

REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA – 02 JULHO DE 2024

Horário: 10:00 às 12:21 (Online)

Data: 02/07/2024

Participantes:

Michele Perea Cavinato – SMT/AT

Caio Vinicius – CET/DPM

Raquel – CET/DPM

Luciene – CET/DR

Ricardo Pradas – SMT/AT

Daniela Mangini – SMT/AT

Luis Gregório – CET/DPM

Marcelo Moraes – CET/DR

Allan - ABRACICLO

Yang - SPTrans

Sergio Amaral – GMC/CET

Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT

Nathalia Marinho – SMT/AT

Marcus Buelloni - CET/GPL

Fabio Saraiva – SETRAM / Imprensa

Guilherme Moraes da Silva – Câmara Temática de Bicicleta

Paula

Lucian - Câmara Temática de Bicicleta

Ana Jacob – CET/DP

Vanessa Gac Leal – SETRAM/AT

Rogério Viduedo - Câmara Temática de Bicicleta

Vanderlei Torrioni - Câmara Temática de Bicicleta e CMTT

Jean – Câmara Temática de Bicicleta

Johnson – DR/CET

Milo Araujo - Câmara Temática de Bicicleta

Aline Pellegrini Matheus - Câmara Temática de Bicicleta

Bergo – Ciclocentro_Sp - Câmara Temática de Bicicleta

Sara Raquel Miranda de Araujo – SETRAM/AT

George Queiroz - Câmara Temática de Bicicleta

Pauta:

1. Atualização das obras em vigor de expansão e manutenção das ciclovias – Dawton (SMT/AT)
2. Ciclofaixa da R. Vergueiro - Por que ainda não liberaram a passagem de ciclistas? Qual é a solução que a CET executará para garantir a segurança de ciclistas e pedestres? – Dawton (SMT/AT)
3. Expansão da ciclofaixa de lazer - Dawton (SMT/AT)
4. Ciclofaixas sem sinalização, com sinalização incompleta ou problemas de sinalização- Apresentação de cronograma de sinalização e correções – Dawton (SMT/AT)
5. Explicações sobre a retirada dos segregadores que protegiam pedestres e ciclistas do Viaduto da Av. Pacaembu – SET
6. Instalação de balizadores nas ciclofaixas com invasões frequentes: Qual a avaliação da CET sobre o uso deste dispositivo? - Luís Gregório (DPM/CET)

0:09 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom dia a todos, né? Vamos fazer mais uma reunião da Câmara temática de bicicleta. Hoje, nós temos uma pauta extensa aqui, né? Atualização das obras em vigor, expansão e manutenção das ciclovias. A ciclofaixa da Vergueiro, né? Porque ainda não liberou a passagem lá dos ciclistas? Qual a solução, que está executando a questão da obra do metrô lá, né? Expansão da ciclofaixa de lazer. Ciclofaixas em situação com sinalização incompleta ou problema de sinalização. A explicação da retirada dos segregadores lá do viaduto Pacaembu. Instalação dos balizadores das faixas. Proposta de voltar a instalação de balizadores nas faixas que estão sendo invadidas, acho que você vai subir apresentação. Você tá sem tá sem som, tá? Vamos ver se nós conseguimos subir aqui. Acho que deu certo. Bom. Nós estamos falando da atualização das obras do plano cicloviário, né? Vamos lá. Bem. Esse é um mapa que que está sempre... esse

mapa que já está desatualizada, porque a partir de hoje eu vi lá no site são 743 km estão que já estão em uso, né? Vamos dizer assim que está implantado. É, acrescentou que estava... que foi aceito aí dos nosso programa de sinalização. Os registros das ocorrências aqui nas duas concorrências públicas, né? 002 e 003, né? Então está a João Batista Conti, ela deve concluir agora. Eu conversei com a empresa, a empresa me garantiu que entregaria isso até o final dessa semana. Eu acho que não é possível entregar até final de semana, mas ela me garantiu que entregaria até esse final de semana a João Batista Conti, mas está bem adiantada mesmo. Eu passei lá, está bem adiantado mesmo a João Batista Conti. A Abraão Ribeiro, ela, a parte de concreto, a parte da obra civil, né, foi concluída, tem dois trechinhos nas pontas dos bordos para fazer as conexões que estão da ciclovia aqui, que tem que fazer essa recuperação do pavimento, foi fresa e capa de um lado aproximadamente 30 m, do outro lado, é uma retirada de um pedacinho de ilha lá. Não está no nosso pacote de obra, quem está fazendo isso é a essa SM-SUB, e eles ficaram de fazer isso para nós, né? Então, estamos aguardando só fazer isso aí, ou seja, ela está toda completa. Foi feita toda obra, todo o concreto, toda a extensão, mas ainda falta essas duas pontas para fazer as conexões dos dois lados, né? A Mutinga, está sendo implantada lá. Nós estamos com um problema específico lá na Mutinga, porque tem lá os comerciantes questionando esta obra no canteiro central, então nós estamos numa fase lá, estamos discutindo. Eu diria que a obra está 90%. Acho que 95%, né, Luiz, mais ou menos, estava feita a Mutinga. Falta lá os últimos trechinhos que estão faltando, né? E está sendo discutido lá com os comerciantes. É, está sendo, na verdade vai ser implantado na rua Mutinga aí e a gente está aguardando o término dela. A Avenida Pereira Magalhães também avançou bastante. Tá faltando, eu diria que tem 90% da obra concluída também, e a Jacu Pêssego deu início lá que também agora vai concluir também. Nós diríamos que daqueles 48 km que foram contratados no início tem mais essas cinco vias que estão em plena execução e que eles devem entregar aí, estão garantindo que entregam no máximo uma daqui uma semana, uma daqui quinze dias, outra daqui um mês, aí então, no próximo mês, provavelmente isso deve estar tudo entregue e com os nossos aceites para poder fazer a sinalização. Mutinga essa terceira quarta foto aí você vê então canteiro central, né? São sarjetas, né? Com guias e sarjeta nas laterais e aqui e a ciclovia passa pelo canteiro central. É diferente das outras aí, pode passar ali. Aí está a João Batista Conti, né, que está bem adiantada. Estão garantindo que entrega até o final dessa semana, esse trecho da lona preta aqui já está concretado. A continuação do João Batista, pode passar. Aí da PPP da habitação. É nós neste momento, né? Nós, na verdade, tínhamos um processo aí travando, travando todo esse processo dos nossos contratos, nossos convênio entre SMT e a Cohab, foi destravado esse processo e nós começamos a emitir as ordens de serviço para a realização dessas obras. Pode passar aí. Nessas novas ordens de serviço, nós já acabamos de emitir essas ordens de serviço. São 3 estruturas, né, que é a Antonio Carlos da Fonseca, Maria Cândida, que está aqui, está aqui e a José Maria Fernandes, essas 3 já estão com as ordens de serviços emitidas. Nós estamos falando de aproximadamente 7 km, 6 km. Acho que 6.8 km a somatória delas, e essas vão ser entregue rapidamente aí também que a gente já fez essas ordens de serviço e nós já chamamos as empresas, né? Que é a M4 que está fazendo essa obra e já está a todo vapor, vamos dizer assim, quer dizer, pode passar. Maria Cândida, pode, pode passar. Da PPP, esse convênio, né, a gente já tem falado

isso repetidamente, né?

Mas são 120 km aproximadamente desse convênio. É todos os Projetos, 90% dos projetos vamos colocar assim. Já foram vistos e já passou por uma por uma primeira... eu, Luiz, um grupo de área técnica, estamos nos reunindo. Já a gente vem se reunindo já há um certo tempo, né, para fazer estas, apresentar os projetos e eles fazem todas as notificações que tem que ser feito de todos esses projetos e a gente retifica, volta. Então, nós estamos nesse processo aí. Ou seja, 90% desses projetos já foram feitos essa verificação dos Projetos, as próximas ordens de serviço que nós estamos colocando aqui é Joao Boemio, José dos reis, Cipriano Barata, Dom Macário Camargo. Asdubral da Cunha, Aderbal, Benjamin Pereira e Antônio César. Essas são as próximas estruturas que estamos providenciando aí a emissão das ... já pedi inclusive para Cohab me emitir as ordens de serviço e nós estamos só aguardando dessa emissão de outro serviço e é dado continuidade, aí a implantação dessas estruturas. Manutenção das estruturas. Bom, é a manutenção das estruturas. Isso eu acho que já falei várias vezes. Tenho aí o contrato e eu acho que é muito importante a gente falar sobre isso, né? Que é porque foi realmente uma conquista de todo esse grupo que vai. É um contrato específico para a manutenção da rede cicloviária, né? E que a gente também está em pleno vapor nessas redes cicloviárias, tá aí, é. São 200 de vitorias realizadas já neste novo contrato já, né? Já tem 260 km de redes cicloviária vistoriada, né? Quer dizer, qual que é o procedimento para isso daqui, é feito a vistoria é solicitado um projeto para a CET. A CET elabora o projeto posteriormente. O projeto elaborado e feito uma planilha por todos os itens pra gente poder chegar a um determinado valor, né? E aí emitido uma ordem de serviço aí emitido o T-pov, né? Pra gente poder e a ordem de ocupação da via, né? A autorização da ocupação da via, é um termo de permissão de uso da via e a obra, vai pra rua emitido aí Ana, na ordem de serviço, obra foi para a rua. Então, dessas deste contrato específico já foram implantados 16 km, aí acho que é um pouquinho mais do que isso daqui, que já está implantado desse contrato de manutenção. Fora esse contrato de manutenção, nós temos o programa de recape da prefeitura que é feito lá o recape da via e posteriormente após o aceite desse recapeamento. É feito aí uma sinalização, né? Feito projeto e a gente é liberado pra gente poder fazer a implantação. Então fora esse programa de manutenção permanente, nós temos também o recape na cidade, que quando ele faz a sinalização, ele re-sinaliza todo o leito viável, todos os cruzamentos, todo re-balizamento vai re-sinaliza todo o leito viário, inclusive a ciclofaixa quando existente, pode passar. Vamos lá. Cecília GuttenBerg, não, na verdade, assim, ó daquelas vias que a gente colocou aí, Jair Ribeiro, Teotônio Vilela, Barão da Passagem, França Pinto, rua da Consolação. Cecília Guttenberg, metalúrgica concluiu também, né? Acabou de entregar a Metalúrgica, uma Batalha antiga desse grupo, que inclusive querendo recuperar, né? Porque é o que umas falas que a gente tinha perdido. Essa ciclovia está lá recuperada e está bem, está bem legal. A Santa Eulália, o parque da Mooca acabou de implantar o parque da Mooca também uma ciclofaixa interna lá, a Santos Dumont. As fotos da Cecília Guttenberg, da Consolação. Pode passar. Tem aí a França Pinto, Metalúrgicos, e Parque da Mooca, realmente a qualidade dessa sinalização e realmente está muito boa. A gente tem passado e quem tem utilizado o retorno que nós temos tido dessas implantações é que realmente a aceleração está muito boa. Dos projetos de manutenção. Tem aí a Sumaré. Sumaré começou a pintar, tinha concluído a obra, começou a pintar,

viaduto Antártica, o Octalles/Zagottis, Marquês de São Vicente, Marquês de São Vicente. Eu acho que até um trecho já concluído, primeiro trecho está concluído, né? É Vila Prudente 1, Vila prudente 3, 2 trechos estão também sendo realizados, está com realização de obras, né? E a ciclofaixa da Hebe Camargo. Então essas são as que estão em andamento e rapidamente nós vamos entregar todas elas aí. Tá aí a Marquês de São Vicente não é? Aqui estava realmente muito ruim, está recuperada. A Vila prudente um e dois. Continua Vila Prudente 1 e 2, né? Das ordens de serviço emitidas aí, seguidas que eu tô falando aqui da questão da manutenção, né? Inajar de Souza, Bras Leme, a Berrini, Nazaré, Eu tenho 2 trechos, até Nazaré 2 já está com a ordem de serviço emitida, né? É, algumas estruturas, nós estamos ampliando os para ciclos, né? E isso aí eu estou vendo com Luiz aí, quais são os locais que nós vamos ampliar? Essa colocação de pares porque no nosso contrato cabe, né? Essa ampliação, então ampliação aproximadamente de 1000 paraciclos nós podemos estar colocando tanto nas novas estruturas quanto nesse caso específico da manutenção da ciclovias, recuperar o que está lá e se for necessário implantar novos paraciclos. É Jabaquara, trecho 1,2 e 3, Benjamin Constant. É jaguara. Ponte Vila Guilherme, Jânio quadros, 9 de julho, a 9 de julho a gente tentar corrigir o que está lá, teve lá em uma discussão que ela ficou muito afastada e terminou ocupando uma parte da calçada que não precisava ter ocupado. Então tá sendo revisto, a gente vai corrigir isso aí nessa, nessa fase do projeto, não é? Vai permanecer lá aquele trechinho vai permanecer sobre o passeio realmente não cabe na pista, sem tirar faixa de rolamento, né? Área do Cambuci, é ali, na rua das Figueiras e a ponte Aricanduva, pode passar. As próximas estruturas são essa aqui, ó, Antonio Costa Carvalho, Eliseu de Almeida, Costa Carvalho, no Jardim Helena, São Miguel trecho 1, trecho 2. Jacu Pêssego, Parque São Rafael, Jaguaré, Tancredo Neves, Joaquina Ramalho, Manoel da Nóbrega, Martiniano de Carvalho, Miranda de Azevedo, um trecho do monotrilha, lá da Vila prudente, São João, Ciclofaixas São Miguel é só um trechinho que é uma travessia específica e a Visconde de Toné La com avenida João Carlos da Silva Borges. Pode passar, tá bom? É isso, é. Eu acho que a gente já pode abrir, se alguém quiser fazer uma pergunta, quer dizer, o que eu posso dizer é o seguinte, que as nossa rede cicloviária, o nosso plano cicloviário, tanta manutenção, novas conexões, elas estão a pleno vapor aí. A gente tinha travado em um tempo, aí a gente teve alguns problemas específicos de cada, de cada um dos contratos, mas já está tudo resolvido. Então agora vão ser implantados imediatamente lá, vamos dizer assim. Se alguém tem alguma pergunta a fazer aqui. Guilherme, bom dia, Guilherme.

