Data: 09/10/2023 (segunda-feira)

Horário: 10h (online)

Duração: 2h22m

Onde: ONLINE — FERRAMENTA MICROSOFT TEAMS

Pautas:

1. Atualização do Programa BikeSP — Pedro Ivo e Dawton Gaia / SMT;
2. Apresentação da nova licitação de construção de ciclovias e destaque de quais itens foram alterados após a consulta pública e o envio de sugestões;
3. Qual é o cronograma para a execução dos 270km de novas ciclovias/ciclofaixas previstas para 2024? — Dawton Gaia / SMT
4. Qual o cronograma para a execução das obras do Programa de Manutenção da Malha Cicloviária anunciado em 22/09? Dawton Gaia e Michele / SMT
5. Atualizações:
    a. Expansão prometida da ciclofaixa de lazer — Dawton Gaia / SMT
    b. Transposições cicloviárias: Ponte Jaguaré, ciclo passarelas e demais pontes e viadutos;
    c. Obras concorrências 002 e 003/SMT/2022; Jackeline / SMT
6. Porque o padrão típico dos novos projetos de ciclovias/faixas tem sido adotar a largura Excepcional, menor e menos segura do que a Mínima e a Desejável definidas pela própria Prefeitura? Isso ocorre enquanto as vias para automóveis sempre têm preservada larguras bem maiores que o Mínimo, contrariando o Manual de Obras e Desenho Viário – GPL/CET;
7. Quais ciclofaixas foram ou tem planos de serem alargados após o recape e manutenção, conforme informado na reunião passada que seria diretriz das obras? Dawton Gaia / SMT

Participantes:

Dawton Roberto Batista Gaia

George Queiroz

Jackeline Morena de Oliveira Melo

Jean

Léa

Oliver

Ricardo Airut Pradas

Rogério

Thomas

00:00:02 Michele Perea Cavinato: A reunião, mais uma câmara temática de bicicletas. Dawton vai seguindo aqui, deixa eu admitir, as pessoas que estão chegando.

00:00:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Nossa reunião, tem uma, parece ser extensa, vamos tentar cumprir o nosso horário aqui, que é a previsão das dez às onze e trinta, atrasou dez minutos, a gente podia avançar um pouquinho mais. De qualquer forma, o seguinte, o nosso primeiro assunto da pauta é a atualização do Bike SP. Ele está avançando, finalmente nós conseguimos inserir no processo e fazer o encaminhamento do processo, através da nossa diretoria de finanças aqui da Secretaria, fazer a abertura da rubrica específica para finalidades lá da Secretaria de finanças, que eles exigem que seja feita a abertura dessa rubrica e não seria possível fazer antes de fazer todo esse procedimento que nós estamos fazendo. Então, como a questão administrativa que nós temos que respeitar, com relação ao processo, demos mais um passo. O que significa isso? Significa que isso tem que ser mandado para o orçamento anual para aprovação da câmara temática, da câmara municipal em vinte e nove do nove de dois mil e vinte três, tem essa informação lá no processo, só para vocês terem ciência e mais uma atualização do dado da questão do Bike SP, mais um avanço no processo, vamos dizer assim. Eu vou entrar para a segunda. Não sei se alguém tem alguma dúvida com relação a isso.

00:02:22 Michele Perea Cavinato: Eu ia perguntar isso, podemos?

00:02:24 Ricardo Airut Pradas: Eu coloquei o texto aí para quem quiser acompanhar, número da dotação que foi pedido na lei orçamentária, que eu sei que os representantes da sociedade civil gostam de acompanhar. Então eu coloquei a informação no chat.

00:02:42 Dawton Roberto Batista Gaia: No chat aqui, eu já vi, perfeito.

00:02:47 Michele Perea Cavinato: O Lucian perguntou quando será o início do piloto? Está sem microfone.

00:02:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Nós estamos dependendo disso, dessa resposta agora, Lucian. Está dependendo um pouco desse retorno que nós temos. Porque, por incrível que pareça, o valor que tinha sido solicitado e pedido, o valor inicial, eram cento e cinquenta e dois mil reais, se não me falha a memórias., Ele não pode ser utilizado, se ele não tivesse sido planejado, é o que a gente está fazendo agora, se ele tiver sido planejado com antecedência e esse valor não foi planejado anteriormente, porque nós não tínhamos esse valor também. Então, tudo foi um processo. Foi feita uma proposta, fizemos todas as reuniões. Avançando lá com a questão do acordo que a gente fez com a USP, que está muito legal isso aí, inclusive, eles em cima desse acordo já fizeram a proposta em cima dessa proposta, já se definiu um valor específico para esse projeto-piloto e a partir daí, nós temos que tomar toda a providência de buscar esse dinheiro, esse recurso para poder avançar no projeto-piloto, é isso. Não tem muito que falar sobre esse assunto, estamos aguardando o retorno da Secretaria de Finanças para a gente poder dar prosseguimento ao processo. Eu estou lendo aqui no chat as informações, se vocês quiserem mais informações. Você colocou o número de processo aqui também? Pradas, eu não sei se você colocou o número do processo aqui. Acho que não.

00:04:47 Ricardo Airut Pradas: Não, mas eu vou ter que pegar lá.

00:04:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Colocar o número de processos, porque eles podem acompanhar também pelo processo. Bom, é isso.

00:04:58 Michele Perea Cavinato: Dawton, Lucian fez mais uma pergunta: quer dizer que só vai começar ano que vem, depois da piloa criar a rubrica para o orçamento de dois mil e vinte e quatro?

00:05:06 Dawton Roberto Batista Gaia: A princípio é isso, é depois da piloa mesmo. E não foi falta de esforço, da nossa parte, para poder inserir ainda esse ano, essa rubrica. Mas, dependendo da resposta que tiver, a gente, eu não sei se é possível fazer o projeto-piloto antes da aprovação da piloa. Eu acho que não. Então eu tenho dúvidas com relação a isso. Você conseguiria responder isso para Pradas? Eu

acho que não é, tem que estar no orçamento.

00:05:51 Ricardo Airut Pradas: Deixa eu abrir aqui agora. Na verdade, é o seguinte, qual foi o parecer legal que a gente recebeu? É que não tinha qualquer dotação de transferência, e mesmo que a gente fosse transferir esse dinheiro de alguma outra dotação por decreto, não tinha dotação orçamentária para este fim. Então, criando-se essa dotação no orçamento que vem, pode ter os cento e cinquenta e dois mil, inclusive incrementos, se o processo for incrementado, porque aí tem uma dotação a que pode ser feito decretos de transferência financeira, do orçamento para o incentivo do uso da bicicleta. Sem a rubrica, que era inexistente no município, não dava para fazer. Esse era o parecer legal que a gente recebeu, tanto do jurídico quanto da Secretaria de finanças.

00:06:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que é isso.

00:07:00 Michele Perea Cavinato: Podemos seguir para a segunda? Então vamos lá, apresentação da nova licitação de construção de ciclovias, e destaque de quais itens foram alterados após a consulta pública e o envio de sugestões. O Ricardo vai falar sobre ela.

00:07:20 Ricardo Airut Pradas: Posso falar, a gente teve mais de trinta contribuições, pelo menos. Basicamente, uma dúzia delas semelhantes, em que o croqui já estava contemplando o croqui de implantação da ciclovia, no que diz respeito à tipologia que pedia essa alteração. Não vou lembrar agora, de cabeça, a situação, os locais, mais notadamente lote um, zona sul. Se tiverem acesso a computador aberto para pesquisa, o croqui já previa uma mudança de uma alteração de altura, não está nivelado o pavimento asfáltico. A ciclovia, que já estava com essa tipologia no corte transversal nela colocado, já tinha uma diferença de altura. Que era um dos grandes pedidos para três ou quatro lugares, se eu não me engano. No corte já estava contemplado, acho que essa mais atende aqui. Não tivemos mais nenhuma interposição do Coisis. Continua aberto agora para tirar dúvida, para os impedimentos legais depois das contribuições. Todas as adequações que tinham que ser feitas, de questionamento que teve. Está protegida a administração e os interesses de construção da estrutura cicloviária, no que tange a você ter as melhores empresas com melhores procedimentos de elaboração de engenharia e melhores práticas. A gente manteve todas, embora houvesse alguns pedidos de arrefecimento desses limites, que a gente colocou como limites legais e estratégicos para a homologação, justificados todos, então, segue no trâmite normal do prosseguimento da licitação. A gente, até o final do ano, deve estar com ela aberta e com as propostas elaboradas, exceto se tiver

alguma consignação ou suspensão, por órgão de controle. Eu já vou entrar um pouquinho no terceiro, Dawton, se você me permitir. O restante do que está previsto, os cento e cinquenta e oito e os próximos cem que a gente está fazendo, eles vão estar vinculados a essa liberação. A gente tem previsto nesse programa dos cento e cinquenta e oito quilômetros, se tudo correr como nós estamos pensando, onze milhões para ser gastos ainda este ano, do total do montante previsto no cento e cinquenta e oito quilômetros de ciclovia. A ideia é começar também neste ano e já incrementar, em correndo tudo bem, não tendo interposição nenhuma, também começar a promover os outros cento e um quilômetros que também já estão bem avançados, somente ver se não vai ter nenhuma interposição para a gente já deixar adequada, quando for lançar um outro pacote de quilometragem.

00:11:18 Michele Perea Cavinato: Ricardo, George levantou a mão, pode?

00:11:22 George Queiroz: Bom dia, pessoal, estão me ouvindo? Espero que sim.

00:11:26 Michele Perea Cavinato: Sim.

00:11:26 George Queiroz: O que eu queria perguntar para vocês é o seguinte. A gente está agora, vai entrar há pouco mais de um ano do fim da gestão. O plano de metas prevê os trezentos quilômetros de novas ciclovias. Foram feitas vinte e sete, trinta, por aí. Então, nós estamos falando algo em torno de duzentas e setenta, um pouco mais, um pouco menos. Duzentos e setenta quilômetros de ciclovias a serem feitas em um ano. Nenhuma gestão fez isso. É um ritmo que o Haddad não fez. O Bruno Covas não fez. Eu queria entender como vai ser, inclusive a relação, como vai ser a estrutura de trabalho para vocês cumprirem isso? Porque nós estamos falando em três anos, fazer vinte em um. Estudar no final, no último dia da prova. Em um ano, fazer duzentas e setenta, ou seja, fazer dez vezes mais do que foi feito em três anos. Em relação à estrutura de trabalho de vocês para fazer isso, de forma inédita e também a relação com essa câmara temática, claro, porque a gente sempre cobrou, sempre pediu, essa relação próxima de ter acesso aos projetos, de não levar a bola nas costas, de não ver coisa que a gente, enfim. A gente trabalhar como de fato um algo construtivo, próprio para abrir os mapas, com duzentos e setenta, isso é um ritmo pesado. Então, eu queria entender como vai ser reforçado internamente para que isso aconteça, para que a gente chega no final, fala: opa, desculpa. O que vai ser mudado em relação aos três primeiros anos para esse finalzinho? O que é uma pena. Obviamente, trabalhando com o calendário eleitoral. E como vai ser a relação com esse órgão consultivo, para que a gente não receba, justamente, vê uma coisa, não aprove, não gosta, imprensa. Enfim, a gente tenha

um processo que seja fluido das coisas acontecerem da melhor forma. E que, pela velocidade das coisas, não acabem caindo sobre as nossas cabeças tudo. Então, é isso que eu queria saber: um, como vai ser o ritmo, como vocês estão se estruturando internamente para lidar com essa bronca? E dois, a relação com esse órgão consultivo. Obrigado.

00:14:06 Dawton Roberto Batista Gaia: A relação com esse órgão consultivo, George, será a mais transparente possível, pode ter certeza. Da nossa parte, será feito desta maneira. E sempre estamos fazendo o possível para poder fazer transparência nesse processo que a gente vem fazendo. É claro que, você falou na gestão do Haddad, fez de um jeito. Do Bruno Covas, fez de outro. Eu vou recordar para você, que na gestão do Bruno Covas, nós começamos a implantação da rede. Foi novembro, finalzinho, um ano e um mês, para ser mais exato, antes de terminar a gestão do Bruno Covas, quando começou, de fato, as implantações da rede cicloviária. Mas, acho que a questão não é essa, não é a questão. A questão é a pergunta seguinte que você faz, no que nós estamos nos estruturando para isso. O que ocorreu de fato é que conseguimos. A gente sabe como é difícil fazer essa parte do planejamento, de tudo isso que está sendo proposto dos trezentos quilômetros. A gente vem planejando e esse planejamento vai se alterando, a medida das reuniões que a gente vai fazer internamente entre SMT e ECT, entre SMT e a sociedade civil organizada, que são vocês. É claro que, nem sempre as coisas vão ser cem por cento do jeito que vocês gostariam e nem da forma que nós gostaríamos também. Mas, o importante é o seguinte, está no nosso planejamento e o esforço que está sendo feito aqui para que se cumpra a implantação dos trezentos quilômetros ainda nessa gestão. Para isso, esse processo está andando bastante, começou agora começou a implantar no Corifeu. Tem mais, pelo menos, oito ou dez vias que estão sendo vistas e planejadas com projetos prontos e aprovados para serem implementados, para poder dar início à implantação., estou falando da PPP. Nós temos os quarenta e oito quilômetros da rede das concorrências que vão ser implantadas. Quarenta e oito quilômetros, temos mais cento e vinte e um, a PPP com possibilidade de aumentar mais um pouquinho, que vai ser liberado no último lote, agora. Finalzinho do ano ainda vai ser liberado o lote dez, com possibilidade de aumentar um pouquinho mais. Talvez até um pouquinho mais desses cento e vinte quilômetros da PPP. Então, nós estamos dizendo o seguinte, rapidamente, essa PPP já tem quase oitenta quilômetros de projetos elaborados, no processo de aprovação desses projetos e estão sendo apresentados para nós. A gente vai passando, compartilhando aqui com a CET,

construindo esse processo. Ou seja, nós estamos falando de cerca de duzentos quilômetros, que está garantido que serão implantados e já está num processo de construção da rede cicloviária. Faltaria, teoricamente, cem quilômetros, que nós estamos falando de cento e cinquenta e oito que está sendo licitado. Nós dependemos, sim, desse pacote dos cento e cinquenta e sete, cento e cinquenta e oito quilômetros que estão em consulta pública. A partir do momento que for liberado, com certeza, elaboração de projeto e implantação de projeto. Mesmo processo que aconteceu aqui com a PPP., por exemplo. Elabora o projeto, a ideia é a empresa que ganhar vai elaborar o projeto executivo e vai implantar, à medida que vai sendo apresentado, nós vamos dando a ordem de serviço para poder implantar essa estrutura nova. Então, o planejamento é esse mesmo e nós, internamente, estamos nos estruturando para isso. Ah, poderia estar muito melhor estruturado, com certeza. A gente gostaria muito de ter uma estrutura muito melhor do que a gente tem hoje, mas não temos. Então, nós temos que fazer o melhor com que nós temos hoje. E olha, eu vou afirmar para vocês, vou reafirmar, que nós vamos implantar os trezentos quilômetros nesta gestão. Será entregue os trezentos quilômetros? Estamos planejando e nos esforçando para isso, sim, para que isso seja elaborado projetos e executadas as obras ainda nessa gestão.

