CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA 04 DE JUL 2023

Data: **04/07/2023 (terça-feira)**
(Online)

Participantes

PMSPEventos028
Dawton Roberto Batista Gaia
Fonseca Júnior (Convidado)
Lea (Convidado)
Vitor Martins (Convidado)
SMT-AT 0028 (Convidado)
Silvio César Lima Ribeiro
Márcia - CET (Convidado)
Luis Gregorio (Convidado)
Daniela (Convidado)
Michele Perea Cavinato
Giovanna Reggio
Fabio - CET (Convidado)
Isabella (Convidado)
Luis Gregorio (Convidado)
Vanessa Gac Leal
Ilana (Convidado)
Pedro Ivo (Convidado)
Sonia SMT (Convidado)
Ilza - SMT-AT (Convidado)
Allan
Ana Maria Pacolo (Convidado)
George Queiroz
Felipe Claros (Convidado)
Isabella (Convidado)
Rafael Mielnik
Lucian De Paula (CTB)
Fabio Saraiva (Convidado)
Antonia Ribeiro Guglielmi
Fabio - SME (Convidado)
Fonseca Júnior (Convidado)
Celso - Secretário- SMT
Yang (Convidado)
Sergio Amaral(Convidado)
Sergio Amaral(Convidado)
Ana Carolina Jacob - CET (Convidado)
Marcos Alessandro Ruiz
Vanderlei Torroni (Convidado)
Sergio Amaral (Convidado)
Caio Guatelli
Aline Pellegrini Matheus
Celia Moraes
George Queiroz

Katia
Murilo (Convidado)
Jean Carlos Martins do Vale
Fonseca Júnior (Convidado)
Paulo Lino Ferreira
Sergio Amaral (Convidado)
Sergio Amaral(Convidado)
Aquilla Couto
Thomas Wang (CMTT ZS / Bike Zona Sul) (Convidado)

Pautas:

1. Andamento da licitação da Ciclopassarela Jornalista Erika Sallum – Antônia, SP Obras/SP

2. Andamento do Programa BikeSP; Pedro Ivo e Dawton

3. Apresentação da tabela com cronograma, detalhando o processo de implantação de ciclovias/ciclofaixas (licitação, PPP, etc), quantos km planejados, quantos em execução, quantos km concluídos e datas de início/término esperadas (conforme solicitado na reunião do dia 06/06/23); Ricardo Pradas

4. Apresentação do cronograma de reformas de ciclovias/ciclofaixas/ciclorrotas e qual será a metodologia de priorização (conforme apresentado no Pregão 005/SMT/2023); Ricardo Pradas

5. Atualização do Programa “Ciclofaixa de Lazer” - Dawton

6. Respostas aos ofícios 001/2023, 002/2023, 003/2023, 004/2023, 005/2023, 006/2023, 007/2023, 008/2023.

Oficio 002/2023 – SEI 6020.2023/0014265-4

Oficio 003/2023 – SEI 6020.2023/0014276-0

Oficio 004/2023 – SEI 6020.2023/0016235-3

Oficio 005/2023 – SEI 6020.2023/0021243-1

Oficio 006/2023 – SEI 6020.2023/0040994-4

Oficio 007/2023 – SEI 6020.2023/0040996-0

Oficio 008/2023 – SEI 6020.2023/0041000-4

Oficio 009/2023 – SEI 6020.2023/0041002-0

Oficio 010/2023 – SEI 6020.2023/0041005-5

Informativos:

1. Prazos para a sinalização das ciclofaixas removidas no recapeamento asfáltico (Rua das Juntas Provisórias, Praça Campo de Bagatelle, entre outras): O contrato de sinalização está em fase de assinatura e definição de procedimentos para execução dos serviços.

2. Atualização da contratação de projetos executivos + obras: Processo em estágio de finalização de Termo de Referência – TR para contratação.

3. Devolutiva da CET/SMT sobre radares em ciclovias e ciclofaixas – Aos Conselheiros: Pedir, através de Ofício, estudos para ampliação da fiscalização, incluindo a rede cicloviária.

4. Previsão de divulgação do Relatório Anual de Sinistros do último ano (2022):

Os dados de sinistros informados nos relatórios anuais da CET são originados dos boletins de ocorrência disponibilizados pela SSP/SP.

Desde 2022 um erro de sistema na origem desses dados tem lançado 90% das ocorrências em um mesmo endereço, tornando inviável a coleta e o posterior tratamento dessas informações.

A CET está em tratativas com a SSP/SP para solução desse problema.

Em paralelo, também há um convênio com o INFOSIGA para compartilhamento da base de dados dentro da futura reestruturação em andamento no Estado.

5. Soluções da CET/SMT para problemas na ciclofaixa da Rua Sena Madureira / Av. Ibirapuera – Essa demanda já foi tratada através de Oficio CTB nº 013/2022, respondido pela CET (em anexo);

6. Soluções da CET/SMT para problemas na ciclovia da Av. Dr. Hugo Beolchi – a ciclovia da Av. Armando de Arruda Pereira / Hugo Beolchi ainda possui pendências e alguns problemas de obras implantadas pela empresa contratada pela SMT, que impedem a implantação da sinalização prevista em projeto elaborado pela CET.

7. Resposta da SPTrans sobre a retomada dos treinamentos de "Inversão de Papéis" com motoristas de ônibus, táxi e aplicativos – Nota da SPTrans

0:0:20 PMSPEventos028 Dawton, bom dia, gravação iniciada.

0:0:30 Dawton Roberto Batista Gaia Bom dia a todos. Vamos dar início a mais uma Câmara Temática bicicletas, né?

0:0:45 Celso - Secretário- SMT - Oi, pessoal, bom dia.

0:0:45 Dawton Roberto Batista Gaia Hoje nós vamos mais uma vez iniciar com o Silvio que veio aqui gentilmente fazer a propaganda aqui do geo sampa. Silvio vou passar direto. Secretário quer falar antes.

0:1:06 Celso - Secretário- SMT Vamos lá, primeiro só queria dar bom dia a todos. Vamos iniciar a reunião e uma ótima reunião para todo mundo, tá? Eu já estou aqui online, vamos lá, pode começa, Dawton.

0:1:21 Dawton Roberto Batista Gaia Bom dia. Então, Silvio, a palavra é sua pode ir direto.

0:1:24 Silvio César Lima Ribeiro Muito bem, obrigado. Dawton, me ouve bem, está me vendo? Está tudo certo, né?

0:1:30 Dawton Roberto Batista Gaia Sim.

0:1:33 Silvio César Lima Ribeiro Bom dia a todos. Bom dia, Dawton, Michelle, secretário e todos aqui da Câmara, Antônia que eu conheço. Tô vendo aqui. Fiquei procurando quem eu conheço aqui achei Antônia, não vou tomar muito tempo. É 5 minutos ou menos aqui. O geo sampa para quem não conhece, é um mapa digital da cidade, para quem não conhece e tá feito, o convite, é só digitar geo sampa lá no teu buscador e navegar nos mapas da cidade de São Paulo. Hoje a gente tem 380 ou mais camadas que são mapas de diversas secretarias, diversas origens, e eu estou aqui para divulgar um evento que nós aqui da Secretaria de urbanismo e licenciamento, né? O geo sampa tem a gestão nossa, né? Embora seja da prefeitura inteira, inclusive de dados externos, a gestão é aqui de urbanismo e licenciamento geo info, especialmente à Coordenadoria, a qual nós estamos aqui na qual nós estamos. Então a gente vai fazer um evento no dia 8 de agosto. Queria que você anotasse na sua agenda. É um evento de 1 dia inteiro das 9:30 da manhã às 6 da tarde, na biblioteca Mário de Andrade que é um lugar extremamente interessante e agradável. Esse evento ele é uma oportunidade para a gente conhecer quem usa o geo sampa. E, principalmente, e focado nos usuários fora da prefeitura, né? Então, essa Câmara conta com participantes da própria, a prefeitura, mas também de fora, e é o que eu estou fazendo aqui, é divulgando esse evento em primeiro lugar. Importante que teremos lá um café. É importante que todos apareçam na medida do possível. Para conhecer o que que se faz com geo sampa, aí fora, seja empresa, seja academia, seja profissional, autônomo, a gente quer muito saber porque a gente não tem, na verdade, uma estatística, né? De quem são os usuários, a gente já fez algumas pesquisas para ter uma ideia. Em geral, academia é o principal usuário, mas a gente sabe que as próprias empresas de engenharia, obras e serviços aí na cidade tomam como referência esse mapa, que é um mapa complexo, né? Porque é composto de várias temas, mas principalmente a cartografia é confiável que tem lá no geo sampa. Eu vou rapidamente aqui compartilhar minha tela para poder mostrar para quem não viu, o geo sampa é o mapa da cidade, é isso que está aqui. Para quem também tiver interesse, tem um tutorial para aprender a usar, basta clicar aqui no canto superior direito. Isso só para dizer o que é o geo sampa e este evento eu quero mostrar para você que nessa semana essa semana que se encerra no domingo, dia 9 de julho, ainda estão abertas as inscrições para mostrar o trabalho nesse evento. Então, como eu disse, 8 de julho é um evento na biblioteca, um evento aberto, todo mundo tiver passando lá na frente, dá uma entradinha, toma um café com a gente, mas a gente está fazendo isso aqui é um formulário, né? A gente abriu uma participação popular, né? O participe mais. Para que as pessoas se inscrevam, então o que eu quero de vocês com muito carinho é divulgar isso até o fim da semana que se usa o geo sampa, que a pessoa, que a empresa, que é pesquisadora, pesquisador e usou ou usa o geo sampa conta para gente. Então, o que está aberto aqui é uma ficha de inscrição.

Fecha dia 9 de julho e aí a gente começa a massivamente a divulgar o evento. Então eu queria que nessa semana, saindo dessa reunião, se possível você contasse aí para os seus pares, colegas, amigos profissionais que usam geo sampa para se inscrever. É extremamente simples aqui a inscrição e também vou deixar claro que não é um concurso, né? A gente chamou de geo sampa aberto justamente porque a gente só quer ouvir as pessoas contando como usam máximo que a gente vai oferecer é um café, dois cafés, um na abertura e um no meio da tarde é, não importa se a sua, se o usuário é super automatizado, robotizado, alta tecnologia ou é apenas uma consulta na tela para anotar coisas ali no seu dia a dia. E não, não é um concurso no sentido de escolher o melhor trabalho, e sim, mostrar diversas aplicações. Disso não é, então, para mostrar isso, a gente vai usar o critério aqui da diversidade. Isso é a ficha de inscrição, quem clicar nessa janela aqui vem direto para cá e aí só tô mostrando para vocês que o nosso critério não é o melhor ou pior, mas sim a diversidade. Então o pessoal de transportes, né? Provavelmente tem muita gente aqui, pessoal da bicicleta é uma das aplicações que nos interessa muito, então a gente vai selecionar tantos quantos trabalhos aparecerem. A gente espera que apareçam todas as aplicações. Por isso, neste formulário aqui, quando a pessoa se inscreve, ela fala, tem interesse em apresentar. A gente pergunta de onde ela vem, se ela é um acadêmico, se ela é um profissional autônomo, que tecnologia que ela usa, se ela faz download dela, consulta na tela, ela usa robôs automatizados para ler o geo sampa e que tema está, né? Então tá aqui, transporte, por exemplo, é para dizer isso muito rapidamente. Escrever aqui, “Eu sou o Silvio, eu uso o geo ampa assim assado e acabou”. Fala se está online ou não e com isso, com essa simples inscrição, a gente faz essa triagem para 15 trabalhos, tá? Porque a gente vai ficar só um dia lá. E a gente fez ali uma divisão para Apresentações de 10 minutos. Isso não quer dizer que só 15 participarão, são 15 para irem ao palco e mostrar a diversidade do uso. Mas a ideia é que todos estejam lá para ouvir também, não é, o que que os outros estão fazendo, o que que a prefeitura está oferecendo, como é que funciona, para quem ainda usa, timidamente o geo sampa dizer, olha, pode usar com formas mais modernas, automáticas, tecnológicas, enfim, a gente espera que dia 8 de agosto seja um evento bem interessante, de troca de conversas e a gente conta com a participação de vocês e nessa semana aí a gente conta com essa divulgação para que se inscreva claro que quem está aqui também pode se inscrever. Não sendo da prefeitura, obviamente, acho que é isso. Eu agradeço muito aí o espaço. Agradeço a participação de todos aí e o e-mail do geo sampa, né? É, vou até colocar aqui no chat geosampa@prefeitura.sp.gov.br. Está absolutamente à disposição não só para isso, para tirar dúvidas do evento, mas para tudo o que se quiser obter aí de mapeamento, território e tudo mais. Obrigado, obrigado pelo espaço. Abraço aí. Boa reunião a todos e até mais.