20:08 GUILHERME MORAES DA SILVA Bom dia a todos e a todas. A minha pergunta é bem simples até não é? A Dawton falou agora de uma estrutura aqui que vai ter que ser feita sem o sacrifício de uma faixa de rolamento e eu não entendi o embasamento técnico para ela não ter uma largura adequada. Eu, particularmente acho que essa decisão de tirar ou não retirar a faixa rolamento é uma decisão política e eu entendo se a prefeitura tiver uma indicação, enfim, do gabinete do prefeito ou de alguém assim. Mas eu queria entender um embasamento técnico para não ter uma faixa.

20: 54 Dawton Roberto Batista Gaia - Então, eu, eu acho até simples, é Guilherme. Bom, primeiro

que ali é a via da nove de julho. É rotula, né? Rotula ela, hoje tem faixas de ônibus dos 2 lados, né? São 2 pistas no mesmo sentido, nesse caso aí que a gente tá falando da 9 de julho. São 2 pistas no mesmo sentido, com 3 faixas de rolamento, cada um com faixas de ônibus exclusivas em cada uma das pistas, restando as faixas. Essa faixa de ônibus, ela fica no bordo, bordo esquerdo, especificamente, porque ali é trólebus, na lateral do viaduto, né? Essa calçada, então isso é um dos motivos, é o voo. Os volumes que circulam pela rota ou realmente são muito significativos, eles não suportariam aí, não é política, aí é Técnica mesmo. Eles não suportariam tirar uma faixa de rolamento na rótula, porque é o que alimenta toda rótula e chegando ali na praça João Mendes. Essa rótula, ela é uma, eu diria que ela chega, todas as ilhas chegam na rótula ou na contra rótula da cidade e ela distribui dentro do centro daquele centrinho mais específico da cidade. Então retirar, retirar uma dessas faixas significa que, principalmente, a descida da Consolação, que já é congestionada hoje, né? O prejuízo com relação ao trânsito, seria muito grande e isso é um lado da história que a gente tá que a gente está vendo, que é uma realidade que a gente vive, né? Com relação ao volume que chegam na área central. É, e nesse caso específico, a calçada acho que se não me falha memória, não sei se é 5,50 ou 5,70, essas calçadas, elas são bem largas, então é assim, foi colocada essa ciclofaixa, ciclovia, né, nesse caso, em cima do passeio e não trouxe prejuízo nenhum para o pedestre, é lógico que sei que tem aí uma vertente de não se admitir esta ciclofaixa em cima da ciclovia sobre o passeio numa região central, onde tem um volume de pedestre tão significativo, mas não foi o caso, a experiência lá, isso posso falar com tranquilidade. Estive lá várias vezes, né? A experiência lhe demonstrou que realmente tanto o pedestre quanto a bicicleta, o ciclista, ele fica bastante seguro naquele trequinho. Trequinho de 270 m, conectando ali a rua da Consolação a Santo Antonio ali, então, eu diria que neste caso específico não teve prejuízo nenhum, nem para um, nem para o outro. E garantiu a segurança de todos eles.

23:52 GUILHERME MORAES DA SILVA - É que assim Dawton é a minha postura. Assim, até dentro da CTB eu sou uma das poucas pessoas que não sou contra as estruturas serem feitas na calçada. Eu sou um dos poucos que não sou contra, mas é o exemplo que eu sempre dou. É o exemplo da ciclovia da orla de Santos que ela é na calçada, né? Só que tem uma diferença conceitual. Existe, não é só uma demarcação com sinalização horizontal, você tem uma estrutura viária em que se faz uma demarcação visando a segurança do ciclista, né? Então você tem lá uma altura, um pequeno Jardim, enfim, né? Aí são questões de planejamento, né? Mas só a demarcação de faixa, umas faixas coloridas indicando o trajeto ciclista, considerando a volumetria de pedestres ali, considerando o centro, o volume de entregadores que estão circulando ali, que é uma lógica completamente diferente do de um ciclista que está se deslocando por outra razão, né? Eu não entendi assim, ó, OK, tem um estudo de capacidade de volumetria de tráfego, né? Existe uma proposta de ser feita uma estrutura. Eu não me importo em compartilhar a calçada com o pedestre, mas é, eu sou eu. Existe um universo muito maior do que eu, não é? Então é ter alguma estrutura que possa trazer alguma outra separação. Além da sinalização horizontal, né? Minha questão, não é só a calçada, aquilo ali, até porque eu prefiro a calçada do que uma rua com 60 kg por hora, né? Mas é pensar no planejamento para frente, né?

25:33 Dawton Roberto Batista Gaia - Você sabe que quando nós começamos fazer esse trabalho aí, né? Na calçada nesse caso específico, se pensou realmente fazer uma separação física com alguma coisa, até com aquele separador lado que gente colocava um antes lá os segregadores, né? Que a gente falava não segregador pequeno, aquele comprido e mas a gente não pode esquecer que estando no centro você coloca um elemento como esse, você pode terminar interferindo até no próprio paisagismo da região. E eu não queria, na época, eu não queria perder essa possibilidade de fazer essa ciclo neste local. Então, o que se pretendia de fato é a conquista do espaço para a rede cicloviária? Que o que se faz hoje nós aqui da Secretaria, junto com o planejamento da CET, né? É, de fato, é conquistar o espaço, que é muito difícil. Você sabe a dificuldade que nós estamos encontrando de implantar essas novas estruturas cicloviária não é cada estrutura que se implanta hoje, sempre tem alguém interferindo nessa implantação. E não é fácil vencer essas Barreiras que são impostas, né? É isso mesmo, é uma Batalha para cada uma das implantações que de cada uma das estruturas estão sendo implantadas. Existe uma possibilidade de fazer um estudo de ampliação? Existe, sim, porque eu posso falar até pra você com tranquilidade que nós aqui da Secretaria, né, fizemos uma proposta específica. Não estou nem chamando mais de ciclovia, nós estamos chamando de uma intervenção urbanística, né? E a ideia é que o morador ou comerciante ou aquelas pessoas que hoje são contrários a essas redes pluviais nas suas calçadas, na frente da sua casa, que eles sejam a favor desse novo conceito de rede cicloviária, porque a ideia não é só falando de uma rede cicloviária, mas é um conceito urbanístico mesmo. Onde eu estou privilegiando o pedestre, estou privilegiando os ciclista, tô garantindo que esses 2 elementos circulem no mesmo espaço, sem conflitos, né? Então, significa que nessas novas propostas nós estamos ampliando o passeio e colocando o ciclista lá no bordo da pista, deixando para o pedestre próximo dos imóveis, não é? Então, é um conceito novo. Já temos aí é 318 km que estão com os funcionais elaborados e encaminhados para CET que está fazendo uma análise disso, dessa proposta que a gente está fazendo. Na verdade, é um trabalho conjunto, não é que nós mandamos para CET, é um trabalho conjunto entre a CET e a SMT, então é a pergunta, é, existe alguma proposta para melhoria nesse conceito? Existe e o conceito é esse, não é? E a ideia, por exemplo, nos bairros que isso venha pensado com, dependendo do local, venha pensado, inclusive com o traffic calming, né? Com a possibilidade de colocar elementos que sejam capazes, de fato reduzir a velocidade nesta ampliação de passeio, elementos no lá na calçada aqui que tragam mais segurança para o pedestre e para o ciclista, como mobiliário, talvez em alguns lugares que com possibilidade inclusive de fazer o plantio, tinha uma vegetação específica que possa estar separando esses 2 com tranquilidade, ou seja, a ideia é cada vez mais fazer dos nossos projetos que ele tem como conceito um o convívio harmonioso, né? Porque é isso que a gente tem que fazer. Eu sei a gente tem tido umas experiências aqui mesmo dentro da São Paulo já vo ocorrendo muito. Os ciclistas até com velocidades excessivas, você sabe até melhor do que eu sobre isso, não é? Em alguns lugares tem meio tendo conflitos com o pedestre, então é como estabelecer um conceito que eu garanta de fato este elemento e que esse elemento seja capaz de trazer essa convivência, então é isso. Acho que existe aí uma resistência muito grande de colocação, de ciclofaixa sobre o passeio e eu concordo, eu acho que nós temos que

só usar esse elemento quando realmente não tiver outra alternativa. É isso que a gente tem feito, é isso que nós temos praticado, né? Fazer só quando tem, quando realmente não tem outra alternativa porque é o que se pretende fazer de uma estrutura que ela seja definitiva, que ela seja convidativa, para que as pessoas de fato, venham pedalar cada vez mais isso. Acho que tem mais Aline.

31:27 Aline Pellegrini Matheus - Olá, bom dia, tudo bem, pessoal.

31:30 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom dia, Aline.

31:30 Aline Pellegrini Matheus - Eu estou ouvindo aí os seus argumentos, Dawton, pra falar sobre colocar a estrutura pela calçada, pelo passeio, aumento do passeio, tudo mais. E eu vi você falar assim, de acalmar aumento de tráfego e tudo. É, queria saber só uma coisa simples dentro desse acabamento de tráfego e tudo mais, queria saber se tem previsto a redução de velocidade para os veículos também. Ou se é só acalmamento de tráfego no sentido de ampliação do passeio e segurança do pedestre, ciclista ou se tem previsto, já que não tem redução, por exemplo, da faixa de rolamento, se tem previsão de redução da velocidade dos carros.

32:23 Dawton Roberto Batista Gaia - É um conceito, Aline, assim é por exemplo, eu vou te dar um exemplo pra gente, vou dar 2 exemplos, para poder ficar bem claro. O projeto original da avenida Rebouças é a ampliação do passeio e lá não tem o acalmamento do tráfego. Lá está regulamentado com 50 km por hora, né? E quando você reduz as larguras das vias, isso já é espontâneo, essa velocidade reduzida quando você tem essa redução na largura das faixas de rolamento do veículo, isso é instrução visual. Você não consegue andar com velocidade quando você tem uma faixa reduzida, então eu estou falando de um corredor importante de uma via estrutural da cidade e tal quando você, quando a gente vai para região da mais para a periferia ou para os bairros, você a experiência que nós temos tido aqui é que cada vez que se implanta uma estrutura cicloviária, lá na porta do morador, ele fica enfurecido porque ele acha que aquela rua é dele. Ele acha que ele perdeu o direito de estacionar o veículo naquela rua, então isso não é uma verdade, porque a verdade é que a via pertence ao poder público e a gente tem que fazer os projetos que têm que ser feitos, achar o equilíbrio entre todas as estruturas para poder fazer as implantações de tudo, de tudo que está sendo previsto na cidade. Então quando eu faço isso no bairro, eu apenas alargo os passeios eu permito estacionamento, então eu não retiro essa possibilidade do veículo estacionar, por exemplo, mas eu consigo garantir essa velocidade menor porque estou estreitando as pistas. E no bairro especificamente eu posso. Existe a possibilidade, sim, de colocar uma lombada, uma travessia elevada nas pontas, né? Nas esquinas dos cruzamentos, por exemplo. Então, o conceito é esse.

34:39 Aline Pellegrini Matheus - Mas assim, se há a diminuição da velocidade, por exemplo. A rua é 50 km por hora, se vai diminuir para 40, se é 40, você vai diminuir para 30. Porque se você amplia o passeio e não diminuir a velocidade, não dá para contar com o bom senso do motorista que se não colocar a diminuição da velocidade, ele não vai diminuir. Não adianta essa estreita faixa, não adianta

só contar com o bom senso do motorista, porque eles não vão.

35:10 Dawton Roberto Batista Gaia - Mas o conceito é esse. Nos locais onde for permitido, a gente baixar, nós colocarmos a velocidade mais baixa que nos bairros, por exemplo, onde eu consegui colocar uma lombada ou uma lombofaixa, com certeza a redução da velocidade será implantada também que nas lombadas nas ilhas com lombadas, são 30 km por hora.

35:32 Aline Pellegrini Matheus - Tá, então, vai ser implantada também a redução da velocidade é essa? É isso que eu queria saber.

35:38 Dawton Roberto Batista Gaia - Perfeito, então é então nas vias que que foi forem colocadas as lombadas, será realmente colocada aí a redução da velocidade é porque tem a possibilidade, não é legalmente se colocar. Está cortando a sua fala, Aline.

35: 58 Aline Pellegrini Matheus - Tá onde foi implantado o aumento do passeio para ter a estrutura cicloviária também.

36:04 Dawton Roberto Batista Gaia E aí, vai depender um pouco da característica da via também, né? Se for, por exemplo, se um ampliar o passeio na avenida Rebouças, eu não tenho como colocar uma lombada na avenida Rebouças. Eu tenho um controle de velocidade lá de 50 km por hora, então.

36: 17 Aline Pellegrini Matheus - Mas tem como...Bom, enfim, é se não garantir a segurança, aí não tem como. Mas enfim, tá bom, obrigado.

36: 31 Dawton Roberto Batista Gaia - Bergo.

36:36 BERGO - CICLOCENTRO_SP - Bom dia a todos. Obrigado por mais uma reunião aí, aproveitando a deixa ir para a gente vou ser rápido aqui para finalizar essa coisa das calçadas, eu quero levantar aí 2 especificamente, uma das São Luís e a gente tem uma questão lá, com as Pedrinhas portuguesas, mas ela é péssima, é uma das piores ciclofaixas, ciclovias dentro da calçada ali e eu quero saber se está se está programado alguma intervenção urbanística aí nesse lugar, porque no final das contas, a maioria das pessoas vão pela São Luiz mesmo. E a outra é aquela, vamos dizer assim, empurrada, né? Que deram nos ciclistas, da Tiradentes, botaram a gente na calçada ali que a gente tem que dividir com um monte de pedestre, que é o que eu ouvi do Guilherme. Estava falando, aí o centro é um lugar cheio de gente, né? Então, é um fluxo grande e aquela ciclovias ali, sei lá como é que chama esse ciclovias? Ciclofaixa, calçador, calçada ciclística é uma das piores estruturas que vocês fizeram aí nesse percurso e esse a gente vai ter que engolir aquilo mesmo ali, né? Porque enfiaram a moto faixa e botaram a gente lá, mas de qualquer maneira, precisa ainda de uma intervenção que seja de educação, de sinalização e tal. Eu já vi, eu fui, eu fiz um vídeo lá recente, aí em abril, tá na rede, vocês podem olhar lá. A situação é ridícula. Criança

passando na frente, eu vi quase uma criança ser atropelada ali por um entregador aí lá na mais para frente, próximo da Pinacoteca é os caras não andam pela ciclovia, eles vão pela rua. Aí, quando tiver um atropelamento lá vão falar, mas tem a estrutura cicloviária aqui que está na está na calçada. Enfim, eu não sei bem como é que vocês vão resolver, mas de fato, aquele negócio lá é muito ruim. Gente, e se isso aí é exemplo de usar a calçada é conseguiram ficar pior do que a ciclovia que tem debaixo do Minhocão, que também é muito difícil circular, porque tem muitos pedestres. Precisa ter um certo entendimento de como resolver isso, então essas 2 questões aí que eu trago do centro, obrigado.

