

CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Data: 03/09/2024

Participantes:

Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Allan - ABRACICLO
Milo Araujo – Conselheira CTB
Daniela – CET/Imprensa
Johnson CET/DR
Ricardo Pradas – SMT/AT
Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB
Eduardo Rocha Santos – Conselheiro CTB
Luiza Rodrigues – Conselheira CTB
Raquel – CET/DPM
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Yang - SPTrans
Welton – CET/DPM
Cassio – CET/DPM
Buelloni – CET/DPM
Rodrigo Landim – SMT/AT
Daniel Ingo – Conselheiro CTB
Sergio Amaral – CET/GMC
Paula – Conselheira CTB
Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT
Fabio Saraiva – SETRAM/Imprensa
Tatyana - CET
Ana Jacob – CET/DP
Caio Vinicius - CET/DPM
Kristofer Willy – Conselheiro CTB
BERGO – CicloCentro SP – Conselheiro CTB
Nathalia Marinho – SMT/AT
Fonseca – Conselheiro CTB
Eduardo Reis - SPTrans
George Queiroz – Conselheiro CTB

PAUTAS

1. Atualização do BikeSP. Ricardo Pradas/SMT
2. Apresentação da CET sobre o desvio na Av. Liberdade (Opção escolhida e data de implantação) – Cássio/CET
3. Rota alternativa no Glicério devido à obra da Sabesp - Cássio/CET

4. Apresentação: Implantações e Manutenções Previstas e Realizadas – Dawton Gaia/SMT
5. Resposta ao ofício 001/2024 sobre requalificação de ciclofaixas em ciclovias. – Dawton Gaia/SMT
6. Ciclovia da Av. Carlos Caldeira (Data de implantação e justificativa para a obra não ter sido iniciada) – Dawton Gaia/SMT
7. Ciclovia da Ponte Jaguaré (Data de implantação e justificativa para a obra estar parada) – Dawton Gaia/SMT
8. Fiscalização de motociclistas na ciclofaixa - por que ainda não há fiscalização?

Já mostramos que há fiscalização e encaminhamos um quadro de autuações realizadas: (Traremos dados atualizados para a reunião de amanhã).

0:02 Dawton: Um bom dia a todos. Acho que só um esclarecimento, esses 10 minutos que nós damos todos os dias em todas as reuniões, na verdade, ele é regimental. A gente coloca para as pessoas como a reunião tá marcada, a partir das 10:00 as pessoas começam a entrar. Então, pelo nosso regimento, a gente a gente dá 10 a 15 minutos para poder as pessoas entrarem na reunião, é o que a gente faz em todas as reuniões aí que nós fazemos, usamos isso como procedimento. Bom, temos aí uma pauta bem longa. Queria só começar com a informação que o secretário tinha

confirmado a presença dele até agora de manhã, né, tava conversando com ele, né? E nesse momento ele teve lá um teve um problema pessoal de saúde, né? Então ele não vai poder participar. Então nesse momento nós vamos dar início a reunião sem a presença do secretário. Tinha lá um dos pedidos da pauta, né, que era a presença do secretário, foi isso. Vou começar passando palavra direto para o Pradas, né? Eu, nós mudamos a pauta e colocamos lá, eu acho que já recebi o convite com essa pauta, né mi? Nessa ordem, tá, então nossa primeira pauta tá com o Ricardo Pradas, né? Ele vai falar um pouquinho sobre o bike SP, que ele tem acompanhado junto comigo e com o Pedro, né? Então, bom dia Pradas.

1:53 Ricardo Pradas: Bom dia, Dawton, bom dia a todos. É só pra realinhar o que a gente vem conversando. Teve reuniões neste desde a última reunião desta Câmara temática sobre o orçamento. O que nós prevíamos lá no para em relação ao bike SP foi mantido. Não tem pressão orçamentária em cima. Então usar uma convicção muito grande, que é o valor que vai ser aprovado para a próxima, para a próxima reunião. É e no próximo ano, diferente do que existia no do ano passado, que não teve destinação no orçamento na realização do PLOA, quando foi conversado sobre o bike SP é, não tinha votação específica e depois foi desviado o dinheiro para tentar inserir e foi tentando ver as emendas. Mas agora tem algo previsto com votação específica, já só aguardando ser aprovado, até pelo valor, a gente entende que sim, é possível de aprovar. E não é só isso, né? A partir do momento que você tem uma dotação orçamentária, tem, havendo interesse do executivo em prosseguir avaliada bem o programa, você consegue suplementar valores para poder implantar programa como um todo. Então, a perspectiva que já foi conseguido ultrapassar e também já foi bem recebida lá pela Secretaria de finanças, que vai encaminhar esse projeto de lei do orçamento anual para a Câmara para ser votado ainda nesses 2 próximos meses, aprovado até novembro. Então eu sugiro a todos que também, como nós, tem interesse nesse programa. Acompanhe a votação do PLOA, para verificar se se consolida de uma vez para o ano que vem.

3:51 Dawton: Eu diria que tá mais do que bem encaminhado isso, né? Que tá colocando lá na PLOA que eu acho que é o que realmente tá precisando fazer para gente garantir esse recurso, embora seja um recurso muito pequeno, né? Acho que isso tá bem encaminhado e vai sair com toda certeza ano, ano que vem. Alguém tem alguma colocação sobre esse assunto aqui pra poder passar para o Ricardo aqui pra gente responder? Bom, tem alguém com a mão levantada.

4:37 Aline: Bom dia, primeiro, desculpa porque eu estou na minha casa e tem uma pessoa fazendo uma obra que é um apartamento de cima. Talvez esteja um barulho. E o seguinte. Desculpa, é o seguinte, então Pradas, você quer dizer que esse é valor ficou só para o ano que vem? Para esse ano não vai mais rolar nada do bike SP.

5:04 Ricardo Pradas: Não, a gente, a gente é isso mesmo, o Aline. Não tem, não teve aprovação e o valor que a gente estava tentando depois que a gente não conseguiu a suplementação, era algum contrato com emenda parlamentar, está ouvindo agora? Alô, está ouvindo? Está ouvindo agora, está ouvindo agora? Tá, então deixa, eu vou continuar, fica na gravação se não estiver atendida a todo mundo. É isso, a gente tentou, depois que não foi a suplementação para Secretaria de finanças por emenda parlamentar também não conseguimos essa votação por emenda parlamentar, mas a gente conseguiu, a gente fez todo esforço para ter uma votação específica no projeto de lei do orçamento anual. Então, e sem pressão orçamentária nenhuma, né? Não é um dinheiro que tenha pressão para reequilibrar as contas públicas e fazer valer a lei de responsabilidade fiscal. Então nós temos que tem essa dotação que vai ser aprovado na lei do orçamento atual. Agora depende muito mais do legislativo do que do executivo essa aprovação. E aí no ano que vem tem feito o piloto com essa dotação a gente pode pleitear sem a suplementação com os resultados do piloto para atender fazer e vai receber como um programa da prefeitura, como tantos outros.

6:44 Aline: Ok, obrigada.

6:54 Dawton: Não tem mais nenhum inscrito aqui nessa fala. Eu vou passar a palavra agora para o Cássio, que é apresentação sobre o desvio lá na Liberdade. Eu sei que a equipe do Cássio fez uma vistoria conjunta, acho que com Aline lá e de lá saíram 3 propostas. Parece que uma das propostas a gente vai terminar assumindo aí tendo em vista os andamento da obra lá, que vai ter algumas mudanças durante todo o percurso dela. É bom dia Cássio.

7:30 Cassio: Bom dia a todos. Realmente nós fizemos uma vistoria com a senhora Aline. Durante a vistoria foram apresentadas 3 opções. A primeira opção ela é, seria pra imediato só que a obra já nos informou que altera a etapa, a partir do dia 21 do 9 haverá uma nova ocupação, uma nova situação a partir do dia 21 do 9. E as outras 2 opções foram o desvio a direita da Vergueiro e a esquerda da Vergueiro. A opção à direita, ela precisa usar Pedroso de Moraes, só que a viaduto Pedroso e a nova ocupação da obra, ela vai avançar um pouco mais no Pedroso e aí vai ficar sem espaço de no sentido para passar um veículo grande, um veículo pequeno vai ficar apenas uns 5 m, não dá para colocar. E no outro sentido, com 2 faixas muito estreitas. Então nós optamos pela terceira opção, que é a rua Taguá. Só que a rua pagar Taguá tem uma desvantagem. Um dos dias da semana ela tem feira livre lá. Então isso vale para o item 2 da pauta do item 3, toda obra pelo artigo 95 do CTB, toda obra ela tem que ser sinalizada e o próprio desvio tem que ser implantado pela obra. Então, o que que nós estamos fazendo? A proposta de projeto, de sinalização que foi feito vai para obra implantar na deflagração da próxima etapa, no sábado, dia 21 do 9. Ok, Aline, bom dia, você percorreu com o Adail as opções, não foi?

9:31 Aline: Sim, eu percorri com ele, eu e o Wanderley Torrone, e assim, a rua Taguá tendo feira é vai ter como ter uma opção para o ciclista passar alguma coisa assim? E minha outra pergunta é, até o dia 21 a gente não tem nada, nenhuma solução pra lá. E aí depois do dia 21, essa solução que vocês estão propondo para o metrô, para o pessoal do metrô fazer a obra, ela é, vai ser como? Porque a gente sugeriu para o Adail, tanto de ser aqueles blocos de plástico lá que imitam o Jersey conectados por fita ou o Cássio também deu a ideia de fazer uma sinalização mesmo, temporária, com tinta no chão e tudo mais. Aí eu queria saber qual que vai ser o pedido de vocês para o metrô hoje, de como que vai ser essa saída?

10:38 Cássio: Ok, essa sinalização temporária, Barreiras plásticas, isso é para coisa de curta duração, porque é esse material é definido pelo CTB como material de sinalização temporária e geralmente esse material é muito destruído. A gente está vivendo esse processo aqui na rua da Figueira. Então a gente a nossa proposta é uma pintura, a gente está conversando com a área operacional, com o metrô, exatamente para fazer uma pintura, porque esse material ele vai estragar, vai experiência prejudicial. Agora, quanto ao dia da feira, isso vale para qualquer lugar, é segue desmontado. Pode seguir pela Vergueiro, porque a proposta inicial, quando começou as discussões lá, foi que o ciclista seguisse um trecho desmontado. Então é esses próximos 3017 dias, 2 semanas e meia, a proposta continua sendo a proposta inicial apresentada pelo meu antecessor, o Luiz Gregório, que naquele trecho onde não dá para percorrer ali na esquina do Pedroso, que siga desmontado. No dia da feira também siga desmontado, ok?

12:03 Aline: É ok. É meio ruim, né, falar para o ciclista seguir desmontado no quando ele tá praticamente numa descida, mas não tem outra opção, não dá pra falar para o carro estacionar e o cara prosseguir a pé também, né? Seguindo uma analogia, enfim, é se é isso que temos. Agora você falou que a obra vai avançar para o viaduto Pedroso, né? Você falou vai, mas já vai avançar, bloquear o viaduto inteiro, vocês sabem disso.

