

Reunião da Câmara Temática de Bicicletas

Data: **3** de dezembro de **2021** (sexta-feira)

Horário: **10h às 12h** (online)

Participantes | Poder Público:

1. Daniela Mangini – CET-Imprensa
2. Dawton Gaia – Secretário Executivo do CMTT
3. Diego Xavier Leite – SETRAM
4. Eduardo Macabelli – CET
5. Eduardo Castellani Gomes dos Reis - SPTrans
6. Evely Trevisan – SMT-AT
7. Everton Costa Wagner - SETRAM
8. Fabio Pacini - CET
9. Jackeline Melo – SMT-AT
10. Johnson – CET-DR
11. José Eduardo Canhadas – CET
12. Larissa Werneck – SMT-AT
13. Luis Gregório – CET
14. Luccas Gissoni – SMT-AT
15. Michele Perea – SMT-AT
16. Nancy Schneider - CET
17. Paulo Eduardo – Chefe da Assessoria Técnica - SMT-AT
18. Paulo Matias – SMT-Imprensa
19. Pedro Ivo – SMT-AT
20. Rosa Oliveira – CET
21. Vanessa Pessoa – Imprensa-SETRAM
22. Yang I Ti - SPTrans

- **Marcelo Bruco** (palestrante convidado) - SP-Obras

Conselheiros | Integrantes da CTB, Usuários Temáticos e Regionais:

1. Alex Gomes – observador CTB
2. Anderson Augusto – bike zona norte
3. Célia Moraes – observadora CTB
4. Erick Araújo – observador CTB
5. Felipe Claros - observador CTB
6. Jean Carlos M. do Vale – bike zona leste
7. Kristofer Willy – coordenador da CTB
8. Lucian de Paula – bike zona Sul
9. Rogério Viduedo – observador CTB
10. Thomas – bike zona sul

Observadores:

1. Aline P. Matheus
2. Alessandra Monteiro
3. Andrea Santana
4. Guilherme Moraes da Silva
5. Lucas Bispo dos Santos
6. Luisa Moura

Pauta:

1. Apresentação do projeto da ciclovia do BRT Aricanduva – SP-Obras e CET/DPM.
2. Retrovisores – SPTrans.
 - a. A partir de que ano os veículos deverão contar com retrovisores duplos;
 - b. Existe fiscalização da SPTrans? Por que vários veículos novos não possuem o retrovisor duplo?
3. Operação CET – SET/DO.
 - a. Uso de bicicletas por agentes da CET em atividades diárias;
 - b. Fiscalização dos veículos estacionados nas ciclofaixas.
4. Atualização sobre o Programa Bike SP – SMT.
5. Ciclofaixa de Lazer – CET/GPL.
6. Resultados da audiência pública do dia 17/11 - Balanço SMT.
7. Informes Gerais:
 - a. Cronograma de implantação das novas estruturas e atualização das licitações;
 - b. Atualização do GT de Regulamentação dos Operadores de Tecnologia de Entregas – OTEs.

Kristofer – abre a reunião, cumprimenta todos, passa palavra ao Dawton.

Dawton – Cumprimenta a todos, cita ser a última reunião do ano de 2021 e reforça o compromisso de continuar fazendo o possível para encaminhar os assuntos levantados na Câmara.

Kristofer – iniciaremos com a primeira pauta: Apresentação do projeto da ciclovia do BRT Aricanduva – SP-Obras e CET/DPM.

Marcelo – bom dia meu nome é Marcelo estou gerente de projetos da SP-Obras que junto com a contratada através da SIURB está encabeçando o gerenciamento e execução desses projetos das empresas do consórcio. Fiz uma breve apresentação do que é o projeto. Não sei se todos estão familiarizados. **Obs.: a apresentação será disponibilizada.**

Kristofer – alguma pergunta?

