
REUNIÃO CÂMARA TEMÁTICA MOBILIDADE A PÉ – 13 JUNHO 2023

Data: **13/06/2023 (terça-feira)**

Horário: **10h10 (online)**

Participantes:

Poder Público:

Antonia Ribeiro Guglielmi - SPOBRAS
Celso Goncalves Barbosa - SMT
Dawton Roberto Batista Gaia - SMT AT
Fabio - CET
Fabio Saraiva - SETRAM
Jackeline Morena de Oliveira Melo - SMT AT
josefina - CET
Lea Lopes - SMT AT
Marcos Alessandro Ruiz - SETRAM
Paulo Flores - CET
Rogerio de Oliveira Ramos - SMT AT
Rose - CET
Rosi - CET
Sergio Amaral - CET
Vanessa Gac Leal - SETRAM

Sociedade Civil:

Amanda Machado De Liz
Ana Claudia
Élio Camargo
Evandro S. Silva
Gilberto de Carvalho
Marcelo Fortin
Mauro Calliari
Sandra Ramalhos

Pautas:

1 - Revisão do Plano de Metas. Explicações da Prefeitura sobre as mudanças na meta de redução de mortes e ações para fazer frente ao problema do aumento de mortes e

2 - Acompanhamento do início das obras do novo calçadão.

Dawton - Bom dia a todos estamos dando início a mais uma câmara temática mobilidade a pé. Hoje temos apenas duas pautas. Mauro, você quer falar alguma coisa?

Mauro – Oi, Dawton, nós estamos com uma pauta enxuta para poder atacar esses dois pontos. Aquela nossa eterna pendência das calçadas, eu fico pensando seria até interessante ver que o novo secretário acha, como a gente consegue abordar um negócio, que a secretaria de subprefeituras não quer falar, que é justamente como funciona com relação às calçadas privadas, esse é um tema que a queria deixar registrado que você está sempre tentando fazer esse tema aparecer na pauta, mas faz mais de um ano que a gente tenta pautar isso aqui ou não consegue, ou não querem. É estranho esse tema. Mas os outros são relevantes, acho que vai ser bom para poder seguir.

Dawton - Mas eu acho que nós vamos conseguir, Mauro. Estavam na história das homologações do contrato isso realmente estava dando muito problema, porque sempre é essa história do contrato e da homologação sempre dá muito trabalho, e termina sendo muito demorado sempre fica difícil a gente vencer essa etapa. Eu vejo dos projetos que nós estamos elaborando aqui das propostas que nós estamos elaborando para os trabalhos que estão sendo desenvolvidos pela CET que é a nossa área técnica e eu vejo como é difícil concretizar os trabalhos. Então, fico tentando sempre vencer essa etapa que não é fácil porque assim você faz um planejamento depois do planejamento você faz uma proposta em cima desse planejamento, depois dessa proposta você elabora um teste faz os projetos ou funcionais, depois você elabora um TR para poder contratar o projeto mais a obra ou somente o projeto e depois a obra isso dependendo do que se propõe, isso tá em fases diferentes, e claro que cada uma dessas etapas ele tem um tempo, você não consegue vencer esse tempo porque o tempo são legais são tempos que você tem que respeitar você não tem como ultrapassar esse tempo, então isso termina virando um problema para gente administrar porque depois de tudo, de todas as etapas vencidas, nós temos que buscar o dinheiro, porque eu só consigo colocar em prática depois que esse dinheiro tiver disponível aqui. A gente chama de uma nota de reserva que você tem que colocar nesse pacote para poder contratar. Enquanto essa nota de reserva não tiver disponível, depende de muitas assinaturas a partir lá do nosso pedido até ela chegar à secretaria financeira e último sempre vai para frente do prefeito da o ok final lá, a parte de Finanças, das Finanças, isso tem um tempo de é um tempo de amadurecimento mesmo de todo o processo a partir do momento que tiver liberado verba essa nota de empenho, aí sim é dado início ao processo de contratação e tudo mais. Então é isso que a gente tá buscando nas nossas propostas aqui.

Celso – Pessoal bom dia! Peço desculpas pelo atraso. Eu estava numa outra reunião, aliás, tem outra de novo, a agenda é meio apertada, mas eu faço questão de participar dessas reuniões temáticas aqui para poder estar inteirado das dificuldades das demandas de vocês. Então estou aqui à disposição, tá bom. Só vou avisar que 11 horas eu vou ter que deixá-los porque tenho outra reunião. Vou me apresentar a todos. Meu nome é Celso eu assumi aqui a secretaria de trânsito, mobilidade e trânsito. Já trabalhei no DSV já trabalhei aqui na prefeitura na SPTRANS, na CET. Já trabalhei no DER, minha última função foi no DER e agora voltei para prefeitura, eu conheço um pouco aqui da secretaria e farei possível para ajudá-los podem iniciar, estou a disposição de todos. Obrigado

Mauro - Bom dia, secretário. Eu estou como coordenador da parte da sociedade civil da câmara temática e eu queríamos aproveitar a sua chegada para reverberar alguns pontos, em relação à Câmara temática, a importância dela e o que eu acho que a gente tem discutido aqui que pode interessar e onde a gente mais precisa talvez da sua atuação. Primeiro ponto eu acho que a gente tem uma situação em São Paulo que é um paradoxo e a gente precisa da sua da força de todo mundo que tá aqui para poder resolver esse paradoxo. É o seguinte o pé é o meio de transporte mais usado na cidade de São Paulo e no Brasil, mas ele é mais invisível. Isso parece banal, mas ele pauta todas as dificuldades que a gente tem na cidade, principalmente em relação aquilo que a gente não está vendo. Quando a gente vê pesquisa da OD da origem e destino que o senhor deve conhecer bem, aparecem as viagens exclusivamente a pé, exclusivamente ou então majoritariamente, o transporte principal, o que que não aparece lá, todas as viagens que incluem o pé para acesso até o transporte ou entre os transportes. Então quando a gente sai desse que já é o maior meio individualmente, hoje, só 30% da viagem já são feitas exclusivamente a pé, quando a gente inclui todas essas outras a gente chega a algo entre torno de 60 e 70% dependendo do