0:8:51 Michele Perea Cavinato Eu tenho até uma mensagem aqui no chat do Felipe Claros, Oh, nós usamos bastante a ferramenta para fazer levantamentos referentes à rede cicloviária. Que bacana. Felipe, já se inscreve.

0:9:01 Silvio César Lima Ribeiro Exatamente, por favor, esperamos a inscrição, fique atento até dia 9 só tá? Então, saindo da reunião, entra lá, o formulário, se preenchem 3 minutos. Legal, valeu, gente, obrigado. Bom trabalho.

0:9:17 Dawton Roberto Batista Gaia Obrigado, vamos lá. Acho que Antônia vai entrar com informação da passarela, jornalista Erika Sallum. Antônia está aqui na reunião, Antônia.

0:9:36 Antonia Ribeiro Guglielmi Oi Dawton, bom dia.

0**:9:37 Dawton Roberto Batista Gaia** Bom dia, palavra sua.

0:9:41 Antonia Ribeiro Guglielmi Vou com, vou compartilhar aqui. A tela está, espera só um instante pra eu colocar. Bom, vamos lá, então vou passar para vocês um panorama, um resumo da situação atual e dos dados do projeto. Para quem não conhece, depois se tiver mais detalhes, mais dúvidas que vocês tenham que por acaso eu não saiba, aí eu levo para área técnica da SP obras e trago depois as respostas complementares, se precisar. Então começando, a gente vai falar então da ciclo passarela que nasceu aí com o Bernardo Goldfarb, porque ela é paralela a ele.

A ponte Bernardo Goldfarb é uma obra da operação urbana Faria Lima dentro do conselho gestor, foi votado, decidido fazer uma homenagem da gente estar chamando ela de Erika Sallum. É importante a gente entender que é uma homenagem que a gente faz agora, no âmbito de projeto, né, de nome de obra, mas não como o nome do Logradouro oficial, porque isso só vai acontecer quando a obra estiver pronta, o Logradouro existir e aí a Câmara que tem a atribuição de fazer o projeto de lei, votar, e aí sim dá o nome oficial. Então uma homenagem que a gente faz por enquanto, mas a nossa documentação técnica toda tem o nome de Bernardo Goldfarb, que era o nome que já tinha antes de ter vindo à tona essa questão, então, mas é a mesma ciclo passarela que a gente está falando. Então, qual que é a nossa situação atual, então, dessa obra a gente já fez aí o projeto acaba nos projetos. Fizemos a licitação da obra e ela já está numa fase bem final. Já foi declarado o vencedor é a empresa Concrê jato. Coloquei inclusive aí na tela o print da publicação no diário oficial, que aconteceu dia 21 do 6. A gente quando abriu a licitação, ela tinha um orçamento referencial e arredondando, né, de 44 milhões e o desconto que foi obtido na licitação foi de 15,54%. Então, o que resultou num valor total que vai ser contratado, ainda não assinou o contrato de 37.113.353,04 (trinta e sete milhões, cento e treze mil, trezentos e cinquenta e três reais e quatro centavos). O cronograma, que está previsto na licitação para execução, é de 12 meses. A gente já tem as licenças necessárias. As 2 principais que é a outorga do DAE e o TCA ja tá pra emitir. A gente atendeu o comunique-se agora a questão também de alguns dias enquanto assina o contrato, já emite. Aqui a gente tem uma vista geral, então, da intervenção, para quem não conhece, a gente está falando, então aqui acho que dá pra vocês verem o mouse, né? Vou até passar ele mais devagarinho. A gente enxerga aqui na foto aérea, a ponte Bernardo Goldfarb, que liga o lado da subprefeitura do Butantã com Pinheiros chegando aqui na Eugênio de Medeiros, passando por cima então do Rio Pinheiros, da Marginal Pinheiros. A gente tem, então o tramo principal que vem da Eugênio de Medeiros e liga ali do outro lado. Ai até esqueci o nome da rua agora cadê a praça Oliveira Penteado aqui do outro lado e a gente tem uma rampa de descida para ligar com a ciclovia que tem junto ao Rio Pinheiros, então essa é a característica principal dela. Os dados técnicos, então, o eixo principal tem 420 m, 6,90 de largura e os vãos principais da estrutura metálica 7,50 m cada um, aproximadamente. A estrutura de treliça metálica, o Tabuleiro de concreto armado e naquela interligação com a ciclofaixa do Rio Pinheiros, que eu mostrei, ela tem 210 m e uma largura mais estreita, ali, de 3, 90. Esse trecho ele é em concreto. É então, como eu falei, liga o lado do Butantã com na praça Oliveira penteado, a daqui desse lado, a gente também vai haver um pouquinho melhor, é uma rampa em curva e tem uma escada integrada. E do outro lado, quando chega em Pinheiros, ele é todo em rampa, porque a topografia ele é um pouco mais favorável, então a gente consegue chegar sem precisar de escadaria. Estão dando um zoom aqui na chegada do lado do Butantã, a gente tem aqui da pra enxergar a rampa, né? A posição dela e lá embaixo a pracinha que tem, como é que fica essa adequação. E do outro lado, na chegada no Eugênio de Medeiros, onde também está prevista aí uma Pracinha por baixo para aproveitar todo o espaço e não ficar inutilizado nessas outras questões. Aqui, olhando em perfil, é a mesma imagem a gente, pois ela em 3 escalas, né? Aqui em cima ela, geral para dar uma visão geral. Então aqui do lado direito, o lado de Pinheiros, ela liga, então aqui no Eugênio de Medeiros e passa por cima da via local, passa por cima da pista expressa da marginal, passa por cima do trem, da ciclovia do Rio depois da marginal do outro lado. Da rua, que agora eu não sei o nome ali, até que ela chega faz ali a descida e aí a gente vai ter a mesma coisa um pouquinho maior, né? Para depois também quem quiser consultar, enxergar isso. Que maior ainda são as próprias folhas do projeto só pra gente ir visualizando isso. Só contando um pouquinho do histórico. Eu acompanhei lá atrás, na época do projeto, a gente tinha um projeto básico. Depois, quando a gente foi para o executivo, a gente acabou demorando mais do que a gente previa, porque a gente teve que fazer diversos ajustes, principalmente nos apoios todos, para poder é compatibilizar com setor da Sabesp com a exigência de margem que tinha da Maia aqui, para o Rio, com distância e gabarito do trem com o que que era possível de interdição na marginal. Então a gente foi ajustando isso tudo e acabou tendo que mexer um pouquinho no que estava no básico e re-detalhar isso tudo. Aqui é um corte da escadaria, né? Do lado do Butantã, então, para poder enxergar como é que fica isso? Então tem tanta descida em rampa quanto em escada, então,

acessibilidade está preservada, mas tem também a decida em escada para quem preferir. Aqui, uma vista da sessão, né? Um cortezinho, então a gente tem metade do tramo principal, metade da largura destinada a ciclovia em si e a outra metade é destinada aos pedestres, né, que é uma ciclo passarela não só para ciclistas, mas também para pedestres. No tramo principal, no tramo de descida ao Rio, aí lá é só bicicleta, porque lá embaixo é só a ciclovia. Não tem caminho para pedestre lá. Então por isso, até que é mais estreito. Aqui, só para dar uma noção do tamanho a uma vista com a ponte Bernardo Goldfarb aqui dá para ter uma ideia, então, da proporção da ciclo passarela, né? Então a metade de pedestre, a metade de bicicleta e o início aqui da descida da rampa que vai para a ciclovia do Rio Pinheiros. Aqui está me dando um zoom para mostrar um pouquinho do projeto da sinalização, então toda adequação em volta foi feita para poder compatibilizar. Tem a previsão dessa ciclovia se conectar com a existente que segue aqui no sentido dessa rua, como é que chama? Agostinho Tantu? E um pouquinho também aqui, a descida no Rio Pinheiros. Ela chega com uma rotatória. Isso foi bastante conversando lá com a concessionária do parque Bruno Covas, tudo foi detalhadinho, para poder ir para licitação. E é isso aí, o que tiver de dúvida que eu puder, já esclareço o restante, eu levo para SP obras e passo aí pela Michelle, pelo Dawton que sobrarem de dúvida. Obrigada.

0:18:12 Dawton Roberto Batista Gaia Eu fiquei em dúvida. Tem um prazo de execução da obra?

0:18:16 Antonia Ribeiro Guglielmi 12 meses.

0:18:18 Dawton Roberto Batista Gaia 12 meses.

0:18:19 Antonia Ribeiro Guglielmi Ainda não assinou o contrato, né? Já declarou o Vencedor, mas ainda tem uma fase burocrática. Agora, entre as fazer calção assina contrato, emitir RT, enfim, até para aí emitir a ordem de serviço deve demorar ainda aí bem, quase um mês até de fato da ordem de serviço, aí na hora que der ordem de serviço, são 12 meses.

0:18:44 Dawton Roberto Batista Gaia Ou seja, nós temos garantido que até o final da gestão nós temos uma ciclo passarela aí.

0:18:49 Antonia Ribeiro Guglielmi É, a gente está em julho, né? Até agosto do ano que vem, esperamos estar inaugurando.

0:18:54 Caio Guatelli Antônia.

0:18:55 Dawton Roberto Batista Gaia É porque nós temos que providenciar as 2 ciclovias nas chegadas também que a rua Butantã, de um lado, não é.

0:19:05 Caio Guatelli Antônia, posso fazer uma pergunta? Eu Caio?

0:19:07 Antonia Ribeiro Guglielmi Oi, Caio, tudo bom? Pode sim.

0:19:11 Caio Guatelli Tudo bom, Antônia? Tudo bom, Dawton, pessoal. Eu cheguei um pouquinho atrasado. Talvez eu tenha perdido alguma explicação, mas eu vi que no final, você, Antônia, você disse que tem uma saidinha para o parque, para ciclovia do parque Bruno Covas. Essa saidinha é nova ou já tinha aí e eu não tinha percebido.

0:19:28 Antonia Ribeiro Guglielmi Não a rampa central não é, deixa eu colocar aqui de volta. Espera aí que eu tirei o compartilhamento. Do lado existente ali, não do outro lado, Caio.

0:19:49 Caio Guatelli Essa rampa cumprida é da ciclovia. Isso da ciclovia mais antiga.

0:19:52 Antonia Ribeiro Guglielmi Aqui, eu entrei na rampa de descida do lado da ciclovia e isso, não do lado do novo do parque, não tem nada previsto. Foi legal você perguntar isso porque tem pelo SP obras, por enquanto, nem pela Siurbe mais de uma conexão futura aqui desse lado. Isso por enquanto, não está. Aqui lado de cá também é chamado oficialmente de parque Bruno Covas. Isso dá uma confusão, então, mas é do lado da ciclovia.

0:20:19 Caio Guatelli Tá, na margem leste, não é que é a ciclovia antiga.

0:20:23 Antonia Ribeiro Guglielmi Na margem leste, isso, isso.

0:20:25 Caio Guatelli Então na margem Oeste, futuramente a ciclo passarela pode aguentar uma conexão ali.

0:20:3 Antonia Ribeiro Guglielmi Pode, futuramente, não está previsto hoje, mas eu sei que tem estudos sendo feito na ISMUL Secretaria de urbanismo e licenciamento tem, mas por enquanto, não está previsto nessa obra não. Pode ser feito depois. E aí se conectar.

0:20:44 Caio Guatelli Maravilha. Obrigado, Antônia.

0:20:46 Antonia Ribeiro Guglielmi Nada.