12:39 Cássio: Nesse momento, nessa etapa que começa dia 21, ainda não é bloqueio total. Mas a informação que a gente tem é que eles vão avançar mais uma faixa de rolamento. Então eles estão avançando, a cada etapa, eles estão avançando mais ainda. Não tem essa definição de bloqueio total, mas ela poderá acontecer em algum momento da obra. Na Vergueiro, por exemplo, a gente tem um projeto aqui, o sentido que vai da Liberdade pra Vergueiro ele será totalmente bloqueado. Então, a hoje as 2 pistas que você tem uma sentido Liberdade, uma sentido Vergueiro, elas estão, ainda que precariamente, funcionando. A partir do dia 21 a gente só vai ter uma pista. Então tem toda uma deflagração acontecendo por parte do metrô, da obra, toda uma sinalização que vai ser implantado às vésperas do dia 21. Geralmente 48 ou 72 horas antes da ativação do bloqueio.

13:49 Aline: Entendi, é por que que eu insisto nessa parte aí do viaduto Pedroso, Cássio? Porque ele seria a estrutura mais fácil de resolução, se vocês terminassem de completasse a sinalização, por exemplo, da Martiniano de Carvalho, que tem uma parte que está apagada, se vocês fizessem a manutenção dali e fizesse só a ligação do viaduto Pedroso até a Martiniano, o ciclista já tem uma estrutura praticamente pronta pra seguir, que já é utilizada por muitos, né? E aí, não teria necessidade de todo trabalho da infraestrutura lá do outro, do lado oposto, lá na rua Taguá é, enfim, gostaria que vocês considerassem essa possibilidade, já que o viaduto não vai ser bloqueado totalmente e que é possível criar uma rota segura ali para o ciclista, né? Então fica de sugestão aí para quando vocês forem conversar com o metrô.

14:51 Cassio: OK, a gente estuda, mas já antecipando, não tem largura segura. Para que depois, na próxima Câmara temática, isso for implantado, a gente não precisar ouvir que a gente colocou vocês num lugar que não tem a mínima segurança, que a gente colocou vocês num lugar que é muito mais prejudicial do que uma volta maior.

15:15 Aline: Cássio, até tem, tem largura, porque assim de cada sentido, são 2 faixas. Se o metrô vai bloquear uma faixa de rolamento num sentido, você ainda tem, no sentido oposto, mais 2 faixas que poderiam ser uma bloqueada para o ciclista. Já que o metrô pode bloquear para uma obra, pode perfeitamente bloquear para o ciclista passar e oferecer uma segurança e um conforto maior. Mas enfim, eu acho que é isso, tá bom?

15:51 Cássio: A gente vai levar para o metrô, para as instituições, para reunião, e a gente vai tentar solucionar isso até a deflagração da próxima etapa ok. O próximo item da Palma são as obras. No Glicério, foi feita a vistoria. Hoje a obra está na Junqueira Freire, só que ela está do lado oposto da ciclovia. A obra não ocupa a ciclovia hoje. E a próxima etapa da obra da Sabesp, ela será na Lavapés. Então vale também a informação anterior. Sempre que a obra é de curta duração, a sinalização é temporária. A sinalização é através de faixas, banners, orientação para que o ciclista utilize uma rota alternativa quando existe, ou que ele siga por ciclo rota ou que ele siga compartilhando com os veículos. Como não há ocupação, nós não nesse momento, nós não vamos fazer nenhuma sinalização, já que não há ocupação da estrutura cicloviária.

17:16 Aline: Não sei se o Christopher está na reunião. Ele poderia falar um pouco sobre esse trecho que ele passou lá muitas vezes e passou recentemente. Christopher, você pode falar um pouquinho, por favor?

17:35 Milo Araújo: Ele está tentando entrar na reunião, mas ele não está conseguindo. Ele acabou de avisar, se a gente conseguir criar um novo, criar um link. Eu estou tentando é extrair o link da reunião, né, para ele entrar e passar para ele, mas não estou conseguindo. Se alguém puder me ajudar...

17:56 Dawton: Eu passei o link aqui, eu passei o link para o grupo.

17:59 Michele: Eu passei pro cristofer direto, acabei de passar.

19:04 Aline: Bom, quer passar para a próxima pauta e quando for voltar...

19:18 Dawton: A próxima pauta são as apresentações, aí é um pouco mais longa. Você coloca, Mi? acho que ele não está conseguindo entrar mesmo, não subiu aí. Não compartilhou, viu, Mi. Agora sim, agora sim, deve estar um delay aqui. Bom, nossa internet está péssima, é? Bom, vamos lá Mi, pode passar, eu acho que tá você, você mudou o slide aqui não mudou, tá? Vou desligar minha Câmera pra ver se eu consigo, se consegue melhorar. Bom, concorrência 02-03. Pode, pode pular. Peço desculpa aí que realmente a internet está muito ruim esses últimos dias aqui. Pode passar esse slide, tá? Tá na concorrência 02 e 03. Bom, as estruturas que estão em implantação das 2 conferências desde João Batista Conti agora nesse momento. Abraão Ribeiro, a obra já está finalizada, está aguardando apenas a sinalização, a Raimundo Pereira Magalhães, a Jacu Pêssego também, a obra está sinalizada, aguardando a sinalização. E a Nagib Farah Maluf. Essas estruturas estão aí sendo implantadas aí pela pelas concorrências, pode ir mudando. Nossa, tá muito ruim mesmo, viu? Mudou? Aqui não mudou, não. Aqui não mudou ainda. É nosso, nessas últimos 20 dias, a nossa internet. Não sei o que aconteceu, mas ficou péssima a nossa internet. Mas são fotos da Nagib Farah Maluf, né? Ela realmente tá ficando muito legal pelo que a gente tá se propondo a fazer, né? Projeto já um certo tempo pode mudar, viu Mi? Pode ir mudando, porque como vai demorar todas elas, é não mudou. Desliga a sua Câmera, Mi, vê se melhora um pouquinho. Bom, entrou aqui, Ordens de Serviço, eu acho que você pulou vários, né? Entrou ordens de serviços da PPP, é bom. A PPP é uma das vias aí que tá realmente andando. Começou a andar agora, né, porque tava aguardando a liberação do recurso. O recurso tinha chegado, mas não tava liberado, né, porque eu acho que isso precisa ficar claro, né? Não tá liberado, então o recurso foi liberado agora, então nós emitimos aí 3 ordens de serviço, né? Que é Antônio Carlos da Fonseca, a Maria Cândida, que já está concluída, inclusive a ciclofaixa, né? Ela está faltando, acho que 1 ou 2 Placas no final da história, mas é totalmente concluída. Então está sendo operacionalizada para o uso dos ciclistas e avenida José Maria Fernandes pode passar. Temos outras ordens de serviço que são que já foram emitidas, né? Que é Aderbal, Antônio César Neto, Asdrubal da Cunha, Benjamim Pereira Camargo, Capitão José Parada Gonçalves, Cipriano Barata, Dom Macário é Gastão Vidigal, Imperatriz Leopoldina, João Boemer, José dos reis, Maria Amália Lopes de Azevedo, Queiroz filho e Virginia Rodrigues Alves Pinto e Ponte Tatuapé. Todas essas obras estão em processo de emissão. O processo é, nós autorizamos a emissão e a PPP faz a ordem de serviço assinada por pelas 2 secretarias, pelas 2 secretarias, pelos diretores e pelo nosso secretário. Só pra vocês terem uma ideia, aí entrou aí no outro slide, né? É na PPP, a previsão de implantar através da PPP, são 124 km, né? É o total que tem previsão de implantação através da PPP através desses lotes todos aqui, 1,5, 7, 9, 10, 11, 12, né? Tem mais 4 lotes que estão que vão subir ainda estão mudando de fase, vamos dizer assim, e cada um dos lotes é permitido colocar mais estruturas cicloviárias. Teríamos mais ou menos no final dos 12 lotes, colocando o lote 4,. É acho que 2, 3 e 4, né? E o 6? Eles vão terminar implementando cerca de +50 km de rede cicloviária, né? O que cabe nesses outros melhores? Ou seja, através da PPP, nós vamos poder implantar cerca de 175 km de rede cicloviária. Esses daí é o que já está implantado. São 15 km, é 04 ainda. Na verdade, aqui ainda não sei se acho que ainda não está contabilizado a Maria Cândida, não sei, acho que ainda não está contabilizado ainda a Maria Cândida que eu acho que é cerca de 2300 m, então temos é em obras, aí é 4029m, né? São aquelas que a gente deu início que é Antônio Carlos da Fonseca e José Maria Fernandes, né? E o que está aguardando as emissões de OS, aquela relação que nós passamos anteriormente, são cerca de 24 km. Então isso daí, agora, a previsão é que a gente que pelo menos na programação que nós estamos fazendo, planejando, o que nós estamos fazendo é que se conseguir implantar cerca de 15

km por mês agora, a partir dessa liberação do recurso que veio para nós, aí então é isso pode mudar. Mudou? é que ele não está chegando pra mim aqui, ele não mudou. Eu não sei se se eu passar alguém, se eu passar a apresentação para alguém compartilhar aí, porque realmente aqui tá muito ruim. Não sei se alguém se dispõe aí a receber apresentação e compartilhar conosco. Então eu vou, vou passar. São cerca de 30 slides aí. Mas enquanto ela passa a apresentação. Nós temos aí mais outros assuntos, a gente que a gente está tratando aqui, na nossa, na nossa pauta, acho que é a sexta, né? Tá falando da Carlos Caldeira filho, bom, a Caldas Caldeira Filho, enquanto a Aline recebe, eu vou, eu vou mudar de pauta, tá? E a gente vai dar continuidade dela aí. Bom, a Carlos Caldeira Filho, ela não está escolhida da proposta, mas ela hoje está sendo utilizada lá como via alternativa na verdade, né? Por conta das obras que estão ocorrendo nos corredores laterais lá. Então hoje ela está sendo utilizada como via alternativa, não é nem faixa alternativa, eles fazem uma reversível e montam a via inteira, a circulação deixando tudo em direção ao centro. Então ela na verdade ela está suspensa, ela não está cancelada, então precisa ficar muito claro nisso, que por enquanto é isso que está ocorrendo. com relação a Cássia Caldeira Filho a ponte do Jaguaré, que o que seria a próxima pauta, a ponte do Jaguaré é a mesma coisa. Ela não está cancelada, né? Ela está sendo, nós estamos aí com uma, vamos dizer, uma briga entre a SMT e a empresa que está implantando essas redes, né, essas vias, né? É, e ela será implantada também. É, com toda certeza ela será implantada. Então nós estamos numa parte de negociação aí e com toda certeza a gente vai retomar essa questão aí da ponte do Jaguaré, não sei se alguém quer falar sobre essas 2 aí? Eu vou, tem 4 pessoas aqui na lista, né? Alan, bom dia.

