76ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

Horário: 09h00
Data: 13/12/2024

Participantes:

Alexandre – Observador
Alexandre Bürgel / Zona Sul – Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Andrea Compri / SPTrans – Conselheiro CMTT Governo
Caroline Duarte – Conselheira CMTT Operadores do Serviço de Transporte
CET/SPP / Codesseira – Conselheiro CMTT Governo
Daniel Augusto De Souza Borges – Conselheiro CMTT Governo
Daniela Mangini – Imprensa/CET
Dawton Gaia – Conselheiro CMTT Governo
Debora Sipukow – Conselheiro CMTT Governo
Fabio Saraiva – Imprensa/SMT
Fernanda Ormelezi Pitombo – Conselheira CMTT Governo
Fernando Miquelin – SMT/AT
Gabriela da Silva Camargo - Observador
George Queiroz – Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Gustavo dos Santos Azevedo – Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Idernani Gomes do Carmo – Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Izumu Honda – Conselheiros CMTT Sociedade Civil
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT
Janaina Decarli
Johnson DR CET – CET/DR
Julio Rebelo – Conselheiro CMTT Governo
Luciana Trindade/Mov Sociais – Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Marcelly – SMT/AT
Marcus Buelloni - CET/GPL
Mauro Ramon – Observador (SMUL)
Michele Perea Cavinato – SMT/AT
Pablo de Jesus Santos – Conselheiro CMTT Governo
Pamela Escolastico Rodrigues – Conselheiro CMTT Governo
Pedro Ivo – SMT/AT
Rafaela Moreira – Conselheira CMTT Sociedade Civil
Renan Villarta – Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Rosemeiry – Câmara Temática de Mobilidade a Pé
Rosilaine Cacau – CET/GPL
Rosilda – Conselheiro CMTT Governo
Sandra Ramalhoso – Câmara Temática de Mobilidade a Pé
Silvio Pereira e Silva – Conselheiro CMTT Sociedade Civil
Ricardo Pradas – SMT/AT
Vanessa Gac Leal – Conselheira CMTT Governo
Xenia Vaz – Conselheiro CMTT Sociedade Civil

Pautas:

1. Apresentação e debate sobre o de Mobilidade Sul (Audiências Públicas) – SPTrans – Rosilda (Planejamento), Lívio (Projetos) e Janaína (Área Ambiental).

00:00:01 sandraramalhoso: Há um tempo atrás eu pedi para verificarem os pontos de ônibus aqui perto da minha residência que eram dois pontos em guia rebaixada. Então, eles elevaram um agora, ultimamente, acredito que vão mexer no outro. Eu queria agradecer dizer que ficou bom, apesar da comerciante vizinha reclamar, mas ficou muito bom ali, então ficou mais fácil para eu, para a gente pegar o ônibus, porque senão ficava muito baixo e a gente ficava com muita dificuldade de entrar no ônibus. Muito obrigado pessoal da SPTrans que fez o ponto de ônibus aqui. Espero que logo façam o próximo na Avenida Sapopemba, altura do 900 que é o outro. A gente pode resolver isso, tá bom? A gente está terminando o ano e eu queria só lembrar das guias rebaixadas do centro fazer um pedido para que ali na Santa Efigênia. Eu tive a surpresa desagradável de não encontrar as tampas de acesso então tem na Santa Efigênia e tem ali na São João Qualíbero, na São João Qualíbero fizeram uma provisório, mas na Santa Efigênia as duas tampas que tinham desacessibilidade não estão mais, por causa da reforma das calçadas. Eu queria pedir que vocês conversassem mais entre as secretarias para que quando fizesse o projeto já fizesse o projeto total, senão a gente vai ter metade pronto e a desacessibilidade fica para depois e aí é complicado para a gente. É isso aí. Muito obrigado. Acho que é a Rosilda que mexe com esse negócio de ponto de ônibus não sei se é ela, se é a Leandra quem é que é aí, mas muito obrigado. Ponto de ônibus ficou 10.

00:02:18 Rosilda: Não sou eu, mas eu repasso o seu agradecimento, Sandra.

00:02:26 Dawton Gaia: Você imagina tratar de mais 20 mil e de 94 pontos.

00:03:36 SMT-AT – Pradas: Bom dia, Dawton. Bom dia a todos. Eu tenho uma reunião às 9h30, na Avenida Sena Madureira. Então, vou fazer a abertura da reunião e já vou mostrar isso. Tem uma audiência pública que eu estou tentando encaminhar, que vou ver online e, entre mentes, também cuidar da Sena Madureira. Então, o terceiro hemisfério eu ainda não consegui. Senhoras e senhores, bom dia a todos. Bem-vindos à 76ª reunião ordinária do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. Iniciar essa reunião agradecendo a presença do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e a presença de todos durante o ano. Eu sei que houve muito trabalho em geral de todo mundo. Muitas propostas, muitas intervenções propositivas, o que é mais importante. É sempre um prazer contar com a participação ativa das pessoas que realmente querem participar e propor alternativas e estratégias para a cidade. Através desse diálogo, conseguimos construir soluções inclusivas eficientes para a mobilidade urbana para a acessibilidade. Na pauta de hoje, temos uma apresentação e um debate relevante de mobilidade urbana, que é mobilidade no Programa de Mobilidade Sul. Essa iniciativa trata da criação de corredores de ônibus na Miguel Yunis, no Terço Norte Sul, medidas estratégicas para melhorar a fluidez e eficiência do sistema de transporte público. O objetivo principal de trazer esse tipo de tema é informar sobre o programa e seus desdobramentos. Muita gente só descobre essas estratégias quando a implantação efetivamente começa. Então, é bom discutir os impactos, abrir espaço para ouvir sugestões e contribuições de todos os presentes. O debate pela qualificação da audiência aqui é rico e profundo e a colaboração e o olhar atento que sempre a gente encontra no CNTT, seja na executiva seja nas câmaras temáticas. É indispensável a evolução das estratégias de mobilidade seja transporte, seja mobilidade ativa seja transporte coletivo transporte público. E antes de iniciar, gostaria de aproveitar para desejar a todos um Feliz Natal, boas festas, um 2025 repleto de realizações e que todos nós

consigamos participar e fazer as políticas públicas mais presentes e exemplares e executadas e intensas no próximo ano. Muito obrigado, uma ótima reunião a todos.

00:06:47 Rosilda: Meu nome é Rosilda. Eu sou representante da área de planejamento da SPTrans, da diretoria de planejamento, e suplente aqui no CMTT. Então, eu já conheço uma parte das pessoas aqui que são os conselheiros. Eu vou apresentar aqui uma parte dessa apresentação que já tá sendo feita, já foram feitas três audiências públicas já, lá na região sul, Santo Amaro, já em Cidade Ademar sobre os corredores que estão previstos naquela região. Eu vou falar da parte de planejamento, na sequência a Janaína entra com a parte de projeto e ambiental. Bom, esses dois corredores fazem parte aqui do plano do PDE e do PlanMob. Aqui a gente tem uma parte do plano do PDE e do PlanMob. O mapa 9 do plano diretor São as ações prioritárias do sistema de transporte. Nesse mapa aqui, é complicado da gente enxergar os corredores, porque aqui também a gente tem o sistema de trilhos. Nesse outro aqui é o mapa do PlanMob, é o mapa 3 do PlanMob, onde estão definidos aqui os corredores e os terminais planejados. Esses dois planos estabelecem as diretrizes para orientar aqui o nosso trabalho de implantação de corredores na cidade de São Paulo. Aqui a gente já consegue ver os dois corredores na região sul Miguel e Unes. Aqui, nesse eixo aqui o corredor norte-sul, a parte sul dele, na verdade a parte sul dele, na verdade Norte-sul, nós estamos falando só da parte sul da região central, até a região aqui da Rio Bonito. A sequência dele vai até Santana Nós estamos falando da parte central aqui da região central até a Rio Bonito aqui na Zona Sul. Esses dois corredores fazem par destacados aqui nesse mapa, em vermelho aqui estão os nossos corredores existentes. Então, vocês podem ver que eles, os dois complementam a nossa base de corredores aqui já instalados aqui na região sul. Eles fazem parte da meta 46, que é viabilizar 40 quilômetros de novos corredores. Eles visam melhorar o transporte público em especial aqui nessa região. Eles fazem conectar Norte-sul, Norte-sul, Norte-sul, Norte-sul, Norte-sul Tanto Norte-sul quanto Miguel e Onis fazem conexões importantes aqui com os corredores já implantados. Se conectam aos corredores Santo Amaro, Ibirapuera, melhoram também o acesso, dão uma fluidez melhor também para os corredores que já estão implantados, que é o Rio Bonito e o Parelheiros. Nesse slide, vocês já viram que a gente tem um pouco de informação conseguem ver melhor essas conexões. Aqui a gente tem o recém-implantado terminal hidroviário no Parque Mar Paulista. Esse corredor Miguel Iunes, através das linhas que já estão operando hoje, vai dar muito, vai dar-se um ganho de tempo nas viagens, principalmente quem vem aqui da região de Grajaú, e vão se conectar a esse corredor, e por ele chegar aqui na região de Santo Amaro. Então, eles, ele se conecta principalmente com os corredores Parelheiros, Jardim Ângela, aqui na estação de transferência Vitor Manzini, quem é da região deve conhecer essa estação de transferência. Por aqui hoje passam mais de 300 ônibus óleos, agora, porque são eixos importantes aqui da região sul. Quem vem da Teutônio, quem vem aqui da Avenida Atlântica, quem vem do eixo de Jardim Ângela, pela Guarapiranga, todos passam aqui por a, pela Ponte do Socorro, e a gente tem aqui esse grande eixo aqui da Vitor Manzini, que faz a conexão já com esses corredores, e agora a gente tem mais um, mais um corredor exclusivo de ônibus, chegando aqui até a estação Vitor Manzini. Através das linhas, que já circulam, ou das novas linhas, que vão circular por esse eixo aqui da, da Miguel e Unes, a gente tem a conexão aqui com Santo Amaro. Então, a gente se conecta com todas as linhas estruturais aqui do terminal Santo Amaro, fazem ligações com as, com os corredores Ibirapuera, com os, com o Corredor Santo Amaro e também as linhas da estação de Jardim Ângela e do Vitor Manzini. com a linha 5, na estação Largo 13, aqui junto ao terminal Santo Amaro. São conexões muito importantes e permitem todas essas ligações aqui, com a estação Adolfo Pinheiro, com a estação Largo 13, e com as estações da CPTM também, pela proximidade aqui, com a estação Jurubatuba e com a estação Socorro, da linha 9. No nosso trabalho, no desenvolvimento dos trabalhos aqui dos corredores, a gente define uma área de