estudo. Então nós estamos falando do maior transporte. Isto é o que mais causa estranheza quando a gente vê a cidade desenhada do jeito que ela é como é que essa cidade desconsidera esse fato. Então eu acho que assim sugerindo, eu tomo a liberdade de falar com o senhor do que que a gente precisa falar com relação a isso, primeiro, essa Câmara temática eu acho que ela é um lugar que tem sido um palco de discussões interessantes. Segundo, a gente precisa garantir que esta prioridade seja de fato dita pela secretaria. O que a gente tem visto nos últimos anos uma dificuldade, primeiro que a pauta do pedestre não aparece, nunca vi secretário, poucos secretários falam, a gente tem acompanhado uma troca bastante grande como o senhor sabe, pouco secretário tem falado com firmeza sobre a prioridade do pé para acessibilidade, para todo mundo, para cadeirantes, para pessoas mais jovens, então a sua presença aqui eu acho que é muito bem-vinda, mas ela tem que se transformar no nosso entender num compromisso, a secretaria lançou várias iniciativas e acho que a gente o que a gente tem visto aqui é que elas são muito boas, mas são muito pequenas e eu acho que aquilo que a gente pode ver é um confronto entre dentro da estrutura interna da secretaria de mobilidade, o que a gente tem uma prioridade para fluidez do trânsito e alguma pouca prioridade para pedestres no meio disso tudo pedestres ciclistas todos os transportes ativos, mas estou falando aqui da Câmara de pedestre é claro que a gente trabalha junto com a câmara temática de bicicleta, normalmente, mas pela escala que nós estamos falando a gente fala de pedestre mesmo porque é o que faz diferença na escala dos movimentos. Então assim cabe ao senhor resolver esse conflito. Se alguém da CET falar “nossa, eu estou sendo cobrado para aumentar a velocidade média, diminuir o engarrafamento” alguém deveria estar sendo cobrado para falar “bom então, olha, nós também não aceitamos dificuldades para pedestres”. O que a gente tem visto nos últimos anos um aumento do número de mortes em São Paulo. Claro que tem um grande fator que é o de motocicletas, mas se você olhar as estatísticas a gente tinha visto uma queda constante no total, pedestres inclusive o que a gente tem visto Estabilizou, parou de cair. E aqui, nós achamos que tem um grande fator ligado a isso que é a falta de fiscalização. E aqui eu gostaria de ressaltar que a secretaria tem sido muito pouco assertiva quando se fala de fiscalização. Eu acho que o medo que qualquer secretário de mobilidade tem em São Paulo é de se transformar de ser visto como o vilão pelo motorista. “Ah é o cara que está multando, a indústria da multa”, e a gente entende claro que tem isso aí. Agora sim o que parece que falta é um balanço nisso de falar “olha, pera aí, nós estamos com tanto medo de ser vistos como parte da indústria da multa que a gente deixa de multar quem tá passando o sinal vermelho” e é o que está acontecendo, principalmente se a gente olhar aqui saída de sinais. A gente tem até falado, o último secretário falou que os sinais que a gente tem hoje não têm radar contra a maior parte deles não tem nenhum radar que sinaliza a ultrapassagem sinal vermelho. Isso é um descalabro. O que a gente vê, não só o número de mortes aumentou, mas também a sensação de insegurança então eu acho que cabe aí, não tem jeito quem é a figura que tá na frente da secretaria é a pessoa que tem que falar, olha nós vamos defender pedestres, todos somos pedestres. O que a gente vê na campanha do Maio Amarelo é normalmente é uma campanha mais difusa. Tenta falar um pouco sobre os perigos do trânsito e tal, mas acaba sendo uma mensagem difusa que fala olha pedestre cuidado, ande na faixa, motorista... Acaba sendo uma coisa difusa sem atingir o âmago da questão que é um ser humano que pesa 70 kg está sendo abalroado por uma máquina de 700. Então, eu acho que aqui tá faltando um pouco de prioridade é o senhor que pode mudar isso. O prefeito tomou uma atitude que a gente considera muito errada que foi abandonar a meta de redução de mortes no trânsito. Isso foi lançado com pompa e circunstância no edifício Matarazzo alguns anos atrás, o visão zero e ele foi sendo abandonado, claro que o programa não acabou, mas a gente vê que deixou de ser uma guia, deixou de ser aquele programa. Então a nossa sugestão é que esse programa seja retomado que o número de morte seja divulgado a gente hoje, para o senhor ter uma ideia, recebeu a informação do número fechado de 2021, poucos meses atrás nunca nesse neste fórum nem no CMTT onde o senhor também imagino que vá se apresentar. Nunca foi apresentado o de 2022, nós estamos em 2023, em junho no meio do ano. Isso me parece um ato político, não um ato técnico, porque o INFOSIGA já tem esses dados. O INFOSIGA é dado um Estadual. Não há nenhuma razão para a gente “ah não tem problema depois acerta um ou dois números”, mas não há razão para a gente não estar falando disso aqui. Eu acho que essas questões que eu gostaria de estar colocando para o senhor com certa ênfase. A gente nem se conhece, mas eu acho que são questões que podem fazer a diferença política para uma gestão. Uma gestão que se preocupa com a vida é uma gestão que se preocupa com aquele meio aquela cola que é a cola de todos os transportes que é o pé. E aí estou falando do pé, mas aqui também nesse fórum aqui a gente

também fala de cadeirantes, a gente também fala de todos os tipos, passageiros de ônibus, que não existe um fórum que discuta isso. Então a gente está tentando tratar dessa cidade que está no plano diretor pelo menos nos objetivos iniciais que é uma cidade que está se preocupando com a mobilidade ativa. Para terminar eu queria falar de uma coisa que eu acho que é interessante e eu gostaria de falar muito bem da qualidade das pessoas da secretaria, eu sei que provavelmente já conhece a maior parte das pessoas, mas neste nosso trabalho a gente toma contato com muita gente que faz projetos muito interessantes. O que a gente sente Alguns desses projetos não têm a força, mesmo que todo mundo que tá aqui faça força, o Dawton tenta fazer essa mediação, mas eu acho que também tem a figura do secretário que pode fazer com que alguns bons projetos consigam serem catapultadas, multiplicadas, áreas calmas é um super-Projeto bom. Ele demora um pouco, ele é um projeto mais assim quando você abaixa a velocidade aí à gente tem visto pouco redesenho de calçadas nesses projetos. Isso pode ser muito acelerado. Isso é uma bandeira desde uma bandeira eleitoral até uma bandeira moral eu acho. Outro exemplo interessante, a questão das Calçadas, essa meta das calçadas de um milhão e meio de metros parece muito, não sei o senhor já tomou contato com ela, mas não é, porque se a cidade tem 30 mil quilômetros de rua, vezes dois lados são 60 mil vezes em metros que a pessoal fala é 60 milhões de metros e a gente está falando que a meta da prefeitura é melhorar um milhão e meio. Então são nuances que a prefeitura podia aproveitar e falar não é mais um milhão e meio, é três e nós vamos ficar agora não é mais ter essa história de buraco na calçada sendo que o proprietário que é o responsável não tá sendo multado porque a secretaria de subprefeituras não multa, então eu acho que tem uma série de coisas que o senhor pode fazer para fazer com que o próprio trabalho da secretaria seja mais visto. O último exemplo, a gente fez aqui nesta câmara, como é que essa Câmara trabalha uma pesquisa e o pessoal da CET, Aline, coordenou todo mundo que tá aqui, tá muita gente envolvida, inclusive da sociedade civil, que mostrou uma coisa sensacional, mostrou assim que os pedestres estão com medo de atravessar nos sinais. Muitos deles não conhecem como é que funciona o sistema do homenzinho vermelho piscante. Um exemplo de uma informação que surgiu nessa câmara que surgiu graças a um trabalho de pesquisa interna de vocês e agora o que precisa Opa! Nós obtivemos uma informação importante, é uma velocidade de implantação e aí que eu acho que a sua figura é fundamental, é aquela que figura que faz com que a coisa possa acontecer de verdade, falar assim, legal aprendeu que temos problemas nos sinais vamos fazer isso aqui uma implantação a rodo vai fazer. Porque não adianta a gente tem muitos bons projetos que são muito pequeninhos se eles não forem escaláveis não vai, eu acho que aí terminando a mensagem para o senhor. Eu acho que se a sua gestão nesse tempo que tem aqui até o final da gestão Nunes, se a gente conseguir ter a sua presença e a sua força para poder multiplicar esses projetos, eu acho que a gente tem chance de ver resultados muito rapidamente, eu desejo boa sorte para o seu trabalho e a gente se coloca à disposição aqui, especificamente nesse tema, mas lembrando que é o tema que abarca todo o tema da mobilidade na cidade.