32:55 Alan: Olá, bom dia novamente é na verdade a minha fala é mais sobre o tema anterior, né? A questão da ampliação da infraestrutura cicloviária e eu queria aqui fazer um reforço institucional com relação a pauta da segurança. E nós tivemos acesso a pouco tempo, né, aos dados do infosiga e trouxeram um número relativamente alarmante com relação ao crescimento percentual dos óbitos de ciclistas, né, que foi o que mais cresceu em termos percentuais na cidade de São Paulo. Nós vivemos num certo platô com relação a esses dados, que obviamente não são positivos, independente de qual seja o veículo, né? É, mas no caso dos ciclistas, nós vivemos num certo platô e agora tivemos um crescimento bem, bem grande. É, eu reforço aqui, né, que nós sabemos que a prefeitura, assim como a Secretaria de mobilidade, a CET, precisam respeitar ritos e processos internos para poder implementar essas infraestruturas nessa atual gestão da do prefeito, nós vimos, requalificações, vimos sim uma pequena ampliação, uma ampliação relativa aí que talvez não seja na velocidade que nós ciclistas gostaríamos. Mas eu reforço aqui, mais uma vez, a importância da infraestrutura cicloviária, do conforto e segurança do ciclista e dos cidadãos. Isso vai motivar para que mais pessoas possam pedalar e usar bicicleta na sua mobilidade. Um paralelo, né? Nada por acaso que está acontecendo nos sistemas ambientais, né? Eu sei que todo mundo, a grande maioria aqui já sabe, né? Tudo que tem acontecido no sul, agora no Amazonas, enfim, no norte, as Queimadas aqui no estado de São Paulo, inclusive, que podem refletir aqui na cidade, mas é esse investimento e essa ampliação se faz muito necessária para que nós possamos ter um meio ambiente mais saudável, né? E quem sabe, reverter essas situações no futuro, sei que tem diversos fatos que impactam nisso daí, mas é, se tiver mais pessoas pedalando, nós teremos aí um ambiente muito melhor. Então assim, é mais um reforço institucional na importância desse trabalho de ampliação das infraestruturas cicloviárias. lembrando que o plan mob prevê 1500 Quilômetros desde a década de 90 e a gente ainda tá chegando talvez em 800 km, enfim. Então estamos falando de coisas que de mais de 30 anos atrás, enfim. Então em nome da Abraciclo, eu queria estar fazendo esse reforço institucional, porque realmente os números apresentados pelo infosiga são realmente alarmantes. Muito obrigado.

35:51 Bergo: Bom dia. Acho que é a Aline que havia levantado a mão antes.

35:58 Aline: Na verdade, eu recebi o arquivo aqui, se vocês quiserem, eu posso compartilhar já.

36:02 Dawton: Vamos só terminar essa pauta, depois a gente volta.

36:12 Aline: Depois eu gostaria de voltar, depois eu gostaria de voltar na pauta da Sabesp lá da região do Glicério, se possível.

36:20 Bergo: Beleza, pode falar, comentar, vou fazer uns comentários. Alô, bom dia para todo mundo. Obrigado por mais uma reunião aí, Dawton. Vou fazer uns comentários pontuais. Aproveitando a fala aí do Alan e também falando um pouco sobre as mortes dos nossos queridos colegas ciclistas, que tem acontecido. A gente tem aí várias frentes acontecendo nesses sinistros, né? E, assim, recentemente, essa é uma coisa pontual, recentemente, mais de uma pessoa se acidentou e uma faleceu com essa falta de Street design, muitas vezes na antiga, é que a cidade, obviamente em transformação, vai sofrendo. Estou falando de um rapaz do Gilson, do pedal do centro, que morreu lá na Mooca por conta de uma grade, na rua, e que essa grade o cara tomou um tombo, bateu a cabeça e faleceu. Ontem mesmo, uma menina me mandou mensagem aqui pelo ciclocentro que 2 garotas estavam descendo ali no Anhangabaú e também tem as grades, que são de captação de água, caíram e uma se machucou feio. Então, assim, no geral, obviamente isso é uma coisa muito específica, né? Não dá para a gente lidar com ela sem olhar essa especificidade, porque é uma coisa do desenho da cidade antiga, muitas vezes de uma coisa que envolve outras autarquias, que no caso aí é a captação de água fluvial e tal. Mas é importante para os técnicos entenderem que a gente sofre de várias frentes. E eu acho que hoje, eu estou usando isso como exemplo, mas hoje, um exemplo que a gente está sofrendo muito, que é o novo desenho da ciclofaixa que estão acontecendo, tem um áudio entrando aí, eu não sei quem que é, é.... Que tá acontecendo esses novos desenhos e a gente tá perdendo qualidade. Então quando eu falo isso assim, a gente teve uma nova ciclovia, ciclofaixa, que é da Vital Brasil e por falta de separação, e não foi por falta de avisar também que ela devia ser elevada, como eu já pedi em outras ocasiões, elevar os desenhos aí, por exemplo, da aclimação que está dentro de algum lote. Se vocês não fizerem o desenho como a gente está sugerindo, a gente vai continuar sofrendo com externalidades que a gente pode evitar. Então, assim, hoje a Vital Brasil é invadida por motoboys. E, assim, não tem o que fazer. A única coisa que tem que fazer é você colocar uma cancela ali para os caras não entrarem. E isso é por conta de um Street design, dessas novas faixas que são feitas e vocês não observam essas nossas colocações. No caso da Vital, eu me lembro de a gente ter falado, vamos fazer isso elevado, não foi feito. Vamos fazer uma separação de bloquetes maior. Isso não foi feito. Então hoje a gente está sofrendo com invasão de motoboys. A avenida aclimação, se esse desenho, se vier a sair algum dia, não sei, nessa gestão acho muito difícil. Mas se vier a sair, tem que ser levada, porque senão vamos sofrer de novo com as mesmas coisas. Então, assim, usando aí um pouco do discurso que o Alan fez, é importante, mas observem a segurança do ciclista, porque a gente já aumentou o número de mortes e a tendência não é diminuir, me parece. Eu acho que assim, a gente é lento na aplicação, a gente é lento na requalificação e a gente é lento até para escutar o que os ciclistas que estão na rua falam para vocês aqui. Então eu queria deixar isso. Adendo, agora é aproveitando e já falando da ponte do Jaguaré, porque isso aí já tá há muitos e muitos anos, minha sugestão é que isso aí tenha que ser tratado como caso até civil, né? Policial, porque a habitem, que é a empresa, vocês não falaram, mas a que fez a construção, ela dá como entregue aquela obra e se você vai passar ali, não tem nada entregue, não tem, não tem nem muitas vezes o próprio concreto ali. E quando você atravessa a ponte, eu acho que de vocês, talvez, ninguém tenha passado por ali, porque se uma pessoa está vindo, a outra não consegue ir. Não dá para 2 bicicletas passarem ali no mesmo lugar e não há sinalização para que os usuários e tem, obviamente, o design do usuário. O cara vai usar o que me parece melhor. Não tem um desenho para o cara usar a ponte da direita e vire pela esquerda. Não, as pessoas usam o que está mais à frente. Então é muito comum ali na ponte do Jaguaré ter 2 ciclistas se trombando e pessoas também passando. Por quê? Porque não está pronto, porque não tem sinalização, porque não tem placa, porque não tem nada. E aquilo a habitem, que a gente sabe,

é uma empresa que ganhou vários desses lotes, mas por algum motivo entregou pessimamente esses lotes. Então eu acho que isso aí tinha que ser tratado como caso jurídico, mandar para o jurídico resolver isso e botar uma multa nesses caras. Então esses dois pontos aí para falar, e agora? Depois tem a Aline vai complementar a história da Sabesp, porque a história da Sabesp lá na obra, ali no Glicério, ela é muito séria. A gente simplesmente destruiu uma ciclovia da Otto de Alencar e nada foi colocado como sinalização, ninguém sabia. De 1 dia para outro pum, aquela obra brota, com caminhões passando que a gente achava que era da obra que está sendo construído ali, dos condomínios, mas no final também era da Sabesp para fazer canalização. Então, enfim, tem muita coisa para gente olhar e se a gente não tiver vontade política, a gente não sai do lugar. Obrigada, Aline, a bola está com você.

42:44 Aline: Eu acho que tem mais gente para falar. O Kristofer acho que vai falar da Sabesp.

42:58 Kristofer: Oi, gente. Então eu vou aproveitar para falar disso exatamente que o Bergo jogou a bola da Sabesp, né? Deixa eu só liberar meu microfone em definitivo aí, beleza, vou até permitir pedir a permissão para vocês para compartilhar a tela, se eu conseguir. Eu vou compartilhar minha própria tela inteira aqui, né? A janela aqui aí fica mais fácil, né? Vocês devem tá vendo aí é só vim aqui na rua Otto de Alencar, no Cambuci mesmo. O próprio Google já tem as imagens, não há nem necessidade disso. O Otto de Alencar é uma rua na frente de um quartel da polícia militar ali no Cambuci, né? Eu vou jogar o bonequinho lá. Cadê aqui? Vamos fechar aqui na lateral, pegar o bonequinho do Google mesmo, né? Aqui, ó pá, ele vem, ó, aqui ó. A obra tava começando, ela tem uma ciclovia aqui hoje, isso aqui nada mais existe, né? No outro ângulo que tá aqui, a obra já tá aqui, pronta, ó, tudo isso daqui tá aberto. Se a gente ver aqui, no ver mais Datas, ó, a gente volta lá para trás, quando tudo era pacífico e bonitinho, tem ali a ciclovia. Ela era a ciclovia que ligava lá com a outra avenida para gente continuar chegando até o centro. Com essa obra não tem mais, né? Quando você tá indo sentido centro, até que é tranquilo, você vai aqui junto com os carros, corre um pouco de risco e tudo mais. Mas na volta você não tem um caminho, porque a ciclovia era bidirecional. Aí as pessoas são obrigadas a tentar cortar pela praça, que também não dá, porque ela também está em obras. São obrigadas a tentar vir pela contramão, no cantinho, se arriscando, porque passar ônibus aí, vir pela calçada, colocando a vida de pedestres em riscos. Isso aqui é um patrão gigante para cortar pela rua de cima. Aumenta muito o caminho, né? Porque a ciclovia ela é retomada aqui, ó, ela vai aqui, retoma e segue pela Cesária Ramalho. Aí eu que pergunto para vocês se a Sabesp não tinha que ter feito um desvio aqui. Né? O que que ela deveria ter feito? Porque essa obra já tá aqui há um bom tempo, de vez em quando verte esgoto, aí as pessoas andam no esgoto aqui, os carros jogam água de esgoto pra frente, pra cima de todo mundo. E é uma situação caótica, tanto para pedestre quanto para ciclista, quanto até para automóvel, porque outro dia desse um caminhão dessa da obra que arreventou um fio ele ficou exposto aqui, o pessoal tava desviando por conta, ninguém veio fazer nada, ficou jogado, ó, toda essa obra aqui, tá aqui, aqui era a ciclovia que ligava para lá. Se a gente colocar aqui em outra data, ó, ela tá bonitinha que ela vai para lá e segue, né? É isso que tem acontecido no Cambuci, né? Não sei se é a sua habilidade de conversar com a Sabesp para ela garantir uma rota alternativa ou para CET colocar uma rota alternativa, né? Essa situação hoje dessa região da Otto de Alencar, né, e tem gerado um trânsito, tem gerado um caos. Enfim, eu passo essa bola agora para vocês para ver como que isso pode ser resolvido.

46:03 Dawton: Então eu conversei lá com a ... vou começar pela resposta da Otto de Alencar, que foi a pauta anterior do Glicério, né? Então eu entrei em contato com a gerência de obras da CET, a CET tá indo fiscalizar? Eu perguntei para ele, fiz algumas perguntas, é quando o tempo vai durar a obra, o que que era a obra exatamente, o que estava acontecendo que eu não sabia exatamente o que que era?

46:27 Kristofer: A gente é uma curiosidade que eu tenho também saber o que que é essa obra.