Jean – agradeço a apresentação e tenho alguns questionamentos: sou morador de São Mateus e conheço principalmente o trecho 3. Quando eu tive acesso às plantas disponibilizadas pela SP-Obras para consulta pública fiquei preocupado com alguns trechos específicos e queria que você me ajudasse no esclarecimento destas duas questões a) paraciclos e b) largura da ciclovia. Gostaria de entender a localização dos paraciclos, se eles vão estar dentro das paradas de ônibus ou ao lado

delas (lado externo) e também qual será a largura da ciclovia. Muito interessante a proposta de 2,5 metros de ciclovia, eu entendi que ela vai ser bidirecional em um dos lados do viário C/B e B/C ela vai ser bidirecional com 2 metros e meio foi isso que entendi. Porém, no manual de desenho urbano de obras viárias está estabelecido que ciclovias em canteiro com gradil do lado ela deve ter no mínimo 2,75m. Segundo ponto eu vou compartilhar; se você puder parar a sua apresentação, vai facilitar a minha.

Apresenta slides e comenta:

“No término da av. Aricanduva aqui no canto direito mostra a entrada da av. Ragueb Chohfi e aqui mostra que a ciclovia em roxo sai do canteiro Central e vai para lateral da Via - deixa a Avenida Ragueb Chohfi -; vai para uma via paralela à Avenida Vasco Coutinho, permanece nessa rua paralela e depois ela retorna para Avenida Ragueb Chohfi, para canteiro Central. Isso é na frente da subprefeitura nº 1400 da Avenida Ragueb Chohfi. Entendemos que tira a prioridade do fluxo dos ciclistas e a linearidade do caminho dele. Outro apontamento que faço é esse trecho do projeto - o monotrilha - na obra do Metrô, a ciclovia já existe nesse trecho, ela continua por aqui e nesse trecho a ciclovia ainda existe, e aqui está identificada a parada de ônibus que está localizada diretamente embaixo da estação Jardim Colonial da linha 15 e a ciclovia termina exatamente aqui em frente da subprefeitura. Então, eu pessoalmente entendo que vocês estão planejando retirar a ciclovia daí, é uma ciclovia que já existe e que está contemplando a linearidade do caminho do ciclista e a gente quer entender melhor esta questão que a SP-Obras está planejando. Segundo apontamento que eu faço é referente a folha 38 do projeto: na altura da Rua Francisco de Santa Maria a ciclovia na Avenida Ragueb Chohfi continua no canteiro Central (aqui roxo) e a partir da Rua Francisco de Santa Maria a ciclovia deixa de constar no projeto, na folha 39 ela continua não constando no projeto e chega no Largo de São Mateus na praça Felisberto Fernandes da Silva, essa ciclovia já existe aqui no canteiro Central feita pela obra do metrô da linha 15 e esse é um ponto de preocupação porque ela vai fazer a conexão com a ciclovia que vem desde a Vila Prudente e no projeto de vocês não consta a ciclovia. São esses os meus apontamentos

Marcelo - eu quero te explicar primeiro localização dos paraciclos: vão ficar junto às paradas, mas eles não estão no lado interno não, como eu falei, as paradas, elas estão grandes para atendermos acessibilidade, mas esses paraciclos eles não estão dentro das paradas. Volto a falar aqui, a arquitetura das paradas está sendo desenvolvida e ainda serão alteradas, porque vamos submeter a outros órgão como CET e SPTRANS. Em relação à largura da ciclovia, talvez eu não tenha ficado claro; a ciclovia NÃO é bidirecional em ambos os lados; ela é unidirecional, sendo sentido São Mateus e sentido Radial. Ela tem 1.50 m em ambos os lados da margem do rio, ela só é bidirecional no Jardim Colonial, e como você falou “*ela desaparece*”, não, *ela não desaparece*; nós estamos tentando em virtude dos pilares do monotrilha que já existem fazer uma arquitetura da parada onde ela passe atrás porque ali é uma arquitetura onde a parada é dupla, atende os dois sentidos. Então nós estamos tentando abrir as paradas e colocar justamente nela e nesse trecho da parada do Jd. Colonial onde o viário é bem largo. A ciclovia não deixa de existir em momento algum ela simplesmente está em estudo pois é muito traumática a arquitetura dessas paradas em virtude dessa cobrança embarcada. Em relação aquela mudança que você falou que ela passa pela Subprefeitura, ali nós temos uma obra de arte no final da Aricanduva com a Ragueb Chohfi, está sendo feito um estudo. A ciclovia esta sendo muito bem pensada para atender as demandas e necessidades de vocês ciclistas. No trecho 3 estamos ajustando a geometria. O projeto realmente vai começar a deslanchar a partir de agora.

