

CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

Horário: online

Data: 06/08/2024

Participantes

Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB
Allan - ABRACICLO
Ana Jacob – DP/CET
Áquilla Couto - Conselheiro CTB e ABRAMET
BERGO – CicloCentro_SP - Conselheiro CTB
Cassio Alves – DP/CET
Marcus Buelloni – DP/CET
Celia
Daniela Mangini – Imprensa/CET
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT
Eduardo Reis – SPTrans
Fabio Saraiva - Imprensa/SETRAM
George Queiroz - Conselheiro CTB
Guilherme Moraes da Silva - Conselheiro CTB
Kristofer Willy - Conselheiro CTB
Lea Lopes – SMT/AT
Luccas Bernacchio Gissoni – SMT/AT
Lucian CTB - Conselheiro CTB
Luciene – DR/CET
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Milo Araujo - Conselheiro CTB
Nathalia Marinho – SMT/AT
Rodrigo Landim – SMT/AT
Rogério Viduedo - Conselheiro CTB
Sergio Amaral – GMC/CET
Ricardo Pradas – SMT/AT
Tatyana Costa – DCO/CET
Ilana Berezovsky Frigieri – DCO/CET
Thomas Wang - Bike Zona Sul - Conselheiro CTB
Vanessa Gac Leal - SETRAM/AT
Yang - SPTrans

Pautas:

1. Apresentação: Implantação e Manutenção das Estruturas Ciclovias – SMT / Dawton

2. Apresentação: Projeto de Lei de Orçamento para 2025 – SMT / Luccas
3. Expansão da Ciclofaixa de Lazer - SMT / Dawton
4. Manutenção das estruturas cicloviárias: Ampliação da largura – SMT / Dawton
5. Ciclofaixa Vergueiro / Liberdade – SMT / Dawton
6. Estrutura Cicloviária Mutinga – CET DPM / Cássio
7. Criação de uma nova e atualizada Cartilha do Ciclista – Sérgio Ricardo / GMC, Tatyana e Ilana / DCO (Dptº responsável pelos cursos para ciclistas)
8. Lista de ciclovias e ciclofaixas presentes em vias que serão recapeadas:
 - a. Lista: Segundo a Superintendência de Engenharia de Tráfego – SET, não há informações oficiais quanto a programação de fresa e recape.
 - b. Medidas tomadas para garantir a segurança do pedestre: Segundo a SET, as medidas de segurança são listadas para cada via durante o período de obra e essas vão desde banners informativos até o uso de material de sinalização temporária, como cones. Caso não seja respeitado, a fiscalização é feita pela CET. Em locais mais críticos, que tenham velocidades mais altas, essa sinalização poderá ser reforçada pela CET.
9. Invasão das ciclovias pelas motos:
 - a. A quantas anda a licitação dos radares? [Com relação à fiscalização eletrônica, informamos que o decreto 63.347, de 11 de abril de 2024, proíbe novas implantações de radares. Quanto à fiscalização realizada por agentes, essa é feita de forma rotineira e faz parte das atribuições da equipe operacional em campo.](#)
10. Remoção da sinalização de 40 km/h nas faixas e banners da Ciclofaixa de Lazer

00:12 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom dia a todos. Mais uma vez, nós estamos aqui dando início à Reunião da Câmara Temática Bicicletas. Hoje, nossa pauta é um pouco extensa. Vou tentar ser o mais breve possível, porque na nossa pauta ela é bastante extensa aqui. Na verdade, os assuntos são muito extensos. Eu acho que vou já começar com as apresentações, as implantações. Bom, vamos lá. Vamos começar com as novas implantações, novas estruturas. Hoje, nós chegamos a 743 quilômetros, lá no nosso registro das fotografias, das implantações, e nós estamos com mais algumas estruturas que estão em implantação, estão quase concluídas, na verdade, elas estão bem próximas da conclusão. Nós temos, hoje, a João Batista Conti, que são as duas concorrências, 002 e 003, João Batista Conti, Abraão Ribeiro, Raimundo Pereira de Magalhães e Jacu Pêssego. Essas três são obras que foram contratadas pelas concorrências, estão sendo executadas. João Batista Conti está ficando muito boa, nós tivemos, nesta semana, para fazer uma vistoria, ela está ficando com essa estrutura. Realmente, ficou uma ciclovia bem bonita, no meio das árvores, serpenteada, ela realmente está ficando bem legal. João Batista Conti, a chegada dela, o finalzinho dela, uma rampa bem vantajosa, vamos dizer assim. Na PPP da Habitação, o que nós temos na PPP da Habitação? De tudo o que já foi implantado, o que acrescentou este mês foi a Maria Cândida, que está sendo concluída, para ser mais exato, ela está sendo concluída hoje. Na verdade, ela concluiu ontem à noite, faltava uma ilha bem pequenininha. Então, ela foi concluída ontem à noite e aí está a Maria Cândida. Antônio Carlos da Fonseca é uma estrutura que está sendo feita agora, tem cerca de 2.300, 2.400 metros, está sendo feito esse tratamento em cima do paralelepípedo, tem uma tela que se coloca para a massa, para garantir a qualidade do serviço, no paralelepípedo. Você põe uma tela e depois vem com a massa e com o

pavimento em cima, isso garante que o pavimento não venha correr nesse percurso da ciclovia. Então, é uma tela de nylon que se coloca para poder garantir a aderência da ciclovia. Naquela foto anterior, a gente estava mostrando uma parte dela que é sobre o passeio, que realmente está ficando bem legal, e a manta que coloca o plástico embaixo, em cima desse plástico, vai uma malha de aço, para garantir a qualidade da ciclovia. Bom, os próximos serviços, nós falamos de PPP ainda, estamos na parte da PPP. Os próximos serviços da PPP nós solicitamos emissão de OIS, que é a ordem de serviço, a Cisplatina, José dos Reis, nesse lote. Tem um lote específico, é o lote 1, que é essa região de Piranga, uma parte da Zona Sul. Então, desse trecho, desse lote, nós temos lá o Agostinho Gomes, que já foi entregue, a Nossa Senhora da Saúde que foi entregue e as outras estão em obras, como a gente está colocando. Ou seja, as próximas que nós estamos fazendo são essas que estão com ordem de serviço, que nós solicitamos, a Coab que vai emitir essas ordens de serviço. Lote 5 está concluído lá a Apucarana, a Astarte e Carlos de Campos. Tem mais as próximas que nós estamos pedindo que sejam emitidas as ordens de serviço, a Airton Pretini, a Tamar Pereira de Baus e a João Boemer. Essas já estão também lá para ser emitida a ordem de serviço. No Lote 7, nós temos em obras a Maria Cândida, que estou falando que acabou ontem à noite, para falar a verdade, e já foi sinalizada. Faltava apenas uma ilhazinha lá, que na vistoria que nós fizemos nós identificamos que faltava fazer a ilha e já fizeram a ilha, e José Maria Fernandes. Do lote 9, nós temos lá Benjamin Mansur, que foi concluída, Corifeu de Azevedo Marques, trecho 1, que foi concluído, tem o trecho 2, que nós estamos buscando recursos para poder fazer esse trecho 2 e a Vital Brasil, que já foi concluída também. Então, as três próximas que nós pedimos que emitissem a ordem de serviço são a Debal Estreza, a Camargo e a Azul da Cunha. No lote 10, é um lote que é totalmente novo, ele está sendo elaborado no termo de convênio novamente, que inclusive ampliou esse lote. Ele tinha apenas 20 quilômetros e terminou ampliando para 26 quilômetros. É toda a região da Zona Leste. Então, tem lá a Forte do Leme, a Satélite, André de Almeida, Luiz Pires de Minas, Manoel dos Santos Braga, Riacho dos Machados, Adriano Bertozzi, Shinzabudo Mizutani, Serra de São Domingos e José Pinheiros Borges. Quer dizer, a maior de todas aí, José Pinheiros Borges e a Sra. Andréa Fernandes. As duas juntas dão quase 11 quilômetros, mas esse nós estamos no finalzinho da assinatura do contrato para poder emitir as ordens de serviço. No Lote 11, nós temos a avenida Queiroz Filho, a Potsdam e a Imperatriz Leopoldina, que são as próximas ordens de serviço que vão ser emitidas para ser executada a obra. No Lote 12, nós temos lá concluído a Manuel Gaia e a Duarte Azevedo e temos Virgília Rodrigues Alves, Maria Amália Lopes de Azevedo, Antônio César Neto e Benjamim Pereira, são as próximas que vão ser solicitadas para emitir a ordem de serviço e concluir essas obras. Essas ordens de serviço emitidas são cerca de 20 quilômetros. Então, a gente está dizendo, nós estamos conversando com as empresas que a gente consiga implantar a partir desse mês com essas ordens de serviço e resolver os problemas administrativos de todo esse processo, que nós conseguimos fazer cerca de 12 a 15 quilômetros por mês dessas obras da PPP da Habitação, desse convênio entre a SMT e a Coab. Estão aí as próximas ordens de serviço que nós estamos colocando aqui, mais ou menos o total de cada uma. Está dando cerca de 20 quilômetros de total nas próximas ordens de serviço. É isso. Manutenção das estruturas cicloviárias. Bom, é o nosso contato lá de 64 milhões, que foi publicado no dia 15 de junho de 2023. Temos lá 266 quilômetros já vistoriados, ordens de serviço emitidas 73 quilômetros e manutenção concluída 24 quilômetros. Das manutenções finalizadas, são todas essas aqui. São cerca de 26 ou 27 quilômetros, se me falha a memória aqui, são 26 ou 27 quilômetros. Estou afirmando que essas manutenções que estão sendo feitas realmente estão muito boas. É isso. A gente vai avançar bastante

na questão da manutenção e não podemos esquecer o seguinte, que é uma manutenção permanente. O mais importante de tudo isso é que é uma manutenção permanente e isso vai permanecer constantemente fazendo toda a manutenção até que se chegue ao final da manutenção. Pode cumprir? Tem gente que não consegue. Bom, finalizadas, Vila Prudente, as cinco vias que foram plantadas. Benjamin Constant e Marquês de São Vicente. Essas são as vias que estão em andamento. Então, nós temos aí a Alguetales, Luiz Carlos Berrini, Marquês de São Vicente, Jabaquara, trecho 1 e 2, e trecho 3, Benjamin Constant, Aratãs, Hebe Camargo e Jacu Pêssego. Todas essas já deram início e estão bem adiantadas, todas elas no processo de manutenção. Eu não vi quanto deu essa quilometragem. Tem mais ou menos uns 16 quilômetros aqui que estão em andamento. Está aí a Benjamin Constant. A Marquês de São Vicente, que está ficando realmente muito legal. Jacu Pêssego, é enorme essa ciclovia. A gente tem, se não me engano, 6 ou 7 quilômetros de extensão nessa ciclovia. Depois tem a Hebe Camargo, que está sendo reconstituída. Realmente está ficando muito boa. A Avenida Jabaquara. A Aratãs que começou acho que essa semana. A Berrini, que também é uma ciclovia enorme que vai demorar bastante tempo para recuperar tudo que está lá, mas já está sendo feito, esse é o processo da avenida. Eu acho que tem mais fotos da Berrini. Então é isso. É um hidrojato a vapor que retira toda a pintura, renova praticamente todo o passeio, vamos dizer assim, e, quando aplica a tinta, ela aplica com uma qualidade que vai durar muito mais tempo. Não é simplesmente colocar sobre o que estava lá. Então, foi retirada toda essa tinta que estava já se soltando e está sendo aplicado o novo plástico a frio, que realmente a qualidade dela termina ficando muito boa. Bom, Ordem de Serviço da Avenida, que são as próximas, Nazaré, Jaguará, Vila Guilherme, Jânio Quadros, 9 de Julho, que é o viaduto 9 de Julho, para a gente poder melhorar aquela ciclo que está lá na 9 de Julho. Ela é pequenininha, tem 275 metros. É Cambuci, Nazaré 2, e o Parque São Rafael. Por enquanto, tem algumas suspensas, a gente está aguardando a elaboração de projetos. A gente não pode esquecer que todas essas ciclos, que estão sendo feitas na manutenção, nós dependemos dos projetos que estão sendo elaborados pela CET. Então, é elaborado o projeto pela CET, nós emitimos uma Ordem de Serviço, é feita toda uma parte administrativa, replanejamento, o planejamento de tudo que vai ser usado de material e vai em frente. Quais são as próximas estruturas aqui? É a Chácara Santo Antônio, Costa Carvalho, Eliseu de Almeida, Eliseu de Almeida a gente tem que fazer um tratamento lá especial. Jardim Helena, Parque São Rafael, Jaguaré, Tancredo Neves, Norma Pierucci Giannotti, que é a continuação da Marquês, lá precisa fazer um tratamento de pavimento, que realmente o pavimento lá está muito ruim, os trechos do pavimento. Martiniano de Carvalho, Miranda de Azevedo, Monotrilho, que está sendo implantado lá, realmente está ficando bom também. São João, São Miguel, faltavam umas travessias, a São Miguel acho que foi assunto até da reunião anterior, faltavam algumas travessias, nós estamos repintando. A Visconde de Taunay. Bom, acho que é isso. Não sei se alguém tem alguma dúvida com relação a isso que foi colocado até agora. Não sei se alguém tem alguma pergunta, alguma coisa, senão nós vamos continuar.

17:11 George Queiroz: Bom, vamos lá. Até o Sena colocou ali, pelo ritmo que eles estão falando ali, nós vamos chegar talvez a mais 40 quilômetros de estrutura cicloviária até o fim do ano, 40 e pouco, 50, um pouco mais, um pouco menos. O que nos resta é frustrante, pelo fato de ter feito, de discutir no plano de metas, de ter sido uma promessa eleitoral que não vai ser cumprida pelo prefeito Ricardo Nunes. Eu quero fazer algumas perguntas mais específicas aqui, de algumas estruturas. Você falou da Corifeu, parte 2, você falou em buscando recurso. Eu achei que esse recurso já existia, que a obra já

estava contratada e que só faltava ajeitar o projeto e fazer. Eu quero entender como é que funciona essa coisa de buscar recurso, afinal, a Prefeitura tem bastante recurso, isso não é um problema, inclusive de orçamento para a estrutura cicloviária para este ano, mais de 300 milhões que estão no orçamento da Prefeitura. Eu recebi aqui também um documento sobre uma prorrogação do prazo do contrato com a Abitem, de algumas estruturas que eles estão fazendo, dos lotes e tal. Para nossa surpresa, foi colocada aqui a Ponte do Jaguaré e a Avenida do Jaguaré como concluída. Eu vou na Ponte do Jaguaré, eu desconheço alguma estrutura cicloviária na Ponte do Jaguaré. Existe nesse documento algumas estruturas aqui como Radial, Mutinga, que colocadas como houve algum impedimento para a execução. Se há um impedimento para a execução, poderia ser sinalizado, mas aqui está a Ponte do Jaguaré como concluída, só que não existe. Isso aí precisa ser esclarecido, porque os ciclistas, a gente não aguenta mais essa novela do Jaguaré, por favor, ninguém aguenta essa novela. Ou dizer não vou fazer mais ciclovia, não vai acontecer e ela está em obra no momento, mas isso precisa ser encaminhado de alguma forma. Uma empresa recebe dinheiro, diz que está concluída, e a gente diz que tudo bem, isso aí não é legal, isso é uma coisa que pode ser judicializada, pode dar problema. Sobre a questão das manutenções, também eu fico um pouco chateado de não ver as estruturas que estavam marcadas na auditoria da Ciclocidade de 2022, uma série de vias até hoje não estão aí nessa lista. Você mostrou ali a Marquês de São Vicente que está sendo refeita e já está com problemas, tem algumas imagens que a gente recebeu na internet de coisas já se soltando e a gente fez um requerimento ainda em 2023 de alargamento dela, porque houve um óbito de ciclista e depois de um acidente, um atropelamento, é uma via muito larga e a ciclofaixa é muito fina, é muito fininha, sempre foi, a gente fez esse pedido justamente quando o então secretário Carteira falou que mandou um e-mail requerendo que as vias fossem alargadas onde pudesse, e a gente fez, quer dizer, dando um exemplo muito específico, que era Marquês de São Vicente, que é um lugar perigoso, comprovado por incidentes, inclusive, fatais. A gente viu nas fotos aí, eu acho que continuou com a mesma metragem, então a gente acaba que esse pedido que foi feito de alargamento, de estruturas e tal, acabou ficando só no e-mail mesmo, não foi para a rua. Enfim, isso é somente uma anotação. As minhas perguntas principais são sobre a Corifeu e Jaguaré, que são aqui da minha região, eu queria entender o que está acontecendo. Muito obrigado.

21:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, vou começar pela Marquês. A Marquês, nós estamos lá, eu fui lá pessoalmente até e nós verificamos as larguras dela, é uma largura que está com 1,35 livre, a largura que o fórum está achando, mas 1,35. Então, eu realmente não me lembro do pedido de alargar o Marquês São Vicente, mas a questão, são duas questões, a primeira é manutenção, é manter o que está lá desde que não seja pavimentado. O nosso projeto de contrato de manutenção é eu repinto o que está lá, na largura do que está lá. Com a possibilidade de ter o pavimento novo, eu acho que eu me lembro perfeitamente do trato que a gente tinha feito, do conceito de tentar fazer as ciclovias mais largas no momento de replantar a partir do momento que fosse recapiada a via, que eu não preciso apagar a sinalização e implantar novamente. Então, todas as vezes que eu tenho a possibilidade de apagar, por algum motivo que seja necessário, nós temos a possibilidade de alargar essa ciclo, mas, quando ela não é apagada, eu tenho que ter um projeto específico, que já não é mais manutenção, um projeto novo. Eu tenho que mandar apagar e depois implantar. Então, só para deixar muito claro, todas as vezes que eu recapiei, existe a possibilidade de fazer esse alargamento desde que seja feito um projeto pela CET, alargando. A gente não pode esquecer que quem faz o projeto,

que determina as larguras da via, é a CET e a SMT que contratam o projeto e implantam o projeto. É isso. Não sei como que vai ser a Neuamperotina genótica, que é a continuação da Marquês de São Vicente, se existe a possibilidade de aumentar a largura dela lá, por conta de alguns trechos que talvez tenha até que reconstituir o pavimento lá. Isso a gente precisa ver como que vai ser feito com relação à Neuamperotina genótica. A Marquês de São Vicente foi repintada na mesma largura que foi o projeto que nós recebemos. Tem até uma das pautas aqui com relação à listagem de ciclovias que foram ampliadas. Do que eu saiba, teve duas ciclovias que foram ampliadas na largura, a Jair Ribeiro e a Vergueira. Alguns trechos da Vergueira foram ampliados, que sofreram recapo. Essa é a informação que eu tenho de alargamento de ciclofaixas que foram resinalizadas. Com relação ao ponto de Jaguaré, o projeto envolve a ponte e mais um trecho, que é na própria Jaguaré. Então, a parte da Jaguaré foi implantada e a parte da ponte ainda não foi implantada. Ele não recebeu, realmente não recebeu a ponte da Jaguaré. O recurso destinado para a ponte não foi pago, ele não executou. Então, nós estamos verificando junto com a CET como é que nós vamos proceder com relação a esse alargamento. Existia uma possibilidade na época de talvez colocar uma faixa azul e talvez não dê para ampliar mais a calçada nesse trecho. Nós estamos verificando. Tanto é que não avançamos mais no projeto por conta disso. É claro que a ponte vai ser feita. Tem um projeto que foi elaborado e ele vai ser executado. Nós estamos nessa fase da própria empresa. Essa empresa que ganha concorrência é um problema que a gente vem discutindo. Eu já venho colocando esse problema para vocês. Mas ela vai ser feita de qualquer forma, essa ponte de Jaguaré. Então, estamos aguardando o resultado final desse embate que nós estamos tendo com a empresa e vai ser resolvido após esse embate. Eu não tenho muito o que falar sobre isso. Nós estamos lá com esse embate com a empresa, será feita a ponte de Jaguaré. É isso que eu queria informar para vocês.

26:03 George Queiroz: De qualquer forma, é grave estar num documento da Habitem colocando a ponte de Jaguaré como concluída. O documento deles que vai ser colocado como concluída e não tem mais o que fazer segundo o documento da empresa. Isso, para mim, é grave e a gente precisa corrigir isso aí de alguma forma, as documentações.

26:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Está como concluída parte da obra. Depois eu vou verificar isso e vou te dar retorno. Depois eu te ligo até para poder te dar retorno. Tanto é que uma parte do recurso não foi pago, porque ele não fez essa parte da ponte. Depois eu te dou um retorno com relação a isso daí, mas ela será feita. A ponte será feita. Com relação à Corifeu, eu falei em busca de recursos. Existe uma limitação de recurso do lote. O lote tem a limitação física e a limitação financeira. Isso não significa que não será feito. Isso significa só que esse recurso vem sendo colocado, vai sendo disponibilizado a cada momento que se emite a ordem de serviço. Eu busco recurso, emito a ordem de serviço e dou encaminhamento. Por que isso não foi dado encaminhamento até agora? Você lembra, estou até em falta com você, ficamos de fazer uma vistoria conjunta para poder definir, inclusive o projeto, como será feito. Fizemos duas reuniões, inclusive uma delas a Renata Falzoni participou. Fizemos duas reuniões para se definir, inclusive, onde será qual será o projeto definitivo. Tem dois projetos propostos, um na calçada e outro no canteiro central. O que nós ficamos de fazer é decidir onde será esse local dessas ciclovias. O problema não é que falta recurso. O problema do recurso é que eu destino recurso para outros lugares daquele lote, por enquanto o que já está decidido já está no projeto elaborado e aprovado. O que falta da Corifeu, realmente, eu concordo com

você, nós precisamos voltar lá, precisamos definir, decidir e implantar o restante da Corifeu. Eu sei e tenho plena consciência que a Corifeu é um caso específico. Ele tem problemas graves, gravíssimos para implantar as ciclovias em determinados trechos. Eu tenho um compromisso interno de tentar implantar pelo menos até a USP, porque a grande ligação da Corifeu é a USP, ali pelo portão da Corifeu. Estou falando nesse momento e vem todos os outros problemas que têm lá. As comunidades que avançaram no passeio, que não conseguiu tirar da pista uma faixa para poder implantar uma ciclofaixa lá na frente, que a gente sabe que não cabe. Então, é um projeto que precisa ser discutido e precisa ser decidido para poder dar continuidade. É isso, George. Isso a gente vai sentar pessoalmente. Se você quiser vir aqui.

29:12 George Queiroz: Vamos fazer isso logo, Dawton. Vamos tirar isso da reta. Já está mais de ano. Vamos logo.

29:17 Dawton Roberto Batista Gaia: Marque um dia.

29:21 George Queiroz: O povo quer ciclovias na Corifeu. O pessoal que vem de Osasco, vem de longe.

29:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Marquei duas vezes com você e um delas você não pôde comparecer. Não tem problema, eu não estou cobrando nada, mas vamos marcar novamente para a gente poder decidir isso.

29:47 George Queiroz: O povo quer. O povo pede.

29:53 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos para a próxima pauta.

30:02 Lucian C.: Só que você estava falando da lista das manutenções, eu vi a França Pinto, por exemplo. A França Pinto, desde que eles fizeram a repintura, a instalação de fachão, mas desde o período da obra, sem ela nunca ter se terminado, lá na parte de baixo dela, junto à Tangará, tem um recorte no asfalto que deixa ela intransitável. Isso está desde que a obra estava sendo feita, aí depois concluíram tudo para cima, de fazer pintura e instalar fachão. Mas aquele trecho para baixo, junto da Tangará, lá no Instituto Biológico, ele tem um recorte de fora a fora, que pega a escovinha inteira, que é intransitável, mas ela está aparecendo como concluída e não foi uma coisa posterior, desde a reforma, esse recorte está lá.

30:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu preciso verificar, porque realmente eu não vi isso, como resolver, não tenho dúvida. É um problema antigo, temos que ir lá, temos que resolver. Não tem por que deixar lá. Fica como compromisso. Próximo é a rua Tangará, está falando?

31:18 Lucian C.: Isso, isso. Lá embaixo dela. Também, eu queria saber dessas manutenções, quais cumpriram as diretrizes do Manual de Desenho Urbano e Viário e a portaria lá do secretário de Mobilidade que foram alargadas? E você falou das próximas estruturas que dependem de projetos da CET. Então, esses projetos da CET vão cumprir essa diretriz do manual e a portaria que o secretário

publicou falando de alargamento?

31:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Lucian, aquilo que eu falei. As que tiveram o pavimento trocado, que teve a possibilidade de fazer o recape, a fresa e a capa, nós podemos pensar em alargamento de algumas cifras. Mas das que não sofreram o pavimento, essa manutenção do pavimento, o que nós temos no contrato é realmente fazer apenas a sinalização. Recuperar o que está sinalizado. Então, nesses casos específicos, a não ser que venha um projeto da CET solicitando um alargamento da ciclo, eu não posso ampliar a ciclofaixa. Eu dependo do projeto da CET com relação à ampliação.

32:45 Lucian C.: O Manual tem um documento oficial e tem a diretriz, tem uma portaria do secretário. Por que os projetos da CET não estão vindo com isso?

32:52 Dawton Roberto Batista Gaia: A CET avalia a região, a via, de modo geral, com relação a tudo, a todos os modais que passam por ela. O pedestre, o veículo, o ônibus, o caminhão, quer dizer, essa avaliação técnica é da CET e eu aguardo realmente. Eu tenho feito algumas reuniões com a própria CET e solicitando que as vias que houver a possibilidade de fazer esse alargamento, até para cumprir mesmo essa solicitação que o ex-secretário, o Ricardo Teixeira me enviou, que ela possa atender o pedido dele. Então, eu tenho feito essas solicitações da CET, mas é como eu estou falando, eu dependo que a CET elabore o projeto com a via mais larga para poder simplesmente apagar o que está lá ou implantar o que está lá.

33:58 Lucian C.: Eu só não entendi o que é uma avaliação técnica, porque o documento de critérios de avaliação técnica é o Manual Técnico de Desenho. Então, se o manual, que é um documento oficial, está ditando que isso seja feito de determinada forma, com a redistribuição do espaço excedente das faixas sendo colocada para a ciclofaixa, por que os projetos estão vindo diferente do que manda o manual de projeto?

32:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Ele não está vindo fora do manual, ele está vindo naquela parte do manual que realmente é o limite, vamos colocar assim, da ciclovia. Elas não estão fora do manual, só se realmente for absolutamente necessário, a gente não coloca fora do manual, coloca ela no limite do manual, no limite das larguras do manual, e nós estamos realmente, isso vai mudar, pode ter certeza, essas coisas devagarzinho a gente vai mudando e as coisas vão sendo ampliadas, ciclos vão sendo ampliados e com o tempo elas vão ficar, com certeza, elas vão ficar mais confortáveis onde poderem ser ampliadas sem prejuízo ao trânsito de passagem. É isso.

35:34 Lucian C.: Eu preciso apontar uma discordância, Dawton. Uma delas é falar que as ciclos estão respeitando os limites, que a gente já fez medições e a gente não tem, a gente não tem estruturas respeitando os limites mínimos, várias delas têm a largura excepcional ou menor, os limites mínimos não estão sendo atendidos e não é que o manual não está sendo o manual não está sendo cumprido só porque uma linha lá de dimensão mínima de largura está sendo respeitada, porque o manual que tem que ser integralmente atendido deixa explícito que o espaço sobressalente no lenço de carro passável tem que ser destinado à ciclovia até ela atingir as dimensões ideais. Isso não foi feito em nenhuma das estruturas, então não pode falar que o manual está sendo cumprido e não dá para falar

isso aqui vai ser melhorado aos pouquinhos, porque como que a gente cumpre a lei aos pouquinhos? Se a gente não está atendendo um instrumento técnico, um instrumento legal oficial da prefeitura, como que a gente fala que a gente vai atender a norma aos pouquinhos? Se a gente já percebeu isso, então o nosso próximo projeto tem que atender integralmente a norma legal, a gente não vai atender parcialmente a norma legal, a gente vai atender integralmente e o próximo também, então não vejo o que vem aos pouquinhos.

32:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Quando eu falo aos poucos, eu falo à medida de que vai sendo elaborado o projeto e à medida que os projetos estão sendo realizados por conta do próprio contrato que a gente está fazendo, eles vão sendo implantados de acordo com o projeto que está chegando, é isso.

37:31 Lucian C.: Mas os projetos estão chegando fora do manual.

37:37 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, os projetos estão chegando...

37:39 Lucian C.: Fora do manual, eles estão em desacordo.

37:41 Dawton Roberto Batista Gaia: De acordo, é assim, a ideia que se coloca hoje é de não reduzir a hipótese alguma. Tem alguns casos que foram reduzidos, que a gente está verificando para ver o que aconteceu, o que ocorreu, para a gente poder corrigir o que foi repintado menor do que estava. Não existe nenhuma orientação dentro da SMT ou da CET de repintar nada menor do que já está. Não existe essa orientação e não é para fazer isso. Eu tenho conversado com técnicos da CET e a CET não está fazendo isso. Então, se houve algum problema específico com relação a isso, nós vamos corrigir com toda a certeza. É o caso da Rafael de Barros, lá, por exemplo, que foi pintado mais estreito, a gente vai corrigir. Não sei se ficou fora do manual, mas ela ficou mais estreita do que estava. A ideia é pintar ela na largura que realmente ela estava. Não é para pintar ela mais estreita do que estava. Essa possibilidade não deveria existir. Eu não sei qual foi o erro, se foi erro de projeto ou erro de sinalização, interpretação de projeto, mas ela será corrigida. É isso.

39:06 Lucian C.: Os projetos que estão vindo até agora não estão cumprindo o manual. Agora eles vão passar a cumprir o manual?

39:11 Dawton Roberto Batista Gaia: Os projetos, Lucian, vou repetir, eles são ressinalização do que está na rua. É isso. O projeto que vem e a orientação que os técnicos recebem na elaboração do projeto é ressinalizar nessa largura, quando não for possível alargar. Quando não é possível alargar, tem que ser, no mínimo, o que já está lá. Essa é a orientação que a gente recebe.

39:38 Lucian C.: Mas é possível alargar e a gente viu, nos projetos que foram entregues, era possível alargar, isso é o que manda o manual de ser feito e não foi feito.

39:51 Dawton Roberto Batista Gaia: O manual tem limites e nós respeitamos todos os limites.

39:56 Lucian C.: Não respeitaram todos os limites, Dawton.