00:19:32 Ricardo Airut Pradas: George, eu gostaria de complementar, porque eu acho que a sua dúvida pode ser melhor explicitada com algumas coisas que estão no termo de referência. Bom dia, Ricardo, falando. No termo de referência, a gente pediu que tivesse oito a nove equipes por lote, para executar e não só uma, duas, três equipes. A gente planeja, por lote, oitenta, nove frentes de trabalho. Então, são cinquenta quilômetros por lote, vezes oito, nove equipes trabalhando. Se já tiver com o projeto aprovado para isso, da parte de execução da contratada, a gente tentou se cercar, que eles tenham uma força de trabalho que esteja em contrato, esteja no termo de referência e se comprometa com isso para eles conseguirem a frente de trabalho para execução desse montante, que é como você falou, bastante ousado.

00:20:35 George Queiroz: Me permite uma réplica. Na verdade, quando houve com a Beth, no final da gestão Bruno Covas, a gente também estava até cético. Eram cento e sessenta quilômetros.

00:20:54 Dawton Roberto Batista Gaia: Cento e sessenta três.

00:20:55 George Queiroz: Cumprido, cento e sessenta, enfim, um número razoável. Nós estamos falando de mais de cinquenta por cento a mais disso. Para mim, vai ser uma coisa bastante intensa.

Para mim, na verdade, eu pergunto tudo isso, justamente porque a gente, nesse tempo todo, com esses vinte e três, vinte e sete que já foram feitos, a gente teve alguma dificuldade de ter os projetos com antecedência, de debater e algumas coisas não saíram a contento. Claro, como Tiradentes e algumas outra, que não saíram a contento. Então, a gente não pode cair nessa ideia da quilometragem, a gente ter que qualificar mesmo, ver se a gente aprendeu alguma coisa. Uma coisa que não se aprendeu, na verdade, infelizmente, é essa linha do tempo, que a gente só tem a lamentar. Três anos gastos com papelada e um com obra no chão, bem em cima da hora, coisas do Brasil. É de se lamentar, porque a gente pedala o ano todo, então a gente fica três anos não vendo as coisas acontecer, preocupado, pendurando bicicleta branca, e de repente, no final, voilà, parece que acontece tudo. Obviamente, é o calendário eleitoral que comanda, então seria ótimo que tivesse a eleição todo ano, para ver se isso mudava, mas, não é idea.

00:22:28 Dawton Roberto Batista Gaia: George, eu vou ficar bem à vontade com você, porque eu acho que eu tenho que devolver essa questão para vocês. Poder público tem total responsabilidade de fazer isso, porque é um compromisso da prefeitura, com toda certeza. Eu vou fazer a pergunta para vocês, o quanto vocês estão dispostos a contribuir para que isso se realize? É isso, eu sei que.

00:22:55 George Queiroz: Então, isso é muito disso.

00:22:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Transparência é que vai fazer com que vocês possam participar de tudo isso e nos ajudar a enfrentar tudo isso. Todo mundo sabe, eu vivi isso no início da gestão, na época do Bruno Covas, dos embates que se trava cada vez que você apresenta o projeto que você vai implantar. Eu vou te dar um exemplo bem recente. Acabamos de implantar a ciclofaixa da Corifeu e já estamos implantando a Benjamin Mansur, que faz parte daquela estrutura, que é o objetivo de implantar, fazer uma conexão com as redes existentes no entorno. Nos apareceu um projeto do verde. Acabei de falar com a Luciana, que acho que vocês participaram da reunião com ela lá na subprefeitura. Ela dizia que tem um projeto verde, quer dizer, as propostas vão surgindo no meio de cada apresentação de projeto. Às vezes, até no meio da construção aparece uma proposta nova. Eu vou dizer para você o seguinte, é um grande desafio para nós, e quando eu falo nós, somos nós mesmos, poder público, sociedade civil organizada, que está disposta a resolver e propor uma cidade, um conceito de mobilidade ativa, ativa de fato. A batalha não será simples, o embate, ele será verdadeiro e nós estamos dispostos a travar, porque está aí a proposta e os projetos. As propostas

vocês têm, eu passei para vocês, essas propostas estão no processo, tudo o que está sendo proposto. Então, é isso. O desafio é esse mesmo, é a gente enfrentar esse prazo curtíssimo, que nós temos e mesmo assim implantar o projeto que nós nos propomos a fazer.

00:25:04 George Queiroz: Dawton, eu tenho uma proposta bem objetiva de trabalho, até já tinha discutido com o grupo da CTB, da gente retomar as reuniões regionais, porque eu estou imaginando que vai pipocar coisas simultâneas. Ele falou de nove equipes. Eu consigo olhar aqui a zona oeste, eu sou do Butantã, eu consigo olhar a Benjamin Mansur, vai aparecer o pessoal do verde e tal. O que acontece em Sapopemba, eu tenho que chamar o Felipe. O que acontecer na Grajaú. Eu acho que a gente tem que abrir grupos, voltar a abrir os grupos agora, porque quando a gente foi aberta, as reuniões regionais, no começo, lá em dois mil e vinte e um, não acontecia nada. A gente não tinha nem o que falar, porque a gente pedia projeto, não acontecia, está acontecendo o projeto executivo. Era uma vez a papelada interna, não sei o que, a PPP, não tinha coisa para a gente, não estava acontecendo. A gente pedia um projeto e: pera, aí, está na Cohab, na Seab. A gente ficava no limbo e nada acontecia. As reuniões eram frustrantes para a gente, então a gente ficou esse tempo todo fazendo reuniões totalmente frustrantes, agora que a onça vai beber água, seria bem legal a gente retomar esse projeto, esse método, para a gente poder olhar. A gente que está na rua, avisar vocês antes de dar problema, esse que é o negócio. A gente queria olhar, a gente que está na rua, pedalando, tomando fino, falar assim: mano, esse projeto aqui tem esse problema. É para isso que a gente serve, porque a gente, nós somos os maiores interessados e os que têm o conhecimento do território pedalando. Eu não vou falar nada sobre Sapopemba. Eu não vou falar nada de cidade Tiradentes, mas a gente tem gente para isso. Seria bem bacana um encaminhamento. Proponho ao grupo, proponho a todo mundo, a gente retomar reuniões regionais, além da reunião da CTB, reuniões com todos os cinco grupos. Enfim, obrigado.

00:27:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que sua participação foi ótima. Nós temos que passar para os outros agora. Estou dentro para as reuniões regionais. Precisamos conversar com a CET. A CET está aqui, acho que tem vários representantes da CET aqui, pode se manifestar também com relação a isso. Se tem alguma agenda para propor, se tiver alguma proposta mais efetiva, eu acho que não tem problema nenhum. Eu acho ótimo a questão da região, da reunião regional, porque foi eu que criei quando era gerente lá na CET, você tem que lembrar disso também. Eu estou bem tranquilo com

relação a essa proposta e estamos dentro. E se a gente, se precisar se organizar para isso, a gente vai se organizar para poder participar disso. Só precisamos alinhar com a CET. Eu acho que a CET não tem, absolutamente, nada contra também com relação a isso, acho que vai ser produtivo para todos nós, com certeza.

00:28:09 George Queiroz: Obrigado.

00:28:10 Dawton Roberto Batista Gaia: Fica como encaminhamento aqui. Vamos passar a palavra para outras pessoas que têm, acho que o Rogério, Aline acho que está primeiro. Aline.

00:28:26 Aline Pellegrini Matheus: Bom dia, tudo bem, pessoal? É o seguinte, eu estava conversando aqui, não sei qual é o nome da pessoa que estava falando comigo no chat, porque só está um monte de sigla, mas ela passou aqui é o link dos croquis das alterações. Eu perguntei se esses croquis já estavam alterados após a consulta pública. Essa pessoa já disse que sim, que já estava com as alterações. Só que eu estou vendo aqui nenhuma das alterações que a gente sugeriu foi acatada, de fato. Por exemplo, a gente solicitou. Só algumas das alterações que a gente pediu. A gente pediu que a estrada Engenheiro Marsilac fosse retirada da calçada a ciclovia. A tipologia fosse mudada de calçada para ciclofaixa, a ciclovia continua na calçada. Jaceguava também continua na calçada. Frederico René de Jaegher estava ciclo rota e têm vários trechos que está ciclofaixa, mas ainda tem trecho que está na calçada. Enfim, eu queria que vocês mostrassem para a gente, de forma prática, quais foram as sugestões que a gente deu que foram acatadas. Porque no projeto que eu estou vendo aqui, ou vocês passaram o link sem alterações, ou eu não estou conseguindo enxergar.

00:30:05 Ricardo Airut Pradas: Aline, oh, Dawton, deixa eu ver, foi eu que passei. Eu que tenho que responder essas alterações. No que eu entendi, Aline, não é na calçada. A gente está fazendo uma expansão e está fazendo uma ciclovia com uma altura diferente, mas não uma ciclofaixa e não vai ocupar o espaço de calçada que tem lá. O que eu estou entendendo.

00:30:28 Aline Pellegrini Matheus: Então, aqui.

00:30:30 Ricardo Airut Pradas: Crescimento a mais.

00:30:32 Aline Pellegrini Matheus: O projeto de vocês, está escrito aqui na estrada Engenheiro Marsilac: ciclofaixa bidirecional compartilhada com calçada. É o que está escrito no projeto. O cara que vai executar a obra, ele vai seguir o que está escrito no projeto.

00:30:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Aline, deixa eu falar uma coisinha com você. Eu estava até

fazendo uma reunião com a subprefeitura do Butantan.

00:30:57 Aline Pellegrini Matheus: E é o que a gente entende.

00:30:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Estava falando sobre isso. Eu até gostaria de mudar isso. Essa é uma nova visão com o que a gente está fazendo essa nova rede cicloviária, essas novas conexões. A ideia de falar da calçada, quando a gente fala calçada, a gente está falando de ampliação de passeio. Para compartilhar, mas é ampliação de passeio e construção de um trecho específico de um passeio para se tornar ciclofaixa, ciclovia. Então, é uma ciclovia da calçada compartilhada? É, porque uma calçada que está se ampliando e se ela vai estar nesse momento, ou nesse projeto, em níveis diferentes da calçada, isso vai ser resolvido no projeto. Eu acho que não deve ser. Se eu tenho uma calçada significativa, eu deixo essa estrutura boa, tanto para o ciclista, quanto para o pedestre, dividindo ela separando elas com algum elemento significativo. Quer dizer, wu não vejo problema nenhum, eu sei que existe uma resistência muito grande com relação a transformar algumas calçadas em ciclovias, mas numa cidade como a nossa, onde nós temos vários elementos que são significativos. Nós temos que estabelecer esse limite do modal na cidade de São Paulo, eu tenho um trecho que eu tenho que fazer sobre o passeio mesmo para garantir que o pedestre pedale com segurança, de fato. Quando eu tiro ele do nível do asfalto e coloco ele no nível da calçada, ampliando o passeio, com certeza eu vou dar uma segurança para ele. Como que nós vamos fazer isso? Nós podemos até pensar juntos com relação à medida que os projetos que foram sendo apresentadas. Mas, eu acredito, de fato, que uma calçada mais larga é capaz, sim, de compartilhar o espaço com o pedestre e o ciclista com segurança.

00:33:13 Aline Pellegrini Matheus: Olha, eu também acredito.

00:33:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Tem lugar que, realmente, tem que pensar mesmo. É difícil, vai ser muito difícil para com calçada, hoje em São Paulo, porque a gente tem que pensar nisso.

00:33:26 Michele Perea Cavinato: Olha, Dalton.

00:33:27 Dawton Roberto Batista Gaia: A gente colocou, quando o projeto quando foi elaborado lá na zona sul, até fui fazer essa vistoria essa semana. Como é que chama? Lá no Campo Limpo, que eu fui lá fazer.

00:33:41 Michele Perea Cavinato: Na Jair Ribeiro.

00:33:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Depois, da Ribeiro.

00:33:45 Michele Perea Cavinato: Parque Arariba.

00:33:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Parque Arariba.

00:33:49 Michele Perea Cavinato: Parque Arariba.

00:33:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Fui lá. Eu lembro, quando eu fui fazer a proposta do parque Arariba, eu participei ativamente daquele projeto. Foi uma luta, porque lá tinha uma comunidade que não queria, porque a rua era muito estreita. A ciclofaixa terminou virando quase que extensão do passeio de um trecho do parque Arariba. Nós vamos agora, restabelecer essa ciclovia no nosso contrato. Eu fui lá fazer a vistoria esta semana que passou. Aliás, fomos lá na quinta-feira que desabou aquele pé d'água, nós ficamos ilhados lá, fazendo aquela vistoria e vai ser restabelecido o parque Arariba. A ideia de buscar isso, restabelecer o que tinha sido feito. Foi uma conquista, porque o espaço era pequeno, tinha que ser compartilhado, foi uma conquista muito grande. Então, tem lugares que, de fato, nós vamos ter que compartilhar a calçada com o pedestre e têm lugares que nós vamos poder ampliar o passeio para poder dar segurança aos ciclistas, e têm locais onde, na manutenção, e aí nós dependemos um pouco da CET, também será possível, sim, fazer a ampliação dessa rede cicloviária. Então, vai ser todos os locais? Não, acredito que não, mas onde for possível fazer esse alargamento da rede cicloviária, nós vamos fazer. Então, por que eu estou falando que depende da CET? Porque a CET tem outros programas que ela está fazendo gestão. Eu penso que a gente tem que fazer.