39: 15 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, Bergo e eu diria o seguinte, no caso lá da São Luiz, a gente está verificando porque tinha lá que não podia tirar a Pedra portuguesa, tal. Tinha toda uma discussão que foi feita aí no centro. E a gente está e eu estou olhando isso pra ver se realmente é possível tirar essa Pedra portuguesa? E aí nasceu o problema específico. Aí o meu contrato é um contrato, que esse que é o problema que está dando, não é o meu contrato, é um contrato de ciclovias, ciclofaixas, né? E as calçadas são largas. Eu teria que fazer, para poder fazer uma ciclovia diferente e dentro dos padrões que a gente gostaria de fazer de fazer é retirar aquelas pedras portuguesas e fazer uma ciclovia com concreto, como a gente tem feito em todos eles, e eu tenho isso no contrato, é possível fazer isso no contrato, fazer essa ciclovia impecável ali, tanto na São Luís, ciclovia do 9 de julho e até lá na Tiradentes. Vocês tanto estão reclamando que não ficou bom. É só que nós estamos discutindo porque eu preciso que isso entre também na PEC das calçadas que eu não posso fazer a calçada inteira. Não cabe no meu contrato, ele deixa de ser ciclovia, passa a ser uma calçada e o meu objeto do meu contrato não permite fazer isso, essa obra inteira. Então nós estamos discutindo aqui para ver como resolver isso, que a ideia é fazer como eu fiz lá na área calma, São Miguel que eu fiz uma operação conjunta, onde a PEC das calçadas fez uma parte e o nosso contrato de área calma, fez outro. Então a calçada está ficando lá espetacular, tá ficando maravilhosa que realmente tá os 2 contratos estão conversando e nós estamos implantando junto. Então, a ideia é fazer isso e tudo o que for de ciclovia que tiver no centro, né, que tiver sobre o passeio hoje e a gente não pode esquecer que realmente tudo isso que está sendo colocado é uma conquista, é uma conquista. Não tinha a ciclovia, lá hoje tem. Então é uma Conquista, é um espaço conquistado e ele é irreversível, ninguém vai poder mudar nunca? Não é isso. Vou dizer para você, posso afirmar com tranquilidade que quando for necessário, quando tiver volume de ciclistas significativamente alto, essas coisas vão ter que ser repensadas, com toda certeza vão ter que ser pensadas para gente poder atender essas questões com tranquilidade. É claro que se você falou há tem criança passando na calçada. É possível atropelar, é claro que a gente precisa fazer um trabalho de comunicação com o próprio ciclista, porque nesse caso a prioridade sempre vai ser o pedestre, é claro que às vezes o pedestre não compreende que aquela sinalização ali é para um ciclista e não é para ele passar ali. Então existe um conflito, então é claro que se você fizer um piso diferenciado, você já estabelece essa diferença para poder garantir que nesse caso específico haja a separação até de comportamento entre o que o pedestre está fazendo e o que o ciclista está fazendo. Então é isso, é um avanço de tudo que a gente tá fazendo, né? E a gente vai com certeza melhorar isso. A

medida que os nossos contratos vão sendo realizados. Ainda é possível fazer essa reestruturação de pavimento e de concreto? é possível sim, mas estamos estudando lá.

43:14 BERGO - CICLOCENTRO_SP - Tá só aproveitar aqui. Você tocou no ponto que é exatamente o que eu penso também se vai fazer uma ciclovia? Ciclofaixa, não sei como é que chama isso na calçada? É? É precisa ter sinalização para pedestres, porque o pedestre, sei lá, ele tem uma questão meio mental, como tem todo mundo, vê uma faixa ali, “eu vou andar em cima da faixa”, então o pedestre, ele tem um lado direito ou lado esquerdo pra poder caminhar, mas ele resolve caminhar em cima da faixa. É o que acontece na Tiradentes, então minha sugestão é que vocês façam sinalização de solo ou placa que seja para que o pedestre também se organize. E aí o fluxo fica muito mais organizado, né? É um de um lado, fica o pedestre e do outro, fica o ciclista quando é possível, porque na maioria das vezes o cara anda com o celular em cima da ciclovia, não está nem vendo quem está vindo de lá pra cá e fatos e você?

44:14 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu vi alguns exemplos. Por exemplo, você vai em Barueri quando é sobre o passeio, a ciclofaixa está pintada de vermelho e a ciclovia, ciclovia compartilhada, pintada de vermelho e a área de pedestre está pintada em azul. Mas é uma experiência que fizeram lá está dando certo. Eu tenho acompanhado lá. Agora é uma experiência que pode ser feito aqui em São Paulo. Isso a CET tem que fazer um estudo para ver se é possível fazer essa separação, porque tudo o que a gente não pode esquecer o seguinte, né? Eu não gosto muito de ficar falando sobre isso, mas a gente não vou esquecer tudo isso tem valor, não é? Tudo isso tem um custo, né? Quando se fala em custo, eu não posso em hipótese alguma pensar se a segurança eu não posso ficar pensando se custa mais e custa menos, porque a gente precisa pensar é que é tudo que você pinta mais, você tem que ter depois um processo de manutenção para poder manter isso daí. Hoje nós temos a manutenção permanente e esse problema, esse contrato que nós fizemos agora, né? Então eu acho que o grande, a grande vantagem de tudo isso aqui hoje é esse o grande desafio é claro que é quando eu tenho um contrato permanente, é que se a gente sabe que todas as ciclovias em algum momento, elas vão ser sinalizadas, vão ser recuperadas.

45:40 BERGO - CICLOCENTRO_SP - Tá tudo bem, Dawton, mas só desculpa te interromper, mas essa ali alguns lugares, é só colocar um pictograma, um tamanho proporcional, não tem que pintar de azul nem nada. E se a gente está falando muitas vezes de mudanças de questões, até que me parecem paliativas, que um dia pode mudar, isso é super eficiente. Você coloca um pictograma de uma pessoa caminhando e escrito pedestre e aí o cara que está ali, as pessoas, mas as pessoas que são atentas vão olhar e aí a própria dinâmica de observação. O cara vê, tá todo mundo caminhando desse lado, eu vou caminhar também. Agora estou te falando, vá na Tiradentes, fique ali 15 minutos pra você ver como é que é, tá todo mundo em cima da faixa pintada para ciclista e aí fica uma desorganização. É o que acontece também, e eu acho que isso é uma devia ser um padrão, inclusive, por exemplo, aqui é próximo do Minhocão. Aonde eu moro aqui nessa região aqui de Joanópolis, Santa Cecília, que é ter no Minhocão sinalização também para o pedestre? Tem, muitas

vezes tem um lugar imenso para o pedestre caminhar, mas ele prefere ficar em cima da faixa vermelha, então é disso que eu tô falando, coloca um pictograma e facilita a vida de todo mundo. É simples, não vai ter custo adicional algum. É isso? Obrigado, eu vou ter que sair também, que eu tenho compromisso. Obrigado por tudo aí.

47:11 Dawton Roberto Batista Gaia - Obrigado Bergo. Acho que é uma sugestão. É ótima, realmente eu gostei da sugestão aqui. pessoal da CET assistindo a reunião, a gente vai passar para fazer. Eu vou colocar aqui uma como proposta feita por vocês e vou fazer encaminhamento aqui para o Luís que está aqui na nossa reunião também assistindo. Eu acho que não vejo assim a princípio, não vejo problema fazer essa separação nesses casos, que podem ter conflito. Eu não vejo problema mesmo eu achei, é bom que você saiba, eu estou achando que é uma excelente sugestão. Eu gostei bastante dessa sugestão. Nesses casos que a gente tem vivido esse conflito. Tem mais alguém aqui.

47:58 Michele Perea Cavinato - Não Dawton, a gente pode passar para segunda.

47:58 Dawton Roberto Batista Gaia - Acho que acho que vamos passar para a segunda, que tem bastante pauta aqui ainda. Bom. É o caso da Vergueiro, né? Que é um caso que está dando polêmica lá. Eu tô conversando com a CET, estou conversando com o metrô e assim não consegui fazer uma proposta capaz, que a ocupação da pista lá, realmente, é bastante grande eu teria que tirar uma faixa inteira de rolamento para poder passar o ciclista e eu não consigo fazer isso. A gente tá está conversando aqui com área de plano de projetos da CET para ver isso, se consegue achar uma medida intermediária, talvez até fazer uma, isso não existe ainda, mas fazer uma parte com uma ciclo-rota, não é, no aso aqui fazer uma faixa compartilhada nesse borda para poder garantir que o ciclista seja visto e tenha prioridade nessa questão desse trecho da obra. O que eu posso dizer que a vantagem nesse, nesse caso específico, quando voltar, ela não vai ser mais ciclofaixa. Eu estou entendendo que o projeto definitivo já é uma ciclovia que vai ficar tudo sobre o passeio, vai ter ampliação do passeio nesse trecho e o metrô vai nos devolver como uma ciclovia nesse trecho que ta sendo feito a obra. Eu não consegui ainda achar uma solução sem tirar uma faixa de rolamento desse trecho da obra e realmente é as vezes que se tentou fazer. O congestionamento foi muito grande e não conseguiu dar prosseguimento nessa experiência é isso. Não adianta ficar enrolando e falar que eu vou tirar uma faixa e botar para o ciclista que eu não tenho como fazer isso aqui a nesse momento. O que a gente está fazendo é tentar antecipar ao máximo a obra que o metrô tá fazendo e tirar a obra do canteiro central. Pode falar, Aline, eu sei que você é que passa sempre, né?

50:24 Aline Pellegrini Matheus - É no caso, então a gente vai perder ali, né? Porque quando voltar, vai voltar a ciclovia na calçada, porque ali bom, no momento a gente perdeu ali o local que eles estão ocupando. Eles não estão fazendo literalmente nada. Não sei se você teve a oportunidade de passar lá, mas eles retirarão toda a estrutura que tem lá. Eles retiraram o tachão, retiraram a pintura, quebraram tudo ali e mas não fizeram nada, entendeu? Ele simplesmente retiraram. Só um minuto

que tá passando um avião aqui? Eu estou no local que é bem perto do aeroporto de Congonhas. Eles simplesmente cercaram de tapume, retiraram tudo e não estão fazendo nada. Assim não, não está acontecendo nada naquele lugar, só cercaram o espaço. E não retiraram a iluminação nem nada, só retiraram as estruturas metálicas que dividiam um lado do outro da mão da via e retiraram os tachões. Só isso que eles fizeram, não tem nenhuma obra ali em cima, nada e aí o ciclista perde o espaço e quando voltar vai voltar para a calçada, né?

51:51 Dawton Roberto Batista Gaia - A ideia ao contrário, Aline não é voltar. A ideia é ampliação, ampliação do canteiro é o canteiro central que tem ali, né?

52: 03 Aline Pellegrini Matheus - Então é no canteiro central, só que o que você está falando é que vai voltar para a calçada. Na ampliação do passeio.

52:09 Dawton Roberto Batista Gaia - Você acha ruim a gente ter em vez de uma ciclofaixa, uma ciclovia no canteiro central.

52: 13 Aline Pellegrini Matheus - Eu acho. Não foi isso que você disse. Você falou que a ciclovia vai voltar como ampliação do passeio, foi o que você acabou de falar.

52:24 Dawton Roberto Batista Gaia - Não, desculpa, então eu me expressei errado. A ideia do próprio canteiro central, onde tem ciclofaixa hoje os 2 lados aí ampliar e vai ser uma calçada mais larga, vai o canteiro central mais larga e a ideia é passar com a ciclovia por cima do canteiro central.

52: 44 Aline Pellegrini Matheus - E vai voltar com a ciclovia, tudo bem, mas aí a gente faz assim e prazo tem prazo para isso.

52:44 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu não consegui prazo porque é uma obra do metrô e eu não tenho prazo, não adianta, porque eu não tenho prazo realmente.

52: 58 Aline Pellegrini Matheus - Ali, Dawton tá péssimo. Realmente não tem um, só tem uma faixa no sentido centro, está com uma faixa de rolamento só, entendeu? Para ônibus, para carro, para ciclista, para tudo, entendeu? Não tem, não tenho opção, nada. Um pedestre está confinado na calçada. O pedestre passa em fila Indiana na calçada. Tá horrível ali. Não é possível que eles não tenham condição de dar um fôlego melhor ali para o pedestre passar. Não sei. Algum jeito tem que dar. Ali está insustentável aquela situação. Uma hora vai acontecer, um atropelamento, alguma coisa, entendeu? Porque está todo mundo, os mais frágeis, que precisam ser protegidos, que é o ciclístico e o pedestre, principalmente o pedestre, estão muito vulneráveis. Ali vai acontecer, cedo ou tarde um sinistro. E é complicado, porque essa obra é longa. Vai aí 2, 3 anos, vai trocar o governo vai ampliar mais e lá quanto tempo vai demorar isso? E vai postergar, a gente fica sem estrutura, a gente fica sem proteção e é um lugar que a gente precisa, a gente passa ali muitas vezes para trabalhar. Não é

só o domingo da ciclofaixa, é muito usado ali por gente que usa aquilo para realmente porque precisa, né?