0:21:02 Dawton Roberto Batista Gaia Acho que não tem mais ninguém com a mão levantada, acho que ninguém.

0:21:05 George Queiroz Tem eu aqui.

0:21:07 Dawton Roberto Batista Gaia Opa, desculpa.

0:21:12 George Queiroz Dawton não só queria fazer. Você está me ouvindo?

0:21:14 Dawton Roberto Batista Gaia Oi George, agora sim.

0:21:17 George Queiroz Semana passada, né, Dawton, a gente fez um encontro sobre a corifeu e a Vital. É, eu acho só reforçar, talvez com Antônia a gente ter a pensar direitinho a questão de que a ciclo passarela termina e se começa, em tese, a Vital Brasil. Aí o desenho da ciclofaixa da vital Brasil e da ciclo passarela me parece que tem uns 30 m aí que não estão casados, né? A gente, se a pessoa está pedalando, eu atravessei a ponte e tem uma ciclofaixa na avenida seguinte, esse desenho precisa estar casado ali. Então isso é uma preocupação, é melhor a gente se preocupar com isso agora, não é do que depois que quando tiver tudo implantado, essa suavidade entre, as estruturas, né? A ciclo passarela não ficar desconectada nem do Butantã, do outro lado, nem da Vital, para a gente não ficar com engasgos, né? O ciclista, ficar engasgado aí na travessia. Eu acho importante as essa comunicação, né? Para gente não ficar... é porque isso aí vai atrair, obviamente vai atrair muito ciclista tal, né? Vai induzir demanda então só reforçando isso que a gente já conversou, né, Dawton? Só isso, obrigado.

0:22:43 Dawton Roberto Batista Gaia Mas tá sendo pensado, é? George, é como nós falamos da nossa reunião. Sendo pensado para os 2 lados aí acho que isso eu já até perguntei o prazo da obra aí para Antônia, para gente ter tempo de fazer um estudo bem legal e poder implantar e na inauguração não ter esse problema dessa conexão. Mas isso aí vai ser resolvido tranquilamente. Isso aí.

0:23:08 George Queiroz Obrigado.

0:23:17 Michele Perea Cavinato Faremos na sequência, então, segundo a pauta, mais alguma sobre esse assunto? Acho que agora agradecer muito Antônia pela participação, pela apresentação. Obrigado, Antônia.

0:23:33 Antonia Ribeiro Guglielmi Imagina, estou à disposição. Vou pedir licença para vocês que eu tenho outra agenda por aqui, surgindo alguma coisa, vocês entrem em contato, tá bom, obrigada gente, bom dia.

0:23:43 Michele Perea Cavinato Tá bom, muito obrigada pela participação. Dando sequência aqui, então, o andamento do programa bike SP. Acho que é o Pedro Ivo e o Dawton, vão fazer uma explicação.

0:24:06 Pedro Ivo (Convidado) Agora todos me ouvem?

0:24:07 Michele Perea Cavinato Sim, Pedro.

0:24:09 Pedro Ivo (Convidado) Tá, então beleza bom, pessoal. Então, dando continuidade as tratativas, a gente conversou com o pessoal da USP, é a pesquisa, ela já passou pelo comitê, passou, está passando pelo comitê de ética porque teve que ter os ajustes e agora ela foi incluída na plataforma Brasil, porque, como tem pesquisa, ainda que apenas de entrevistas com pessoas, tem que ter aprovação do comitê de ética, acho que federal, né? Isso é uma prática, talvez que você tem pesquisa com pessoas, né? Então o processo é colocado, eu acho que a maioria de vocês aqui, a gente tem bastante acadêmicos aqui, acho que seja até conhecem, tô chovendo um pouco no molhado, né? É? Então eles estão, já colocaram né? Pra ter essa autorização, pra começar então fazer as pesquisas aí acho que agora para o final de julho, agosto. Em relação, eles também me parece que já estão desenvolvendo o aplicativo experimental que vai ser usado com as com as pessoas, né, que vão participar aí, desse projeto piloto e nós também aqui, de nossa parte estamos aqui viabilizando, os custos aí pra gente poder operacionalizar essa parte do projeto piloto já está com a nossa diretoria financeira e nós estamos aí aguardando os trâmites legais. Tá? Então, a priori, é esse o andamento que a gente tem. Talvez a gente tenha que fazer um contato com o pessoal do bilhete único também, né? Para estar incorporando, né? A SP trans nesse processo, por meio d bilhete único. Então assim, a gente está cumprindo as etapas agora, só aguardando aí essas questões de pesquisa mesmo, né? Que são burocráticas, que é comitê de ética. E também da plataforma Brasil aí, para autorização da pesquisa com pessoas. Então, em linhas gerais, é isso que a gente pode falar que está caminhando.

0:26:08 Michele Perea Cavinato Dawton, você vai complementar?

0:26:17 Dawton Roberto Batista Gaia Alguém tem alguma dúvida? Eu complemento. É, acho que importante dizer que a proposta que surgiu, né? Surgiu aqui da própria Câmara temática. A ideia é fazer um projeto piloto, né? Antes para poder fazer a pesquisa. Mas é isso, só um complemento pequenininho. Acho que o Caio levantou a mão.

0:26:46 Caio Guatelli É, eu tenho essa pergunta sobre o projeto piloto, como que vai ser, quantas pessoas vão participar, é como que a gente vai escolher, como que vão ser escolhidas esses pessoas que vão testar o projeto.

0:26:59 Dawton Roberto Batista Gaia Bom, Caio, eu estou fazendo o máximo até a recomendação da própria USP, que é o nosso convênio aí. De não estar divulgando com relação a esse procedimento, porque para não ter problema com relação à própria pesquisa e o formato que ela vai ter, né? Então é um projeto que o resumo do projeto é esse, né? Que ele será durante 6 meses, né? A partir do momento que tiver passado por todas as comissões de ética que nós estamos vencendo esses prazos, tudo indica que no final de julho, início de agosto, a gente começa, possa começar já esse trabalho. E esse grupo que vai ser selecionado, que vai ser selecionado? A ideia é uma amostragem de São Paulo inteiro, né, não localizada para poder ter uma amostra mais fidedigna possível, poder fazer o trabalho em cima. E que esse grupo que vai ser selecionado, ele será remunerado. Então, acho que para poder fazer a pesquisa, mesmo com relação ao interesse, com relação a isso. Mas ainda não podemos divulgar porque ele pode realmente prejudicar a pesquisa que está sendo feita aqui. É, estão entrando assim a pesquisa, eu posso garantir para vocês que é uma pesquisa muito legal, muito, muito interessante e vai de fato, retratar. O que a gente precisa ser retratado, né? O que significa pedalar e sendo remunerado na cidade de São Paulo?

0:28:34 Caio Guatelli É só só uma dúvida, eu não vou divulgar no espaço que eu tenho, não, mas eu tenho curiosidade, se puder, me contar o que que é essa remuneração, de fato o que o programa bike SP representa de subsidiar o cidadão que quer usar bicicleta para se deslocar ou é uma remuneração mesmo para ele fazer parte da pesquisa?

0:29:04 Dawton Roberto Batista Gaia Não é isso, isso é para parte da pesquisa, com certeza, né? Essa remuneração, ela pode ser utilizada no mesmo modelo posterior, mas a ideia da

pesquisa exatamente isso é montar uma estratégia. Como será, qual o modelo que será escolhido posteriormente?

0:29:20 Caio Guatelli E essa pesquisa está sendo feita na USP, é, a gente pode conhecer ou ainda é uma coisa fechada da prefeitura?

0:29:27 Dawton Roberto Batista Gaia Não é fechado ainda, é fechado e aliás o Professor que é chefe da cadeira do pós graduado, não, do doutorado, da USP. Ele insistiu que a gente não divulgasse para não ter problemas com o resultado da pesquisa que está sendo feita.

0:29:48 Caio Guatelli Tá bom, tá bom, beleza, fica aqui então.

0:29:51 Dawton Roberto Batista Gaia Só isso, mas acho que mais importante a gente está colocando aqui, é que tem aí uma vontade que isso saia. Então aqui não, não está parado e a gente está. A todo vapor, vamos fazer assim para pode sair esse trabalho. Só isso.

0:30:17 Michele Perea Cavinato Mais alguma ou podemos partir para a próxima? Então Dawton, obrigada, obrigada, Pedro. Terceira pauta a apresentação da tabela, com cronograma detalhando o processo de implantação de ciclovias e ciclofaixas, é Ricardo Pradas.

0:30:35 SMT-AT 0028 (Convidado) Bom dia a todos.

0:30:43 Dawton Roberto Batista Gaia Bom dia, Ricardo.

0:30:45 SMT-AT 0028 (Convidado) Bom dia pessoal do CETET aí, fazia tempo que eu não via na Maria, a Ilana.

0:30:57 Michele Perea Cavinato Eu vou compartilhar aqui, Ricardo, ou você compartilha?

0:31:02 SMT-AT 0028 (Convidado) Não compartilha, por favor, você, Michelle. Bom, antes de eu até compartilhar, vamos começar dando um preâmbulo aí, né? É isso aí, serve essa não é nenhuma apresentação, só tabela que a gente usa para ir acompanhando, registrar pendências de cada um dos contratos, né? E tem um tamanho muito grande, até porque é bem extenso. Eu acabei limpando uma série de coisas aí pra ter extensão, situação da obra, situação de implantação, vou demonstrar para vocês como uma coisa está andando, né, então. A perspectiva que a gente tem isso foi é motivo de um novo aditamento de prazo. É para esses 3 contratos é porque a cada.... Vamos contar um pouquinho da história, né? É como foi suspenso, ganho, muitas intervenções aconteceram na cidade, nos locais onde estava prevista a ciclovia. É, outros programas entraram com o programa de segurança, a faixa azul, a gente encontrou interferências que não estavam listadas no processo licitatório. Então é uma importação que ela vai sendo acertada a cada lance de obra que a gente é encaminha. É no caso aí do contrato 03. Esse aí é o contrato 103 é que é essa listagem que está em tela está com 74% já concluída a parte de obra e os próximos a entrar nessa deve ser João Batista, Conti e nós viemos falar Maluf, que são relativamente próximos, Itinguçu, Jacu pêssego, tem uma proximidade, devem ser os próximos. Nossa Esperança, se não tiver mais interferência, se não acharmos mais nenhum problema de situações não licitadas de projeto, adaptações que a gente tenha que fazer é de conseguir fazer isso até o final deste ano. Próximo slide, por favor. Mesma coisa aqui, esse é o da situação do contrato 04. Mostra o que está concluída efetivamente concluído, 30 e poucos por cento, mas tem muitas muito próximos da conclusão, não é, a Bagatelle foi uma discussão bem longa em relação ao tubulação de gás que inviabilizou bem o que a gente estava planejando, o que estava previsto no projeto da CET. Já, o atualizado falta resolver como a gente vai terminar depois da situação de recape, está previsto por lá. O da Jaguaré, essa definição do projeto porque veio a faixa azul também. A previsão de faixa azul sobre o local. Então a gente precisa dessa instituição para ver o que vai ser feito na parte de obras para não ter que desfazer ou refazer algo posterior. Alvarenga, está quase toda concluída, ela falta uma umas ilhas e os acertos de geométricos, para o final dela, e freguesia do ó também está em conclusão, está em prosseguimento. Depois da freguesia do ó, o nosso intuito, pela lógica de aproximação, é fazer Abraão Ribeiro e Ordem e Progresso, que

também são vias próximas a marginal Tietê. É, e depois aí vai para Pereira Magalhães, que são na zona noroeste da cidade. Próximo slide. Esse é o contrato que eu tenho um pouco menos de afinidade, é outro gestor do contrato e outro fiscalização. A gente participa por afinidade, não é. Falta nesse, iniciado radial leste e Carlos Caldeira filho. Esse contrato especial são obras com uma extensão maior, só uma tem menos de 1 km. Então ele segue sempre com uma implantação por vez, né? É faltam os acertos. Já foi passado por GP de PV para gente. A Márcia passou pra gente algumas alterações que precisam fazer da execução de obras para o projeto é, nós estamos cobrando aí, o contratado, até porque tinha essa pendência de aditamento do prazo e esse está com 60% concluído. É isso. Deixa eu complementar. Já em relação a manutenção, para posicionar todo mundo, e a gente respondia todos as Pendências, todas as questões de uma vez só. Hoje a gente está na espera aí de apresentação do consórcio, constituição do consórcio, entregar a documentação com o CNPJ. Para a realização do contrato aí da manutenção não sei o que tem, recebi hoje o outro processo, SEI do TCM relativo à esse contrato. Não abri por conta de estar na reunião, vou ver se é alguma suspensão ou algum porém, alguma coisa que a gente tem que responder a parte dessa Constituição do contrato. Então, tão logo a gente tenha esse contrato realizado, a gente após celebração do contrato, Consegue fazer o cronograma, o que não impede da gente deixar claro aqui é que a nossa priorização é de execução da manutenção, está muito baseada na auditoria cidadã que foi feita pelo cicloativistas, mas as intervenções da área do programa do planejamento, do dgm, do gpv que a gente vai acabar consultando para ver qual é a melhor estratégia de dirigir. Mas o que a gente espera contemplar. A prioridade é auditoria cidadã que já foi levantada até para contemplar o que foi levantado, sei que tem o pedido formal, a gente está considerando isso aí que o usuário é escolheu ou levantou esses locais, no sentido de que eles sejam realmente prioritários para a gente, avançar nesse programa de reforma, de manutenção das ciclovias desse pregão 005. Então, após aqui a reunião ou após eu ser liberado, eu vou ver o do que se trata esse novo processo, se isso vai ser impeditivo ou não para a gente prosseguir a manutenção. Acho que é isso. Estou à disposição para todas as dúvidas que forem aparecendo.