39:58 Dawton Roberto Batista Gaia: É. Nós vamos aqui ficar discutindo sobre isso a reunião inteira e eu vou dizer para você que eu prefiro ficar bem, se for um trecho bem curtinho, bem pequenininho, próximo do limite, não fora do limite, mas próximo do limite, eu prefiro pintar ela do que perder a estrutura que está sendo proposta ou a própria repintura. É isso.

40:22 Lucian C.: Então, Dawton, você está falando de limite mínimo de ter 1,20m ou de ter 80cm, um negócio onde é para passar uma pessoa adulta e eu estou falando que o manual diz muito explicitamente que como do resto da via estão sobrando 10m e nesses 10m dá para fazer 3 faixas de rolamento, já tem 3 faixas de rolamento e ainda sobra mais 1,5m, esse 1,5m pelo manual deveria ser distribuído para a ciclofaixa. Isso é o que diz o manual e a gente vai na rua e isso não acontece, o que acontece é que tem uma ciclofaixa de 90cm.

40:59 Dawton Roberto Batista Gaia: E essa é a orientação que a gente tem feito.

41:03 Lucian C.: A orientação de vocês é não atender o manual.

41:06 Dawton Roberto Batista Gaia: Não, a orientação que a gente tem feito é atender o manual. Lucian, nós vamos ficar aqui discutindo sobre um assunto e eu não vou querer ser indelicado com você, mas o que eu vou dizer é o seguinte, não cabe, não existe nem por parte da SMT nem da CET uma orientação com relação a repintar fora do manual. Não tem essa orientação.

41:35 Lucian C.: O que a gente viu acontecer foi repintura fora do manual. Então o que está havendo? Essa pintura precisa ser auditada? Quero resolver um problema, Dawton.

41:48 Dawton Roberto Batista Gaia: Você está falando de qual via? Você está falando de uma via que está sendo implantada ou de uma manutenção?

41:59 Thomas W.: A gente está falando, Dawton, de manutenção, porque tem várias vias que receberam recapeamento e a ciclofaixa não voltou, voltou incompleta, voltou mais estreita. Rafael de Barros, Tutóia, Frensa Pinto, Whittaker são algumas das que a gente já citou há seis meses atrás, eu falei lá em fevereiro e não arrumaram. O Whittaker até agora está com o trecho sem tachão, está com o trecho mais estreito. A Whittaker vocês arrumaram um pedaço e o resto esqueceram do assunto. É um exemplo que eu estou dando. A Rafael de Barros está estreita, a Tutóia está estreita, Frensa Pinto está estreita, Frensa Pinto está com o trecho de pintura lá perto que citou. Não reformaram um pedaço e outro pedaço depois da reforma pintaram errado, está mais estreita, a gente foi lá e mediu. Já te mandamos uma foto disso meses atrás, no WhatsApp, e não foi corrigido até agora. O final da Paulista ali na Praça dos Arcos também pintaram, está sem tachão há quatro, cinco meses. Então todas que passam por recapeamento que eu vi, que eu passei, estão voltando ou menores ou com problema. Eu não estou falando que é uma questão de projeto e tal. Não estão pintando nem com a largura que ela tinha antes, não estão nem pondo tachão, entendeu? Esse é o ponto. Tem lugar que a gente falou anos atrás que é ciclovia que está sem sinalização até hoje. Teve um atropelamento na

Faria Lima com a Helio Pelegrino uns meses atrás, mataram um ciclista ali, porque o asfalto novo tirou a travessia de ciclista e “pimba”. Está no Infossiga, pode procurar o dado lá, no final da Faria Lima, onde ela encontra o Roberto Marinho e onde ela tem aquele braço que vai para a Vila Olímpia, conecta com a Berrine. É lugar que a gente já falou que ia dar Problema. Deu Problema. Morreu alguém. Eu passei indo para o escritório e tinha um corpo no chão com aquela manta prateada dos bombeiros ali, entendeu? E a gente repete isso há cinco, seis meses. A Whittaker era de 2023, gente, pelo amor de Deus. Até agora não arrumaram. Uma coisa é a manutenção que está sendo feita e não está voltando de acordo. Outra coisa é projeto novo. Então vamos separar. As antigas não tem por que reduzir, mas estão reduzindo. Não sei se é CET, se é SMSub, se é um projeto, se é equipe que pintou torto. Tem lugar que fizeram manutenção. Vocês estão usando aqueles adesivinhos para fazer os pitogramas, o desenho da bicicleta e as setas. Tem lugar que fizeram manutenção e já está sem pitograma. Vamos lá. A Vergueiro que vocês fizeram manutenção começo deste ano, final do ano passado, também fizeram asfalto novo. A Vergueiro tem lugar que já a tinta vermelha já saiu na travessia, perto do metrô da Rosa. Passei lá no domingo. Tem lugar que a tinta vermelha na travessia já está saindo e a ciclofaixa não foi refeita nem há seis meses. A qualidade dos materiais e da execução da manutenção estão péssimas. Não só a questão de estar voltando menor. A Vergueiro foi a única que eu passei que voltou maior, mas a tinta já está saindo. A Marquês de São Vicente é outra que foi repintada há pouco tempo e os quadrados brancos da travessia foram colados, não é tinta. Eles são colados, que nem o pitograma da bicicleta, e já está totalmente solto. Não tem mais o quadrado branco em algumas das travessias dela.

45:28 Dawton Roberto Batista Gaia: A Marquês de São Vicente sempre que eu fui lá recolocaram.

45:31 Thomas W.: Eu passei lá sábado passado e estava sem os quadrados brancos em várias travessias, só um trecho da faixa vermelha, porque eles adesivaram aquele negócio sem limpar embaixo. Então, a tinta não grudou. Aquele adesivo branco não colou.

45:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Esse da Marquês de São Vicente é nosso contrato. Você pode ter certeza que vai ser recolocado.

45:54 Thomas W.: Eles não pintaram. Eles estão usando aquele adesivo.

45:55 Dawton Roberto Batista Gaia: O adesivo faz parte do processo e é possível que realmente o adesivo nas condições boas realmente é muito bom. Eu não sei o que aconteceu para poder estar soltando. Ele não deveria estar soltando.

46:13 Thomas W.: O adesivo não muda.

46:14 Dawton Roberto Batista Gaia: Às vezes, é problema do próprio tempo. Se pegar um pavimento um pouco úmido, ele cola no momento e termina descolando depois, mas é obrigação da empresa recolocar. Quando solta, tem que recolocar. Está na garantia, tem que fazer de novo.

46:34 Thomas W.: A Consolação também tem coisa que já está apagando a tinta vermelha.

46:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Onde pintou na Vergueiro, se apagou, tem que pintar novamente. É contratual isso. Se realmente tiver que repintar, nós temos que repintar novamente.

46:53 Michele Perea Cavinato: Dawton, e a Marquez ainda não foi entregue. A obra não teve entrega oficial. Foi verificada e pintada. Alguém quer complementar alguma coisa sobre isso?

47:14 SMT – AT: De novo, nós estamos discutindo manutenção nesse fórum. Eu mantenho a minha opinião da que eu estendi anteriormente. Eu acho que é o fórum correto para isso, mas se é o desejo que siga assim.

47:49 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que eles trazem essas informações. A gente vai atrás e vai resolver. O Thomas falou que a Vergueiro pintou lá e está apagando. Nós temos que ir lá e repintar. É simples assim. Eu não vejo problema de resolver isso, porque é contratual. Tem a garantia do contrato. Se tem algum problema específico, a gente escolhe.

48:16 SMT – AT: Para isso, basta ser notificado. A gente vai e cobra como a gente já cobrou em outras vezes, em outras estruturas, para ver se está na garantia contratual. A gente fica nesse “rame-rame” aqui e as situações de desenvolvimento poderão ser feitas no fórum ou são feitas como em outras câmaras temáticas que a gente consegue tocar. Só isso, mas eu vou respeitar o desejo dos conselheiros e vou seguir nesse tema.

48:44 Lucian C.: Concordo. Exatamente. Por isso que eu estava perguntando uma coisa sobre o procedimento de implantação, que eu estava questionando se a Prefeitura e a CET fazem aplicação ou não do manual. Eu falei que tudo que a gente tem visto até agora não respeita o manual de desenho viário. O Dawton pediu exemplos. Foi por isso que a gente entrou nessa listagem. Os próximos projetos que vão vir da CET vão seguir o manual de desenho e aqueles lá que já foram entregues, você falou que é repintado? Aquilo que foi entregue, já está saindo taxão, já está saindo triângulo, sei lá, as coisas que estão erradas vão ser refeitas?

49:23 Dawton Roberto Batista Gaia: Vão ser refeitas, com certeza.

49:33 Lucian C.: Tá bom. Então o que veio com o projeto errado vai ser feito?

49:38 Dawton Roberto Batista Gaia: O que veio com o projeto errado vai ser feito. Com certeza.

49:41 Lucian C.: Tá bom. Então fica dependendo da gente fazer auditoria e conferir projetos de cada estrutura e ela é refeita?

49:51 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu diria que os projetos que estão sendo feitos, eles estão seguindo, a CET faz a auditoria, mantendo a largura das vias, em algumas vias e onde é possível eles estão alargando. Mas pode fazer, se vocês querem fazer auditoria e nos mandar.

50:10 Lucian C.: Exatamente isso, Dawton. O manual de desenho viário não está sendo seguido.

50:15 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, pode nos mandar o que vocês identificarem que estão fora do manual e nós vamos nos atrás.

50:22 Lucian C.: Tá bom. A gente vai ter que fazer a auditoria de cada um dos projetos. Muito bom.

50:38 Bergo – CicloCentro – SP: Olá, tudo bem? Bom dia a todos. Eu não vou me estender nessa coisa que até o secretário está falando que a gente vem aqui, não é o fórum correto. Eu, infelizmente, fico aqui discordar, porque eu acho que é o fórum correto que é o único que a gente tem. Concordo com o Lucian estar fazendo auditoria, vistoria como voluntário. Até faz parte da nossa índole de querer fazer melhor para a cidade, mas acho que na hora que vocês fazem a entrega ou, quer dizer, a empresa faz a entrega, você tem que cobrar. Essa da Marquês de São Vicente, eu já botei foto no nosso chat para provar que a qualidade está muito ruim. No geral, eu acho que as entregas que estão sendo feitas estão sempre meio errôneas. A gente tem tachões que não acontecem, como no início da Paulista, não é no final, ele é no início da Paulista, na Praça dos Arcos. É um pedacinho que é muito usado e não tem tachões. Os carros invadem. Vamos lá. Então, é no detalhe do que eu acho que a gente deveria falar depois, sobre a invasão dos motoqueiros, mas acho que nas entregas, elas estão muito falhas. A gente precisava ficar mais atento sobre isso. A Marquês de São Vicente é um exemplo clássico disso. Na verdade, eu queria fazer uma outra pergunta, desculpa a minha ignorância, porque eu estava olhando o plano ciclovário que a Michele passou e teve lá um espaço em duas situações que eu quero apontar. Uma, da Abrão Ribeiro, que eu passei lá, a gente passou lá duas semanas e está, obviamente, em construção, implementação, mas ainda tem situações que a gente não quer que aconteça o que está acontecendo nas entregas, que são entregas falhas. Então, tem poste no meio da ciclovia, tem jardinagem que precisa ser feita, tem estreitamento, falando dos manuais técnicos, tem muito estreitamento por causa de jardinagem. A gente já está prevendo que essa ciclovia vai ter problema, é um pedaço até pequeno, mas vai ter problema de entrega. Eu estou alertando já para todos os técnicos e pessoas da administração política que fiquem atentos para isso e já alertando que tem um gargalo na Abrão Ribeiro, que é o que vai fazer a conexão com a ponte ali do viaduto Pacaembu, que inclusive está sem os pictogramas de ciclistas, porque fizeram a conexão da ponte e ali é só para pedestres. A gente, na última reunião que a gente teve, Dawton, eu comentei sobre ter pictogramas em espaços que são compartilhados, que precisam ter sinalização, porque muitas vezes o ciclista não respeita o pedestre e o pedestre também não respeita o ciclista. Então, se a gente puder ajudar essa visualização, é positiva. A faixa, que agora é uma faixa verde, de sinalização para mobilidade ativa, não tem nenhum pictograma. Eu fiz um vídeo para o CicloCentro, teve bastante audiência, todo mundo falando “é um absurdo, eu passo aí, eu vou pelo meio da rua mesmo, porque os caras não fazem direito”. No final o trabalho de vocês, que eu sei que é feito principalmente pelos técnicos com bastante cuidado, mas são quando é posto na rua, joga no lixo. No final as pessoas têm uma impressão, as pessoas que usam, têm uma impressão muito errônea. Já aproveitando para falar desses viadutos, vocês colocaram os balizadores de plástico, que eu não vou dar em três meses para aquilo tudo estar no chão, porque moto vai, carro bate e tal. Eu queria dar uma explicação técnica, porque a gente trocou os bloquetes que eram mais, vamos dizer assim, seguros, para quem está fazendo a mobilidade ativa, para aqueles balizadores que vão sumir daqui a pouco, a gente não vai ter nada, vai ter zero, vai ter um espaço ali morto, mais uma vez a imagem fica ruim. Já aproveitando para

fechar aqui as minhas indagações, eu não vi no lote ali desse plano cicloviário a parte do Cambuci e a gente já tinha comentado isso no começo do ano, acho que em março ou abril, no outro semestre, que é uma via super importante para quem desce da Ana Rosa em direção ao bairro, que é a Queiroz Aranha. Eu particularmente fiquei bastante preocupado com o desenho técnico que vocês pretendem fazer ali para aquela via, porque é uma via que estava no plano cicloviário, agora não está encontrando mais, pelo menos nas novas ordens de serviço, e é uma via muito rápida, ela foi recapeada agora, enfim, fizeram um novo desenho tático de solo ali para a entrada e tal, até chegar na Paula Ney, mas eu não estou vendo a ciclovia. Ali era um lugar muito importante para sinalizar, porque desce muito ciclista. Eu uso aquele espaço e eu vejo muita gente descendo e tem uma via rápida, então essas duas questões que eu estou trazendo. Primeiro sobre corroborando com meus colegas, eu acho que esse é o fórum correto sim, infelizmente, porque se a gente tem que ficar cobrando coisas que já foram feitas ou que foram mal feitas, é o único lugar onde a gente tem, mesmo que seja importante a gente mandar ofícios, cobranças, e a gente acaba fazendo muito pela mídia também. Eu queria entender essas duas questões e já alertando que a Abrão Ribeiro vai ter problemas. Obrigado.

57:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Obrigado pela sua colocação, Bergo. Eu realmente preciso verificar com a CET, porque trocou o balizador, o elemento separador lá, o prisma de concreto pelo balizador. Na última reunião até falei um pouquinho sobre esses balizadores que tinham cobrado, que a gente coloca balizadores nas corrias, nas esquinas, nos cruzamentos, para poder reforçar a segurança com o balizador, e até a minha opinião foi exatamente essa, que o balizador ele é realmente muito frágil e qualquer um que passar em qualquer encostada que der, ele termina sendo alvejado e fica lá aquela condição horrível do balizador, que foi isso que você acabou de identificar lá no viaduto Pacaembu. Eu não sei, eu preciso verificar porque que foi trocado o balizador pelo, o prisma pelo balizador. Realmente eu preciso verificar, eu não tenho como te responder agora, a gente responde posteriormente. Não sei se já mandaram uma resposta para nós sobre isso, mas eu acho que a gente precisa verificar com a CET para eles nos mandarem essa informação. Fique tranquilo que eu vou passar para vocês a resposta que eles nos deram aqui com relação a isso. Com relação à questão lá que você colocou da via, é assim, é a existente ou é a que vai colocar ou implantar que você está falando?

