nós vamos de fato dar prosseguimento e vamos chegar a uma conclusão que nós vamos fazer aí uma proposta para prefeitura, porque isso envolve com certeza, um valor específico ou tem que fazer uma proposta e tem que ser aprovado depois, lá junto à prefeitura é dessa proposta de projeto. Sabemos de todos os benefícios sempre. Eu li o processo muitas vezes, li os estudos muitas vezes, Sabemos dos benefícios e claro, se não consigo implantar ele inteiro de uma vez, vamos implantar por partes sim. Então o problema é piloto, pode ser realmente o início de um de um projeto grande. E esse projeto piloto, o resultado dele no ano seguinte, vai para implantar um projeto piloto tem que esperar um ano para poder dar encaminhamento e o piloto é feito para ser um piloto mesmo a partir do momento que achar o caminho correto que o projeto piloto ele tem essa, ele tem o verdadeiro objetivo do projeto piloto, é no entanto, o projeto. Vejo tudo que tem que ser corrigido a parte, todas as arestas. Falo agora estou em condições de implantar um projeto conforme está sendo planejado. É isso, não é Eu não vou ficar aqui falando sobre isso muito tempo que eu sei que você gosta muito desse tema, não é E o tema realmente é importante, não é Eu, eu considero realmente muito importante e nós não, não estamos enrolando, nós estamos trabalhando, trabalhando muito para poder fazer isso dar certo. Então é isso. Eu não sei se tem mais alguém que queira falar. Passou 1 hora do nosso horário da nossa reunião.

Lucian De Paula - Bom, particularmente, no BIKESP que eu queria ouvir o Ricardo Teixeira falando, Dawton, não sei se ele está mais ai, mas esse é um que eu gostaria dele comentasse.

Ricardo Teixeira / Dawton - Ele não, ele não está mais aqui, podemos até na próxima reunião que ele vai participar de todas, não é Podemos até na próxima reunião colocar como inicial para gente poder falar a respeito desse assunto, mas de uma coisa pode ter certeza, esses assuntos eu estou tratando com ele diretamente e ele está assim, sendo que está do que está sendo feito e está dando todo o apoio necessário para poder fazer esses encaminhamentos. Muito obrigado, um bom almoço e um bom final de tarde.

Todos se despedem.

CHAT:

[10:08] Alexandre Bergamini(Convidado)
bom dia a todos!
[10:08]
Flavio Soares (computador) (Convidado) foi convidado para a reunião.
[10:09]
Jackeline Melo saiu do chat.
[10:10]
Fabio Saraiva (Convidado) saiu do chat.
[10:13] Lucian De Paula

Pode por em tela cheia, pra facilitar visualização

[10:14]
Marcelo Moraes DR (Convidado) foi convidado para a reunião.
[10:14]
Johnson DR CET (Convidado) foi convidado para a reunião.
[10:14]
Simone BZO (Convidado) saiu do chat.
[10:15]
Rafael (Convidado) foi convidado para a reunião.
[10:16] Rogerio (Convidado)
daria para expandir o slide opois nao vejo direito
[10:16] Rogerio (Convidado)
colocar no modo apresentação

[10:25] Simone Penninck (Convidado)
Aqui está ok

[10:51] Rogerio (Convidado)
https://jornalbicicleta.files.wordpress.com/2021/11/plano-de-acao-global-decada-2021-2030.pdf
[10:53]
Vera Penteado (Convidado) foi convidado para a reunião.
[11:03] Simone Penninck (Convidado)
demanda induzida
[11:05] Lucian De Paula

Se ela estivesse em velocidade compatível com a vida, não teria falecido com cinto ou sem cinto

[11:05] Lucian De Paula

Os preceitos da Visão Zero são justamente que um erro como não usar cinto, estar alcoolizado ou não olhar antes de atravessar não resultem em mortes

[11:06]
Yuri (Convidado) foi convidado para a reunião.
[11:06] Rogerio (Convidado)
Sobre o trabalho de ação educativa com na escola eu escrevi sobre o assunto https://envolverde.com.br/cultura-da-bicicleta-se-aprende-na-escola/
Prêmio Abraciclo: Cultura da bicicleta se aprende na escola - Agência Envolverde
Esta reportagem assinada pelo jornalista Rogério Viduedo foi publicada originalmente no dia 7 de abril de 2020. Neste 17 de novembro de 2021 recebemos a notícia de que venceu o prêmio Abraciclo de ...
[11:08] Simone Penninck (Convidado)
Falta fiscalização.
[11:10] Bike Zona Sul (Convidado)
Vamos parar de falar ACIDENTE O termo correto é SINISTRO
[11:15]
Rafaella Basile foi convidado para a reunião.
[11:16] sasha
A ABNT e diversas instituições internacionais não tem dúvidas: ACIDENTE de trânsito é um termo inadequado e que atrapalha muito. A Prefeitura tinha determinado que faria a mudança mas recentimente, sem justificativas razoáveis, retrocedeu. Vamos avançar