0:39:02 Michele Perea Cavinato Obrigada, Ricardo, eu vou abrir pra Aline, então.

0:39:05 Aline Pellegrini Matheus Olá, bom dia, tudo bem? Obrigada, Ricardo. Aí pelas explicações é. Eu fiquei com dúvida na via José Maria whitaker que vocês colocaram aí na listagem como terminada, concluída, e só que ela está com vários problemas de execução, ainda falta tachão, falta sinalização, tem trechos que a pintura está irregular, trechos que a lista está branca, outras que a lista está amarela, não é só aquele trecho que vocês colocaram ali que é próximo da rua, dos Auetis. Tem mais trechos que estão deficitários, né? A gente já pontuou isso para vocês, aí nos ofícios, inclusive que vocês responderam para gente aí com os números dos SEIS, aí vocês tão dando ela como concluída, mas com vários problemas ainda na execução. E aí eu queria saber como é que fica em relação a isso?

0:40:08 SMT-AT 0028 (Convidado) Pauline, eu posso falar mais sobre a obra? Eu não posso te dizer sobre a sinalização, né? A parte efetiva que você está levantando sinalização tachão é, tem uma área que sempre me reclamam uma parte daqui, desse grupo, que é um trecho em que parece que tem 2 faixas de rolamento para veículo, mas só cabe um etc. Então, eu não conseguiria te responder sobre sinalização, precisaria ter alguém da equipe de sinalização da CET, para elucidar essa situação.

0:40:48 Aline Pellegrini Matheus É que quando vocês colocam lá que está terminada, concluída, já está feita a parte de cima de sinalização também não é? Imagina porque ali na tabela de vocês, tem trechos lá que está terminado, mas falta sinalização e aqui tá tudo como concluído. Então é, imagino que vocês estão considerando que ela já está sinalizada, sendo que tem muitos trechos ali que não estão sinalizadas. Outra coisa é que embora a gente já tenha a resposta lá do ofício da Hugo BO que, da Armando Arruda Pereira, que e contrato está com problemas lá com habitem e tudo, a gente já sabe disso, mas a gente precisa de uma solução, precisa saber qual que vai ser a solução que vai ser dada ali, porque até para não sei se vocês têm conhecimento. Mas é bom

apontar que naquela região toda a habitem também está com contrato de reforma de calçadas e a reforma que eles estão fazendo de calçadas ali. Está simplesmente horrível. Primeiro porque eles estão colocando o pedestre em risco, porque eles não estão sinalizando e colocando é barreiras para o pedestre passar com segurança e segundo que eles estão fazendo um serviço muito mal acabado com as guias é mal feitas, com acabamento da calçada com muito mau acabamento e tá ficando tudo muito, muito, muito precário ali. E as ciclovias que não tem, rampa que a geometria está errada, enfim, já pontuei isso, a gente já apontou isso em e-mail, enfim, várias outras coisas e aí são vários problemas que vocês deviam dar uma chegada lá. Uma olhada com atenção, porque ela está descumprindo em vários pontos esse contrato com vocês, para além das ciclovias, né? E aí não sei se seria o caso de advertir, de penalizar de alguma forma porque está colocando muita gente em risco ali naquela região, né? Haja visto até que recentemente teve acidente, teve atropelamento, teve carro capotando, em cima das obras que eles tem feitos, que tem visíveis falhas, né? Então, enfim, esses dois pontos que eu queria colocar aí, das obras que você citou, está bom? Obrigada.

0:43:14 SMT-AT 0028 (Convidado) Deixa eu, deixa eu só te cumprimentar porque se não fica parecendo que estava vazio, não é? Já foi objeto de uma mensagem aí de GPV, para gente apontando o que é necessário para adequar, para terminar a implantação e trazer realmente a segurança do local. A gente está apontando isso, é objeto de uma vistoria da fiscal, com a habitem, que se eu não engano que ela não estava na reunião, mas acredito que a gente essa semana a semana que vem deve acontecer e ontem mesmo, se eu não me engano, foi o gestor desse contrato, o Angeli e mais um outro técnico que nos auxilia, que o Álvaro, registrar tudo já veio para notificar, fazer essa notificação. Quanto a parte de passeios, nem é contrato da SMT, então eu fico um pouco desconfortável em tecer um comentário sobre isso, mas eu imagino que o nosso pessoal de fiscalização de obras, deva notificando também a habitem, eles precisam da autorização do TPov, para essa situação, tá? Então só pra não deixar barato, tá caminhando. Isso foi objeto já de conversas entre GPP e SMT e GDM, a gente acertar esse caso específico do lote.

0:44:54 Aline Pellegrini Matheus Ok, muito obrigado.

0:44:56 Michele Perea Cavinato Oi, Caio, pode seguir.

0:44:56 Caio Guatelli Oi, então , tudo bom? É, eu esqueci seu nome é Ricardo, é isso. Tudo bom, Ricardo?

0:45:04 SMT-AT 0028 (Convidado) É isso mesmo, Caio, a gente tá indo nas mesmas reuniões. Toda vez eu estava naquela da operação urbana também.

0:45:10 Caio Guatelli É a é verdade, Ricardo. Não sei se eu posso falar da ciclofaixa do viaduto Armando puglisi, não estava na tua lista. Posso comentar, fazer um comentário.

0:45:28 SMT-AT 0028 (Convidado) A é o 13 de maio. Não é porque é tudo 13 de maio, Barbosa, por favor.

0:45:32 Caio Guatelli É, a gente deu uma chegada lá e viu que por toda a extensão do viaduto, ela foi construída na condição de exceção, né? Naqueles parâmetros de exceção, nas dimensões mais estreitas que a regra permite. E aí eu tenho 2 questões, uma a primeira, acho que é mais fácil de resolver, que é na saída do viaduto, no sentido centro. Tem um poste de radar que deixe que avança sobre a via, não é? Ele tem uma estrutura de concreto que avança 50 cm sobre a via e isso acho que a prefeitura já respondeu dizendo que vai consertar, mas eu queria entender por que que toda a extensão dela é feita no limite de exceção mais estreita, acho que é 1 m e 25.

0:46:21 SMT-AT 0028 (Convidado) Eu posso dizer que isso é meio que estava no projeto, né? É uma área muito central, em que qualquer espaço ele é muito, muito disputado, inclusive pela própria condição de uso do solo que tem na 13 de maio, principalmente. É no caso do viaduto, então, mesmo que a gente conseguisse esse ganho é nas avenidas, no viaduto, até pela extensão do viaduto e a estrutura que o suporta vira uma situação de exceção. A gente tem outros casos

em que o estudo ele fica bem prejudicado, como no caso do viaduto da Lapa, que já se pensou várias vezes em como executar e sempre é uma dificuldade. Em outros casos, ela é executável tranquilamente, como no caso da ponte cidade universitária. Mas esse caso sempre que esse caso que você falou que até vou retroceder um pouquinho para não citar uma outra questão que sempre é colocada e até por isso a gente tem esse atraso de obras constantemente. As situações que a gente vai achando de interferências como essa que você colocou no poste de radar? Elas são praticamente em 100% dos casos que a gente tá implantando. Aconteceu lá na Indianópolis, com o República do Líbano, como acontece nesse caso. E aí a gente vai tendo que tratar no varejo. A gente não consegue tratar no atacado até casos de incorrer em lei ambiental, por causa de compensação ambiental que foi plantada depois que se foi pensado traçado da ciclovia e por aí vai. Então, todo o estudo que a gente tem feito aí nessa implantação é de ir implantando o mais próximo possível do que foi pensado. Em contrapartida, adaptando com as novos processos de segurança ou interferências que a gente vai encontrando no traçado e que não existiam em 2018, 2019, quando foi imaginando esse traçado anterior. Essa situação, até eu me preocupa muito mais nesse caso que Aline é, comentou. É de que a geometria é impactar na segurança do ciclista, do usuário, do que realmente a largura, desde que esteja na medida que seria uma medida possível, né? Mas no máximo possível a gente vai tentando e se for o caso, a gente pode conversar e ver também esse tipo de situação pensando em mudar. As diretrizes de ampliar mais ainda a segurança nessa situação. No caso da Três de Maio, especificamente, eu tenho menos receio pela segurança, porque o trânsito já é mais vagaroso, até pela quantidade de veículos que tem lá. Então a possibilidade de ter uma ocorrência séria, reduzida pelas condicionantes, mas de madrugada, não está impedido do ciclista rodar aí, pode ter algum maluco que não está em seu estado normal e isso vira uma ocorrência. Isso aí. É aquela situação em que a gente não consegue atuar nela. Eu acho que se tivesse 1 e 30, mas o cara tá bêbado e joga o carro em cima da ciclovia e pega algum usuário. Não importa nem muito a largura, né? É essa situação.

0:50:09 Caio Guatelli Tá explicado. Você diz lógico que essa explicação de que o espaço é muito disputado já está no limite ali, né?

0:50:21 SMT-AT 0028 (Convidado) Muito no limite. Essas áreas centrais, que já estão muito desenvolvidas, com toda infraestrutura e uso, elas são mais, não vou dizer complicadas, elas são mais complexas de você conseguir adequar toda essa sinalização. Ainda bem que ninguém imaginou, até porque não é dessa necessidade lá, colocar mais uma faixa azul na treze de maio, aí não ia caber mesmo todos os veículos ali.

0:50:47 Caio Guatelli Ainda bem que a ciclovia chegou antes da faixa azul. Tá bom, obrigado, Ricardo.

0:50:53 George Queiroz Me permite um aparte, Ricardo.

0:50:55 SMT-AT 0028 (Convidado) Por favor, George, bom dia.

