

## CÂMARA TEMÁTICA DE BICICLETA

**Data:** 05/08/2025

**Horário:** 10h00

### Participantes

Adail Zerio Junior – DPM/CET  
Alexandre Bürgel – Conselheiro CMTT  
Aline Pellegrini Matheus – Conselheiro CTB  
Ana Maria Kind Vitorino - Observadora  
Caio Vinicius de M P Ferreira – DPM/CET  
Cassio Alves – DPM/CET  
Celia Moraes - Observadora  
Daniel Ingo Haase – DPM/CET  
Daniela Mangini – Imprensa/CET  
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT  
DPM – DPM/CET  
Edgar Yamao - CET  
Felipe (gabinete Vereadora Renata Falzoni) - Observador  
Felipe Lara Vogel – SMT/AT  
Gabinete Falzoni - Observador  
George Queiroz – Conselheiro CMTT  
Gustavo dos Santos Azevedo – Conselheiro CMTT  
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT  
jean011235  
Jose Goncalves Fonseca Junior  
Kenji-CET  
Lea – SMT/AT  
Luccas Bernacchio Gissoni – SMT/AT  
Michele Perea Cavinato – SMT/AT  
Raquel Lourenco Mendes Novis – DPM/CET  
Rodrigo Candido – Imprensa/SMT  
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT  
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT  
SLK  
Thomas Wang – Conselheiro CTB  
Yang - SPTrans

### Pautas

1. Apresentação da Auditoria Cidadã – Flavio/Gabinete Renata Falzoni.
2. Apresentação do programa de manutenção de ciclovias e ciclofaixas – Dawton Gaia, SMT.
3. Apresentação do andamento das estruturas cicloviárias previstas na PPP da Habitação – Dawton Gaia, SMT.
4. Programa de Metas: inclusão do BikeSP, ampliação da malha para 1600 km, requalificação de ciclofaixas em ciclovias – Dawton Gaia, SMT.
5. Apresentação do mapa das estruturas implantadas na Vila Prudente e Ipiranga: quais vias foram implantadas, quais estão previstas implantação – Lea Lopes, SMT.

## **Informe**

1. Atualização dos 160 km de novas ciclovias/ciclofaixas – O Termo de referência teve nova alteração após consulta informal ao Gabinete e foi orientada adequação. Estamos em consulta com o termo atualizado para após ratificação, instruir o processo (Ricardo Pradas).
2. Apresentação da Ciclopasseira Panorama – Rafael Barreto Castelo, diretor de Desenvolvimento Urbano, SP Urbanismo – Pauta adiada para 02/09, por motivo de agenda do palestrante.

**00:00:06 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom dia a todos. Muito obrigado por participarem de mais uma Câmara Temática Bicicleta. Hoje, temos cinco itens da nossa pauta para a gente discutir. Queria começar agradecendo ao Flávio, que vai fazer a primeira apresentação, representando o gabinete da Renata da Falzoni. Foi um pedido dos conselheiros aqui da Câmara para participar dessa apresentação. A gente já tinha apresentado lá no CMTT. Como aqui é a Câmara específica da bicicleta, lógico que aqui realmente é o lugar onde deve ser apresentada essa proposta, que vai ser apresentada aqui pela Auditoria Cidadã. Eu não vou nem falar mais sobre o resultado da nossa pauta. Vou passar direto a palavra para o Flávio. Já pedir para ele entrar com a apresentação, porque realmente aqui vai ter bastante coisa para a gente discutir hoje. Então, bom dia a todos, bom dia, Flávio, seja bem-vindo.

**00:01:55 Felipe (gabinete Vereadora Renata Falzoni):** Primeiro, obrigado pelo convite. Então, vamos direto ao ponto aqui. Só rapidamente vou, deixa eu fazer uma dupla de dois aqui. Eu vou fazer primeiro só uma introdução rápida sobre as auditorias anteriores, para situar quem de repente não conhece, mas vou deixar toda a parte de análise aqui com o Claras, até porque ele que fez as análises. Ele é a melhor pessoa aqui para trazer isso diretamente para vocês. Então assim, a gente entrou, o mandato da vereadora Renata Falzoni, que vocês conhecem, a gente está no primeiro semestre de mandato. A gente avaliou que nesse primeiro semestre é importante a gente fazer um trabalho já aprofundado e seguindo uma coisa que a gente já sabia que ia ser interessante para todo mundo. A Auditoria Cidadã é uma proposta do mandato de fazer não só das estruturas cicloviárias, mas fazer de outras áreas também. A gente está se preparando nesse momento para fazer parques, calçadas. Enfim, no segundo semestre, no próximo ano, a gente vai ter mais notícias sobre isso, mas focando nas auditorias cicloviárias. Essa é a terceira auditoria que a gente faz em São Paulo. A gente fez, não pelo mandato, mas pela ciclocidade, a gente fez outras duas. Cada uma tinha um pouco da sua particularidade. A primeira delas, a gente focou muito na aplicação do Ideciclo, que é um índice feito