00:35:35 Aline Pellegrini Matheus: Então, olha. Disso tudo o que você está falando tem duas coisas importantes. Uma que é assim, primeiro, vocês apresentam uma pauta para a gente dizendo que vocês vão dizer quais são as vias que serão alteradas. Quais os projetos que serão alterados de acordo com as sugestões que vocês abriram para consulta pública. Chega aqui, na nossa reunião, vocês disseram: não, a gente acatou as sugestões que vocês nos deram. Aí vocês mandam um link para a gente: olha, está aqui as sugestões que vocês fizeram e a gente acataram. A gente entra no link, não tem sugestão que foi acatada. Não tem sugestão que está acatada? A gente fala da questão da calçada compartilhada. Eu acho a sugestão da calçada compartilhada, linda, bonita. É linda ter uma calçada de cinco metros onde o pedestre pode circular com segurança, o adulto, a criança, a mulher, todo mundo, o deficiente, todo mundo pode circular em paz. Eu acho lindo, mas só essa solução não é viável, se a gente não tem uma política pública de educação, do pedestre, de educação, do ciclista, de

educação do motorista. Vocês fazem só a obra viária e não tem toda uma política que vem por trás depois. Esse é um ponto. Agora, não adianta falar de calçada compartilhada, um alargamento lindo, maravilhoso lá para a Engenheiro Marsilac, na zona sul, no Fundão da zona sul, e aqui em Santo Amaro não fazer a mesma coisa. A calçada está sendo alargada, tem duas faixas de carro, uma para o ônibus e cadê? Cabe a ciclovia lá, do mesmo jeito, igual tem na Engenheiro, igual vai ter em Engenheiro Marsilac. Por que lá cabe e aqui não cabe? São discursos que, de vocês, ficam tudo contraditórios para nós. E aí a gente pede para fazer uma tipologia que fique mais segura para a gente andar onde não tenha conflito depois, porque não vai ter aquelas políticas públicas de segurança que eu acabei de falar, porque depois, como não vai ter isso, vai gerar conflito com o pedestre. E vai causar depois outras coisas. Ficam, vai ficar uma situação de insegurança depois. Então, é sobre isso que eu estou citando. A gente pede as coisas, você fala: não, a gente acatou, mas a gente não está vendo aonde. Por isso que eu estou perguntando, mostra para a gente uma alteração que foi efetivamente feita, porque dessas aqui do link, eu entrei em algumas só, e a tipologia continua igual. Então, para quê foi aberta essa consulta pública? Porque a gente ficou lá vários dias essa consulta aberta. A gente foi lá, as trinta contribuições que vocês receberam, foi na maior parte da gente, pode ter tido de outras pessoas. Mas a gente se deu o trabalho de entrar em mapa por mapa, de olhar o que funciona, o que não funciona. Vocês sabem que aqui no grupo a gente tem arquiteto, a gente tem urbanistas, a gente tem pessoas que entendem, assim como tem aí dentro. Então a gente tem o trabalho de separar um tempo da nossa vida para cuidar disto, para olhar com um olhar um pouco mais atencioso, para sugerir alguma pauta, alguma sugestão que a gente entende que é mais segura para nós, para a gente andar lá. Para não simplesmente passar um asfalto em cima, fazer uma pintura bonitinha, colocar o adesivo da bicicleta que nem tem colado direito. A gente tem sinalizado isso para vocês, que o adesivo que vocês têm colocado ultimamente não está segurando. Para chegar depois, essas sugestões ficaram lá por dia e não foram acatadas. Não foram. Não foram nada feito. Mostra uma para a gente que foi acatada? A gente fala, beleza, pelo menos uma foi, porque aqui, até agora, eu não vi nada de concreto, está bom, obrigada.

00:39:52 Michele Perea Cavinato: Dalton, Thomas, levantou a mão.

00:39:56 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que tem o Thomas.

00:39:59 Michele Perea Cavinato: O Thomas, sim.

00:40:02 Thomas: Eu acho que o Rogério levantou antes.

00:40:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não estou vendo mais o Rogério.

00:40:06 Michele Perea Cavinato: Edu abaixou. Edu, quer?

00:40:14 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não estou vendo, mais o Rogério.

00:40:16 Michele Perea Cavinato: Então, mas se ele quiser, ele pode falar depois.

00:40:21 Thomas: Se o Edu não vai falar, vou falar aqui. Não dá para vocês colocarem projeto que prevê calçada e ciclo rota, porque não resolve o problema. Porque se não está escrito no projeto: alargamento de calçada. A gente sabe o que vai acontecer. O quê? Avenida Tiradentes, viaduto Nove de julho. Vocês vão jogar uma pintura ou um adesivo em cima do que existe, que não resolve para o ciclista e pior, que é cria conflito com o pedestre. Em vez de retirar o espaço do carro, como é o plano de mobilidade, como diz o plano diretor, estão tirando o espaço do pedestre, alegando que é mais seguro para o ciclista. Não é isso. Tem que tirar espaço do asfalto para fazer alargamento de calçadas, se vocês querem fazer na calçada, simples. Não dá para ter ciclo rota e contar como estrutura cicloviária, porque ciclo rota em nada, dá no mesmo. É a história da Chucri Zaidan, Cecília Lottenberg, não existe ciclovia ali, não existe. Vocês botam um trecho de seis quilômetros dentro, tem ciclovia, que é elevada, segregada e não tem nada, tem uma quadra ali que é ciclovia, uma quadra. O resto ali não existe, tinha um trecho tosco de ciclofaixa que nunca pôs tachão, nunca pôs o adesivo da bicicleta. Mas você bota um trecho inteiro com ciclovia e não existe, porque mesmo esse trechinho de ciclofaixa foi removido e nunca voltou. Então, se vocês estão falando, tudo bem, vamos ampliar. Temos que fazer trezentos quilômetros. Isso é lindo, na teoria, só que tem um monte de estrutura que sumiu. Ou coisa que está no mapa oficial, que é contada como estrutura, que está dentro dos setecentos quilômetros, que é a maior malha cicloviária do país, o prefeito gosta de falar. Só que não existe. Outra coisa, agora está rolando um monte de recapeamento do asfalto novo. Vou dar três exemplos: Jair Ribeiro da Silva, Miguel Yunes, Roberto Marinho e Padre Chico. Aliás, quatro. Então, quatro vias que estão sem ciclofaixa há meses. A Roberto Marinho sumiu em dezembro do ano passado e até agora não está pintada, está cheio de trecho incompleto, foi estreitada, ela era mais larga, ela Foi estreitada. A Jair Ribeiro da Silva e a Miguel e Yunes também sumiram pedaços, ficaram uns quatro meses. Só depois que a gente postou e mandou para outro secretário, que não é nem o de Transportes, que não está aqui o secretário de transporte, vale evidenciar de novo. A gente mandou para outro secretário,

que alguém foi lá e a CET respondeu para a gente, via rede sociais dizendo: Ah, começamos a pintar. E aí, o que a gente recebe de mensagem para o primeiro ciclista que passou ali e viu: Ah, está mais estreito. A Padre Chico está com mais de quatro meses sem sinalização também. Eu não sei o que está acontecendo, se a SMT não liga, não fala com vocês, mas vocês têm que ficar em cima, porque vocês querem dizer que estão ampliando malha, que vão fazer manutenção, mas a prefeitura está tirando, por outro lado, é isso que está acontecendo. Fora as outras que nunca receberam manutenção, que também sumiram. Vocês falaram: Ah, o parque Arariba. O parque Arariba nunca recebeu nenhuma manutenção desde que foi implantado, em dois mil e dezesseis. A gente já mandou ofício sobre o parque Arariba em dois mil e vinte. Acho dois mil e dezenove, falando, com foto, com vídeo e agora, dois mil e vinte três, vocês estão dizendo que vão fazer a manutenção lá. A demora da prefeitura é uma coisa que a gente não consegue entender. E aí quando vocês falam: Ah, a gente deixou um edital aberto para vocês comentarem. A gente comenta, vem na reunião e vocês falam: incluímos. A gente abre o link que vocês mandaram e não mudou. Vocês querem fazer duzentos e setenta quilômetros agora, até o final do ano que vem, lindo. Duvido, duvido, sinceramente, vocês querem fazer duzentos e setenta quilômetros em menos de ano, vamos lá, um ano e dois meses, seja. Sendo que vocês não estão conseguindo fazer quarenta e oito que vocês prometeram do começo de dois mil e vinte para cá, mais ou menos. Vocês prometeram, fizeram uma licitação de quarenta e oito quilômetros, que não entregaram até agora. E o que entregou, está tudo com problema. Não tem a largura prevista no manual, tem poste no meio, tem concreto que já quebrou. Tem lugar que nem pintou, tem lugar sem tachão. E a gente já falou isso, todos esses problemas em outras reuniões e até agora não arrumaram nenhum deles. Um dos poucos que arrumaram foi tirar aqueles relógios digitais, só. O resto não arrumaram. Está sem travessia, está sem tachão, está sem placa. Mas vocês querem que a gente acredite em vocês? Ajude a vocês a travar batalhas. É difícil quando vocês não fazem o que a gente está avisando que está com problema. Simples assim.

00:45:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Os casos que você colocou, Thomas. Jair Ribeiro é a primeira via que nós colocamos, acabamos de assinar a ordem de serviço que o contrato foi assinado e publicado essa semana, sexta-feira. Acabamos de assinar a ordem de serviço. Eu e a Michele acabamos de assinar para dar início à manutenção da Jair Ribeiro. Jornalista Roberto Marinho, eu tinha passado a semana passada, a impressão que eu tive, que eles estão pintando lá. Eu vi que

peitando os buffers lá. Eu não sei o que está acontecendo, se é problema de água de chuva que está acontecendo, mas estão pintando a jornalista Roberto Marinho, eu acho que vai sair a jornalista Roberto Marinho inteira. No tempo que não saí, porque eu vi que tem vários textos sendo pintado e pulados. Alguns trechos de obras lá, que tem um problema específico por conta da obra do monotrilho, mas está sendo pintado. Vai ser providenciado, com certeza, mesmo depois de, sei lá, dez meses de obra que aconteceu, está sendo pintada. Todas essas outras, que você está citando, com certeza, nós vamos providenciar a pintura a partir de agora, que nós conseguimos emitir as ordens de serviço, com certeza. Nós vamos fazer essa proposta. E já colocando nesta, acho que a questão, tem um lugar aqui que fala se vai ser possível aumentar ciclovias, na manutenção. Com certeza, é possível sim. Se a CET concordar em ampliar essas vias em algumas das vias, com certeza nós vamos nós. No nosso processo de manutenção, vamos ampliar, sim, se for possível, não tenha dúvida. O nós precisamos saber é, isso que nós estamos conversando com a CET, os locais que serão possíveis ser ampliados. Onde for possível ser ampliado, vai ser ampliado, pode ter certeza disso. Que é a proposta que a Secretaria está fazendo. Porque, como eu falei, existem outros modais hoje, que estão sendo priorizados pela prefeitura e a gente tem que estar compartilhando esses modais junto com o plano cicloviário. Onde for possível, nós vamos aumentar. E essas novas que estão sendo implantadas, nós estamos fazendo o possível para implantar elas já fora do padrão, fora da largura excepcional, como vocês estão colocando aqui no sexto item da nossa pauta. Já implantamos a Corifeu, no limite mesmo do padrão, com certeza. É, porque estreitamos as faixas, estreitando as faixas de veículos e deixamos a Corifeu numa largura bem razoável e bem confortável. Eu tenho passado lá, sempre está bastante confortável. Está sendo bastante utilizada, estou surpreso com o tanto de ciclista que aumentou naquela região. Estive lá na sexta-feira, até encontrei com o George lá na vistoria que a gente está fazendo. Eu terminei encontrando com o George lá na praça Elis Regina. Mas, a ideia e o objetivo é propor larguras mais confortáveis e mais seguras. Benjamin Mansur está sendo feito, por exemplo, agora. Também estão propondo ela um pouquinho mais larga. Na medida do possível, nós estamos, de fato, atendendo todos esses questionamentos, todas as demandas de vocês neste novo plano de conexão cicloviária. Isso.

00:49:12 Michele Perea Cavinato: Esgotada, Dalton, podemos passar para a próxima?

00:49:15 Michele Perea Cavinato: Pode sim.

00:49:15 Michele Perea Cavinato: Ah, o quarto é a execução das obras do programa de manutenção. Acho que acabou já sendo respondido.

00:49:24 Thomas: Olha, tem que alargar, vou voltar e vou repetir. Tem que alargar o que vocês fizeram mais estreito, as que estão voltando mais estreitas. A Miguel Yunes, ela tem três faixas de rolamento de mais de quatro metros em cada sentido. A ciclofaixa ali não tem um e vinte de largura. Se você tirar míseros trinta centímetros de cada faixa, ela ainda vai estar bem mais larga que o mínimo que precisa. E você quase dobra o tamanho da ciclofaixa. Mas ela voltou mais estreita desde o que eu estou falando.

00:49:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu estou surpreso, Thomas, realmente, estou surpreso, porque eu conheço bastante.

00:49:57 Thomas: A Roberto Marinho era a única que estava acima do mínimo de largura, que está escrito no manual da Secretaria de Mobilidade. E voltou mais estreita. Por quê? Vocês vão falar: ela era muito larga, tinha invasão. Tudo bem, então o problema é segregação, não é largura, porque a largura, justamente, dá segurança ao ciclista. Vocês têm que alargar as estruturas e quando for fazer calçada, tem que alargar a calçada, fazer ciclovia, ciclofaixa. Não dá para fazer viaduto Nove de julho e Tiradentes. Jogar um adesivo vermelho em cima da calçada, porque nem tinta é, virou adesivo. A Consolação é outra, voltou mais estreita. Por quê? Ela tinha uma largura decente, dentro do possível para o que era. Vocês tiraram a largura dela, estreitaram ela uma boa parte do trecho da subida dá sentido Paulista, estreitaram ela. Por que estreitaram? Vocês têm que ver o que está acontecendo aí, porque não é para a gente ter que descobrir que deu problema e avisar vocês e levar outros dez meses para voltar ou para corrigir.

00:51:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bem.

00:51:12 Michele Perea Cavinato: Aline, posso passar para Aline? Já responde os dois, Dalton.

00:51:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

00:51:17 Michele Perea Cavinato: Vamos lá, é.

00:51:19 Aline Pellegrini Matheus: Você ia pular a de manutenção, mas vocês não falaram quando começa, efetivamente, porque na reunião de apresentação do prefeito, ele tinha falado que ia começar pela Jair Ribeiro, França Pinto e Praça da Sé. Mas, efetivamente, que data começa agora, que já foi realmente assinado e tudo mais, que dia, que hora, quando que começa a manutenção?

00:51:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Na Jair Ribeiro, a empresa acabou de sair daqui da nossa.

00:51:57 Michele Perea Cavinato: Tem alguém com microfone aberto que está fazendo o maior barulho.

00:52:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Julio, faz um favor para mim, para nós, eles estão interferindo na nossa reunião. Está muito alto ali. Eles ali.

00:52:14 Michele Perea Cavinato: Melhorou?