54: 38 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu sei Aline, eu não tenho passado constantemente lá, mas eu vi como está a obra, realmente. É, eu compartilho com você, dessa sua, dessa sua opinião. É bom que você saiba disso. Nós aqui, né? Compartilhamos da sua por você dessa opinião. Mas é aquilo. É exatamente o que você falou, imagina uma faixa de como é que eu faço com uma faixa de rolamento de que sobrou? Porque a solução é que a obra seja feita rapidamente e que devolvam para nós.

55:14 Aline Pellegrini Matheus - Vejo uma solução, seja encontrar um desvio para o carro e deixar essa faixa de rolamento para pedestre, ciclista, talvez uma solução melhor seja essa do que encontrar uma ciclo rota para o ciclista. Ciclo rota, a gente sabe que não funciona mesmo. Já não funciona onde tem ciclo rota para o ciclista passar, já sabe que é o que que fica inseguro, o carro não respeita, não respeita a velocidade, não respeita nada, enfim. Né? É, vocês são mais técnicos, mais capazes de pensar nessas coisas. Enfim, fica aí de sugestão. Obrigada.

55:54 Dawton Roberto Batista Gaia - Muito obrigado. Jean.

55:59 jean011235 - Oi, tudo bom? Vocês conseguem me escutar?

56:02 Dawton Roberto Batista Gaia - Escuto bem, Jean.

56:03 jean011235 - A que bom. Bom, na verdade, a minha dúvida, ela parte da minha dúvida é de exatamente a questão que a Aline pontuou né? Sobre a estrutura, ela voltar é no lado da calçada e não no canteiro central. E você já explanou essa questão, né? Dawton é uma coisa que eu fiquei em dúvida foi se essa estrutura, quando ela voltar e ela deixar de ser uma ciclofaixa e ela se tornar uma ciclovia, ela vai ser em toda a extensão da Vergueiro da Vergueiro ou então só em um trecho dela. É porque, como provavelmente, vai entrar como uma obra compensatória, né? E aí fica essa minha dúvida é, eu fiquei pensando assim, sobre você falar que não tem um prazo, né? Porque todas as obras, elas têm uma projeção de quando que cada etapa vai ser vai ser executado, né? Então, talvez não um prazo, mas apresentar uma projeção de quando isso possivelmente vai acontecer já seja alguma coisa, né? Pelo menos dá um norte para a gente ter uma ideia de quando vai acontecer ou vai deixar de acontecer. Aproveitando também a oportunidade falando do metrô, queria saber Dawton, se você está ciente da obra da linha 15, porque a gente já teve vários problemas lá, com estrutura cicloviária, na execução da obra do metrô lá e muitos problemas, eles permaneceram depois da execução. A gente tem um novo trecho da linha 15 sendo executado em ambos os sentidos, tanto no sentido da cidade de Tiradentes quanto no sentido do Ipiranga. E você sabe em que pé está isso? O, você sabe como está o projeto, você sabe como que está funcionando a compatibilização dos projetos a interconexão das vias, porque assim já te falei isso anteriormente que no terminal de ônibus da Vila prudente, a ciclovia, ela é segmentada, ela é cortada, não existe uma

conexão entre o lado leste, o lado Oeste do terminal. Quem vem de bicicleta, da periferia em direção ao centro quando chega no terminal tem que ir para a calçada, tem que ir fazer, tem que ir para calçada ou tem que ficar a pé. Ou então pior ainda, tem que pegar a bicicleta aí pro meio da via, junto com os carros que estão de 50 km a mais por hora competir com essas pessoas e a gente está falando de criança de 12 ou de pessoas que são populações vulneráveis, né? E essa situação, ela vai se repetir? Essa é minha preocupação. E aí queria propor o seguinte, que o metrô fosse convidado a vir em uma dessas reuniões daqui da CTB, apresentar a intervenção que eles vão fazer, tanto na Vergueiro quanto ali na linha 15 prata do metrô, porque acho que se a gente estiver ciente de tudo que está acontecendo e de tudo que está previsto para acontecer, e fica mais fácil da gente conseguir ter uma posição sobre a obra, sabe? Então fica aqui a proposta de que a SMT convide o metrô para que eles apresentem um projeto para a gente, para a gente saber o que está acontecendo, assim como como a SP trans já veio aqui, apresentar o projeto do BRT Aricanduva, né? Foi muito esclarecedor. Eu acho que a gente tirou várias dúvidas na oportunidade, foi uma conversa muito legal. Eu acho que a gente teve e vale a pena repetir a experiência. Eu também queria aproveitar para a gente poder resolver uma questão de uma das pautas, né? Que é sobre segurança, né? E eu já tinha falado com você, no privado, né? Numa das nossas conversas, assim como colega mesmo sobre a SMT e a CET trazerem aqui para CTB uma relação das autuações que foram lavradas aos motoristas de carro e moto que tenham correlação com a bicicleta. Invadir ciclofaixa, estacionar em ciclofaixa, não dar espaço, 1 m e meio de distância do ciclista, né? A gente sabe que essa autuação em específica ela é praticamente impossível de ser lavrada, né, por questões práticas mesmo, né? Mas vale a pena trazer. Tem essa experiência os próprios gestores da SMT e da CT tem essa experiência de que das vias onde ocorrem essas invasões e não existem registros de autuações, até onde a gente sabe. Acho que a gente conseguir bater as autuações que estão sendo lavradas, a situação em que a via, que a estrutura cicloviária tá hoje, né, com invasões ou não, eu acho que isso vai ajudar a gente a ter uma posição. Assim a gente precisa melhorar a estrutura de segurança dessas ciclofaixas, dessas ciclovias, precisa realmente, qual é urgência em qual lugar é mais urgente? Sabe porque a gente estava conversando, né? Eu já tinha falado isso em outras reuniões anteriormente sobre a possibilidade de colocar radares nas ciclofaixas até eu até cheguei a comentar com você fora da reunião é que as moto faixas elas têm uma dimensão muito próxima das ciclofaixas.

Elas têm radares dos laços indutivos dos radares, eles têm a dimensão da moto faixa e é praticamente a mesma coisa que a gente teria que fazer dentro da ciclofaixa e por “N” motivos, a SMT, não consegue ou não quer ou alguma outra justificativa de que não dá para fazer agora, né? Mas assim, estou tentando explorar brechas assim junto com vocês, né? Pra que a gente consiga trazer mais segurança para dentro das estruturas cicloviária, entendeu?

1:02:27 Dawton Roberto Batista Gaia - Boa, Jean. Você fez várias perguntas aqui com relação a linha 15.

1:02:36 jean011235 - São muitas perguntas. Desculpa.

1:02:37 Dawton Roberto Batista Gaia - Com relação a linha 15. É, eu fui uma das pessoas que realmente numa das reuniões com metrô, insisti que ela desse continuidade a essa rede cicloviária, como estava lá no monotrilho que ela continuasse até a junção lá com Aricanduva lá, né? Então, isso daí está sendo visto pelo metrô, então reflitam, está sendo revisto inclusive, o projeto eu ainda não tenho retorno. Eu insisti muito com eles que isso desse continuidade, com esse formato, então tem aí uma proposta de um terminal de ônibus em uma dessas passagens da linha 15, aí então, eu ainda não tenho retorno realmente com relação a continuidade pelo canteiro central, como está previsto. Mas insisti muito que o metrô achasse uma solução nesse sentido. Então ela vai ser conectada como foi feito no restante da linha e o que a gente tá que a gente está propondo aqui, né? Então, o esforço da Secretaria nesse sentido tá realmente tá sendo muito grande que não faz sentido você pegar o último trecho e não fazer isso que tem que estar fazendo lá. Com relação ao terminal da Vila prudente. Eu acho que a gente pode olhar sobre isso, quero falar com o Luiz aqui para ver o que que está faltando de fato para fazer proposta nessa conexão, do jeito que você falou para atender mesmo porque eu acho justo e necessário fazer essas conexões e não tem porque não fazê-las, e se for possível, então eu vou conversar com Luiz aqui depois e a gente vai fazer uma proposta e a gente pode, talvez até apresente uma proposta numa próxima reunião, disso que você está propondo, que você está falando aqui, quer dizer, aproveitando a sua proposta, vamos ver se consegue achar uma solução para essa linha. Com relação as atuações, bom, hoje até foi apresentado na última reunião do CMTT, tem um grupo específico, tem uma equipe operacional específica para tratar desses assuntos da atuação na rede cicloviária. Então, foi criado dentro da área de operações, um grupo específico para fazer essas atuações. Inclusive no CMTT ela apresentou o quantitativo de atuações que foram elaborados nas redes cicloviárias. É lógico que não vai colocar endereço que nem cabe aqui na nossa reunião, fica colocando o endereço tal. Mas foram colocados lá os quantitativos das atuações que foram feitas nessas redes, cicloviárias. Na estrutura cicloviária. Então, o avanço da nossa pauta anterior, da quando você foi porque quando você pediu lá atrás, foi exatamente essa equipe específica operacional, com um foco na estrutura cicloviária. É lógico que ela vai fazer isso e se tiver que fazer outra coisa do lado outro, a fiscalização do lado ela vai fazer, mas é uma equipe específica. Com relação aos radares, eu ainda não tive o retorno que eu gostaria de ter. Eu estou insistindo também, eu concordo com você, tá? Eu concordo com você, que é possível sim colocar, mas o problema específico hoje está no contrato dos radares e a gente tem que ter um contrato. O contrato eu não posso romper simplesmente e colocar um item novo no contrato, porque uma licitação ele pertence ao contrato com aquele formato. Então nós estamos vendo isso, estou insistindo inclusive com relação a estrutura, porque só para você ter uma ideia para esse radar ele tem que ter um, eu tenho que aumentar esse laço, detector, vamos dizer assim, para dentro das ciclofaixas e passar um veículo e vai ser detectado, é e até simples esse laço. É simples no pensamento, mas na execução tem que estar no contrato, porque isso tem custo, para a empresa, então, mas nós estamos tratando disso. Não é que está abandonado. Nós estamos tratando disso para ver se a gente consegue ampliar essa fiscalização. E é justo mesmo que seja feito, eu tenho um radar na via, eu só amplio esse radar para ciclovia e ele passa a fiscalizar o veículo

ou a moto que passa dentro da estrutura cicloviária. Eu acho que nós vamos chegar numa solução razoável para poder fazer esse atendimento, mas eu não tenho retorno ainda deles. Como é que vai ser feito? Isso? Porque tecnicamente é fácil, mas administrativamente, não é tão simples. Eu tenho que mexer em aditivos de contrato e mexer os valores do contrato, então não é tão simples, quanto a gente está falando aqui, mas é isso. Eu acho que acho que eu respondi todas as suas perguntas aí.

1:07:37 jean011235 - Então Dawton, eu acredito que você realmente tocou em todos os pontos pelos quais eu passei. Eu espero nunca te interrompendo, né? Já interrompendo assim é porque assim a minha preocupação é a seguinte, porque essa questão da falta de compatibilização de projetos que acabou acarretando nessas faltas de conexões entre os trechos da ciclovia, aconteceu uma no terminal São Mateus que eu tive que intervir pessoalmente pra poder conseguir resolver junto com a Engenharia do metrô, isso eu achei que assim foi. Foi muito fora da caixa para mim, porque eu sou só um conselheiro, cara. Eu não tenho que me meter em questões desse dessa grandeza, né?

1:08:22 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu vou corrigir sua fala, vou corrigir sua fala, você é você é um conselheiro, não apenas o conselheiro. Você é um conselheiro.

1:08:29 jean011235 - É, mas sou um conselheiro técnico não sou funcionário público, então acho que não me compete esse grau de intervenção, né? Eu tento subsidiar o trabalho de vocês. Eu não posso fazer o trabalho de alguém de dentro da administração pública e aí a minha preocupação é que esse tipo de situação se repita novamente, porque o seguinte aconteceu em São Mateus. Eu era morador da região na época. Consegui intervir. Legal. Consegui resolver o problema, assim ficou nas coxas, ficou nas coxas. Qualquer um que passa lá vai ver que não foi feito, não foi feito com a qualidade, como seria feito se tivesse sido pensado desde o início do projeto a conexão dos trechos e aí aconteceu na Vila prudente. Lá tem 4 faixas de rolamento em cada sentido para os veículos automotores. Tem uma calçada em cada lado da via, uma calçada bem vantajosa. Eu faço essa ponderação que é bem larga, mesma calçada, porém, não existe a conexão da ciclovia. Isso é um problema muito sério, porque é mais um muro entre a periferia e o centro, né? E aí a minha preocupação é se isso acontecer, no sentido cidade Tiradentes, que é uma região mais periférica ainda, com menos representação ainda, com menos força política para mobilização e garantia dos direitos daquelas populações. E também essa situação acabar se repetindo no Ipiranga, que por mais que não seja uma região periférica, é uma região que é um gargalo, já é um gargalo para ABC, é um gargalo para quem vem da zona leste, é um gargalo para os usuários do centro. E aí se isso acontecer, a gente vai ter um outro problema, entendeu? E aí queria muito, né? Reforçar a minha proposição de que você chamasse o metrô para as nossas reuniões. Pelo menos uma reunião e eles conseguissem estando aqui resolver algum problema futuro, né? A gente talvez, ponderando junto com eles, a gente evitasse um problema mais pra frente, entendeu?

1:10:46 Dawton Roberto Batista Gaia - É eu assim, o convite, Jean, nós podemos fazer, né? Quem faz todo esse trabalho aí é Michele, esses contatos externos, né? A gente faz tudo isso junto aqui, ó

Secretaria, de modo geral, o convite eu posso fazer pra você. Eu só preciso que eles aceitem, né? Então se eles aceitarem...mas nós vamos fazer o convite. Se eles aceitaram o convite, a gente faz com todo o prazer, não tem porque não permitir que eles façam as apresentações aqui na Câmara temática, seria ótimo. Nós vamos convidar, tá aqui, fica o nosso compromisso aqui de fazer o convite. E se eles aceitaram, nós colocamos na pauta da nossa reunião a apresentação deles. É isso aí. Bom, eu acho que vamos.

1:11:26 jean011235 - Tá ótimo, tá ótimo, muito obrigado.