pela Amaciclo do Recife, mas ele tem aspectos ali tanto de projeto quanto de manutenção. Quando a gente terminou aquela primeira auditoria, a gente focou a divulgação principalmente no que a gente achava que tinha um potencial maior de mudança, que era a manutenção. Na segunda auditoria, a gente inclusive já olhou especificamente manutenção, porque a gente já viu que São Paulo tinha mudado, tinha mudado a tipologia cicloviária, especialmente as ciclofaixas. São Paulo já estava com uma política cicloviária, nesse aspecto, prestando já uma atenção muito maior nesse tema, tanto é que nesse momento, ao longo desses anos, criou-se uma réplica na LOA específica de programa de manutenção permanente de cicloviária. A gente vê isso, os resultados apontam isso. Já na segunda, a gente viu que era muito diferente o resultado da primeira em termos de manutenção, já estava muito melhor o cenário. Nessa terceira, a gente vê também que especificamente na questão de manutenção, a gente tem um cenário muito bom. Claro que tem estruturas que estão ruins, a gente sabe disso, mas, em termos proporcionais, a gente entende que faz parte também de um cronograma de manutenção que você vai investindo em determinados momentos, e outras vão ficando um pouco para trás, mas chega o momento delas também. Nessa terceira auditoria, foi legal, porque como a gente agora tem uma estrutura de gabinete, uma estrutura maior de dedicação, a gente conseguiu ir para uma ferramenta, que foi a questão de gravar as imagens em 360 graus, que permitiu a gente criar um mapa cicloviário inteiro da rede, como se fosse o Street View. Ele permitiu que a gente visitasse a rede e revisitasse várias vezes, dentro da perspectiva do ciclista, e com uma gravação muito atualizada. Isso permitiu para a gente não só olhar nas auditorias anteriores, a gente dividia em trechos, esse trecho eventualmente a gente olhava o que era a característica predominante do trecho, esse trecho tinha um quilômetro, dois quilômetros. Nessa agora, a gente já conseguiu olhar quadro a quadro. A gente tem uma precisão dos resultados muito boa, em termos de onde está o problema e como ele se relaciona com o contexto desse problema, ao longo das estruturas que estão conectadas ou não. Mais do que isso, a gente fez uma proposta aqui, que era de olhar também a largura das estruturas, então isso foi um esforço que tivemos vários voluntários que ajudaram a gente nisso. A gente conseguiu olhar, se a gente estava olhando em trecho de quadro, isolar as interseções. A gente conseguiu olhar tanto a sinalização horizontal das interseções, quanto também a parte semafórica, porque a gente sabe que se a largura tem, para a gente que está circulando, um fator fundamental ali de relevância, se você tem um problema, de novo, se a largura diminui esse problema, ele amplifica, se tem um buraco, qualquer coisa ali, nas interseções, é o momento em que você está mais exposto de fato ao tráfego, a pontos de conflito. Era muito importante para a gente conseguir olhar as interseções também. A gente está muito feliz com os resultados. Dito isso já passo a expectativa que a gente tem com esses resultados, é claro, essa ferramenta de diagnóstico. A gente faz questão de passar para a SMT, para a CET, para o pessoal utilizar, a gente quer mesmo que use e foi criada para isso. A gente quer que esse mapa seja um mapa vivo. Ao longo do tempo, inclusive, a gente vai revisitando, a gente sabe que tem estruturas que já mudaram, que já foram requalificadas. A gente vai atualizando aos poucos esse mapa ali, e vendo, talvez quase, não em tempo real, mas em um intervalo muito menor do que a cada 3, 4 anos, que é o ciclo de uma vitória cidadã, mas a gente já vê em um intervalo muito menor essa diversificação da malha e eventualmente a melhoria de qualificação dela. Dito isso, já passo então para o Claros. Vai lá para o Claros. Ele vai nessa tela aqui que vocês estão vendo. A gente vai apresentar. A gente vai ver vocês por essa outra tela que vocês não estão vendo aqui. É só vocês saberem que a gente continua vendo vocês. Se precisarem, mas o melhor para interromper é abrir o microfone e perguntar direto, que

acho que vai ser mais fácil. Obrigado, gente. Bom dia a todos. Bom, então essa foi a versão 2025 da Auditoria, que já foi realizada outras duas vezes. A gente abrangeu 97% da malha cicloviária. Portanto, dos 735 quilômetros que tinham na época em que a gente fez o levantamento, a gente abrangeu 715. Essa diferença porque estava ou em parque ou porque estava na base, mas não estava de fato na via. Ela contou com a inscrição de 164 ciclistas voluntários, dos quais 96 passaram e concluíram um dos treinamentos que a gente realizou e 70 de fato foram a campo e entregaram os materiais que estavam compostos de mais de 9 mil registros fotográficos em que eles registraram os problemas principais da ciclovia e ciclofaixas, mas também a medição das larguras. Posteriormente, a gente foi a campo novamente com uma câmera de 260 graus. A gente pedalou mais de 1.500 quilômetros para abranger esses 715. A gente cobriu toda a rede cicloviária, o que permitiu que a gente fizesse, então, esse mapa que possibilitou a análise também a *posteriori*, ou seja, a gente conseguia revisitar, olhar com calma cada trecho da infraestrutura cicloviária e, portanto, ter uma avaliação um pouco mais específica. A gente já fez essa apresentação previamente pela Secretaria de Mobilidade e Transporte e agora a gente está nessa versão aqui para a Câmara Temática e para a CET também, junto à SMT. A gente produziu a partir desse material, então, 5 produtos, eles estão públicos e disponibilizados no site falzeni.com.br. Ele tem, então, o relatório, escrevendo os objetivos e os métodos principais resultados desse levantamento, o mapa online que você pode navegar aí por esses resultados, a navegação pela malha cicloviária através do Mapillary, que é uma plataforma que permite essa navegação no 360, os dados abertos do Shapefile para abrir como mapa no QGIS e a publicação dos códigos de script que a gente utilizou aí na análise. Falando um pouco aqui da metodologia, como é que a gente fez essas análises todas, a gente fez, então, duas fases desse levantamento, no qual a gente fez um panorama geral com a câmera 360. A gente percorreu toda a malha cicloviária e fez os registros aí de cada trecho, mas, paralelamente, os problemas pontuais e de dimensionamento foram feitos pelos voluntários que foram a campo. Eles fizeram a medição, fotografaram os problemas, sobretudo de pavimento, no detalhe, sinalização. A gente, então, compôs aí um grande mapa com o qual a gente usou, portanto, esses dois materiais, que foram a gravação 360 e as imagens que os voluntários nos enviaram, nos encaminharam, e produzimos aí seis mapas com análises diferentes. Que mapas, então, foram esses? O que a gente avaliou com esse material que a gente coletou em campo? A gente avaliou a pintura das ciclovias e das ciclofaixas, o pavimento das ciclovias e das ciclofaixas, a largura dessas infraestruturas. Nas interseções, a gente avaliou também a pintura, o pavimento e a adequação da sinalização semafórica. A gente vai ver em detalhes cada uma delas. Da pintura, então, como é que a gente fez essa avaliação? A gente avaliou cinco itens da ciclofaixa de sinalização, que são os cachões e taxas, o pictograma com as setas direcionais, a linha de bordo, que é branca ou amarela, a linha de contraste, que é aquela linha vermelha que separa a cor da ciclofaixa do restante da via, e a linha amarela, que é aquela linha que divide os fluxos nas ciclofaixas e as ciclovias bidirecionais. Eles foram avaliados sempre com nota de 1 a 4, aplicado sempre quando esses itens estavam presentes na tipologia em questão. A gradação das avaliações, em geral, seguiam mais ou menos esse padrão, então, a gente avaliou entre muito precária, que seria nota 1, precária ou ruim, que seria nota 2, razoável ou aceitável, a gente pontuou como nota 3, e a condição boa, que é pontuada como nota 4. Nesse caso, a gente só pontuou como nota 4 aquilo que realmente gabaritou todos os itens com a nota máxima, porque a gente arredondou sempre para baixo, ou seja, quando um item pontuou menos que 4, ela necessariamente não entrou como boa. A condição do pavimento, então, a gente teve uma limitação para avaliar a condição do pavimento por conta da