00:52:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Desculpem. Jair Ribeiro, a empresa acabou de vir buscar a ordem de serviço, vai começar, está se organizando, vai apresentar um cronograma para nós, e deve começar. Eu estou querendo começar ainda essa semana, já fazer, com certeza, fazer alguma coisa lá na Jair Ribeiro. Algumas ciclovias, inclusive França Pinto, vai depender do recape da prefeitura lá, que a SMT sub vai fazer, e vai fazer. Estamos conversando com eles. Eles vão fazer o recape e a partir do momento que fizerem o recape, nós vamos resinalizar com toda a certeza. Então, nós estamos agora preparando algumas vias, estamos fazendo vistoria em algumas vias que, estão neste momento, já podendo entrar com sinalização, troca de placa, troca de trechos de concreto que está no nosso contrato, por exemplo. Teve aquele acidente horrível lá no Sumaré, nós estamos correndo atrás para poder emitir a ordem de serviço para poder consertar aquela placa que está levantada na Sumaré, nós vamos tratar aquilo como emergencial dentro do nosso contrato, para poder resolver isso daí. A própria Jair Ribeiro, tem lá, nós identificamos que tem também uma placa levantada que também precisa ser reestruturada. Jair Ribeiro e um trechinho da Miguel Yunes. Tudo o que for possível a gente fazer dentro do nosso contrato, esses problemas que são graves, de obra que precisam ser feitas, vamos fazer. Agora é um momento de fazer, de fato, tudo aquilo que a gente vinha falando que ia fazer. Vocês vão ver que a ideia é fazer isso muito rápido. Nós também temos interesse em resolver isso rapidamente, pegar tudo o que a gente tem de mais emergencial agora, por exemplo, para a gente poder fazer e tirar da frente. Alguns rebaixamentos que não foram feitos, essas placas que estão levantadas, quer dizer, tem algumas obras específicas que, realmente, precisam ser reestruturadas. Essa parte de concreto, a parte de pavimento precisa ser reestruturado. Nós vamos dar início nesse processo, agora. Podemos até, posteriormente, começar a colocar o cronograma para vocês olharem o é que a gente está fazendo.

00:54:53 Michele Perea Cavinato: Seria ótimo isso.

00:54:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Podemos disponibilizar para vocês esse cronograma à medida que a gente vai.

00:54:59 Michele Perea Cavinato: Avançando.

00:54:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Isso, só para vocês terem uma ideia, como é que funciona esse processo. Nós chamamos a empresa. A empresa faz um levantamento topográfico. Em cima desse levantamento topográfico, nós aprovamos a proposta. Eles fazem uma proposta planilhada. Planilhada nos itens que tem no contrato. Eu tenho item de trocar placa, eu tenho item para trocar placa naquela ciclovia, naquela ciclofaixa específica. Eu emito uma ordem de serviço para trocar a placa, resolver o problema do concreto, sinalização horizontal e vertical, quer dizer, é tudo que nós podemos fazer dentro do nosso contrato, nós vamos fazer. Vou dar um exemplo aí que me veio à cabeça agora. Lá, por exemplo, a Teotônio Vilela. Eu me lembro que tem lá um trecho que precisa ser, quem falava muito isso era o Paulo Alves, sempre falava que fizeram um trecho da Teotônio e terminou num repintando a Teotônio, em alguns trechos. Depois eu lembro que a Sabesp entrou, fez uma obra, quebrou uma parte da ciclovia, quer dizer, deixou lá uma parte sem pintura. Ou seja, esses problemas, agora, com esse contrato, nós vamos poder resolver resinalizando essas ciclofaixas e ciclovias que estão sem sinalização Agora, correr atrás do prejuízo, mesmo porque, agora, nós temos o contrato e o contrato é bem significativo. Eu acho que dá para a gente resolver muita coisa.

00:56:39 Michele Perea Cavinato: Beleza, obrigada. Seguindo então, Dalton, são atualizações: a primeira, expansão prometida da ciclofaixa de lazer.

00:56:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Ciclofaixa de lazer. Nós começamos fazer uma proposta, enviamos ainda na gestão do ex-secretário Ricardo Teixeira. Nós temos que fazer uma proposta, encaminhamos essa proposta, fizemos uma proposta que conjunto com a com a CET, inclusive. Essa proposta, nós encaminhamos para o SP Parcerias. Michelle, acho que é isso, a proposta SP parcerias. Nós estamos retomando esse assunto lá com a SP Parcerias para que eles apresentem. Eles fizeram o início do estudo. Apresentaram, inclusive, apresentaram na câmara temática o início do estudo que estão propondo e depois nós não avançamos nessa questão. Nós precisamos voltar a conversar com essa a SP Parcerias, porque a proposta que eles façam uma proposta, como foi feita no passado e que se amplie a proposta inicial que eles apresentaram. Chegavam próximo dos trezentos quilômetros. Ou seja, a ideia era fazer primeiro mais cem quilômetros, em cima das propostas que vocês fizeram,

inclusive. Em cima do que vocês estão propondo e, posteriormente, fazer mais cem quilômetros. Mas, isso também não avançou. Paramos de fazer contato lá com a SP Parceria, nós vamos retomar e termos interesse, sim, de avançar com toda certeza. O que eu posso falar sobre como eu acredito na ciclofaixa de lazer. Com essa proposta que foi feita agora, por exemplo, na Corifeu de Azevedo Marques. Corifeu de Azevedo Marques, agora ela tem uma ciclofaixa e tem uma ciclovia. Está muito mais confortável você pedalar nessa ciclofaixa de lazer. Agora tem uma ciclovia de um metro e sessenta que tem lá hoje. Mais um trecho, mais uma faixa para poder fazer esse lazer de final de semana. Tem as outras que estão sendo propostas. Tem uma sugestão de fazer aí para a zona leste, na própria Radial Leste. Uma das propostas é essa, e com toda a certeza nós vamos avançar, porque existe interesse, sim, da prefeitura em retomar esse assunto. Com relação às transposições cicloviárias. Acho que o George levantou a mão.

00:59:45 George Queiroz: Eu queria só fazer um comentáriozinho. Tu citou a Corifeu e a Ciclofaixa de lazer, vê como é importante a gente coordenar a ciclofaixa de lazer com o plano cicloviário. A gente batalhou para que a ciclofaixa de lazer fosse ao Butantan. Enquanto não tinha ciclovia, não tinha ciclofaixa. Por um ano, um ano e pouco, as pessoas começaram a entender. Pautou a questão da bicicleta na região. E quando foi.

01:00:16 Rogério: George. Oh, George, desculpe. Espera aí que o Dalton levantou, ele não está te ouvindo.

01:00:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Agora estou ouvindo, sim, Rogério, pode.

01:00:30 Rogério: Agora você está, agora está bom.

01:00:32 George Queiroz: Mas de qualquer forma, quando foi implantada a ciclofaixa. Eu tenho certeza absoluta que a recepção da comunidade aqui foi muito melhor, porque a ciclofaixa, vamos dizer, a ciclofaixa de lazer abriu o caminho, pautou no lugar. Então, onde a gente faz? A gente faz onde a gente está querendo expandir. Quando a gente coordenar isso, porque isso acho que é um problema, inclusive, que eu vi daquela ideia de privatização. Isso tem que ser regido por vocês, para a gente entender para onde a gente está indo. Para a gente começar a abrir, como dizer, cavar a primeira trincheira. Eu acho que a Corifeu é um exemplo muito importante da importância da ciclofaixa de lazer, nesse sentido de apoio à estrutura permanente, porque a gente quer é ciclofaixa de trabalho, de lazer é legal, mas o que a gente quer mesmo é a permanente. Está bom, obrigado.

01:01:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Rogério levantou a mão agora.

01:01:37 Rogério: É sobre esse essa ciclofaixa de lazer. Você está achando não ficou muito bom a Corifeu e tal, realmente. Mas e a Vergueiro? Vai continuar com aqueles cones em cima dos tachões? Como eles têm feito a vida inteira. A outra questão é, por que tiraram o início da ciclofaixa de lazer do começo do parque Villa-Lobos? Agora ele começa só lá embaixo, no portão, naquele primeiro portão do Villa-Lobos. Não começa no portão aqui próximo da Ceasa. E também, essa questão do sentido. Por que a ciclofaixa de lazer, na Vergueiro, não é estendida para o lado? Fica como se tivesse a ciclovia lá, está gastando dinheiro à toa. É isso.

01:02:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Não está gastando dinheiro. Vou te falar.

01:02:27 Rogério: Ah, está sim.

01:02:30 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, não estou.

01:02:30 Rogério: Se você não ampliou, você está pagando para a empresa, para ela ampliar uma faixa de lazer e ela coloca o cone em cima dos tachões da ciclofaixa. Para mim, está redundante. Então está gastando dinheiro à toa. Como diz o nosso colega Lucian, então tiremos de lá a ciclofaixa de lazer e põe em outro lugar que não tem, para estimular mais outras pessoas.

01:02:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Você acha bom tirar a ciclofaixa de lazer para outro lugar de lá? Faça a proposta.

01:03:05 Rogério: Tirar da Vergueiro? Agora eu estou concordando com o Lucian, porque se você coloca o cone em cima do tachão, é a mesma coisa de colocar o cone em cima do tachão da Corifeu, quer dizer, você está colocando, mas não está usando.

01:03:22 Dawton Roberto Batista Gaia: Olha só, posso falar? Quase todos os finais de semana, estão ocorrendo eventos específicos. Eu tenho todos os e-mails que a área operacional me manda pedindo para suspender, porque tem um evento específico lá no parque Villa-Lobos. Então, tem um trecho, um dos lados termina sendo desativado. Eu tenho que atender porque o evento específico termina fazendo com que seja necessário aquele viário, para poder atender a demanda daquele evento. E o problema, lá não tem prejuízo, porque, neste caso específico, nesse trecho onde a gente coloca, termina sendo atendido pelo pela própria ciclovia. Então, se existe a necessidade, de fato, de transferir, porque todos os finais de semana a gente está deixando de ativar aquele trecho, por conta desses eventos que estão ocorrendo. Eu acho que a gente tem que estudar, de facto, essa

possibilidade de transferir esse trecho para outro lugar. Não é tão simples, é um contrato, não posso, simplesmente, deixar sair de um lugar ir para outro. Mas, eu acho, que a legislação hoje está dizendo o seguinte, me permite aditar o contrato para mais ou para menos, vinte e cinco por cento. Então é, possível, sim, fazer um aditamento para menos naquele trecho e tirar de lá e simplesmente ela deixa de existir e reduz a quilometragem da nossa ciclofaixa de lazer. A questão não é quilometragem. A questão aqui é, em determinados horários, em determinados dias, ela funciona e funciona muito bem. Eu assim não estou querendo justificar se está certo ou se está errado. Eu dizendo o seguinte, existe uma demanda, por conta de eventos grandes que tem lá no parque Villa-Lobos. São eventos muito significativos, às vezes, que esse evento ocorreu sem a remoção da ciclofaixa, terminou dando um prejuízo muito grande para o trânsito. Eu sei que vocês vão falar: não, mas vocês estão pensando só no trânsito, é final de semana, deveria deixar aqui. Realmente, termina sendo um prejuízo muito grande para o trânsito local, inclusive, algumas vezes atingindo a própria marginal Pinheiros, ali do lado do Parque Villa-Lobos, do lado da marginal Pinheiros. Então, se precisar repensar com relação a esse trecho da ciclofaixa, nós podemos repensar, não tem problema nenhum. Eu não tenho problema nenhum em repensar, se isso continuar sendo recorrente, esse pedido de retirada desse trecho da ciclofaixa.

01:06:23 George Queiroz: Agradecer a privatização por encher.

01:06:29 Rogério: Rua Vergueiro, a rua Vergueiro como é que fica?

01:06:32 Dawton Roberto Batista Gaia: Rua Vergueiro, eu preciso ver o que aconteceu, porque estava previsto já. No caso da rua Vergueiro, em cima do tachão, eu preciso dar uma olhada, o que está acontecendo. Porque, se é possível fazer essa ampliação. Mesmo porque, agora, eu estava aqui conversando internamente. Hoje, você tem a rua aberta Liberdade e a rua aberta Paulista. Seria muito bom se conseguisse fazer essa integração, não de rua aberta, mas, talvez essa melhoria na questão da Vergueiro. Nessa conexão, entre essas duas ruas abertas, na ciclofaixa de lazer. Sei, eu acho, que é uma coisa que precisa ser repensado, porque a partir do momento que foi feito a Liberdade, eu acho que é possível se a gente pensar nessa possibilidade. É claro que isso daí a gente precisa conversar, tanto com a área de planejamento, quanto a área de operação da CET.

01:07:41 Rogério: Então faça isso, Dawton, porque ciclofaixa com ciclofaixa de lazer com cone em cima do tachão da ciclofaixa normal, não é ciclofaixa de lazer.

01:07:52 Michele Perea Cavinato: Dawton, eu lembro que esse assunto já apareceu na Câmara Temática, se chegou à conclusão que o público que usa a ciclofaixa tradicional, ao longo da semana, não é o mesmo da ciclofaixa de lazer. Na ciclofaixa de lazer, são pais, são crianças. É um público que não tem tanta familiaridade com a estrutura, por isso que os cones dariam mais segurança para ele. Foi uma conclusão que se chegou na própria Câmara mesmo.

01:08:19 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu lembro.

01:08:21 Michele Perea Cavinato: Inclusive.

01:08:23 Rogério: Michele, isso é achismo, para justificar o injustificável. Mas, tudo bem, eu lembro disso, eu estava nessa mesma pergunta, foi essa a justificativa, assim como tem várias outras justificativas, que são dadas, ao longo da reunião e tudo bem, a justificativa faz o papel de vocês e o nosso papel aqui é criticar, porque é para isso que a gente está aqui. Se fosse para falar, bater Palma, não precisava ter a gente.

01:08:52 Dawton Roberto Batista Gaia: É, está certo. Eu não quero Palmas, eu quero parceiros. Pode criticar a vontade, não tem problema.

01:09:02 Rogério: Você quer parceiro, mas não entrega as coisas direito, Dawton. Não tem como dar parceria, se você vem defender: Ah, a Benjamin Mansur. Mas aqui, a ciclovia do Jaguaré, você quer que a gente ande em cima daquele negócio lá. Mano, não tem condição de ser parceiro seu assim. Você vai ser parceiro de quem? Não sei. Das pessoas que você convidou para ir no negócio lá da prefeitura, mas tudo bem, não tem problema. Cada um escolhe os parceiros que gosta. Mas, se não tem aquilo que já está pronto, está pago, tem dinheiro e fica embaçando. Não tem, não dá para fazer parceria, querido. Difícil, aí eu vou fazer o meu papel de jornalista, que é pesquisar as coisas e publicar o que eu posso publicar. Na medida do tempo, que eu poderia estar publicando muito mais coisa, muito mais chata. Mas não faço isso. Porque às vezes, acho que não é necessário colocar vocês numa pressão muito grande, mas, eu poderia, mas não faço, mas isso vocês também não veem.

01:10:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que você faz isso, Rogério, que você é um parceiro de verdade. Você, lá, no fundo, você sabe que existem limitações de todos os lados. E nós também temos limitações. Acreditamos no que nós estamos fazendo. Acreditamos que é possível melhorar. Acreditamos que tudo isto que está sendo feito, podia ter sido melhor, lógico que podia ter sido melhor. Nós estamos fazendo o melhor com que a gente tem hoje. Eu não estou fugindo das críticas,

muito pelo contrário, eu as aceito muito bem e gosto muito que elas sejam feitas, porque é uma forma que nós temos de olhar tudo o que está sendo feito, tudo o que está sendo planejado e as coisas que deram muito certo, as coisas que deram mais ou menos certo, e as coisas que nós estudamos certo e nós fomos corrigir. Esse é um dos papel, é o papel do poder público mesmo. Tem que corrigir o que achar que não está correto, é isso. E a Câmara temática é o local para se discutir isso. É um local aberto que você fala de temas mais abrangentes, não especificamente, mas pode até, de vez em quando, citar um caso específico, mas a ideia é fazer uma coisa mais aberta e dar resposta, sim, às demandas que vocês nos trazem. É isso que a gente faz. Na medida do possível, nossas respostas são bem, eu não diria que está dentro daquilo que vocês gostariam, mas está muito próximo.