0:50:56 George Queiroz É, vamos lá, né? Eu até eu caí um pouquinho. Eu perdi um pouco da conversa. É, a gente estava, inclusive, na CTB, preparando um ofício sobre esse viaduto, né? A gente esteve lá essa semana, né? A foto viralizou, o Caio repercutiu na folha, mas assim, se a gente tem um manual, né? Vamos dizer isso é uma determinação e que a gente fala que existe um limite excepcional. Quando a gente traz para menos do que o excepcional, eu acho que a gente está incorrendo já numa.. O manual é colocado e se a gente tá indo menos do que o manual, eu acho que a gente já está incorrendo em algo próximo de algum tipo de ilegalidade, alguma coisa que a gente possa até judicializar. Quando a gente foi lá e viu aquele trechinho lá que a foto viralizou e quando a gente pedalou, pedalei por lá. Isso é muito importante, a visão do ciclista. Aí, não só do engenheiro, ficou muito claro que aquela ponte tinha que ser uma ciclovia, aquele momento, aquele lugar lá tinha que ser elevado. É a forma de dar segurança, porque é uma curva. A iluminação é muito ruim. Eu passei por lá de noite com uma turma, iluminação muito ruim. E aquela questão ali do equipamento tal, né? A agora, quando tem um manual a gente não escolhe se obedece ou não, cumpre-se, não é? No caso, a experiência do ciclista é, parece muito

óbvio que ela tem que ser elevada como é numa parte do restante até da Rui Barbosa, né? Na parte da Rui Barbosa tem que ser elevado porque é a única forma daquilo ser minimamente seguro para o ciclista. Então a gente não pode jogar fora um manual, isso está estabelecido e vamos dizer as justificativas, a gente pode ouvi-las, ouvi-las, mas o fato é que neste momento está inseguro para o ciclista, não está legal aquilo ali, é um lugar perigoso e mal iluminado, um lugar de curva, né? Lugar, que tende a uma velocidade, lugar, próximo a região noturna, né? Onde tem essa questão aí da bebedeira, então não é uma coisa que a gente somente ouve a explicação e falar tudo bem, pô. Isso é uma coisa que a gente precisa resolver. A prefeitura precisa resolver porque ela está incorrendo num erro, de acordo com o que ela determinou, com que o poder público determinou como deve ser feito e é a nossa visão de ciclista. Quando a gente está lá ao vivo não é legal pedalar lá, daquele jeito, é perigoso, é preocupante, a gente fica com medo e assim a gente não gostaria, a gente não gosta de pendurar bicicleta branca. A gente não gosta disso. Então assim é um caso que a gente precisa ter uma atenção diferente. Eu sei que tem as questões todas em relação à burocracia, em relação à compensação, quem paga, quem não paga o espaço do carro. Mas, porém, contudo, entretanto, todavia o compromisso ético, o compromisso moral com a vida humana, tem que estar acima disso aí tudo. Eu sei que vocês têm problemas, mas eles precisam ser resolvidos. A gente está preparando um ofício, para colocar isso de forma mais oficial, mas eu acredito que vocês não podem se eximir de resolver esse problema. E em mesmo com todos esses problemas técnicos é burocrático, jurídicos, etc, a vida humana tem que ser, vamos dizer, a primeira preocupação. Obrigado. Desculpa me estender aí, obrigado.

0:54:56 SMT-AT 0028 (Convidado) Ó, é, é Jorge, eu. Eu entendo a sua colocação é, mas é, eu fico pensando tecnicamente é bom agora também foi projetado, foi desenvolvido, foi licitado etc. Mas eu fico pensando tecnicamente, se a gente fizesse a seguinte opção técnica, e eu estou falando agora por mim, fazendo uma conjectura em cima da sua colocação. Olha o caminho mais seguro não é por cima do viaduto Gugliese, e sim contornar por baixo da 13 de maio, cruzar a brigadeiro Luís Antônio para subir a rampa e acessar a parte superior ali do outro lado da 13 de maio. E eu imagino que seria alvo de críticas similares de que não era o caminho que o ciclista quer. Mas isso não está mais na mesa nesse momento, né? Para o bem ou para o mal, então talvez a solução ali seja realmente a gente conversar com SP regula, ampliar muito e muito a iluminação aquela região como um todo é uma região de penumbra, porque a iluminação é toda de tecnologia muito, muito mais antiga, e talvez essa seja uma melhora possível, além de rever geometria, se for o caso para contemplar esse aumento da segurança.

0:56:25 George Queiroz A elevação daquele trecho ali, desculpe, a elevação daquele trechinho, onde tem a foto, viralizou a foto. A elevação é assim, a gente se dispõe a visitar. Se a gente quiser marcar uma visita presencial, mas a elevação daquilo ali, do mesmo trecho, na mesma elevação, já seria um ganho de segurança da água pro vinho, mesmo assim, me parece bem claro de que como não dá para ser uma ciclo, ou seja, um é um lugar que tem um equipamento, uma coisa ali, né, do radar. etc. Tem que ser levado. Agora tem custo? Tem, mas enfim, né? Vamos lá.

0:57:06 Dawton Roberto Batista Gaia George, assim, o local, como você já falou, como vocês colocaram ofício aí, né? Nós vamos estudar, com certeza nós vamos estudar e se tem um problema que está irregular, nós vamos regularizar com toda a certeza nós vamos, haverá uma solução para esse problema específico com toda certeza.

0:57:22 SMT-AT 0028 (Convidado) Dawton, acho que a Márcia, a Márcia e o Luis Gregório colocaram no chat, eles querem complementar.

0:57:29 Dawton Roberto Batista Gaia A Márcia, está com a mão levantada. Desculpa, Marcia.

0:57:31 Michele Perea Cavinato A Márcia quer complementar.
Marcia.

0:57:33 Márcia - CET (Convidado) Estou com a mão levantada, bem incomodada com esse trecho aí e a CET está empenhada em dar uma solução para esse local sim, a gente pensou até em micro fresa, viu George? Nesse negócio, nessa elevação aí do pavimento, né? O que a gente queria era fresa e recape aí não é e não rolou. Rolou esse viaduto, a fresa e recape. Mas a gente está fazendo um estudo de finalização sim, tá?

0:58:08 George Queiroz Qualquer questão de visita, viu Márcia? Qualquer visita, se precisar estar lá, a gente chama o ciclo centro. A gente pode ir lá. É sempre importante a gente ter essa... A gente tá aqui como Câmara consultiva, o ideal é sempre ser consultado antes e não a gente ter que reclamar depois, né? Seria, sempre muito importante.

0:58:25 Márcia - CET (Convidado) Ficou meio complicado e a gente, tá sim, no estudo. Vamos falar com o pessoal da operação. Temos algumas ideias, vamos tentar fazer também, né? Até peço para o Dawton, aí para o pessoal da SMT, se consegue fazer uma reunião aí com o pessoal da SM sub se a gente não consegue essa micro fresa de repente, né, para melhorar essa elevação do pavimento, não sei, mas tem algumas soluções que a gente está tentando e a gente está empenhado em resolver. Isso daí a gente está aí, a história que o Pradas falou de tentar com SP ilumina a iluminação, isso é fantástico, porque melhoraria muito aí em cima do viaduto. É bacana, eu já ouvi dizer que a gente consegue, esse tipo de coisa, com a iluminação, acho que era legal assim tenho também, tá? Era isso que eu tinha para falar.

0:59:2 SMT-AT 0028 (Convidado) Em geral, os pedidos que a gente tem feito para outros órgãos e em relação à implantação de estrutura cicloviária fora, quando envolve lei ambiental, eles têm tido uma tratativa bem boa, bem tranquila, né? O problema realmente que a gente tem encontrado mais dificuldades é quando envolve lei ambiental. Você tem que remover espécie de arbóreos e aí é uma coisa que as pessoas não querem muito mexer nesse caso não estou vendo muito problema. Vai acabar saindo só a gente achar um instrumento legal para já fazer o pedido em cima dessa situação.

1:00:07 Dawton Roberto Batista Gaia Acho que é importante dizer o seguinte, vamos dar uma solução definitiva para o problema que vocês estão apresentando. Acho que o importante é isso, vamos aqui juntar, nós vamos nos reunir CET, junto com SMT, provavelmente SM sub para poder colaborar com a questão do pavimento. É isso, vamos lá.

1:0:28 Márcia - CET (Convidado) Obrigada, gente.

1:0:34 Michele Perea Cavinato Seguindo aqui, mais algum complemento sobre essa pauta? Ricardo, então, obrigada pelas duas pautas emendadas aqui, deu certo.

1:0:47 SMT-AT 0028 (Convidado) Estou à disposição. Eu vou continuar ouvindo a reunião. Eu vou ver essa outra pendência do TCM para ver se não vai parar a manutenção. Estou bem preocupada, tá? Obrigado.

1:0:57 Michele Perea Cavinato Obrigada a você. Então vamos lá, quinta pauta. Atualização do programa ciclofaixa de lazer acho que é o Dawton que vai fazer.

1:1:16 Dawton Roberto Batista Gaia É bom, não tenho muito o que falar aqui, porque nós estamos com uma negociação nesse momento aqui com SP parcerias, né? Que a proposta aqui é fazer uma ampliação no programa da ciclofaixa de lazer ampliando a proposta inicial, que era ampliar mais 300 km, não é? E isso sendo 100 km por vez, mais 100, mais 100, mais 100 até chegar nos 300. Mas ainda, nós estamos nas tratativas. Eles já fizeram apresentação para nós aqui, até aqui na própria Câmara temática, nós pedimos algumas alterações para eles, estão fazendo a conclusão da apresentação definitiva, teve uma pequena apresentação para o secretário que será complementada. Nós estamos marcando uma reunião aqui com a SP parcerias para apresentar para o secretário a proposta. A evolução da proposta ainda não é definitiva, porque será apresentado e nós vamos fazer essa avaliação do que está sendo apresentado. Mas é isso, com relação a ciclofaixa de lazer existente, estamos aí a todo vapor, dos

114 kms, exceto alguns trechinhos que estão sendo desativados operacionalmente por conta de solicitações da área operacional, por evento específico em cada região. Eu acho que é isso que eu tinha para poder falar sobre ciclofaixa de lazer. Tem acontecido muito o pedido de desativação perto do parque Villa-Lobos, que tem muitos eventos ali no Villa-Lobos, então a CET tem pedido para desativar trechos e por momentos específicos ali no parque Villa-Lobos, e toda vez que tem um evento que sobreponha à ciclofaixa por algum motivo. Ou a gente faz um desvio ou desativa por um período específico no momento do evento. É isso aí, vamos lá. Alguém?

1:3:28 Michele Perea Cavinato Acho que não, Dawton.

1:3:3 Dawton Roberto Batista Gaia Então, vamos.

1:3:31 Michele Perea Cavinato A próxima pauta é resposta aos ofícios, então, foram enviados 10 ofícios. Embora conste 8 aqui, ao todo foram 10 e eles foram colocados no SEI, e todos estão respondidos, vocês têm acesso a esse SEI?

1:3:50 George Queiroz Eu não tenho. Para falar a verdade, eu gostaria de aprender a fazer isso, eventualmente.

1:3:59 Dawton Roberto Batista Gaia Isso é público, né...

1:4:00 Ana Maria Pacolo (Convidado) É a gente tem uma equipe aqui que cuida das SEIs. Estão sendo todas respondidas também.

1:4:11 Michele Perea Cavinato Então, Dalwton, se você concordar, nós podíamos fazer um documento com todos esses pareceres técnicos e encaminhar ao grupo, pode ser feito assim?

1:4:19 Dawton Roberto Batista Gaia Sim, eu acho que é ótimo.

1:4:22 Michele Perea Cavinato Tá, faremos isso hoje.

1:4:23 Dawton Roberto Batista Gaia Pode colocar aqui no nosso site.

1:4:27 Michele Perea Cavinato Hoje à tarde a gente faz isso. Então se todo mundo concordar, ó a próxima, são os informativos que foram encaminhados já no convite. Mas no chat tem um pedido do Alan, da Abraciclo, para falar sobre a nova resolução de bicicletas elétricas. Podemos encaminhar dessa forma, o Alan faz uma breve apresentação dessa resolução e depois nós tiramos dúvida em algum informativo que ficou pendente.

1:4:59 Dawton Roberto Batista Gaia Sim, Alan, só para deixar claro, eu vou fazer o seguinte.

1:5:4 Dawton Roberto Batista Gaia Nós vamos dar 5 minutos para você fazer essa breve, não é verdade? Porque não está na nossa pauta. Eu acho que o que a gente o que a gente pode fazer Alan, é colocar numa próxima pauta e fazer uma apresentação completa disso daí que não tem problema nenhum. Faça uma breve apresentação para gente.

1:5:20 Allan Tudo bem, é na realidade, eu não me preparei para fazer uma apresentação. Eu posso explicar brevemente, é mais uma provocação que eu quero fazer aqui entre nós, para ter um entendimento de como esse tema está sendo tratado internamente, mas eu assim que vocês me liberarem, eu converso, eu falo.

1:5:34 Dawton Roberto Batista Gaia Está liberado, então pode fazer.