influência para cada corredor. A área de influência do corredor Miguel Yunis, ela foi definida, definida com todos esses distritos, distrito de Campo Grande, Santo Amaro, Cidade Ademar, Pedreira, Socorro, Cidade Dutra e Grajaú. Como é que a gente define essa área de influência? Principalmente pelas linhas que se originam nesses distritos e hoje já passam ou no eixo do próprio corredor ou nas proximidades desse corredor, numa área aí de 250 metros, mais ou menos, do corredor. Então, a partir dessa definição da área de influência, a gente trabalha aqui com todos os dados para preparar os projetos operacionais, o próprio projeto físico do corredor. Nessa área, a gente está falando de uma população de mais de 1,2 milhão. É uma área importante na cidade, a área, os distritos que se destacam aqui pela população são Grajaú, Cidade Ademar e Cidade Dutra, são as maiores populações desses distritos. A densidade populacional, a maior que a gente tem nessa área de influência, é a de Cidade Ademar. Apesar de ela ser uma área menor em hectares aqui, como vocês estão vendo, ela tem a maior densidade populacional aqui de toda essa área de abrangência aqui desse corredor. Atualmente, são beneficiados aqui por esse corredor, por esse eixo que a gente está falando aqui. A Avenida Miguel Iunes, um trecho da Nações Unidas, até chegar aqui à estação Vitor Manzini, passam hoje diversas linhas. Essas linhas, segundo os dados do Bilhete Único, que é a nossa ponte, tá? Hoje já são beneficiados 60 mil pessoas. Esses dados aqui de população, eles são todos extraídos da pesquisa OD 2017. São dados compilados da pesquisa OD. E, por fim, a gente tem aqui, dentro dessa área de influência, também trabalhando ainda com os dados da pesquisa OD, a gente tem aqui as viagens produzidas por motivo de viagem. Por motivo, os maiores motivos são trabalho e educação. Escolha educação, que a gente está vendo aqui em azul e em verde. Chama atenção aqui nessas três, nesses três, né? Nesses três distritos aqui, Cidade Ademar, Cidade Dutra e Grajaú, que o motivo de viagem maior é o de educação, não é o de trabalho. Tanto Cidade Ademar, quanto Cidade Dutra, quanto Grajaú, mais Grajaú, o motivo de viagem é educação. O de trabalho está mais concentrado na região de Campo Grande, na região de Santo Amaro, e na região de Socorro, que é onde a gente tem, as regiões que a gente tem mais empregos. Com relação às viagens do transporte coletivo, do modo de viagem e transporte coletivo, a gente tem aqui no eixo, na área de influência do Miguel Iones, do novo corredor, quase 60% de viagens produzidas, por esse modo de transporte. Sendo que o primeiro modo de transporte dessa região é o ônibus, tá? Quando a gente fala aqui desse 60%, a gente está falando de trilho, de trem, mas, nesse modo, no primeiro modo de transporte, se destaca aqui a região, mais de 70% das viagens são feitas pelos ônibus municipais. Comparado com o modo 60%, a gente tem 12% a mais de viagens que o responsável é o ônibus. O ônibus municipal, principalmente, a gente tem poucas linhas intermunicipais aqui. Obrigada. Isso demonstra aqui a importância, da implantação desse corredor, desse eixo que vai dar velocidade e vai dar, assim, muito, muito, vai melhorar muito o desempenho dos ônibus aqui nessa região. Agora a gente vai entrar um pouco nos dados do outro eixo, do corredor norte-sul. Ele tem, o início aqui, eu vou falar do eixo, de todo o eixo sul, ele tem início aqui na conexão na estação Rio Bonito e segue até o terminal Bandeira. Ele faz conexão com o corredor Parelheiros-Rio Bonito aqui nessa região. Faz conexão com o corredor 9 de Julho, aqui no terminal Bandeira, e faz conexão com o corredor Mirapuera, no binário da Borges-Lagoa-Pedro de Toledo, aqui nessa região. Faz conexão, faz conexões importantes também com a linha 1 do metrô, com a linha 2, com a linha 3 e com a linha 5. Com a linha 1, azul, ele faz conexão aqui na estação Paraíba, em Paraíso. Com a linha 5, ele faz conexão aqui na estação ACD, do servidor. Com a linha 3, ele faz conexão aqui em Bandeira, através daquela passarela que a gente tem no terminal Bandeira, que liga com Anhangabaú, e faz conexão com a linha verde, também aqui em Paraíso. Eu deixei de falar, mas aqui em Paraíso são duas linhas, a gente tem a conexão da linha 1 e da linha 2 verde aqui em Paraíso. Entrando na área de influência aqui do corredor Norte-Sul, a gente tem as informações aqui por distrito também, são muito mais distritos, pela própria extensão do corredor. A gente tem todos esses distritos aqui como área de influência definida para esse

corredor. São 15 distritos que somam quase 1 milhão e 800 mil habitantes, ou seja, mais, quase 15% da população total do nosso município está aqui dentro dessa área de influência. E a gente tem alguns destaques aqui de população, que são Cidade Dutra, Cidade Dutra aqui, mais de 200 mil habitantes, Cidade Ademar de novo, 281 mil habitantes, e Jabaquara, que só as três já representam 40% aqui do total de habitantes dessa área de influência. A gente tem aqui também a densidade populacional mais expressiva aqui em Cidade Ademar, que a gente já viu no eixo, tanto no eixo do Miguel Yunis, ela aparece aqui de novo, como um destaque aqui, como densidade populacional. Mas a gente tem aqui duas regiões, pelo tamanho da área, Bela Vista, que são, tem uma área menor, então você acaba tendo uma densidade populacional também maior. Essa região aqui hoje já é atendida por diversas linhas de ônibus, essas linhas de ônibus hoje já beneficiam quase 300 mil usuários/dia, são dados do bilhete único, da nossa bilhetagem eletrônica, então por aqui já trafegam todas essas linhas e beneficiam todos esses usuários. Com relação às viagens produzidas na área de influência desse corredor, a gente tem aqui alguns distritos que se destacam, por eles estarem também na região central e por ter também muito, muito mais possibilidade de transporte coletivo. Na República, 52%, Liberdade, Sé, comparando aqui com o município todo, o município tem cerca de 40% de viagens por transporte coletivo. Essa região, como é uma região muito central, que a gente tem tanto uma infraestrutura maior, tanto de ônibus quanto de trilhos, a gente tem uma maior representatividade aqui de transporte coletivo. Cidade Adhemar, e aqui a gente tem também, em Cidade Adhemar, o não motorizado, um destaque aqui de não motorizado, de transporte não motorizado, de 40%, o que é bastante significativo, nós estamos falando de viagens a pé, principalmente de viagem a pé, mas também de viagem de bicicleta. Santo Amaro, a gente tem, tanto aqui em Sé quanto todas as nossas centralidades, a gente tem um percentual muito maior de transporte coletivo, e na região de Campo Belo, que é uma região que a gente tem, vamos dizer assim, tem o transporte coletivo passando nos corredores, mas não, esse transporte coletivo não permeia o bairro, então a gente tem o uso aqui individual, o maior de todos. Bom, chegamos aqui nas informações sobre projetos.

00:29:53 Janaina Decarli: Bom dia. É uma satisfação poder estar aqui nesse conselho trazendo informações desse empreendimento Programa de Mobilidade Sul. Meu nome é Janaína. Eu sou do Planejamento Ambiental da SPTrans, coordenadora do Licenciamento Ambiental desse empreendimento, e vou falar pra vocês as características gerais do projeto e trazer as informações relacionadas ao licenciamento, os impactos e como está sendo o processo Conduzido o processo junto ao órgão licenciador. Então, pegando o gancho do que a Rosilda já explicou, dos dois empreendimentos, a gente está falando dos corredores Norte-Sul, trecho 2 E o Miguel Yunis. Exatamente o Norte-Sul entre Bandeira e Bandeirantes, o que dá aproximadamente 9 quilômetros, e Miguel Yunis entre Vitrumanzine e Avenida Sabadeira 4,8 quilômetros. Se falando de características gerais dos corredores, ele pretende então viabilizar e dar mais eficiência ao transporte público, serão corredores com faixas de ultrapassagem, pavimento rígido nas paradas para evitar interferência com o trânsito e propiciar viagens mais rápidas. Pegando como gancho que a Rosilda acabou de colocar aqui e explicar para a gente essa estratégia foi feita até identificando a intervenção, que é, digamos assim, mais urgente, a prioritária na mobilidade para dar eficiência no deslocamento das pessoas e não pegando o empreendimento como um todo nesse momento, até porque a longitude, a extensão toda do empreendimento para fazer uma implantação só de uma vez não seria uma estratégia a se colocar, dado os impactos que essa implantação poderia trazer. Então, é feito de modo faseado, mas isso não descaracteriza o corredor, que numa segunda fase terá sua continuidade. Só ainda para dar esse esclarecimento para vocês principalmente no que tange ao Norte-Sul, que começa lá em Santana e termina um pouco mais à frente. Voltando das características gerais dos projetos, são corredores com

faixa à esquerda No caso do Norte-Sul pavimento rígido nas paradas, ultrapassagem para propiciar viagens mais rápidas e eficiência ao sistema e com as características, observando as normas de acessibilidade, propiciando calçadas largas, acessíveis e arborizadas. Para o corredor Norte-Sul, o traçado que começa na 23 de Maio prossegue pela Ascendino Reis, Rubens Berta até chegar na Morela Guimarães. Estão previstos as 12 paradas, corredor no canteiro central com embarque e desembarque à esquerda, exceto a parada Paulinha, que vai ser à direita. Plataforma de aproximadamente 28 centímetros de comprimento e mínimo de 60 metros em cada direção. Será implantado o abrigo Tipo Corbucci. Aqui, um traçado demonstrando o corredor e as suas paradas, ainda no Norte-Sul. Como eu disse, ultrapassagem, corredor contrapassagem, com acesso de pedestres por passarelas e escadas rolantes, bem como com escada fixa e elevador. Isso porque as paradas serão com passarela em desnível, com acesso pelos pontilhões da 23 de Maio uma solução também visando o mínimo de intervenção no canteiro central da avenida. Aqui, tem uma sessão aproximada de como deve ficar a circulação no corredor Norte-Sul. Aqui, as principais características do projeto. Então, como eu disse, acesso pelos pontilhões já existentes, com faixa de ultrapassagem, plataforma com abrigo e a faixa exclusiva para circulação do ônibus. O segundo corredor desse programa é o corredor Miguel Yunis, que ele tem seu nome aqui na tela. O traçado que começa na avenida Miguel Yunis percorre pelas Nações Unidas Rua Cristiano Rolim de Freitas, com sete pontos de parada. O corredor também será no canteiro central, com embarque e desembarque à direita. Plataforma do mesmo modo com 28 centímetros de comprimento e mínimo de 60 metros para cada direção. Abrigo também .