01:11:40 Rogério: Dawton, nós somos os grandes parceiros, porque é a gente que vai pedalar nesses lugares. Nosso maior interesse, é que as estruturas sejam as melhores possíveis, que a cidade seja melhor possível. Não só eu, as pessoas aqui são meus filhos, vão pedalar nesses lugares. Então assim, eu estou falando aqui, real, o depoimento de um pai assim. Então a gente fala, joga o climão aqui, porque a gente não vai passando para nada, porque são meus filhos que vão pedalar nesses lugares. Por isso, que a gente não deixa passar nada, não é por causa do prefeito, por causa do secretário, por causa do Dawton por causa da Michele. Estou aqui por causa dos meus filhos, é muito sério isso. A gente pendura bicicleta branca a gente vê o que é uma família desconsolada de perder um filho. Eu já vi, a gente já viu isso. A gente é que é vai ver gente que o caminhão passou por cima de uma bicicleta. É muito sério o que a gente faz aqui, isso aqui não é supérfluo, isso aqui não é política rasa, de forma alguma. A gente está aqui, a parceria é real, porque nós somos assim. Isso aqui é profissão de fé, de muita gente aqui, porque a gente pedala, porque a gente não quer morrer. A gente enterra amigos, a gente teve já membro da Câmara Temática morto. Tudo que a gente fala aqui, é com o objetivo muito claro. Ser ativista da bicicleta, é uma coisa assim, super difícil, porque ninguém entende, meu pai não entende, minha mãe não entende, o prefeito não entende, ninguém entende o que a gente faz. Chama a gente de doido. E a gente está aqui para a gente ter, a gente estuda. A gente não está aqui achando achismo. Não, a gente troca informação o tempo inteiro. E a gente está na rua tomando o ônibus passando arrancando a nossa orelha, xingando a gente o dia inteiro. Eu acho que é isso, nunca duvide, das nossas intenções aqui, porque a gente está aqui de graça, de graça. É para defender as

nossas vidas, tá bom, obrigado, viu? Vamos seguir, obrigado.

01:13:55 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Bom, eu vou falar agora sobre as concorrências zero dois, zero três, que é o tópico c da quinta pauta. Como vocês sabem, na outra reunião, eu informei que havia começado a radial Leste. Eles estão fazendo o corte lá da ilha. As obras estão caminhando, nesse primeiro trecho do viaduto Bresser até a rua doutor Mon. Previsão, acho que mais um mês, tudo caminhando bem. Mas depende das chuvas, depende de como vai ser o desenrolar. Como eu disse também, da outra vez, tinha emitido todas as ordens de serviço das dez obras faltantes. Eles não iniciaram, eles estão sendo notificados. Isso tudo com acompanhamento do nosso jurídico. Eu peço orientação para o jurídico para cumprir o que precisa ser cumprido. Como a gente está com o prazo vigente do contrato. Então, o trâmite é esse. Estou notificando e aguardando que ele comece, não começou. Em não começando e dando o prazo dentro do contrato, eles serão autuados ou penalizados, conforme diz o contrato. Mas nesse momento, eu estou, estamos no aguardo, juridicamente, de que eles comecem as obras. As melhorias, as correções, algumas, dentro do possível, acho que Aline pode até me ajudar se foi pintada a Armando Arruda. Algumas coisas foram corrigidas, ainda tem outras que serão. Uma guia rebaixada, eu estive lá com o pessoal da sinalização. Aquela parte que tem a ciclovia daquele, que não era, aquele finalzinho, não sei o nome da avenida, mas vai ser repintado. Tinha um corte de uma incorreção da geometria na frente daquele terminal, quando eu passei lá estava riscado. Então, eu imagino que foi cortado. Os relógios, alguns foram tirados da Miguel Yunes, inclusive, foi realocado. E pelo que eu sei, também está na programação para pintar. Por enquanto, só. Aline, por favor.

01:16:11 Aline Pellegrini Matheus: Ali, na região da Hugo Beolchi, eu recebi um vídeo, esses dias, de que o asfalto está estufando, o asfalto não, o cimento da ciclovia está estufando. Eu não passei lá esses dias, porque eu trabalhei em outra região da cidade, essa semana. Eu vou passar lá hoje, que eu vou visitar minha mãe. Só que eu vou passar lá a pé, vou de metrô para lá, que eu deixei minha bicicleta no trabalho ontem, por conta da chuva. Eu vou pegar minha bike só amanhã, então eu vou dar uma passadinha lá a pé para ver essa situação. Mas, pelo vídeo que eu recebi parece que o asfalto está, o asfalto não, no cimento, está levantando naquele ponto de descida, entre o prédio de Itaú e a chegada na avenida Hugo Beolchi, que sabe aquela descida até a chegada no viaduto do metrô, parece que é aquele trecho que está estufando alguns trechos, eu vou passar lá, vou dar uma olhada

para ver como é que está e te envio as fotos. Aí eu verifico o restante, porque eu não passei lá esses últimos dias que eu trabalhei em outra região da cidade. Não consegui passar lá.

01:17:34 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Tá joia, se você puder, eu estive lá na quarta-feira. Exatamente essa questão que você falou, eu não vi, mas se você puder me ajudar, eu eu devo ir também. Como tem feriado, acho que até quarta não. Se você for antes, eu agradeço.

01:17:48 Aline Pellegrini Matheus: Eu vejo e te falo. Está bom, obrigada.

01:17:53 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Obrigada eu.

01:17:56 Michele Perea Cavinato: Alguém gostaria de falar, ou Dawton pode passar para o item seis? Jean.

01:18:05 Jean: Oi, tudo bem? Bom dia. Você consegue me ouvir?

01:18:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia, conseguimos.

01:18:10 Michele Perea Cavinato: Perfeito.

01:18:12 JeanOi!

01:18:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Você entrou agora na reunião, você já estava na reunião?

01:18:15 Jean: Na verdade, eu entrei agora, eu estava assistindo vocês pela transmissão que o bike zona, o bike zona sul está fazendo. Queria aproveitar para falar sobre, eu vi que vocês estavam comentando a qualificação das estruturas. Queria aproveitar para falar sobre as estruturas que foram feitas recentemente. Eu acredito que é a próxima pauta que você entrar, Dawton?

01:18:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Acho que sim.

01:18:45 Jean: Ou eu estou enganado?

01:18:47 Dawton Roberto Batista Gaia: Que foram feitas recentemente?

01:18:49 Jean: Sim, de qualquer forma, acho que não tem problema, de qualquer forma fica registrado aqui, depois. Eu queria falar duas coisas. Primeiro queria, na verdade, são três. Primeiro, eu queria começar parabenizando vocês, eu vi algumas estruturas novas sendo implantadas, achei super positivo isso. Vi algumas sendo requalificadas também, achei muito legal. Eu acho que é muito importante a gente continuar avançando na qualificação da malha. Acho que isso é muito legal. Queria falar sobre outros dois assuntos, não são tão legais assim. Mas continuam sendo válidas, primeiro sobre a requalificação das juntas provisórias. Foi feita a requalificação dela recentemente. Faz pouco tempo que ela foi conclusa e tem vários tachões delas soltos já. A pintura dela, não foi feita

em algumas partes, principalmente nos dois cruzamentos da Luas Obes e da rua do grito. Não sei porquê, mas eles não fizeram a pintura da sinalização de solo dela. Se vocês passarem, eu não vou trazer nenhuma foto, mas, se vocês passarem numa verificação futura, vocês vão ver que tem uma mancha de tinta parada no meio da avenida, como se eles tivessem jogado balde assim e parado. Eu não entendi muito bem porque, mas vocês conseguem ver isso com quem executou. E fica de verificação. A outra coisa que eu queria falar é sobre os radares que eu tinha conversado contigo, Dawton. Tinha conversado com você sobre a implantação dos radares nas juntas provisórias. Eu consegui falar com alguns vereadores e eles demonstraram bastante interesse nisso, eu acho que a gente deveria tentar andar para a frente um pouquinho com essa questão. Eu queria trazer um vídeo para vocês. Se não for nenhum problema, tudo bem?

01:21:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Se não for muito longo.

01:21:10 Jean: Não, é muito rapidinho, mas eu gostaria que outra pessoa começasse a falar, ou que você entrasse com a próxima pauta antes de eu apresentar ele, vai demorar um pouquinho para abrir. Acho que não vale a pena tomar o tempo da reunião enquanto eu abro o vídeo. Tudo bem?

01:21:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Tudo bem.

01:21:27 Jean: Está ótimo, então.

01:21:27 Michele Perea Cavinato: Então a gente passa para a próxima pauta e depois, a hora que tiver pronto, avisa que nós voltamos.

01:21:32 Jean: Está ótimo, muito obrigado.

01:21:35 Michele Perea Cavinato: Então vamos lá, pauta seis. Por que o padrão típico dos novos projetos de ciclovias, ciclofaixas tem sido adotar a largura excepcional, menor e menos segura do que a mínima e a desejável definidas pela própria Prefeitura? Acho que a CET que vai falar essa. Luís.

01:21:57 Luís: Olá, bom dia, bom dia a todas. Bom dia a todos, eu que vou falar sim. Gostaria de dar uma satisfação a todos. O planejamento dessas estruturas, a gente sempre planeja e faz a proposta dentro de todos os padrões dos nossos manuais. Tem o nosso manual, o de gestão urbana, também foi elaborado pela Secretaria, na gestão anterior, sempre atendendo todas as normas. Mas, a gente faz os projetos, faz as propostas e essas propostas são avaliadas por todas as áreas da CET, que devem fazer as suas considerações sob largura, sobre os demais componentes da via. Porque a gente está falando de propor uma estrutura cicloviária, mas a gente tem, em paralelo, programas específicos que

estão sendo implantados, que é o programa recape, o programa de implantação e ampliação das faixas exclusivas de ônibus, o programa de implantação das faixas azuis. Então, tem que haver uma convergência em que todos esses programas, para que as estruturas sejam implantadas de forma a atender todo mundo. Então, em certos casos, em pouquíssimos casos, a gente está adotando as larguras, que são consideradas as mínimas, mas, na maioria dos casos, a gente está adotando as larguras revistas nos manuais. Enquanto planejamento, se faz o planejamento para se implantar as estruturas sempre dentro das normas e padrões exigidos. Eu tenho até pouquíssimos casos que foram reduzidos. Reduzidas larguras em função de outros atores e outras circunstâncias para a implantação. Mas, a CET procura sempre atender aos padrões, às normas, que são exigidas no nosso manual. Eu até fiz um levantamento, nós fizemos o levantamento com o programa de recape da Secretaria de subprefeituras, é um programa muito amplo. Então ele está andando pela cidade inteira, os projetos de manutenção e só como a gente dá aqui na equipe de planejamento, nós somos em sete. A gente não tem fôlego, nós somos planejamento, se esse projeto são feitos pela própria área operacional que faz o projeto de resinalização da via como um todo, e sempre que é feito esses projetos, nós fornecemos os arquivos anteriores para garantir que estes sejam mantidos os mesmos patrões, as mesmas larguras. Então, nós temos alguns casos onde nós recebemos daqui de projetos, foram elaborados pela operacional, que tiveram a largura ampliada, até como é o caso da Assis Ribeiro, num feixe pequeno, entre o viaduto Santos Dumont e Frei Fidelis. Lá teve um aumento de largura de um metro e meio para um e setenta. Na Custódia de Lima também, que teve uma largura aumentada de um metro e meio para um metro e setenta. Mas, nos demais, as jets têm mantido as mesmas larguras. A padronização é feita, não existe uma proposta de redução de largura, onde está sendo feito o asfalto novo, o recape da subprefeitura, tá ok? Alguma pergunta?

01:25:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu queria só complementar, mas se você permitir.

01:25:36 Luís: Lógico.

01:25:37 Dawton Roberto Batista Gaia: É isso mesmo, eu acho que em todo eu já falei no início da reunião e eu queria reforçar. Nos locais, onde forem possíveis ser ampliada a estrutura cicloviária, nós vamos. A proposta é ampliar mesmo, deixar ela mais confortável. O Luís é uma pessoa que pedala também. Toda a equipe do Luís, eles são ciclistas ativos. Com toda certeza, nos locais onde for possível, atendendo todas as demandas, nós vamos ampliar, sim. O que for possível. Eu acho que

existe, sim, o propósito de poder ampliar o que for necessário, quando for possível, com toda certeza. Não sei se o Jean conseguiu fazer. Alguém mais tem pergunta aqui, nessa daqui?

01:26:32 Michele Perea Cavinato: Quem pediu a pauta, quer complementar?

01:26:38 Michele Perea Cavinato: Dawton, acho que a gente pode seguir para a próxima.

01:26:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos lá.

01:26:42 Michele Perea Cavinato: Então.

01:26:43 Rogério: Eu quero, sim, gente.

01:26:44 Michele Perea Cavinato: Então, vamos lá.

01:26:45 Rogério: Vamos tratar das concorrências.

01:26:47 Michele Perea Cavinato: Uhum.

01:26:47 Rogério: É, a gente não tem atualização do que foi feito, é isso que eu sempre peço, peço, peço e não tem atualização, não se mostra o que está sendo feito, né, Michele.

01:27:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom.

01:27:05 Rogério: As concorrências zero dois, zero três, o que está sendo feito? O que já foi feito, o que já foi concluído? O que falta entregar? Dentre essas, temos aí, a ponte Jaguaré, temos a ponte da freguesia do Ó, temos a avenida Botinga, locais que não tem cicloativista, inclusive lá para cima, Pirituba, Anastácio, Raimundo, Pereira de Magalhães. Perdão. Essa concorrência dessa Habiten, eu queria entender o seguinte, eles não estão cumprindo com o que é necessário para ser feito lá, Jackeline, na radial Leste? É isso? Porque a radial Leste é uma dessas obras que já deveria estar. Foi feito até anunciado quando apareceu que foi feita com que foi ganho a concorrência. Vai ter ciclovia com ampliação da Radial Leste. Depois aquele problema da Habiten com o fiscal Ariovaldo, que começou a assinar medições sem a obra entregue. A qualidade dessa empresa é muito ruim. Então eu queria entender qual é, o que falta para terminar?