distorção das imagens. O que a gente avaliou em termos de pavimento foi aquilo que foi possível de ser visualizado pelas imagens e pela percepção dos agentes de campo. Sobretudo, onde a gente não teve cobertura por voluntários, que a gente passou só com a câmera 360, a gente teve, então, aí só como material de análise a imagem 360, que tem, de fato, uma limitação para a gente perceber as condições do pavimento. O que a gente fez no caso do pavimento? A gente indicou onde a gente percebeu os problemas, a partir da densidade, da concentração dessas patologias nos trechos em questão. A gente fez uma gradação que ia de 1 a 3, apontando esses problemas, mas a gente não se comprometeu a dizer que os outros trechos que não estavam apontados estavam necessariamente em condição boas, mas sim que a gente não observou, não apontou, nesses demais casos, nenhum problema. A gente tem a condição muito precária, que é essa que está praticamente intransitável, a precária ruim que a gente vê é fissuras, trincas, etc., ondulações, e a razoável, aceitável que é aquela que a gente consegue trafegar, mas a gente percebe uma trepidação, alguma avaria no pavimento que compromete a circulação em perfeitas condições. De largura, a gente, então, usou como referência o próprio manual da CET. O manual da CET, ele define três faixas de largura, que são o excepcional, o mínimo e o desejável. A gente incluiu uma quarta faixa, que é o irregular. A gente está entendendo que tudo aquilo que está abaixo do excepcional, então, ele está fora do padrão e, portanto, ele está aí caracterizado como irregular. Como é que a gente fez essa dimensão? Os voluntários que foram a campo usaram a trena e os demais trechos que a gente cobriu com a câmera 360 e que não foram cobertos por voluntários, a gente usou um elemento de referência com escala reconhecida, que foi esse graveto que vocês estão vendo na imagem, onde tinha a medida dele, que era 16,5 cm. A partir dessa referência, a gente conseguiu, por um software, dimensionar a largura total das infraestruturas. A gente fez isso, então, na cidade inteira. Aqui, um pouco como a gente mediu, sempre cobrindo desde a extremidade do alinhamento interno da linha de bordo até o limite do meio-fio, no caso das ciclofaixas. No caso das ciclovias, quando a gente tinha a linha de bordo dos dois lados, sempre o alinhamento interno dessas linhas de bordo, que a gente considera como área útil. No caso das ciclofaixas, ela tem a sarjeta, mas o próprio manual da CET já considera 45 cm como largura de distanciamento do meio-fio, acrescentando para, na prática, excluir a sarjeta da área útil. Aqui foi um pouco da metodologia de como a gente fez esses pontos de medição. A gente tirava uma medição por eixo da ciclofaixa, então sempre que ela saía do eixo, a gente tirava uma nova medição. Sempre que a gente percebia uma mudança perceptiva na largura, a gente tirava uma nova medida. Sempre que ela mudava de lado, a gente tirava uma nova medida. E sempre que mudava de tipologia, a gente tirava uma nova medida. A gente teve uma amostragem bastante fiel do conjunto da rede. Nas interseções, a gente avaliou dois aspectos, que era a pintura das marcações dos cruzamentos e a pintura das aproximações, que ela é constituída dos tapetes vermelhos, dos pictogramas, das linhas de bordo, linha amarela, pictograma, seta direcional e todos os elementos que compõem esses 10 metros que são a aproximação das interseções. A gente fez também a gradação, indo sempre de muito precária como nota 1, precária, ruim, nota 2, razoável, aceitável, nota 3 e boa, que é aquela que está em perfeitas condições, nota 4. A mesma coisa se aplicar dentro das aproximações, muito precária naquelas condições em que ela está praticamente invisível. Precária, ruim, quando ou ela está muito desbotada ou o conjunto de elementos não aparece. Razoável, aceitável, quando a gente consegue visualizar com clareza que se trata de uma aproximação, mas os elementos estão falhos, gastos. Boa quando ela está aí numa condição perfeita de sinalização. A gente juntou esses dois itens e deu uma avaliação final geral. O pavimento das interseções, então, a gente usou o mesmo

critério do pavimento dos trechos. Era um critério visual, pela percepção a partir dos materiais que a gente tinha e pela concentração de problemas. A gente conseguiu fazer uma gradação que ia de 1 a 3, no qual a gente indica os problemas que a gente percebeu, os problemas e os demais pontos de interseção a gente não indicou como nota 4 para não comprometer, eventualmente não subestimar a condição ou, melhor, superestimar a condição do pavimento das interseções que a gente não conseguiu eventualmente definir como em perfeitas condições. Por fim, a gente fez uma análise inédita das auditorias, que foi a análise da sinalização semafórica. A gente agrupou em quatro classificações possíveis o semáforo. O que a gente olhou quando a gente foi analisar os semáforos? Primeiro, o semáforo tem que ser existente e visível para todos os fluxos possíveis na infraestrutura cicloviária e tem que ter um tempo semafórico dedicado para a passagem do ciclista durante o cruzamento. Quando ela atendia esses dois critérios e, portanto, ela estava plenamente segura, a gente classificou como A, que é a condição mais segura, que é quando o semáforo é plenamente visível em todas as direções e é possível realizar a travessia ou cruzamento sem uma interferência, sem um veículo fazendo conversão. A gente classificou como B, quando o semáforo, ele é plenamente visível em todos os fluxos, mas há um conflito de conversão, porque o semáforo, ele fica verde simultaneamente para o ciclista e para o tráfego motorizado. Para a condição C, a gente classificou quando tem um tempo em que é possível realizar a passagem, mas o semáforo, ou ele não atende plenamente todos os fluxos, ou ele não está plenamente visível. A condição D é quando ela nem tem o tempo, nem tem o semáforo, ou o semáforo não está plenamente visível. Aqui, a gente tem alguns exemplos dessas situações, das classificações semafóricas, então a classificação A, é quando a gente tem, por exemplo, o caso da Avenida Paulista, que tem o semáforo plenamente visível e não tem conflito de conversão, ela é plenamente segura, ou quando a gente tem uma ciclofaixa bidirecional em uma via de mão única, mas a gente tem o semáforo, o foco do ciclista contra a função de conversão de veículos do lado da faixa, a gente classificou então essa situação como sendo plenamente segura, categoria A. Aqui, dois exemplos de categoria B, ou seja, a gente tem os semáforos. Eles estão plenamente visíveis para todos os fluxos possíveis dentro da ciclofaixa, mas a gente tem conversões de veículos que ocorrem simultaneamente com a passagem do ciclista. Essa é uma condição consentida pelo Código de Trânsito, mas a gente entende que ela não é plenamente segura porque tem esse ponto de conflito que coloca o ciclista numa condição de potencial rígido. Aqui, a condição C, ou seja, a gente tem um tempo em que é possível realizar a passagem, a travessia pelo cruzamento sem que haja um conflito, mas não há comunicação desse tempo semafórico em que isso pode ser feito, então há ausência nesse caso de um foco semafórico exclusivo para o ciclista em que pese o tempo para realizar essa travessia sem que haja o conflito da conversão, ele já exista previamente. Por fim, a condição D. Ele concentra os dois últimos problemas, ou seja, a gente tem a ausência do semáforo e a conversão de veículos em direção à ciclofaixa. Portanto, a gente não tem nem o tempo de travessia para que a passagem se dê em segurança, nem o foco semafórico comunicando para o ciclista o momento correto de realizar a passagem. Por fim, então vamos para os seis resultados, do ponto de vista da sinalização, que é o que abrange toda a sinalização de solo. A gente não olhou a sinalização vertical, que são as placas, a gente olhou só para a pintura. A gente constatou que 82% da rede cicloviária está em condição, em estado bom ou aceitável, que são as avaliações 3 e 4, e 18% estão em uma condição de estado ruim ou precário. É um resultado bom em termos proporcionais da rede, que segue inclusive a tendência da última auditoria, o que indica que em alguma medida o poder público consegue promover a manutenção periódica da infraestrutura cicloviária em