00:33:45 Rosilda: Você me deixa complementar essa informação? A diferença do corredor Norte-Sul e Miguel Yunis está os dois estão no canteiro central, porém o embarque das pessoas no Norte-Sul vai se dar à esquerda e no Miguel Yunis vai estar à direita. Por que isso? Porque o Miguel Yunis tem uma característica diferenciada. Ele tem as linhas alimentam o terminal Santo Amaro. Então, a gente tem muitas linhas hoje que são dotadas só de porta à direita. Então, a importância desse corredor ter o embarque à direita é por conta principalmente dessas linhas, que fazem toda a alimentação, todas as linhas do eixo ali de Pedreira de Cidade Ademar, que atendem todos aqueles bairros São linhas que alimentam ali o terminal Santo Amaro, que é um grande ponto de concentração de demanda. Não só do transporte de ônibus, mas do metrô também do metrô e do trem ali em Santo Amaro. A gente tem a conexão com a linha 5 e a conexão com a linha 9. Então, a possibilidade para melhorar todo esse atendimento, o embarque dele é à direita, ele é diferenciado. A gente só tem na cidade um corredor com embarque à direita nos moldes do que vai ser implantado. Em Miguel Yunis, na região leste da cidade, que foi o primeiro corredor que foi implantado aqui em São Paulo, que foi o Paz de Barros. Se alguém for da Zona Leste conhecer o Paz de Barros, ele tem essa característica. O ônibus está lá no canteiro central, porém o atendimento dele é à direita dos ônibus. É isso. Obrigada.

00:35:46 Janaina Decarli: Muito bem colocado. Vai me ajudando, por favor, vai entrando, complementando, enriquecendo a matéria, por favor. Então, aqui eu acho que ilustra bem essa informação que a Rosilda nos passou, com relação ao corredor no canteiro central, mais comparada à direita. Importante mencionar que ambos os corredores vão ter a faixa azul, a ciclovia. Os critérios esquisitos que estão dando eficiência ao sistema de mobilidade na cidade. Aqui uma sessão que explica um pouco melhor essa questão também e as características principais do corredor Miguel e ônibus. Então, espaços públicos qualificados, faixa de ultrapassagem e a faixa exclusiva de ônibus para dar prioridade ao transporte coletivo passada essa fase de projeto. A gente entrou com os estudos ambientais do empreendimento a elaboração do EIA envolveu levantamento da caracterização da atividade, o diagnóstico ambiental, a identificação e avaliação dos impactos ambientais e as medidas e

projetos ambientais que seriam necessárias para esse empreendimento. As premissas que foram estudadas e que foram consideradas para a implantação e para os estudos foi de ser um sistema com capacidade de atender altas demandas e integrar diversas regiões da cidade, as áreas centrais, ser propício a operação em meio urbano. Cumprindo intervalo, tempo pré-estabelecido e adequando-se a incrementos da demanda, necessitar de pequenos espaços físicos para a implantação das paradas e intervalo físico das paradas reduzido e flexível. A gente primou por um projeto que tivesse o menor impacto de desapropriação e desconfiguração dos eixos onde eles foram implantados. O sistema também deveria oferecer regularidade, confiabilidade, segurança e baixo custo operacional, ter adequada acessibilidade às paradas, comunidade, transferência e integração tarifária através do bilhete único, ser compatível com o sistema. Atualmente, operacional adotado no restante da malha operada pela SPTrans. Então, essas foram as premissas do empreendimento que foram estudadas, o que ele deveria ser para ser eficiente e implantado. Quando a gente fala de análise locacional, que é uma etapa importante do estudo ambiental, ela não se aplica em toda a sua identidade no que tem de corredor, porque é importante lembrar que os eixos dos corredores já estão estabelecidos, tanto pelo PDM quanto pelo PlanMob. A gente aproveita eixos já existentes da cidade e que são os eixos mais eficientes para a implantação do corredor, que tem uma importância que é uma importância de ligação e configuração diária e faz diversos estudos de alternativas de projetos nesse eixo. Sempre visando a melhor condição operacional e socioambiental, bem como a redução de desapropriação. Então até a estratégia de nesse momento implantar um trecho do Norte-Sul, uma parte do Miguel Yunis e conectá-lo a corredores já existentes. É para poder fechar um ciclo de determinada malha com uma alta demanda de deslocamento. O diagnóstico ambiental dos estudos ambientais separaram os empreendimentos em três fases. Então faria o estudo da ADA, que é a ADA diretamente afetada que perfaz exatamente o eixo dos corredores. Depois, a área de influência direta e a área de influência direta que são aquelas que têm impactos provenientes da implantação e operação de forma indireta para demonstrar para vocês quais são esses eixos. Então aqui é a ADA na ADA que é exatamente o traçado dos corredores. Foram estudados os impactos físicos bióticos e socioeconômicos na AII, que é isso aqui que é a área indiretamente afetada. Foi estudado o impacto indiretamente afetada nesta mancha amarela que demonstra aqui para vocês, na A e D. Nessa outra mancha e a gente pegou os corpos hídricos. A gente pegou questões bióticas. Então esses foram os raios de influência direta e indireta para os estudos ambientais da implantação dos corredores. Quando a gente pega a área de influência indireta, foi visto principalmente a geologia da característica dos locais, geomorfologia, climas e condições meteorológicas. Os recursos hídricos já na ADA geologia, a geotecnia e a geomorfologia, o clima, os recursos hídricos, os níveis de ruídos e vibrações e a qualidade do ar e a ADA, a área diretamente afetada, a geomorfologia, geologia e geotecnia, os recursos hídricos e áreas contaminadas. No meio biótico, as áreas de influência escolhidas para delimitar os estudos, foram esses marcados aqui no mapa e no biótico para cada uma dessas áreas. Foi estudada a vegetação na A e I a vegetação, a fauna, as áreas especialmente protegidas e a conectividade da vegetação dos locais. Na área de influência direta, a vegetação, a fauna, locais e métodos por métodos de amostragem e diretamente na ADA A vegetação, a fauna sinantrópica interferência em áreas significativas, que poderia ter ali, e áreas especialmente protegidas para os estudos socioeconômicos. Esses foram os raios delimitados para A e I e para A e D E, na área socioeconômica, na A e I foram levantados os estudos de economia regional, dinâmica urbana e demográfica, uso e ocupação do solo, estrutura urbana e o sistema viário. Na A e D, a área de influência direta a caracterização demográfica, o trabalho e renda, condições de vida, equipamentos sociais, saúde, educação, assistência social, organização social e reivindicação de movimentos populares e sociais, sistema viário regional e transporte, estrutura urbana, mobilidade urbana, mercado imobiliário, patrimônio arqueológico, cultural e histórico para a área. Além de também, nesse caso,

compreender os estudos da A e D. Foi estudada a população afetada, a infraestrutura urbana do local desapropriações no viário local, equipamentos sociais e de utilidade pública que pudesse existir no eixo. O levantamento desses estudos possibilitaram identificar os impactos ambientais, que seria qualquer alteração física, biótica ou socioeconômica que fosse gerada pelo empreendimento. A partir da caracterização do empreendimento, o aspecto ambiental, as características do meio ambiente e o fator ambiental, vê-se o impacto ambiental. No empreendimento como este de mobilidade, é importante dizer que recorrentemente verifica-se que a maior morte dos impactos ambientais são durante as obras. E todo o restante desses impactos, depois das obras implantadas, eles se revertem em benéficos. Mas esses impactos negativos durante as obras, eles precisam ser altamente controlados, mitigados e remediados. Então, os critérios para avaliação desses impactos envolveram levantar aspectos de natureza, de onde eles vêm, como eles se constituem, a probabilidade, a duração, a abrangência, a reversibilidade deles, a incidência, a temporalidade, prazo e a magnitude. A partir disso é feita uma matriz de decisão que é apresentada ao órgão para apresentar, então, os programas e as propostas de compensação, mitigação, remediação desses impactos. Então, como o empreendimento está localizado em região urbana altamente antroponizada, sua implantação pode incorrer em impactos adversos, ou seja, perturbar o sistema que hoje é colocado ali, e principalmente durante as obras. Contudo, é importante esclarecer que, para isso, para esse controle, são feitos os programas. E quais são os programas que estão propostos para mitigar, ou controlar, ou remediar esses impactos? Programas de gestão ambiental, programas sociais, programas de apoio e liberação diária, programas de controle da obra, programas de monitoramento e programas de compensação. Explicando um pouquinho cada um desses programas, a gente está dizendo que os programas de gestão ambiental, eles vão estar divididos em duas etapas. Uma etapa de gestão ambiental da construção e uma etapa de gestão ambiental da operação depois dos corredores. Além de um plano de gerenciamento de risco. A partir da elaboração da matriz, fazer o plano de controle de risco. O programa de apoio e liberação da área, que este é diretamente durante a fase de obra, que prevê fazer o levantamento da necessidade de supressão vegetal, o controle das desapropriações, prospecção e proteção ao patrimônio arqueológico. O programa de controle da obra, que ele vai ter um foco específico para a construção, para as medidas de controle da construção, dos processos erosivos e assoreamento, o plano de desvio de tráfego, o gerenciamento de influentes, gerenciamento de resíduos, gerenciamento de áreas contaminadas, controle da fauna sinantrópica, manejo de fauna, segurança meio ambiente e saúde dos trabalhadores. Os programas sociais, eles visam ter um controle e comunicação social e educação ambiental. Os programas de compensação visam promover arborização e arjardinamento e uma compensação ambiental efetiva. Os programas de monitoramento vão controlar as emissões e a qualidade do ar, ruídos e vibrações, solo e águas subterrâneas, ave-fauna, plano de mitigação de gases de efeito estufa e plano de adaptação às mudanças climáticas. A conclusão que se teve a partir dos estudos ambientais é que o empreendimento possibilitará ampliar a oferta de mobilidade urbana na região centro-sul do município, beneficiando mais de 300 mil passageiros diários, melhorando as condições de mobilidade da população, aumentando a atratividade do transporte coletivo e oferecendo melhor infraestrutura de transporte com conexão em outros modos. Traduzindo-se então, portanto, num benefício social de grande relevância e não deverá acarretar comprometimento da qualidade socioambiental da região. Entretanto, como dito anteriormente, a gente sabe os impactos que uma implantação deste tipo pode trazer. E, nesse sentido, cabe destacar a importância de uma gestão ambiental e de risco adequado e eficiente com a implementação dos projetos ambientais recomendados no estudo, bem como o atendimento à legislação ambiental e às normas pertinentes. Este é um empreendimento cujos estudos estão sob responsabilidade da SP Trans e do consórcio EAB, contratado para levantar, e no momento está em licenciamento, na Secretaria Municipal do Verde do Meio Ambiente. Obrigada pela atenção de

vocês. Estou aqui à disposição e aberta às perguntas que possam vir.