Celso - Não eu agradeço as palavras. Muito bom ouvir isso de vocês e também gostaria de dizer a uns anos atrás, eu tive oportunidade de conhecer um pouco mais projetos voltados a pedestre em Londres que é uma cidade onde eles já deixaram de priorizar os veículos há um tempo. Eles têm feito algumas prioridades para pedestres então eu pude acompanhar alguns projetos deles onde eles deixaram, começaram a inutilizar ruas no centro de Londres para transformar em calçadões para pedestres. Eu achei uma iniciativa muito interessante por isso também eu faço questão de participar desta câmara porque eu tenho certeza que eu vou debater com gente inteligente, com gente que tem essa visão e que tenha esses projetos também para me apresentar porque eu também assumi a cadeira aqui faz um mês, então eu estou tomando pé de tudo que temos aqui na secretaria, mas é um assunto que me tem entusiasmo sim. Eu, como disse, eu já conheço projetos voltados a pedestre, acho muito interessante, muito importante porque eles trazem muitos benefícios, milhares de benefícios, até comércio, questão de locomoção, acessibilidade também é outra pauta importante para cadeirantes e tal. Então, é muito importante que você citou alguns projetos, quero tomar pé de projetos que temos aqui internamente para poder desenvolver sim então vamos trabalhar juntos para que a gente possa fazer andar tá. Então é isso, da minha parte dizer que eu gosto muito dessa pauta acho que é uma pauta importante sim e é o futuro porque em outros de países primeiro mundo isso já está acontecendo e eu pude ver isso de perto tá. Então, não vai passar despercebido da minha gestão tá. É isso que eu gostaria de deixar, essa mensagem tá bom, então vou passar a palavra para a gente continuar.

Dawton – Antonia. Bom dia,

Antonia – Bom dia a todos. Eu sou Antonia, aqui do planejamento da SIURB, a pedido aí do Dawton, eu trouxe para apresentar para vocês um pouquinho do projeto do calçadão do Triângulo histórico. Vou fazer uma apresentação rápida para os que não conhecem entenderem o que é o Projeto em que estágio que nós estamos agora. Vou pedir licença então para compartilhar aqui a tela.

Apresentação Requalificação Triângulo Histórico.

Antonia – Acho que é isso Dawton. Aí eu fico à disposição para tirar as dúvidas de todos.

Dawton - Vocês têm alguma dúvida?

Mauro - Oi Antônia, obrigado pela apresentação. Esse é um assunto difícil da gente assistir apresentação sem lembrar-se do tanto de apresentações que houve. Eu lembro até da época do Chucre ainda que o cronograma fosse algo como “Ah não a gente faz isso em um ano e tal”. Já se previa certo trabalho, mas é inacreditável como esse projeto foi sendo atrasado ou foram se descobrindo esses fatores que você falou do subsolo e tal, mas que bom que tá andando . Eu queria saber uma coisa especificamente sobre o piso imobiliário. Quando você colocou aqui as fotos, não sei se você lembra existia uma câmara, o conselho de calçadas eu acho que chamava assim na época do prefeito Dória, e eles se juntaram para poder escolher o piso e eu queria saber assim, você mostrou alguns croquis, mas eu não sei se vocês já fizeram algum teste com esse piso, onde que ele tá, onde que a gente pode ver que trecho que vocês já colocaram para a gente poder ver. Eu queria especificamente perguntar sobre o que foi o que deu para aprender com os erros da Sete de Abril que houve uma foi um projeto que bonito na aparência, mas que foi um desastre na prática. Logo um ano depois ele já estava afundado e o mobiliário também muito bonito, mas que também não tá durando muito. Eu queria que você falasse um pouco sobre isso. Esse mobiliário assim, o outro dos medos que a gente tem é quando você tem uma coisa fora de padrão é muito difícil repor. A subprefeitura da Sé acaba ficando sem material e tudo mais. Queria saber de vocês como que foi feito isso e teve algum concurso tal então em relação ao piso principalmente e ao mobiliário, por favor.

Antonia - Eu vou pedir ao Dawton para já ir respondendo às perguntas direto para não acumular um monte tá. Então, em relação ao piso, Mauro, os três trechos que estão em obras não chegaram ao estágio de refazer piso. Então vocês ainda não podem ver o piso desse contrato. Lá atrás quando o projeto começou na Secretaria de Urbanismo, você lembrou-se da época até do Chucre lá, foram feitos dois pilotos na Rua Miguel Couto o piso escolhido ele é próximo de um daqueles dois, ele não é exatamente igual, mas é próximo de um dos dois porque lá principalmente foi testada uma placa pré-moldada um moldado in loco, então foi optado pelo moldado in loco, mas basicamente concreto bambolê, varrido para dar textura daquele ponto ideal que não escorrega, mas que fica o mais liso dentro do que é ideal para acessibilidade não tem muito segredo não. Em relação a Sete de Abril, teve dois pontos que acho que ficaram de aprendizado de lá e que desde aquele projeto já foram incorporados, porque o piso da Sete de Abril ele previu uma base e sub-base diferente para o revestimento encastelado e isso já na época do Anhangabaú já foi pensado diferente de uma base muito mais forte para aguentar a carga que passa em cima e um revestimento diferente então tanto o Anhangabaú quanto triângulo, a gente tá trabalhando também tem o projeto do calçadão da República que vai sair em breve, todos eles já vieram com esse pensamento de aguentar cargas porque é área de calçadão, mas os veículos que passam são pesados. Então a base e sub-base foram bem dimensionadas e o revestimento final também claro para lidar com isso. E a drenagem, porque lá foi feito o teste de uma drenagem canaleta bem estreita que fica linda, mas a gente viu que na prática ela entope demais, aquilo assoreia rapidamente, acaba não cumprindo o papel. Então o projeto daqui prevê grelhas mesmo, com tamanhos mais convencionais, mais fácil também para manutenção das Subprefeituras e por fim o mobiliário ele é todo oriundo de um concurso que é a SP urbanismo fez há alguns anos inclusive ele já foi uma boa parte implantada, quem tá aqui no centro vê uma série de bancos por aí e a gente teve muito problema realmente com lixeira, com bituqueira principalmente muito roubo, tanto que a gente junto com a SP Urbanismo fez alguns ajustes que não mudam tanto o visual da peça mais ou menos segue ali dentro do que o concurso previu mas tentando reforçar um pouco a segurança. Então