Eduardo Castelani - quero deixar dois avisos, pois preciso sair antes das 11h; sobre a pauta dos retrovisores dos veículos, haviam perguntado sobre a questão da obrigatoriedade dos retrovisores duplo nos ônibus e a fiscalização desses veículos. Conversamos com a área responsável e eu trouxe

algumas informações: temos dois momentos com relação a essa questão, recomendação de veículos com retrovisores duplos nesses veículos a partir de 2012, no novo contrato a partir de 2019 foi obrigatório como item contratual nos retrovisores duplo, mas durante a pandemia tivemos dificuldade na reposição destas peças que quebram muito. A nossa equipe de fiscalização de rua observa esses veículos com falta do retrovisor duplo, assim como nossa equipe vistoria as garagens e percebem esse tipo de problema e autuam. As empresas relataram a falta de peças no mercado para substituição, as fábricas de retrovisores esperam estabilizar essa situação em breve e as empresas já se comprometeram com a substituição dos retrovisores.

Kristofer – Eu reparo nos ônibus e são raros os veículos que tem o retrovisor duplo original, eu escutei do pessoal da manutenção informalmente que em várias garagens dos motoristas, quando quebram, eles acabam substituindo do próprio bolso. Deixo aqui registrado que falta fiscalização da SPTRANS e deixo aqui esse meu protesto contra isso. A partir de agora eu gostaria de saber se existe um canal para que a gente possa encaminhar denúncia do veículo que está rodando de forma irregular sem o retrovisor original.

Eduardo Castellani – o canal oficial pra denuncia é o 156, eu posso fazer um levantamento das reclamações a partir de janeiro de 2022 para termos um contato mais direto.

Jean - agradeço esse esclarecimento referente a divergência do ano de 2012 para o ano de 2019; foi realmente bem importante para gente e eu vou abrir essa discussão de forma interna para os conselheiros da câmara da bicicleta. Talvez seja o caso de oficializar a SPTrans referente às denúncias; também facilita um pouco em vez de criar um canal que não seja 156, acho que seria até mais fácil para vocês. Outro assunto é sobre os treinamentos nas garagens; fomos avisados aqui pela Câmara Temática sobre essas ações lembrando que a participação popular é aqui. Um exemplo é o processo da zona azul que gerou uma nulidade no TCM que teve que intervir porque não tinha sido discutido dentro do CTB. Mandamos um ofício pedindo que qualquer política pública envolvendo estrutura cicloviária seja trazida até aqui para o debate popular.

Eduardo Castellani – a segunda informação era essa do treinamento que vai acontecer em dezembro. Quem tiver disposição e quiser participar será muito bem vindo. A outra informação que eu queria trazer para vocês é que em todas as garagens - onde houver estrutura para atender -, passarão por esse treinamento até o ano que vem; estamos aguardando o calendário, e a nossa ideia é que as garagens que tem o maior número de ocorrências com ciclistas e pedestres sejam priorizadas dentro do calendário de 2022.

Jean – Eduardo, fiquei feliz com essa notícia e é realmente muito positivo; gostaria de enfatizar o que o kristofer falou que é mesmo que não estejam ocorrendo as nossas reuniões vocês poderão mandar as informações das ações.