58:50 Bergo – ClicloCentro – SP: Não, ela deveria estar num lote que eu não recordo até o 2 ou 3, mas em implementação e não apareceu aqui na comunicadora.

59:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu não me lembro se ele entrou na nova licitação, eu não sei se entrou na nova licitação, eu acho que está sim na nova, no 158 que não, realmente eu não lembro. Mas isso não significa que a gente não possa colocar, claro que a gente pode colocar no nosso plano escoviário. Essa importância que você está colocando, dessa ligação importante, eu acho que a gente pode até tentar priorizar essa implantação, caso tenha algum meio possível nesse momento para a gente poder fazer. Hoje eu tenho uma concorrência pública, que a gente está fazendo que são 158 quilômetros, tem a possibilidade da PPP da Habitação, que eu acho que não está na PPP da habitação, porque eu não tenho nenhum empreendimento ali naquela região. E a terceira possibilidade seria se tivesse algum polo gerador específico na região para a gente poder colocar. Caso não tenha nenhum dos três casos, a gente tem que planejar e fazer um pacote. Nós fizemos o plano de 158 quilômetros,

que já está em licitação, está correndo, são 39 empresas que estão concorrendo com essa nova licitação, depois o Ricardo vai falar um pouquinho sobre isso. Logo em seguida, nós temos mais 100 quilômetros que já estão consolidados também, para poder colocar para licitar novamente, para dar continuidade ao processo. No caso, ela não esteja nesse 158, a gente pode colocar nesses 100 quilômetros que estão por vir, que já estão sendo feitos, inclusive está sendo elaborado o TR, são 101 quilômetros que estão sendo elaborados no TR. Então, eu agradeço a sugestão, caso não esteja em nenhum dos casos, nós vamos incluir nos 101 quilômetros aqui, para poder consolidar essa sua proposta.

1:01:08 SMT – AT: Se for José Queiroz Aranha, está nos 158 quilômetros.

1:01:13 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, perfeito. Está aí na licitação, ótimo. Acho que é isso.

1:01:23 Bergo – ClicloCentro – SP: Só para não deixar cair o importante, também vou deixar anotado aqui. Essa conexão entre Abrão Ribeiro, que vai dar o acesso para Pacaembu, tem um pedaço que o ciclista vai jogar no meio dos ônibus e tal, até acessar o pontilhão lá do Pacaembu. Então, eu não sei o que vocês pensaram, mas o fato é que não existe nada, é um vácuo, tem um hiato ali.

1:01:55 Dawton Roberto Batista Gaia: Tem sinalização que está faltando, ele fez a obra, mas não fez nenhuma parte da sinalização, que deve ter aí uma ciclofaixa nesse trecho. Preciso ver o projeto para poder te responder. Mas, com certeza, não vai ficar desconectado, porque esse é um projeto bastante recente, então não teria por que deixar esse vácuo, deixar isso desconectado. O próximo passo agora é o que a gente estava aguardando? Por que nós não liberamos para pintar ainda? Exatamente o que você falou, tem algumas estruturas, sobrou um poste lá no meio, então, antes eu mandava pintar e deixava o poste lá e depois, quando tirei o poste, estava resolvido e pronto. Mas, devido a cada vez que eu implanto uma ciclovia com um interferente no meio, o rebote que nós temos de vocês, ele é amargo. Não vou dizer que vocês estão errados, não, vocês estão corretíssimos, mas ele é amargo. Então, é melhor não dar com uma estrutura entregue e ficar aguardando, porque a retirada dessas interferências realmente demora muito. Não depende de nós, depende de terceiros. É uma situação que nós não temos controle nenhum, eu preciso pedir, as pessoas precisam planejar, botar em algum pacote para poder arrumar recursos e poder implantar, porque tem interferências que nós não temos, eu não tenho como destinar recursos para poder retirar aquela interferência, porque ele é objeto de um processo, de um projeto de outra secretaria. Quem tem que tirar é outra secretaria, eu dependo de outra secretaria. Então, é isso. Infelizmente, é assim mesmo que ocorre. No caso dos semáforos, eu tenho que depender das secretarias que estão mexendo com o semáforo agora, não é mais a CET. No caso, quando tem o verde, é o verde e meio ambiente. Então, cada elemento que surge como interferência, eu tenho que lidar com isso com tranquilidade e ficar aguardando eles concluírem. É lógico que eu posso mandar pintar toda aquela ciclovia do jeito que está, porque ela realmente já está quase toda pronta com relação ao concreto, e ficar aguardando deixar o poste lá no meio, interferindo, e ficar aquele ponto de interferência no meio da via. Foi uma decisão que nós tomamos de não liberar a pintura mesmo, enquanto não tiver a retirada das interferências. É isso.

1:04:36 Lucian C.: Eu tinha levantado a mão quando você estava falando, Dawton, é só uma questão.

O item anterior, você falou que ia checar com a CET. Nesse item aqui, o Bergo apresentou uma coisa, você falou que não sabia, que ia checar com a CET e quer perguntar. Não tem nenhum representante da CET que entenda essas coisas, que possa dar essa resposta aqui? Eles não são convidados para reunião, afinal?

1:04:59 Dawton Roberto Batista Gaia: Eles são convidados para reunião, tem gente da CET sim, mas eu não sei se eles têm a resposta. Então, eu prefiro ficar com essa pergunta aqui e buscar uma resposta definitiva posteriormente, para poder dar uma resposta, e a gente não continuar aqui tomando tempo com relação a isso. Eu prefiro ter uma resposta definitiva e passar para vocês depois.

1:05:23 Lucian C.: Bom, mas nós estamos sempre, por exemplo, falando de projeto, e não tem ninguém que faz projeto? Essas pessoas deveriam estar na reunião, que é um assunto recorrente de todas as reuniões, e a gente sempre precisa de resposta nesse nível.

1:05:41 Dawton Roberto Batista Gaia: Posso pensar nessa possibilidade, nas próximas reuniões, de trazer as pessoas envolvidas com o projeto para poder estar respondendo a essas questões.

1:05:49 Cassio e Buelloni – CET: Dawton, boa tarde. Quem está representando a CET, parte de projetos aqui, a gerência de planejamento. Boa tarde a todo mundo. Nós estamos representando aqui a CET, a Gerência de Planejamento e Mobilidade. Eu assumi a Gerência aqui há um mês. O Cássio assumiu praticamente o DPME há três semanas. Nós estamos ouvindo as colocações de vocês, o que vocês estão falando, e essas simplicidades vão ser verificadas. Os técnicos da CET são projetos que são elaborados alguns por aqui, alguns são elaborados e potencializados e alguns pela área técnica. A gente veio da área operacional, nós estamos assumindo aqui a área de planejamento, e os técnicos sempre propõem obedecer ao manual de sinalização. Vamos dar um fluido. Tem alguns trechos de vias que podem sofrer alguma redução devido à largura. Não tem como enfrentar aquela largura naquele momento. Então, nós estamos ouvindo as colocações de vocês, nós vamos fazer um vistoria, mas os técnicos da CET sempre procuram a obediência do manual, até porque foram os técnicos da CET que participaram da elaboração desse manual, que é feito com o manual do Denatran, com a participação dos técnicos da CET. A gente sempre verifica se está havendo alguma coisa, tem que ser verificado o que está acontecendo, mas a gente participou desde o início da implantação de várias ciclovias na cidade, desde 2013, pela área operacional. A gente elaborou naquele momento alguns projetos, tiveram uma contratada, que era o responsável para fazer esses projetos executivos, isso passava. Estamos tendo o processo da PPP, que é um pouco parecido, que é a elaboração dos projetos por uma terceirizada, passando por aqui, a gente dá o ok, se está tudo bem ou não, contra a implantação desse projeto. No caso da Habitem, a sinalização é implantada pela CET e não pela Habitem. Para o Abrão Ribeiro, esse posto que eles estão falando provavelmente deve ser uma 357, uma coluna que vai ser removida, isso está em projeto de sinalização vertical da CET, tem uma parte de semáforo ainda que a gente tem que sentar lá também, para ver como é que está, que hoje é uma concessão de semáforos da cidade, então tem que verificar se já foi concluída essa obra ou não. Mas falando rapidamente, para a gente não tomar muito tempo, a gente vai copiando e o manual sempre é obedecido, isso é que é regido aos técnicos da CET. Se está havendo alguma divergência nisso, a gente tem que checar para ver onde é que está causando erro. Se é na implantação, se esse erro está

saindo da parte projetista, a gente tem que dar essa sentada. No momento é isso que a gente tem a colocar aí.

1:09:28 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Buelloni, pela sua fala. Seja bem-vindo à nossa reunião aí, você e o Cássio.

1:09:50 Thomas W.: Dar as boas-vindas para o Buelloni e o Cássio que chegaram agora e falar para eles usarem aquele manual, não sei se eles já viram, eles devem ter visto pela história que eles trouxeram, aquele manual amarelo que foi feito na época da Beth de França, ainda no prefeito Bruno Covas, a capa amarela, a capa doura, aquele manual de desenho urbano e obras viárias, porque ali é o manual que deveria, que é o que a gente tanto cita, a reunião Lúcia cita, que ele fala as dimensões mínimas, ideais e desejáveis, que é o que a gente infelizmente não vê quando é executado, independentemente de ser erro de projeto, projeto antigo, erro de execução, o que for, porque é naquele manual que está, que deveria ser e que não é seguido geralmente. Não criticando quem seja por isso, mas eu uso sempre de exemplo o meu pai, que tem 69 anos, ele vai hoje todo dia para o trabalho de bicicleta e ele só vai porque fizeram ciclofaixa em todo o caminho, ciclofaixa em todo o caminho, de casa até o trabalho dele, porque antes tinha um trecho de uns cinco quilômetros, mais ou menos, sem, na Domingos de Moraes, aqui na região da Vila Mariana, que não tinha estrutura, porque tinha obra no metrô, demorou, aquelas coisas, ele só começou a ir depois que fizeram uma ciclofaixa, e é uma ciclofaixa boa no geral, a maior parte dela, é mais estreita do que o manual ainda, poderiam ter largado ela e deram aquela, vamos dizer, que ela sobra na largura, que é ruim, poderiam ter feito ciclofaixa mais larga, mas é o tipo de pessoal que só vai andar quando você tiver uma ciclofaixa minimamente confortável, e é uma ciclofaixa dupla mão, bidirecional, mas ele anda em cima da tracejada amarela que divide a ciclofaixa, porque é a largura que ele sente seguro. Se ele andar só na metade dela, que é o sentido que ele vai, ele vai estar perto dos carros dele, tem medo, porque o carro na faixa da esquerda vai passar 50km por hora ou mais, porque tem pouco radar, infelizmente, ele anda no meio, quando aparece outro ciclista, ele puxa pro cantinho, ou ele para perto do canteiro ali e deixa o ciclista passar. Então, pensar sempre nas pessoas que têm medo, não em quem já pedala por onde for, que nem eu, o Lucian, maioria dos conselheiros aqui já têm uma experiência, uma vivência, para entender a cidade, conseguir pedalar em lugares considerados perigosos para a maioria. Mas para pensar num senhor de 69 anos que está indo para o trabalho, que nem o meu pai, pensar em mãe que leva criança, porque todo dia eu estou indo para o escritório, eu vejo pai e mãe levando a criança na cadeirinha. Então, pensar nessas pessoas que são mais frágeis, que precisam de uma estrutura melhor, mais larga, mais segregada, para dar uma sensação maior de segurança. Por isso que a gente bate tanto na questão de largura, de tachão, de balizador, do prisma de concreto, porque a gente sabe que só a pintura ou só o tachão, na maioria das vezes, não vai segurar um carro 50 por hora invadindo a ciclofaixa. Por isso que a gente bate tanto nessas teclas, não querendo ser chato, mas explicando um pouco dessa questão de trazer para a escala humana, trazer para as pessoas que são as mais frágeis. Pensa num idoso, pensa numa mãe com criança, pensa nos pais que saem com criança na bicicletinha de criança levando para a escola, porque esse é o tipo de pessoa que a gente tem que mudar a cidade para incluir elas. Não forçar essa pessoa a ser carregada para lá e para cá por um parente, ou por um taxista, ou por um motorista, ou ter que andar até o ponto de ônibus, para dali pegar um ônibus e aquela coisa. Semana passada teve uma volta, um amigo meu foi atropelado na

faixa de pedestre num cruzamento onde já teve atropelamento fatal. Está planejada uma travessia levada lá há anos, na Câmara Temática de Pedestres falaram dois anos atrás. Não sei por que a burocracia não saiu, mas ela poderia não ter sido atropelada talvez se tivesse a lombofaixa ali. Esse é o tipo de exemplo que eu trago para humanizar o assunto, não é uma questão só de manual, de legislação, de projeto, mas pensar nas pessoas que estão na rua ali, todo mundo que está na rua. Era isso.

1:13:45 Michele Perea Cavinato: Perfeito, Thomas.

1:14:03 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, o próximo assunto é Vergueiro. Vergueiro entra em contato com o metrô, entra em contato com o CET, que lá tem um trecho que está interditado totalmente por um ciclista. Essa obra da Vergueiro realmente não tem espaço. Eu não consigo botar o ciclista na calçada, não consigo sinalizar ele na calçada e eu não tenho como tirar uma faixa para botar o ciclista na Rua Vergueiro. É isso. Enquanto eu conversei com a área de projetos da CET, enquanto tiver a obra da Vergueiro, vai estar nessa situação. O que nós podemos fazer realmente nesse trecho ou na própria Vergueiro é abaixar a velocidade, que é uma questão de obra, para a gente poder solucionar esse problema com relação ao assunto propriamente dito, já que essa obra vai ficar tanto tempo ali sendo executada. Isso aqui não acaba nem esse ano nem o ano que vem, essa obra.