46:32 Dawton: Então eles estão trocando, estão refazendo o esgoto, estão colocando aduelas, né? É uma obra enorme, realmente estão colocando aduelas, o que eles me passaram aqui, já estão na fase final já vão preparar a sub base para asfaltar, eles acabaram de me mandar porque eu fiquei cobrando deles aqui. Faz uma semana que eu tô cobrando, né? E eles me mandaram, então estão trocando, estão colocando as aduelas, ou seja, estão fazendo uma Galeria maior, né, da passagem da água lá e já cobriram as aduelas e vão entrar na fase do pavimento. Eles estão me garantindo que a obra termina no máximo em 40 dias. Eu não sei, isso foi o prazo que me deram aqui para terminar e eu e eu pedi que tomasse providências com relação aos desvios de segurança do ciclista, né? Eu estou, estou aguardando aí o retorno deles, né? Isso é uma medida operacional e quem tem que tomar essa medida é a área operacional mesmo da CET, que tem que ir até lá e obrigar eles a colocar, tendo em vista que o ciclista está em risco aqui na nessa questão. Então, com relação a essa obra, é, é isso, tá? A gente vai buscar uma alternativa e fazer com que eles façam uma sinalização específica para o ciclista, para garantir aí a segurança do ciclista.

48:01 Ricardo Pradas: Então posso complementar com o motivo da obra. O Kristofer, bom dia! Tem uma série de empreendimentos da MRV, minha casa minha vida ou da direcional. Uma parte foi dada para Lavapes, outra pela alta de Alencar. Então eles fizeram esse mesmo tipo de serviço na Climaco Barbosa, fizeram uma roda independente, estão fazendo lá para aguentar a quantidade de prédios que vão subir ali, mais um outro empreendimento que tem na Ana Nery, com o Clímaco Barbosa. Então eu tô chutando aí entre 20 e 30 Torres que vão subir. E uma das medidas para aguentar o aumento do adensamento, são essas intervenções. Então eu estou falando como morador da região. São diversas intervenções que estão desde fevereiro, março desse ano, nessas outras ruas também. E essa da Otto de Alencar é uma continuação disso aí. É o que não exime tudo que foi falado aqui em condição de desvio ou não, mas era para elucidar sobre o que que está se falando e por que que está fazendo essa obra.

49:14 Kristofer: Tranquilo, eu imaginei, porque se eu não me engano, tinha uma operação consorciada para essa região aí, ou um Pio, não, não me lembro bem, né, se era um desses, né? Mas ali a situação mesmo é caótica. Eu passo ali todo dia, né? Qualquer dia eu não estou mais aqui, porque eu já quase morri ali algumas vezes, né, porque como não tem a sinalização entre as faixas, o ônibus vem uma hora para cá. O semáforo está ruim ali porque os carros não sabem se eles param ou não. Então as pessoas, quando vão atravessar, às vezes o carro para, às vezes o carro não para, às vezes a moto vai porque acredita que porque está interditado para onde seria cruzado o semáforo é inútil, né? Então ali é questão de tempo para ter algum acidente, acidente, não, algum sinistro de trânsito ali, né? E aí fica um negócio complicado, né? Mas assim, espero que vocês façam algo mais rápido possível, porque a gente tá avisando, a hora que acontece, fica feio. Espero que eu não morra ali também, né? Porque tá complicado. E seria legal ver se nessa operação consorciada vai ser contemplado mais ciclovias, alguma coisa ali para região, né? Porque eu sou a favor do adensamento urbano ali, ainda mais que é o centro, uma série de aparelhos ali que tem que ser utilizado, utilização do espaço urbano, mas não dá para deixar desse jeito.

50:31 Dawton: Ok, Kristofer, muito obrigado.

50: 38 Aline: Posso compartilhar o arquivo então?

50:41 Dawton: Deixa eu só comentar o Allan, né? Que ele tinha falado lá para gente mudar nossa pauta. Então Allan, eu assim, você tem razão. E nós compartilhamos o que você falou, né? Nós compartilhamos o que você falou com relação a todos os cuidados que tem que ser tomado é com

relação a esse índice de crescimento de sinistros na cidade de São Paulo, principalmente do ciclista. Claro que nós estamos tomando providências com relação a implementação da rede cicloviária, né? E os projetos que a gente tem acompanhado, exceto 2 projetos que deram problema aí acho que foi a Rafael de Barros e tem mais uma via aí que terminou, sendo mais extenso, mas de um modo geral, os projetos têm sofrido aí uma... tem colocado ele um pouquinho mais largo na manutenção, né? Quando feito o recap, né, lógico. Não sem recap, quando só recoloca os tachões, não, não altera a largura, mas de modo geral, os novos projetos eles estão vindo com mais conforto para o ciclista com toda certeza, né, para gente poder garantir que realmente os ciclistas possam andar com segurança e se sentir seguro no deslocamento. É muito pouco, né? O que a gente implantou e eu acho que é mesmo é muito pouco, infelizmente, eu posso falar infelizmente mesmo, mas a gente enfrenta, não é uma desculpa, né, porque a gente sabe, quem trabalha no poder público, sabe como é difícil você implementar as obras, né, para gente poder dar andamento e fazer com que isso aconteça é mais importante. É do que tudo isso que tá acontecendo é que, eu acho que precisa ficar claro é o seguinte, hoje nós temos planejados estruturados, né? Vamos dizer assim, planejados estruturados e já tudo em vias de implantação. São esses 124 km da rede da PPP. Isso tá andando realmente numa velocidade razoável, né, que agora vai começar a andar numa velocidade razoável. Os 48 km, os 48 km que implantou 28 km e meio, tem mais 7200m sendo implementado e tem o restante que tá em uma briga jurídica aqui. Vamos colocar assim, né, o que a gente está fazendo, mas vai ser implantado totalmente, com toda certeza, né? Eles vão terminar fazendo essas implantações, vão dar trabalho para nós, estão dando trabalho para nós, mas eles vão implantar. E se eles não implantarem, se eles desistirem por motivos jurídicos, vamos dizer assim, nós vamos implantar por outros modos através de outros modos. É isso, o mais importante é que a gente, que nós não vamos deixar de implantar essas estruturas por conta disso. Mas eu não posso simplesmente entrar com outro projeto lá no meio e mandar implantar uma obra prevista que passou por uma concorrência pública. Eu não consigo fazer isso. A legislação não permite que eu coloque outro contrato no meio. Se eu pudesse, já teria feito, com toda a certeza eu teria resolvido aquele problema, principalmente da ponte de Jaguaré, que eu sei que é o mais grave de todos aí que nós estamos colocando aí. Com relação ao planejamento geral. Nós aqui na Secretaria em conjunto com a CET, né? Nós estamos fazendo um planejamento porque você falou de 1500 km que deveria ter hoje, na verdade, final de 2024 pelo plan mob deveria ter 1400 km de redes cicloviárias implantadas e de 1800 km até o final de 2028. Estava lá na lá no pdr, no plan mon, para poder implementar. Mas eu acho que claro, com todas as dificuldades que a gente tá passando, aí a gente vai é implementar tudo, com toda certeza. Nós temos lá mais 158 km que estão sendo colocados pra sair uma concorrência, né? Então tá numa fase administrativa, aquela fase onde as empresas entraram, 39 empresas se inscreveram nesse processo, então tá tendo. Muito trabalho para nós para poder fazer esses registros, essas notificações. Eles estão entrando com recursos para poder ser ganhadores de lotes, né? Vamos colocar assim. Mas nós estamos tratando disso, como tem que ser tratado dentro do nosso jurídico, nossa área administrativa, financeira aqui para fazer, para dar todas essas respostas que tem que ser dada. Eles vão sair, esses 158 eles vão sair. Eles podem demorar um pouquinho mais, mas ele vai, ele vai terminar saindo. Fora isso, ou seja, nós estamos falando aí de cerca de 330 km, tá? Só pra vocês terem uma ideia, são cerca de 330 km, chegaria aos 1000 km que estava previsto aí na nessa gestão. Fora isso, nós temos mais de 500 km consolidados aqui, planejados. Nós estamos subindo, não sei né, já subiu 318 e essa semana nós fechamos mais 80 km, né, desse planejamento. Nós vamos assim, é um planejamento onde nós elaboramos temos um plano cicloviário, né? Olhando todo é fundamentado principalmente em conexões nas redes existentes. É ampliamos todas essas conexões várias. Tem vários trechos de conexões que não estavam conectados, né? Rede que faltava 50, 100 m tem muitos pontos das nossas redes que está faltando isso realmente 50, 100m, nós estamos tentando zerar todas essas conexões que deixaram de ser feitas no passado para poder implementar aqui nessa nova proposta que nós estamos fazendo. Ou seja, hoje é contando todos os números, fechando todos os números que nós temos hoje, nós chegaríamos em 1580 km planejados

e já com funcionais elaborados para propor e esse sim tem que sofrer, tem que passar por uma audiência pública, fazer todo aquele trabalho que foi feito no passado com relação as implicações das estruturas cicloviárias, né? Então nós não paramos, né? Precisa ficar muito claro isso, né? O nosso trabalho intenso, nós gastamos muita energia, muita energia mesmo, todo o nosso, o nosso grupo de técnicos, engenheiros, arquitetos, que a Secretaria em conjunto com a CET, a gente, não pode esquecer que a CET é a área técnica que representa a Secretaria, né, desses modais, né? E, claro, tudo, todas essas propostas tem que ser aprovado pela CET, a CET tem que ratificar e depois a gente vai subir para fazer as audiências públicas. Então, nós estamos nessa fase de ratificação do que está sendo proposto lá, encaminhando para CET. Porque tá sendo feita na Secretaria, porque realmente a Secretaria da CET está com muitas atividades ao mesmo tempo, né? Então nós estamos desenvolvendo um trabalho em conjunto, não é o Dawton, não é a Michele, é um trabalho conjunto do CMTT de um modo geral, né? Mas a CET que tá sendo tá fazendo esse trabalho de implementação da rede cicloviária. O nosso planejamento tá até o final desse ano, nós temos que planejar 2800 km tem que estar planejado para poder implementar ele nos próximos 4 anos. Senão como é que vai construir uma coisa que não foi planejado? Então nós estamos nessa fase de implementação. É com relação às mortes, são as mortes do ciclista. Tem alguém falando... Só um pouquinho o Alan, com relação as mortes que você falou com relação as mortes que você falou. Elas estão ocorrendo na sua grande maioria fora da rede cicloviária, então isso significa que realmente precisa ser implementada essa rede cicloviária, que precisa ser complementado é que essas conexões, elas precisam existir. Esse final de semana nós fomos fazer uma visita lá na obra, né, que foi lançado lá a ciclo passarela é (59:21 trecho não compreensível), a gente está propondo, até saiu da Secretaria aqui, nós que propusemos que mudasse o nome lá para a Érica Salum? Quer dizer, não partiu daqui. Nós levamos essa proposta para a Câmara temática e foi aprovada lá em unanimidade, foi aprovada para mudar o nome da passarela para a Érica Salum. Então é lógico que não pode mudar o nome de uma passarela que não existe ainda. Então já passou por um processo dos vereadores e tal. Então quer dizer, o que nós podemos fazer para implementar, tudo o que nos trazem, todas essas justificativas. Eu converso com a Aline quase todo dia, né, Aline é o grupo que a gente conversa quase todos os dias, que ela passa em determinados locais e me manda algumas coisas. E aí eu faço contato com a CET, com a área operacional, para gente tomar providência diante de algumas coisas que ocorrem que realmente a gente, chega a ser abusivo, né, você tem uma obra que não tem sinalização nenhuma e realmente é muito preocupante a gente ter um problema como esse acontecendo, por exemplo, na Vergueiro. A gente, lógico que a gente compartilha desse sentimento de vocês que não poderia ter uma obra como essa sem ter um desvio para o ciclista. Então as providências, nós estamos dando, fazendo um encaminhamento e vão ser tomadas, né? Às vezes, infelizmente não acontece na velocidade que a gente gostaria, mas elas vão acontecer. Desculpa, Alan.