termos de sinalização. Em termos de pavimento, a gente identificou, portanto, naquela gradação que ia de 1 a 3 problemas em pavimento em pelo menos 20 e meio por cento da rede cicloviária. A gente tem outros quase 80%, que a gente não conseguiu pelo método identificar nenhum problema relevante, mas um quinto da rede cicloviária a gente pontuou problemas de pavimento. No caso de largura, a gente tem uma condição de projeto, 45%, ou seja, menos da metade da infraestrutura cicloviária se enquadra na categoria de largura mínima ou desejável, que é aquelas que são de fato previstas aí no manual. A gente tem uma outra categoria que são da classificação como largura excepcional, que são 38% nessa condição. O manual indica que essa largura excepcional deve ser usada só quando não é possível atingir a largura mínima, em situações em que há uma interferência, enfim, alguma condição que limite fisicamente essa largura, que seja justificável, portanto, a adoção de uma medida que seja abaixo do mínimo, mas nunca abaixo desse excepcional. Por fim, a gente identificou 17% da rede cicloviária com uma largura mínima que está abaixo do excepcional. Portanto, essas prioritariamente precisam de adequação de projeto, que corresponde a 17% da rede cicloviária. No caso das interseções, a análise apontou que 78% estão em bom estado ou em estado aceitável, no caso da sinalização horizontal, e que 22% estão em estado ruim ou precário. Nesse caso, especificamente, a gente observa um contraste entre as interseções situadas na zona central, um centro expandido, em detrimento daquelas que estão nas franjas da cidade, nas áreas mais periféricas. Em termos de pavimento nas interseções, de novo, a partir daquela gradação de 1 a 3, a gente identificou que 13% a gente conseguiu observar problemas no pavimento a partir desse método de análise. Por fim, do ponto de vista das interseções, da adequação da sinalização semafórica, a gente identificou que metade delas, 51%, podem ser consideradas plenamente seguras, porque dispõem do tempo e do foco semafórico plenamente visível. 18% têm o foco plenamente visível, mas não têm tempo dedicado para a travessia, portanto, tem um conflito aí de conversão. 30%, a gente tem o tempo para realizar a travessia, mas não tem o foco semafórico ou o foco não está plenamente visível e outros 11% não têm nem o tempo nem o foco semafórico. Enfim, esses são os resultados. Essa condição C é importante a gente observar o seguinte, a simples providência de um grupo focal semafórico dedicado para o ciclista já resolveria a condição de segurança nesses casos. Se a gente providenciasse só o foco semafórico, sem a necessidade de adotar um tempo no ciclo semafórico já existente, a gente elevaria a condição de plenamente seguro dos semáforos analisados de 51% para 81%, ou seja, a gente tem um potencial de conversão dessas condições de interseções semaforizadas não seguras para uma condição plenamente segura em boa parte dos casos. Fazendo uma síntese geral desses resultados, do ponto de vista da manutenção, a gente enxerga que as condições em geral, predominantemente tão boas na rede cicloviária, a gente precisa agora ter uma atenção muito cuidadosa no que tange à adequação de projeto, sobretudo dimensional, dos trechos e da adequação semafórica nas interseções, como principais demandas e desafios para o futuro. É isso. Passo a palavra para o Dawton. Muito obrigado.

**00:27:34 Dawton Roberto Batista Gaia:** Eu que agradeço, Felipe e Flávio. Bom, primeiro parabéns ao trabalho, um trabalho espetacular. Vocês já tinham nos apresentado aqui na Secretaria, agora teve algumas pequenas modificações na apresentação. Parabéns mesmo. Eu achei muito bom, assim, um ponto de partida para um planejamento que a gente tem que fazer, no sentido de resolver de fato os problemas que a gente tem, foram identificados na auditoria, é um ponto de partida excelente. Principalmente, esse último item dos 30%, que é a questão da simples colocação de um foco, repetindo