nesse contrato o que a gente previu Aproveitar os bancos que já estão aí, tira, leva para canteiro, traz de volta depois da obra, o que tiver danificado vai ter que ser substituído, já prevê mais uma quantidade de bancos porque o que está instalado não chega no total previsto lá desde o início, prever essas bituqueiras, para ciclos e enfim a gente veio fazendo aí alguns ajustes para tentar dar mais durabilidade, uma manutenção melhor. Se eu não me engano, agora eu estou em dúvida, mas eu tenho impressão que a gente deixou um pouco sobressalente para subprefeitura para facilitar. Mas a gente não teve dificuldade com o mercado não para adquirir as peças, nisso o mercado reagiu bem ao padrão.

Mauro – Se eu pudesse só falar uma frase sobre isso, o exemplo do Largo da Batata, alguém podia olhar isso como exemplo de coisa ruim que é falta total de material na subprefeitura. Isso eu acho que se há grande razão para a gente substituir a pedra portuguesa e a dificuldade de manutenção acho que esse deveria ser um item super importante e fundamental, ter lá um estoque que permite que a sub prefeitura não fique esperando uma nova licitação para trocar duas placas em frente ao Largo do Café qualquer coisa assim. Acho que seria legal isso ser lembrado, assim que bom que você levantou essa bola. Acho bem importante isso aí porque senão a gente cai na mesma dificuldade operacional de manutenção.

Dawton – Senhor Élio?

Élio - Bom dia pessoal. Dona Antonia no centro histórico, a gente troca o piso, ou seja, tira um piso coloca outro refaz, etc. Não estaria faltando, eu sei que agora já estão em obras mas eu acho que seria para fazer ainda, enriquecer com verde, ou seja, a gente plantar mais árvores no centro histórico e inclusive essa questão da drenagem também fazer Jardim de chuva, eu sei que a Subprefeitura da Sé tem feito bastante Jardim de chuva mas nesse Centro Histórico aí está faltando isso então era isso que eu levantaria. Obrigado.

Antonia - Essa questão dos Jardins de chuva senhor Élio, de fato ela tem os locais ideais para eles serem implantados tanto do ponto de vista da drenagem em relação à localização deles na bacia, mais alto, mais baixo, fundo de vale, quanto em relação à circulação de pedestres e de veículos claro. Então, a região aqui do Centro Histórico ela tem muita circulação de Pedestre lá desde o estudo inicial da SP urbanismo a prioridade foi para a circulação, como já tem muita demanda então a ideia não foi perder área, a ideias foi valorizar inclusive as áreas de convivência por isso também trazendo os bancos tudo isso. A gente tem algum plantio previsto, é pouco mesmo no projeto, não é muito, mas tem alguma coisa complementando o existente, nenhum corte isso e isso é importante então pelo menos os exemplares também existentes todos mantidos pelo projeto. Da drenagem o projeto prevê a substituição de todo o sistema superficial que existe das canaletas, tudo isso, por um sistema novo, até comentei aqui, com grelhas mais convencionais diferentes da Sete de Abril para a gente garantir esse escoamento das águas e não ficar acumulando, empossando.

Jaqueline – Sandra, bom dia.

Sandra - Bom dia, Antônia, eu participei da discussão quando esse projeto esteve lá na CPA, nós tivemos na discussão desse projeto e realmente eu espero que seja como a gente aprovou e trabalhou e tal. Eu venho só fazer algumas observações com o piso tátil. Essas grelhas, eu que acho precisa tomar muito cuidado por causa da largura das frestas, por causa da cadeira de rodas, eu sou uma pessoa cadeirante, mas têm pessoas que usam a cadeira de roda mais que tem as rodinhas mais estreitas a gente precisa estar atenta para não cair nesse burquinho. Outra coisa, o material dessa grelha, a gente sabe muito bem que o pessoal rouba se for de metal, então talvez alguma coisa resistente, porque eles arrancam e fica aquele buraco e que podem ocasionar acidentes e tudo mais. Então queria saber se isso também tá na opção e como é que vocês pretendem fazer isso. Então é isso e agradecer por esse projeto e também queria falar do prazo, tem um novo prazo Uma estipulação Eu vejo lá, eu passo lá, hoje mesmo vou para lá, e eu fico vendo aquelas construções todas, “aí quando é que isso vai acabar, quando é que vai ser o prazo para isso aqui terminar”. Tá bom é isso aí.

Antonia - A grelha, Sandra, ela fez parte da aprovação do projeto na CPA tá Então todo o vão dela foi enviado, aprovado, agora não sei de cor para te falar qual que é a largura, mas eu sei que fez parte da aprovação do projeto, então a gente pode ficar tranquilo com isso e de prazo como eu falei a gente vai fazer esse piloto aqui do tesouro para ver o quanto a gente vai conseguir ganhar de prazo e quantas frentes a gente vai conseguir abrir ao mesmo tempo. A nossa ideia lá atrás era estar abrindo muitas frentes pequenas ao mesmo tempo a gente acabou sentindo muita dificuldade, tanto que nós preferimos abrir três frentes maiores hoje, vamos abrir essa quarta frente e por conta da questão de concessionária, acabou não dando certa a estratégia que a gente tinha com eles, da forma que ia chamar, que ia remanejar sobre rede, desce rede e aí, conforme esse piloto for feito a gente vai ver como é que isso vai fluir para aí passar o cronograma novo. Mas, assim, a gente está perseguindo para tentar fazer essa obra, se não acabar o trecho desse ano, no começo do ano que vem isso é o nosso desejo, a gente está trabalhando para isso.

Dawton - Eu sei que você tá com a sua agenda lotada aí. Você estava no meio de uma reunião com o Banco Mundial

Antonia – Pois é eu vou voltar lá na reunião do Banco Mundial, então. Se depois tiver mais dúvida eu fico à disposição, me passa por e-mail e a gente esclarece em outra oportunidade também.

Dawton – Eu agradeço pelos esclarecimentos.