00:48:28 Dawton Gaia: Muito bem. Parabéns as duas apresentações, realmente muito completas. Eu só fiquei em dúvida com relação, vi que um momento você falou que está previsto, a rede cicloviária, em ambas as propostas. Eu vi o slide lá da rede cicloviária da Miguel Yunis, mas eu não vi ela presente no corredor da 23 de Maio. Eu estou curioso mesmo, porque realmente é um desafio poder construir uma rede cicloviária junto a corredor na 23 de Maio, no eixo norte-sul. Ele está previsto numa via paralela ou está previsto meu próprio corredor à rede cicloviária?

00:49:28 Janaina Decarli: É bem importante essa sua pergunta, porque ciclovia é demanda da legislação. Então, para a gente, toda vez que vence um corredor novo, já vem agregados consigo a questão da ciclovia. Só que a ciclovia, ela seria uma vez, também, é discutida exatamente com a comunidade cicloviária, que tem um perfil consultivo na elaboração do projeto e de suma importância deliberativa para o licenciamento. Esse projeto da ciclovia, para evitar arlagamento e desconfiguração do eixo da 23, como eu disse, perda de áreas permeáveis, desapropriações, ela está em estudo e é isso exatamente, você acertou quando você fala de uma via paralela ou no próprio eixo. Então, ela está com umas propostas de traçado na secretaria, em discussão com o grupo técnico de CET, e é uma premissa que também trará uma demanda importante de condicionantes para esse licenciamento. Então, ela não está prevista na totalidade no eixo da 23, não. É que é importante dizer que, como ainda está em licenciamento, o projeto não está de fato concluído, porque o projeto traz demandas do licenciamento. Então, traz exigências do licenciamento.

00:51:05 Dawton Gaia: Perfeito. Exatamente, a legislação diz que toda construção de um corredor novo deve estar embutido, deve estar inserido no processo a rede cicloviária. É, eu acho que é isso.

00:51:21 Renan Villarta: Oi, bom dia a todos. A minha primeira pergunta é referente à 23, principalmente mais próximo do centro, tem os canteiros centrais que tem árvores de como se fossem prédios de 20 andares. Então, assim, todo esse canteiro central tem muita vegetação ali. Os corredores vão extinguir com esse canteiro central ou eles vão passar do lado? Como é que ficou essa questão?

00:51:55 Janaina Decarli: Oi, Renan, bom dia. É exatamente isso que eu estava explicando para o Dawton agora. A solução de projeto prevê fazer a mínima desapropriação e supressão de áreas permeáveis. Claro, haverá um impacto em alguns pontos do canteiro central, mas o projeto indica minimizar esses impactos. As paradas, o acesso será pelos pontilhões exatamente para poder otimizar o espaço dos usos no eixo da 23. O levantamento específico do impacto está exatamente agora em análise no órgão licenciador. Isso é uma etapa importante, essa misturação é uma etapa importante, antecipada a emissão da LAP, que a gente, na verdade, ainda não tem. Então, haverá um impacto, sim, mas ele visa a maior manutenção possível, então, daí parte a solução da ciclovia em traçado alternativo e do acesso e paradas pelos pontilhões existentes. Bem como o modelo de abrigo, que é o Corbucci, que não é aquele modelo que tem que é longínquo e na água, aquelas paradas grandes.

00:53:00 Renan Villarta: Não, é que eu vi bastante informação na sua apresentação referente, né, os cuidados que foram tomados, mas como ficaria no final, talvez não tenha ficado muito claro, porque realmente as árvores ali, enfim.

00:53:25 Janaina Decarli: Datam de longa data, um patrimônio seguinte.

00:53:26 Renan Villarta: É, é um patrimônio ambiental da cidade, eu acho que a gente está vendo com o túnel da Madureira de como as pessoas prezam mais por isso hoje em dia, mas por mais que elas prezem mais por isso, parece que falar de tomar o espaço do carro, principalmente na 23, acho que é mais profano do que falar de mortes de trânsito, etc. e tal. Mas tudo bem. O que eu gostaria agora de perguntar, tem mais algumas perguntas. Hoje, na 23, tem linhas dedicadas à direita, não é corredor de ônibus, mas é uma faixa só para ônibus. Passando isso para a esquerda e sendo feito um corredor propriamente dito, qual que é a diferença de eficiência para o jeito que está hoje e para o jeito que ficaria?

00:54:15 Rosilda: Bom, a diferença, Renan, Rosilda falando, é que não tem a interferência de entradas e saídas. Você ganha em velocidade. Hoje, mesmo estando à direita, a gente tem uma velocidade muito boa ali no eixo da 23, principalmente. A gente tem cerca de 30, 30, 25, 30 km por hora. A gente vai ter a garantia de permanência desse, porque, às vezes, tem trecho que você tem 30 km por hora, mas você tem trecho que, em função das saídas ali, você reduz muito a velocidade do ônibus. Ele estando no canteiro central ali à esquerda, a gente ganha em regularidade e a gente ganha em velocidade também.

00:55:05 Renan Villarta: A previsibilidade, que é uma das coisas que os usuários mais reclamam, entendi. E agora, com o aumento de velocidade, você tem uma estimativa, uma ativa, vai aumentar 2, 3, 5 km por hora?

00:55:18 Rosilda: Então, pela nossa simulação, a gente trabalha com simulação. Nossa simulação, a gente trabalhou com 30 km por hora, mas regulares ao longo de todo o eixo.

00:55:29 Renan Villarta: Tá, então seria uma obra, então a obra é principalmente para aumentar a regularidade dos ônibus, a previsibilidade nas paradas etc., é isso?

00:55:44 Rosilda: Para melhorar a velocidade, para melhorar tempo de viagem, de deslocamento das pessoas.

00:55:48 Renan Villarta: Não, que vai melhorar, fica claro, assim, gostaria de tentar medir na minha cabeça o valor investido versus as melhorias apresentadas, só isso.

00:55:57 Dawtn Gaia: A experiência, viu, Renan, tem demonstrado que todos os corredores, principalmente à esquerda, a velocidade média, ela realmente é muito significativa, aumenta significativamente o benefício para a população, para o usuário, é muito significativo, realmente. Porque não tem interferência das entradas laterais, quando você tem ele no bordo direito, você vê todas as conversões, isso realmente no horário de pico, ele é muito significativo, ele reduz muito a velocidade média.

00:56:33 Rosilda: Na verdade, o dia todo. Não só no pico, a gente, nesse eixo, é um eixo muito central. A gente tem interferência todo, então, a garantia de você ter essa regularidade é muito importante, no deslocamento. Você ter a garantia, você pode ter até aí a redução de frota, isso não tenho isso agora, mas isso melhora muito a eficiência, né, do transporte.

00:57:04 Renan Villarta: Bem, nisso que vocês tocaram, vai para a minha terceira pergunta. Uma vez

que a questão principal que foi colocada, além da velocidade, é a questão da estabilidade, e sendo colocado também à esquerda, por que foi considerada a opção de corredor de ônibus, um BRT em vez de um VLT, por exemplo?

00:57:25 Janaina Decarli: Primeiro pela ProMob, pelas indicações do ProMob, e também pensando em custos e tempo de implantação.

00:57:38 Renan Villarta: É que aí que entra o meu questionamento. Eu acho que o projeto, eu acho que o projeto é um projeto que é muito ótimo, acho que precisa ser feito independente de qualquer coisa, só que se o ponto principal é a previsibilidade e o conforto, o VLT é conhecido por um pouco mais de prover esse tipo de melhoria do que o BRT. Então, por isso da minha pergunta.

00:58:00 Rosilda: Na verdade, o VLT, ele está sendo estudado na cidade ainda. Tem ali uma proposta, está sendo estudado, a gente não tem isso ainda. Mas, a velocidade do ônibus ali, nós estamos falando do veículo, o VLT da flexibilidade.

00:58:25 Janaina Decarli: O VLT não dá a mesma flexibilidade que o corredor. Então, o corredor, ele possibilita uma operação além de mais confiável, porque à medida que ele vai trafegar com veículos, que já é o mesmo tipo no restante da cidade, e, pelos planos e projetos que já indicaram as implantações na cidade, ali há a indicação do corredor. Então, precisaria fazer uma revisão, uma nova proposta para que ali fosse implantado o VLT, que ainda não há nenhum na cidade. Existem estudos para já entrar com este modal, mas não há previsão de nenhum na cidade. Então, atendendo ao PlanMob, ao Plano de Metas, há uma série de legislações, conceitos e planos postos, que ainda não foram revistos, ali permanece o corredor.

00:59:29 Renan Villarta: Aqui, de novo, eu tento só pesar o valor investido com que vai ser feito e os objetivos também, porque, por exemplo, se vocês tivessem falado em algum momento da apresentação que a questão era o número de passageiros, até onde eu sei, o BRT é melhor para o transporte de passageiros, quando a gente considera a quantidade de passageiros transportados, nada do que o VLT.

00:59:46 Janaina Decarli: Eu ia falar isso também, a demanda. Ele é mais ágil, o corredor é mais ágil, e ele atende uma maior demanda.

00:59:52 Renan Villarta: É, mais ágil, eu não tenho certeza, mas, enfim, o que foi colocado como premissa foi a questão da previsibilidade e, enfim, mas eu entendi, não vou mais bater nessa tecla.

01:00:06 Rosilda: Só complementando a questão do ONG, a gente tem na cidade os corredores não exatamente com uma linha, só uma linha operando. Então, as nossas linhas, a gente tem eixos que acabam entrando ao longo de todo o eixo. Por exemplo, do Norte e Sul, você tem eixos, você terá linhas entrando, por exemplo, do Miguel e Unes, do eixo da, Roberto Marinho, de todos os outros eixos, linhas entrando. Quando a gente tem um VLT, a gente teria que ter uma linha só, né, andando em todo esse percurso. E, para isso, a gente teria que ter áreas de transferência pensadas, então, é um outro modelo, é um outro projeto. O VLT seria um outro projeto. Por isso que ele está sendo pensado, por isso que ele está sendo pensado, numa região da cidade, e é um estudo, assim, de uma região da cidade, assim, muito complicado, porque ele tem que abranger todas as linhas da cidade. A gente, na cidade de São Paulo, tem mais de 1.300 linhas. Então, é muito complexo. É um estudo, ainda, que eu acredito que

o VLT vai demorar um pouco, porque você tem que considerar esse fator, a acessibilidade do ônibus é muito maior do que esse tipo de veículo, o VLT.