1:5:35 Allan Tá OK? Bom pessoal, bom dia. Eu não me preparei, mas acho que muitos de vocês devem ter visto a publicação da resolução 996 de 2023 do Contran, que trata dos veículos elétricos de 2 rodas, principalmente na qual estão envolvidos bicicletas, autopropelido, ciclomotores e motocicletas. É por que que eu estou conversando aqui internamente? Porque dentro dessa resolução, ficou definido que os municípios irão legislar em cima desses produtos e onde eles devem circular. Trazendo bem resumido o que que mudou para bicicleta elétrica e auto propelidos: bicicleta elétrica vai poder sair de fábrica com uma velocidade de assistência até 32

km por hora, que era 25 até então é e uma potência que passa de 350 watts para 1000 watts. Isso é tanto para bicicletas elétricas como para os autopropelidos. Alan, o que que é o autopropelido? É o patinete, é o monociclo, tudo bem que o monociclo ele tem uma pequena diferença ali de potência, aquelas bicicletas que não tem pedal e que tem acelerador ou até mesmo aqueles produtos que tem pedal, mas que tem acelerador também. Tudo isso está sendo enquadrado dentro de autopropelidos. Lembrando que os autopropelido, no caso dessas bicicletas com acelerador, ele tem uma largura máxima de 70 cm e um entre eixo máximo de 1 m e 30. Um ponto que acho que é muito estratégico, não só para São Paulo, mas como grande maioria dos municípios que estão tendo diversos problemas, é com relação ao produto chamado CityCoco. Vocês devem saber qual que é, parece um patinete, parece uma scooter. Na verdade, é uma Scooter, ela tem a roda larga, pequenininha. Tivemos fiscalização no ano passado na Faria Lima. Enfim, aquele produto não é uma bicicleta, não é um autopropelido e é aquilo ali, precisa ser emplacado, precisa ter registro no CAT, o condutor precisa ser habilitado na categoria A ou ACC, tá? Eu fiz esse breve resumo só para questionar, saber se esse tema está sendo tratado. Internamente, na prefeitura, na CET, na questão de orientações para a população, é em que sentido? Sabemos que por mais que o produto eles tenham limite de velocidade de 32 km por hora agora, as ciclovias, grande maioria das ciclovias do Brasil, tem um limite de 20 km por hora. Como que está sendo pensado de poder, talvez não seja uma fiscalização, pelo menos uma orientação aos cidadãos que vão comprar esses produtos. Na verdade, essa resolução ela entrou em vigor ontem. Então como que isso está sendo tratado internamente? É, eu acho que basicamente a pergunta é essa, porque, lembrando que aquele produto que é o tal do CityCoco, ele não pode circular em ciclovias. Então, se está sendo previsto possíveis fiscalizações, principalmente nas principais infraestrutura cicloviária, onde havia uma certa frequência de rotatividade desse tipo de produto, basicamente, essa seria a minha fala e, enfim, também me coloco a disposição para tirar dúvidas sobre essa resolução, porque eu sei que ela é um pouco complicada, é e eu tenho estudado ela desde que ela foi publicada.

1:9:18 Michele Perea Cavinato Obrigada, Allan, Caio. Alguma coisa sobre essa pauta em.

1:9:26 Caio Guatelli Sim, sobre essa pauta do Contran. Posso falar só.

1:9:30 Michele Perea Cavinato Pode seguir claro, claro.

1:9:31 Caio Guatelli Então é o seguinte, eu tenho uma opinião pessoal sobre essa nova regulamentação, eu não sei nem se é esse o nome, regulamentação ou não. Como são os municípios que vão legislar sobre isso. É, eu acho que São Paulo devia fazer um estudo antes para ver se a cidade comporta 32 km por hora e 1000 wats. 1000 watts, para quem não sabe, é uma grandeza meio estranha é a mesma coisa que você colocar um ciclista profissional dando tudo para uma chegada. Imagina isso na mão de uma pessoa que não foi treinada? É quase a potência de uma motocicleta. É muito perto de uma potência de uma motocicleta. A cidade de São Paulo não comporta, na minha opinião, o tamanho e potência de uma bicicleta, nem de um autopropelido e muito menos esse aumento de velocidade. Eu acho que a cidade de São Paulo, antes de aceitar essa resolução do Contran, deveria fazer uma pesquisa para ver o quanto isso pode aumentar a velocidade na estrutura cicloviária. Era isso?

1:10:43 Allan Só fazer uma observação, esses 1000 watts realmente é uma potência bem alta, né? Eu inclusive, ontem estive pedalando de bicicleta elétrica, mas do modelo antigo e está previsto esse tipo de motorização, principalmente o produto de carga long John e longtail e que na união européia é muito comum hoje em dia, inclusive famílias que estão usando esse tipo de produto. A priori, tá é a priori, é 1000 watts vão ser exclusivos, né? Mas isso eu não posso falar por toda a indústria. Né? Então, a priori, esse tipo de produto de 1000 watts deve, mas sim, existe até algumas exceções dentro dessa resolução para produtos de competição, enfim, então isso pode vir a acontecer, mas esse é para uso exclusivos, fora do ambiente urbano ou em competições, né?

1:11:39 Caio Guatelli Tá, é, eu li a resolução e não diz que é só para produto de competição e não diz que é só para bicicleta cargueira e mesmo assim, considerando que essa resolução desobriga os órgãos públicos de exigir uma habilitação, esse produto pode cair na mão de qualquer um.

1:12:4 Allan Exato, então eu acho que esse é o questionamento, não é?

1:12:5 Caio Guatelli Eu acho que cada cidade e a gente falando aqui de São Paulo, tem que pensar se comporta e, no meu ponto de vista, isso é uma opinião pessoal, São Paulo não tem nem espaço para garantir a segurança do jeito que tá, como a gente acabou de falar do viaduto Armando Puglisi. Imagina, garantir a segurança nesse espaço, com um monte de bicicleta voando, porque é muito rápido e se coloca essa bicicleta com 1000 watts na mão de uma pessoa que não tem treinamento de uma criança, porque bicicleta vai para a mão de criança, o risco de um acidente, de uma lesão grave, é muito alto. Então fica aqui, colocado meu minha opinião para a cidade de São Paulo é não seguir essa resolução do Contran e manter os limites como estão.

1:12:53 Dawton Roberto Batista Gaia Perfeito, nós vamos fazer aqui o encaminhamento da proposta aqui para CET, né, que é a área técnica da Secretaria nessa questão e chegaremos a alguma conclusão com certeza. Nesses casos já tem algumas cidades, como colocaram aqui no chat aí, que tem algumas cidades fazendo a lição de casa. Com certeza, São Paulo vai dar uma resposta a essa questão, com toda certeza a gente vai dar uma resposta.

1:13:29 Michele Perea Cavinato O Ricardo também deixou registrado aqui no chat aqui 1000 watts é para andar no espaço viário com os demais veículos. Eu acho que não pelas estrutura cicloviária é isso, Ricardo.

1:13:38 SMT-AT 0028 (Convidado) É, é assim. Eu acompanho porque eu estou entre a moto patinete e esse CityCoco é a área que eu costumo usar, além do transporte público, né? Nem automóvel eu tenho. E assim, toda vez que eu tenho essa potência para patinete, já tem patinete com essa potência e absurda a velocidade. Eu não sou uma pessoa pequena e eu consigo andar mais de 40, 45 por hora num veículo desse. Imagina isso para uma criança? Então, eu concordo com tudo, todo mundo, 1000 watts é uma velocidade sensacional fo colocado aí, se para o ciclista sendo profissional, é similar a ele fazer um split de chegada. E eu estou dando outro exemplo de especialista nisso, mas que anda numa velocidade, consegue uma velocidade muito alta para estar disputando no espaço da estrutura cicloviária. Então fica aí como parecer de usuário também, que eu concordo com o que foi colocado aí, bem praticado no mesmo espaço em que tem pessoas fazendo só seu deslocamento para o trabalho ou para suas viagens diárias para estudo ou o que quer que seja.

1:14:57 Dawton Roberto Batista Gaia Muito bem. Vamos lá, Michele.

1:14:2 Michele Perea Cavinato Só abrir a palavra para Aline.

1:15:3 Dawton Roberto Batista Gaia Aline.

1:15:7 Aline Pellegrini Matheus Dentro desse assunto, eu sugiro que assim como a gente montou um grupo de trabalho para o bike SP, a gente monte, o quanto antes, um grupo de trabalho para fazer os estudos desta resolução do Contran, chamando especialistas, chamando gente que entende dessa área, o pessoal da CET, o próprio Alan da Abraciclo, o pessoal da Aliança bike, por exemplo, e outros profissionais para já ir estudando essa resolução, pautando esse assunto, para poder ajudar aí na proposição para regulamentar essa lei aqui dentro da cidade, o quanto antes.

1:15:48 Dawton Roberto Batista Gaia Perfeito, você fechou do formato que eu queria mesmo. Nós vamos formar um grupo posteriormente. Mas isso vou conversar com a CET aqui para ver como é que vai ser conduzido esse assunto e posteriormente a gente vai ter esse grupo aí com certeza teremos aí uma solução.

1:16:8 Caio Guatelli Eu estou dentro do grupo.

1:15:12 Dawton Roberto Batista Gaia Perfeito. Vamos lá.

1:16:13 Michele Perea Cavinato Dawton, duas mãos levantadas aqui, aliás, uma, o Jean Carlo. Jean.

1:16:24 Jean Carlos Martins do Vale Oi, tudo bem? Desculpa, eu não estava conseguindo abrir o meu microfone, gente. Eu Acredito que o assunto da questão da nova regulação do Contran já deve ter sido totalmente esplanado, né? Eu só queria mesmo tirar uma dúvida para saber se tem alguém da SP trans aqui presente na reunião hoje. E também queria a olha só, tudo bem, Ang? Não tinha visto a sua imagem e queria perguntar para o Dawton se você conseguiu ter, conseguiu verificar no contrato com as empresas responsáveis pelos radares a possibilidade da questão de estender os radares para dentro das ciclofaixas. Como o pessoal já estava conversando sobre segurança, e, inclusive um dos veículos que é bem preocupante, assim tem a necessidade obrigatória de ser emplacado. Acho que a gente já consegue até puxar um gancho aí.

1:17:19 Dawton Roberto Batista Gaia Yang você quer falar?

1:17:22 Yang (Convidado) Oi. É o Jean estava se referindo para mim, qual era o assunto. É referente àquele assunto da última reunião?

1:17:32 Dawton Roberto Batista Gaia Isso é do pigmento, né?

1:17:41 Jean Carlos Martins do Vale É sim. É sobre o pigmento usado nas estruturas.

1:17:43 Yang (Convidado) Então, levantei com o pessoal da área de projeto aqui, que praticamente a equipe atual não tem ninguém daquela época de 2000 e 2014. Aí eles vasculharam, eles não encontraram assim esse valor do pigmento não está nesse contrato que eles utilizaram para fazer a obra, esse aqui foi a informação dada. Eu repassei toda a conversa, todo o trâmite, para o Dawton, não é? Caso tivessem uma dúvida (1:18:22 trecho incompreensível) ainda mais as pessoas que são da área de projetos e como Dawton, então pode repassar para vocês os e-mails encaminhados e todas as tratativas.

1:18:33 Dawton Roberto Batista Gaia Importante Jean, é o seguinte. Tudo o que foi levantado, tudo que foi feito, provavelmente, foi feito uma experiência. Isso não estava no contrato, de lugar nenhum e nós não temos preço referencial para poder definir e colocar um preço, o custo, disso só não sei o preço do mercado, então são coisas diferentes. Uma coisa é o preço do mercado, é outra coisa é um preço referencial público. Nós não temos esse preço referencial público com relação ao pigmento vermelho na faixa. Então essa resposta nós não temos como dar, porque ele não existe, foi provavelmente, foi uma experiência que foi feito naquela época e não teve custo anexado na implantação da ciclofaixa ciclovia lá na época. Com relação aos radares. Eu dei um encaminhamento aqui, interno. A primeira informação que me passaram que era possível sim ser feito, né? Não é muito simples fazer, porque isso depende de laços detectores, que tem que ser complementados, especificamente, mas, de qualquer forma, eles já estão verificando para poder me dar uma resposta mais definitiva. Então eu não tenho a resposta ainda, mas a princípio eles falaram que não tem problema, né? É possível se fazer essa extensão do laço detector, para poder fazer a fiscalização na ciclofaixa. Então, o que eu pedi a eles, é que já fizesse uma proposta, e se fosse possível, como seria feito? Pela resposta que foi dada pela área, eu acho que isso vai vingar e vai ser bom para todo mundo. Porque problema maior aqui é contratual, você tem um contrato específico, com relação a um determinado programa, que foi que foi contratado? Então, mas nós estamos vendo isso aí, depois eu posso te responder com mais tranquilidade. Isso está evoluindo.