1:15:29 Guilherme Moraes da Silva: Bom dia a todos. Eu vou ser breve. O acesso do Espigão da Paulista para o centro se dá em dois pontos principais, que são a Vergueiro e a Consolação. Os dois pontos principais, principalmente a Vergueiro, para o pessoal que vem da Zona Sul. Então, lembrando o que o Thomas falou agora há pouco, a escala humana, eu abro mão de todo e qualquer abraço, congratulação, notas, o Thomas falou bem, eu abro mão de tudo isso. Para mim não faz sentido nenhum que você me dê essa resposta que nem você deu agora, Dawton. E sabe que eu te respeito bastante, eu sou do poder público também, eu sei as dificuldades que a gente passa dentro do poder público, mas assim, eu não vivo dentro de uma licitação, não vivo dentro de um contrato. Eu passo na Vergueiro pelo menos três, quatro vezes na semana, subindo e descendo. E subindo é muito pior, porque ela disputando com os carros. Eu não sei se você, ou o pessoal da Operacional, ou quem quer que seja, se vocês entendem o absurdo que é essa resposta que você dá, Dawton. Eu estou falando com absolutamente todo o respeito que você sabe que eu tenho por você, pela Michele, por toda e qualquer pessoa que trabalha nos serviços públicos. Você consegue entender que, assim, o que tá em jogo não é, olha, o metrô falou que vai demorar e não tem como, olha a largura, isso, aquilo. Se a gente bloquear a Paulista, se a gente bloquear o metrô, bloquear a Paulista, bloquear qualquer rua por completa para os carros, a cidade para. Na marginal bastou uma faixa e meia e levantaram rodízio, a cidade parou por causa de um buraco que abriu, o raio que o parta. Você consegue entender a diferença do seu discurso para prática, Dawton? Da escala humana? E não só, eu sei que você tá num cargo diretivo, mas, assim, no plano operacional eu sei que a rua tem, a via lá tem uma largura, tem dificuldades técnicas lá, ok, mas a solução que foi dada, olha, não tem espaço, daqui a dois anos vamos ver aí o que dá pra fazer. Eu passo lá todo dia. E aí? Qual que é a solução? Sair, pegar o metrô ou ir de carro? Você entende que, assim, não é o amanhã vamos resolver, vamos pensar em outra solução, vamos, e que nem você sempre dá essa resposta. Olha, vamos ver depois, vamos analisar numa outra oportunidade e tal. Ok, eu entendo, é o que você pode fazer. E até acho louvável, te

agradeço mesmo por isso. Mas e hoje? E eu falo isso porque eu passo lá e, assim, a situação de violência comigo acontece toda vez que eu passo. Eu acho que a gente está sendo até agradável demais com vocês, porque a culpa não é só de vocês que estão aqui. Eu tenho a plena noção e eu escrevi uma dissertação de mestrado sobre isso que a área técnica, a área operacional de todo o serviço de mobilidade de São Paulo está condicionada à vontade política do prefeito. Então, se o prefeito quiser retirar todas as ciclovias, se ele quiser desfazer a CET, se ele quiser dar todos os contratos de manutenção para uma empresa desqualificada, ele vai fazer. E o que vocês vão fazer enquanto área técnica? Não estou dizendo que você tem que brigar com o prefeito ou o que quer que seja, mas, enquanto técnicos, o que vocês fazem? Vocês dizem, “ah, não, não posso fazer. Ah, o prefeito decidiu que vai ser isso ou aquilo”. Entende? Enfim, só pra concluir, é essa a diferença da escala humana, Dawton. É isso que me incomoda. Vem uma resposta técnica, “ah, não, não vamos fazer, porque depois, ah, vamos ver o que é para fazer numa outra oportunidade e tal”, sem nada concreto. E o que é que acontece? Eu continuo passando lá, a Aline continua passando, o Thomas continua passando, e a gente vem aqui uma vez por mês, fica uma hora e pouco tentando indicar os problemas da cidade inteira, a gente recebe pedrada de todos os ciclistas que a gente conhece, todo mundo que quer participar da CTB fala que é um espaço que não resolve nada, um conselho que não consegue aconselhar, e a gente continua acreditando em vocês. Não sei até quando.

1:20:02 Dawton Roberto Batista Gaia: Guilherme, quase uma descompostura que você está fazendo, mas é assim, eu vou aceitar a sua fala, eu acho que vou aceitar a sua fala, mas eu não posso concordar com tudo que você falou, porque realmente eu acho que não. Isso não é verdade, eu não sou assim, você sabe muito bem. Não aceito ordem de ninguém, nem do prefeito, nem do secretário, ordem sem ter o fundamento técnico, não existe essa possibilidade de eu aceitar, eu não sou assim. Então, é claro que se pegando o seu exemplo lá, vamos desfazer todas as ciclovias da CET, eu posso ter certeza que daqui eu não vou continuar, porque eu sou um defensor da mobilidade ativa, então com toda certeza eu sou um defensor, eu vou procurar um lugar onde eu possa continuar fazendo o meu trabalho bem feito. Tem locais que realmente eu me esforço muito em buscar uma solução, que foi esse caso, falei com o metrô, falei com a CET, falei com todo mundo, fui até o local, olhei, verifiquei, realmente eu tenho que te dar razão, porque no aspecto de que é um lugar com problema, eu estou assumindo para você que eu não posso retirar uma faixa de rolamento para dar prioridade para o pedestre, eu posso finalizar o chão e colocar lá uma ciclorota e reduzir a velocidade, até falei sobre isso ontem com a CET, falei sobre isso com a CT. Não é possível que a gente não possa fazer, intervir absolutamente nada nessa questão, porque é um elemento que vai ficar lá por muito tempo e a gente não vai ter controle sobre isso. No mínimo o que eu tenho que fazer é reduzir a velocidade nesse trecho, colocar lá uma ciclorota, colocar os pictogramas de um dos lados para mostrar que uma daquelas faixas, a prioridade é da bicicleta. Então, quando eu falei para você que não tem solução, que vai ser assim, a solução existe e a gente está propondo e a gente está estudando, realmente a gente está estudando para poder resolver essa questão, mas eu ainda não tenho resposta com relação a isso. Eu sei que essa resposta ela exige velocidade, exige compromisso, porque eu sei que vocês passam lá e cada vez que vocês passam lá vocês correm o risco, porque é um estreitamento da pista. Eu tenho consciência disso, não é que eu não tenho consciência, eu acho que a gente tem, nós estamos nesse programa há muito tempo juntos, você sabe disso, do esforço que a gente faz para poder estar fazendo tudo isso. Assim, o que eu fiquei mais e é uma resposta mesmo, que eu acho que não sei quem é que falou para

you that the thematic camera does not serve for anything, that I will talk to you that it serves, that if it were not this thematic camera there would be this plan, if it were not this thematic camera there would be these cycleways, if it were not this thematic camera there would be this will to solve the problem of active mobility, including the bicycle within the municipality of São Paulo. If it were not this thematic camera, we would not be sitting here consolidating another 400 kilometers of network, for this that is already planned for 300, then we are consolidating another 400 kilometers. Everything is the fruit of this thematic camera that people do here. So, when someone talks to you that I don't know what you do in the thematic camera, it doesn't serve for anything, you can give this answer to her, if it were not this thematic camera, nothing would happen in this city with relation to the cycleway plan. Yes, you are very important for our cycleway plan and, yes, with everyone, sometimes when I talk putz, these people are annoying for me, I know of talking about this, I have to agree with you that it is of this pressure that people finish doing something important and significant. Of course, there is the possibility of taking some technical decisions that people take and finish happening, yes, there are interferences from other places, there is, you know that, work in the public power. People don't know how to avoid these things, unfortunately, but our role as a technician is to solve everything, all these problems and put within the law, sometimes it is within the minimum conditions, but it is to put it there, and I have put it there constantly, that is the effort that I have made. When I talk, I am not I, Dawton, it is the whole secretariat here involved, many people are working on this question here, the whole secretariat involved with the objective of giving conditions to implant, to implement a cycleway network much better than what we have today. I think that we have awareness that this cycleway network could be much better, I don't have a doubt about that. It could be larger, more comfortable and bring everything that you do, but our fight today is to conquer the space. I want more cycleways in the city, I want to expand this cycleway network, I want the connections to attend to this need that Thomas ended up putting. The father taking the bicycle and walking through the city through a cycleway network. Our real concern today is to make these connections and expand this cycleway network. The next step, when I said slowly, that they interpreted, they changed my word, unfortunately, when I said slowly, our objective with time, consolidating this plan and consolidating the whole cycleway network, is to make the improvement in this existing cycleway network. Our obligation, yes, is the obligation of the public power, yes, to think together with civil society organized, of course, to think about a cycleway, about active mobility much better than what we have today, and it will be a conquest even so, it is thinking that France conquered, because it wanted, no, because everyone is doing well. It was a conquest even so, from all the people who fight for what is happening today. I believe that we are capable of really improving this too, I believe that we are capable of improving. Let's go.

1:26:58 Bergo – CicloCentro – SP: I only wanted to make a question that I think is important for the whole world that is here. France got everything there too by political will. People who are users, volunteers and you who are technicians, people need to fight more for public policies for this, then I think it is super important to have this in mind, it is not only a question of let's go, let's try to do. If the politician stays with a small head to think that the cyclist has to go to the space and that doesn't deserve to be on the street, like people who listen, undeserving, then it is, people will not throw anything. I agree with Guilherme that he is talking, people are very insecure,

todo dia tem um motociclista invadindo ciclovia, a gente não entrou nesse detalhe, mas a gente chegou nesse lugar, por quê? Porque o político mostra que o ciclista é um ser menor, é desinteressante, ele está ali para atrapalhar. Então, acho que está na hora de a gente ter posições políticas claras sobre mobilidade ativa. Por isso que a França fez, não só a França, uma série de outros lugares fizeram isso. Está na hora de apoiar esse tipo de gente, o político que fala que ciclovia ou mobilidade ativa não está para isso, não está com nada.

1:28:28 Aline Pellegrini Matheus: Bom dia a todos. É muito frustrante como o Guilherme falou. Eu queria partir por uma parte prática, já que a gente está há dois meses tentando ser prático com esse assunto do metrô. A gente pediu já, eu puxei esse assunto já há dois meses aqui e há dois meses eu queria uma resposta mais efetiva. Você falou que está pensando em reduzir a velocidade lá. Essa velocidade já podia ter sido reduzida, já podia ter sido implantada ali uma ciclorota, já podia ter uma faixa ali pedindo para o motorista respeitar o ciclista, já podia ter os ciclogramas pintados. Não precisava vir aqui e dizer que você está pensando em fazer isso, porque isso já podia ter sido implantado pelo menos há um mês. Você podia ter chegado aqui e falado assim, “hoje nós implantamos uma ciclorota ali para segurança de vocês”, entendeu? Porque tá realmente inseguro a gente passar ali. Hoje, por exemplo, eu estou indo de trem, metrô, boa parte do meu caminho, porque eu deixei a bicicleta em casa, porque eu já não tá mais seguro andando parte desse caminho para mim, entendeu? Eu estava indo até a luz de bicicleta, já não vou mais, porque não tá mais seguro fazer esse percurso para mim. Agora, outra ideia que eu venho trazer aqui para esse espaço, que ao contrário do que o secretário disse, eu acho que é uma forma para a gente discutir ideias e discutir soluções para as nossas ciclovias de ciclofaixas, é se a gente não poderia pensar numa ciclofaixa temporária como uma alternativa para o ciclista, passando por vias próximas até chegar para desviar desse trecho que está bloqueado para nós. Eu me disponho, junto com outros ciclistas que possam, de fazer uma reunião com vocês, presencial, virtual, para discutir um trecho que seja viável para a gente fazer esse desvio, seja uma ciclofaixa temporária com cores marcadas e tal, até essa obra terminar, porque a gente precisa implantar alguma solução efetiva com segurança para os ciclistas. Não é possível que o carro seja penalizado e cortado em duas, três faixas para ele, seja gerado um trânsito para ele de uma via importante e outras vias, fique tranquilo para ele e a gente não possa ter uma via segura para a gente passar. O ônibus está sendo prejudicado, o pedestre e o ciclista estão sendo prejudicados em muitas instâncias, porque geram um trânsito tão grande ali que o pedestre fica prejudicado dentro do transporte público, na calçada, na bicicleta e o carro também fica confinado numa faixa só para ir, para descer e para voltar do centro. Então, está todo mundo muito prejudicado. Se a gente conseguir uma via segregada para a gente temporário no desvio, acho que, pelo menos, desafia um pouco para a gente, principalmente para os agregadores passarem com algum conforto melhor, porque daqui a pouco vai acontecer um atrapalhamento, vai acontecer alguma coisa mais séria e é isso que a gente está querendo evitar. Então, eu me disponho, se alguém mais quiser se dispor comigo, a gente pode fazer uma linha e tentar traçar um projeto nesses metros que estão bloqueados e a gente pensar numa solução temporária.

1:32:26 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou passar isso aqui para o Buelloni e para o Cássio, para ver se eles podem. Eu até conversei um pouquinho com o Cássio sobre isso ontem, sobre a possibilidade de uma rota alternativa.

1:32:50 Cassio e Buelloni – CET: Está anotado já. Estamos anotando a questão da Vergueira. Estava conversando com o Cássio e a gente ouviu se consegue uma via para fazer esse agregado ou pensar em outras possibilidades. A gente copiou assim e ouviu o que a Aline falou. Está anotado aqui, está anotado no caderno dele.

1:33:12 Aline Pellegrini Matheus: Eu vou mandar meu e-mail no chat e se vocês quiserem marcar essa reunião, eu estou à sua disposição.

1:33:19 Cassio e Buelloni – CET: Ok.

1:33:27 Thomas C.: A Vergueira, esse trecho, é um trecho de 500, 600 metros, mas que está totalmente inviável. Passei lá no final de semana. Tudo bem, tem uma obra etc. É uma questão muito simples. Na pista que sobe em sentido paraíso, ou seja, se afasta da Praça da Sé, ela tem três faixas de largura. Uma geralmente é usada para estacionamento, duas são trânsito, mais a ciclofaixa no canteiro central. Não reparei no detalhe todo esse trecho ao longo dele, mas tem várias áreas onde ainda tem carro estacionado nessa faixa de estacionamento. Se você proíbe essa faixa de estacionamento na direita, que na teoria já tem vários trechos dela que é proibido, mas o pessoal estaciona mesmo assim, mas você fiscaliza direito, vamos dizer dessa forma, e você desloca o ciclista, faz, por exemplo, a faixa de estacionamento, você enche de cone e transforma ela numa ciclofaixa bidirecional, resolveria o problema. Não reparei se todo o trecho que está em obra, tem carro estacionado. Boa parte tinha, eu reparei. Porque vai entre o viaduto Pedroso e o viaduto Condessa de São Joaquim, que é onde estão as obras. Então, é um trecho de 500 metros, mais ou menos. Ali, aí você tem as duas opções, você pode fazer a ciclofaixa nessa faixa de estacionamento ou você desloca todas as faixas ali, pistas que sentido Paulista para a direita, usando essa faixa de estacionamento, e você bota os cones onde era a ciclofaixa originalmente, no que seria meio que a faixa da esquerda ali, da pista sentido Paulista, Paulista-Paraíso. Você bota um monte de cone ali e faz a ciclofaixa ali, que eu acho que é o mais fácil de resolver. Senão você vai fazer o ciclista ter que atravessar, no meio de um lugar que já está em obra, para andar do outro lado e depois atravessar de volta, e o pessoal vai continuar estacionando sem cone, porque, bem, não tem fiscalização praticamente nessa cidade, ela não dá conta, fiscalização de tanta infração que tem. Então, essa ideia do cone como se fosse uma ciclofaixa de lazer no inteiro central, nessa faixa da esquerda, da pista que vai sentido Paraíso, resolveria acho que a maior parte dos nossos problemas aqui. Eu acho que se for adotada ou não essa solução, nos dois lados, nas duas pistas, nos dois sentidos da Vergueiro. Nos dois sentidos tem que colocar, eu sugeriria colocar, baixar para 20 km por hora, porque de qualquer jeito está em obra e tem pedestre andando na rua por causa da obra, porque a calçada também foi destruída. Então, colocar 20 km por hora dos dois lados, com faixa, banner, placa, o que for, e fazer aquelas pinturas de solo que nem tem em alguns lugares na vinda a Bandeirantes ou na Marginal, aquelas faixas brancas transversais à faixa de circulação. Porque ela faz o carro trepidar e força todos os veículos a diminuírem, carro, moto, ônibus, ciclista, o que for, porque isso reduziria, meio que forçaria a redução de velocidade. Eu não sei os critérios técnicos para implantar essa faixa de transversal branca que faz o carro trepidar, porque isso forçaria o pessoal a diminuir. Eu deixo essas sugestões para vocês.

1:36:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito obrigado, Thomas. Obrigado pela sugestão. Eles vão

estudar, depois eles vão dar um retorno para nós aqui.