1:11:28 Dawton Roberto Batista Gaia - Vamos lá pra outra. Obrigado você pela sua participação, então você é um conselheiro, não “apenas” um conselheiro. E muito obrigado pela participação.

1:11:40 Michele Perea Cavinato - Eu coloquei que fala sobre a fiscalização de ciclovia, ciclofaixa, enquadramento, voltados à segurança.

1:11:48 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu não estou conseguindo ler, eu vi lá depois eles olham lá, né? Bom, a expansão da ciclofaixa de lazer. A expansão da ciclofaixa de lazer, ela realmente está sendo pensada, né? Existe sim a possibilidade. Foi feito um estudo pelo próprio planejamento com ampliação significativa aí com relação à essa ampliação da ciclofaixa de lazer tem todo um, tem todo um procedimento para a gente poder fazer essa ampliação. Então, primeiro é a gente pode até disponibilizar para vocês a proposta que já foi feita, tem aí uma proposta grande, a princípio que foi feita a 300 km. Foi feito um estudo de com possibilidade de até 3000 km de ciclofaixa de lazer. E é claro que eu não consigo propor 300 km de uma única vez, e não é possível, não é? É possível, sim, fazer uma proposta mínima aí. Hoje é permitido fazer pelo contrato 25%, em aditar o contrato de 20%, ou seja, ampliar o que tem lá em 25% nosso contrato, mas só que para isso é preciso ter dinheiro, preciso ter uma verba, para essa proposta, então a gente pode fazer isso, até em conjunto, né? A gente pode fazer uma proposta de e aí fica a proposta aqui para vocês olharem mesmo, né? Então, tem uma proposta que a CET fez já fez estudos com relação a ciclofaixa de lazer, podemos fazer uma proposta, tirar daqui da nossa Câmara uma proposta de 50 km, só que pra isso, eu preciso fazer eu preciso ser colocado lá na PLOA, né? Para isso precisa ter verba carimbada, aquilo que a gente tem discutido aqui para poder, tem que estar rubricado para poder garantir que isso seja proposto no próximo contrato, então a gente no próximo contrato, fazer uma proposta de ampliação com a verba liberada e todos os recursos liberados. A gente pode estar ampliando essa ciclofaixa. É isso. Não tem muito o que falar sobre ciclofaixa de lazer? A não ser isso que é o que a gente está propondo aqui, então podemos ampliar. Podemos. Preciso verificar aqui onde é que seria possível e podemos abrir realmente para vocês fazer propostas. A ideia de ampliar em mais 50 km, aproximadamente que é 50%, praticamente de tudo que tá tudo que tem hoje e propor no próximo exercício essa ampliação, nos podemos fazer um estudo já nesse ano ainda aí e concluir essa proposta para que seja colocada aqui na nossa Câmara temática, seja apresentado aqui na Câmara temática. Tem mais um assunto que está comigo aqui, que é ciclofaixas sem sinalização, com

sinalização incompleta ou problemas de sinalização. Bom, o programa de sinalização da ciclofaixa. Elaboramos um projeto. O Luciano quer falar, Luciano, antes de continuar.

1:15:30 Lucian CTB - Oi, Dawton tudo ainda, ainda era sob ciclofaixa de lazer. O essa proposta que você falou de ampliação de ele seria nos moldes a porque a gente já entregou várias vezes aquele caderno de sugestões, né? Seria só naqueles trechos que a gente tinha sugerido, mas também a gente tinha proposto um molde que era mais econômico para poder fazer mais quilometragens, mudasse o formato que a gente poderia fazer mais quilômetros. E você também falou, né? Que depende de uma situação financeira que tem que estar previsto na PLOA, né? Isso até ia perguntar, né? Não colocamos na pauta, né? Mas geralmente em agosto é encaminhado o projeto de lei da LOA do ano seguinte, né? Então, depois a gente vai querer ver, a gente vai querer discutir o que que vai entrar de bicicleta, não é? Mas nos últimos tempos, enquanto a gente estava falando dos projetos de infraestrutura das novas ciclovias que sempre tinha falado que recurso não era um problema que o gargalo era projeto e recurso não era um problema, mas aí a gente não tem nem 70 mil, que era para poder fazer o bike SP, então a gente tem recursos ou a gente não tem recurso.

1:16:54 Dawton Roberto Batista Gaia - O recurso tem, o que eu preciso é ter esse recurso destinado, não é? Então, por exemplo, nós destinamos fazer a implantação da rede cicloviária, através da PPP, é um recurso específico para PPP. Então foi feito todo um trabalho, trabalhou quase 4 meses para poder buscar esse recurso e esse recurso foi disponibilizado. Lá, então nós temos quase 200 milhões para atender a rede, cicloviária, através do PPP, aí nós temos mais um contrato, dos contratos dos 158 km, que que vai ser aberto agora no dia 25. Nessa proposta das novas concorrências, né? Os envelopes vão ser aberto agora, do dia 25. Nós vamos buscar um recurso, valor dele não lembro exatamente qual o valor, mas era 300 milhões para poder fazer os 158kms, né, não é? Então foi lá reservado recurso. Então, quando será destinado para poder fazer essa ciclovia se implantação dessas ciclovias nessa gestão foi destinado um valor específico, que a elaboração de projeto e o início das obras. Então, o que eu estou dizendo é o seguinte, todos os projetos que foram planejados e foram colocados lá nessa solicitação, então ele tem a verba destinada tem uma verba destinada para fazer a manutenção, 64 milhões está aí, estava na nossa apresentação lá, 64 milhões, verba destinada a fazer manutenção. Então, todo o recurso destinado por uma coisa específica está destinado. O que não está destinado, eu preciso de autorização, eu preciso, isso passa por pela área de finanças, tem todo um processo administrativo que tem que passar. E essa decisão não é minha, vamos dizer assim, é uma decisão governamental, é uma decisão da prefeitura. A partir desta decisão, que é feito que toma essa decisão. Então é isso. A decisão de ampliação da rede de ciclofaixa de lazer. Vamos destinar e vamos buscar recursos. Quer dizer, eu o recurso está lá na prefeitura. Ainda não está destinado a isso a esse objeto vai, vamos dizer assim, é isso?

1:19:51 Lucian CTB - Mas vai estar na proposta da PLOA?

1:19:54 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu preciso ver como é que eu realmente não vi. Eu não vi. Eu preciso dar uma olhada.

1:19:58 Lucian CTB - Que é SMT, faz as suas recomendações como Secretaria para prefeitura montar o orçamento certo?

1:20:05 Dawton Roberto Batista Gaia - Certo?

1:20:06 Lucian CTB - Então, assim, em vez de gastar um bilhão em asfalto novo, em vez de gastar meio bilhão para túnel da Sena Madureira para passar um semáforo de carro, pega esse dinheiro e põem na infra-estrutura que de fato funciona e que, de fato, compatível com a cidade do século 21.

1:20:27 Lucian CTB - Oh, põe nas recomendações em nas recomendações da SMT.

1:20:28 Dawton Roberto Batista Gaia - Olha a grama do vizinho sempre é mais verde, né? A frase é essa? A grama do vizinho sempre.

1:20:37 Lucian CTB - A grama do vizinho tem um bilhão de reais a mais para ser verde.

1:20:39 Dawton Roberto Batista Gaia - Isso não está aqui comigo. Eu não vou discutir sobre esse que foi destinado lá, eu, a minha obrigação é fazer o trabalho que a gente tem que fazer mesmo. Eu preciso buscar recursos.

1:20:53 Lucian CTB - Mas não é lá Dawton é dentro da SMT, não é? Não, não é da Secretaria municipal de transporte.

1:20:55 Dawton Roberto Batista Gaia - Não, a coisa não acontece bem assim. Eu, o coordenador do plano cicloviário, tem que propor e buscar o recurso para esse programa específico.

1:21:09 Lucian CTB - Na outra reunião que estava o secretário aqui, aí ele falou que ia atrás do dinheiro para o bike SP, ir pro dinheiro para expansão de ciclovias, mas se a SMT não faz essa recomendação para a prefeitura para colocar no orçamento, então não tá indo atrás de solicitar recursos.

1:21:31 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, o que eu posso falar em cima disso, é o seguinte, ele está realmente, nós estamos realmente atrás desse atendimento, dessa questão, vamos dizer assim e o ano não acabou.

1:21:44 Lucian CTB - Então vai aparecer na recomendação da SMT, da montagem do orçamento do ano que vem.

1:21:53 Dawton Roberto Batista Gaia - Provavelmente é preciso dar uma olhada aqui não vai aparecer, com certeza vai parecer que é isso. Continuando aqui. Aqui, então, a questão da sinalização assim a sinalização é o seguinte, todos os projetos que são elaborados são encaminhados para no caso do pacote implantações através da CET, você caminhar para a superintendência de sinalização e lá eles fazem uma programação de sinalização e será implantado o projeto como foi elaborado. Com toda certeza eu não tenho controle de quando vai ser o início, quando vai ser o término. Mas foi dado o andamento lá através da CET, né? De fazer implantação, tudo que foi iniciado, o projeto vai ser completado com toda certeza, não existe a possibilidade do projeto ser deixado pela metade, então no nosso caso da manutenção que nós temos controle aqui, tudo que está sendo programado de implantação, nós estamos implantando e concluindo essa implantação. Então não existisse sinalização incompleta. Existe sinalização incompleta por um período que está sendo na fase da implantação. Isso e vive apresentar um que vocês pediram, fazer uma apresentação do cronograma de sinalização e correções. Não tem como fazer. Eu tenho projeto encaminhado e aguardando aí para o termo da implantação e ele seria todo o projeto que foi encaminhado ele tem que ser implantado inteiro, não tem como implantar pela metade. Você mandou o projeto e o projeto é contratado pela operação ou planejamento contrata um projeto na situação e ele tem que implantar, tem que chamar a empresa. Que que é responsabilização e tem que implantar o projeto inteiro? Então tem projetos que demora um pouquinho mais para começar e terminar. Eu não sei exatamente porque demora tanto alguns projetos, implantar e concluir totalmente, mas eu sei que eles vão cumprir todos os projetos que deram início. Isso não tenho dúvida nenhuma. Não tem como encerrar um processo de um projeto, sem dar conclusão da implantação. Fica lá na pendência dele, ele não consegue nem receber se não tiver a implantação completa. Bom, eu acho que tem a explicação sobre o próximo item a próxima pauta explicação sobre a retirada de segregadores que protegiam pedestres e ciclistas do viaduto Pacaembu.

1:24:38 Michele Perea Cavinato - Dawton, eu posso compartilhar a resposta que a Dani encaminhou?

1:24:43 Dawton Roberto Batista Gaia - Claro, vamos lá. Está sem som aí. Expansão da ciclofaixa de lazer.

1:25:12 Michele Perea Cavinato - Isso. Ela fez um parágrafo sobre a ciclofaixa de lazer com em complemento a tua fala. Posso ler? A CET através da área operacional, atua no acompanhamento e fiscalização da ciclofaixa operacional de lazer, havendo viabilidade contratual e finalização da SMT, que é a área gestora para ampliação, faremos a análise do ponto de vista operacional.

1:25:38 Dawton Roberto Batista Gaia - Certo, é isso, pode continuar.

1:25:41 Michele Perea Cavinato - Vamos lá agora entrando especificamente na pauta solicitada. Retirado do segregadores. As obras do programa de recapeamento asfáltico sob gestão da SM-SUB no viaduto do Pacaembu removeram os prismas de concreto instalados, como sinalização viária para ampliação da área de circulação de pedestres na recomposição da sinalização para atendimento à resolução Contran regulamento, uso de sinalização viária, conforme manual brasileiro, finalização de trânsito, estabelece o prazo para implementação. Foi elaborado projeto prevendo a pintura verde, com uso de taxas, cilindros delimitadores, programação de conclusão do projeto é até o dia 7 de julho. E ela manda algumas figuras. Algumas imagens.

1:26:32 Dawton Roberto Batista Gaia - Muito bem, muito bem. Isso é novo, é legal. Alguma dúvida?

1:26:39 Michele Perea Cavinato - Vou parar de compartilhar. George quer que eu deixe você fala sobre em cima dele ou tiro a tela?

1:27:01 Dawton Roberto Batista Gaia - George, está sem som. George, eu não sei se você está nos escutando, mas você está sem som. Estou escutando. Cortou de novo, sumiu novamente. Sumiu o som de novo? Tá sem som, está sem som. Continua sem som? Tá? Sim, senhor, eu vou passar a última pauta para o Luiz, né? Depois a gente volta já, se conseguir falar. É, estava sem balizadores nas ciclofaixas, com invasões frequentes. Bom dia, Luiz, palavra sua.