Antonia – Imagina, bom dia. Tchau.

Dawton – Bom, deixa eu ver se eu consigo compartilhar aqui.

Apresentação Mobilidade e Segurança

Dawton – Todas as nossas pesquisas terminam levando para essa questão do comportamento das pessoas a gente a gente viu lá a implantação da história do semáforo vermelho do pedestre piscando e que em algum momento podemos ter cometido uma falha no momento da comunicação e as pessoas terminando compreendendo errado o que se pretendia. Quer dizer, com o pedestre, o comportamento é até tranquilo. Quando você tá atrás de um volante nós terminamos nos transformando e viramos aí essa pessoa nervosa, que passamos aquele dia de fúria muitas vezes porque você tem um momento muito ruim por trás daquele volante. A gente sempre pensa naquele desenho animado lá do Pateta que de repente ele se transforma num monstro sobre quatro rodas quando ele está pilotando o carro dele, ele tá sempre tranquilinho quando tá a pé, mas quando ele tá atrás do volante, ele termina virando. O Celso levantou a mão eu sei que ele está com problema de horário. Eu vou dar a palavra para ele aqui, depois eu continuo.

Celso - Bom dia. Desculpa a interrupção tá. Eu realmente tenho outra agenda agora bem na sequência quero dizer a todos que eu vou acompanhar de perto tá. Gostei muito aí da nossa conversa dessa desse papo a questão da mobilidade a pé é muito importante tá vai entrar no meu radar aqui e vou pedir para que o Dalton logo na sequência depois ele vai me passando todo o conteúdo da reunião e os projetos que tiverem relacionados a isso a gente realmente vai tentar tocar tá. Eu agradeço aí a participação, o convite, obrigado a todos, tá. Um bom dia!

Dawton - Bom dia muito obrigado. Bom que o que se pretende, o que que nós gostaríamos de ter , menos dependência do carro , calçadas mais largas, ruas mais arborizadas mais Bicletas circulando pelas vias e os nossos esforços deveriam e serão no sentido de incentivar as pessoas a deixar o carro em casa acho que esse que é o grande desafio para a gente transformar essa cidade que essa que é a questão. Como transformar a cidade de São Paulo na capital do pedestre, na capital do Turismo, que está sendo falado aí constantemente inclusive nas redes sociais pelo próprio Prefeito, na capital do ciclo turismo, na capital do pedal, no ciclo cidade, uma cidade do transporte público onde o transporte público seja de fato acessível com esses espaços públicos muito melhores arborizados, como se colocou, sempre quando todos os projetos são apresentados a gente olha quando ele está muito árido, a gente tem uma preocupação de porque aquele projeto não colocou um pouquinho mais de árvore, por que que não foi contemplado já na

elaboração do projeto essa vegetação para deixar ele mais humano , mais acessível, no sentido de ter uma árvore, de ter uma vegetação, de dar mais importância ao verde. O que a gente precisa na verdade é uma grande campanha de conscientização a favor da vida. Não apenas o Maio Amarelo como a gente todo ano foca na questão do Maio Amarelo e foca bastante tem várias campanhas aí na questão do Maio Amarelo, pensar na verdade a gente nós tínhamos mais isso na infância, construir esse comportamento na infância, retomar essa questão do comportamento da infância, então implantar um programa para o público escolar para orientar e educar esses alunos sobre segurança e cidadania no trânsito. É lógico que é criar um comportamento que ele não venha se perder posteriormente e vir reforçando isso em todos, sucessivamente em todos os lugares que ele frequente . Quer dizer, é uma mobilização que seja capaz de tocar as pessoas a ponto de mudar seus valores, que é isso que a gente tem que buscar fazer campanhas e fazer um trabalho onde de fato essas pessoas possam crescer pensando no outro como cidadão, pensando em coisas melhores numa sociedade como a nossa. Bom, as vias, na verdade, elas deveriam garantir a segurança do pedestre, ciclistas e motoristas, deveria dar segurança a todas as pessoas que usam de modo geral. Nas propostas que a gente vem fazendo para garantir que tanto o pedestre e como ciclista esteja em condições ideais, alguma calçada serão compartilhadas sim, em alguns casos não tem como não compartilhar ela com a bicicleta porque é claro que é um pensamento de garantir que este pedestre e esse ciclista eles tenham uma convivência e é uma oportunidade de praticar essa convivência e respeitar o respeito entre os modais. Então vamos lá, vamos voltar às nossas metas lá. Nas questões dos projetos, o que aconteceu é que por muito tempo, eu não sei exatamente o que ocorreu, mas muito tempo ficou, se implantou muito pouco na cidade, muito pouco mesmo com relação a gestão anterior com relação a segurança mesmo do trânsito. Tiveram algumas implantações, tiveram alguns projetos específicos, mas implantou muito pouco. O que nós estamos fazendo agora são 18 ações para redução do índice de sinistro na cidade. Neste momento estamos fazendo essas ações e elas estão indo realmente elas estão indo com uma certa velocidade, são três ruas completas, cinco rotas acessíveis, 7 vias seguras, 3 áreas calmas, são 20 avanços de Calçada ou condição de Refúgio de Pedestre, desses ruas completas, rotas acessíveis e áreas calmas, já estão sendo, já foram contratados os projetos já está na fase do desenvolvimento desses projetos, logo que os projetos sejam entregues, a secretaria imediatamente serão contratadas as obras. Então esse processo que a Antônia viveu lá na no triângulo do histórico nós estamos passando aqui agora imediatamente após os projetos aprovados nós vamos iniciar esse processo de construção dessas obras . Bom com relação a ciclovias, tá lá na meta da Prefeitura, são 300 km a mais para ser implantado sendo que são 260 km de imediato na verdade porque esses projetos já estão elaborados os Funcionais, estão sendo realizados os termos de referência. Os 158 km, o termo de referência já está pronto, está prontinho para sair para licitação nesse caso aqui específica são projetos mais obras é isso que a gente tá colocando na rua. Mais 101 km estão sendo finalizados do termo de referência e nós estamos falando aproximadamente mais um mês esse termo de referência também é concluído e vai para a rua. Temos mais 318 km sendo iniciado o termo de referência, já foi elaborado o planejamento, elaborados os funcionais. Então tá iniciando esse termo de referência e esses ainda vai ter que passar por um processo de audiências públicas para poder dar andamento, porque tudo isso aqui ainda para 2023, estamos construindo um plano para consolidar os 1.400 km de ciclovia até 2024, que está previsto lá no PDE. Então nós estamos dizendo o seguinte, vamos implantar os 300 km da rede cicloviária e já estamos consolidando os projetos do restante para chegar aos 1400 km projetados e aprovados esses projetos até 2024 que é um processo ele realmente foi um processo bem extenso. Ciclovias, elas protegem os pedestres, as ciclovias, as calçadas protegem a vida dos pedestres sempre. Na verdade, esse modelo que a gente está tentando adotar aqui com relação a ciclovias acha que isso precisa ficar muito claro, nós estamos na verdade planejando intervenções urbanísticas nesse novo modelo. Preocupados com a caminhabilidade nesse projeto a ideia é fazer uma rua completa, alargamento de calçadas e avanço nas esquinas e lombadas nessas vias, em algumas delas onde for possível , a ideia é garantir que o morador, hoje, quando você vai implantar uma ciclovia, uma ciclofaixa, na porta de um bairro, na porta de alguém, primeira coisa que ele fala, “as pessoas não vão mais poder estacionar na frente da minha casa, nem me visitar final de semana”. Então, a ideia é que seja alguma coisa mais confortável, ou seja, a ideia é aumentar essas calçadas mesmo e de fato compartilhar essa calçada com a bicicleta, eu tenho uma calçada existente, vai ter uma parte do mobiliário ali e alargar essa calçada a ponto de permitir que o ciclista também possa circular por essa calçada sendo mais larga do que a existente hoje, ou seja, deixar tudo isso mais confortável a ponto de que as pessoas realmente se sintam felizes quando ela