1:37:10 Michele Perea Cavinato: Projeto de orçamento para 2025.

1:37:15 Luccas Bernacchio Gissoni: Eu falo para vocês os valores, então. A gente tem basicamente duas fontes de recurso, para o ano que vem, para esse ano também foi assim. Aqui é o orçamento do Tesouro Municipal e o FUNDURB, que é o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, que eu acho que todo mundo conhece, que é um fundo que tem os seus recursos, alguns da Autógrafo Compulsório Direito de Construir. Uma parte dos recursos vai para a mobilidade urbana. Então, em relação ao Tesouro, a gente tem as dotações de manutenção de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas. Está com uma despesa prevista para o ano que vem de 80 milhões de reais, redondo. A gente prevê que a necessidade do exercício é de 120 milhões de reais. Isso está gerando uma pressão orçamentária de 40 milhões. Depois, a gente tem a montagem e prestação dos serviços ciclofaixas do lazer, do Programa de Mobilidade Ativa, então basicamente é a operação do sistema da ciclofaixa do lazer, que são um orçamento previsto de 55 milhões. A despesa prevista, que é a necessidade do exercício, está em 61 milhões, então está gerando uma pressão de 6 milhões, que é a diferença entre elas. Depois a dotação incentiva o uso da bicicleta Programa Bike SP, que vocês todos conhecem, que está previsto no orçamento de 152 mil reais, que é equivalente à despesa prevista, então nesse caso não gera pressão. Isso é o tesouro. Depois, dentro do FUNDURB, a gente tem as verbas de implantação. Então, já tem as dotações a manter do exercício anterior, que somam 159 milhões, 384 mil e 35 reais e 33 centavos. A isso foi somado uma implantação aprovada na última reunião, que foi o número 19, de 2024, mais 23.769.886 reais e 78 centavos.

1:40:15 SMT – AT: Bom dia a todos. Eu vou tentar traduzir um pouquinho do número do Lucas e o que representam essas situações. Na ciclofaixa de lazer, a previsão orçamentária que a gente fez, embora tenha pressão, a gente já prevê a possibilidade de ampliar a ciclofaixa de lazer. Então, qual é a situação? Se for aprovado o orçamento, há possibilidade de estudar a ampliação da ciclofaixa de lazer para usar essa parte gerada. As outras vezes que a gente esbarrou em algum tecido, o primeiro foi vocês não previram lá no plano, no projeto de lei de orçamento anual. Então, a gente tentou prever tudo, do bike SP, os 152 mil, a o restante da implantação de 158 quilômetros e mais os 100 quilômetros de ciclovia também. Esse dinheiro foi por parte do fundo. Lógico que a gente tem pressão orçamentária em quase tudo, mas é importante dizer que a gente está prevendo coisas que contemplam algumas solicitações que esbarraram em não liberação por parte da JOF, por não previsão no projeto de lei. Então, tanto o Bike SP, quanto à ampliação de ciclofaixa de lazer, quanto às estruturas que a gente está planejando de expansão da rede cicloviária, que são previstos, superando em um dos, uma das etapas que era a falta de previsão na lei anterior. Então, deixaria de ser preferido em relação a outras coisas que foram previstas. Da mesma maneira, a gente ampliou também a quantidade de dinheiro para ver o máximo possível que a gente vai conseguir plantar com ampliação de manutenção da rede cicloviária. O Lucas não colocou, mas também tem dinheiro previsto para medidas de segurança mobilidade a pé. Também não vem ao caso, porque é outra câmara temática aqui, mas também está previsto. Isso é bom, teve uma outra da executiva que a gente comentou da quantidade de projetos de segurança e a gente prevê também, além de tentar executar tudo que está por vir aí, está um projeto, a possibilidade de ampliar locais que tem rota escolar segura, área calma e

área segura. É isso que a gente previu, traduzindo um pouco dos números em possibilidades de desejo de planejamento.

1:42:52 Michele Perea Cavinato: Perfeito, Ricardo. Até sua fala acabou respondendo a pauta 3, que é a expansão da ciclofaixa de lazer. Então, caso o orçamento seja aprovado, haverá expansão da ciclofaixa.

1:43:44 Lucian C.: Bem ruim não ter uma apresentação, ficar só uma leitura de números. Isso é muito ruim para a compreensão, para a gente e depois para a gente poder retransmitir essa informação. Então, isso aqui é um fórum com sociedade civil, serve para comunicação. Fica bem ruim que ia solicitar que vocês enviassem isso logo em seguida. Também eu vi que o Lucas colocou algumas coisas em questão de valores, mas não traduziu o que esses valores representariam. Por exemplo, ele colocou a manutenção. Tem 80 milhões previsto e a estimativa da despesa necessária seria de 120 milhões. Em termos de quilometragem de manutenção, quanto que isso se daria? Se a ciclofaixa de lazer tem 55, se a previsão é de 61 milhões com uma expansão, essa previsão, esses 6 milhões de diferença representariam uma expansão de quantas coisas? Bike SP, por exemplo, eu sei de cabeça que 152 mil é só o piloto. Então, eu percebi que não tem nenhuma intenção de implementar o programa Bike SP no ano que vem. É só fazer o estudo-piloto, que era uma questão de 2, 3 meses. Então, se ele fosse, se houvesse a intenção de implementá-lo, ia ter uma despesa prevista bem maior do que só a fase de pesquisa lá junto ao INE. E uma coisa que eu não ouvi falar, eu entendi que o recurso para expansão ciclovias vem do Fundo URB, não vem do Tesouro, mas em requalificação, porque faz muito tempo que a gente pede requalificação de estrutura de transformar ciclofaixa em ciclovias. E isso, não sei se colocaria dentro de manutenção ou se colocaria depois, mas em termos de requalificação, eu não ouvi falar disso e precisa de uma verba para isso.

1:45:44 SMT – AT: Tá, deixa eu tentar traduzir no que se trata. No caso de expansão da ciclofaixa de lazer, previsto 61, liberado acho que 55, é isso? Os 61 querem dizer uma ampliação para chegar acho que a 150, 160 quilômetros. O ciclofaixa de lazer, os 114, 117 que existem hoje. O que você vê como o disponibilizado e o previsto, o previsto seria que a secretaria pede e entende que é necessário para executar, e o disponibilizado é o que cabe dentro do orçamento no bruto total de previsão primária que a gente tem para poder disponibilizar. Então, tudo isso é adequado das diversas pastas para ver onde tem dinheiro a mais, onde tem dinheiro a menos sobrando ou faltando e isso vira pressão orçamentária ou dinheiro liberado no caso de secretarias que não conseguem planejar a execução de 100% do que tem previsto de arrecadar para cada uma delas. No caso do Bike SP, nós entendemos aqui, conseguir esse primeiro recurso que já foi amplamente negado para a gente na previsão de lei anual, para executar e a partir daí conseguir viabilizar o plano de plantação já com os resultados. Uma coisa sem dinheiro a menos do que deveria ter. A ideia é essa. No caso da manutenção, a gente tem o contrato que está nos últimos 12 meses até julho do ano que vem e ele consegue fazer um contrato de R\$ 65 milhões, mais R\$ 65 milhões. Então, a reserva é de R\$ 110, a reserva é de R\$ 110 e tem liberado menos do que isso, mas essa é uma questão que, conforme a gente for conseguindo usar, eu entendo que vai ser liberado. É isso que quer dizer quando ele diz que tem uma parte que está prevista e uma parte liberada.

1:48:34 Thomas W.: Pegando da ciclofaixa de lazer, eu lembro que cerca de um ano atrás, vou chutar, veio um pessoal de outra secretaria apresentar um projeto de expansão que ia ter concessão diária para festivais, coisas assim. Não sei quantas anos esse projeto e a ideia era ter trazido eles também, acho que eu não sei se eu escrevi corretamente, mas ter trazido eles para entender há quantas anos esse projeto e como isso ia entrar na expansão da ciclofaixa de lazer. Só deixar anotado para a próxima reunião isso ser trazido. E aí, puxando ainda a ciclofaixa de lazer, eu queria saber por que está sendo retirada a sinalização de 40 km por hora em todas as comunicações da ciclofaixa de lazer, porque antes aquelas bandas, faixa vinil, vinha com a plaquinha de 40 km por hora impresso por causa da ciclofaixa de lazer e agora isso está sendo tampado. Eu passei em vários locais e está o banda normal, mas estão ou raspando ou adesivando por cima para justamente cobrir o 40 km por hora, porque a redução de velocidade é uma coisa que está prevista na legislação quando se tem a ciclofaixa operacional de lazer e é uma coisa que faz muita diferença principalmente. A maioria dos usuários é ciclista iniciante tem muita família com criança, muito idoso e retoma aquele ponto da escala humana, porque isso é uma coisa que faz muita diferença na educação dos motoristas.

1:50:00 Dawton Roberto Batista Gaia: Bom, Thomas. Segundo a resolução do Contran 973 de 2022, lá no manual de sinalização cicloviária, acho que é 6 ou 7 ou 8 no manual de cicloviária, no capítulo 13, que fala sobre velocidade e eles dizem que a velocidade igual ou superior a 50 km por hora, ela pode ser ela pode ser mantida é 50 km por hora é uma velocidade segundo o manual, uma velocidade baixa e razoável. Agora eu realmente eu preciso entender porque foi retirado toda a sinalização dos 40 km por hora para gente poder te dar uma resposta sobre isso, porque realmente eu não obtive essa resposta. Preciso olhar um pouquinho mais no manual. Ele está dizendo o seguinte, eliminar sinais de acordo com lá no volume 13 do espaço cicloviário não deve ser regulamentada velocidade com 40 km por hora aos domingos, devendo prevalecer a estabelecida está escrito lá no Contran. Então eu só preciso entender realmente a pesquisa que a gente fez que está lá no Contran e talvez tenha sido foi por conta disso que foi retirado, mas para saber se existe alguma brecha alguma possibilidade de te manter os 40 km por hora, porque realmente eu até concordo com você com relação aos 40. Não sei se nós podemos manter esses 40 km por conta do Contran. Essa que é a questão então quando nós pedimos a resposta e nos mandaram essa resposta com relação ao Contran eu terminei não avançando na discussão para poder verificar se existe a possibilidade de realmente colocar os 40. Pela resposta que eles nos mandaram, não é possível regulamentar com 40 km por hora pelo Contran, mas eu não tenho fundamento pra poder te responder isso agora. Eu prefiro pesquisar melhor debater melhor isso dentro da própria CET, dentro da área que trata de legislação, para gente poder debater melhor com você sobre isso. Eu entendo e concordo, mas eu não sei se nós podemos fazer, eu não tenho como afirmar se nós podemos manter os 40 km por hora. Até eu tenho uma teoria, eu acho que a velocidade regulamentada lá na placa é o que vale para sinalização, mas eu preciso aprofundar mais nessa pesquisa para saber se isso poderia ter sido implementado e continuar aplicando esse 40 km por hora. Não adianta eu avançar nessa discussão com você agora, porque realmente eu não tenho a resposta para poder realmente debater com você sobre isso agora, mas é isso a gente vai verificar. Está muito claro que não deve ser regulamentada a velocidade de 40 km por hora aos domingos. Eu vou quando eu tiver uma fundamentação melhor eu vou te falar os porquês se a gente pode, se não pode esses 40 km por hora. É isso.

1:53:59 George Queiroz: Sobre a ciclofaixa de lazer, eu tenho uma outra questão rapidamente. Aqui na minha região tem a ciclofaixa que ela acaba no que ela acaba, foi colocado um banner no final ali da Corifeu com assim, “fim da ciclofaixa ciclista por favor prosseguir desmontado”. Eu gostaria que essa faixa não fosse colocada, porque o ciclista quando acaba a ciclofaixa tem a via comum, ele tem o total de direito regulamentado de seguir pedalando na via normalmente, ou seja, uma faixa pedindo pro ciclista parar de pedalar, sair da bicicleta não faz o menor sentido. Seria muito mais produtivo talvez, é claro, avisar que é o fim da ciclofaixa mas avisar, talvez, pros motoristas avisar que agora ele tem que compartilhar a via com o ciclista, conforme o artigo 58. Só queria dar um repúdio a esse banner que tem sido colocado aqui que eu considero equivocado. Só isso. Muito obrigado.

1:55:16 Dawton Roberto Batista Gaia: Isso infringe alguma norma que a gente, talvez, tem que colocar que somos obrigados a colocar que acaba a ciclofaixa de lazer, porque é uma família que está pedalando às vezes.

1:55:29 George Queiroz: Isso, mas, quando acaba a ciclofaixa, a via continua a família, a criança, o senhor, tem o total direito de conseguir no leito com preferência. Então a gente tem que sinalizar pros carros que “olha, agora tem família, agora tem criança e você der a preferência”, não pedir pro ciclista sair da bicicleta. Isso é absolutamente equivocado. Obrigado.

1:55:57 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu vou antecipar uma pauta, porque o Sérgio que vai fazer a apresentação. Ele está com problema de horário. Eu vou antecipar a história da cartilha, que é a pauta 7. Sérgio, vou passar a palavra pra você Sérgio eu sei que você está com problema de horário.

1:56:29 Sérgio Amaral: Antes de tudo, acho interessante, a gente colocou isso pra Michele entender melhor o que a Câmara Temática gostaria de ter nesta nova cartilha, porque ela fala de entrega. O pessoal comenta de entrega na porta das escolas. Nós temos uma cartilha, nós gostaríamos de entender se essa cartilha é suficiente ou o que vocês gostariam dentro dessa nova cartilha. Então, é isso eu não me lembro, não me recordo quem colocou a pauta, se puder comentar o que gostaria nessa nova cartilha. O pessoal de educação pode comentar o que a gente já tem na cartilha.

1:58:07 Tatyana e Ana: Boa tarde. Sou a supervisora do Departamento de Educação de Trânsito do CET. Voltada para os ciclistas, nós temos uma cartilha. Ela foi elaborada já faz um tempo e é uma cartilha que é distribuída para os alunos dos nossos cursos, que são ministrados aqui no CETET, para pessoas a partir de 16 anos, são só adolescentes e adultos,. Essa cartilha contém alguns assuntos, por exemplo, dicas de segurança, uso correto de EPIs, fala também sobre a rede cicloviária da cidade de São Paulo, a gente também dá dicas sobre manutenção básica da bicicleta e nós viemos aqui para ouvir qual a proposta de vocês nessa nova cartilha.

1:59:13 Michele Perea Cavinato: Thomas, como coordenador, você lembra quem te pediu isso?

1:59:18 Thomas W.: Eu estou checando aqui para ver quem foi, mas pela discussão, não lembro exatamente quem foi, estou olhando aqui o WhatsApp para ver quem foi que surgiu, mas se não me falha a memória.

1:59:28 Lucian C.: Eu acho que ele tinha mencionado no episódio que as cartilhas estavam esgotadas, se ia ter uma reimpressão e se a gente ia fazer uma reimpressão e se era pertinente uma atualização também.

1:59:39 Thomas W.: Porque ele solicitou cartilha, ele tem alguns projetos com escolas ali na Zona Norte. Ele solicitou para ser, não sei por qual canal foi, se foi por meio de alguém ou de departamento, enfim, solicitou essas cartilhas para fazer esses projetos que ele tem com ONGs em escolas na Zona Norte e recebeu essa resposta que não tinha mais esse material disponível impresso para ser doado para as escolas que querem distribuir. Então, era mais uma questão de reimpressão. Se for o caso, atualização desse material para distribuição.