1:20:47 Jean Carlos Martins do Vale Tá certo? É, eu só queria comentar. É, eu estou bem surpreso referente à questão do pigmento, né? E eu entendo porque acho que nunca tinha sido usado antes em nenhuma estrutura com porte da estrutura da ciclovia da Paulista, não é? Eu vou

tentar contornar isso de algum jeito, Dawton, porque eu estou muito curioso que deve ter algum registro, em algum papel, em algum lugar que diz o valor que foi usado e, claro, não tem menor condição de usar o valor de uma experimentação com padrão, né? Óbvio, isso eu super entendo. Vou continuar procurando, porque em algum lugar deve estar registrado.

1:21:30 Dawton Roberto Batista Gaia Só um minutinho, o secretário, ele tem problema de agenda, né? Ele vai ter que sair, eu vou passar a palavra para ele rapidamente.
Secretário, por favor.

1:21:41 Celso - Secretário- SMT Oi pessoal, bom dia, tá? Eu novamente aqui peço desculpas, vou ter que sair, nossa reunião se estendeu bastante, não é? Significa que tem muitos assuntos importantes aqui para serem tratados. Eu vou pedir licença de vocês, tá que eu vou precisar sair. Porque eu já estou com um problema de agenda estourando aqui. Eu tenho várias reuniões, uma atrás da outra, que é um pouco complicado. Tá, eu reservei 1 hora e meia, né? Eu achei que fosse suficiente, mas eu vi que não é. Então eu vou deixar aí o pessoal com vocês,depois eles vão me passar tudo. Tá, então, muito obrigado a todos aí, eu desejo uma boa reunião.

1:22:24 Caio Guatelli Secretário, um minutinho, aqui é o Caio da folha de São Paulo, tudo bem, obrigado. Só uma questão bem rápida como pessoal tem falado bastante sobre o espaço da ciclovia. Isso está bem discutido, o senhor já sabe bem, mas a gente trouxe essa questão da resolução do Contran. Acho importante essa observação que eu dei agora no final, que eu acho que essa resolução abre espaço, para muito mais risco na cidade, se aumentar a potência, velocidade. Como eu disse antes, uma potência de 1000 watts que o contran acabou de colocar nessa resolução equivale a um ciclista profissional dando um sprint que ele não aguenta. Ele não aguenta manter essa potência por mais de 30 segundos. Eu acho que isso é bem significativo. Aí a gente deve tomar cuidado.

1:23:11 Celso - Secretário- SMT Pelo que você falou, cada município vai ter, vai regulamentar é isso, não é?

1:23:21 Caio Guatelli Exatamente. Cada município decide quanto que pode.

1:23:24 Allan Legisla sobre essa resolução, cada município pode legislar sobre essa resolução.

1:23:27 Celso - Secretário- SMT Tá, não ok, né? Eu vi que foi proposto para que a gente Monte um grupo de trabalho, né? Para poder, com especialistas, para que a gente possa tomar uma decisão em relação a isso, mas sim, muito importante. Vamos cuidar disso também, tá bom, obrigado, viu?

1:23:44 Caio Guatelli Obrigado, secretário.

1:23:44 Celso - Secretário- SMT Abraço a todos.

1:23:52 Jean Carlos Martins do Vale Realmente é muito positivo, né? Poder ver o secretário participar de todas as nossas reuniões assim é, só a questão do radar continuando, né?
É, fiquei muito feliz. Que bom que eles conseguiram vislumbrar uma possibilidade de fazer essa extensão. Queria deixar aqui 2 sugestões, já que é a Avenida da Consolação e as juntas provisórias. Fica aí as minhas sugestões para você informar pra eles, Dawton, acho que vai ser uma proposição bem legal e pode ter uns resultados bem interessantes se a gente experimentar isso daí em 6 meses dá para tirar algumas coisas bem legais.

1:24:32 Michele Perea Cavinato Jean, só fazer um complemento nessa pauta ainda, a área responsável tinha pedido para que vocês oficializassem esse pedido. Só para gerar demanda. É possível?

1:24:56 Jean Carlos Martins do Vale Da questão do radar?

1:24:43 Michele Perea Cavinato Do radar?

1:24:45 Jean Carlos Martins do Vale A tá? Eu acho que os demais conselheiros conseguem verificar isso e a gente pode armar um texto depois e enviar para vocês protocolarem? No SEI.

1:24:56 Michele Perea Cavinato Tá ótimo, obrigada. Lucian.

1:25:3 Lucian De Paula (CTB) Bom dia.

1:25:6 Dawton Roberto Batista Gaia Bom dia, Lucian.

1:25:8 Lucian De Paula (CTB) Ia reforçar do que Jean falou, assim, a gente tem esse interesse em entender a aplicação da pigmentação dentro da concretagem. Porque assim, não é reinventar a roda, não é nenhuma tecnologia de vanguarda, né? O concreto pigmentado já tem mais 100 anos aí. Então a gente queria encontrar. Basicamente assim a gente quer que a prefeitura dê uma resposta, o mais simplificada possível, de qual a diferença de preço quando faz uma ciclovia em concreto e qual a diferença quando faz uma ciclovia em concreto pigmentado, inclusive levando em consideração, se isso já foi feito na Faria Lima, na Paulista, etc, né? Mesmo que tenha sido uma coisa experimental que não tenha sido de uma ata de preços tabular, tal, aconteceu, então isso que a gente queria entender essa variação de preço. Isso é particularmente importante para próxima leva de ciclovias planejadas. Existe muita coisa de ciclovias elevadas em nível com a calçada, tem bastante coisa planejado nesse sentido, que foi uma coisa que a gente pediu bastante, é ótimo. Mas assim, para já delimitar, inclusive para ter a separação do espaço, não é para que estes projetos futuros fossem concreto pigmentado. Então a gente queria que vocês apresentassem, porque este é um padrão que a gente gostaria que voltasse a ser adotado, porque ele já foi empregado em algumas estruturas, então a gente queria que voltasse fazer isso. Quando a gente perguntou, quando a gente teve a discussão da manutenção da ciclovia da Paulista e da Faria Lima, a prefeitura, assim alegou, meio que por cima, algo do tipo que concreto pigmentado é muito mais caro. Mas nunca justificou. Nunca apresentou esse número. Então assim, se sabe o que é mais caro, então, por favor, nos conte assim, mas se não tem esse número palpável, gostaria que vocês procurassem aí dentro do histórico de licitação e quanto dá próxima licitação futura que já coloque isso no escopo e que faça parte do levantamento orçamentário, do planejamento.
Obrigado.

1:27:22 Jean Carlos Martins do Vale É, eu só queria complementar o que o Lucian falou também no sentido de que, por exemplo, não foi apresentado nenhum valor do pigmento da Paulista. Mas pelos valores que eu consegui levantar de todas as outras estruturas que usaram concreto pigmentado é o valor da Paulista, hoje avaliado de implantação, foi ali em torno de acho que 5 milhões mais ou menos, se eu não me engano, e eu estimei com base nas outras estruturas que foi usado quase meio milhão de reais em pigmento na Avenida Paulista, quase meio milhão de reais que não está declarado no valor total de implantação dela na época do Haddad. Entende, e aí é uma preocupação da gente, é uma preocupação nossa e por isso que é importante a gente saber isso, mas assim, principalmente, Dawton, acho que o foco mesmo é questão da segurança. Quando a prefeitura pensa em como inovar e deixar as estruturas mais seguras, a gente só quer mesmo avaliar todas as possibilidades para ver quais podem ter o melhor impacto e ser mais barato no final.

1:28:36 Dawton Roberto Batista Gaia Perfeito. Acho que é isso. Vamos buscar. Ver se eu consigo achar algum. O preço que nós vamos encontrar é um preço de mercado, com certeza, nós temos o preço do mercado. Não preço referencial, mas o preço, o preço do mercado. Se tem uma pesquisa hoje, eu tenho. Faremos.

1:28:59 Michele Perea Cavinato Alan, pode seguir.

1:29:2 Allan Obrigado só para complementar o assunto de velocidades, até independente da questão se o produto é elétrico ou analógico, são raras as pessoas que tenham conhecimento de que, em ciclovias, a velocidade máxima é 20 km por hora, então, muito provavelmente precisa

haver algum tipo de esforço na parte de comunicação ou de sinalização, porque vou te trazer um exemplo pessoal. Eu pedalo pela cidade, enfim, quando eu sei que estou acima de 20 km por hora, eu vou na via junto com o carro e com as motos. Quando vou a 40, a 50 km por hora, mas quando eu estou em velocidade baixa, eu uso a infraestrutura cicloviária, então precisa haver um esforço de comunicação e sinalização para os usuários, porque as pessoas não sabem quem em ciclovias se anda a 20 km por hora, então com isso nós teríamos, conseguiríamos atender os 2 públicos, tantos usuários de bicicleta analógico, assim como os usuários dos elétricos e auto propelidos. Porque, basicamente, é levar informação para os usuários que não tenham conhecimento. Eu não me recordo de alguma estrutura cicloviária que tenha uma placa de velocidade. Se alguém lembrar aqui, a gente pode contar em uma mão, muito provavelmente.

1:30:23 Caio Guatelli Tem, sim, tem sim.

1:30:23 Allan Mas são poucos, né? São bem poucos, né?

1:30:25 Caio Guatelli São poucos, mas eu até aproveito que você chamou o assunto de volta para colocar, reforçar meu ponto de vista, é um absurdo, a indústria fazer esse lobby com o Congresso com o contran, para aumentar a potência de uma bicicleta que pode cair na mão de uma criança. Eu queria colocar aqui a minha indignação com a Abraciclo e com Aliança bike de fazer esse lobby por aumento da potência da velocidade.

1:30:56 Dawton Roberto Batista Gaia Caiu, assim. Eu concordo com você, né? Claro que, provavelmente, as pessoas que eu conheço, que tem esse tipo de veículo. Todos eles, em algum momento, passaram por uma fiscalização e alguns deles perderam o veículo, tiveram que buscar depois. Polícia militar estava sendo bastante severa com relação a essa fiscalização. É, eu acho que é isso que posso falar com relação a esse assunto, é lógico que depois dessa nova legislação aí não sei como é que vai ser, mas eu acho que tem que montar um grupo de estudo. Tem que regulamentar sim. Eu acho você está com a razão, é isso. Nós temos que regulamentar. São Paulo tem que fazer essa lição de casa também. É isso que nós estamos nos propondo a fazer.

1:31:50 Caio Guatelli É isso, obrigado.

1:31:56 Michele Perea Cavinato Obrigada a todos, seguindo aqui, dos informativos. Ficou alguma dúvida? Eles foram encaminhados junto com o convite, já com os direcionamentos. Dawton, então acho que... a o Thomas, Jean Carlo.

1:32:19 Thomas Wang (CMTT ZS / Bike Zona Sul) (Convidado) – Oie, desculpa, estava trabalhando, estava em um cliente, não consegui entrar antes, não vou puxar as pautas, porque pelo visto já passaram a maioria. Queria perguntar, não sei se a Jaqueline tá aí.
Que ela tinha ficado responsável por vistoria de obra, né? Ela tá aí?

1:32:37 Michele Perea Cavinato Então, Thomas, ela não está.

1:32:42 Dawton Roberto Batista Gaia Está em férias.