Leandro - a CTB está aqui inclusive para orientar na questão do treinamento, mas não sei se vocês escutaram algum ciclista ou não; é na elaboração dos treinamentos que gostaríamos de contribuir com a formatação deste treinamento, ouvir as nossas “dores” que não foram escutadas.

Eduardo Castellani – estamos abertos a estas contribuições; não vai dar tempo para estes de dezembro, mas no novo calendário de 2022, vocês poderão mandar sugestões por escrito para os próximos treinamentos.

Jean - voltando na apresentação do Marcelo, a largura da ciclovia na qual ele mencionou que estava prevista com 2,50m no trecho que ela é bidirecional, o manual de desenho Urbano e Obras Viárias diz 2,75m. Todos os centímetros são extremamente importantes para o balanço do ciclista e para segurança e conforto de todos os usuários. Também gostaria de entender melhor essa questão da

unidirecional como que ela vai ficar em balanço em cima do rio Aricanduva. Guilherme pode fazer os apontamentos para facilitar a linha de raciocínio do Marcelo.

Guilherme – A primeira coisa sobre essa questão do que aconteceu agora com a SPTrans do fluxo de informações foi exatamente esse motivo da gente ter mandado um ofício lá atrás pedindo para que as iniciativas com bicicleta passem pela câmara temática, um e-mail dizendo o que vai acontecer. Ficou bem estranho por exemplo essa questão específica do treinamento dos motoristas, pois a gente soube no telefone sem fio por uma associação, não passou pela gente da CTB. É só alinhar o fluxo de informações de aproximar o fluxo de informação; segunda questão é que eu acho importante colocar como diretriz a linha de desejo do ciclista. Foi falado dessa questão do índice de deflexão e eu não sei se está sendo realizado um estudo na faixa de rolamento do ônibus e na ciclovia porque por exemplo as placas metálicas com chuva na ciclovia são um perigo, ou até dependendo da pintura que foi feita na chuva pode ficar escorregadio. Obrigado.

Marcelo – Jean, nós viemos aqui atender suas demandas, mas esse projeto que você tem em mãos está desatualizado, nós tivemos uma dinâmica de desenvolvimento de projeto e, quanto a largura, nós vamos sempre favorecer a linearidade que é benefício para percurso e também para o município; segundo: em relação a placa metálica, em momento algum foi falado em piso metálico; quando eu falo em paradas em balanço, são balanço em estrutura de concreto - é piso, não existe estrutura metálica dessa ciclovia.

Voltando ao assunto dimensionamento nas ciclovias, nós estamos tentando atender o viário, DAEE (não invasão do leito do rio). E lógico que uma hora ou outra algo será sacrificado, e também não posso comunicar a CET que vou retirar 40 cm do viário sem embasamento; assim o projeto não sai do papel. Você falou sobre os 10 cm serem importantes, sim é importante para todo mundo, 10 cm de desapropriação em uma casa p.ex., quanto custa isso? Nós estamos com um projeto de 12 meses e estamos entrando no quarto mês. O Projeto está em desenvolvimento e tomando seu formato com as diretrizes, são esclarecimentos de como é o empreendimento e ainda não são detalhes da ciclovia. Vamos ter uma ciclovia única e exclusiva uma faixa para vocês andarem do lado de um rio que vai percorrer grande parte da av. Aricanduva e arredores.

Jean – agradece as informações e pede contato direto do e-mail do Marcelo

Marcelo - disponibiliza o e-mail, mas não garante pronto atendimento em virtude de suas demandas, e solicita que dúvidas/sugestões sejam encaminhadas ao depto de comunicação da SP-Obras, pois eles também podem encaminhar a diversos setores todos os questionamentos.

Michele – Agradece o empenho de SP-Obras em apresentar os projetos, pois no momento estão de mudança física.