2:00:09 Tatyana e Ana: No caso, a reimpressão da cartilha, nós temos que verificar internamente se há possibilidade ou não de fazê-la. Nós temos disponível hoje, no site da CETEI e no portal da educação, essa mesma cartilha, o mesmo material, no formato digital. Se vocês quiserem, eu posso colocar o link aqui no chat também para vocês darem uma olhada.

2:00:32 Thomas W.: Sim, isso ajuda. Mas a questão de que, eu não sei qual a faixa de idade das crianças, mas é sempre melhor o material impresso para criança, pelo menos na minha época.

2:00:42 Tatyana e Ana: A nossa cartilha, na verdade, ela é voltada mais, como eu disse, para o público adolescente e adulto, acima de 16 anos. Então, eu vou passar para vocês esse link para que vocês acessem o material e verifiquem se atende ou não a solicitação, o objetivo de vocês. E se não, ouvir a proposta que vocês têm para nós.

2:01:12 Thomas W.: Passa o link, eu vou compartilhar com ele. Acho que ele não conseguiu entrar hoje, mas deve ter se enrolado no trabalho. Mas a gente passa para ele e vê exatamente o que ele queria. Eu estou buscando aqui, mas está difícil encontrar a conversa.

2:01:23 Tatyana e Ana: Combinado, Thomas. Vou passar agora no chat e peço para que vocês deem uma olhada no nosso material.

2:01:33 Thomas W.: Eu vou fazer uma pergunta que me surgiu agora, que não tem nada a ver com a cartilha de ciclista, mas tem a ver com a pauta de educação. Tem algum material disponível, seja site, impresso, sobre a faixa azul para motociclista? Foi feito algum material desse tipo?

2:01:48 Tatyana e Ana: Olha, Thomas, eu preciso verificar. Nos nossos cursos nós abordamos, sim, o assunto faixa azul, nos cursos para motociclistas. Só em instante. Estou só confirmando aqui com a Ana, que trabalha comigo, se no portal também nós temos algum material disponível em relação à faixa azul. Mas em nossos cursos são, sim, abordados esse tema.

2:02:24 Thomas W.: Se tiver algum material desse tipo, também compartilhar para disponibilizar depois pela Michelle.

2:02:30 Tatyana e Ana: Se houver esse material disponível, eu compartilho com vocês a página, o endereço da internet, para que vocês verifiquem. A Ana confirmou, nós temos, sim. Vou passar para vocês, então, o link para acesso ao material da faixa azul e também a nossa cartilha no formato digital.

2:03:03 Michele Perea Cavinato: Dawton, manutenção das estruturas e ampliação de largura, acho que você acabou falando na apresentação. A gente pode até considerar como atendida.

2:03:34 Dawton Roberto Batista Gaia: Então, acho que a última pauta é a da Mutinga.

2:03:40 Lucian C.: Vocês só tinham ficado de entregar uma lista das estruturas.

2:03:49 Michele Perea Cavinato: Sobre o nosso contrato de manutenção, as estruturas estão sendo implantadas exatamente como no projeto. Para ser considerado uma manutenção e não uma nova implantação. Agora, as vias que foram recapadas, eu acho que você já falou sobre isso.

2:04:05 Lucian C.: O que você falou está certo, Michelle. Tinha ficado de entregar a lista das estruturas que receberam, que foram alargadas e não teve uma comunicação, uma listagem oficial até hoje. Não tem nada para apresentar, então?

2:04:33 Dawton Roberto Batista Gaia: Nesse caso, eu não tenho. O que eu tenho sim, é a José Ribeiro e trecho da Vergueira, que foram ampliadas. Vamos para a próxima pauta aqui. Mutinga.

2:04:55 Cassio e Buelloni – CET: Oi, bom dia. A Mutinga foi idealizada dentro da tipologia de ciclovia. Era para ser utilizada no canteiro central. Durante a implantação, houve uma série de problemas operacionais. E nós técnicos reavaliamos e mudamos a tipologia. Ela vai ser, no primeiro trecho, entre o Instituto Federal e a Rua Banabuiu, vai estar sobre calçada compartilhada, porque ali a calçada tem 4,80. A partir dali, a gente está fazendo toda uma tratativa para redução de velocidade, com a implantação de lombadas, com a implantação de ciclorota, redução de velocidade, para dar a melhor segurança possível naquele trecho. A adequação está sendo feita. Os ajustes estão sendo feitos. A parte das obras foram ajustadas. E agora já está liderado o projeto de sinalização horizontal e vertical para apagamento de alguma coisa que tem lá e iniciar a pintura. O pessoal de sinalização da CET já começou a fazer alguma atividade lá. Nos próximos dias, a gente vai ver essa implantação acontecendo.

2:06:43 George Queiroz: Bom, a informação que a gente recebeu foi vinda de um vereador, um vereador que fez diversos vídeos, um vereador contra a ciclovia, contra qualquer ciclovia, porque ele, inclusive, tem projetos para atrapalhar ciclovias, projetos de lei que espero que sejam aprovados. Ele fez um vídeo recente mostrando todo o trabalho que ele fez para que a ciclovia, para ele, o projeto dele é que não houvesse qualquer ciclovia, porque não existe ciclista, apesar de que essa implantação vem de pedido dos ciclistas, das oficinas etc. Então, ele foi no Ministério Público e ele mostrou uma série de registros, de reuniões que ele fez com o secretário, que ele fez aí na CET, foi no Ministério Público. Eu achei muito interessante que ele se reuniu também com os comerciantes e tal. Ele se

reuniu, o vereador conseguiu reunir todo mundo, conversou com todo mundo, menos com o ciclista, não conversou com nenhum ciclista. Então, a parte interessada, que é o ciclista, no caso, em relação à sua segurança, não foi escutada nesse processo, na reunião com o secretário e tal. Eu queria entender por que um ciclista não precisava, não pode ser ouvido no momento que é ouvido comerciante, é ouvido juiz etc., e um vereador que, obviamente, não é ciclista. E aí, a gente fica numa situação onde havia uma ciclovia, ou seja, com uma proteção. Ele mostrou, falou que houve diversos acidentes. O acidente que ele mostrou era basicamente uma barbearagem de um motorista de carro, o cara faz a barbearagem, invade a ciclovia, e aí eles estragam o carro dele, porque é uma barbearagem, que a gente vê direto ali na Paulista, tem as grades todas retorcidas. O motorista faz uma barbearagem e a culpa é da ciclovia? A gente viu, nesse fim de semana, carro invadindo a ciclovia lá do monotrilho, lá em São Mateus, todo dia a gente vê ciclovia com carros, a gente teve o caso na Berrine, ou seja, se tem a barbearagem, quer dizer que o ciclista está em risco, ou seja, a ciclovia se mostra ainda mais necessária, se o motorista conseguiu invadir aquela estrutura elevada, o que a gente precisava é de mais proteção, de grade e tal. O que parece que aconteceu? A ciclovia foi rebaixada, rebaixada para a segunda divisão, virou ciclofaixa e, em algum lugar, pior, ela foi rebaixada para a terceira divisão, virou calçada compartilhada. Ou seja, o ciclista, claro, não foi ouvido, então todo mundo escuta e vai reduzindo, reduzindo e reduzindo a segurança do ciclista, posto que foi comprovado, pelo menos pelas fotos do vereador, que tem muito motorista barbeiro na Avenida Mutinga. O resultado é que nós vamos ter uma ciclofaixa central, e ele falou que conseguiu, conquista do vereador, uma conquista de redução da largura da ciclofaixa. A gente ficou falando aqui agora sobre a reunião toda, falando sobre que a gente precisa, cada vez, de ciclovias, ciclofaixas com mais espaço, para dar mais segurança, maior conforto para o ciclista, e ele conseguiu, o vereador conseguiu essa conquista, isso são palavras dele, da redução da metragem, ou seja, ganhamos uma ciclofaixa menor, uma ciclolinha central, somente com taxões, numa via onde os motoristas, claramente, têm problemas de capacidade. O resultado é que estamos em um desenho muito parecido com uma ciclovia que deu polêmica, que era lá da Bento Guelf, também na Zona Leste, em que todo mundo, na época do Haddad, era um horror, como podem fazer uma ciclovia bem pequenininha no centro? E é o que está sendo feito agora, com o trabalho desse brilhante vereador e com a anuência de todos, do secretário, do prefeito, do Ministério Público e de todo mundo, um local que agora sim é perigoso, perigoso não para o vereador, que ele só anda de carro, agora sim vai ficar perigoso para a gente, para os ciclistas da Zona Norte, de Ipirituba, e vai ficar ótimo para o comerciante, que não muda nada a vida dele. Ele tem esse espantinho de que a ciclovia atrapalha o comércio. Temos que ouvir essa fake news há mais de 10 anos, 15 anos, um comerciante que fala que a ciclovia vai estragar o comércio dele, é um mentiroso, é um mentiroso, porque não existe dados que comprovam isso. Mas hoje em dia, essas pessoas ganham voz, e a gente que é ciclista, que está defendendo a nossa vida, defendendo a mobilidade, defendendo a sustentabilidade, tem que ouvir esse tipo de vídeo, esse tipo de declaração de vereadores, de pessoas que não pedalam e que estão colocando a nossa vida, agora sim, colocando a nossa vida em risco. Basicamente, me resta lamentar, lamentar todo esse processo ter virado uma coisa cada vez pior, cada vez pior, a ponto de, daqui a pouco, vão dar razão mesmo para o vereador, falar que não passa ciclista, vai ser difícil mesmo, quando ela vai ficando cada vez mais perigosa, é capaz de não passar mesmo. Então, a gente vai, basicamente, fazendo tudo ao contrário do que rezam as boas práticas em planejamento cicloviário. Muito obrigado. Peço perdão pela extensão. Eu não sei se tem alguém da Zona Norte aqui, se o Ciclonauta ou a Nath, seria interessante, em algum momento, os representantes

da Zona Norte seriam ouvidos, especialmente nas próximas vezes. Quando está sendo feito algum tipo de polêmica desse tipo, chama o ciclista, para a gente estar em uma reunião, transmite-se ao secretário. Não faz o menor sentido pessoas que não pedalam ficarem decidindo a vida de quem pedala. Não faz nenhum sentido. A gente tem uma Câmara Técnica, temos ativistas, tem um monte de gente que conhece, urbanistas, gente que estuda, para conseguir a solução e para conversar com o comerciante, para falar, “olha, não, a gente tem isso, tem esse dado, tal, tal, tal, pode até melhorar a sua vida. A gente tem um monte de estudo e a gente tem”, vamos dizer, a gente tem, porque estar nesse tipo de fórum e acontecer esse tipo de coisa, ficar acontecendo, é grave. Só isso. Desculpa também, novamente. Mas não sei se o Ciclonauta ou a Nath ou o pessoal da Norte está aí. Obrigado.

2:14:02 Aline Pellegrini Matheus: Eu vi ano explicando do projeto que vai ter trecho com ciclorota, é isso mesmo? Depois de tantas vezes a gente falar, explicar que trecho de ciclorota não atende de jeito nenhum ciclista. A gente já tem vários projetos que estão implantados em calçada, vai ter esse com trecho de ciclorota que não atende em nada, que não traz segurança, que traz segurança zero para a gente, vai ter um trecho com ciclorota nesse projeto, é isso mesmo?

2:14:41 Cassio e Buelloni – CET: Sim, vai ter um trecho com ciclorota, devido a uma necessidade técnica lá no local.

2:14:49 George Queiroz: Bom, nós aqui da Câmara Temática não consideramos ciclorota estrutura cicloviária. Apesar da plaquinha e tal, isso é um consenso mundial de que elas aumentam a insegurança do ciclista, aumentam o número de incidentes sinistros com ciclistas, são estudos aí feitos em diversas partes do mundo. Então, de qualquer forma, fica então o repúdio, ou seja, para a gente não é, não está sendo colocado estrutura cicloviária nesse ponto. É um nada.

2:15:36 Lucian C.: O que me chamou a atenção, que é o mesmo que a Aline apontou, que eu vi aqui no meio ia se implementar um pedaço de ciclorota. Vou fazer coro ao que já foi dito. Vou lamentar, porque isso aqui é negacionismo. Ciclorota é negacionismo. Isso aqui não é uma discussão nova. A gente já sabe que a ciclorota não só não oferece segurança adicional, como em vários casos, ela piora a segurança do ciclista, induzindo uma falsa sensação de segurança. Isso não é novidade. Fazer projeto com isso é negacionismo e coloca a vida das pessoas em risco. Além disso, eu vou solicitar que enviem o projeto, tanto o anterior que tinha sido implementado, quanto o projeto revisado, que isso aí seja enviado e disponibilizado para a gente e façam uma revisão para tirar esse trecho de ciclorota e colocar algo que, de fato, proteja a vida dos ciclistas.

2:17:01 Dawton Roberto Batista Gaia: O projeto que eu entendi que o Cássio colocou, ele está prevendo colocar alguns elementos de redução de velocidade, tipo lombada, travessia elevada. Então, está sendo implementado no projeto. Nós vamos disponibilizar para vocês o projeto para vocês poderem verificar exatamente o que está sendo feito lá.

2:17:32 Aline Pellegrini Matheus: O radar, pelo menos?

2:17:36 Dawton Roberto Batista Gaia: O radar, Aline, está proibido.

2:17:41 Aline Pellegrini Matheus: O prefeito proibiu ter o radar na cidade. Esqueci.

2:17:45 Dawton Roberto Batista Gaia: Nesse momento, está suspenso a ampliação do radar. Não está proibido. Está suspenso por um período, nesse período eleitoral. Mas isso não significa que não pode ser pensado nisso, nessa possibilidade posteriormente. Eu acho que a última solicitação que me apareceu aqui é que era a questão da fiscalização na ciclovia que vocês estão cobrando com relação à possibilidade de colocar o radar. Primeiro que, por conta dessa história da suspensão da ampliação dos radares, nós não podemos fazer absolutamente nada nesse sentido, neste momento. A gente não pode colocar radar nesse momento. Mas, mesmo assim, nós estamos fazendo uma proposta junto à área de fiscalização do radar, para que possa ser implementado em alguns locais onde já existem os radares, a possibilidade de ampliar esse radar para a ciclovia. O objetivo do radar é sempre a questão da segurança. Eu entendo que a invasão da ciclovia ou por moto ou por veículo também é uma questão de segurança. Então, eu acho que é possível, sim, a gente colocar essa possibilidade do radar. Fora isso, foi inserido no contexto da operação da CET a fiscalização específica tanto a faixa de ônibus quanto as bicicletas. É uma operação específica. Acho que a Michele deve ter os números aqui. Se você puder compartilhar, Michele, os números que eu acho que é uma das coisas que eles cobraram com relação aos ônibus. Está aqui, olha. Estacionar sobre ciclovia ou ciclofaixa, transitar com o veículo sobre ciclovia ou ciclofaixa. Deixar de reduzir a velocidade de forma compatível, com segurança, ou ultrapassar o ciclista, parar o veículo sobre a ciclovia ou ciclofaixa. São esses enquadramentos que estão sendo fiscalizados na ciclofaixa. Estão aí os números. Começou em janeiro lá com 281. Acho que aqui talvez até fosse um pouco menor. Está sendo implementado ao longo dos meses. Mês de julho chegou a 765 autuações. Mês de julho abaixou, deve ser por conta das férias, que realmente os volumes devem estar menores na cidade. Mas é isso. Então, existe, de fato, hoje um controle, uma operação específica com esses enquadramentos para fiscalizar a ciclofaixa da cidade. Quando a gente olha para os números e olha para o tamanho da rede escoviária, que é a maior da América do Sul, podemos falar isso, 743 quilômetros hoje. Na verdade, já é mais, porque tem algumas que estão implantadas que ainda não subiram no nosso site. Mas, oficialmente, nós temos 743 quilômetros. A gente está sempre falando em escala, escala do que a gente faz com relação ao que existe na cidade. Mas eu posso dizer que é uma conquista, e essa conquista é nossa, mas de vocês, e que, realmente, é um processo contínuo e está sendo implementado em todas as ciclofaixas da cidade. Acho que é isso. Não sei se vocês querem colocar alguma coisa sobre esse assunto da fiscalização. E, claro, a ideia é que, cada vez mais, isso está sendo inserido no processo da fiscalização, de modo geral. Ou seja, tem uma fiscalização específica para essas ciclovias, e todos os outros operadores que estão pela cidade, toda a operação da cidade, quando identificar uma irregularidade na ciclovia, ele pode atuar. Inserir no contexto operacional é isso. Qualquer agente que observar uma irregularidade, ele possa fazer a fiscalização com esses enquadramentos.