1:28:21 Luis Gregório - Obrigado. Bom dia Dawton, a todos os membros. Faz tempo que a gente não conversa por aqui. Obrigada pela oportunidade, é a respeito de balizadores. Esses delimitadores aí impedir a invasão na ciclofaixa é, eu acho que eu ainda muito, muito frágil. A gente já tem colocado em alguns já desde o início dessa experiência, colocou algumas peças balizadores que eles são de um material frágil, ele é PVC revestido com uma película Retro refletiva que é assim ele basicamente ele serve para indicar aonde começa o espaço para a ciclofaixa, mas ele não consegue impedir que haja uma invasão. Tanto que quando a gente fez a reformulação da sinalização lá em 2019, a nós preferimos colocar o tachão de 1 m, que é um elemento um pouco mais firme, que você consegue evitar, mas não impedir a invasão da ciclofaixa. É, a gente, vai até ter uma experiência nova agora Pacaembu que é substituição daquele de concreto por esse elemento, mas a gente sabe que, com um atrito até do próprio vento, provocado pela passagem do de veículos pesados, ônibus ele acaba tendo uma deformação e um tombamento. Esse tombamento acaba caindo e acaba caindo na ciclofaixa. Ele acaba criando um empecilho até para a circulação do ciclista que a gente acha que traz um pouco mais de risco. Nós estamos aqui tentando entender e buscando uma outra solução e estudar alternativas para isso, trazendo modelos que ele já ou são utilizados em outras cidades fora, mundo afora para poder aplicar aqui em São Paulo para poder ajudar, contribuir para isso que essa invasão não aconteça, mas ainda acho que, assim conseguindo esse delimitador aí ele ainda é um elemento muito frágil. Tem um custo elevado e que quando a gente da pondera não é uma coisa que seja a tão útil, tão benéfico, digamos assim, quando o motociclista quer invadir a ciclofaixa, ele faz por qualquer forma,

ele vai. Ela aproveita qualquer brecha e vai, então a gente sabe que isso não é um impedimento, ele é apenas uma indicação de que ali é uma separação física, mais uma, um elemento de separação, indicador que existe ali uma estrutura cicloviária, né? Então acho que o grande desafio nosso é trazer um elemento melhor, trazer um elemento físico, seja um pouco mais resistente, seja um pouco mais forte, que seja um pouco mais a tenha a força de impedir mesmo que haja um essa invasão. Então era isso mais ou menos que eu quis dizer, não é? Isso está no manual, isso está no nosso, nós passamos uma grande temporada aqui na CET sem esse material porque não estava disponível no nosso almoxarifado não tinha, não tinha material, sem dúvida. Sendo fabricado agora a gente já tem de volta, mas a gente está. A gente sempre fica tenso, quando a gente coloca uma faixa nova, a gente prefere sinalizar como grandes elementos, para poder cuidar, dar uma indicação que ali tem uma estrutura nova. Mas a gente sabe que a vida útil dele é curta, é bem curta, em função de tudo isso que eu já expliquei, né? O atrito, do vento do provocado por veículos grandes, da fragilidade da construção dele mesmo, então, acaba sendo uma coisa que mais atrapalha do que traz benefícios. A isso eu queria dizer, se alguém quiser fazer alguma pergunta ou disposição.

1:32:29 George Queiroz - Dawton será que eu estou sendo ouvido agora aí?

1:32:30 Dawton Roberto Batista Gaia - A agora tá.

1:32:34 George Queiroz - Faltou ligar o microfone. É um modelo antigo.

1:32:35 Dawton Roberto Batista Gaia - Então fica. Então fica. Então, espera só um pouquinho. Jorge, deixa eu completar a fala do Luiz. Só vou completar a fala do Luiz. A experiência, né, com esse elemento da nossa experiência, com a implantação, demonstrou que era tudo muito pouco. O tempo de duração dele é muito pequeno, sim, em uma semana quase que 30% deles já estava abalroado fica pendurado lá. A experiência foi muito ruim, realmente foi muito ruim. Esse elemento custa caro, ele realmente é muito caro. Aí eu vi aqui no chat, frágil, é que é mais fácil que o ciclista. Eu acho difícil, acho que não é mais frágil que o ciclista, mesmo que nós estamos falando de 2 pessoas, não dá nem pra comparar um elemento com o ciclista. Ciclista é agente da prioridade absoluta e todo o tratamento que a gente faz é com relação à segurança do ciclista, então, mas a questão é que o custo benefício dele talvez não seja tão significativo. Talvez possamos pensar num elemento diferente, sim, mas esse elemento, qualquer batida, qualquer veículo que bateu nele, arranca aquilo lá e fica pendurado, é horrível. Não sei se vocês lembram às vezes com uma pintura, porque o cara bate, às vezes fica 2, 3 dias o negócio pendurado, fica horrível aquela ciclovia, então nós vamos pensar num elemento que seja capaz de... eu não posso colocar uma coisa muito alta e firme, porque vai terminar sendo perigoso para qualquer alguém bater ali. Mas eu acho que a gente pode pensar, talvez em algum elemento mais significativo nessa aproximação para poder garantir que não tenha essa invasão. Jorge vai lá.

1:34:15 George Queiroz - Bom, agora sim, é. Vou começar aqui pelo final do Luiz, assim, o que

acontece? Essa sinalização de plástico é, eu lembro que tinha muita oposição, porque era bem na época. Assim, onde havia aquela oposição absurda contra as ciclovias, né? Então todo mundo queria criticar tudo, a veja, a folha, O Estadão, qualquer coisa que tinha a ver com ciclovia, eles enchia o saco, falava que ia criar dengue e que tinha toda uma questão de fake news e as pessoas que a gente vê que as pessoas que têm carro, elas não são preocupadas em atropelar outras pessoas, estão preocupadas em arranhar o próprio carro. O patrimônio pessoal da pessoa que dirige carro é muito mais importante do que a vida do coleguinha, especialmente do ciclista, do pedestre. Então eles são preocupados em arranhar o carro, então é, e a gente viu os carros a danificando. A gente entendeu que vocês abandonaram esse equipamento e vocês trocaram por nada quando vocês trocam por nada ficou muito ruim pra gente. Ou seja, é somente desistir. Eu não acredito que deveria ser uma opção assim, somente desistir da proteção. Ficou em certos lugares onde a invasão, ela é, é endêmica, é uma coisa que não acontece. Aliás, com acontece o tempo inteiro, a gente ficou numa situação muito ruim. O ciclista, estou falando do ponto de vista do ciclista, é, a gente sabe, vamos dizer a experiência Internacional que o certo é uma proteção maior, concreto, coisa física e a gente tem que pautar isso novamente e novamente, não adianta chegar e falar, putz, não deu aquele então beleza, né? Passa anos e anos e anos. O que tem acontecido é que a invasão de diversas ciclovias se tornou cultural. A pessoa que mora ali no bar já percebeu que não dá nada, não dá multa. E agora com a questão das motocicletas, motocicletas que estão cada vez mais em quantidade na cidade, ficou uma questão impossível para a gente. A gente está na de bicicleta e toma um fino de moto dentro da ciclovia, entendeu? Então a gente precisa que vocês pensem, por favor, em opções pra gente segregar de fato a gente é para assim pra salvar a nossa vida, para salvar a nossa integridade, entendeu? A gente tinha essa primeira opção, tá bom? Vocês abandonaram a gente está retomando essa pauta, porque aquilo que vocês consideram ruim para gente é muito melhor do que temos hoje, entendeu? O nada, que não dá certo ficar ali só com aquele tachãozinho e isso me preocupa. Eu já vou voltando, inclusive para essa questão do túnel, não do viaduto que está lá. Assim, de acordo com a resolução do Contran, tal não sei se é ilegal aquele coisa de concreto, mas assim, pontes é um lugar onde a velocidade é, em geral muito alta é muito ruim assim caminhar é muito ruim pedalar nesses lugares. A gente pedala com medo danado, e o concreto ali, aquela coisa era uma garantia que não ia ser invadido. Nenhum carro invade aquilo. Aí você vai troca por um tachão, sabe, é, é desculpa, está criando uma motofaixa, pintou de verde, mas é melhor pintar de azul de uma vez. Se é um tachão, as motos vão tomar conta. Isso é fato, não tem como. Se a moto tem um espaço para passar, ela vai passar. Se é o espaço do pedestre, ela vai, ela buzina para o pedestre, ela buzina para o ciclista e a gente toma buzina da cara dentro da ciclofaixa. A gente de bicicleta, dentro da ciclofaixa, chega o cara da moto falando assim, sai daí seu arrombado, isso é coisa assim, ó quem é ciclista que quem está na rua sabe, sabe essa pichação? Então a gente não pode se chegar e falou assim, ó, putz, não deu, desisto e beleza, eu vou para minha casa e segue o jogo. A gente precisa de proteção. Onde que é ciclofaixa, que já devia ser ciclovia. A gente tinha que pensar em upgrade, mas assim, isso é uma coisa inclusive mundial. A dominação das motos as motos entram. No Rio de Janeiro. Já virou isso, virou um, tiveram que colocar lei novas para proibir esses ciclomoteres. Essas motinho de baixa

cilindrada.

Aí, entendeu? Isso vai acontecer em São Paulo e a gente vai ficar trazendo essas coisas de novo. Isso vai aparecer na mídia, porque essas motos elétricas, essas motos dominam espaço. As não podem estar em ciclofaixas, muito menos em calçada verde. Então, eu acredito que, o viaduto Antártica, sofreu um rebaixamento, um downgrade. Piorou, piorou. Está escrito ali a projeto até dia 7 é o projeto, é só o desenho é tá tudo pronto até o dia 7. Mas de qualquer forma, é só colocar tachão? O pedestre agora deixou de estar protegido. O pedestre, o ciclista e isso é, significa risco de vida. E a gente tem que cuidar disso, porque nós estamos falando do básico aqui e tá aumentando morte em São Paulo e não adianta ninguém falar que não sabe porque. É por causa dessas pequenas ações, que aumenta a insegurança do pedestre, do ciclista, as pessoas que são mais vulneráveis é, enfim, gostaria muito que o Luiz, Dawton, pensassem no que que é possível? Tá difícil pedalar com tanta moto dando fina na gente, todo mundo reclamando. Não é só em São Paulo, em outros lugares do mundo, mas em São Paulo está ****. Desculpa o palavreado, está muito difícil, obrigado.

1:39:58 Dawton Roberto Batista Gaia - Na verdade, George, aqui em 2019, o plano cicloviário lançado, né? Ele recebeu um novo padrão de sinalização, não é? É essa que foi a essa questão. Propôs e trouxe mais qualidade, né? Nas estruturas cicloviária e mais segurança para o ciclista, ele dobrou, nós praticamente dobramos o número de tachas e tachões, reduzindo esse espaçamento, né? Para garantir ainda mais para o ciclista... Garantir segregar essa separação vai entre o ciclista e o e o motorista. Então é lógico que existe aí um esforço muito grande por parte da prefeitura e da CET de restabelecer e resgatar toda essa tudo o que está sendo feito. E recuperar, né? É essa malha cicloviária existente ou todos esses projetos que estão em nosso propósito. Existe SIM, 1 grupo da CET debruçado sobre essas questões de segurança, pensando em segurança. Eu não sei se está retirando aí o Prisma, se está colocando tachão, mas a questão é que o que se pensou nesta questão do balizador é que dobrou o número de tachões. Lá tinham de 2 em 2 metro. Agora o tachão é de 1 em 1 metro. De repente a gente pode pensar no outro elemento para poder ampliar mais essa nessa aproximação de colocar os balizadores para poder garantir mais que não haja invasão. Sei se se colocando de meio em meio metro no tachão, por exemplo, resolveria nessa aproximação de 15 m. Mas assim eu vou dizer que vamos ficar como lição de casa para poder pensar nessa questão, porque o balizador ele realmente não é um elemento que resolve esse problema. Ele não resolve porque ele fica muito pouco tempo lá e ninguém está pensando aqui porque o carro vai bater, vai estragar isso, mas nós nunca pensamos nisso. E não estamos pensando, e esse e essa conversa não adianta, porque não é verdade, não é? Então, nós precisamos, de fato é se existe um problema de invasão, nós temos que resolver uma invasão e não é o balizador que vai resolver esse problema com toda certeza. É um problema de fiscalização. A gente precisa tratar. Eu acho que sim. A gente precisa tratar porque a invasão ela ocorre, tá lá parado no trânsito, ele entra e invade. Então, é uma questão de fiscalização? Sim. É fácil fiscalizar 740 km de rede cicloviária? Não, não é fácil. É fácil essa fiscalizar 20 mil km de via na cidade de São Paulo. Não é fácil, mas nós fazíamos tudo aquilo que nós podemos que a gente tem. Então, existe sim um esforço e é bom que você saiba, né, que existe um esforço da prefeitura em estar resolvendo esse problema e aí, específico da rede

ciclovária, tanto é que se fez aí uma equipe de fiscalização de ciclovia. Eu vou dizer pra você que é uma Vitória, não é? É um passo a mais que foi dado nessa direção de solucionar esse problema. E nós vamos dar essa direção, é isso.

1:43:33 George Queiroz - Dawton, se me permite, é você falou isso? Em 2019, foi feita justamente, eu acho que até antes, né, enfim por ali, foi feito um novo padrão sem o vermelho, eu ainda sou ainda partidário de que tudo tinha que ser vermelho, porque a pessoa entende que aquilo ali é uma ciclofaixa e com a questão dos tachões no lugar dos balizadores. Se eu perguntar aqui, pode fazer uma enquete, assim é, os tachões o modelo antigo, com os balizadores e o outro com mais tachões. Aí eu me sentia mais seguro no padrão antigo. Isso a gente tem que entender, porque assim eu estou falando assim, eu estou trazendo mais segurança, porque tenho mais tachões, esses tachões pequeninhos a motocicleta ignora. Esse é a vivência que a gente tem na rua. A gente que pedala trazendo para você a vivência, a vivência é que os tachões não, da forma como são feitas, e eu me lembro se a gente puder trazer o desenho original desse novo, do projeto que foi apresentado ainda no tempo da Suzana era com uns tachões gigantes, umas coisas muito maiores do que essas que estão aí. Pelo menos era o que foi vendido para a gente. Era uns tachões que era quase como um bloco, assim a ou seja, e aí você fala de fiscalização? Eu acho que a fiscalização tem um poder x muito pequeno.

O que impede é sim, a Barreira física, uma Barreira física, onde é possível e especialmente nos lugares onde não tem lote lindeiro ali, né? Não tem entrada de garagem, eu fico pensando ali na região do hospital das clínicas ou lugares onde tem ciclofaixas central. Ou seja, são lugares onde vocês podem aumentar o tamanho dessa proteção física. É a única forma, é a única forma que vamos dizer a moto e o carro, veículo automotor vai responder é com a proteção física, a diferença física lá fora é concreta, é rua, é uma coisa separada. Agora, se a gente ficar dependendo de marronzinho aparecer para multar, esquece. É muita moto, é muita moto. E as motos estão apressadas lá com aquele aplicativo apitando, entendeu? Apitando lá, pedindo para entregar daqui a 5 minutos ele veio engarrafamento, vê a ciclovia ali com um espacinho, ele pirulita para ali, tem uma bicicleta, está atrasando a entrega dele, então a gente está numa situação, então que é real, estou passando para vocês, vivências que a gente ouve e a gente passa por elas. Então, se a pessoa que em 2019 falou que um pouco mais de tachão, vai trazer segurança, pode ter sido legal na teoria, na prática, não funcionou. Não estamos com mais segurança. O projeto anterior, com balizadores, com pintura mais presente, trazia mais segurança para a gente. Um pouco mais de visibilidade e a gente acha que tem como ser melhor do que 2019. Ou seja, vocês pioraram. O projeto piorou e a gente acredita que pode ser melhor, com Barreiras físicas, que é o que é consolidado mundialmente nesses planos cicloviários, porque se não, a gente vai continuar tomando. Nós somos fracos, nós somos vulneráveis, então chega uma moto ali...