no mesmo estágio, colocando um foco para o ciclista vai sair do 50% para o 80%, que seria um resultado bem razoável em termos de planejamento e execução do que está planejado. Eu acho que esse é um ponto de partida que a gente tem que, de fato, sair para a questão da elaboração do projeto. Não é tão simples, porque eu preciso destinar recursos para poder fazer esse trabalho. Fica aqui o compromisso de fazer esse trabalho. Não tenho a dúvida que a gente vai fazer esse trabalho. É claro que eu não consigo fazer isso imediatamente, alguns com toda certeza nós faremos imediatamente, mas nós vamos ter que colocar isso um pouquinho nos planejamentos, destinar recursos para poder atender essa. Eu diria, eu vou colocar como demanda mesmo, que realmente passou a ser uma demanda, já que foi levantado e estudado e desse trabalho espetacular saiu uma proposta. É disso que a gente precisa mesmo. Nós precisamos de propostas e essas propostas, para mim, não importa se essa proposta é interna ou se ela é externa. Então, é agradecer mesmo a equipe que vocês, do trabalho que vocês fizeram, é um trabalho destinado a um modal específico. Assim, dando um apoio ao poder público e como fonte de pesquisa e claro, passa a ser praticamente uma obrigação do poder público estar atendendo essa demanda. Então, já fica aqui o compromisso que a gente vai colocar tudo isso onde tem que ser colocado, nos estágios administrativos aqui internamente, para a gente poder fazer esses encaminhamentos e passar a tomar providências com relação a isso. Bom, é o início de uma fala nossa aqui, mas acho que o importante aqui é o seguinte, um dos fatores que a gente foi identificado no trabalho de vocês é a questão do pavimento. O pavimento, no nosso contrato que a gente tem, que está sendo feito a manutenção permanente, nós temos chamado de manutenção permanente, é um contrato específico para a manutenção da rede cicloviária na cidade de São Paulo. Nesse contrato, nós não temos o item fresa e capa. Então, isso tem trazido uma certa dificuldade para dar movimento nesse planejamento que nós estamos fazendo, e fazendo a manutenção, como vocês têm notado, daqui a pouco a gente vai apresentar um pouquinho do que a gente está fazendo na manutenção. Vocês têm notado que a gente está fazendo essa manutenção. Eu diria que é um pouco lento, mas está sendo feito, está sendo feito de uma forma bastante responsável, com bastante qualidade. Eu acho que é esse o motivo que os trabalhos têm sido um pouquinho mais demorados, porque realmente o que é identificado nas histórias é que tem, no caso específico, concreto que realmente precisa ser refeito. Quer dizer, tem que ser retirado, quebra, retira, coloca uma placa nova, às vezes até um trecho grande da ciclovia para poder fazer uma manutenção digna e com uma qualidade muito melhor do que a gente tem encontrado. Bom, esse é o segundo item. É lógico que, quando a gente fala dos itens de largura da ciclovia, o que foi identificado, de larguras mínimas que estão sendo identificadas e cabe aqui uma necessidade de um estudo mais aprofundado com relação a isso que está sendo identificado e providências com relação ao que, principalmente, está abaixo do mínimo, quando foi identificado, eu não me lembro do número, mas acho que 11 ou 13% estava abaixo do mínimo. Essa providência é uma providência que a gente também tem que debruçar e buscar uma providência mais imediata com relação a esse, o que foi identificado nesse item especificamente. Lógico que os outros têm que ser considerados, mas acho que a gente tem que estabelecer prioridades aqui nos trabalhos que a gente tem que colocar a partir desse propósito que vocês estão fazendo, do levantamento que vocês estão fazendo, que é realmente muito rico em detalhes e a possibilidade de você ter uma câmera 360°. Um trabalho nesse sentido, ter um trabalho onde você entra dentro da ciclovia e percorre a ciclovia como permite o trabalho, já que foi feito totalmente em 360° e nos dois sentidos, onde tem bidirecional, o trabalho está realmente muito bom. Por último, eu estou falando mais um pouquinho para poder falar um pouquinho

mais do trabalho de vocês. Eu vou abrir aqui para o George daqui a pouco. Mas nós estamos já trabalhando no novo, uma nova contratação de manutenção e já colocamos, inclusive, a questão da fresa e da capa para que seja inserida nessa nova manutenção. A gente vence essa barreira que hoje nós temos com relação à manutenção da sinalização, quando eu não consigo programar um pavimento com o propósito de fazer única e exclusivamente uma rede cicloviária. O restante está inserido no pavimento que a cidade inteira vem fazendo e a gente vai acompanhando e resinalizando, quando se faz o pavimento da cidade. Bom, é isso. Parabéns mais uma vez. Agradecer mesmo pelo trabalho que vocês fizeram, um trabalho espetacular, sem medo de ser feliz com o resultado do trabalho de vocês, sem medo nenhum. O trabalho realmente não tem o que falar, o que bom, eu acho que a notícia melhor de todas nessa apresentação é vocês falarem que vai fazer isso em outras áreas da cidade, que é a questão da calçada, da continuidade nesse trabalho, que realmente é muito bom e precisa ser feito e tem já na CET o início de um trabalho. É possível sim, ser uma base do trabalho de vocês. Bom, eu vou passar a palavra aqui para o George, que levantou a mão e bom dia, George. Vamos lá.

**00:37:00 George Queiroz:** Eu conversei um bocado com o Filipe, quando a gente saiu dessa pesquisa. Agradecer demais tanto o Filipe, o mandato da Falzoni por fazer esse trabalho. Inclusive, agora com mais condições do que quando essa velocidade tinha, na verdade, o que está acontecendo, é um pouco triste, o mandato da Falzoni, tanta velocidade, acabando cobrindo um, vamos dizer, trabalho que interessa do poder público, sim, de zelar e conhecer o espaço público pelo qual ele tem que zelar. É um pouco, parte de um problema, de uma coisa que entristece, que é o fato de o poder público não estar em condições, não estar em condições de fazer esse trabalho permanentemente. Eu vejo um contraste com o programa de asfalto. Eu entro lá no site e diz que tem programa 3D, para ver como estão as coisas. O programa de asfalto novo, tem isso aqui, tecnológica, um investimento muito maior do poder público na questão do asfalto e tal, que é tudo lindo e tal. Na política cicloviária, a gente acaba sofrendo com a precarização do serviço público e uma escolha política também, é uma pena. Eu ainda não consegui ver o Felipe, desculpe, eu recebi teu Excel, não consegui realmente analisar, parar, mas eu quero participar, ajudar também como cidadão. Mas tem uma coisa que é assim, quando a gente vê um número, a gente pode ver o copo cheio, pode ver o copo vazio. Quando a gente vê lá que 80% da rede cicloviária está, em tese, em boas condições, eu vejo que 20% está ruim. Na verdade, 18. Eu fiz um cálculo aqui, dá quase 130km, 28km, 128km de vias em más condições. Isso não é pouca coisa. Para a gente que pedala, é equivalente a mandar 4 quarteirões de ciclovia boa e 1 quarteirão ruim. Quem pedala na cidade sabe que é muito comum encontrar problema, ainda é muito comum encontrar problema. Uma coisa que também eu percebi que é em comparação à auditoria de 2022. O que acontece? Os resultados de 2022 também foram mesmo 18% ruim, 82% ok, ou seja, a gente passou por um tempo. Em 2023, a gente passou muito conflituoso, com muita reclamação de ciclovia sumindo e tal. Foi feito um contrato, um contrato que demorou um tempo para acontecer, foi feito algumas requalificações importantes, algumas que estavam demorando anos a ser feita, começou o trabalho e o resultado final é o mesmo do anterior, ou seja, uma estagnação. Na verdade, o que a gente gostaria, eu sou chato mesmo, é que a gente evoluísse, que de ano após ano a gente tivesse uma malha melhor. O que aconteceu foi que teve lugares onde foram feitos e teve outros que pioraram. Eu não tenho esse comparativo, talvez em relação a uma auditoria ou outra, mas tem lugares onde foi feita a requalificação, lugares históricos, eu lembro da Victoria Spears, lugares assim, e outros que retrocederam. Eu acho que o objetivo de tudo, do Poder