2:23:02 Bergo – ClicoCentro – SP: Claro. Falar um pouco sobre a impressão que a gente ciclista tem nas ruas e parece que isso não vai diminuir. Eu já vou dar uma sugestão para vocês também, porque ao invés de vocês fazerem uma cartilha para ciclista, não estou falando que uma cartilha não seja boa, acho que vocês têm que fazer uma cartilha para motociclista, porque a cada dia está pior. São desde coisas simples, quanto o entregador que para atravessado na ciclovia e fica discutindo com você, “Ah,

não vou tirar, não sei o quê”. É impressionante. Não tem um dia que a gente não sai para pedalar, não tem um motociclista na ciclofaixa. Não tem um dia. É todo dia. E outro, no domingo agora, foi inacreditável, porque eu quase saí na mão com o motociclista, porque o cara veio na contramão, atrás de mim. Eu atravessei a bicicleta na ciclovia e falei assim, “você não vai passar aqui, cara. Volta”. E o cara, “não, eu só vou ali”. “Não, você não vai”. Eu quase saí na mão. É inacreditável. Cada dia a falta de respeito que avança sobre isso. A gente está entrando num lugar de incivilidade. Não vai demorar para vocês anotarem o corpo de bombeiros falando de uma discussão que virou briga e até alguém morreu, porque é todo dia. Então, está na hora da CET chamar uma cartilha, está na hora de chamar o sindicato dos motociclistas, está na hora de chamar os influenciadores, tipo esses caras gringos malucos, não sei o que, motoca, para conversar com esses caras. Não tem o que fazer. Não adianta a gente ficar, a gente na ponta do espaço público, ter que ficar discutindo coisas básicas com respeito ao trânsito, com respeito às leis. Quando eu estou falando motociclista, não é só motociclista, até entregador de caminhão. Eu também fui atropelado, porque eu parei na frente do cara e falei, “meu, você está aí”. O cara simplesmente arrancou e me derrubou, machucou a minha bicicleta. Então, é todo dia. Se vocês não fizeram uma intervenção institucional, política, falando, as pessoas têm que ir na mídia falar, esses caras vão continuar assim. Daqui a pouco é negro fazendo grau na ciclovia, levantando a moto. Não é brincadeira, Dawton. Assim, eu não sei mais o que fazer. Daqui a pouco a gente tem que fazer um documentário, soltar na Rede Globo para o prefeito ir lá falar “Ah, não, é verdade, vamos fazer”. Não, os caras estão muito desrespeitosos. E, obviamente, a motofaixa deu para essas pessoas que usam moto, eu também uso moto, mas a discussão deu para esses caras, deu para eles o direito. Eles estão agora a ter um direito institucionalizado de usarem o que eles quiserem, motofaixa, ciclovia, calçada. Discuti com um cara aqui na frente do hospital, aqui da Santa Casa, porque o cara estava vindo na calçada, gente, fazer uma entrega. Ele simplesmente subiu pela calçada, andou 10 metros para entregar. Não tem como. Não sei o que fazer, mas vocês têm que chamar uma reunião interna para atacar esse problema, porque está virando um problema, claro, e daqui a pouco vai virar um problema de ordem de saúde e tudo mais. Eu estou falando um pouco exaltado, porque é uma coisa que todo ciclista vivencia. Vai encontrar um carro ou um motociclista, mas os motociclistas estão piores. Eles vêm descendo a rua, é 50 metros, não é pouquinho. Eles descem a rua 50 metros, sobem a ciclovia, sobem na calçada. Então, assim, precisamos atacar esse problema de frente. Obrigado. Terminei aqui.

2:27:26 Lucian C.: Sobre essa questão das invasões, o que a gente recebeu por e-mail, falando que a gente vai continuar agindo da mesma forma como a gente estava antes. O problema é que justamente a gente está reclamando há um tempo de um aumento do problema. Se tem um aumento do problema, a gente não pode manter a forma de lidar com ele da forma como estava. O Dawton falou que, pelo decreto, é impossível colocar mais radar, mas fizeram todo um auê, na época da publicação do decreto, que o decreto diz que, “olha, não são permitidos mais radares, salvo se houver justificativa técnica da CET, da Arateca etc.”. Então é possível, sim, colocar mais radares, só tem que fazer a justificativa. Olha, havendo um aumento do número de invasões e, inclusive, e provavelmente relacionado a isso, havendo um aumento de mortes no trânsito, a gente está tendo o maior aumento de mortes no trânsito que a gente viu em anos, claramente tem uma justificativa técnica sobre estação de novos radares. Então, um, isso precisa acontecer, dois, tem aqui um levantamento que a Michele apresentou, bacana, que ele se refere às atuações relacionadas à ciclovia ciclofaixa. Isso aí

está espacializado? Então, sim, vocês têm informação de quais são as ciclofaixas que mais sofrem invasão, que sofrem esse tipo de enquadramentos. Porque aí a gente, se tem esse dado, então agora a gente quer saber quais ações específicas vão ser feitas, quem são os top 5 ciclofaixas campeãs de invasão. Vamos estabelecer um plano para as top 5 ciclofaixas? Vamos fazer a contratação para que elas sejam transformadas em ciclovias, por exemplo, como a gente já solicitou há um bom tempo? Vamos fazer a instalação de segregadores? Vamos fazer a instalação do radar? O que a gente vai fazer com base nisso? Obrigado.

2:29:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito, Lucian, só queria fazer uma correção, que eu falei da suspensão em período eleitoral. Não é período eleitoral, é uma suspensão feita pelo prefeito. Desculpa, passei informação errada, não é para o período eleitoral.

2:30:00 Lucian C.: Ah, sim, eu entendi, ele publicou o decreto, mas não é eleitoral mesmo. Mas, ainda assim, o ponto que eu expus se mantém. O decreto do prefeito deixa claro que não pode novos radares, exceto se visitado, que não se estejam justificativas para fazer novos radares.

2:29:44 Dawton Roberto Batista Gaia: Perfeito. O propósito que você está fazendo eu acho bastante interessante de fazer o levantamento por ciclo. Certamente, a área operacional que fez esse trabalho deve ter esse levantamento também, a gente vai verificar se tem, se na próxima semana a gente pode estar até inserindo nas nossas apresentações lá, fazer parte do nosso processo lá, uma parte de fiscalização das ciclofaixas, lá com as ciclofaixas que estão sendo fiscalizadas e com esses números que você está falando. Só precisamos conversar com a área operacional se eles têm esse levantamento. Eles devem ter, mas, de qualquer forma, eu preciso da confirmação deles.

2:31:11 Sergio Amaral: É o seguinte, só comentar em cima da fala do Bergo. Eu uso bicicleta para lazer e para trabalho eu uso transporte público, uso carro, vario entre transporte público, carro e a moto. Então, eu sou um motociclista, sou motorista e uso também o transporte público. Eu constato muitas das coisas que o Berbo coloca, eu constato, realmente, existem invasões, mas eu só queria só fazer uma pequena correção. Não existe nenhuma correlação entre as motofaixas e o aumento da falta de educação dos motociclistas. O mau motociclista é um mau motociclista, sempre foi e precisa mesmo ser corrigido para que ele não seja. A motofaixa não aumentou essa falta de educação. Eles são mal educados e precisam ser corrigidos, você tem toda a razão, Berbo, mas não existe essa correlação. É só apenas essa correção, porque todos os meios têm que ser protegidos. Você falou que é motociclista, eu também sou motociclista e a motofaixa é muito boa quando a gente está pilotando a nossa moto dentro da legislação. Isso é inegável. Como a motofaixa é importante na hora que a gente está usando a bicicleta. Essas modalidades têm que se agregar e todos têm o direito de andar com segurança. Todos têm que respeitar as leis, inclusive os ciclistas que não respeitam. Não, os ciclistas que não respeitam, não estou generalizando. Eu só quero dizer que você tem razão, mas fazer essa pequena correção. Então era isso, porque essas coisas precisam ficar registradas, que não existe essa correlação. Existe uma conversa, muitas das vezes, quando a motofaixa foi implementada, nós conversamos muito com o que você citou, o Gringo, Gil, que é presidente do sindicato de motos. Eles fazem muitas ações também junto aos seus sindicalizados, seus associados, mas existe uma grande falta de produção em todas as categorias. Motorista também, tal, e não é fácil. Você sabe disso, Bergo,

o pedestre também se respeita muito, só que é a parte mais frágil. Mas isso precisa de muita educação, você tem toda a razão. Essa pequena correção eu acho que se fazia importante. Obrigado.

2:33:52 Dawton Roberto Batista Gaia: Só complementando a sua fala, dando razão para o Bergo, realmente é um problema sério, está aumentado muito mesmo na cidade, todos percebem isso. Eu tenho recebido várias informações, reclamações com relação a isso. Realmente, se isso não for cuidado, isso pode se transformar no problema de segurança pública mesmo, com relação ao comportamento que não está sendo corrigido, e realmente a questão é fiscalização.

2:34:25 Sergio Amaral: A atitude de você entrar em conflito com as motos de Bergo. A sua vida vale muito mais do que isso. Vamos à Câmara Temática, vamos batalhar junto para mudar esse comportamento, os conflitos a gente vê todo dia na televisão, não valem a pena. Você aí, se vier a sofrer alguma coisa, não vai ajudar mais e a sua família vai sentir tudo isso. Então, vamos trazer aqui para a Câmara Temática, que é o lugar, como você falou muito bem, acho que foi você que falou ou não lembro quem falou, aqui é o lugar mesmo para a gente resolver as coisas.

2:35:07 Mila Araujo: Oi, gente, tudo bem? Boa tarde. Ainda falando sobre esse assunto, queria reiterar, o desconforto é muito grande, eu pedalo para ir trabalhar, estou na rua há alguns anos e o problema se generalizou, a ciclofaixa virou um local de disputa. Eu moro numa rua que tem uma ciclofaixa que conecta duas avenidas importantes e a minha ciclofaixa já tem marca de pneu de moto, é como se fosse a faixa deles. Inclusive, mesmo quando está 11 da noite e não tem trânsito, eu vejo eles descendo pela ciclofaixa, como se fosse um tobogã. Enfim, eu como uma mulher me sinto muito hostilizada, porque isso, como virou esse lugar de disputa, você é expulsa da ciclofaixa, porque está descendo um motoqueiro, você não sabe quem é e ele vai bater de frente com você e vai realmente. Então, eu achei interessante vocês trazerem que talvez a criação de uma equipe de vigilância, enfim, uma equipe do Detran, da CET, que seja específico para essa questão da ciclofaixa, porque de fato o problema está saindo de controle. Eu também tenho uma sugestão de uma campanha publicitária. Eu entendo que a cartilha é uma ideia legal, mas a campanha publicitária fica mais abrangente. Talvez propor, assim como a Detran faz Maio Amarelo e Maio Amarelo focado para caminhão, ciclista, carro, também trazer uma campanha específica para a invasão das faixas de ciclovia, porque acredito que já se tornou um problema com essa relevância, sabe? A nível de precisamos fazer uma comunicação que de fato impacte as pessoas, porque os motociclistas se sentem completamente impunes. Existe uma impunidade generalizada. Talvez por isso tenha crescido tanto esse tipo de invasão, porque em tese nada acontece. Obrigada, gente.

2:37:18 Michele Perea Cavinato: O Sérgio propôs isso ontem.

2:37:25 Dawton Roberto Batista Gaia: Muito bom, gente. Nós vamos encerrar nossa reunião. Acho que não tem mais ninguém inscrito aqui para falar. Queria agradecer mais uma vez a participação de todos vocês e a importância da participação de vocês. Eu quero deixar muito claro que tudo isso que vocês trazem nós não esquecemos. Às vezes a gente termina não dando resposta rapidamente pelas contribuições de vocês, mas o termo é exatamente, tudo o que vocês nos trazem é uma contribuição, não é uma colaboração, sempre vai fazer parte do que a gente está planejando aqui, do que a gente

está pretendendo melhorar essa mobilidade ativa da cidade, que é isso que a gente tem que pensar. Não podemos mais falar só em ciclofaixa, temos que pensar no pedestre. Eu tenho utilizado sempre o termo agora de uma intervenção urbanística na cidade, onde você protege de fato o ciclista e também o pedestre. Então a questão da proposta que a gente está fazendo, que a gente está implementando, tem a possibilidade de fato de algumas ciclofaixas existentes se transformarem em ciclovias, faz parte do plano dessa secretaria, sim, mas é um embrião ainda. É um embrião e a gente tem que trabalhar em cima disso para poder fazer com que isso seja de fato uma solução definitiva para a estrutura cicloviária da cidade. Muito obrigado a todos e um bom dia.

2:39:17 Lucian C.: Em que rubrica fica essa coisa de transformar ciclofaixa em ciclovia, Dawton?

2:39:21 Dawton Roberto Batista Gaia: Ainda não está em rubrica nenhuma.

2:39:24 Lucian C.: Mas seria uma rubrica própria, não é obra?

2:39:27 Dawton Roberto Batista Gaia: Eu acho que vai precisar, sim. Primeiro eu quero terminar o plano para a gente poder elaborar o TR. Eu estou pensando, ainda não comecei a elaborar o TR, precisa ser elaborado esse TR. O TR eu acho que até o TR simples, não vai ser muito complexo, mas precisa ser elaborado. Então, para dar o passo, precisa ter esse TR para a gente poder buscar essa rubrica e garantir um recurso para poder fazer um planejamento estratégico, vamos dizer assim, para implementar e transformar essa ciclovia, ciclofaixa em ciclovia. É um plano, sim, não está esquecido, não.

2:40:17 Lucian C.: Então, agora em agosto que sai a Píloa, não é? E aí para existir a rubrica já tem que constar na Píloa.

2:40:27 Dawton Roberto Batista Gaia: É, mas não é fácil, viu? Todas as coisas que nós temos aqui não é fácil, realmente não é fácil.

2:40:34 Lucian C.: Pede a criação, nem que seja para por mil reais e depois escolher, mas prioriza a criação da rubrica.

2:40:39 Dawton Roberto Batista Gaia: Vamos ver se eu consigo, tá bom? Mas a gente está bastante debruçado sobre esse assunto. Muito obrigado a todos, vamos encerrar nossa reunião. Boa tarde para todos.