01:01:40 Dawton Gaia: Eu acho que, por exemplo, numa frota, como a nossa, mais de 11 mil ônibus, quase 13 mil, 13 mil e alguma coisa, na verdade. Sim, sim. Com essa frota, se você não criar áreas de transbordo ao longo das linhas, você termina perdendo muita capacidade, muito tempo de percurso se fizesse esse transbordo fora da linha. Então, é espetacular você poder parar num ponto, descer nesse ponto e já pegar o outro para fazer o transbordo. Então, acho que a grande vantagem deste modelo que está sendo aplicado aqui em São Paulo é essa possibilidade do transbordo ao longo da linha, onde você, de fato, você quase que não perde tempo e não tem deslocamentos, vamos dizer assim, para você fazer esse transbordo.

01:02:25 Rosilda: Eu acho que o VLT pode entrar em alguns eixos da cidade. Eu acho que é possível. Sim, com certeza. Mas, para isso, tem que ter muito estudo, para a gente chegar em qual o melhor local, qual a melhor forma de fazer essa ligação, para ter esse tipo de veículo. O ônibus é realmente é muito mais flexível. Ele garante que se a linha não deu certo, eu posso alterar por conta do viário. O VLT já é diferente.

01:02:57 Renan Villarta: Só como última colocação, então, uma coisa que o Dalton e a Michelle acho que já ouvem sempre da minha parte, mas eu gostaria de ver mais ousadia, por parte da prefeitura, em retirar espaço para carro e a gente ter nessas apresentações as faixas azuis, as faixas de bicicleta, que isso é uma coisa que a gente está pedindo, a gente vai continuar pedindo. Não vai ser a primeira vez, não vai ser a segunda vez, não vai ser a terceira vez em todas as reuniões que a gente fizer sobre isso. Acho que todos os membros do conselho vão bater essa tecla uma e outra e outra vez, que não existe mágica. Ou a gente tira espaço do carro ou essa cidade não anda. Então, enfim, eu só gostaria de terminar com essa fala para reforçar, porque eu acho que a gente ainda precisa muito reforçar essa parte. Principalmente na 23, que eu sei que o pessoal fica histérico quando faz qualquer coisa ali, para qualquer coisa que não seja carro.

01:03:54 Rosilda: Renan, você sabe que foi muito difícil colocar aquela faixa exclusiva na 23. Foi muito difícil. Foi muito difícil. Então, o corredor é outro ganho. Mas eu queria só complementar isso que você está falando. A previsão que a gente tem, no PlanMob e no Plano Diretor, é da gente ter 700 quilômetros de corredores exclusivos na cidade. Você viu que o traçado é muito grande. Hoje a gente tem 135 quilômetros de corredores, mais quase 600 de faixas exclusivas, mas é muito pouco ainda. Então, quando a gente atingir esses 700 quilômetros de corredores, você viu que a cidade fica, totalmente, fechada. Quando a gente conseguir complementar todos esses eixos, aí a gente, sim, vai ter melhorado isso tudo que você falou. E outra coisa importante é que não está nas mãos da cidade, mas são os metrôs. Essas linhas de metrô que estão em construção, tanto a linha 6 quanto a linha 2, as outras que estão previstas, que estão desenhadas também no nosso PDE, fazem parte ali do plano diretor também. Toda vez que você tem uma linha de metrô, a gente ganha também, o transporte coletivo. Não estou falando só do ônibus, mas do próprio transporte coletivo. Então, isso garante um pouco dessa divisão, de modos aí, o individual passar para o coletivo. Nosso sonho aqui é que a gente tenha, sei lá, 70% de usuários de usuários, no transporte coletivo, da divisão modal, vamos ver. A gente tem 50 hoje, talvez, um pouquinho menos. Individual e coletivo, mas eu acho que a gente está andando.

01:06:00 George Queiroz: Bom dia, bom dia. Desculpe. Vamos lá. Primeiro, bom, eu sou George, eu

sou representante aqui na cadeira dos ciclistas, aqui nesse conselho. Eu vou pegar um pouco da carona da pergunta do Dalton. Bom, de qualquer forma, eu aplaudo muito esse tipo de apresentação que pelo menos toca numa ferida aí, numa cicatriz aberta da cidade, que é o Corredor Norte-Sul, que ainda tem características rodoviaristas ainda. Essa característica de vir expressa, a possibilidade de democratização, desse espaço, é importantíssimo pra cidade, justamente numa área central. A gente precisa ultrapassar esse modelo rodoviarista. A possibilidade de a gente construir, que seja um VLT, um BRT, o que quer que seja, trazendo o transporte público pra protagonizar o espaço. Isso é essencial pra gente mudar a característica dessa via, que ela está errada, como está hoje. Todo mundo sabe, não precisa a gente não precisa ensinar pra ninguém em relação as ciclovias. A pergunta do Dawton e a resposta da Janaína e da Rosilda, a gente precisa, eu acho que, deixar muito claro, primeiro, claro, lei a gente cumpre. Simples. Assim, a gente não escolhe se cumpre ou não cumpre. A gente cumpre. Mas, de qualquer forma, de forma muito clara, eu acho que a gente, o fato disso não estar na apresentação, na Miguel Unes já tem a ciclovia. Mas na 23, é o que é a questão. A gente não pode tratar a mobilidade sustentável, e isso até expando a questão, pra questão de BLT ou VRT, porque nós estamos numa discussão sobre ônibus elétricos. Aquela coisa atrasada, na volta eu compro, esses ônibus vão ser a diesel, porque os prazos vão ficar sendo empurrados. A gente sabe disso. Mas, de qualquer forma, a mobilidade sustentável é, e a gente fala também da questão da sustentabilidade de forma mais ampla, a mobilidade por bicicleta ela não pode ser considerada um estorvo ou uma coisa acessível, acessória ao ônibus ou ao carro, ela não é, ela é sustentável, nós estamos falando do futuro e do presente. Uma coisa presente hoje na rede da cidade, ela é necessária, a gente tem a 23 como, o corredor Norte-Sul como uma cicatriz, que é um impedimento ao ciclista. Ou seja, existe sim, obviamente, uma demanda que ela é reprimida, porque é um lugar, obviamente, impossível de se andar de bicicleta, mas a as regiões onde ela, onde o corredor Norte-Sul são regiões onde há necessidade, existem pessoas que gostariam sim de utilizar o meio de transporte sustentável, e o que que acontece. Se a gente está falando em locais alternativos, também isso muito me preocupa, porque quando a gente fala de um eixo que ele é reto, ele é expresso, ele é, vamos dizer, ele é o filé. Ele é retinho, ele é plano de alguma forma. A gente troca por alternativa, quer dizer que a gente vai trocar por alternativas todas, toda não reta, não plana, justamente que é um segundo impeditivo ao ciclista, ou seja, para se cumprir a lei, finge-se que se cumpre a lei, faz um traçado pelas ruas, por pescoço, dando carro de pescoço para o ciclista, ou seja, e aí de repente se reclama que tem pouco ciclista ali ou com lá, quando o filé ele é destinado ao transporte, motorizado. Então, eu acho muito importante que os projetos compreendam essa necessidade como, não como acessória, e que a lei, ela está aí, não é por um capricho. Ela não é um capricho da legislação, ela é uma necessidade que a cidade mude a lógica. Mudar a 23, mudar a 23 é uma necessidade da cidade. Eu pulo para uma questão que é a questão da segurança viária, que a gente tem discutido bastante, tanto o corredor Miguel, eu conheço os dados, quanto o da 23, tem tido aumento do número de sinistros nos últimos anos, são vias perigosíssimas e que ano a ano, nos últimos, pelo menos, 3, 4 anos, tem aumentado o número de sinistros de forma grave. A Miguel teve um aumento gravíssimo no último ano e houve uma única mudança que foi a implantação da faixa azul. Você sabe, eu sou um crítico da faixa azul, justamente porque ela é experimental e os dados, especialmente, na Miguel e os dados na 23, não avalizam a faixa azul como uma medida de segurança real para os motociclistas. A gente sabe o que é uma medida de segurança, é a redução de velocidade. A 23 está na velocidade errada, ela está a 60 por hora. Por que ela é 60? Porque ela é considerada como uma rodovia, ela está na velocidade errada para a segurança das pessoas. E a implantação de ciclovias e, possivelmente, BRT, ela tem que vir junto com a adequação de uma velocidade congruente com a segurança, com a preservação da vida. Eu faço esse pedido, enfim, nós somos aqui consultores que, eventualmente, a 23 tenha a velocidade adequada para a velocidade correta e o trânsito vai ganhar com isso. A gente sabe disso, já aconteceu nas outras vias

que quando a gente reduz a velocidade máxima, a velocidade média melhora, quando a gente reduz sinistros, o ganho é para todos. A última coisa que eu queria dizer é uma pergunta. A gente fala de BRT, corredor, VLT e tal. Estamos falando de vias, especialmente da 23, Rubem Berta e tal. Existe a possibilidade, não sei se foi estudada, a questão de pagamento antecipado. A ideia de BRT, que é aquela coisa como um ponto, como uma estação, que existe em alguns lugares, foi famoso em Curitiba, mas existe em outros lugares, onde você paga antes, você entra e esse embarque é acelerado. Isso é viável? Isso está sendo falado? Não, porque se é somente um ponto de ônibus normal, como é na Rebouças ou em outro lugar, a gente tem toda aquele, tem uma coisa estranha de ônibus indo e vindo. Eu falo da Rebouças, porque é onde eu transito naturalmente, perto da minha residência. A ideia de pagamento antecipado agiliza bastante, acho que até mesmo para o motorista, essa ideia de corredor mesmo, de rápido. Mas eu queria entender se isso está, eu lembrando que na 23, inclusive, tem aquelas estações abandonadas, que um dia ali perto do Bixiga, umas estações que um dia pensaram que seria metrô, não sei se isso é, se existe algum plano até de utilizar esse tipo de espaço para a mobilidade, que esse espaço está vago ali nos viadutos. É isso, gente. Desculpe falar bastante. Obrigado por tudo. Valeu.