1:00:54 Alan: Não, perfeito. Dawton, nós já conversamos pessoalmente, inclusive sobre o assunto. É, creio que, conforme eu disse, eu sabemos que existem ritos a serem seguidos, isso acaba demorando um pouco mais. Mas como a pauta da o Pilar de segurança viária é um dos pilares que nós defendemos dentro da instituição que eu trabalho, eu não podia deixar de sinalizar esse dado do infosiga que foi publicado recentemente, né? Um pouco mais atualizado e sabemos, né? Lá em 2014 contratamos um estudo para fazer uma análise sobre o incentivo do uso da bicicleta e ele passava basicamente de infraestrutura cicloviária que traga conforto e segurança, então estamos alinhados e acompanhamos também, eu vejo, né, o que tá acontecendo na rua também, mas conforme eu disse, né, e você sabe muito bem, a gente já falou a respeito, nós gostaríamos que fosse um pouquinho, né, um pouquinho mais rápido, né? O processo ele tá acontecendo, sabemos disso. A gente tem acompanhado, porém, de uma forma um pouco lenta, então eu não poderia deixar de sinalizar isso, mas eu te agradeço pela sua resposta e estamos juntos. Eu acho que ele o ele fechou o microfone. Aline, mas ele está contigo.

1:02:21 Dawton: Pode compartilhar, é perfeito. Bom, aí está a gente Nagib FarahMaluf, né? Que a gente já tinha passado desse lá e pode passar, Aline. Você consegue colocar no modo de apresentação, só clicar aqui na naquela tacinha que tem aqui do lado do número 110% você tá sem som, viu, Aline.

1:03:15 Aline: Deixa eu ver aqui. Se eu consigo é porque eu aqui pronto, vê se vai.

1:03:23 Dawton: Pode, pode mudar o slide se você apertar ali na...

1:03:41 Aline: eu tô eu tô mudando os slides, não tá aparecendo pra vocês tô mudando, tô, tô na José Maria Fernandes.

1:03:46 Michele: Aline ainda não está no modo apresentação.

1:03:50 Aline: É, não entrou no modo apresentação.

1:03:56 Dawton: Então agora foi para José Maria Fernandes, isso perfeito, essa implantação. Essas fotos são de hoje à noite, essa noite que passou aí. Está sendo implantado lá na José Maria Fernandes, né? Maria Cândida é o que já foi implantado. Na verdade falta, acho que 1 ou 2 Placas para poder finalizar, mas ela está concluída, já está sendo, está em pleno uso já da manutenção. Da manutenção nós temos aí estruturas, são 266 km vistoriados, né? São 84 km de emissão de ordem de serviço já tem 84 km que já foram emitidas, né? E de manutenção concluída, 4000 é 47, quase 48000 metros. Aí de conclusão, de sinalização concluída. A Braz Leme aí está, ela está suspensa, né? O ajuste do projeto está sendo feito, mas ela vai retornar rapidamente, pode mudar. Esse slide aí, registro fotográfico, né? Só para a gente falar aqui rapidinho aqui ó. Essas são as vias que estão sendo que já foram finalizadas, né? É Jair Ribeiro, Teotônio Vilela, Barão da passagem, Sumaré, França Pinto, Vd. Antártica, consolação, Santos Dumont e Tiradentes, Metalúrgicos, né? Retomou finalmente aquela essa ciclovia, uma pequena ampliação lá no final, né? É Santa Eulália, Parque da Moóca e a Vila Prudente. Essa daqui, precisa ficar claro que essas são as vias dentro do nosso contrato de manutenção, né? Então tem o contrato de manutenção permanente, que é aquele contrato de 64 milhões que a gente tem, né? E que está sendo feito essa manutenção na cidade fora esse contrato, são os projetos que são elaborados pela CET, mas são, é o recap da cidade, né, todo programa de recap da cidade. Eles têm uma verba específica lá para tratar da sinalização também. E fora esse tem o programa de recape da cidade. Quem implanta essa sinalização lá do recape, quem faz, quem elabora os projetos nesse recape é a CETT. Então são 2 programas específicos, mas eu preciso até levantar quantos quilômetros já foram feitos com os novos recap, eu não tenho esse número aqui agora, mas eu vou trazer para vocês na próxima apresentação, pode passar, Aline.

1:07:21 Aline: Não dá para saber que rua é essa. Capitão Rodrigues de Almeida. Vila dos remédios. É isso, né?

1:07:31 Michele: Aline, desce um pouquinho, que tem um nome em baixo, Jaguará e Cambuci.

1:07:48 Dawton: Pode mudar. Jacu pêssego, dia 29 de julho, Benjamim Constant, Jacu pêssego e Vila prudente. Pode, pode passar, tá? Aratans, Jabaquara.

1:08:21 Aline: Fez aquela ligação da Fagundes Filho com a avenida?

1:08:23 Dawton: Não, ainda não. Mas vai ser feita. Nós estamos brigando pra poder colocar aqui.

Pra poder.

1:08:29 Aline: E essas fotos aqui são de quando?

1:08:35 Dawton: Ah, essas aqui são recentes. Não tem um mês, né, Mi? Ela é bem recente. Bom é o que está em andamento agora está sendo feito. Agora a Octalles é a Zagottis lá, né? Está quase concluída também. A Berrini para a ciclo nós estamos colocando. Eu não tenho os números ainda, mas nós estamos colocando para ciclo estamos colocando mas não temos número ainda, estão colocando em algumas delas, né? Eu sei que colocou pela PPP eu coloquei na Vital Brasil, coloquei bom, tem quase todas as vias nós estamos colocando para ciclos da PPP.

1:09:22 Aline: Uma pergunta, Dawton, quando você fala assim manutenção em andamento, isso quer dizer o que? Que já saiu a ordem de serviço que ou que já está...?

1:09:34 Dawton: Que já saiu a ordem de serviço já está sendo construída.

1:09:40 Aline: Porque nós passamos, eu e o Paulo. Nós passamos na Berrini, no último fim de semana, e não tinha obra nenhuma lá.

1:09:50 Michele: Ainda tem as fotos abaixo, dá uma olhadinha.

1:09:51 Dawton: Não, mas tem obra, tá? É que a Berrine é muito grande. A Berrine é bem grande, né? Você vai ver que vai ter obras, é fotos ainda deve ter começado a obra ontem, você passou por ela inteira?

1:10:15 Aline: sim. Bom, no sábado.

1:10:17 Dawton: Eu acho que talvez você não tenha percebido o que tá acontecendo lá, mas nós estamos fazendo um apagamento primeiro de tudo que está lá para poder repintar, né? Principalmente os próximos tapetes vermelhos e depois vai repintando, né? Não sei se você passou na Sumaré, o exemplo aí tá sendo realmente feito. Fazendo obra aqui, ó. A Hebe Camargo ficou maravilhosa né ela, eu não sei se vocês lembram como tava a Hebe Camargo tava muito ruim, realmente tava muito ruim, ela melhorou bastante, pode subir mais. Aí ó, a Berrini tá vendo aqui tá feito algumas... alguns trechos de provavelmente tão quebrado, algumas rampas que estavam com problema aí. A Berrini é uma obra difícil de ser feita, né? E a gente vai, ela vai ser feita inteira e é bom que você passe lá, pode fiscalizar, não tem problema nenhum. A gente está disposto a estar atento aos questionamentos de vocês, está corrigindo tudo que for necessário, não tem problema nenhum, acho que é o termo é estamos junto. Marquês de São Vicente, né, Marquês de São Vicente implantou, foi feita a manutenção, né, e agora os novos ordens de serviço emitidas, né, que são as novas aí, ó. Najar de Souza, Braz Leme, que tá suspenso, né? É Nazaré, ponte de Vila Guilherme, Jânio quadros, Nazaré 2, né? Norma Pieruccini Giannotti é, estamos tentando fazer uma correção lá. Tem um trecho dela lá que tem 80 cm, não sei se vocês conhecem aquele trecho e a gente tá tentando fazer essa correção, corrigir essa, essa largura lá que tá que tá com problema. E lá o problema maior da Norma Pieruccini Giannotti. Tem vários, tem água, tem muita água na sarjeta, né. E, impressão que a gente tem é que passa todo esgoto em algum lugar da sarjeta lá. E, realmente é uma obra difícil de ser feita, porque imagina se fazer uma obra com esgoto sendo colocado lá na sarjeta, mas vai ser feito também, né? Jardim. Helena, lá no São Miguel, Martiniano de Carvalho, tá sendo...

1:13:02 Aline: A Martiniano de Carvalho é aquele trecho que tá apagado?

1:13:04 Dawton: É, a gente vai fazendo inteira, né? Então nós estamos pensando, como é que nós vamos corrigir aquela parte da frente da igreja, né? Tem um problema da igreja, problema que deu, na verdade foi por causa da igreja, que tinha casamento constante, tinha eventos constantes naquela aquela área e a gente tá tentando resolver isso daí. Depois tem a São João, Tancredo Neves. Patriotas de José Alves da Cunha, Santo Antônio e Rubens. Essas aqui foram ordens de serviço emitidas e ainda não deram início as obras. Então vai ser mais 20 quase 25 km aqui que já foram dadas as ordens de serviço. Então vão ser iniciadas a partir do momento que da ordem de serviço a empresa pode entrar e fazer a obra. Qual? Porque que demora tanto? Porque toda vez que para emitir a ordem de serviço você tem que posteriormente tem que pedir o tepov. O tepov é um tema de permissão de uso da via pra fazer obras, né? Tem todo um processo administrativo demorado aí pra gente poder fazer, mas nós estamos reduzindo todos esses prazos, né, que a gente está conversando constantemente com a CET, é a CET que emite essas ordens de serviço, essas tpoivs. Então nós estamos conseguindo, realmente. Eu diria o seguinte, que esse processo de manutenção permanente ele entrou no trilho e vai entrar numa rotina. Ele é trabalhoso ser feito, né? Aqui, internamente, cada vez que tem que emitir uma ordem de serviço dessas, vocês não tem ideia quanto tempo a gente perde, eu não vou dizer que a gente perde porque a gente não perde porque a gente ganha, né? Mas quanto tempo você dispõe para poder emitir essas ordem de serviço. É um processo administrativo burocrático muito ruim mesmo pra gente poder fazer. E não tem outro jeito de mudar, tem que mudar um monte de documentos juntos. Ou seja, nós estamos debruçados sobre todos os problemas, tudo isso que vocês vem colocando, todas essas denúncias que vocês vem fazendo, todas as notificações que vocês nos mandam, nós estamos tratando. É esse grupo que está aqui do CMTT nós estamos tratando essas demandas para que elas sejam totalmente atendidas, é isso, né? Eu acho que é um trabalho que exige bastante esforço da nossa parte. Nós temos que debruçar e para poder solucionar todos esses problemas que vocês trazem aqui. É isso, pode, acho que acabou, né? Acho que esse último slide bom, eu acho que o Kristofer queria falarm levantou a mão aí.

1:15:55 Kristofer: Não, a minha ficou levantado, não tenho nada a acrescentar.