Kristofer – Sugere avançar nas pautas e solicita que as apresentações sejam encaminhadas por e-mail. Nós já falamos sobre o BRT Aricanduva ,retrovisores SPTrans e agora falaremos do uso de bicicletas por agentes da CET.

Fabio – Bom dia, sou da Diretoria de Operações da CET e a Alessandra nossa agente, que utiliza diariamente a bicicleta para fazer as fiscalização vai falar com vocês. Essa atividade de bicicleta é realizada desde 2016, inicialmente eram realizadas pela gerência de estacionamento na fiscalização do estacionamento rotativo, logo após tivemos rotas com ciclovia nas proximidades da Paulista. Com relação a essa atividade ela é feita preferencialmente no período diurno nas vias do município e por agentes em dupla, vou passar a palavra para Alessandra.

Alessandra - é um prazer compartilhar esta experiência com vocês. Eu sou agente que no momento está trabalhando com a bicicleta, temos todo um procedimento para sair com a bicicleta, nós também ao sairmos passamos a informação para os ciclistas sobre a importância de usarem a bicicleta e a ciclovia de uma maneira correta. **Obs.: o relatório será disponibilizado.**

Kristofer – Reassalta que ficaram tristes de ver que apesar do veículo ser o maior e que comete irregularidades, a fiscalização fala que vai orientar o ciclista.

Alessandra - esclarece que as funções do agente são as mesmas que quando a pé, ele fiscaliza os veículos.

Kristofer – agradece o esclarecimento, pois fiquei confuso quanto a função deste agente, achei que ele ia passar mais parte do tempo observando comportamento dos ciclistas ignorando os veículos.

Lucian - quantos agentes estão atualmente fazendo esse trabalho de bicicleta e em que regiões eles estão, pois vejo que é na ciclofaixa, em especial as que são bidirecionais que os carros invadem as ciclovias.

Fabio - temos a Rota na Faria Lima e na região central no centro histórico, e está sendo retomado para Avenida Paulista e depois para as demais áreas da cidade. Nós estamos capacitando agentes para trabalhar em todas as áreas da cidade, os agentes já estão fazendo exames médicos para retomarmos essas atividades.

Lucian - tem uma previsão de quantos agentes seriam, e qual prazo?

Fabio - esperamos que em janeiro já sejam ativadas mais rotas.

Lucian – poderíamos sugerir rotas?

Fabio – sim até no máximo 5 km, a Michele pode encaminhar para a diretoria de operações.

Leandro - eu não lembro também se teve a consulta com a gente sobre essa questão da fiscalização, volto a afirmar que estamos aqui para isso: contribuir, se o foco for fiscalização de ciclista até entendendo a questão da ciclovia; se o foco é preservar o ciclista eu não entendo o agente estar na ciclovia da Faria Lima paulista onde já tem até uma fiscalização maior do que na periferia. Tem locais periféricos com ciclovias sendo invadidos por carros e não tem fiscalização. Se a ideia for melhorar nossa segurança nós ciclistas sendo consultados podemos indicar locais mais perigosos.

Michele - esclarece que a fiscalização é rotineira.

Leandro – complementa que há falta de fiscalização na periferia.

Fabio – complementa que o agente na bicicleta tem a visão deste modal, somada à sua fiscalização e percepção.

Alessandra - complementa que atende todas as ciclovias e ciclofaixas da região; p.ex. pinheiros faria lima, são todas ruas, ela não fica engessada na ciclovia da Faria Lima.

Kristofer – resume as falas e frisa que falta fiscalização na periferia e também que os conselheiros da CTB podem ser consultados para ajudar a pensar nestas rotas de fiscalização.

Jean - pergunta como é feito a priorização das vias a serem fiscalizadas por agentes de bicicleta, e como seu trabalho pode ser mais qualificado pela SMT e CET.