01:28:19 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Eu falei que a radial leste está em obras agora. É isso que foi anunciado e começou o trecho da Bresser até a rua Doutor Mon. Disse também, que as dez que faltam foram emitidas as ordens de serviço, dia trinta e um do oito. Como você bem sabe, eles podem começar as obras e eles não começaram, mas, contratualmente, o prazo está dentro, então, eu tenho toda a assessoria jurídica me orientando, quanto aos passos que eu devo dar no contrato. Eu estou notificando, seguindo o rito e eu espero que eles comecem. Caso eles não comecem,

juridicamente, que quando der o prazo, eles serão penalizados com os itens que tem no contrato.

01:29:05 Rogério: E quais são essas dez, Jackeline?

01:29:09 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Deixa eu pegar aqui, eu te falo, é Viaduto Mutinga, que eu lembro de cabeça.

01:29:14 Rogério: Não, Mutinga é avenida.

01:29:16 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Mutinga não, desculpa, Itinguçu, tem as minhas anotações aqui só um minutinho que eu te falo. Então, estamos com o radial leste, que faz parte do contrato zero cinco e a Carlos Caldeira. Radial leste, começou e a Carlos Caldeira, tem a ordem de serviço emitida e está nesse caso que ele não começou. Do contrato zero três tem a João Batista Conti, Nagib Farah Maluf. Como eu disse, o viaduto itinguçu e Jacu Pêssego. Do contrato zero quatro, tem a ponte da Freguesia do Ó, que eles estão executando, tem ordem de serviço, essa, sim, já fez uma parte. Alvarenga, rua Doutor Abraão Ribeiro, Mutinga, Ordem e Progresso e Raimundo Pereira de Magalhães, são essas.

01:30:03 Rogério: E cadê a ponte de Jaguaré, querida?

01:30:06 Jackeline Morena de Oliveira Melo: A ponte do Jaguaré fez parte da primeira etapa e esse questionamento que você fala sobre as transposições, eu acho que é sobre isso, não é, Dawton?

01:30:19 Rogério: Está dentro dessa concorrência a ponte do Jaguaré. Está lá.

01:30:26 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Então, essa ponte a gente.

01:30:28 Rogério: Referente a Queiroz Filho.

01:30:33 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Quando eu peguei a obra, para mim, ela já estava com algumas questões que precisava ter uma definição de projeto. Eu posso aguardar e te responder melhor isso. Como é que está isso? Como é que vai ser essa parte, exatamente, em cima da ponte. Mas no momento, eu também não tive essa resposta.

01:30:59 Rogério: Eu já perguntei isso muitas vezes, Jackeline.

01:31:01 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Eu também não tive essa resposta.

01:31:03 Rogério: Essa ponte do Jaguaré, ficou enrolando, porque eu não aceito. Ela está lá, tem dinheiro parado e deve ser por causa, a gente imagina, que deve ser por causa da moto faixa. Mas também, entendo que é só fazer igual ao que fez a ponte da Cidade Jardim. Ela está lá e você omitiu ela dessa lista. Mas tudo bem. Para mim está ótimo, por ora.

01:31:23 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Eu vou continuar insistindo, que eu também não tenho essa resposta para te dar agora. Mas quando eu tiver, eu darei.

01:31:36 Michele Perea Cavinato: Vamos seguir. George levantou a mão.

01:31:38 George Queiroz: Posso falar?

01:31:39 Michele Perea Cavinato: Pode.

01:31:39 George Queiroz: Até o Luciano escreveu no chat, uma coisa que acho que é importante. Agora que a gente vai entrar, em tese, no ritmo com muita coisa acontecendo, que seja uma pauta permanente a cada reunião, vocês apresentassem o que aconteceu entre uma reunião. Assim: Olha, foi feito a ciclovia XYZ, o para ciclo XYZ está acontecendo. Vocês recebem esses relatórios das coisas, tem relatório fotográfico. É muito normal. Eu vejo nas reuniões de operação urbana tem isso. Tem um momento que é um: vamos dizer uma prestação do que está acontecendo. Um relatório topográfico. Eu acho que isso devia ser uma pauta permanente para a gente saber o que está acontecendo, o que está faltando para a gente ver, ver mesmo, ver na tela, se fosse possível, como é feito nas reuniões de operação urbana, para a gente ter esse acompanhamento mesmo, para a gente. Enfim. Eu acho que é saudável. E aí, a gente poder mesclar aí o que está acontecendo, o que não está, porque agora vai começar, eu entendi, que vai acontecer muita coisa, fica muito difícil até para a gente acompanhar. Vocês têm o material, as empresas têm que passar relatórios fotográficos, et cetera, et cetera. Compartilhar isso com a gente, por favor, é isso. Esse pedido de encaminhamento permanente. Obrigado.

01:33:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Têm razão, e as coisas agora vão começar a acontecer, então nós vamos ter esses relatórios. É assim. Nós estamos emitindo as ordens de serviço, tanto para PPP, no caso da PPP, eu emito uma autorização de ordem de serviço, quem autoriza é a própria Cohab, tanto da manutenção, quanto desses próximos passos, no caso, vai ser PPP, enquanto não sair a concorrência dos cento e cinquenta e oito. Eu acho que sim, nas nossas próximas reuniões, nós vamos começar a colocar esses registos fotográficos, um resumo de tudo que está sendo feito, que está sendo proposto. Que nós estamos acabando de fazer uma proposta de cronograma, tanto de manutenção, quanto da própria PPP, que foram assinados os contratos dos lotes que foram assinados. Eu acho que é possível, sim, nós começarmos a colocar esses relatórios fotográficos e as propostas de projeto. E eu imagino, como vai ter, vão ter muitos assuntos específicos. Eu sou a favor de tratar

desses assuntos nessa regional. Seria muito mais produtivo, apresentar a foto, apresentar o projeto para poder fazer a discussão. E na nossa Câmara temática, só fazia o resumo do que está sendo feito. Para a gente não estender muito aqui na nossa Câmara temática ficar detalhando o projeto. Concordo com você que fazer um registro de que está sendo planejado, que está sendo colocado, até com algumas fotos, que está sendo proposto. Eu acho, bem legal mesmo a gente fazer isso daí. Não tem problema nenhum.

01:35:16 George Queiroz: Eu tenho interesse, Dawton, eu tenho interesse de ver tudo. Não de ver tudo no detalhe, mas saber: lá em Sapopemba está tendo ciclovia nova. Legal eu saber, porque um dia eu vou para lá. A gente pedala por aí. Assim, resumido, de forma resumida, mesmo. Nesse mês a gente está fazendo isso e isso, no próximo mês, deve acontecer isso, isso e aquilo. Mas, assim, começar com uma coisinha organizada, um PowerPoint, alguma coisa, não sei como é a melhor forma, para a gente não ficar aqui puxando e fica botando, às vezes, vocês em saia justa. Acho que enfim. E fica o meu, só queria. Isso. Só queria, uma coisa que eu esqueci de citar, não diz respeito a vocês, mas relação a essas motofaixas. Há duas semanas atrás, saiu autorização, uma coisa experimental, com dados experimentais, mas foi autorizado na coletiva, já estão falando que vão fazer setenta quilômetros até o fim do ano. Ou seja, em três meses, setenta quilômetros, é um ritmo bem superior, porque há uma preferência política em relação a isso. É a menina dos olhos do prefeito. Então, a gente entende que existem, sim, questões políticas envolvidas. A gente lamenta que, politicamente, a gente está lá no fim da fila, mas tudo bem, seguimos obrigado.

01:36:52 Michele Perea Cavinato: Jean, o vídeo está pronto?

01:36:53 Jean: Eu percebi que você ia ligar o meu microfone, eu fui abrir na hora e fechei, tudo bem. Vou compartilhar aqui.

01:36:59 Michele Perea Cavinato: Dá um minutinho, eu acho que o Thomas vai falar alguma coisa sobre essa pauta que está sendo discutida. Aí a gente volta para o vídeo, pode ser?

01:37:07 Jean: Está ótimo.

01:37:07 Michele Perea Cavinato: Thomas, é isso mesmo você, você vai falar sobre essa pauta?

01:37:12 Thomas: É sobre a fala do George. Antigamente, tinha um rapaz, acho que chamava Bruno, que fazia uma apresentação que era a abertura das reuniões da Câmara temática. Ele trazia uma tabela bonitinha falando de vias que estão em implantação, a qual a quilometragem cada via, qual é o

status de cada obra e trazia as fotos disso. Ele fazia um grande compilado nessa apresentação, com as tabelinhas mostrando a quilometragem, as fotos, qual status.? Quando foi a última vez que alguém da prefeitura fiscalizou a obra ou recebeu alguma atualização da empresa. Isso poderia ser feito em todas as reuniões, deveria ser feito em todas as reuniões para não ter que ser essa coisa que a gente cobrando vocês falando: essa ciclofaixa está estreita. Ou, aquela ali sumiu tudo. Se alguém fizer esse trabalho que o Bruno fazia lá atrás, eu acho que dois mil e dezenove, mais ou menos.

01:38:05 Michele Perea Cavinato: Sim, o Bruno abria as reuniões com essas atualizações, podemos criar essa rotina aqui, Dawton.

01:38:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim, já falei com o George, aqui agora. Vamos fazer sim. Agora nós vamos ter o material para fazer isso. Essa que é a verdade, por todas essas ordens de serviço que nós estamos dando, por todos esses projetos que estão sendo apresentados, que nós estamos fazendo essa autorização de início de obras. Eu acho que vai ser bem legal isso daí. O Jean ia apresentar, é isso? Você que vai colocar Michele? Claro, tranquilo. Vou compartilhar rapidinho, né? Até para a gente ir não estender muito.

01:38:50 Jean: Deixa só eu arrumar aqui. Bom, vocês conseguem ver a minha tela?

01:39:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Sim.

01:39:03 Jean: Está certo?

01:39:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Isso daí é o? Que local é esse?

01:39:21 Michele Perea Cavinato: Jean, qual local?

01:39:24 Jean: Só um segundinho. Bom, é isso, para nem estender muito. É na avenida Juntas Provisórias. Como eu havia falado para vocês, é um problema, eu considero como sério. Eu acho que é uma situação, no mínimo, bem chata. Eu pedi para você, já tem um tempo, Dawton. Verificar com a operadora a questão dos radares, se era possível. Você me falou que tinha verificado com eles e que eles tinham dado esse sinal verde dessa possibilidade de pegar, onde já tem o radar e só criar um novo laço, só que dentro da ciclofaixa, para verificar, quando algum veículo motorizado passa na ciclofaixa. Então eu procurei alguns vereadores, porque existe essa necessidade, do interesse político, que nem o pessoal está comentando na reunião. Ideias são legais, mas com interesse político e dinheiro dá para andar para frente. Então, já que existe um sinal verde e existe um problema, eu fui procurar alguém que pudesse trazer esse interesse político. Eu continuo procurando outros

vereadores. Já tenho conversa com alguns, para emitir ofícios e solicitações, então queria que a CET colaborasse nessa parte, queria Dawton, que você me ajudasse a colocar um radar na ciclofaixa. É muito simples, nem vou falar assim, de questões de largura, porque eu já entendi que não é comigo, também não vou falar sobre materiais usados, nem sobre formas de execução, nem tipologias de ciclofaixa ou ciclovia. Nem vou muito longe, só quero, mesmo, sua ajuda para colocar um radar na ciclofaixa. Você pode me ajudar?

01:41:35 Dawton Roberto Batista Gaia: Lá atrás, eu já tinha te dado uma esperança, acho que o tema é esse.

01:41:41 Jean: É então, e eu sou o tipo de pessoa que cobra.

01:41:46 Dawton Roberto Batista Gaia: Avancei nisso. Não é que nós paramos. Eu avancei nisso. Estou fazendo um contato com as operadoras. Neste contato específico que está sendo feito, que já saiu pelo que eu entendi, não é possível fazer nesse contrato porque já tinha rodado. Já tinha ido para consulta pública, então, eu acho que não neste momento, nesse não era possível. Mas ele me disse o seguinte, que existe uma possibilidade, sim, que ele ia dar uma olhada, ia me dar um retorno. Ainda não tenho esse retorno, mas que existe, sim, uma possibilidade que ele iria dar uma verificada para poder ver como é que ele podia fazer isso daí. Vou cobrá-lo novamente. Eu te garanto que eu vou te dar um retorno se realmente vai ser possível ou não, mas, a princípio, pelo que ele me falou, ele falou que tinha uma possibilidade. Eu não sei qual é, porque eu entendo o seguinte, existe um contrato e o contrato ele é muito claro, é muito específico. Se você não tiver esse item no contrato, você não consegue colocá-lo a não ser que você faça um aditivo contratual para poder fazer esse tipo de fiscalização. Mas, fora isto. Eu estou, eu queria fazer um trabalho muito mais específico para a rede cicloviária inteira. Onde pudesse ser, de fato, ser vistoriado. Por exemplo, hoje, a guarda metropolitana tem cerca de quase três mil câmeras, que dá acesso a algumas possibilidades. Então, e essas câmeras? Elas no passado, elas não permitiam fazer esse tipo de serviço. Eu conversando, recentemente com algumas pessoas que fazem trabalho para a guarda metropolitana, lá no passado, eu tinha pedido que eles melhorassem a qualidade da Câmera. Eu gostaria muito de ter a possibilidade de usar essas câmeras para alguns assuntos específicos em determinadas operações específicas, na época, era isso. A propósito, eu tinha feito para eles e eles aceitaram. Hoje, nessa última conversa que eu tive com eles. A qualidade da imagem deles melhorou bastante, quer dizer, eu

não sei se é possível fazer por esse caminho. A questão da fiscalização, mas a questão do monitoramento, de verificar o que está acontecendo, talvez seja possível. São coisas diferentes. Uma coisa é eu monitorar e constantemente verificar que aquele local está sendo invadido, no caso aí do filme que você apresentou, foi o modal motocicleta? Isso é uma questão. Nós vamos identificar que lá, o dia inteiro é invadido. Então, a partir daí, eu posso tomar uma providência operacional, informando que ali está sendo cometido uma irregularidade e que está passível de autuação. Eu posso encaminhar isso para a CET tomar providência e a outra coisa é você ter um radar específico para poder fazer essas fiscalizações específicas. Essa fiscalização, hoje ela só é feita através de um contrato, é um contrato, tem o número, tem o número certo de câmeras, que parece que vai ampliar um pouquinho, agora. Nesse último contrato, o número certo de câmeras, tem itens específicos do contrato. Eu vejo, eu vou continuar falando com você, Jean, dando Esperança, que é possível. Se a gente solucionar esse problema, ou de uma forma, ou de outra. Claro, se você está politicamente tratando desse tema, com toda certeza. Eu acho importante, eu acho bastante importante. Eu diria o seguinte. No passado não muito recente, mas no passado, tinha muitos vereadores que eram totalmente contrários a essa implementação da rede cicloviária da mobilidade ativa, de um modo geral. Hoje muitos desses vereadores que se mostravam contrário a esse tipo de implantação, mudou radicalmente de opinião e tem vindo para o nosso lado e tem realmente contribuído nessa construção. Desse novo, é dessas novas conexões, dessa nova rede cicloviária, então com certeza, eu tenho.