1:16:02 Dawton: Então tá bom, eu acho que esqueceram de alguma coisa. Vamos para a última pauta, é isso?

1:16:11 Aline: Última não, ainda tem? Vamos lá. Posso fazer o pedido? Claro que sim. Será que a gente poderia ir para aquela parte das multas? Porque é o seguinte, vocês me passaram a apresentação dela também. E daqui a pouquinho eu tenho que sair para trabalhar, eu não vou conseguir compartilhar a tela? Pode ser? Então espera, espera só um pouquinho que eu já vou pegar o arquivo aqui e já vou abri lo. Compartilhar janela? Pronto. Estão vendo? Está vendo a tela aí, gente?

1:17:28 Milo Araujo: Sim, está no slide de fiscalização e estrutura cicloviária, certo?

1:17:36 Aline: Pode começar.

1:17:39 Dawton: Pode, pode mudar o slide? Aline, bom, são 2 slides apenas, né? É, acho que mais importante é partindo do princípio, né, que vocês estavam pedindo vistas a esse processo de fiscalização que a gente vinha fazendo, que a CET vinha fazendo com relação as ciclovias, é nós em contato aí com a área operacional, eles terminaram desenvolvendo, se organizaram para fazer isso constantemente, né? Para poder passar para nós mensalmente esse programa de fiscalização. E se vocês observarem aí que aumentou significativamente do mês de julho, no mês de agosto, né? Você vê isso veio crescendo de janeiro, fevereiro, aí maio deu uma levantada julho, julho deu um mês de

férias, né? Terminou caindo um pouquinho e depois foi quase que exponencial aí no mês de agosto, grande parte dessas eu acho que passa para o outro slide. Não sei se ele tem lá no outro slide. Ah, tá aí daqueles daquelas atuações só tem esses 2 slides, né? daquelas atuações a transitar com veículo sobre faixa de cicloviárias é de 1200, 1001 são de transitar com veículo sobre a ciclovia. Ou seja, foi implementado, foi melhorado, vai, vamos dizer assim, esse programa de fiscalização, eu acho que nunca vai ser ótimo, porque e aí eu tenho que concordar com vocês que um programa de fiscalização de 700 km de uma rede cicloviária de 743, pra ser mais exato nesse momento, né? É, ela precisaria muita gente fiscalizando, então o fato de poder fiscalizar, e é o que a gente está tentando fazer, é uma fiscalização eletrônica. Vai realmente melhorar muito essa condição do desrespeito na fiscalização das ciclofaixas. É notório, né, que existe um desrespeito principalmente por parte das motos nas ciclofaixas, né? Isso daí acho que foi o quem falou, se foi o Bergo que falou, eu não me lembro, desculpa. É notório essa falta de respeito dos motociclistas na ciclofaixa e sem fiscalização você não tem solução. Isso a gente sabe, tem certeza, tem plena consciência que nenhum projeto, então não é nem fiscalização, nenhum projeto que foram elaborado. Se não tiver fiscalização ele não tem efeito, você botar uma placa de proibido estacionar, 15 Placas em qualquer rua e não tiver fiscalização, não serve para nada, né? É só para fazer sombra quando tiver sol. Então aqui ó. O resultado de um processo administrativo operacional, né, de fiscalização das ciclofaixas. Acho que é isso, Alan.

1:21:11 Alan: Primeiramente, agradecer. Isso era uma pedida já antiga, se não me engano, o Lucian ou Thomas vinha pedindo sempre para termos aí um panorama das atuações com relação ao tema é voltados para os ciclistas, né? É o Thomas, né? Ele sempre falava disso e a minha única sugestão é no segundo slide, se pudermos trazer, tudo bem que esse daqui ele já traz um que é um dos principais, né? A questão da invasão das infraestruturas. Mas fazer as segmentações, né? Eu ainda acredito que tem uma delas que é quase que impossível, né? Eu desconheço pelo menos alguém que já tenha visto um multa por estar a menos de 1 m e meio de ciclistas. Obviamente isso acontece em ambiente fora de, quando não há infraestrutura, mas assim eu acho que talvez sim tivesse uma segmentação para entender um pouco mais a dinâmica, enfim, mas já agradeço, aí já evoluímos com relação a esse tema. Então, se eles puderem trazer é essa segmentação, quais são as atuações pra dentro daqueles números, é, eu acho que a gente consegue ter, criar uma base de dados que possa até nos ajudar no futuro para pensarmos e outras outras iniciativas. Obrigado.

1:22:28 Michele: Alan, só me justificando aqui é eu separei o transitar com veículos sobre cicloviárias, porque os conselheiros pediram especificamente esse enquadramento.

1:22:34 Alan: Não, perfeito. Michelle, é só uma sugestão mesmo. A gente sabe que tem um tema que é recorrente, né? Mas também tem um, tem um olhar sobre as outras atuações também poderia ajudar também no futuro.

1:22:50 Dawton: Foi tão significativo esse número que, pô, isso aqui é solução é essa, né? Você imagina de 1200-1000.

1:23:12 Milo Araújo: Oi, tudo bom, gente? É bom dia. É interessante ver o gráfico pensando do tamanho da cidade de São Paulo. É legal ver que a gente tá numa subida, né, de atuações, mas de fato, né, dado o tamanho da cidade, é pouco. Se a gente colocar 30 ciclistas rodando o dia inteiro, a gente vai conseguir ver 1000, mais de 1000 pessoas é estacionando, é andando de moto, enfim. É interessante perceber que, de fato, a gente está voltado a ter soluções de atuações eletrônicas, né, radares, acho que a gente não pode perder isso de vista. Isso vai ser muito importante. É para a gente ampliar a vigilância, né, na malha cicloviária. É queria saber também sobre os marronzinhos

nas ciclovias de bicicleta, né? O bergo trouxe que em 2016 eram 50 trabalhando em campo nas ciclovias de bicicleta. E assim eu acho que ampliar é esse quadro, né de pessoas fiscalizando na ciclovias e também vivenciando o nosso dia a dia. Acho que vai fazer toda a diferença. É, até porque vão ser vítimas das motos também, querendo ou não. E é móvel, né? Então eu acho que vai trazer uma dinâmica importante pra esse tipo de observação, de vigilância, que a gente tá precisando muito na ciclovias, nas ciclofaixas, enfim, é isso. Seria legal a gente ter os dados assim de quantas pessoas trabalham em cima de bicicleta na CET hoje na cidade de São Paulo e se se seria interessante um plano de ampliar o número, né? De pardalinhos em bikes.

1:25:17 Dawton: Posso falar pra você que eu compartilho da mesma sugestão. É que não é fácil, né? A cidade de um modo geral, ela realmente ela é muito grande, né? É quando a gente fala dos números da cidade, a gente chega a ser uma coisa realmente absurda. Tudo que que ela ocorre e da forma que ela ocorre. Então você falou, você está falando de escala, né? Lógico, cidade com 12 milhões de habitantes, com 9 milhões de veículos, né? 9 milhões e trezentos que nós chegamos aí agora registradas. Ela realmente precisaria ter pelo menos o triplo de pessoas na área operacional. Só pra vocês terem uma ideia, cidades semelhantes a nossa, como o México, nós temos 3000, quase 4000 funcionários. O México tem 18 mil funcionários para esta... eu tô falando do México, que é uma cidade semelhante a nossa, né, operacionalmente com os mesmos problemas, tem muito, parece muito com com São Paulo, então é realmente o número de pessoas na área operacional ela realmente é muito pequena. Então, de fato, o que a gente precisa melhorar muito, e é o que a gente tá debruçado estudando, né? É a questão da fiscalização eletrônica, a fiscalização eletrônica, ela de fato ela resolve muitos problemas, porque não tem bom senso. Passou, foi autuado, né? Passou no lugar que não deveria ter passado, estacionou num lugar que eu tinha estacionado. Ele vai ser autuado e depois vai recorrer, se tiver um motivo muito bom para poder ser obrigado a estacionar naquele local vai ser retirada a atuação dele. Então eu concordo, a solução definitiva é uma fiscalização mais efetiva e de preferência que seja aí a fiscalização eletrônica. Com certeza ela vai melhorar bastante a condição de quem usa a ciclovias e vai penalizar a quem desrespeita a ciclovias? Eduardo?

1:27:32 Eduardo: Isso, eu sou Eduardo rocha, sou da caloi tudo bem? Parabéns pelos dados, aí, pelos gráficos e pelas informações. A minha pergunta vai, mas não sei se já tem essa resposta, não sei se essa informação já está dentro dos gráficos, mas é com relação aos próprios veículos que transitam na ciclovias que estão irregulares. Se se tem alguma fiscalização em cima disso ou se vai haver. A gente na caloi tem o zelo de lançar os produtos sempre respeitando os limites de velocidade. Estou falando dos elétricos, tá? É dentro das regras e eu vejo, eu mesmo transito na ciclovias, vejo que muitas vezes passa uns que são mais rápidos, não só bicicleta, mas aqueles com uma roda só, com certeza estão acima de 50 por hora. Acima de 40 por hora não sei se já existe, se esses se esses veículos estão dentro dessa sua análise ou senão se vai ter algum tipo de fiscalização com relação a esses tipos de veículos que estão irregulares.

1:28:40 Dawton: Eduardo foi muito boa a sua pergunta, realmente foi muito boa. É isso é um problema que tá surgindo agora, bem recente, né? E nós estamos ainda aprendendo com relação a isso. Existe uma legislação específica pra isso, né? Lógico, a gente sabe, tem consciência é, não sei se nós temos esse enquadramento. O enquadramento que eu tenho é a velocidade acima da velocidade permitida, né? Não sei se eu consigo, o veículo que não deveria estar circulando ali, tô falando do tipo dessa bicicleta elétrica aí que tá falando. Não sei se eu tenho esse enquadramento, mas de qualquer forma, tá sendo discutido bastante isso, né, nas câmeras temáticas, né? Tá sendo discutido bastante isso fora da Câmara temática também. E a gente tá aprendendo. Lógico que isso vai realmente nos forçar a debruçar sobre esse problema e trazer soluções específicas para cada tipo de veículo que você está colocando. E, realmente já existe um desrespeito significativo desses