01:13:16 Janaina Decarli: George, obrigado a você. Você trouxe contribuições significativas e muito alinhadas com os propósitos do projeto, do empreendimento. E, de fato, quando você fala de ciclovia, é um assunto sensível que não pode ser traçado alternativo, para dizer que atendeu. Então, o desafio de poder trazer um projeto que traga uma ciclovia que seja eficiente, que seja atrativa, que possibilite, de fato, a população aderir e migrar para esse novo tipo de deslocamento, é muito grande. Num eixo como esse da 23 de maio, a gente está lutando de verdade para tentar atender e conciliar os interesses de uma ciclovia eficiente, com a não perda de permeabilidade, e, quando a gente fala em alternativo, não é só passando para o eixo de trás. Eu não tenho muita base para falar muito desse assunto aqui. Eu até peço desculpa para isso, mas eu me comprometo, no mesmo tom, na evolução dos projetos e dos estudos com os grupos cicloviários e trazendo uma nova pauta aqui no CNTT. Vocês podem cobrar a Rosilda, vou deixar futuramente, porque é importante dizer que essa atividade aqui também é para trazer demandas para esse licenciamento. Essas contribuições também devem ser consideradas nessa fase de consultas que o licenciamento está elaborando, está executando para trazer as demandas que o projeto deve ter para obter a sua licença. Então, de fato, essa questão de democratizar o espaço, ele precisa ser para todos, inclusive conciliar áreas permeáveis, uma solução nova de piso drenante para a ciclovia, que ela possa ser peitinada pelo eixo da calçada. Então, existem várias possibilidades, como disse o Renan, várias soluções criativas, soluções técnicas que o pessoal, as projetistas, estão trabalhando para possibilitar e aí essas demandas que vêm fortificam e reforçam a necessidade desse desenvolvimento e estudo. Quando você fala com relação à cobrança desembarcada, se esse vai ter, não, esse corredor não vai ter a cobrança desembarcada, ele não tem a característica de BRT, ou eu posso dizer, Dizer ainda não. Inicialmente, na apresentação, a gente falou que ele é bem maior, o Norte Sul começa em Santana e termina lá em Interlagos, não é isso, Rosilda? A gente pincelou uma parte que otimiza a mobilidade à medida que dá possibilidade de conexão com outros corredores existentes. E, neste momento, visando minimizar os impactos, ainda ele não entrará com parada desembarcada ou característica de BRT, porque aí você precisa mudar outros condicionantes do projeto como um todo e até mesmo dos outros corredores por onde ele se curaria. Então, não deu para entrar nessa fase agora, mas a gente acredita que quando a gente já tira uma faixa da 23, que já é um desafio muito grande para dar prioridade ao transporte público, você está tirando uma faixa do carro, você, de fato, você está procurando dar mais eficiência para o deslocamento da população, e é uma medida urgente que ela precisa começar, porque se você já entra no ideal e tentando fazer tudo assim, é uma estratégia faseada que já trará resultados significativos e importantes para a cidade e para as pessoas que utilizam o transporte público. E o mais

importante, nesta fase, já será considerada aquelas estações que você falou que iam ser metrô. Como eu disse que o acesso será por cima pelos portugueses, é exatamente por aquelas estações que hoje tem na 23 de Maio requalificadas para atender o corredor.

01:17:15 Rafaela Moreira: Não é sobre esse assunto, na verdade, eu sou uma conselheira, e novamente eu peço que seja colocado em pauta sobre acidentes ou mortes para atropelamentos nos ombros aqui em São Paulo. De acordo com uma reportagem da Globo, desde 2023 teve um aumento de 54%, que equivale a 68%. Pessoas que foram mortas por atropelamento por ônibus na nossa cidade. Obrigada.

01:18:35 Dawton Gaia: Todos os trabalhos que a Secretaria vem desenvolvendo ao longo dos anos, ela sempre tem como eixo principal a segurança. Tem como eixo principal o pedestre, e tem colocado muito nos projetos, significativamente, a questão da bicicleta, vem estudando, vem estudando, vem lutando para que essa demanda, ela seja atendida constantemente. Quando a gente fala que uma cidade como São Paulo tem 11 mil, 20 mil e 100 pontos de ônibus, aproximadamente, na cidade, claro que todos esses percursos para chegar a esse ponto de ônibus, elas deveriam ter um tratamento específico com relação ao pedestre. E a gente tem feito. Todos os estudos que têm sido desenvolvidos, e este ano, especialmente, nós fizemos vários, foram contratados vários projetos na questão da mobilidade, privilegiando o pedestre, privilegiando o ciclista, e por motivos administrativos, a gente terminou não conseguindo implantar todos eles, está sendo implantado parte deles, e grande parte desses projetos hoje, eles estão, de fato, já estão, já foram entregues e vão entrar na fase de contratação e execução de obras, vai muito em direção a isso que você está colocando, Rafaela. É claro que uma cidade como São Paulo, quando a gente fala em redução de índice de atropelamento, em redução de índice de acidente, ela requer que seja, que sejam feitos estudos e investimentos muito mais significativos do que a gente está colocando, e é o que a gente está fazendo. Cada vez mais nós vamos investir nos locais específicos, para poder buscar essa redução desse número de sinistros na cidade.

01:21:02 Renan Villarta: Eu só queria falar para a Janaína, acho que ela desligou a câmera agora. O que ela falou agora me deu um alento positivo, assim, me deu uma aquecida no coração, porque acho que às vezes nas apresentações, acho que a gente que já está aqui há um tempinho como conselheiro, a gente sabe que o ideal não dá para fazer muitas vezes, que o mundo ideal a gente gostaria que fosse diferente. Só que nessa última resposta que ela deu, eu acho que, de uma certa forma digital, dá para a gente se sentir abraçado um pouco, porque às vezes nas apresentações que são feitas, existe uma necessidade tão grande de se defender algo que com certeza deve ter sido muito difícil de fazer, mas só essa fala dela de falar, olha, a gente sabe que não está incrível, a gente sabe que dá para ser melhor. Aí que ela falou, a gente vai tentar fazer essa coisa faseada para ver se a gente consegue encaixar. Isso a gente já se sente, a gente já se sente um pouco ouvido, sabe? No sentido de que, olha, putz, a gente quer colocar ciclo fácil, mas eu devo imaginar que deve ser tão difícil do ponto de vista político, tão difícil do ponto de vista de todos os desafios que vocês têm que percorrer por aí, mas é importante a gente ouvir essas coisas de vocês, para a gente saber que a gente está pensando parecido, sabe? Que a gente está querendo ir para o mesmo lado e que está todo mundo tentando a mesma coisa. Então, não sei, eu queria muito discutir, dizer isso, obrigado para ela por essa fala, porque a gente sente que vocês estão tentando. Não é só a gente reclamando aqui, reclamando aqui, caindo em ouvido que vai entrar por aqui, sair por ali. Então, isso foi bem legal.

01:23:03 Dawton Gaia: Renan, eu acho, isso que você falou foi muito importante. Eu acho, assim, nós

temos um plano de governo para essa gestão e lutamos o tempo inteiro para implementar esse plano, e nós estamos lutando por cem por cento, não é? Não tenha dúvida nenhuma que este grupo que está aqui hoje, aqui representando a Secretaria, a CET, esse grupo que está aqui hoje fez muito, como é que eu posso falar, fez muito esforço nesse sentido, para poder implementar e ver, você imagina como a gente gostaria de ver esses corredores já implantados. A gente sabe que, quando faz um trabalho como esse, o impacto na cidade, estava até na apresentação da Janaína, o impacto da obra, ele é muito ruim na cidade, todo mundo, o comerciante fica alucinado, acabamos de implantar, estamos implantando, estamos no finalzinho da área Calma São Miguel, como foi difícil implantar essa área Calma São Miguel lá. Eu imagino. E o comerciante, o comerciante não quer saber, ele quer a calçada dele, ele quer a calçada dele, e a gente estava largando a calçada, aumentando a calçada em 1,20m, em alguns casos. E mesmo assim, ele é contrário, porque aquilo está atrapalhando ele. Depois que é implementado, só tem elogios, realmente é muito bom, é o que aconteceu no Corredor Santo Amaro, por exemplo. Claro que a gente busca atender todas as demandas, sempre. A gente sabe da importância, eu fico sempre focado muito na questão do pedestre, pedestre é o nosso rei, realmente é o que a gente tem que preservar, qualquer custo, realmente tem que dar probabilidade para o pedestre. Ainda estamos caminhando nessa direção, ainda não priorizamos como deveria priorizar, estou falando em termos de construção, em termos de planejamento e tudo mais. E a questão da rede escoviária, a importância da mobilidade ativa na cidade, a gente sabe como isso vai crescer ainda, como isso cresceu no resto do mundo, e o resultado colhido no resto do mundo é muito significativo. Então, é claro que a gente também, quando vai no histórico dos outros países, nesse momento da construção de uma cidade, de uma reconstrução de uma cidade, quando se planeja, como é difícil você ter um grupo que, por algum motivo, se sente prejudicado naquilo que está sendo feito na cidade, é a história do carro. Algumas pessoas me criticam, você tem um grupo rodoviarista, não, aqui não tem grupo rodoviarista, tem um grupo que defende uma cidade como São Paulo e que quer, de fato, modificar, mas modificar com responsabilidade, porque os números que São Paulo tem, eles são muito grandes, eles são muito significativos. E quando você compara isso com outros países, você fala, mas lá os caras implantaram não sei quantos quilômetros de rede escoviada, mas não numa cidade como a nossa, por exemplo, com 12 milhões e meio de habitantes, com 10 milhões de veículos circulando pelas cidades, quer dizer, é lógico que em algum momento a gente tem que retirar esses veículos da rua e dar prioridade total para o transporte coletivo. E a prioridade que a gente tem que dar é, primeiro, para o transporte de massa, lógico, para o metrô, o trem, essa deveria ser a prioridade máxima. Quando a gente compara com os outros países, a gente sabe que tem países que tem 500 quilômetros de rede de metrô, 600, 700 quilômetros de rede de metrô e é isso que a gente tem que fazer. Mas tem uma medida intermediária, que é a história do transporte sob pneus, que é o que a gente está fazendo. Essa implementação dos corredores, essa melhoria dos corredores e sempre pensando no que está sendo planejado de um modo geral no transporte de massa, que é o trilho, vamos colocar assim, essas conexões realmente são muito difíceis e é um desafio muito grande em uma cidade como São Paulo. E mais, surgiu agora um novo projeto, que é da Faixa Azul. Então, é um espaço onde é um projeto experimental que está sendo feito, tem uns grupos criticando e outro grupo que está defendendo. Nós defendemos como realmente como projeto de segurança, porque foi o que surgiu e o que melhorou na questão do uso da Faixa Azul. Eu vi o George falando que é radicalmente contra a Faixa Azul, que ele tem lá motivos, motivos para poder ser contrário. É claro que o indivíduo, quando ele não usa a Faixa Azul, ele termina sendo fora da Faixa Azul, no corredor da Faixa Azul, e termina sendo mais suscetível a se envolver em acidente. Então, na Faixa Azul mesmo, o número de acidentes reduziu bastante. Na Faixa Azul, o número reduziu bastante o número de sinistros. No corredor, não. Nós estamos falando de pesquisa e de dados que são reais. Uma coisa é você ter um acidente na Faixa Azul, outra coisa é você ter um acidente fora da Faixa Azul,