Alessandra pode ser qualificado no momento que saio para rua eu escuto as sugestões dos ciclistas e ao retornar relato aos meus superiores que levam os dados ao setor de planejamento e eles incorporam as sugestões. Quanto ao uniforme a empresa esta atenta a esse assunto e sempre tenta buscar o melhor conforto do agente.

Jean – você se adaptou a bicicleta que usa?

Alessandra – o modelo atende.

Fabio – com relação ao critério para escolha das vias, basicamente é o volume de ciclistas, vias com grande número de acidentes, vias com comércio expressivo, conflitos entre pedestre X ciclista – veiculo X ciclista.

Jean – o primeiro critério que você trouxe para a gente é o mais problemático porque quando você usa o número de ciclistas que tem dentro da via como um critério técnico para definir cada via como uma prioridade para sofrer a fiscalização, você sempre vai escolher a Faria Lima e Paulista. Eu gostaria de sentar com vocês para podermos redefinir esses critérios técnicos. *“quero fazer uma reunião com o Fábio para gente redefinir os critérios técnicos de onde os agentes de bicicleta vão fazer essa fiscalização”*.

Fabio – todos os critérios são analisados em conjunto.

Kristofer – sobre o Bike-SP, já tem o valor e quando será implantado?

Pedro - na última reunião a gente entrou em contato com Itajaí e fizemos um primeiro contato para entender o programa, o próximo passo agora será a reunião de segunda-feira com o grupo de trabalho para a qual nós encaminhamos e-mail solicitando participação de dois membros da Câmara temática de Bicicletas.

Kristofer – mais alguém da câmara quer participar? Vou mandar os dados.

Lucian – mais uma vez não tem resposta da legalidade de pagamento.

Paulo Eduardo - a ideia é alinhar as informações para que todos tenham o mesmo entendimento nessa reunião de segunda-feira e a partir de segunda com essa reunião talvez a gente consiga alinhar melhor.

Lucian – já foi cobrado e não foi respondido.

Paulo Eduardo – nós temos vários setores trabalhando nesse tema, o grupo se reunirá e as duvidas dentro do possível serão sanadas. Assim que eu tiver a reunião dentro do nosso grupo nós vamos estabelecer essas diretrizes, hoje neste momento eu não tenho resposta para te dar.

Michele – vamos aos encaminhamentos: Boas práticas dos motoristas; quais estruturas cicloviárias precisam de mais fiscalização e quem é responsável por saber se pode fazer pagamento diferenciado no Bike-SP.

Kristofer - coloquei no chat para chamar atenção para vocês que a prefeitura tem uma lei de políticas climáticas e as políticas climáticas; a 14.000 96/2009 define que qualquer política Urbana tem que sempre priorizar o meio de transporte que não usa de motores movidos a combustão. Observem a lei.

Kristofer – sobre ciclofaixa de lazer.

Michele – estamos com horário restrito.

Dalton – todos os encaminhamentos estão sendo feitos.

Rogério – sobre reuniões presenciais.

Michele – ainda não temos diretrizes no momento.

Rogério - indicação de novos membros da CTB e CMTT.

Kristofer – CTB sempre foi claro, tem vagas em aberto, manda e-mail e aprova ou não.

Rogério - quero por escrito.

Michele – está em regimento interno.

Rogério - quem esta controlando o Microsoft Teams fez opção de esconder os participantes?

Rosa – estão todos visíveis, talvez seja uma falha do seu equipamento.

Pedro – a comissão eleitoral dá todos os encaminhamentos sobre o processo, em seguida explica sobre os critérios de qualificação.

Thomas – quero que conste em ata que CTB não recebeu as comunicações de toda essa parte dos editais da comissão eleitoral.

Dawton – a todos os momentos estamos dando as respostas a vocês, positivas ou negativas, isso está sendo organizado aqui entre nós para atender nas próximas reuniões. Todas as apresentações que vocês pediram, dentro do possível atendemos. Bom Natal a todos.