Público tem que ser chegar a 100%. Não a gente manter esse 80%, esse 18%, na verdade, 130km de ciclovia ruim, não é pouca coisa. Outra coisa, em relação ao pavimento, justamente, você também falou, 20%, 150km de ciclovias com pavimento ruim, quando o Poder Público gastou, no ano passado, 3 bilhões em recape, um monte de ciclovia foi recapiada, se enfureceu até uma hora, porque a estagnação demorava para ser feita, mas foi gasto em um valor substantivo do orçamento público de forma discricionária, mas ele não chega tanto à questão suproviada, por falta de justamente isso da questão pública interna. Porque existe um orçamento para recapar, um orçamento vultoso, é o principal orçamento do transporte talvez de manutenção. Isso não chega a contento com a gente que reclama o tempo inteiro. A gente não é tão atendido, mas espera que, com as correções, a gente chegue a uma próxima auditoria chega a 90% e chega assim. O pior de tudo, a última coisa para concluir a questão realmente da largura que foi o que chegou na imprensa tudo mais. Esse é o problema mais grave que são problemas de projeto do que a gente reclama há muito tempo da chamada ciclolinhas, que eu entendo o poder com dificuldade de projetar mas quem pedala é muito ruim pedalar uma ciclo linha dá medo. O que acontece é que há uma evolução da lenta da malha em estruturas que não são convidativas para o ciclista, somente serve para quem já é cobra criada em certos lugares, ali na 3 de Maio até a Rebouças, são lugares que só pedala quem já pedala, quem já está ninguém põe uma criança para pedalar em certos lugares. Nós estamos falando de mais da metade da rede cicloviária que não é convidativa ao ciclista. Isso quer dizer que não haverá uma evolução de novos ciclistas com esse tipo de estrutura e o mais complicado é essa estrutura sendo feita em 2025 fora do padrão. A gente reclamou o caso notório, quando a questão da roupa, tem outros lugares, teve agora no trem em pé, ciclovia de menos de um metro que a gente mostrou. A gente não concorda. A auditoria coloca isso em dados, mas assim para que existe um manual, se a gente está fazendo uma coisa e se vê que é uma negociação com o transporte motorizado. Ou seja, uma negociação ilegal. Você tira do padrão para favorecer o transporte motorizado. fora da lei federal e fora do manual da coisa. A gente espera que as próximas, se a rede cicloviária aumentar, a gente tem que passar por isso em 2025. Ver as ciclofaixas feitas com 80 centímetros. Já é um inferno pedalar em sarjeta como ele falou de 50 por cento 50 centímetros tem que doar e pedalar no carro de vidro nos detritos e a gente chegar. Fica esse recado. A gente não pode nos projetos atuais aceitar. Eu espero assim. Eu falo com o Filipe que eu acho que o caminho mesmo, caso novas ciclovias sejam feitas, sejam feitas padrão de 80 centímetros de 1 metro e 20. Tipo de coisa que a gente chega em um ponto judicializado que começa a ter um padrão de que o novo padrão de um padrão é um padrão informal de ciclovia de 1,20 metro. Agradeço o Filipe. Mas eu sou chato mesmo. A minha função aqui na sociedade é falar sobre esses lados, a parte vazia do copo. Muito obrigado, Filipe. Muito obrigado, Flávio, pessoal.

**00:45:18 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado, George. Acho que o que eu falo realmente termina acendendo sempre uma lâmpada para a gente aqui. Não tenho dúvida nenhuma que esse copo não é meio vazio. Esse copo é um terço do seu vazio, é um quarto do seu vazio, mas tudo bem. Eu acho que eu também acho que é bastante é muito significativo esses mais de 100 quilômetros que você tem que pedalar em condições mínimas, como foi identificado, mas a gente vai buscar. A gente vai buscar essa melhoria com toda certeza para essa rede de cicloviários. Claro, eu acho que a gente não é uma resposta, mas é um pensamento que muitas vezes a gente tem. A gente tem que tomar uma decisão em determinada estrutura. Eu não tenho estrutura nenhuma ou se eu de fato faço uma divisão de fluxo com o transporte coletivo e faço uma decisão, mesmo ela sendo mais estreita fazer uma rede cicloviária

naquele trecho. A gente pode consultar a velocidade civil organizada, no sentido de decidir que se ela não tiver largura, se não for possível fazer a largura mínima, em uma determinada região, a gente não coloca a ciclovia. A decisão que a gente tem tomado é exatamente essa. Bem recentemente fizemos uma ciclovia na Maria Malha. Lá são 4.700 metros de rede cicloviária que está sendo implantado, está sendo consolidado lá essa rede cicloviária. A gente tem que tomar uma decisão mesmo. A via é estreita. O transporte coletivo tem veículo. Quer dizer, o veículo transporte coletivo. As faixas são estreitas e a decisão é como atender uma demanda que a gente sabe que é significativa e verdadeira de um modal absolutamente necessário, em uma região como aquela, sem prejudicar ninguém. Naquele caso, é uma faixa só no sentido de uma faixa de veículo, uma faixa de ônibus. Tinha que tomar decisão para se implanta ou não. Estou dando o exemplo do George, para criar polêmica, só para a gente dizer que a gente pensa realmente em algumas estruturas. Claro, se for decisão dos cicloativistas, vamos colocar dessa forma desse modal não realizar uma implantação nesse sentido. A gente pode decidir não implantar mesmo, fica sem estrutura lá, porque a decisão vai ser essa que termina sendo muito ruim. Todos nós que estamos implantando atualmente, com certeza, nós estamos em um padrão bom estamos implantando agora está ficando muito bom. Estamos implantando o viaduto Pacheco Chaves, que também tem uma condição precária de largura de via que a gente tem que tomar decisão também, mas está lá ficando com dois metros e meio de uma ciclovia bidirecional. Pacheco Chaves deve acabar amanhã a parte de concreto, depois tem que fazer a parte de iluminação, tem que ter continuidade. Eu não vou nem abrir uma discussão com relação a isso, mas a ideia nós acreditamos aqui que é necessário a conquista do espaço no leito viário. É necessário a conquista do espaço no leito viário. A gente nesse momento só consegue conquistar compartilhando, dividindo. Eu tenho o veículo. Eu tenho o transporte coletivo. Eu tenho a bicicleta. Agora, tem um novo modal, que é a moto, que a gente está colocando também. São decisões que terminam viabilizando e melhorando a questão da segurança para quem usa esse modal. É isso.