1:46:57 Dawton Roberto Batista Gaia - Não o George, George, você vai desculpar, mas eu estou querendo encontrar elementos científicos que comprove isso que você tá falando, né? Você está falando, você está falando um sentimento, aí... "a piorou".

1:47:14 George Queiroz - Você quer saber se houve em relação à... espera, espera, então então, mas então, mas o sentimento de você,, você falou Dawton, aí você está falando do seu sentimento também. Quando você fala que dobrar o número de balizadores melhora a segurança, a gente pode falar aqui com todos os outros ciclistas aqui, vê se alguém discorda de mim, se alguém discorda de mim, tem um conselho aqui.

1:47:37 Dawton Roberto Batista Gaia - Estou falando o seguinte.

1:47:39 George Queiroz - Se alguém acha que a tá mais seguro agora do que com 100 balizadores, é, pode se manifestar.

1:47:44 Dawton Roberto Batista Gaia - Não tem que achar o George aqui.

1:47:46 George Queiroz - O quê?

1:47:46 Dawton Roberto Batista Gaia - Nós não estamos para achar, nós estamos aqui dizendo o seguinte, os locais onde nós planejamos elaboramos projetos e implantamos ciclovias, reduziu os acidentes, o número é esse, reduziu acidentes nos locais...

1:47:53 George Queiroz - Mentira, mentira, cara. Pelo amor, não.

1:48:01 Dawton Roberto Batista Gaia - Olha, OPA, logo vou, vou.

1:48:02 George Queiroz - A gente tem. Oi, gente, morria mais, morre mais gente hoje do que morria de 2019. Pode pegar. Morreram 18 pessoas em 2019.

1:48:07 Dawton Roberto Batista Gaia - Vou repetir a frase, vou repetir a frase para você, vou repetir a frase para você.

1:48:10 George Queiroz - Mais gente.

1:48:13 Dawton Roberto Batista Gaia - Nos locais onde foram implantadas, onde foi implantada rede cicloviária reduziu o número de acidentes. Eu tô falando a cidade inteira, não tô falando do estado, que é o número que você está.

1:48:21 George Queiroz - Isso.

1:48:23 Dawton Roberto Batista Gaia - Você está buscando o número lá no estado?

1:48:23 George Queiroz - Não, não, não, não, não, não, não, de jeito nenhum.

1:48:24 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu estou falando dos locais, de todos locais onde tem rede cicloviária.

1:48:28 George Queiroz - Eu vejo esses dados, o Dawton, eu vejo esses dados, eu vejo, eu acompanho o estudo, eu acompanho esses dados mês a mês.

1:48:28 Dawton Roberto Batista Gaia - Vou lembrar então. Veja então veja as cidades.

1:48:35 George Queiroz - Info, siga meu isso.

1:48:35 Dawton Roberto Batista Gaia - Vamos, nós vamos deixar, nós vamos deixar.

1:48:36 George Queiroz - Separo por São Paulo eu separo, você pega lá não. Me espera em 2019, você pode ver. Morreram 18 ciclistas.

1:48:43 Dawton Roberto Batista Gaia - Aonde?

1:48:43 George Queiroz - A esse ano em São Paulo inteira, em São Paulo inteira, agora morreram 33.

1:48:44 Dawton Roberto Batista Gaia - Aonde? Então eu estou falando isso aonde está falando, qual local você está?

1:48:47 George Queiroz - No ano passado, tem uma coisa errada. Exato. Aonde? Em São Paulo, no local que você cuida, no local que você tem, a cidade que você cuida, está morrendo mais ciclista do que morre antes, em São Paulo, no município.

1:48:53 Dawton Roberto Batista Gaia - Você está você. Jorge, você está mudando a minha frase e eu não estou gostando disso. Você está dizendo que você está dizendo que eu estou dizendo, eu estou afirmando para você?

1:49:04 George Queiroz - Tá, então vamos contigo.

1:49:09 Dawton Roberto Batista Gaia - Nos locais onde implantado a rede cicloviária melhora a condição de segurança e não temos. Não temos mais problemas de acidentes com ciclistas.

1:49:21 George Queiroz - É por isso, e é por isso que a gente defende as ciclovias, a expansão dela, o tempo inteiro aqui.

1:49:23 Dawton Roberto Batista Gaia - Espera um pouco, para, você falou uma coisa, isso é lógico, você está...

1:49:28 George Queiroz - Ó, porque claro.

1:49:30 Dawton Roberto Batista Gaia - Você desvirtuou a minha frase e você tem que corrigir, você tem que corrigir, porque se você falar em São Paulo inteiro, morreram 18 pessoas e agora morreram 35 ou 39 pessoas, que eu acho muito significativa.

1:49:32 George Queiroz - Não. Isto, irmãos nossos.

1:49:42 Dawton Roberto Batista Gaia - Acho muito significativo, mas você... Não, não, não, não misture as coisas. Nós estamos falando da importância ... que eu não quero perder o foco da nossa discussão. Nós estamos falando de um elemento que você acha imprescindível para a segurança da rede cicloviária e eu estou dizendo para você, é o seguinte. Em 2019, mudou-se esse projeto implantou mais tachões para trazer mais segurança para o ciclista e melhorar essa questão da segurança e a separação. Entre o ciclista e o veículo. Eu estou afirmando a você isso porque isso é científico agora, e nos locais onde tem ciclovia, o local também seguro. Os acidentes que você está da ciclovia, ciclofaixa, falando os locais onde você está falando que houveram as mortes, a gente pode depois olhar isso.

1:50:31 George Queiroz - Ciclovia ou ciclofaixa?

1:50:40 Dawton Roberto Batista Gaia - Posteriormente, você vai ver que foram fora da ciclovia.

1:50:41 George Queiroz - Claro. Sim.

1:50:43 Dawton Roberto Batista Gaia - Locais foi fora da ciclovia. E aí, se você falar pra mim, precisamos ampliar a rede cicloviária para garantir a segurança desses ciclistas. Aí eu vou concordar com você. Precisamos, é isso que nós estamos fazendo.

1:50:56 George Queiroz - É o que a gente milita diariamente aqui.

1:50:56 Dawton Roberto Batista Gaia - É esse trabalho.

1:50:57 George Queiroz - Dawton, você sabe disso. Não, não.

1:51:08 Dawton Roberto Batista Gaia - Estou dizendo para você que o que traz segurança para o ciclista são as conexões, é a rede cicloviária implantada e com este novo padrão que foi por isso que

nós chegamos nesse novo padrão para garantir e melhorar a questão da segurança, é isso.

1:51:08 George Queiroz - Dawton a gente defende aqui é o seguinte, a pior ciclovia é melhor do que um lugar sem nada. A pior ciclofaixa é melhor do que a ciclo rotas inclusive, né, que aquilo ali que não serve para nada, que não protege nada, mas a gente defende as ciclovias assim há anos, com unhas e dentes, a gente tem esses dados, a gente que trouxe esses dados, inclusive, levou para imprensa a ideia de que as ciclofaixas reduzem incidentes, inclusive com os demais modais, né? Esses dados de vocês, a gente passou pra frente, a gente tem dados da importância das ciclofaixas.

1:51:56 Dawton Roberto Batista Gaia - Você só está repetindo o que eu falei, só está repetindo o que eu falei.

1:51:56 George Queiroz - É, é, agora é o que a gente não tem das faixas azuis, inclusive, não tem esse dado ainda porque não tem série histórica agora. Agora, espera, espera, espera. A questão é a gente falar que a ciclofaixa de 2019 do padrão antigo é menos segura, aliás, ciclofaixas feitas em 2019 para frente são mais seguras do que as ciclofaixas anteriores, isso eu preciso entender o que a gente está vendo é imagens, é depoimentos o tempo inteiro que estar no mínimo ruim tá ruim, tá?

1:52:26 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu vou encerrar, nossa, eu vou encerrar, nossa, eu vou encerrar nossa discussão, sabe por quê?

1:52:31 George Queiroz - Está bom. Eu queria que os outros falassem também dessa vivência, porque a gente quer te aconselhar, cara, é um conselho, você só quer falar de um lado pro outro, entendeu?

1:52:33 Dawton Roberto Batista Gaia - Não, não é isso. Não é isso, não. Eu apresentei para você um elemento científico, e você tem que observar isso.

1:52:44 George Queiroz - Não, eu quero ouvir esses dados, você me dá esses dados de que?

1:52:45 Dawton Roberto Batista Gaia - Você gosta de falar esse negócio fala, eu acho. Eu preciso ouvir a opinião de alguém para mim não serve.

1:52:51 George Queiroz - Eu gostaria. Eu vou, eu estou aqui pedir por lá e, por exemplo, se você me provar que uma ciclofaixa feita com o padrão antigo é menos segura que uma ciclofaixa, é feita com o padrão atual. Onde está esses dados? Como é que se vê? Como é que esse dado? Ciclovias são importantes, isso a gente acompanha o tempo inteiro, a gente fala o tempo inteiro porque a gente defende em lugares que inclusive vocês não estão, que eles ficam o dia inteiro atacando a gente, falando que isso não tem que ter. E você vê o calor aí dos vereadores desses cara, a gente está o tempo inteiro defendendo agora.

1:53:17 Dawton Roberto Batista Gaia - Jorge quem tem que mostrar aqui um pouco que o padrão é pior ou melhor é você. Você que está questionando, eu não questiono, estou questionando nada. Eu não estou questionando.

1:53:27 George Queiroz - A então tá bom, deixa como tá? A gente não tem que estar aqui, a gente está falando cara, que as invasões são constantes.

1:53:31 Dawton Roberto Batista Gaia – Vá atrás dos elementos e mostre para mim. George, tá bom?

1:53:34 George Queiroz - A gente não tem que estar aqui, a gente não tem que estar aqui, não tem que ter porque a gente tá falando de uma vivência real, a gente está falando do mundo real, a gente está falando aqui, pode falar com os outros. Se tem invasão de motociclista, sim ou não, os demais conselheiros aqui. Tá tendo invasão de motociclistas, sim ou não?

1:53:49 Dawton Roberto Batista Gaia - Você está mudando novamente.

1:53:52 George Queiroz - Coloque no chat, né?

1:53:54 Dawton Roberto Batista Gaia - Não, não vou colocar, eu não vou colocar e nós vamos encerrar a reunião que acabou nossa reunião que nós vamos ficar aqui discutindo?

1:53:55 George Queiroz - Não, não, não.

1:53:59 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu não vou colocar esse, eu não vou colocar isso para discutir numa reunião. Como é que a Câmara temática, mesmo que não é isso aqui não é o programa de rádio? Isso aqui é uma Câmara temática, e você tem que respeitar, né? Com esse formato.

1:54:08 George Queiroz - Eu estou respeitando tudo, cara, isso aqui é a razão da minha vida, cara, eu estou fazendo isso aqui de graça, cara.

1:54:09 Dawton Roberto Batista Gaia - Então, o George.

1:54:14 George Queiroz - A gente está aqui pela razão da minha vida, dos meus filhos, cara, a gente quer proteção para os nossos filhos.

1:54:14 Dawton Roberto Batista Gaia - O que de graça? Meu, meu amigo.

1:54:20 George Queiroz - Eu sou pai de família. Eu quero proteger o meu filho aqui e aí eu estudo

esses dados do info siga todo mês e você vai falar que eu não tenho base científica para falar e a gente vê todo dia comunidade mandando coisa pra gente. Reclamações a gente está trazendo para você e você está dizendo que a gente não tem que falar, que está bom para caramba, que foi super massa, tá incrível.

1:54:41 Dawton Roberto Batista Gaia - Não é isso que eu falei para você.

1:54:41 George Queiroz - As ciclovias que melhorou pra caramba, então a gente não aceita também, entendeu?

1:54:43 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu não falei isso para você, não. Você está botando palavras que eu não falei, então você desculpa.

1:54:48 George Queiroz - Não. Você falou que aumentou a segurança com base em quê? Também não aumentou, os dados estão piores, entendeu?

1:54:53 Dawton Roberto Batista Gaia - E você está falando que você está falando, reduziu a segurança com base em quê?

1:54:56 Dawton Roberto Batista Gaia - É apenas. A discussão é mesmo então, gente?

1:54:57 George Queiroz - Vamos, vamos conversar com os demais pra gente ver eu. Eu não falo mais. Vamos ver se os demais falam.

1:55:02 Dawton Roberto Batista Gaia - George, eu vou agora, boa tarde.

1:55:08 George Queiroz - Obrigado, obrigado. Boa tarde a todos.

1:55:11 Dawton Roberto Batista Gaia - Muito obrigado. Tem mais alguém para falar? Alguém tem mais alguma questão a colocar?

1:55:17 Lucian CTB - Tem duas pautas que vocês não abordaram, que era o bike SP, que espelhe a lista do dos projetos de manutenção que tiveram alargamento ou mudança de largura que já faz dois meses que a gente pediu, e que vocês falaram dois meses atrás, vocês iam mandar a lista.

1:55:32 Dawton Roberto Batista Gaia - É, mas eu não tenho essa lista ainda, por isso que eu não coloquei na pauta, porque a gente não tem essa lista ainda. Eu tenho alguns que a gente fez, mas não tem essa lista ainda. Eu sei que a Jair Ribeiro foi ampliada, Vergueiro foi ampliada parte dela, algumas eu sei que foram ampliadas, mas eu não tenho essa lista ainda para poder passar para você. Por isso que nós tiramos da pauta. E o bike SP ainda não tenho resposta. Nós já falamos sobre

o bike SP hoje, e eu não tenho resposta desse andamento ainda e estamos aguardando o financeiro nos dar retorno e aí a gente volta a falar, quando eu tiver um retorno sobre o Bike SP.