no corredor e fora da Faixa Azul. Então, o resultado disso pode ser significativo. Eu acho que a discussão não é essa aqui. A gente não vai abrir para fazer essa discussão da Faixa Azul aqui agora. Mas eu quero voltar para o gancho do Renan e do transporte, que eu acho que é o que a gente está falando, discutindo e debatendo. Claro que tudo o que se pensa em torno de um projeto como esses dois projetos que estão sendo apresentados aqui, ele é para privilegiar o PDS. O percurso do PDS, a chegada do PDS nas plataformas, o transbordo do PDS do ônibus que está em outra linha, que vai entrar dentro do novo corredor, vai fazer esse transbordo, é um projeto muito complexo. Em uma cidade como São Paulo, qualquer projeto desse porte termina sendo muito difícil o resultado, e termina sendo muito difícil você alegrar a todas as pessoas envolvidas em uma cidade como São Paulo, em todos os modais. Mas estão, sim, privilegiando, dando prioridade ao pedestre e ao ciclista. É lógico. Nós estamos falando de transporte coletivo, que é prioridade zero a zero em um projeto como esse. E a gente não pode esquecer que o transporte coletivo é para o pedestre, e aí ele tem que fazer uso disso daí. É isso que a gente busca. Esse esforço que se busca de fazer de um corredor acessível, um corredor seguro, um corredor que venha atender todas as pessoas que dele querem fazer uso. É isso. Muito obrigado.

01:30:20 Idernani Gomes do Carmo: Bom dia, Michele. Bom dia, Dawton. Bom dia a todos os conselheiros e participantes. Antes de eu abordar o que eu queria falar, eu vou falar sobre a faixa social, a faixa azul. Eu convivo e busco compartilhar informações, por exemplo, no caso dos motoboys. A faixa azul tem sido um avanço, sim. Não adianta só querer atacar. Isso são os próprios trabalhadores e os próprios motociclistas que têm constatado. O problema da faixa azul, na verdade, não é a faixa azul. É, muitas vezes, a falta de orientação dos motoristas de veículos, que acabam ainda ali, muitas vezes, andando por cima da faixa azul e acabam ali acarretando esses acidentes. Mas, é lógico, tanto é que a faixa azul foi um avanço tão grande que você viu na eleição para prefeito, todos os candidatos aprovaram e colocaram que iriam continuar. É um avanço. Mas o principal fato que eu queria trazer aqui é sobre, por exemplo, nós temos aí os corretores, nós temos o BRT, principalmente o da Radial. É um avanço também grande. Porém, a cultura ainda da população é andar de carro. É um trabalho muito grande tirar essa população para levar para o transporte público. No decorrer desse avanço, dessas construções, eu já começo a ver o caos do trânsito. Eu queria saber se vai haver ali uma orientação até para trazer para nós, para tentar levar para a população as rotas alternativas para esses carros, principalmente as rotas alternativas para a Radial Leste. Porque é um avanço o que vai ser construído. Porém, o ano que vem eu já começo a ver ali o trânsito, tanto da parte da manhã como o trânsito da parte da tarde. E aí é onde entra até, que o companheiro, o amigo George trouxe, falando que o trânsito diminui com diminuição de velocidade. Não. O trânsito, ele diminui com rotas alternativas. Você tirando o principal fluxo de uma via, ali como a 23, e tentando levar esses carros para as rotas alternativas. Então, essa é a minha principal preocupação sobre a divulgação, o trabalho de rotas alternativas para essas construções. Tanto dos corredores, como também do BRT. Obrigado a todos. Feliz Natal, um próspero ano novo a todos também.

01:33:06 Janaina Decarlli: Essa sua preocupação é muito legítima. Como eu falei, o impacto das obras para esse empreendimento, que o corredor é bom, que ele é necessário, envolve significativos, ramificações de questões, de pessoas que estão passando ali e não estão sabendo. Então, é necessário um programa de comunicação social abrangente, amplo, que possa ser disseminado, só não ali no eixo das obras ou na influência direta. Precisa ter uma comunicação social que se ramifique pela cidade, para que as pessoas saibam de fato, olha, avenida 23 em obras, evite o local. Além de, hoje nós temos, instrumentos e ferramentas tecnológicas que possibilitam propagar uma informação de forma mais rápida. Esse programa envolve ações nesse sentido. De levar essa informação constantemente, porque a

pessoa passa e não lê, não ouve, não vê. Só quando ela chega ali, mas está desviando, está interrompido aqui. Por mais que você espere fazer uma coisa sistêmica e insistente para que a informação entre e aí tem ferramentas estudadas e medidas e ações e cronograma para que a gente possa minimizar ao máximo o impacto dessa interrupção do trânsito. A história do desvio de tráfico também é um projeto à parte. É uma disciplina que deve ser apresentada da mesma forma como todos os outros e tem que ter um estudo de tráfico para garantir que este desvio ele vai ser eficiente e não vai não vai parar o eixo. O projeto de desvio de tráfico essa disciplina envolve muitas pranchas e estudos que devem ser aprovados também por outros departamentos não só do empreendedor no caso da SP Trans. Então será conciliado e estudado para compatibilizar com outras possíveis obras que tem na cidade. Verificar a viabilidade de usar as vias que estão propostas ali. Aprovado pela própria companhia de engenharia de tráfego para que ela possa ser preparada por aquela nova demanda que vai passar por aquele viário e só então ele é aprovado no órgão licenciador e é premissa para obter também a licença. Então também é mais uma etapa que está aí em desenvolvimento. Não sei se eu consegui concluir responder. Eu acho que sim.

01:36:00 George Queiroz: Eu só rapidinho não vou polemizar não. Não vou polemizar não. Hoje eu estou natalino, clima natalino. Não vou polemizar não. Não vou ficar falando dos dados. Não, só queria a gente colocar em perspectiva, falando sobre o corredor norte-sul, existe um, vamos dizer, a cidade tem a cicatriz que é o próprio corredor norte-sul e ela tem um outro, uma coisa que eu também considero errônea, que é, neste momento, o aeroporto de Congonhas, que eu acho que ele nem devia mais estar ali porque a cidade engoliu ele e tal. Para mim, tem cidades que desativaram os aeroportos que estão nessa condição, mas como é um aeroporto que não tem uma rede, não é atendido pela rede de trilhos. ele é um problema, sempre, de acesso e o que está acontecendo é uma obra grande, ele vai ser aumentado muito, ele vai ter a capacidade aumentada muito, muito, mais voos, mais passageiros, mais demanda, então qualquer modelo de modelo de, vamos dizer, de demanda que a gente faça hoje. A tendência é que se não houver alternativas de massa para o aeroporto em breve, a demanda vai explodir ainda mais. Eu vejo que o corredor norte-sul tem esse tipo de alternativa, a gente fala de corredor, eu acho que está numa, o desenhado é, vamos dizer, o possível. O Renan falou isso da gente, da ideia de se ousar, a ideia de ousar, tentar pensar na possibilidade de coisas mais, vamos dizer, mais agressivas no sentido de levar mais gente. Quando eu falo do embarque do pagamento antecipado, são coisas que adiantam, cinco segundos ali, eu peguei lá no México, é impressionante como adianta, a ideia de CVLT ou BRT. A gente tem que considerar, já que esse é um projeto que está indo, vamos dizer, num ritmo diferente, o rodoviarismo, as túneis, as extensões, quem está ao caminho com mais celeridade do que os projetos de massa, a gente ter esse zoom *out*, esse plano geral, imaginando que isso não é uma coisa que vai acontecer amanhã. Vai acontecer num tempo um pouquinho mais estendido, a gente saber de antemão que vai acontecer isso, a gente sabe que chegar em Congonhas é um inferno, sempre foi um inferno e vai piorar. Se a gente não pensar nisso, a gente vai imaginar que todo mundo vai pegar um Uber na saída de lá, não adianta, a gente vai ficar enxugando gelo aqui. Eu acho que é uma hora, nesse momento, da gente talvez tentar ousar, tentar puxar um pouquinho mais, eu sei que existem questões políticas pesadas, mas a realidade se impõe, a realidade ela chega e ela é dura, essa reforma vai acontecer, já está acontecendo. O aeroporto está privatizado, a capacidade vai aumentar e muito. Eu acho que isso vai ser um ponto que ou a gente pensa agora, enquanto já está acontecendo, deveria ter sido pensado antes para as pessoas que planejaram essa reforma do aeroporto, estão pensando no aeroporto de forma unitária, como se o que estivesse no entorno não fosse problema deles, eu discordo disso. A realidade se impõe e na verdade a tendência é sempre de piora mesmo, porque também com dois mil carros novos por dia, enquanto a gente não democratizar e oferecer alternativas, essa ideia de alternativa quer dizer que um é o principal e o outro não é. No caso eu que sou ciclista, eu odeio dizer

que meu transporte é alternativo, porque ele é o que eu tenho, alternativa para mim é comprar um carro, eu não vou fazer isso. Eu acho que é a gente democratizar e ser mais ousado, tentar puxar um pouquinho mais mesmo, porque senão a gente acaba solucionando uma coisa atrasado, soluciona e já está atrás, entendeu? Está atrás da solução, melhora um pouquinho, mas só fica enxugando o gelo. Só dar um caso, acho que é importante a gente ver o que aconteceu até a Santo Amaro, a Santo Amaro eu vi que desapropriaram, fizeram, fizeram, fizeram, a gente falou, não coube uma ciclovia, nós vamos fazer aí nas vias alternativas, nas vias paralelas. A gente está esperando, a gente espera mais sentado, a gente aprendeu que o tempo é diferente, diferente das coisas, mas assim, a gente fazer só o que dá, às vezes é muito pouco, infelizmente, porque a cidade, ela está num ritmo muito pesado. Obrigado e Feliz Natal para todo mundo.