Observação: Apontamentos | Lucian De Paula Bernardi:

“Na conversa sobre SPObras e o projeto do BRT Aricanduva, foi explicado que a largura da ciclovia é insuficiente, sendo projetada muito estreita com a justificativa de ser unidirecional. Foi avisado por nós de que a população empregando mobilidade ativa não fará deslocamentos negativos até uma ponte para chegar ao lado de "mão certa", então, quando há uma barreira no canteiro central, a ciclovia deve ser considerada bidirecional em ambos os lados, e deve ter a medida apropriada para isso, conforme Manual de Desenho Urbano da prefeitura.

Quanto à fala do Marcelo sobre "retirar 40cm do viário sem embasamento", foi apontado que as faixas de rolamento estavam superdimensionadas e mais largas do que o estabelecido pelos manuais, enquanto a ciclovia estava com dimensões abaixo do recomendado. Demonstrou-se assim que há espaço suficiente para fazer uma ciclovia larga e com as dimensões recomendadas se a prefeitura seguir as diretrizes da PNMU e do PlanMob que ordena a priorização dos modos ativos e coletivos sobre o privado individual motorizado. Foi informado a nós que as faixas excessivamente largas seriam "uma exigência do Banco Mundial para financiar o projeto". Informamos também que seria possível fazer apenas 1 faixa de rolamento, e não 2 faixas de rolamento dominadas por automóveis particulares, e redistribuir o espaço para fazer um projeto apropriado para mobilidade ativa e coletiva, e isso respeitaria as diretrizes de priorização estabelecidas pela legislação que os projetos devem seguir. Solicitamos que as exigências de dimensionamento do Banco Mundial, que diferem das definições oficialmente adotadas pelo município, fossem encaminhadas para nós. SPObras se comprometeu em mandar. [Ressalto aqui que este encaminhamento nunca ocorreu]”.

CHAT

[10:42] Kristofer Willy (Odeio o Teams) (Convidado)

Lei Municipal - 14.933/09 Art. 6º. As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego e diminuição dos picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis, promovendo, nessas áreas, as seguintes medidas: I - de gestão e planejamento: a) internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes; II - dos modais: b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infra-estrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;

[10:54] Fabio Pacini - CET (Convidado)

Com relação a equipamento Obrigatório do veículo, a fiscalização é de responsabilidade do Estado e não da Prefeitura.

[10:55] Kristofer Willy (Odeio o Teams) (Convidado)

Sim, um relatório completo

[11:17] Thomas CTB/CMTT / Bike Zona Sul (Convidado)

Você não está invadindo o viária, você está dando ao ciclista o espaço que deveria ser dele segundo o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece pedestres, ciclistas e transporte público coletivo como prioridade sobre os veículos motorizados particulares

[11:18] Lucian De Paula (CTB)

Não foi possível ver a dimensão das faixas no slide, mas parece que as faixas de rolamento estão com mais de 3m de largura, é isso?

[11:20] Luis Gregorio (Convidado)

Jean, as faixas de rolamento estão sendo dimensionadas com as largas prioritárias para transporte coletivo, ciclovias, pedestres, carga e por último o automóvel

Lucian, desculpe

[11:22] Lucian De Paula (CTB)

Luis Gregorio, pelo Corte apresentado, a faixa de rolamento parece hiperdimensionada em relação ao mínimo do manual de viário. É possível ter estreitamento dela seguindo as normas

[11:22] Luis Gregorio (Convidado)

Lucian, desenho esquemático não representa a realidade do projeto

[11:22] Luis Gregorio (Convidado)

Luciaen, desenho equemático nao representa a realidade do projeto

[11:23] Lucian De Paula (CTB)