[11:32] Lucian De Paula

Foi uma ótima apresentação, Flávio

[11:32] Aline Pellegrini Matheus
Excelente! Obrigada, Flávio! Teremos uma ótima base de dados com essas contagens!
[11:34] Ricardo Machado (Giro Preto)
Ótima apresentação, Flávio! Parabéns a você e as pessoas envolvidas no processo e na pesquisa!
[11:34] Simone Penninck (Convidado)
Parabéns Flávio e Tainá pelo trabalho!
[11:34] Angela SPTrans (Convidado)
pessoal, preciso me ausentar da reunião. Carol está presente.
[11:35] Aquilla Couto
Gostaria de sugerir o modelo de São José dos Campos de implantação das câmeras. Muito interessante e um exemplo de gestão pública visto que a atualização das câmeras e software fica tudo por conta da empresa contratada..
like 1
[11:35] Luis Gregorio (Convidado)
Otima apresentação Flavio, muito esclarecedora.
[11:36]
Bike Zona Sul (Convidado) foi convidado para a reunião.
[11:39] sasha
Será muito bom se o levantamento for contínuo, como em outros países. A quantidade de ciclistas pode mudar bastante ao longo das horas, dias, meses e anos. Isso poderá ser resolvido com as prometidas 25mil câmeras de monitoramento. Ótima notícia essa, se sair do papel
[11:41] sasha
A Prefeitura poderia detalhar essa promessa/política Do que depende, cronograma, recursos, dados sobre ciclistas, etc
[11:42] Haydee
Link pro formulário: https://bit.ly/consultacontagens

Consulta Pública sobre Monitoramento de viagens de bicicleta em São Paulo/SP
O Plano de Ação Climática do Município de São Paulo 2020-2050 (PlanClima), lançado em 2021, estabelece como meta que 4% do total de viagens realizadas na capital seja feito em bicicleta até 2030, o...
[11:45] Flavio Soares (computador) (Convidado)
Obrigado pessoal! Boa reunião
[11:46] Allan

Flavio. Você vai compartilhar o material apresentado

[11:46] flavio soares
Sim, envio para a SMT
like 1
[11:47] Allan

Excelente iniciativa. Parabéns aos envolvidos.

[11:56] Aline Pellegrini Matheus
O tempo que está demorando pra sair essa licitação das Ciclofaixas de Lazer, já daria pra ter feito o processo do início e acatado boa parte das nossas sugestões...
[11:58]
Rogério Ramos - SMT AT (Convidado) saiu do chat.
[11:59]
Anderson Augusto "Ciclonauta" (Convidado) saiu do chat.
[11:59]
Anderson Augusto "Ciclonauta" (Convidado) foi convidado para a reunião.
[12:00]
Vera Penteado (Convidado) saiu do chat.
[12:01] Alexandre Bergamini(Convidado)
boa tarde a todos

[12:12] Carolina Ramos

Aline Pellegrini Matheus o número atual de motoristas é 29.697

[12:12] Aline Pellegrini Matheus
Obrigada Carol!
[12:20] ARTHUR RODRIGUES BATISTA NOVAIS

Carolina Ramos Sou uma liderança comunitária da região do extremo leste (São Miguel / Jd. Helena / Itaim e etc.) me coloco a disposição para auxiliar na mobilização de ciclistas de nossa região para participar destes treinamentos! Segue email arthurrodriguesb.n@gmail.com

[12:26] Haydee
Arthur, há vários pontos de contagem previstos, tanto pra região Leste 1 quanto Leste 2.
[12:26] Carolina Ramos
ARTHUR RODRIGUES BATISTA NOVAIS

Carolina Ramos Sou uma liderança comunitária da região do extremo leste (São Miguel / Jd. Helena / Itaim e etc.) me coloco a disposição para auxiliar na mobilização de ciclistas de nossa região para participar destes treinamentos! Segue email arthurrodriguesb.n@gmail.com

Obrigada, Arthur!

[12:28] ARTHUR RODRIGUES BATISTA NOVAIS
Haydee

Arthur, há vários pontos de contagem previstos, tanto pra região Leste 1 quanto Leste 2.

Caso queriam podemos alinhar com os movimentos de nossa região quais seriam os melhores pontos, apenas para complementar e nos ajudar também!

[12:31] Haydee
Arthur e demais, convido a todos e todas visitarem o link (https://bit.ly/consultacontagens) abrirem o mapa e darem suas contribuições.
Consulta Pública sobre Monitoramento de viagens de bicicleta em São Paulo/SP
O Plano de Ação Climática do Município de São Paulo 2020-2050 (PlanClima), lançado em 2021, estabelece como meta que 4% do total de viagens realizadas na capital seja feito em bicicleta até 2030, o...
[12:32] Magno - MPS (Convidado)
ARTHUR RODRIGUES BATISTA NOVAIS estou na reunião acompanhando na medida do possível
[12:33] Lucian De Paula

Já tivemos certeza no estudo do Banco Mundial

[12:34] Magno - MPS (Convidado)
Obrigado pelo fala e o posicionamento, não diria nada além do que foi dito.
[12:35]
[12:36] Lucian De Paula

Foi um prazer conhecer o Arthur, obrigado pela participação