01:40:54 Dawton Gaia: Legal, George, legal você falar disso. Eu particularmente acho muito muito bom essa postura sua e do cicloativismo na cidade de São Paulo. Isso demonstra a importância que se dá e que tem um grupo realmente disposto a deixar definitivamente o veículo e passar a utilizar a bicicleta, como tem muitos lugares acontecendo no mundo. Eu me lembro perfeitamente. Meu filho foi para o Canadá há 10 anos atrás, foi morar no Canadá, e mora lá até hoje, chegou lá, foi até engraçado, ele chegou lá, falou, pai, achei um carro barato, vou comprar um carro barato lá, comprou um carro barato. Andou com o carro dois meses, vendeu o carro e comprou uma bicicleta, e anda de bicicleta até hoje, porque ele percebeu que realmente a facilidade de deslocamento dele com a bicicleta lá era muito significativa, mas isso é uma construção, George. Nós estamos construindo, nós estamos preocupados em construir uma cidade, nesse formato. Tudo bem, eu acho que você vai falar, isso é muito lento, a gente deveria ser mais rápido? Deveria. O que eu acho que falta de verdade é, assim, muitas pessoas falam, quem deveria estar pensando nisso era o poder público, a responsabilidade do poder público. Eu concordo. É responsabilidade do poder público, sim, mas seria muito melhor se, ao invés de ter uma crítica mais forte, vamos dizer assim, com relação à engenharia, com relação ao poder público, se houvesse propostas, se houvesse propostas, por exemplo, por que não sentar e fazer uma proposta para a Avenida Santo Amaro. O grupo de ciclotivismo fazer uma proposta para a Avenida Santo Amaro, uma proposta alternativa, porque vocês insistiram tanto em colocar na própria Avenida Santo Amaro e não cabia, porque realmente lá era o corredor antigo, a ocupação do corredor nas laterais realmente era o custo de desapropriar prédios lá. Porque, na verdade, o prédio estava colado na calçada, era tão alto. Vamos fazer uma proposta alternativa que realmente atenda o ciclista. Não tenho dúvida nenhuma que a gente vai atrás disso aí, nós vamos implementar, porque ninguém quer não atender, é o contrário, nós queremos atender, nós queremos, de fato, fazer uma alternativa que seja uma boa alternativa, que é isso que a gente busca, quando tiver que fazer uma alternativa, que seja uma boa alternativa que atenda de verdade as demandas que o ciclista, que o ciclista tem. Então, claro, se não é fácil ali naquela região também fazer uma alternativa boa, não é fácil, mas tem que ser feito. Então, na legislação ela dizia o seguinte, tem que plantar o corredor, então nós vamos implantar, tem que plantar a faixa de bicicleta, então nós vamos implantar a faixa de bicicleta no lugar onde realmente atenda o ciclista de uma forma boa, tranquila, e que ele tenha o deslocamento bom, que atenda esse percurso que ele vai fazer. Com relação ao crescimento da cidade, a gente não adianta achar que a cidade vai parar de crescer, não vai. Tem aí os números que demonstram que até 2030 nós vamos chegar a 225 milhões de habitantes na cidade de São Paulo, 15 milhões na cidade de São Paulo. É um número, são os especialistas que estão falando e estão informando isso daí. Claro que uma solução definitiva para uma cidade como São Paulo é o transporte de massa. Tem que ter o metrô chegando no aeroporto. No seu caso tem lá um veículo que está chegando, está passando, um veículo de transporte de massa está passando no aeroporto e não está pronto, mas vai ficar pronto uma hora. Então, deveria ter mais, esse corredor 23 de maio, quando

ele no formato que ele está sendo feito, esse eixo norte-sul, no formato que ele está sendo feito, ele vai atender uma demanda muito significativa. O formato dele é quase, ele é um estrutural na verdade, então o volume de atendimento dele vai ser muito significativo, realmente vai ser muito significativo como é em todos os lugares onde têm os corredores de transporte coletivo. O volume, o atendimento é muito alto, a quantidade de passeio que ele transporta durante o dia, ele é muito significativo e eu tenho certeza absoluta de que vai reduzir sim o número de veículos passando pela 23 de maio, quando tiver esse corredor implantado. Eu me lembro perfeitamente quando implantou a briga que foi para implantar o corredor Rebouças, nossa senhora, eu nunca vou esquecer disso, quando implantou o corredor Rebouças. Hoje, eu acho inconcebível eu pegar meu carro e subir a Rebouças, porque eu paro em qualquer estação de trem ou de metrô e vou de metrô ou de trem para lá para o centro, porque é isso, a construção de uma cidade como a nossa é exatamente isso, são transportes de massa que não vai ser mais uma alternativa, vai ser o transporte de massa como o sistema de transporte principal na cidade. E é isso que nós estamos fazendo, nós estamos construindo uma cidade, é lento. Uma cidade como São Paulo realmente é muito lento, deveria ser mais veloz essa construção. A Rosilda está colocando aqui a ideia, 700 quilômetros de corredores na cidade. Exatamente. Esse é o número, quer dizer, é um número que atenderia parte da demanda que está reprimida pela cidade. Então, isso é para atender a conexão com o metrô, que a gente não pode esquecer isso, que o transporte que deveria ser o principal e é o principal são as conexões com o metrô e com o trem, que são transportes de massa de fato que vai transportar grandes quantidades de passageiros. Bom, enfim, é isso. Eu não tenho a dúvida que o esforço da Secretaria, do Poder Público, nesse sentido de melhorar a questão de transporte, de melhorar a quantidade de pessoas transportadas diariamente, ela está debruçada nesse sentido, e buscando soluções significativas para que atenda essas demandas. E lógico, o tempo inteiro, nessa nesses projetos que a gente vem desenvolvendo, sempre vai estar pensando como foco principal a questão da segurança. É isso.

01:47:57 Pamela Escolastico Rodrigues: Bom dia, pessoal. Estou com barulho aqui. Espero que não interfira aqui. Fiquei feliz de ver o projeto e contente com os apontamentos inclusive de compensação ambiental na 23, especificamente, por ser uma avenida de fundo de vale e tal. Mas eu queria só reforçar, aproveitando que a gente está nesse clima de última reunião do ano e estamos começando o planejamento, tem o próximo ano inteiro pela frente, queria pedir para as reuniões serem, quando mandam a ata, de ela ser mais específica, da gente ter um apontamento aí, se possível, a apresentação antecipadamente para a gente se preparar. E só isso, só reforçar esse ponto, mas fiquei feliz com as apresentações, os apontamentos de todos os conselheiros e é isso, gente. Obrigada.

01:48:55 Dawton Gaia: Agradeço, Pâmela. Vamos nos esforçar. Não é fácil. Realmente não é fácil o planejamento dessas reuniões, porque nós temos cinco câmeras temáticas, eu sou o coordenador dessas câmeras, cinco câmeras temáticas, então fora isso eu tenho o CMTT, as duas reuniões do CMTT. E não é fácil planejar tudo isso, não é fácil convidar as pessoas para poder fazer essas apresentações, não é fácil as pessoas atenderem os nossos convites para fazer a apresentação. Então é sempre um grande desafio quando se coloca uma pauta e o atendimento dessa pauta, sempre um desafio muito grande. E graças ao bom Deus e a Michele que debruça sobre essas pautas e realmente busca fazê-la da melhor forma possível e atender da melhor forma possível todas as demandas, é isso. Vamos nos esforçar para que a gente consiga fazer isso antecipado. É isso, gente. São 11h10. Eu gosto da pauta única por causa disso, porque a gente pode explorar bastante, pode realmente debruçar sobre os assuntos, pode fazer várias perguntas, pode questionar, pode fazer o debate, e termina sendo muito legal quando o projeto e a proposta é bastante avançada, e às vezes até numa reunião como essa termina sendo revisto alguns

casos do projeto que a gente está desenvolvendo. Eu acho que o objetivo das audiências públicas é exatamente essa, para poder escutar a população e escutar as pessoas da audiência pública e de uma reunião como a nossa do CMTT aqui. Escutar as pessoas e, se for necessário, a gente mudar de fato o projeto que está sendo direcionado com o objetivo de dar mais segurança para as pessoas. Bom dia a todos, um Feliz Natal e um próspero ano novo. Queria mais uma vez agradecer a presença da Rosilda e da Janaína pela apresentação. Excelente apresentação. Parabéns. E é isso mesmo, as demandas que surgiram aqui vocês possam utilizar, aproveitar e rever alguns casos se for necessário. Muito obrigado a todos.

01:51:38 Michele Perea Cavinato: Dawton, eu ia agradecer a sua presença, que você está de férias e desse questão de estar conosco aqui na reunião.

01:51:46 Rosilda: Deixa eu só fazer uma pedida. Não sei se a Janaína já encaminhou essa apresentação. Vou mandar para a Michele, por favor, porque aí você já encaminha essa revisada, essa última versão. Só complementando um pouco a fala do Dawton, eu achei muito interessante a gente ter uma pauta. Eu acho que tem mais tempo, as pessoas ficam mais à vontade para perguntar. A gente não fica marcando tempo de pergunta e de resposta. Achei muito interessante, achei que foi muito bom a gente ter contribuições, inclusive. Vieram várias contribuições que eu acho que vão poder ser avaliadas. Finalização do projeto. Eu acho que foi muito bom.

01:52:48 Janaina Decarlli: Eu também queria agradecer a oportunidade de estar mostrando o nosso trabalho aqui. As contribuições e as falas aqui serão muito importantes para o desenvolvimento desse trabalho. Vocês sabem que elas serão consideradas como um capítulo dessa etapa de trabalho. De licenciamento e de consultas. Todas elas serão anotadas. Todas elas serão reportadas. Todas elas serão conciliadas. Eu acho que eu gostei muito da experiência, gostei muito do acolhimento de vocês. Quero agradecer a participação em especial do George, que trouxe pontos sensíveis e importantes aqui. O Renan também, o reconhecimento do esforço do nosso trabalho. Bem como todos aqueles que de alguma forma participaram. Obrigada e um bom ano para todos vocês. Um bom Natal.

01:53:38 Luciana: Só me perdoa porque eu entrei um pouco atrasada na reunião. Não acompanhei o início. E aí eu fiquei com uma dúvida sobre a falta dos táxis acessíveis. Eu vi que não entrou e eu não sei quando que a gente parar essa discussão. Não entendi.

01:53:57 Michele Perea Cavinato: Eu até respondi para você. Foi dos táxis acessíveis que ela tinha pedido é uma falta que está sendo tratada na Câmara temática. Eu até passei o número do SEI. Por ser mais específica, como ainda está em construção, ela está sendo tratada na Câmara temática e assim que tiver um formato mais apresentável para a sociedade civil, a gente já traz no CMTP. Por enquanto está sendo tratada pelos taxistas e governo.

01:54:29 Dawton Gaia: Como tem uma Câmara temática específica do táxi, a gente está tratando lá primeiro e depois que tiver consolidado, vamos dizer assim, o tratamento e a proposta, a gente traz aqui para apresentar no CMTP. Feliz Natal e um próspero ano novo.