**00:50:15 George Queiroz:** Dawton, só queria pedir que os ciclistas participem dessas decisões. Nós não participamos das decisões da avenida Mutinga que virou ciclorrota. Quando existe esse tipo de conflito, a gente tem o Filipe que é um cara brilhante que a gente pode procurar sugestões. Nós não somos loucos de imaginar que a gente quer tudo para a gente. Ao mesmo tempo se a gente puder participar das decisões e não receber elas vindas de políticos, vindas de pessoas que têm outras prioridades, inclusive prioridades ilegais. Isso é melhor para todo mundo. Pelo menos que a gente possa mostrar o nosso lado agora com gente, como o Filipe e o Flávio, gente muito capacitada, muito mais do que eu. Eu não sou ninguém. Um baita urbanista para a gente poder resolver problemas. Às vezes, é um compartilhamento de calçada às vezes é uma rua de lado. Tem um monte de distorções. Se a gente participa, nós somos diretamente afetados. Não aconteceu o que aconteceu na Avenida Mutinga. Acho que por falta de a gente participar. A gente pode conversar com o vereador, com o juiz. Foi tanta coisa que aconteceu, ouviu-se todo mundo menos os ciclistas, entendeu? Tem uma Câmara Temática, existe um mandato legislativo, ferramentas para vocês conseguirem coisas melhores. Às vezes, nos falarem isso, tem essas ferramentas seria muito legal. A gente faz há muitos anos com vocês, quando existem problemas.

**00:52:08 Dawton Roberto Batista Gaia:** Bom, acho que só para encerrar essa pausa, porque tem mais quatro aqui. Eu vejo que não tem mais ninguém com a mão levantada. Chegamos a 1.700 km já passamos esse km para algumas pessoas, até para os representantes das câmaras temáticas, dos conselheiros, para poder debruçar sobre a proposta que nós estamos fazendo. É uma proposta mesmo. Eu estou chamando de consolidação de um planejamento, até para poder, de fato, seguir isso que você

estava falando, a consolidar um planejamento é planejamos. Estamos propondo, passamos para vocês, cidadãos e cidadãs, ativistas, para verificar isso que está sendo proposto. Com a possibilidade, inclusive, de ampliar o que está sendo proposto lá. Isso aqui não está bom. A gente pode colocar em outro lugar, em uma via paralela, não esquecendo que o pensamento é de uma estrutura e de uma conexão. Eu não preciso nem falar sobre isso com vocês. Vocês até vão defender isso muito melhor do que eu, mas o nosso próximo passo realmente é esse, consolidar esse planejamento a ponto de poder extrair a qualquer momento parte disso que está planejado, colocar na rua, consolidar a elaboração do projeto, a execução e a implantação desse projeto. Definitivamente, é isso. Então, os passos eu diria assim, as estruturas que a gente tem montado aqui internamente, sempre em conjunto com a CET, que a CET é a área técnica da SMT. Esse trabalho está sendo feito em conjunto. Agora especialmente nesse momento está sendo feito junto com alguns membros, até do próprio gabinete da Renata, que vem fazendo a defesa de uma causa de um modal que realmente está sendo muito significativo. É isso. O trabalho será feito a seis mãos. Vou colocar assim as mãos da área técnica, as mãos de quem pedala e as mãos com uma visão política de tudo que está sendo implementado nessa proposta de consolidação do planejamento da rede cicloviária. É isso. Eu vou mudar aqui a pauta. Primeiro, agradecer mais uma vez aqui o Felipe, Claros e o Flávio Soares, pelo excelente trabalho. Agradeço aqui na Secretaria à vereadora Renata Falzoni, que está na gestão desse processo e desse trabalho. Parabéns, realmente o trabalho ficou muito bom. Com certeza absoluta, vamos colher frutos desse trabalho que vocês realizaram. Sem dúvida nenhuma. Bom gente, muito obrigado mais uma vez, Flávio e Felipe. O nosso Plano Cicloviário aqui da Cidade de São Paulo. Novas estruturas da habitação. Eu vou passar rapidamente esses slides aqui, porque esses slides nós passamos em todas as apresentações. Então, como neste último mês, se mudou muito pouco com relação às implantações dos lotes. Isso aqui é o que foi apresentado já no mês passado, não alterou nada. Na verdade, o que nós temos de diferente esse mês são três estruturas que estão sendo construídas neste momento e a Farah Maluf é uma conquista, realmente uma conquista. Nós estamos falando de uma estrutura de 2.500 metros de extensão e o Viaduto Pacheco Chaves, mais a Rua Pacheco Chaves, elas estão em obras. Daqui a pouco, nós vamos mostrar as fotos dela. O restante é a mesma coisa que foi apresentado no mês passado. Só para vocês entenderem que o auxílio está sendo implementado, está em uma fase quase final já de implantação. A parte de concreto dela está quase 100% construída. Nós começamos a colocar aí o gradil, que foi uma sugestão de uma das câmeras temáticas a implementação desse gradil nessa via. Já começou a implantação do gradil. Se tudo der certo, a gente está planejando até dia 15 ou dia 20 desse mês, a gente deve estar reentregando essa via. Aqui, é o Capitão Pacheco Chaves. Não sei se vocês lembram, aqui o viaduto era bem estreitinho, tinha cerca de 1,80m a largura ali, onde passava o pedestre e o ciclista. Nós demos início a essa obra já tem um certo tempo, que a gente deu início a essa obra. Fazer uma obra em cima do viaduto realmente não é fácil, é muito difícil, principalmente com o trânsito passando no bordo, para não prejudicar a capacidade do viário, que já é bastante ruim esse trânsito nessa região. Nós concluímos toda a parte de rompimento do concreto existente e foi recapiado ao pavimento para poder fazer uma ancoragem dessa laje que está sendo colocada sobre o viaduto. A qualidade dessa ciclovia realmente está sendo espetacular e é isso que a gente tem falado, que a gente tem defendido nessas novas propostas que a gente tem feito. Temos chegado quase que no limite de possibilidade da largura que está sendo implementada nessas novas estruturas. Estou falando o limite com relação às vias que estão sendo implementadas em conjunto. Eu tento tirar parte do viário para implementar a rede cicloviária nesse caso aqui específico. Posterior a isso, nós vamos colocar o gradil também. O que está faltando nessa obra aqui? A concretagem deve acabar essa semana com certeza, deve acabar nesse final de semana, ter toda a parte de concreto concluída depois. Essas luminárias nós estamos conversando com a Ilume. Primeiro, nós vamos reforçar a base dessas luminárias, enquanto