equipamentos. É quem pedala sabe né, desses equipamentos invadindo as redes cicloviárias e ultrapassando a velocidade que deveria ter ultrapassado. E é isso, né? Nós vamos ter que fazer uma fiscalização específica e tratar disso de uma forma diferenciada. A verdade é essa. E o que a gente tá fazendo agora é, são as reuniões com a polícia militar, que é a polícia militar para o veículo, pede os documentos, se está regular, se não está regular sistema, facilitando muito essa questão da fiscalização. Para nós, é uma operação conjunta, né? Entre a CET e a polícia militar. É isso, colocar pra sem identificação por Placas fica bem complicado, uma vez que os agentes municipais não podem ter poder de polícia e judiciário. Trocando em miúdos, não pode parar e pedir documentos. Porque é isso mesmo, nós não podemos fazer esse tipo de fiscalização, só quem pode fazer a polícia militar. Bom, a última pauta que nós temos aqui é a pauta 5, né? Tudo fora de ordem hoje, mas tá indo bem, tá indo bem, é o ofício sobre a requalificação das ciclofaixas e ciclovias, né? É, quem vem falando bastante sobre isso é o Lucian e o e o Thomas, mais o Lucian, né, vem cobrando. Aliás, foi até uma sugestão minha que eu coloquei há uns meses, numa apresentação que nós fizemos da CMTT, né? Que é a requalificação da ciclovia, transformando elas de ciclofaixa, transformando elas em ciclovia, né? É um processo. É um projeto, né? É um projeto de construção. Então é claro que eu acho que a pergunta que eles fizeram é se colocaram na PLOA esse item se foi colocado na PLOA, eu não sei se é necessário colocar na PLOA, não sei se o Prado está na reunião, não sei se é, se é necessário colocar na PLOA, por se tratar de rede cicloviária, então talvez fique no mesmo pacote da cicloviária. Mas como é uma obra nova, é uma ampliação de uma obra de uma calçada invadindo, invadindo, não, tomando a ciclovia, transformando ela, a ciclofaixa, transformando ela na ciclovia. É eu acredito que precisa ser feito um projeto elaborado um TR novo, né e feito uma concorrência para poder fazer esse tipo de inserção, né? De ampliação. Eu tô colocando isso daqui, né? Sobre, acho que nós somos bastante adeptos a essa questão de transformar, de uma Conquista definitiva do espaço cicloviário através de ciclovias, né? E não apenas ciclofaixas. E onde for e onde for absolutamente necessário. Eu acho que não é a cidade inteira, mas onde realmente for necessário? É com certeza nós estamos nos debruçando sobre isso. Neste plano novo que nós estamos fazendo, nessa proposta nova que nós estamos fazendo aqui de de planejamento. Ela já vem abordar é esse assunto de uma forma diferente. Nós não estamos mais falando de ciclovias, nós estamos falando de uma intervenção urbanística, onde você privilegia o ciclista e o pedestre, né? Então você faz, você tem algumas propostas diferentes, uma que você só amplia os nos cruzamentos, uma ampliação do passeio, prolongamento do passeio nesse trecho da ciclovia, aproximadamente 15 m nessa aproximação da ciclovia, então uma abordagem que possibilita a não invasão, principalmente das motos nos cruzamentos, né? Então essa é uma abordagem que a gente tá fazendo com relação a essa implementação. E a outra é o alargamento da pista mesmo, tipo Rebouças, o projeto original. Eu sei que eu posso falar isso com bastante tranquilidade, que foi o que propôs quando eu era gerente lá da área de planejamento, né? O projeto original era fazer uma ciclovia na Rebouças, e não a ciclofaixa. Mas o problema da drenagem, né? Porque tem aquelas gargolas, né, que saem dos prédios, aquele bombeamento do lençol freático, eles soltam na sarjeta ali, né. Tem prédio lá que tem 35 gargolas, só pra vocês terem uma ideia. Então, quando nós começamos a elaborar o projeto, o projeto de drenagem para solução desse problema era infinitamente superior ao projeto da ciclofaixa. Então mudamos de ciclovia para ciclofaixa por conta disso. Mas isso não significa que não possa ser feito esse projeto no futuro, né? Então, e aí, como nós debruçamos constantemente na ampliação da cicloviária, na conquista do espaço da via pública com relação a rede cicloviária, a gente vai colocando cada vez mais ciclofaixas e a medida do necessário a gente vai é ampliando, a medida do necessário, da possibilidade, a gente vai ampliando e mudando esse... mudando de ciclofaixas pra ciclovia.

1:36:29 Ricardo Pradas: Deixa eu esclarecer, o que você questionou. É sempre assim, se você vai mudar a tipologia, ela não pode ser colocada como manutenção. A gente está tratando de outros insumos, que não são os insumos que existiam. Então não cabe falar que vai usar pavimento flexível,

quando você vai tratar como ciclovia em pavimento rígido. Então é obra nova a alteração de tipologia, nesse caso. Em sendo obra nova, nada impede. A única coisa que vai estar vencida é a audiência pública ao meu ver, é sobre o traçado onde já passa uma estrutura cicloviária, se está mudando tipologia dela. E aí precisaria ter realmente um outro processo licitatório que contratasse essa alteração, que fizesse todo o pavimento rígido e com os consequentes acessos, aí guia rebaixada, acessibilidade, compatibilização com o espaço viário de pedestres de uma outra maneira. Com certeza isso diminuiria bem a invasão do espaço cicloviário por motocicleta, ou mesmo estacionamento que é uma briga constante de quem não quer implantação de estrutura na sua rua, estaria consolidado, mas é contratação nova de obra, considerada obra nova.

1:38:20 Dawton: Não sei se tem alguém com a mão levantado aqui, a Milo.

1:38:28 Milo Araujo: Imagina, não eu levantei mesmo. Levantei para cobrar sobre a minha pergunta quando eu falei sobre, a gente tava falando sobre invasão de motos pela ciclofaixa e etc. Eu também perguntei sobre os agentes ciclistas, agentes da CET sobre 2 rodas. É, a gente de fato gostaria de saber o número de agentes nessa condição de mobilidade ativa é em campo, atuando na cidade de São Paulo hoje e se existe um plano de ampliação, é isso. Obrigada.

1:39:08 Dawton: Ah, esse eu. Eu me lembro que a última vez que nós tivemos eram se não me falha, se não me falha a memória eram 20 agentes, mas eles trabalhavam em coisas diferentes, né? E estavam todos concentrados na região central. Mas eu tô eu, se eu continuar esse assunto, eu vou estar chutando para você, e eu não gostaria de fazer isso, eu vou fazer o levantamento disso, para poder te responder isso com a verdade, né? Eu sei que existe sim na Avenida Paulista, os agentes que eles fazem, a fiscalização e trechos da Faria Lima que eu também sei que eles fazem. Agora, eu não sei como que funciona isso? Eu preciso ter mais informações, com certeza é se tem, se vai, se tem possibilidade de ampliação também preciso verificar lá com eles, a possibilidade de ampliação sempre tem, né? Com certeza sempre tem. A gente tem que ter disponível a pessoa com essa característica, né, que vai pedalar, e para poder fazer essa fiscalização específica nas ciclovias. Mas vamos levantar e assim que tiver alguma resposta, nós passamos pra vocês aí via chat, né? Vai, no nosso e-mail lá do CMTT para vocês, tá bom? Gente, aqui não tem mais nenhuma mãozinha levantada, né? É? Passamos todas as pautas. Acho que não esqueceu de nenhuma né? Mi, o George levantou a mão.

1:40:56 George: Bom, é bom dia, gente. Eu tava. Acompanhei a reunião toda aqui e nós aqui do grupo do CTB. É a gente, a partir das últimas notícias que a gente tinha, inclusive algumas a gente debateu aqui. A gente queria, no encerramento dessa reunião, ler uma carta que a gente fez pra gente tornar público um pouco desse debate que a gente tem feito aqui nas reuniões. Então eu queria é pedir a licença para ler essa carta, se tudo bem for pra vocês. Eu posso fazer essa, essa leitura?

1:41:40 Dawton: Pode, claro.

1:41:41 Michele: Se puder depois passar essa carta pra gente publicar.

1:41:42 George: Claro, bom, essa é uma carta, eu vou ler aqui, não vou ver a cara de vocês, vou colocar o texto aqui, e vou ler aqui, é bom a carta dos conselheiros da Câmara temática a prefeitura de São Paulo é a Câmara temática da bicicleta, Instância participativa da prefeitura de São Paulo, criada em 2015 como espaço de diálogo entre os ciclistas e o governo municipal, vem por meio dessa manifestar o repúdio ao fracasso da gestão pública em garantir a segurança dos ciclistas na capital Paulistana. Em julho de 2024, tivemos que ler na imprensa 2 notícias que não gostaríamos que fossem verdade. Primeiro, a notícia aqui, faltando 5 meses para o fim do mandato do atual prefeito.

Apenas 16% da meta de implantação de novas estruturas para ciclistas foi cumprida. Dos 300 km de novas ciclovias prometidos na eleição de 2020 e ratificado nos planos de meta apresentado à população em 2021 e 2023, apenas 49,7 km foram efetivamente entregues à população. Segundo o aumento histórico de mortes de ciclistas na cidade até o final de julho desse ano. Infelizmente, já foram registradas 29 óbitos de usuários deste modo, ante 15 vítimas no mesmo período do ano anterior. Apenas entre junho e julho, 12 vidas foram perdidas em cima de uma bicicleta. Mantida a tendência, chegaremos ao fim do ano com o maior número de vidas perdidas dos últimos 10 anos. O aumento de sinistros fatais de trânsito tem acontecido em todos os modos de transporte. O que mostra que é uma crise generalizada na gestão da segurança viária. Essas 2 notícias estão totalmente conectadas entre si. O aumento de mortes não é circunstancial. Ele é o óbvio resultado de uma negligência em grande escala da prefeitura com as demandas da comunidade dos ciclistas apresentadas mês a mês nas reuniões da Câmara temática da bicicleta. Nesses encontros, nós somos ouvidos, mas raramente somos de fato considerados. A ampliação da rede cicloviária, política de estado acordada pela cidade no plan mob 2015 é uma ação afirmativa que comprovadamente aumenta a segurança do ciclista e salva vidas. Infelizmente, ela tem sido ativamente negligenciada pela prefeitura nos últimos anos, por gestões não comprometidas com a mobilidade ativa. O número absolutamente baixo de novas ciclovias não tem justificativas justas. E não passam de desculpas burocráticas. Isso só pode ser acreditável, ou uma deliberada falta de vontade política ou a incompetência técnica. Essa morosidade custou a vida de nossos companheiros, de nossos amigos. Das poucas novas estruturas implantadas, muitas já nascem deixando a desejar, como é o caso da avenida Mutinga e Pirituba, que praticamente deixou de existir após pressão de políticos e empresários, nem sequer nos escutaram. Uma transposição cicloviária da política da ponte do Jaguaré, obra que já chegou a ser paga à consultora responsável, mas que até hoje segue sem implantação, como as polêmicas ciclolinhas na avenida da Três de Maio, no centro, implantadas com tamanho inferior ao mínimo previsto no manual de obras da própria prefeitura. Esses são apenas alguns exemplos de pautas que levamos ao CPP que não tiveram solução. Nos últimos anos, diversas demandas trazidas a Câmara que foram ignoradas ou atendidas com muita lentidão. A manutenção da ciclofaixa na cidade segue deixando a desejar, especialmente nas periferias, mesmo após um ano do contrato de manutenção permanente ter sido lavrado e de uma cuidadosa auditoria cidadã ter sido entregue em 2022 pela associação de ciclistas urbanos de São Paulo. Não são poucas as ciclofaixas que desapareceram com o tempo abandonadas. E que voltaram a virar estacionamentos. O programa bike SP, bem aprovada na Câmara de vereadores ainda em 2016 e que poderia ser uma virada positiva na mobilidade urbana da cidade. 8 anos depois, segue avançando a passos de tartaruga, a espera de mero 150 mil reais para iniciar um projeto piloto na Universidade de São Paulo. Ficou claro que, apesar das promessas do secretário Celso Barbosa, essa gestão não quer que essa lei de fato seja implementada. Por outro lado, o transporte motorizado individual segue recebe total prioridade na gestão. O intenso e rápido programa de recapeamento de vias apagou dezenas de ciclofaixas e a ressinalização dessas vias por vezes demorava meses e meses, colocando o ciclista em risco constante. As obras viárias de grande porte, como o novo túnel da cena Madureira, a nova marginal, são planejadas ao custo de bilhões, mas com nenhuma atenção à mobilidade ativa. Para quem anda de carro ou de moto, a cidade parece não ter mais leis. Ampliação da fiscalização por radares na cidade foi ativamente proibida pelo prefeito por um decreto, mesmo com o inaceitável aumento do número de mortes no trânsito. As motocicletas hoje invadem as ciclovias e ameaçam os ciclistas com absoluta certeza da impunidade. E somos nós a vítima dessa bagunça. Os ciclistas não querem muito. Nós não estamos aqui por conta do calendário eleitoral, não pedimos muito mais do que o cumprimento das leis. Por que vocês não cumprem o plan mob? Por que vocês não cumpriram o plano de metas que vocês mesmo propuseram? Por que não cumprem a lei do bike SP? Por que não cumprem o manual de obras viárias da própria prefeitura? As leis não nasceram para ficar nas gavetas. O diálogo democrático entre a Câmara temática da bicicleta e os técnicos da prefeitura continuará. Não deixaremos de levar as demandas da comunidade para

conhecimento do poder público. Mas vocês sabem que o trabalho nos últimos anos deixou a desejar para as famílias daqueles que perderam seus filhos, da barbárie no trânsito paulistano, espero que vocês desejem sinceras desculpas e que o trabalho futuro dos gestores gerem mudanças reais na cidade. E que vocês cumpram com o dever ético e moral de preservar a vida e a segurança dos cidadãos paulistanos, independente de como eles exercem o seu direito de locomoção. Assinados os conselheiros da Câmara temática da bicicleta 3/09/2024. Muito obrigado.