01:46:39 Jean: Dawton, você dá umas respostas muito extensas. Eu estou. Você tem que ser mais conciso, cara, perde o foco. Mas, olha, para a gente concluir aqui. Eu entendi tudo que você disse, muito obrigado. Mas, assim, eu queria, primeiro, aproveitar o que o George falou, que ia mandar um abraço para o Camilo Cristofaro, porque deve estar muito frio e vazio a sala onde ele está nesse momento, porque não é a Câmara Municipal. É também queria aproveitar, Dawton, para falar assim, eu entendo todas as suas vontades e as suas proposições. Sei que você é um cara de ideia e que tem vontade, que tem muita gente, na verdade, segurando os seus braços e as suas pernas para eles não andarem e não se moverem às vezes, às vezes. Mas assim, não tem como eu aceitar um não. É inegociável, para mim, porque eu já negociei muitas coisas com a CET e com a SMT. Já tentei negociar, larguras, tipologias, qualidade de materiais, de tudo um pouquinho, de tudo. Eu já tentei ao longo de vários anos e agora, eu uso essa ciclofaixa todo o santo dia, todo o santo dia. Não é um nem dois que

tentam me atropelar. Se eu for atropelado, eu vou ficar muito mais do que chateado, então, eu estou tentando agir enquanto eu estou chateado, enquanto eles jogam a moto em cima de mim, você viu? Eu não sei se você percebeu no primeiro vídeo. Eu não preciso passar, porque está gravado de qualquer forma, que os motoqueiros, eles estão atrás de mim e eles sobem a calçada, eles andam na lateral da ciclofaixa, por entre ela, para me ultrapassar. Eu estou na ciclofaixa de bicicleta, em baixa velocidade, a via está congestionada ou andando, os motoqueiros estão atrás de mim e me ultrapassam na ciclofaixa. Eles me põem em risco deliberado, assim, eu não tenho como aceitar isso, cara, de verdade. Falo isso como seu colega, que a gente está aqui há vários anos e a gente se conversa de várias formas. É inegociável isso. Eu não vou negociar mais. Então assim, preciso muito que você me ajude com essa questão, para que a gente consiga estender os radares para ciclofaixa, porque eu entendo que a CET e a SMT tem um corpo muito reduzido, nem conto com a GCM nem compete a PM, aqui em São Paulo, nem compete a eles. Quando eu passo na frente da PM, tem alguma irregularidade, qualquer coisa do gênero. Eu nem olho na direção deles, porque nem compete a eles isso daqui na cidade. Então assim, sei que vocês não conseguem abraçar o mundo e para isso, existe o fiscalizador eletrônico. Então, eu preciso do fiscalizador eletrônico. Falo isso porque eu já morei em São Mateus a minha vida inteira, conheço o rolê. Sei que, por exemplo, na avenida Aricanduva, tem um poste lá próximo chegando em São Mateus, que ele é trocado a cada dois meses, no máximo, porque diversos carros capotam no mesmo lugar. Sempre no final de semana e depois do segundo carro capotar no mesmo mês e quebrar o poste, ele precisa ser substituído. Eu não quero ser o poste. Porque eu não sou substituível. Então, preciso de um fiscalizador eletrônico, preciso de algo que cerceie os motoqueiros de tentarem me matar. Teve alguém, acho que foi o George que falou que está aqui pelos filhos dele. Não tenho filhos. Não me importo com nenhuma outra pessoa, quero a minha segurança. Vou buscar os vereadores e vou buscar os meios legais possíveis, porque é um direito meu andar de segurança. Estou notificando vocês para que vocês estejam cientes, através desses vídeos e dessa reunião, de que ocorrem infrações que me põe, como usuário, em risco na via. E essas infrações são constantes. São diárias e elas precisam ser fiscalizadas. Daqui para a frente é omissão, e eu vou procurar caracterizar isso dessa forma, para quem quer que seja, entendeu, Dawton, quero mesmo que você me ajude, por favor. Ainda mais que a gente está em ano eleitoral agora que ano eleitoral eu falo que é um ano mágico, onde as flores desabrocham, os pássaros

cantam, as fadas voam e o prefeito trabalha. Então, por favor, me ajuda, está bom, Dalton?

01:51:36 Dawton Roberto Batista Gaia: Entendi, e o que estiver ao nosso alcance, com certeza iremos ajudar a você e todos os outros que estão aqui. É.

01:51:43 Jean: Colocar um laço indutivo a mais, com certeza, está ao alcance da CET, tenho certeza disso, Dawton. Vou procurar você, ao longo do mês, para a gente trabalhar nessa possibilidade, porque a gente tem que fazer acontecer.

01:51:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Está convidado a vir aqui na Secretaria para a gente conversar pessoalmente.

01:51:59 Jean: Olha que eu cobro, não convida aqui, eu cobro.

01:52:04 Dawton Roberto Batista Gaia: Não precisa cobrar, é só ligar. Você tem meu telefone, pode ligar e falar: estou indo aí. Se tiver com espaço na minha agenda, eu vou te atender no mesmo dia. Não precisa nem marcar. Está feito o convite.

01:52:17 Jean: Muito obrigado, Dawton. Tchau, tchau pessoal. Boa reunião para vocês. Eu só vim mesmo fazer essa participação especial. Bom dia e bom serviço para todos.

01:52:29 Michele Perea Cavinato: Obrigada, Jean, Dawton, a gente acabou pulando a parte de. Vamos lá. Das atualizações, transposições cicloviárias, a ponte de Jaguaré já foi falado um pouco, mas tem ciclopassarelas e demais pontes. A Léa preparou uma arte. Eu posso compartilhar ela?

01:52:43 Dawton Roberto Batista Gaia: Por favor.

01:52:43 Michele Perea Cavinato: Então vamos lá, vamos lá.

01:52:46 Dawton Roberto Batista Gaia: Não vamos perder o trabalho da Léa. O trabalho, ficou muito bom. Aqui são as pontes existentes no Pinheiros e no Tietê. Se não me falha a memória, são cinquenta. São trinta e quatro pontes. Aí tem as pontes, o vermelho são as propostas de ciclovias, ou ciclopassarelas proposto aqui.

01:53:28 Michele Perea Cavinato: Essas são as existentes.

01:53:29 Dawton Roberto Batista Gaia: São as existentes. Ah, desculpa, o vermelho são as existentes. A rede cicloviária existente nas pontes. Aí essas daqui são, é o que nós estamos propondo para esta gestão ainda. O senhor Fernando, da ponte Tatuapé, o Ricardo Izzar, Ponte do Piqueri, Joemir Bettin, ponte do Morumbi, Caio Pompeo de Toledo, ponte do limão, que é Ademar Ferreira da Silva e ponte do Jaguaré, que já tem aí o projeto que está sendo praticamente judicializada, e a freguesia do Ó.

Essas são as novas propostas que nós temos para esta gestão, ainda. O que não estiver no processo da PPP, vai estar na nossa proposta do cento e cinquenta e sete. E aí tem um. Na verdade, a numeração das pontes, a relação das pontes. Um mapa geral, ainda com as existentes e o sistema proposto para o Pinheiros e para o Tietê. O último slide, acho que é o último. As pontes nas marginais, que o sistema ciclovia existente e proposto. É uma apresentação rápida, que vocês estão pedindo. A questão das expansões, É apresentação rápida. Depois nós vamos colocar lá no nosso encaminhamento da data da reunião para vocês, para vocês terem acesso. É claro que, nós só colocamos, nesse caso, as transposições sobre Rio Pinheiros e o Rio Tietê, que é realmente é o grande desafio dessa cidade. Fazer essa proposta. E lá no finalzinho, tem a Jurubatuba. Fora isso, tem os viadutos na cidade que estão dentro do nosso plano cicloviário que nós não colocamos nessa proposta aqui, mas dentro das nossas propostas, tem outras transposições, que é sobre os viadutos. Acho que é isso. Acho que alguém levantou a mão, que está com a mão levantada.

01:56:20 José Renato Bergo: Tudo bem, pessoal, colegas cicloativistas, pessoal da CET, Dawton, Michele, Jackeline. Eu queria aproveitar, porque eu não peguei o início todo, mas eu sei que a gente está falando agora sobre aonde vão ser aplicadas as próximas infraestruturas. E eu queria fazer uma pergunta específica sobre o Cambuci, Aclimação. Ali, a gente tem algumas seções, que estão perdidas ali naquela região. Então, eu queria, primeiro, já perguntar especificamente sobre isso. O que vocês estão pensando para o Cambuci? Porque eu não vi nenhuma indicação ali, a não ser na Lins, tem uma conexão da Lins, que está há anos lá para ser feita também, não é feita. Me fala um pouquinho mais, por favor? Tem informação?

01:57:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Você está falando de manutenção ou de novas propostas?

01:57:26 José Renato Bergo: Novas propostas, manutenção é básica, eu sei que vocês vão fazer. Acho que a ciclovia proposta, a ciclofaixa lá da Pedra Azul já está funcionando super bem. Eu passo ali, muitas vezes tem gente correndo, gente passeando, mãe com criança, entregador. Está começando a ter gente ali, mas tem, vou falar agora, ciclovia que para fazer conexão com a Bernardino de Campo, por exemplo. Que é aquela rua, a José de Queiroz Arruda, que seria a via natural de ter uma ciclofaixa, ela sai ali da Ana Rosa e vai acabar lá embaixo, na conexão com a Topázio. Essa é uma via supernatural, para ter uma estrutura, eu quero saber se está programado, se não, precisava botar isso no radar. Porque, sabe o que acontece ali, eu também passo por ali, todo mundo ciclista, obviamente,

vem na contramão. É um caminho natural, a gente sai ali da Aclimação, Machado de Assis e pega a José Queiroz Aranha, porque ela é uma via mais plana e todo mundo vai na contramão. Eu já vi entregador subindo ali, carro, quase pegando, motoboy também. Está para acontecer acidente ali, porque é um caminho natural, tanto para descer, quanto para subida, o ciclista. Então, eu quero entender se vocês estão pensando, ou se não, acho que vale a pena colocar no balaio de novas propostas e eu posso ajudar a pensar nisso aí, porque ali é um lugar que tem espaço, dá para fazer, inclusive um buffer, precisa, inclusive fazer, não sei porquê não fizeram. A subprefeitura da Vila Mariana com a Sé, não fizeram, que é reformar o asfalto ali, que é horroroso. É um asfalto horroroso, aquele da José Carlos Aranha, enfim. Então eu queria entender isso.

01:59:32 Ricardo Airut Pradas: Está compartilhando a minha tela, Michele.

01:59:35 Michele Perea Cavinato: Então, para mim, está parecendo preta, a da Jackeline, está em ordem, segue. Só a minha que não está aparecendo.

01:59:46 Ricardo Airut Pradas: Eu acho que essa estrutura é o que está previsto, não sei se é exatamente essa área que você está falando. José Queiroz, Ary Fernando de Paula e Camirim. Com essa tipologia. Vamos ver aqui.

02:00:05 José Renato Bergo: Vamos ver aqui. Então eu estou conseguindo ver aqui.

02:00:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Não abriu para você.

02:00:27 Michele Perea Cavinato: Pra mim aparece agora. Ciclofaixa João, José de Queiroz e a próxima é um desenho esquemático, Ricardo. Todos veem?

02:00:36 Ricardo Airut Pradas: Acho que era isso que está. Não sei se é esse o local que ele está falando.

02:00:43 José Renato Bergo: Eu estou dando uma olhada aqui, é que eu estou no celular é difícil olhar direito. Se desse para colocar.

02:00:51 Ricardo Airut Pradas: A gente pode passar depois para você dar uma olhada. A gente faz uma listagem do que tem na próxima cento e cinquenta e oito para listar direitinho o que está na região do Cambuci, Aclimação, acho que dá para colocar na pauta e a Michelle envia para vocês. Pode ser assim?

02:01:10 José Renato Bergo: Está, essa aqui eu estou vendo agora, é lá na Itaquera, não é do Cambuci essa aí. Essa não, então acho não está prevista, acho que são nomes parecidos.

02:01:21 Ricardo Airut Pradas: Na rua?

02:01:23 José Renato Bergo: É José Queiroz Aranha. Ela sai da Ana Rosa, tem a estação de metrô, tem uma rua que é fluxo contínuo, sai direto ali e vai acabar na Topázio aonde tem uma ciclofaixa, na rua topázio. E desce em direção à avenida Aclimação, Então, a topázio tem ciclovia.

02:02:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Vê se consegue ampliar um pouquinho.

02:02:05 Ricardo Airut Pradas: Estou tentando ampliar

02:02:06 José Renato Bergo: José Queiroz de Aranha, parece que é essa. Exato.

02:02:14 Ricardo Airut Pradas: Essa está no cento e cinquenta e oito. Vai ligar aqui a Paula Ney.

02:02:18 George Queiroz: Isso. Exato. Paula Ney e Topázio. Perfeito. Eu já vou até comentar, não sei como é que está o desenho técnico. Fico feliz que tenha essa indicação, porque de fato, é uma via que todo mundo pega. Eu vejo todo o dia alguém subindo na contramão ali, mas é uma via que precisa primeiro pavimentar, ela está totalmente esburacada. Quem desce ali, desce pulando, então precisa fazer. Depois, acho que o desenho técnico, ele tem um dos lados, que eu estou entendendo, que você vai colocar onde tem os edifícios que são históricos de arquitetura, e ele tem uma via inteira de estacionamento do lado para quem desce do lado esquerdo. Eu não acho que tem que perder esses estacionamentos. Mas, eu acho que tem que fazer um buffer, diminuir o espaço do carro porque tem duas vias que não fazem, não tem nem demarcação. O cara anda no meio da via. Porque é uma via larga. Dá para fazer um buffer, manter o estacionamento, colocar a ciclofaixa e tirar o estacionamento do outro lado, porque a maioria, é só garagem, então tem tudo a ver. Esse lugar aí vai ser uma boa conexão. Isso, obrigado.

02:03:40 Ricardo Airut Pradas: O corte esquemático da sessão é esse que está na tela agora está num dos bordes bidirecional. É o bordo do lado que vai em direção a Vergueiro.

02:03:59 José Renato Bergo: Eu caí na ligação, tudo bem, o corte temático, eu não vi.

02:04:07 Thomas: Volta na funcional ali.

02:04:10 Dawton Roberto Batista Gaia: O direito, no sentido Vergueiro. Bordo direito, no sentido Vergueiro.

02:04:19 Ricardo Airut Pradas: É isso que você quer, oh, Thomas?

02:04:23 José Renato Bergo: Eu queria ver o corte esquemático lá, de qual que é o desenho. Mas.

02:04:32 Thomas: A Vergueiro? Vermelho com duas linhas. O desenho da linha azul, não está fazendo

sentido com esse desenho do Street mix. Porque a linha azul, está do lado esquerdo da via, vamos dizer dessa forma.