1:56:15 Lucian CTB - Poxa vida, mas já faz 6 meses que a gente não tem verba para isso, Dawton. É muito difícil assim. Aí eu, quando o secretário aparece, ele fala, "vou garantir verba" e é um negócio que é troco de pinga. E aí o secretário fala, "a gente vai garantir verba, pode ficar sossegado, pode ficar sossegado." E aí a gente tem um programa e paralisado faz anos, só avançou porque a gente pauta isso, toda a reunião para fazer, vamos sentar, vamos discutir minuta, vamos escrever, cadê a parceria, não sei o quê, e aí quando o negócio está tudo pronto, pessoal do IME faz um trabalho fenomenal, muito bacana. E aí a gente tem uma miséria de 150mil reais, sei lá. É, e aí a prefeitura não libera dinheiro. A Secretaria não faz a recomendação para a prefeitura, para a prefeitura autorizar isso, para a Secretaria da fazenda. Não explicou a importância do programa para isso.

1:57:11 Dawton Roberto Batista Gaia - É lógico que explicou. Vou afirmar para você que esse programa não está parado, tá? Ele não está parado, eu só não tenho a resposta definitiva. E quando eu tiver, nós vamos passar pra vocês. Pode ter certeza, mas ele não está parado não. É isso.

1:57:25 Lucian CTB - Ele está na Secretaria da fazenda. Em qual parte que está?

1:57:29 Dawton Roberto Batista Gaia - Ele está seguindo ainda, então, ele está na Secretaria da Fazenda também. Eu estou conversando com a USP, ele tá andando, pode ter certeza que ela tá andando.

1:57:38 Lucian CTB - Mas, aos fim, não libera orçamento.

1:57:38 Dawton Roberto Batista Gaia - Aliás, eu conversei é com o pessoal da USP essa semana e espero que em breve a gente tenha uma novidade.

1:57:39 Lucian CTB - E aonde a gente está parado?

1:57:51 Dawton Roberto Batista Gaia - Eu ainda não posso falar porque eu não tenho retorno deles. Eu ainda não tenho retorno definitivo, é isso?

1:57:56 Lucian CTB - Eu não entendi Dawton, o que que tem para conversar com o pessoal da USP?

1:57:59 Dawton Roberto Batista Gaia - Já conversei com a USP.

1:58:03 Lucian CTB - Então ele já.

1:58:03 Dawton Roberto Batista Gaia - Nós já conversamos.

1:58:04 Lucian CTB - Eles já fizeram um projeto, eles falaram que estão esperando liberação de verba para eles agilizarem isso.

1:58:06 Dawton Roberto Batista Gaia - Já fizeram o projeto e nós estamos decidindo como é, quando é que, como é que vai ser feito isso, é isso?

1:58:14 Lucian CTB - E como vai ser feito isso?

1:58:14 Dawton Roberto Batista Gaia - E aí ainda, e ainda não tem?

1:58:15 Lucian CTB - A gente não tem verba, então o gargalo é na verba.

1:58:19 Dawton Roberto Batista Gaia - Ainda não tem resposta, o gargalo, é na verba. Eu preciso a liberação da verba, eu preciso que alguém libere o dinheiro pra poder fazer isso.

1:58:27 Lucian CTB - É, é que eu acho absurdo, porque a gente, uma das coisas que atrasou em 2 anos esse projeto foi ficar falando que a gente está esperando um estudo do banco mundial, estudo do banco mundial, estudo do banco mundial, em vez simplesmente colocar na Rua um negócio que a gente já sabia que era possível. Aí depois, com o banco mundial, finalmente faz o estudo. Eles vem falando nossa de todas as políticas públicas têm custo benefício de retorno de investimento, a gente considera uma política com ótimo retorno de investimento. Quando cada 1 real que a gente coloca, a gente tem entre 2 e 3 reais de retorno, aí a gente foi ver o bike SP e ele tem 14 reais de retorno para cada 1 real que vocês colocarem isso aqui é tipo a gente não tem nenhuma outra política em São Paulo, tem um retorno tão grande quanto isso aí. O banco mundial fala isso. A gente pega consultoria, fala isso, a gente viu uns gringos para falar isso aí. Chega na Secretaria da fazenda, eles não liberam, então assim eu quero favor, convida o pessoal da fazenda para a próxima reunião. Aliás, não, para a próxima reunião. Não quero que eles entrem em contato com a CET, com a CTB, para eles entrarem em contato com a gente para darem uma justificativa de por que que não anda para frente.

1:59:29 Dawton Roberto Batista Gaia - Beleza. E vamos convidá-los, eles vêm falar sobre isso.

1:59:36 Lucian CTB - Porque que não libera. É, eu quero que eles expliquem se eles não liberam verba, quero que eles expliquem por que que eles têm na mão uma política que, para cada 1 real trás 14 de lucro para a cidade e mesmo assim eles escolhem não aplicar dinheiro nessa política pública.

1:59:59 Dawton Roberto Batista Gaia - É, é isso, viu Luciano? Eu não tenho resposta. Enquanto eles, não enquanto ele não tiver essa resposta, eu não tenho como, não tenho como te responder.

2:00:10 Lucian CTB - Tá bom? Então, por favor, registra a solicitação de convite.

2:00:14 Dawton Roberto Batista Gaia - Está registrado.

2:00:16 Lucian CTB - E da questão da largura, da lista das estruturas que tiveram é que foram para a manutenção e tiveram largura mudada. Quem que está elaborando essa lista? É da CET?

2:00:31 Dawton Roberto Batista Gaia - Quem tem que elaborar essa lista é a CET, que está elaborando os projetos posteriormente é o RECAP, é isso.

2:00:39 Lucian CTB - Tá bom. E pai faz 2 meses que isso está solicitado para CET. Quem que não está entregando?

2:00:44 Dawton Roberto Batista Gaia - Lá, isso aí, isso é interno. Quando eu tiver resposta, eu te vi. Eu te passo, se eu tiver resposta e a lista, eu vou te passar.

2:00:53 Lucian CTB - Nada. A gente quer saber também quem cobrar a gente ajuda a cobrar.

2:00:57 Dawton Roberto Batista Gaia - Não, mas não precisa a lista virar nós.

2:01:00 Lucian CTB - Ó, precisa, porque passaram 2 meses Dawton e a gente sabe, aí dificulta muito.

2:01:04 Dawton Roberto Batista Gaia - Você está cobrando uma coisa que eu não tenho pra te dar agora, não adianta você continuar com esse assunto que eu não tenho.

2:01:13 Lucian CTB - Sempre por isso que eu perguntei quem que eu cobro?

2:01:13 Dawton Roberto Batista Gaia - Você vai cobrar a mim porque eu sou responsável por essa resposta.

2:01:19 Lucian CTB - Então eu estou te cobrando Dawton, você não está...

2:01:20 Dawton Roberto Batista Gaia - E quando eu tiver, então quando eu tiver a resposta, eu vou colocar e disponibilizar para todo mundo, é isso?

2:01:22 Lucian CTB - Essa resposta vai vim da semana que vem ou vai vim em novembro.

2:01:32 Dawton Roberto Batista Gaia - A resposta vai vir quando eu receber a resposta, eu vou

disponibilizar.

2:01:37 Lucian CTB - Isso não ajuda Dawton, sinto muito, mas assim a gente tem que ter uma possibilidade de prazo.

2:01:39 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom. Mas eu não tenho como te dar esse prazo, porque não tenho resposta. Quando eu tiver resposta, eu vou te dar um prazo.

2:01:50 Lucian CTB - Bom, então das pessoas que está cobrando, qual que é o prazo que elas passarem?

2:01:51 Dawton Roberto Batista Gaia - Olha você, olha só, olha só, nós estamos, nós estamos há 5 minutos discutindo, viu Luciano?

2:01:54 Lucian CTB - Se quando você solicita informação tem, tem, tem sim, eu converso com as outras pessoas.

2:02:00 Dawton Roberto Batista Gaia - Nós estamos 5 minutos discutindo sobre um assunto que eu já te dei a resposta, não tenho a lista para poder te disponibilizar.

2:02:06 Lucian CTB - Ó, eu perguntei quem está elaborando essa lista, para poder cobrar essas pessoas.

2:02:08 Dawton Roberto Batista Gaia - Não. Quem não está liberando, não importa quem está liberando. A responsabilidade de dar resposta dessa lista é nossa. Quando eu tiver a lista, eu vou disponibilizar. Não adianta, não importa quem é que vai fazer a CET tá com a lista e quando ela tiver a lista ela vai me disponibilizar e pronto. Aline, por favor, desculpa.

2:02:33 Aline Pellegrini Matheus É bom, eu vou voltar no assunto dos segregadores. E é o seguinte, é bom, o George já falou extensivamente, mas assim a gente tem os números das mortes, né? Se a gente tivesse é um pouco mais de segregador, né? A gente não teria tantas mortes e a exemplo disso, ou como, por exemplo, a gente teve, é uma ciclista atropelada e uma ciclista morta na ciclovia da Berrini, que é, além de ser uma ciclista, uma ciclovia bastante estreita. Não tem nenhum tipo de proteção ali pro ciclista, né? Se tivesse segregadores, se tivesse grade de proteção, alguma coisa ali, talvez o motorista não tivesse tido alguma chance, né? Ele passou mal, não foi uma coisa de excesso, de velocidade, nem nada. Mas ali, por exemplo, é um exemplo. É, coloquei no chat aí algumas fotos de exemplos de ciclovias e ciclofaixas que tem, né, fora do país, aqui do lado, no Uruguai, estive lá no fim do ano e tem bons exemplos em cidades vizinhas aqui como São Caetano, por onde é possível a gente ter essas estruturas e que dão certo. Então não sei por que que aqui a gente não pode ter, né? É isso aí, a minha contribuição, obrigada.

2:04:05 Dawton Roberto Batista Gaia - Bom, eu agradeço, eu vi lá suas fotos no chat, né? Acho bem legal e realmente o elemento ele é significativo. Ele é representativo, né, e vamos falar assim, e eu não estou falando que não é possível colocar, não foi isso que nós falamos, nenhum momento aqui. Eu estou falando que nós tivemos alguns problemas e parando de colocar porque a manutenção dele era constante. Isso não significa que nós não vamos mais colocar. Vamos, é fazer esses estudos aí, né? Estamos acatando aqui a sugestão de vocês com toda certeza e nós vamos conversar aqui com a CET para verificar se existe a possibilidade de retomar a colocação desses balizadores. Não tem, porque é a ideia aqui não é rechaçar a ideia de “não vou botar mais balizador de jeito nenhum”. A ideia é colocar um elemento que seja capaz, de fato, que ele que seja representativo e que seja bom. Eu não estou falando que ele não é bom, estou falando, ele é bom, o problema é a questão da manutenção dele mesmo. É isso, mas tá bom.

2:05:13 Lucian CTB - Faz os segregadores de concretos, os canteiros igual a gente tem uns exemplos.

2:05:18 Dawton Roberto Batista Gaia - Um, acho que a Milo Araújo..

2:05:26 Milo Araujo - Oi, tudo bom?

2:05:28 Dawton Roberto Batista Gaia - Tudo bem, é a última inscrição, tá? Porque ó, meio-dia e 15 já passou 40 minutos da nossa reunião. Vamos lá.

2:05:37 Milo Araujo - Os balizadores, eles precisam de manutenção constante, porque provavelmente eles são atingidos por carros de forma constante. E é por isso que eles ficam pendurados na via?

2:05:47 Dawton Roberto Batista Gaia - Eles são atingidos por qualquer um que passar com pé, bater ele derruba ele é muito frágil, realmente ele é frágil. Se alguma pessoa mal intencionada um sangue ruim bater com pé, derruba o balizador, se bater com o carro, derruba balizador se bater com a moto, derruba balizador. Se a moto se passar, um motociclista com o pé levantado e batendo no balizador, ele arranca o balizador. Eu já vi todos esses exemplos, tá? Eu estou falando que eu já vi todos exemplo, então, e o custo dele é muito significativo. E não estou dizendo que ele não é importante, não falei em nenhum momento que ele não é importante, não é isso. É importante. Estou dizendo que o custo dele é muito significativo para que as pessoas passem derrubarem a gente, no dia seguinte, tem que ir lá repor o balizador. Então nós vamos, nós vamos repensar, assim vamos ver, vamos repensar se existe a possibilidade de colocar o balizador de volta nos cruzamentos. Não tem porque não. Eu vou conversar aqui com Luiz pra ver qual é a questão para gente poder tratar desse assunto. Bom gente. É, eu vou encerrar nossa reunião, né? Eu queria agradecer a vocês todos aí,

né? É pela reunião que nós fizemos aqui, ela eu diria para vocês que eu foi uma reunião bastante produtiva e, não tenho problemas desse calor das nossas pautas. Não tem mesmo, né? E o George, não tenho problema de coração com isso, nenhum de vocês. Muito pelo contrário, a democracia é isso mesmo. A gente tem que é garantir que as pessoas possam opinar, opinar, possam discutir e refletir sobre os assuntos que a gente está tratando aqui, né? Isso a gente só precisa é que tem um momento, nós temos que encerrar os assuntos que realmente não vai ficar aqui, falando tipo, inteiro no mesmo assunto.

2:07:50 George Queiroz - Você sabe que não é pessoal, né? Dawton, você sabe, é porque a gente é emocionado com a gente. É muito a gente. Nós somos militantes assim, a coisa é nossa vida. A gente acorda pensando nessas coisas e vamos que vamos.

2:08:03 Dawton Roberto Batista Gaia - Nunca, pessoal que eu sei que não é tanto, é que eu não me sinto ofendido, não é não, não, de jeito nenhum. E não é pessoal. Eu acho que novo é ofensa. A gente vai discutir bastante mesmo. E olha, vocês podem ter certeza que a Câmara Temática, que esta Câmara temática ela traz muitos elementos novos, traz muitas sugestões boas e todas as sugestões que vocês colocam aqui, nós estudamos e vamos atrás. É, tem coisas que nós não temos resposta, só isso. Mas não tenha dúvida nenhuma que essas falas. Elas são significativas e nos ensinam muito, né? Nos ensinam. Muito bom. Muito obrigado a todos, tenha um bom dia. Está encerrada a nossa reunião. Bom almoço para vocês aí.

Todos se despedem.