for contemplada com uma ação como essa que eu acho que esse é o objetivo. Eu sei que existe aí uma resistência com relação ao passeio de compartilhar calçada com pedestre, mas quando se planta uma ciclovia, uma ciclofaixa na pista o veículo não tem permissão de estacionar ao lado onde fica a ciclofaixa, então vira um problema para um morador da Rua quando você coloca a ciclofaixa passando pela porta dele e não dá essa permissão do estacionamento e a ideia aqui não é dar privilégio a veículo, a ideia não é essa. A ideia é realmente deixar isso mais confortável para todo mundo e não mudar muito que vem ocorrendo nas vias. O que nós precisamos de fato que um grande desafio de uma cidade como São Paulo, é realmente uma cidade muito grande, é muito difícil ter perna para poder fiscalizar tudo isso. Então nós temos definitivamente que haveria a tecnologia, equipamentos eletrônicos, implantar mais radares na cidade, câmeras nos cruzamentos do semaforizados, mais lombadas eletrônicas, esses números eu não os tenho agora, mas são muitos. Nas novas propostas estamos realmente colocando ampliando muito essas questões. Eu sei que só na periferia são 400 novas lombadas eletrônicas só na periferia aí desses projetos. Nos semáforos, nesse contrato que tem hoje, a ideia é que em algum momento isso vai sendo feito esporadicamente que todos os semáforos tenham uma câmera para que as pessoas realmente respeitem o semáforo sabendo que estão sendo fiscalizadas. Então, a ideia, a gente não tem esse prazo ainda que dependa desse contrato que nós temos, mas a ideia é que todos os semáforos, em algum momento, que tem travessia de pedestre claro, onde tem as travessias, onde tem os cruzamentos, que eles sejam colocados equipamentos capazes de fiscalizar os veículos que estão passando, ou seja, ampliar os investimentos em projetos e construções como áreas calmas, lombadas elevadas. Tá muito claro que uma cidade como São Paulo, o poder público ele precisa se debruçar sobre esse assunto, precisa de fato ampliar toda essa proposta de equipamentos e projetos que sejam capazes de transformar essa cidade numa cidade mais segura. Neste caso aqui, que está sendo feito hoje, é lógico que está colocando aqui com relação ao que foi feito em algumas versões anteriores, estamos mais que dobrando todas as ações planejadas nas metas anteriores. Assim, embora seja o dobro, eu tenho certeza absoluta que ainda é muito pouco para uma cidade como São Paulo e com todos esses números que eu apresentei no início. Ela realmente precisaria ter muito mais intervenção do poder público nesse sentido. Um dos nossos grandes Desafios que a gente tinha aí é a questão dos índices de acidente com relação a morte dos motociclistas na Via então criamos a faixa azul para as motos, que vem trazendo resultados de redução no índice de fatalidade, onde está sendo implantada e o objetivo tá claro que é reduzir o índice na cidade com esse projeto para os motociclistas. Então é um projeto que tá dando certo e a ideia aqui já têm mais 220 km que estão sendo planejados para poder implantar, com um projeto ainda que esteja sendo testado então não podemos ainda dizer quando é que vai ser dado andamento no restante, mas está lá no Denatran, para poder aprovar todos esses testes de continuidade para a implantação dos outros projetos. Essas ações elas têm que estar conectadas e sincronizadas com todas as áreas da Prefeitura e redistribuídas em todas as secretarias. Tem que contribuir com a redução dos sinistros na cidade de São Paulo na construção de uma cidade melhor. Com toda certeza se todas as secretarias estiverem focadas nesse sentido, com certeza nós vamos atingir as metas que nós precisamos. Calçadas protegem pedestres, ciclovia protege ciclista, faixa azul protege o motorista, corredor de ônibus protege o passageiro e reduz o tempo de viagem. O que a gente tá colocando aqui e para finalizar a nossa apresentação está previsto até 2024 muito mais lombadas eletrônicas, radares, que os contratos estão sendo revisados, tá sendo ampliada essa questão dos radares, as câmeras do semáforos a ideia é colocar em todos os semáforos da cidade, travessias elevadas e colocar muitas lombadas onde for necessário e onde for possível. Existe aí um contrato da CET, eu não me lembro do número, mas são mais de duas mil lombadas na cidade entre o que será recuperado e o que será normalizado e o que irá ser implantação nova. A ideia é juntar mesmo com todos os projetos que a gente vem fazendo e principalmente com esse projeto da Subprefeitura aonde ela vem recuperando as calçadas acabamos de fazer uma experiência, uma experiência que nos deu muito certo na área calma de São Miguel, se vocês tiverem oportunidade de conhecer. Nós implantamos lá na praça, porque o projeto são 19 intervenções e dessas 19 intervenções nós já implantamos 5 intervenções ali na praça. Nós empatamos o projeto de área calma junto com a PEC das Calçadas. O resultado desse trabalho foi maravilhoso eu me lembro, que eu sou o gestor desse contrato inclusive, quando começou a implantação da área calma lá na praça do Forró em São Miguel nós tínhamos muita reclamação dos Comerciantes falando que era um absurdo a gente estar aumentando a calçada, estreitando a pista, que aquilo ia congestionar toda a região que aquilo não ia suportar e que aquilo era um absurdo, que a prefeitura tava gastando dinheiro numa