1:32:44 Thomas Wang (CMTT ZS / Bike Zona Sul) (Convidado) A tá então deixar registrado que tem, obra da Corbisier e Hugo Beolchi, está com problema. Whitaker está com problema. Sena Madureira, por aí vai, vou falar, não vou fazer toda aquela lista de novo porque está na ata da outra reunião, ainda tem que ver. Eu passei pela Whitaker agora e os tachões novos que não colocaram a 1 mês atrás, já tem um monte de tachão que esfarelou, literalmente, esfarelou. Está desfazendo, como se fosse, sei lá, pozinho na pista e tem várias que já sumiram e tem lugar que está sem pintura ainda. Eu acho que SP trans está fazendo umas reformas de ponto de ônibus ali e sumiu com ciclovia, ciclofaixa, tinha acabado de ser feita perto do ponto de ônibus ali na José Maria whitaker, aqui subindo a Vila Mariana. Então tem que combinar, porque fizeram a ciclofaixa, que ainda não acabaram de fazer, a SP trans foi lá, reformou o asfalto bem na frente de alguns pontos de ônibus e sumiu com a ciclofaixa ali em volta do ponto de ônibus. Então, tem alguns problemas desses recorrentes acontecendo. Então tem que resolver esses problemas antes de

vocês darem aceite na obra. Você pega Sena Madureira tem um lugar que já tem um buraco que não dá para andar dentro da ciclofaixa, na descida dela. Entendeu? Porque fizeram ela quase toda a sarjeta, na parte que é ciclofaixa e tem um buraco na sarjeta. Então não dá para andar na ciclofaixa porque ela já é mais estreita que o manual e tem um buraco enorme na sarjeta, um desnível gigantesco. E aí você não consegue andar, então esse tipo de coisa vocês tem que resolver isso antes do aceite porque a prefeitura já publicou nas redes, aí fizemos, implantamos novos 23 km. Eu não vi 1 km que está 100%, entendeu? Todas as obras, tem algum problema, tem coisa que vocês estão resolvendo, o que é muito bom, tipo relógio que tiraram, mas tem vários outros problemas que você tem que resolver. Você pega Ruy Barbosa, já devem ter falado que tem, não dá para andar naquilo ponto, não dá para andar, eu vou continuar andando fora, porque a ciclofaixa que vocês fizeram, não cabe a minha bicicleta igual lá na zona leste. Então vocês tem que passar um filtro nessa empresa, porque eles tão fazendo de qualquer jeito. É isso.

1:34:51 Dawton Roberto Batista Gaia Muito obrigado, Thomas. Vamos tomar as providências. Não se sinta não atendido. Nós vamos tomar as providências.

1:35:3 Michele Perea Cavinato Jean, microfone fechado, Jean.

1:35:15 Jean Carlos Martins do Vale A desculpa, Dawton, eu só queria pedir uma ajuda sua. Eu vi, eu estava olhando de novo aqueles documentos do SEI que você tinha me passado, referente as audiências públicas, né? Fui parar para olhar com mais atenção e com bastante detalhe. Eu vi que vai ser uma calçada compartilhada, ali no entorno do terminal Vila prudente. Eu sei que você teve um grande peso assim na elaboração de isso tudo, não é? Foi articulando com todo mundo assim, para tentar encaixar todos os desejos né. E queria que você me ajudasse a entender como pode ser seguro isso, Dawton. Um fluxo de bicicletas de mais de 1000, uma ciclovia bidirecional na calçada, de uma estação superlotada na zona leste, que acho eu fui olhar os dados assim do metrô, acho que a terceira ou a quarta estação mais lotada da linha verde, se não me engano, é aquela estação ali. Queria que você me ajudasse a entender isso, porque que nem eu te falei na última reunião, queria buscar uma solução para manter no canteiro central. E aí eu vi que a proposta da CET, é jogar para as calçadas.

1:36:40 Dawton Roberto Batista Gaia O Jean, o que eu acho que nós podemos fazer é marcar uma vistoria conjunto lá para gente poder achar uma solução juntos podemos marcar uma vistoria conjunta e vamos lá, vamos achar uma solução. Com certeza é assim, a ideia de colocar na calçada é ampliar para o passeio, né? Para poder fazer uma ampliação do passeio para permitir que seja seguro e seja compartilhada com todos. Agora, se realmente este problema que você está falando, ele existe. E existe uma possibilidade de continuar com ela no canteiro central e fazer a transição posteriormente. Eu não vejo porque não fazer. Vamos lá, vamos fazer uma vistoria juntos. Eu me proponho a ir junto com vocês lá, fazer a vistoria.

1:37:37 Jean Carlos Martins do Vale É, não, eu vi na proposta, inclusive, que estava planejado ali, melhoria ou alargamento de calçada. Eu lembro que tava exatamente assim. Mas eu não consegui ver para onde seriam alargadas as calçadas e seria para a parte interna da onde ela já está ou em direção ao leito carroçável que pra mim parece muito inviável.

1:37:59 Dawton Roberto Batista Gaia Sempre em direção ao leito carroçável.

1:38:1 Jean Carlos Martins do Vale Ahn? Então, se for em direção ao leito carroçável em vez de alargar a calçada que está lindeira à estação, alarga calçada do canteiro central. Não dá, não?

1:38:12 Jean Carlos Martins do Vale Dawton, não, sei que fica difícil responder assim, né? Meio complicada a pergunta. Mas olha, se você quiser a gente super adoraria marcar um horário com você Dawton, e talvez a gente nem precisasse ir lá. Mas assim, só queria mesmo ter essa dúvida sanada, porque se for uma solução totalmente inviável, eu começo a buscar outras soluções, porque assim eu só quero mesmo a ciclovia conectada dos 2 lados, sem quando eu for passar por ela, eu bater em um pedestre que está tentando entrar na estação do metrô. É só o que eu quero.

1:38:45 Dawton Roberto Batista Gaia Não, eu entendo o que você está falando, Jean. O objetivo vai solucionar o problema, não tenha dúvida disso. Objetivo é solucionar o problema. Como você é usuário, passa sempre é... Você tem uma visão mais fortalecida nessa questão. Então eu não tenho porque eu não atender essa sua proposta. Então, se quiser vir aqui, fazer uma visita, nos conhecer, tomar um café conosco, está totalmente aberto. Venha. Entendeu? Vou te dizer, vou te receber com todo prazer.

1:39:18 Jean Carlos Martins do Vale Eu vou. Vou sim, uma hora eu apareço aí pra gente conversar, pode deixar.

1:39:21 Dawton Roberto Batista Gaia Dá uma ligada antes que a nossa agenda está sempre lotada, né? Então eu gostaria de ver, de marcar para poder te atender como deve ser atendido, é isso?

1:39:32 Jean Carlos Martins do Vale Não, fica em paz, então, fazer o seguinte, Dawton, ao longo aí dos próximos dias eu entro em contato com você e a gente vai pensando num dia possível para a gente ver essa questão, pode ser?

1:39:42 Dawton Roberto Batista Gaia Claro.

1:39:44 Jean Carlos Martins do Vale Tá ótimo, então. Obrigado, tá?

1:39:44 Michele Perea Cavinato Jean, só um comentário que tem no chat, o Luis Gregório colocou para essa vistoria é preciso convidar o metrô, que está desenvolvendo seus projetos no entorno da estação.

1:39:53 Jean Carlos Martins do Vale Então o metrô ainda tem a ver com essa situação, porque a obra dele já acabou. Essa é uma dúvida legítima, Luis Gregório. Para mim fica como dúvida, para você, parece que é uma certeza. Mas aí a gente pensando junto com o Dawton, tem contatos, né? Dawton, para falar com o metrô e convidar eles para participar, não é?

1:40:15 Dawton Roberto Batista Gaia Sim.

1:40:16 Jean Carlos Martins do Vale Exatamente, tá ótimo, então.

1:40:20 Michele Perea Cavinato Dawton, estão esgotadas as pautas e informes.

1:40:23 Dawton Roberto Batista Gaia É, acho que todos os problemas que Thomas falou alguns, repetindo o que foi colocado anteriormente, nós estamos buscando solução, viu Thomas, não é que não está sem resposta. Nós estamos buscando solução e vamos solucionar. Porque é uma burocracia mesmo. É notificar a empresa, a empresa tem que refazer o que foi feito. Não é tão simples como quanto parece, mas com certeza eles vão refazer o que não está feito corretamente. Então é isso, não vamos nos estender nessa questão que nós estamos atrás da solução definitiva. Que nós temos total interesse com relação a isso.

1:41:10 Dawton Roberto Batista Gaia George, para gente fechar nossa reunião, vai?

1:41:12 George Queiroz Claro, claro. Só queria assim, eu acho que fechar assim primeiro eu quero já, a gente fez uma reunião semana passada sobre a Corifeu, é você entregou uma parte do projeto que não estava. Eu já queria marcar contigo a próxima reunião para gente antes da obra é que a gente abra na bike zona Oeste, a gente já fez algumas observações sobre o material que você mandou, que ainda tem pontos complicados em relação justamente à segurança, justamente a gente fazer o que o Jean tá fazendo, o que o Caio trouxe em relação ao viaduto, a gente é, eu acho que é uma forma da gente encerrar pensando que é muito importante que o ciclista tenha acesso e a gente como um órgão consultivo, tenha a possibilidade de falar sobre os projetos antes deles acontecerem e que os projetos a gente sabe que não existe uma solução única para projetos para a estrutura cicloviária. Não existe um jeito único. Mas existem por questões políticas. Existem questões financeiras, burocráticas, etc, etc, mas que nunca, nunca, a

gente pode abrir mão da segurança do ciclista. Em nenhum momento. Eu vejo que algumas soluções por vezes são simplórias, que estão sendo colocadas em projetos. São às vezes, as soluções mais fáceis de implantação, em relação ao orçamento, em relação a questão política em relação à comércio, etc, etc. Mas isso nunca pode ser colocado na frente da segurança do ciclista, na segurança do ser humano. Então a gente viu alguns momentos dos projetos desse projeto, especificamente da Corifeu, que existe locais onde o desenho era mais simples de implantar, mas está mais perigoso. No caso da Pugliese, ficou bem claro isso, né? A ciclofaixa ficou fora de... não ficou a contento, deixou a desejar para a segurança, então a gente, nesse caso também do Jean, da Withaker, de tudo que a gente está fazendo, essa questão da segurança, ela tem que ser antes do comércio, antes do orçamento, antes de tudo. É, eu acho que eu queria encerrar com isso, assim, a nossa preocupação com a nossa vida, ela não é, não pode ser um detalhe não pode ser uma questão a mais de toda essa questão política, e a gente está disposto a encontrar soluções que seja compartilhado, que seja central, que seja de lado, que seja ciclovia, que seja a ciclofaixa, seja ciclo passarela, mas que é por 50 cm a gente tiver arriscada nesses 50 cm que a gente pode perder a vida, etc, então, é muito sério o que a gente está falando aqui por todas essas 2 horas aqui, a gente se alonga, mas é porque a gente tem realmente um interesse, importante nisso aí, está bom. Dawton, depois eu vou te mandar uma mensagem pessoal para a gente marcar essa conversa sobre Corifeu aí, tá bom? E a disposição. Obrigado, viu, gente?

1:44:26 Dawton Roberto Batista Gaia Muito obrigado a todos. Reunião bastante produtiva eu diria. Bastante sugestões, todas elas serão colocadas aqui na nossa pauta, né? E sempre, eu acho que precisa ficar muito claro que a medida do possível nós estamos solucionando todos os problemas que vão surgindo. Infelizmente, os tempos de solução desses problemas. Eles não são do formato que nós gostaríamos de fazer no tempo que nós gostamos de atender.
Mas com certeza todos eles serão solucionados. E a importância, né, reforçando até o que o George está colocando, né? A importância dessa Câmara Temática e desse trabalho que a gente faz, que o poder público se propõe a fazer, em conjunto com a sociedade civil organizada, é exatamente esse, dar oportunidade para vocês se colocarem. Eu não vou colocar o termo reclamação porque eu não acho correto colocar aqui uma reclamação. Eu acho que é uma solicitação mesmo, de correção de alguma coisa que vocês consideram que não está bom.
Então, e é isso, a medida do possível iremos resolver. Então, mais uma vez, uma boa tarde. Muito obrigado pela participação de vocês todos aqui. Forte abraço.

Todos se despedem.