1:48:32 Dawton: Bom, é 2 coisas em cima da sua carta, George. Não é um debate, realmente não vou...

1:48:46 George: A carta, a carta não é minha, tá a carta é do conselho completo.

1:48:48 Dawton: A carta que você leu, a carta que você leu realmente assim, primeiro os meus sentimentos, realmente as vítimas que passaram por esse, por esse problema no trânsito, é o esforço que a Secretaria tem feito em cima dessa proposta, ela realmente, ela é muito significativa, é muito grande. Não vou ficar fazendo defesa aqui do que está sendo feito e como está sendo feito, porque da nossa parte, né? Não, realmente não teve atraso, não teve atraso com relação aos processos e os procedimentos que nós deveríamos fazer, que existem procedimentos, e é diferente de você sair implantando ciclofaixas e ciclovias sem planejamento nenhum, né? Sem planejamento nenhum ainda é, aí ele não tinha lei, né? Ainda não existia lei, que te obrigava a passar por uma, por uma audiência pública de implantar redes cicloviárias onde você quisesse. Então, até então, eu planejava e implantava, aliás, não planejava nada. Eu implantava onde eu achava que tinha que implantar e fim de papo, né? E as pessoas amanheciam lá com a ciclofaixa na porta de casa, não é esse procedimento que a gente tá querendo fazer, a gente tá querendo fazer uma coisa estruturada e planejada. E com toda certeza nós vamos implantar o que nós planejamos. Eu disse, eu não tenho dúvida nenhuma. Não existe nenhum impedimento, tanto do prefeito quanto da secretário, de parte nenhuma da prefeitura com relação à implementação e a ampliação da rede. Não existe. O que existe aí, ó, nós estamos com os 158 km, você falou, por que que nós não implantamos? Os 158 km faz mais de 3 anos que nós estamos tentando colocar na praça uma licitação de 158 km, não é incompetência. Não é incompetência porque no meio do processo mudou a lei era 8886, e meia, passou a ser 14133 e alguma coisa aí, mudou a lei. Então, o processo que estava lá definido para ser uma determinada lei, nós temos que mudar e refazer todo o processo para poder licitar novamente. E deste processo eu não estou justificando nada do que foi colocado na carta de vocês, né? Não é isso. Eu tô dando esclarecimentos do que ocorreu, né? E que nada do que foi feito lá no início, do lá na no início. Nós podemos aproveitar. Então nós dizemos, é uma licitação que surgiu novamente. Tá aí o 100, tá aí o 158 km em pleno vapor, né? Só que não tá ainda não tá liberado, né? Quer dizer, as empresas estão brigando ainda, nós estamos respondendo as notificações das empresas pra poder implementar essa essa construção. São 158 km, independente da gestão, ele vai ser construído, quando tiver o ganhador, ele vai ser construído. Então, se você falar para mim, mas você atrasou, você não cumpriu a meta, realmente pode ser que a gente não consiga cumprir a meta total, nós vamos chegar próximo da meta com toda certeza, e é para isso que nós estamos trabalhando, né? Nós estamos trabalhando bastante sim, em cima disso, agora, é claro você só está colocando, vocês estão colocando as coisas que vocês não tiveram sucesso no que vocês pediram, não nas coisas que vocês tiveram, né? Vocês não colocaram as das conquistas que nós tivemos juntos e todas juntos, né? As conquistas dessa Câmara temática, isso precisa ficar muito claro, né? A Conquista das câmaras temáticas são de vocês, né? São de vocês, ciclistas dos usuários, da ciclovia, das pessoas que realmente tem uma ciclovia como meio de transporte, como meio de lazer como deslocamento na cidade, né? Então a Conquista é de vocês. É claro que essa conquista nós compartilhamos delas, né? E claro que a gente vai se esforçar para poder fazer esse plano dar certo? É, é mesmo com essas, eu recebo essa, e aí vou falar tranquilamente em nome da Secretaria, né, eu recebo essa

carta com bastante tranquilidade pelo esforço que nós fizemos, né? E o esforço que a gente continua fazendo com relação ao projeto da rede de ampliação da rede cicloviária da cidade de São Paulo. E é isso, né? É não se trata de uma defesa, se trata de que as coisas estão sendo feitas, os prazos, infelizmente não conseguimos cumprir do jeito que nós gostaríamos. Gostaria muito de cumprir. Eu sou um defensor ferrenho da causa, eu não, quando falo eu, nós estamos falando de uma instituição do CMTT aqui do nosso grupo. Nós somos defensores ferrenhos das redes cicloviárias, da ampliação da rede cicloviária e ela está sendo feita a medida do possível e do acessar isso. E falar para mim que não existe política na implementação da rede cicloviária. Isso não é verdade, existiu na época de dos outros governantes também. Eu sei porque eu estava lá também, né? Eu participei também. Então, não cabe aqui ficar discutindo quem teve mais influência, quem teve menos influência, quem sofreu mais influência, quem sofreu menos influência. O que importa para nós é o seguinte, né, a rede cicloviária está planejada e nós vamos implantar, doa a quem doer, nós vamos dar continuidade a implementação da rede cicloviária, que é esse o nosso papel, nosso papel é fazer dessa cidade uma cidade melhor, fazer de uma cidade, uma cidade sustentável, com acessibilidade, como eu tenho insistido, né? De não falar mais em rede cicloviária, apenas falar um projeto urbanístico capaz de atender as demandas do pedestre e do ciclista. Onde? Onde eles convivam com uma certa naturalidade e respeito entre um e outro. É isso, né? Eu vou passar a palavra para Aline, né, e depois ao George. E depois nós vamos encerrar a reunião. Vamos lá.

1:55:55 Aline: É bom, apenas ratificar o que o George disse, mas também dizer que é uma pena que o secretário não esteja na reunião para ter ouvido a carta. Entendo que ele tá com problemas de saúde, mas poderia ter vindo, por exemplo, o Hugo, que é o secretário adjunto, ou a chefe de gabinete, Patrícia, ou até mesmo o secretário executivo, aí de vocês, o Gilmar, né? E acredito que todos eles poderiam ser credenciados para substituir o secretário quando o secretário não tá. E aí? É uma pena mesmo, porque a gente fica falando, a gente leu a carta, a carta está registrada, a carta vai a público, vai para nossas redes sociais, mas aqui na reunião a gente só fala entre nós, né? Quem precisa ouvir para levar isso mais para cima. É realmente não participa da reunião, né? É mais uma vez eu entendo que o caso do Celso é de saúde, mas poderia vir outras pessoas no lugar dele, ele ser, eventualmente, essas pessoas serem demandadas, eventualmente para participar quando ele não pode, né? A partindo do princípio que todas elas estão aí na Secretaria, trabalham diariamente tudo, né? A menos que seja outra coisa que a gente não sabe. E aí a gente fica meio vendido assim com as informações, né, com a demanda, né. A gente leu a carta tudo, mas a gente precisa ser urgentemente atendido também. Obrigada, boa tarde a todos.

1:57:28 Dawton: Aline, só rapidamente em cima da sua fala, né? Eu represento o secretário, eu sou secretário executivo de trânsito e transporte, sou secretário da comissão de trânsito e transporte da cidade de São Paulo, então eu represento o secretário, né? Então nós aqui representamos o secretário, é claro que a gente leva tudo essas demandas, é claro que ele recebe todas essas demandas, não tenho dúvida nenhuma que ele vai receber essa carta que nós vamos passar para ele, nós repassamos as pautas, nós, antes das pautas, nós passamos para ele, né? Quem aprova a pauta também é ele, né? Então não é que ele não participa, ele participa sim, ele participa sempre, né? Não existe desprezo nenhum por parte dele com relação a Câmara temática, muito pelo contrário. Ele vem sempre em todas as câmeras. Ele está passando por um momento de saúde aí agora, mas tudo bem, mas ele tem vindo nas nossas e assistido as nossas reuniões, né?

1:58:37 Aline: Sim, eu sei. Em nenhum momento eu falei que ele tá desprezando nada, falando que outras pessoas poderiam ter substituído ele. No site da CET, da Secretaria, por exemplo, consta como secretário executivo esse Gilmar, que nunca apareceu na nossa reunião, é Secretário Executivo de mobilidade urbana e não participa da Câmara temática da bicicleta, que é um modal ativo muito importante no trânsito, né? Enfim, é era sobre isso, Dawton, eu te entendo, eu entendo as

suas respostas, acolho aqui tudo, mas é só é para demonstrar o sentimento que a gente tem em momentos importantes como esse, né? A gente tem sobretudo medo de andar na rua, a gente tá vendo estruturas serem apagadas, a gente tem visto a dificuldade que é para uma estrutura voltar quando depois que ela está apagada. Então tudo isso a gente se sente muito inseguro. E aí a gente não sabe se a gente volta para casa, se a gente vai voltar em segurança, se acontecer alguma coisa. É por tudo isso que a gente leu essa carta e para no sentido de cobrança mesmo, tá bom? Obrigada.

1:59:50 Dawton: É eu que agradeço. Tenha certeza que ele vai receber a carta, tá? Não tenha dúvida disso. Bom, gente, é, eu vi que o George falou que escreveu aqui é só isso, né? Eu vou encerrar a nossa reunião, acho que não tem mais ninguém com dúvida nenhuma aqui, né? Com relação a todo todos os assuntos, eu queria agradecer mais uma vez a todos que participaram da nossa reunião, né? Eu diria que a nossa reunião foi bastante produtiva, bastante informativa, né? E a gente continua fazendo esse trabalho que é a manutenção e a implantação das novas estruturas cicloviárias e o planejamento da cidade de São Paulo com relação às novas estruturas. Então é um trabalho que a gente faz e esse trabalho a gente faz conjunto, né? Eu tenho compartilhado com vocês, com várias possibilidades, né, dos novos projetos, de tudo que tem sido implementado, tem sido implementado com relação às nossas redes ciclo viárias, tem as nossas apresentações, né, que nós passamos para vocês aí. Então, mais uma vez, muito obrigado pela presença de todos, pela participação de todos e um bom dia a todos.

Todos se despedem