coisa que não deveria. Foi unânime essa reclamação. Eu fiz seis reuniões com as comunidades e com os comerciantes e com associação comercial daquela região para poder destravar a implantação desse projeto que realmente estava com bastante problema, mas na última reunião que nós fizemos, já tinha iniciado a obra porque a obra é um contrato que nós temos, essa obra tem prazo de validade, o prazo é contratual. Quando eu fiz a última reunião que foi na segunda ou na terça-feira antes do feriado aí prolongado, todas as pessoas foram unânimes, todas as pessoas que estavam de fato reclamando daquele projeto, terminaram só fazendo elogios de como aquilo foi bom para a cidade, eu me lembro de que tinha lá um dos moradores, aliás, eu tive dois depoimentos que me trouxeram muita satisfação nessa implantação que um foi que naquele ponto onde alargou a calçada e recuperou o passeio existente, eles tinham em média cinco batidas diárias, aquelas batidinhas nada grave, mas era uma batida diária, que desde que implantou aquele alargamento de calçada não tinha ocorrido mais nenhum acidente, as pessoas estavam andando mais devagar ali na praça. Não perdeu capacidade, a ideia era deixar a pista mais estreita mesmo e lá passa muito ônibus, vocês conhecem, ali passa realmente um número de ônibus muito grande e terminou não interferindo nessa questão e o outro foi de dois cadeirantes que circula por aquela região que terminaram vindo me procurar falando que há quanto tempo, ali tem uma até Catedral, Catedral de São Miguel, ali é a maior diocese da América do Sul, mas eu vou falar que é do Brasil ali, que realmente são 1200 pessoas que tem naquela igreja, e ele, no depoimento eles falam que eles tinham muita dificuldade de acessar a igreja porque as calçadas eram muito estreitas e não tinha as rampas de acessibilidade, e assim, o resultado do trabalho é esse mesmo, então acho que é isso que eu queria colocar para vocês nessa breve apresentação que eu fiz aqui e esclarecimentos, vamos dizer assim. Então fica aberto as perguntas que vocês quiserem.

Jaqueline - Bom dia Evandro.

Evandro – Oi desculpa, estava fechado. Seguinte, era só sobre a ciclofaixa que a gente mencionou ali, os 300 km de ciclofaixa e tal, eu só tenho uma preocupação que eu acho que assim, até boa parte da população tenha até essa visão de quem uso, eu uso também, de que elas comecem a ter uma visão de melhor qualidade. Porque assim, quando elas começaram a ser implementadas, elas foram implementadas na visão de algumas pessoas para fazer quilometragem, então assim, você tem ciclofaixa na porta de escola, ou seja, na escola não pode parar para pegar criança, você tem ciclofaixa em cima de calçada e aí você divide ali com pedestre em cima da calçada, ali na Butantan mesmo, é o caso ali perto da USP em cima da calçada a ciclofaixa. Então, de que eu acho que tem duas preocupações da prefeitura. Sim, eu acho que é importante que sejam feitas novas e que principalmente que ele cuide das antigas. Que assim, o que tá errado seja consertado, ou seja, foi feito ciclo faixa errada Foi. Desativa ou faz corretamente e prioriza Evandro, as que realmente vão beneficiar o ciclista e a população.

Dawton – Está sendo homologada aí nessa questão da ciclofaixa, sendo homologada e todas as ciclofaixas existentes serão, estão sendo contempladas nessa licitação de manutenção e Recuperação de todo o existente. Existe aí um pedido, até do secretário anterior que mandou para CET lá um documento pedindo para a ciclofaixa que fosse possível ampliar, para deixá-la mais segura e mais confortável para quem pedala que fosse contemplada nessa manutenção. Com relação às novas faixas, você tem razão acho que o aprendizado e amadurecimento de todo o processo é isso mesmo, é que tudo que vem posterior ao que está implantado venha melhor. A experiência vai nos levar a uma situação melhor como nas calçadas. Uma das coisas que eu mais eu tenho pedido, tenho brigado, eu acho que eu tenho lutado, lutado a favor de que as calçadas, na recuperação das calçadas pudessem nesse projeto serem criadas calçadas, então eu conversando com a secretaria das subprefeituras, nesse projeto infelizmente, o projeto que eles estão implantando que são, esses milhão e meio de metros lineares de calçada, é só manutenção, não é possível fazer ampliação do passeio. Eu gostaria muito que fosse possível, nesse contrato, fazer a ampliação do passeio. A ideia é que pudesse melhorar o que tá lá mesmo, construir onde não tem calçada. A ideia é levar isso para periferia para poder construir as calçadas onde não existem e ampliar as calçadas para deixar no mínimo, dentro do que a legislação pede, porque o que eles falam, o que diz a legislação Que as calçadas devem ter no mínimo 1,70 m, está lá. Para poder ter a questão da acessibilidade atendida e a ideia de propor uma melhoria nesse processo de modernização de recuperação dos passeios é que pudesse fazer essa ampliação. Mas nesse projeto, nessa contratação não foi possível. Então estou aqui conversando

internamente dentro da secretaria e conversando com a secretaria da subprefeitura. Com o objetivo de resolver esse problema, solicitando essa ampliação, acho que é isso.

Dawton – Senhor Élio?

Élio - Essa proposta de mudar o comportamento desde antes de existir automóvel e ficamos, então, em cima de Maio Amarelo, coisa assim. Quando, na verdade, a gente precisa de obra. A gente tem, por exemplo, aqui na Corifeu, a esquina com o Pedro Castelo Branco, desde 2017, um semáforo aprovado e até hoje não foi instalado. Então as pessoas estão sofrendo, estão sujeitas a acidentes nesse local. Na Avenida Brasil com Avenida Atlântica, com a Rua Atlântica, eu já pedi uma atenção lá que o semáforo, tem um semáforo de retorno lá que não tá sinalizado para o pedestre, então corre perigo também. A questão do cruzamento elevado, que o secretário saiu, eu pedi pessoalmente para ele aqui, os dois pontos perto do metrô Butantã. Não sei o que vai dar isso. Entre essa possibilidade de novos semáforos que dependia de um contrato há muitos anos pendentes, esses seis mil contratos deveriam ter o mesmo sistema de Nova York para pedestre. Porque nós já fizemos duas viagens de estudo para observar como é em Nova York que é o padrão. Entretanto, nós continuamos no mesmo sistema. Então, eu acho que precisa algumas obras para que efetivamente a gente melhore nessa questão de segurança. A ciclovia, eu liguei aí na secretaria para falar com pessoal responsável pela ciclovia, para gente discutir algumas ciclovias aqui no Butantã. Não tinha ninguém aí ficaram de dar recado, mas ninguém retornou. Era isso, obrigado.