02:04:48 José Renato Bergo: Exatamente.

02:04:48 Thomas: Street mix, ele está direito.

02:04:51 George Queiroz: É.

02:04:52 Ricardo Airut Pradas: Na verdade, o corte que vem na direção da Paula Nei para a Vergueiro, olhando do outro jeito, olhando desse jeito, o corte.

02:05:05 Thomas: Ah, está, o corte está estranho, está invertido.

02:05:09 José Renato Bergo: É, está invertido.

02:05:10 Ricardo Airut Pradas: Invertido, se você for olhar da Vergueiro para a Paula Nei. Da Paula Nei para a Vergueiro, é esse corte.

02:05:18 Thomas: Ah, está. Então é o que o Bergo falou, é que a linha azul está do lado esquerdo da José de Queiroz Aranha. O que o bergo está falando é justamente fazer do lado direito, que é praticamente inteiro guia rebaixada.

02:05:30 José Renato Bergo: Não, eu estou falando, justamente, do lado para quem desce, vamos supor. A gente está saindo da Ana Rosa e vai em direção, do lado esquerdo, a ciclovia vem margeando do lado esquerdo, porque é muito mais seguro. Você tem uma calçada onde tem ciclovias, não tem a calçada onde tem os carros parados, você joga esses carros, separando da ciclofaixa com buffer e tira do outro lado o espaço de estacionamento, porque ele já não existe do outro lado. Todas as casas ali, a maioria tem entrada de garagem. Eu acho muito mais perigoso você colocar uma ciclofaixa aonde tem muitas garagens, porque é entra e sai de carro toda hora, do que do outro lado, onde os carros vão estar praticamente estacionados e você está passando. Como é a Xavier de Toledo, a Xavier de Toledo tem essa configuração, que tem uma ciclofaixa do lado esquerdo descendo, tem o buffer e tem os carros. É exatamente isso que precisa fazer ali, nessa nessa faixa, porque vai ficar muito mais seguro. Isso é minha opinião.

02:06:58 Thomas: Então, acho que esse projeto para esse funcional está de acordo com o que o Bergo falou.

02:07:04 Ricardo Airut Pradas: É pelo que eu entendi também, sim, eu entendi.

02:07:06 Thomas: Isso:

02:07:07 Dawton Roberto Batista Gaia: Ele está de acordo, exatamente o que ele está pedindo, está atendendo exatamente o que ele está pedindo, ele só está invertido. O corte está invertido no mapa.

02:07:16 Ricardo Airut Pradas: O corte está olhando para cima, não para baixo, que é o sentido das pessoas.

02:07:20 Thomas: Estão conflitando só por essa coisa da orientação mesmo.

02:07:27 José Renato Bergo: Perfeito, então.

02:07:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Pode você ficar com a seta.

02:07:31 George Queiroz: Já aproveitando, desculpa, Dawton, já aproveitando para otimizar aqui. Fora essa conexão que é muito importante para essa região do Cambuci, da Aclimação. Depois a gente tem lá em cima, na Polidoro, uma coisa meio maluca, que está lá há muito tempo, a gente não sabe o que vai acontecer. Vocês têm propostas para isso? O que vai rolar? Sabe o que eu estou falando? Que vai ali, da avenida Aclimação, tem uma subida, vai dá na praça. Aí a praça contorna, não vai nem para, não vai nem para avenida Aclimação, porque seria o sentido lógico para chegar na Conselheiro. E nem vai, também, para baixo, onde seria a indicação para ir lá para a baixada do, Glicério não, para o largo do Cambuci. Então, o que é que vai ter ali, na Polidoro? Vai deixar que daquele jeito ainda?

02:08:29 Dawton Roberto Batista Gaia: Cara, você sabe que eu estive lá há pouco tempo, eu não.

02:08:39 Ricardo Airut Pradas: Está compartilhando outro aí.

02:08:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Compartilhando.

02:08:45 Ricardo Airut Pradas: Desculpa, eu acho que também é dos cento e cinquenta e oito quilômetros.

02:08:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Aumenta um pouquinho mais.

02:08:55 Ricardo Airut Pradas: Aumento, está aqui existente. A proposta, a estrutura planejada é pontilhada e tem a outra a construir que essa. Vem a avenida Aclimação, faz a volta toda na avenida Aclimação até engatar na Moniz de Sousa e Pedra Azul. E o corte seccional seria no centro da via. Essa aqui, na avenida Aclimação.

02:09:26 George Queiroz: Já falo o seguinte centro da via, ali é uma via de descida rápida. Eu acho temerário a gente ter, no centro da via, sem ter elevação. Por exemplo, lá na avenida, na região de Itaquera, agora esqueci o nome da avenida. Ela tem uma elevação no meio, a gente consegue passar lá sem muito problema. Eu acho que aqui, essa avenida rápida, como ela é, com ônibus, carro,

motoboy, no centro da vida, é muito perigoso, muito mesmo. Não é pouco não. Então acho que já pode começar a rever porque é só passar lá para vocês entenderem o que é.

02:10:18 Ricardo Airut Pradas: Pois é, se fosse ciclovia e não ciclofaixa.

02:10:27 José Renato Bergo: É, tem que ser elevada. Se vai colocar no centro, vai ter que ter uma separação. Minha opinião vai por aí. Eu passo ali muitas vezes, sabe o que acontece no final das contas, o ciclista acaba preferindo ir na lateral, naturalmente. Ele vai no meio dos carros, porque é mais seguro. No meio, você está se arriscando de ambos os lados, desde o cara que está subindo, quanto o cara que está descendo.

02:11:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que tudo bem, vamos observar isso. Eu vou ver como é que está o projeto. O projeto vai ser contratado. Em vez de ter que apresentar a proposta e a proposta é a que. Está na ciclofaixa ou ciclovia nesse caso aqui? Não estou conseguindo enxergar.

02:11:27 Thomas: O Gregório escreveu no chat que a Aclimação está previsto ciclovia.

02:11:31 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, pronto, está resolvido, está atendendo o que o Bergo está falando. Eu lembro da proposta inicial da Aclimação, era uma ciclovia, desde o início era uma ciclovia. Ou, uma ciclofaixa com todos os cruzamentos elevados para garantiro cruzamento com segurança, todos os cruzamentos de segurança, fazendo ampliação dos passeios na chegada da bicicleta. Na época, eu lembro que tinha um problema estrutural, o problema era financeiro mesmo, fazia ciclovia, custaria muito alto valor. Custaria muito alto e terminou fazendo uma proposta de fazer com os elementos separadores. Com algum elemento mais forte ao longo da ciclofaixa, mas em todos os cruzamentos que eles não são muito distantes. Fazer um avanço de passeio, ou seja, no cruzamento. Ele seria elevado. Mas precisa ver como é que está. Como é que está a proposta, agora eu não estou lembrando. Mas de qualquer forma, eu acho que a observação que o Bergo está fazendo é muito significativa. Porque é um usuário da via. Isso, para nós, eu acho muito bom. Nós vamos observar e a ideia de fazer as regionais e trazer os projetos para poder discutir, exatamente para poder debruçar sobre essas questões para gente discutir abertamente, tudo isso que está se propondo. Acho que é isso. Gente.

02:13:20 José Renato Bergo: Perfeito.

02:13:21 George Queiroz: Meio-dia. Nós já passamos uma hora. Tem mais alguma coisa, Michelle?

02:13:27 Michele Perea Cavinato: Então, vamos lá. Primeiro, Thomas levantou a mão isso.

02:13:33 Thomas: É, eu acho que a confusão que está rolando aqui com a aclimação, é o tipo de coisa que a gente consegue resolver nas reuniões regionais, pegando o ciclista da região, ciclistas da região, Gregório, alguém do planejamento, acho que é o Gregório, e se tiver mais alguém envolvido no projeto, ou seja, terceiro, seja outra área da prefeitura, incluindo essas reuniões. Eu acho, já vou sugerir para a semana que vem fazer uma reunião extra para ver todos esses projetos dos cento e cinquenta e oito quilômetros. Pelo menos apresentar o que foi pensado, qual rota via, o que é ciclovia, o que é ciclofaixa, para facilitar, já nas próximas reuniões e nas regionais que forem marcadas depois.

02:14:26 Michele Perea Cavinato: Deu uma falhada, Thomas, quer concluir? Ah, não, você fechou aqui já.

02:14:31 Thomas: Então, é marcar uma reunião extraordinária para a gente falar desses funcionais dos cento e cinquenta e oito quilômetros, não sei quem desenhou eles. Deve ter sido o Gregório ou alguém da equipe para falar: olha, essa avenida a gente pensou na esquerda, na direita, no meio elevado, ciclovia, ciclofaixa. Porque aí se tiver pelo menos um ciclista de cada reunião, a gente consegue falar esse tipo de comentário. Olha, esquerda tem garagem, direita, tem motos e esse tipo de comentário de usuário da via, de quem conhece a via.

02:15:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Tudo bem, só precisamos ver, acho que o Gregório vai conversar com a Márcia, para poder dar uma resposta, não é Luís? E assim que ele tiver uma resposta, ele manda para nós, aí a gente repassa.

02:15:29 Luís: É isso mesmo, Dawton, eu vou conversar aqui com a Márcia, conversar também com o superintendente, a gente organiza e faz as reuniões, sem problema.

02:15:40 Dawton Roberto Batista Gaia: Está bom.

02:15:41 Michele Perea Cavinato: Dawton, tem uma última pauta. Quais as ciclofaixas foram ou tem planos de serem alargadas após o recape?

02:15:50 Dawton Roberto Batista Gaia: Não sei se o Luís teria condições de responder isso muito bem. Porque, embora esse assunto esteja comigo, até coloquei aqui na pauta para poder responder. Porque este na colocação do Luís. Ele terminou respondendo muito bem, isso depende realmente de tudo o que está sendo feito na via. Estamos fazendo neste momento, nós estamos juntando os mapas, da rede cicloviária, do plano cicloviário proposto, com todo da proposta da faixa azul. São dois projetos significativos, que um vai terminar impactando no outro. E claro que a ideia é tirar, hipótese

alguma, desestruturar a rede cicloviária. Não existe a possibilidade, no nosso planejamento. Não tem esse pensamento de reduzir a largura da rede cicloviária. Ao contrário, a gente tem propostas de fazer essa ampliação, mas nós temos que compatibilizar também com tudo que está sendo feito na cidade. Então, um projeto não pode inviabilizar o outro. É isso que a gente tem que colocar. Acho que a resposta para essa pergunta é essa mesmo, os projetos que estão sendo propostos. Nós estamos falando, não estou falando só de faixa azul. No caso da Benjamin Mansur, nós estamos fazendo um trabalho com a Secretaria do Verde que eles vão fazer o corredor verde ali no meio da Benjamin Mansur, então, e a ideia é compatibilizar todos esses trabalhos. Tem várias outras propostas, que nós estamos fazendo. A ideia de fazer, eu tenho insistido em falar, não ciclofaixas, não ciclovias, mas intervenções urbanísticas capazes de atender a demanda do ciclista. De quem pedala e de quem caminha, ou seja, áreas com caminhabilidade e áreas do ciclista. Pedalar com segurança. Essa é a proposta que vai, de fato, resolver todos os problemas de segurança para quem pedala e quem caminha nessa cidade. Uma cidade muito mais humana, é muito mais capaz de atender essas necessidades, como o George colocou, todos nós sonhamos em dar a possibilidade dos nossos filhos poderem pedalar ou andar livremente nessas áreas. Nessas intervenções urbanas que nós estamos propondo aí. Mas que é isso agora?

02:18:41 Michele Perea Cavinato: Isso, Dawton. As pautas estão esgotadas, só destacando os dois encaminhamentos. Primeiro, conversar com a Márcia sobre a volta das reuniões regionais e o segundo é criar uma tabela mensal com as atualizações de estruturas cicloviárias. Tanto manutenção, quanto implantação. Acho que o Thomas levantou a mão.

02:19:05 Dawton Roberto Batista Gaia: Levantou, sim, o Thomas e o George. Nós vamos encerrar as inscrições agora. Deixa o Thomas e o George falar, nós vamos fechar nossa reunião. Vamos lá, George.

02:19:16 George Queiroz: Não só como. A gente tirou esse final para um pouquinho de varejo. Eu queria, depois você me atualizar teve justamente, esse caso da menina do projeto do corredor verde, lá da Benjamin Mansur. A pessoa te procurou, só me atualizar, porque a gente ficou com um temor de que houvesse um pedido de paralisação de obra, por conta disso. Isso era nosso temor, porque vamos dizer, a parte desse projeto do verde, estava num estágio anterior. Eles estão fazendo o projeto, encaminhando para a Secretaria. Enquanto a ciclofaixa já passou por todos os ritos, é de ano. Mas, de qualquer forma, obviamente, a gente teve uma reunião super boa a eu fui até numa reunião do cades

para falar e a gente, obviamente, a ideia de ter um bom canteiro verde junto à ciclofaixa. Para a gente, obviamente faz bem, mas já que a ciclofaixa já começou a obra. É importante que fique pronto. o quanto antes, porque é proteção de vida. Então, só para a gente manter esse contato. Acho que talvez, até quando tiver reunião regional, poder falar sempre com a Luciana, mas a gente bater essa bola, eu vi que eles chegaram. Essa Luciana é super bem intencionada e aí depois a gente marcar justamente o lance do resto da Corifeu, vamos fazer isso. Como é que é a, como diz a tensão, de vontade de ver as coisas ficar pronta, começa a ficar grande. É isso, obrigado.

02:21:09 Dawton Roberto Batista Gaia: Então está bom, eu acho que o Thomas abaixou a mão e vamos encerrar nossa reunião. Só para te responder, George, eu falei com a Luciana, ela está super aberta. Eu falei para ela que o nosso processo está bem adiantado, que nós iríamos começar já a fazer a nossa parte, deixei bem claro, era só pedir para a gente poder conversar um pouquinho antes para a gente poder demarcar exatamente onde acaba a nossa transmissão, onde começa a dela. Eu falei que estou super aberto, nós vamos marcar essa semana ainda uma vistoria conjunta para a gente poder, para a obra deles, não inviabilizar a nossa. É isso. Basicamente, é isso.

02:21:50 George Queiroz: Quando for, me chama também. De repente a gente já continua aparelho da Corifeu, que tal? Chama o pai, obrigado.

02:22:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Gente, muito obrigado a todos, agradeço a nossa reunião. Foi muito mais uma vez bastante produtiva, embora longa, mas bastante produtiva. Uma boa tarde a todos, muito obrigado.

02:22:16 José Renato Bergo: Obrigado. Boa tarde a todos, até a próxima.

02:22:19 George Queiroz: Valeu. Um abração.

02:22:22 Jackeline Morena de Oliveira Melo: Obrigada, pessoal. Até a próxima, boa tarde. Obrigado até.