Por isso que nós questionamos

Porque a informação da realidade do projeto não chegou

[11:24] Kristofer Willy (Odeio o Teams) (Convidado)

camara-tematica-bicicleta@googlegroups.com

Esse é o nosso e-mail, enviando qualquer coisa nele chega para todos os conselheiros

[11:25] GUILHERME MORAES DA SILVA

Estamos no "estado da arte" do projeto. Por isso esse diálogo é muito importante.

o projeto é bem grande e é importante dimensionar as diretrizes conceituais agora (e não após a execução das obras)

Talvez quando o projeto estiver pronto, poderia ser enviado para CTB

[11:28] Lucian De Paula (CTB)

Eu estava com a mão levantada, mas vou escrever a pergunta para economizar tempo, que ainda era para o Marcelo sobre o BRT

Gostaríamos de saber as dimensões reais previstas para as faixas de rolamento no projeto. Gostaríamos de saber qual critério/manual está sendo utilizado pra referenciar os tamanhos mínimos das faixas de rolamento na via.

[11:49] Thomas CTB/CMTT / Bike Zona Sul (Convidado)

Não fui eu, acho que foi o George ou o Guilherme

[11:52] GUILHERME MORAES DA SILVA

Fui eu. O agente estava bem incomodado com o uniforme

[11:55] Leandro Bazito (Convidado)

locais com contagem constantes tb além de ciclovias boas

[11:57] sasha Hart

eu gostaria mas não posso nessa data. apoio a di

apoio a ida do Lucian e Kris

[12:00] Anderson Augusto "Ciclonauta"

Eu também não conseguirei ir, salvo mudanças meu cronograma

[12:01] Michele Perea Cavinato

Resposta da SPObras para o Lucian

As diretrizes das dimensões das faixas de rolamento são dadas por CET, contudo existem dimensões a serem atendidas exigidas pelo Banco Mundial agente financiadora do empreendimento. Temos q levar em consideração ainda os vários níveis das cotas de inundação que podem causar um desnível entre as faixas do corredor e demais faixas do viário. Nesse caso teremos q tirar essa diferença criando desnível entre a faixa do BRT e a do viário local. Ainda nas dimensões, em virtude da diminuição dos semáforos e cruzamentos temos q prever alargamento para viabilizar os loopings de quadra q são alternativas para os retornos. Não temos como precisar agora as larguras pois não seguem um padrão ao longo do empreendimento. Com a finalização e aprovação do geométrico teremos todas as informações. Espero ter ajudado.

[12:05] Lucian De Paula (CTB)

Ok, já perguntamos isso há 3 reuniões e ainda não foi definido quem vai dar a resposta

[12:11] Lucian De Paula (CTB)

E registrem na ata por favor a frustração com a falta de respostas aos questionamentos

[12:13] Anderson Augusto "Ciclonauta"

Essas exigências inviabilizam as participações particulares

[12:14] Anderson Augusto "Ciclonauta"

As exigências da CMTT

O Teams tem diferenças entre acesso por celular ou Computador e também depende das atualizações.

[12:16] Lucian De Paula (CTB)

segundo o edital, para a candidatura da chapa ser validada, é necessário possuir o Cadastro Municipal Único de Entidades Parceiras do Terceiro Setor – CENTS.

f) Cadastro Municipal Único de Entidades Parceiras do Terceiro Setor – CENTS, no caso de entidades não governamentais

[12:23] sasha Hart

Sugiro ainda que seja previsto o que ocorre com as vagas se, novamente, quem for eleito não comparecer

[12:27] Thomas CTB/CMTT / Bike Zona Sul (Convidado)

Esse é mais um exemplo de como a CTB não está envolvida nos processos da Prefeitura

Até onde eu sei, a formação da Comissão e o texto nunca foram trazidos para as reuniões da CTB

E eu participo de todas reuniões

[12:33] Luccas Bernacchio Gissoni

feliz Natal e ano novo a todas e todos

[12:33] Luis Gregorio (Convidado)

Agradeço a todos pela participação