Dawton – Olha bom, vou começar pelo final eu tô achando estranho, porque eu venho todos os dias na secretaria, chego cedo e vou embora muito tarde, todos os dias. Realmente, estou achando estranha essa fala do senhor. Realmente, pode ter sido algum momento que não tinha ninguém aqui, que é muito difícil. Inclusive na hora do almoço, as pessoas ficam aqui. Mas tudo bem veja qual é a solicitação, seu pedido, se quiser vir aqui, eu recebo o senhor com muito prazer, vem aqui nos visitar, venha falar comigo pessoalmente e a gente vai tratar desse assunto pessoalmente com relação a esse problema. Só precisa marcar, porque a gente, nossa agenda aqui realmente é muito lotada. Então marca e venha nos visitar aqui para tratar desse assunto pessoalmente. Com relação aos semáforos pendentes, tem muitos semáforos pendentes na cidade que precisam ser implantados porque tá lá no programa desse contrato que foi feito aí entre ILUME, a secretaria e a CET, mas está sendo resolvido, isso vai com toda certeza, vai sair desses pedidos que estão todos acumulados com relação a novas implantações, a questão da manutenção não porque a manutenção tá sendo feita constantemente. Mas os novos semáforos têm uma pendência para a gente poder resolver com relação a esse novo contrato. Será resolvido, com toda certeza São Paulo não pode ficar com problema com isso, é isso. Acho que claro que quando se fala numa cidade melhor, numa cidade mais segura, a gente vai buscar esses exemplos lá fora, tem feito essas visitas, tem sempre um grupo técnico fazendo essas visitas, buscando conhecimento para poder acrescentar aqui ao nosso conhecimento e em alguns casos implantar o que tem que ser implantado e com soluções específicas de cada um dos problemas que a gente tem aqui, que a gente tá vivendo, é isso acho que a gente precisa mesmo usar dessa experiência de fora, trazer aqui para dentro e fazer com que a nossa cidade seja uma cidade melhor, acho que é isso. Então eu vou agradecer a todos, pela reunião, muito obrigado pela paciência de cada um de vocês aqui, de ter que compartilhado nossa reunião e ter participado e dado oportunidade, e a gente apresentar as nossas propostas e o que a gente vem fazendo junto, e assim, eu sempre digo que a Câmara temática é um lugar onde a gente tem que discutir mesmo, tem que colocar essas questões, tem que compartilhar essas questões e trazer cada vez mais propostas capaz de transformar essa cidade em uma cidade melhor. Então, muito obrigado a todos e uma boa tarde. Bom almoço.

Todos se despedem

CHAT:

[11:00] Helena Degreas (Convidado)

Meli, obrigada. Aprendi muito com a sua fala. Obrigada por se impor e continuar a sua fala. Isto aqui é reunião de trabalho.

[11:01] Helena Degreas (Convidado)

esse é o único momento que temos para nos expor. Obrigada meli

[11:01] Elio Camargo (Convidado)

Começar no horário dará mais tempo de participação

[11:03] Helena Degreas (Convidado)

Sandra, obrigada por sua fala. n[os] do CADES Pinheiros solicitamos desesperadamente uma sinalização digna (travessias) e as rampas cuja manutenção mediocre leva à insegurança daqueles que as utilizam.

[11:08] Oliver Cauã Cauê França Scarcelli

O Sérgio não ouviu "redesenho viário" e "redução de velocidades".

[11:08]

Ana Carolina Jacob - CET (Convidado) foi convidado para a reunião.

[11:11] Maria Ermelina Brosch Malatesta

Parágrafo único do Artigo 70

[11:13] Margarida GPO (Convidado)

Fala muito importante do Superintendente Sergio Amaral.

[11:13] Margarida GPO (Convidado)

Parabéns pela apresentação Lilian. Concorde Sr Élio. Obrigada por me representar.

[11:22] Helena Degreas (Convidado) É mais fácil alterar as deliberações técnicas do que mudar comportamentos humanos

[11:22] Helena Degreas (Convidado)

Lembrem-se da "Linha de desejo"

[11:23] Helena Degreas (Convidado)

Muito bem lembrado Sr Élio, Como foram utilizados os aprendizados com as visitas à cidade de NYC

[11:24] Gilberto de Carvalho (Convidado)

Infelizmente na questão das conversões, só seria respeitada se resultasse em um grande número de atuações e controle. O que não acontece...

[11:25] Helena Degreas (Convidado)

material escrito não falta. alunos de urbanismo conhecem tudo muito bem

[11:26] Helena Degreas (Convidado)

Gilberto e Sr Élio, concordo plenamente. Atravessar com a conversão prioritária para automóveis levantando a mão, é perigosíssimo. A revisão da velocidade média do pedestre não é mais o padrão do pedestre. Estamos envelhecendo.

[11:27] Gilberto de Carvalho (Convidado)

E pouco falamos sobre os dados de aumento da violência no trânsito, incluindo seguidos atropelamentos. E parece que nada está acontecendo... Mímicos uma vez por ano no Maio Amarelo, não vão resolver essa situação.

[11:29] Gilberto de Carvalho (Convidado)

Ótima fala Mauro!

[11:29] Helena Degreas (Convidado)

Mauro, perfeito!

[11:29] Helena Degreas (Convidado)

obrigadaaaaaaaaaaaaa. Sinto-me representada.

[11:30] Gilberto de Carvalho (Convidado) Sem fiscalização não há campanha que dê conta.

[11:30] Helena Degreas (Convidado)

perfeito

[11:31] Helena Degreas (Convidado)

onde será publicada a pesquisa apresentada hoje será pública irão publicar no "Dados abertos" ou ficará disponível apenas na reunião

[11:36] Helena Degreas (Convidado)

grande prefeita Ada Colau!!!! 0.8

[11:37] Elio Camargo (Convidado)

Impossível mudar do verde para o vermelho na cabeça das pessoas!

[11:37] Gilberto de Carvalho (Convidado)

Observando Nova Iorque e Barcelona, devemos focar nos índices muito mais favoráveis dos atropelamentos.

[11:38] Gilberto de Carvalho (Convidado)

Por que os índices são menores Porque há Fiscalização...

[11:39] Elio Camargo (Convidado)

Isso Gilberto! Depois anulamos as metas.

[11:40] Elio Camargo (Convidado)

Manter o vermelho que saiu da cabeça dos técnicos

[11:41] Elio Camargo (Convidado)

Manter os semáforos de 3 fases inventados em São Paulo.

[11:41] Maria Ermelina Brosch Malatesta

A questão é que todo condutor e motorista é pedestre mas nem todo pedestre é motorista ou condutor de mão motorizada...

[11:43] Maria Ermelina Brosch Malatesta

A CET está sucateada mas não é o cidadão que vai pagar com isso, é só haver vontade política da prefeitura para dirigir os recursos para o que é prioritário, de acordo com as leis, os pedestres

[11:47] Helena Degreas (Convidado)

Vontade Política e liderança dos atuais gestores públicos para atuar em mudanças. Ficar aqui ouvindo os problemas, não é a solução. Somos pedestres. buscamos soluções.

[11:48] Helena Degreas (Convidado)

obrigada a todos e reitero na publicação da pesquisa no site DADOS ABERTOS