elas não forem removidas. A ideia é remover essa luminária para um dos bordos, para deixar livre a circulação do pedestre e do ciclista aqui embaixo. Não sei se vocês lembram na foto que está pintada aqui atrás da banca de jornal, foi ampliado esse passeio. Esse passeio era colado na banca de jornal. Foi ampliado esse passeio para poder melhorar a questão da segurança, quando ele faz a travessia. O que vocês estão vendo ali é um monotrilho que está passando ali atrás, é um local onde o volume de veículo realmente é muito alto. Teve que tomar todo um cuidado para poder garantir que o ciclista faça essa transposição da rua dos Patriotas para cá com segurança. Isso foi pensado, foi feito e está sendo feito nesse momento.

**01:03:04 Thomas Wang:** É rapidinho. Para o Pacheco Chaves, não pode falar uma coisa aproveitando ali. Se puder voltar na foto da banca, bem essa foto. Quando você está largando a calçada, ficou bem legal uma sugestão que eu ia fazer é isso aí. Está perfeito. Se vocês olharem a foto superior na esquerda, onde tem um táxi ali e mostra o Pacheco Chaves na esquerda, analisar se dá para esse trajetinho da Patriotas fazer uma continuação dela para entrar na estação Ipiranga, ali na frente, que tem um acesso na outra esquina. Está vendo esse prédio na lado direito da rua? Ali, não sei tem um tráfego de caminhão. Não sei se dá para largar a calçada ali, teria que ver, porque eu sei que passa caminhão nesse acesso lateral, que eles param lá embaixo para pegar, sempre esqueço o nome da avenida, não é Kennedy, é nome de presidente também então analisar se dá para conectar com a estação Ipiranga Presidente Wilson, confundindo com a Robert Kennedy, lá no fundão da Sul. Analisar se dá para fazer esse trechinho. É uma quadra que é a continuação da Patriotas, que ligaria com a estação Ipiranga. É uma outra opção interessante. Só esse detalhe.

**01:04:25 Dawton Roberto Batista Gaia:** Até ver se ali tem um bicicletário que pode ser realmente uma sugestão bastante significativa. Se tiver um bicicletário, vai ficar melhor ainda essa conexão com a estação, sem dúvida nenhuma. Vamos estudar, claro.

**01:04:40 Thomas Wang:** Ela vai ser reformada, quando o monotrilho chegar, ela é estreita. Teria que ver exatamente como, mas a estação vai ser reformada, quando o monotrilho chegar na teoria. Vai ter bicicletários daqui a alguns anos, mas é uma conexão que vale a pena avaliar. Só esse detalhe.

**01:04:58 Dawton Roberto Batista Gaia:** Deixar pensado. Se não for possível fazer agora, fazer quando chegar o monotrilho. Com certeza achar uma solução de como chegar a estação. Talvez até, se for o caso, ampliar esse passeio para poder garantir que vá até a estação. A estação começou a ser pintada já, a horizontal está ficando bem legal mesmo. A gente está passando lá. Era uma calçada. A princípio, a gente tinha pensado em colocar esta ciclo pelo canteiro central e nós fomos lá fazer uma vistoria com a CET, o grupo de semafóricos da CET. Eles terminaram fazendo uma proposta diferente para gente. Nós mudamos o projeto, já estava pronto, já fizemos outro projeto, uma calçada aqui que tem 6 metros e meio de largura e terminou ficando bem resolvida essa questão da conexão com a Rua dos Patriotas. Farah Maluf está ficando espetacular. Já fui lá duas vezes. Vai demorar um pouquinho para terminar ainda. Acho que a obra está ali embaixo do viaduto do Alcântara Machado, se não me falha da memória, vai demorar, porque realmente está fazendo aí um bem legal a ideia já. Vai fazendo a obra, dando a cura do concreto. Já estou pedindo para fazer a sinalização horizontal, para mostrar que a gente está fazendo ali uma ciclovia, nessa ciclovia especialmente da Salim Farah Maluf. O grande

desafio era fazer a ponte, fazer a conexão com a ponte. A conexão com a ponte foi uma travessia elevada. Essa solução foi em conjunto na verdade. A gente fez junto com alguns cicloativistas e ficou bem resolvido essa conexão. Realmente era um detalhe difícil de ser resolvido. Não vou colocar nada nessa possibilidade. A manutenção das ciclovias aqui, eu vi lá que vocês já vistoriaram 715 quilômetros. Nós continuamos nos 580, que a gente fez vistoria. Com certeza o trabalho que foi apresentado vai servir como base para gente continuar fazendo, identificando lá os problemas específicos que foram identificados naquele trabalho. A nossa vistoria vai ser muito mais focada nessa questão da solução e do planejamento das próximas vias que serão feitas a manutenção. Está aqui. Já foi implementado 29 quilômetros do contrato 2, 115 do contrato 1, ou seja, implantamos, fizemos a manutenção de 144 quilômetros aqui da gente, através do nosso contrato. Esse contrato tem o contrato do pavimento novo lá, que cada vez que é feito o pavimento, a gente resinaliza a ciclovia. Agora, está sendo feito um programa específico. O Fernando e o Felipe aqui estão desenvolvendo um trabalho com o objetivo de fazer um monitoramento através de um programa de manutenção. Tudo que é feito de manutenção vai subir no gráfico lá, no mapinha onde as pessoas vão poder consultar o que foi feito de manutenção nos próximos passos. A gente está tentando fazer uma conexão desse trabalho com o trabalho do Flávio, para poder juntar o Flávio e o Felipe lá, para poder juntar nessa plataforma que fique lá. Tudo que vai sendo feito de manutenção ele sobe em conjunto lá com o trabalho. Estamos na fase final do desenvolvimento desse trabalho. A parte da atualização desse mapa com relação às manutenções que a gente vem fazendo. A gente já resolveu aqui internamente. A questão é a gente resolver como vai fazer a atualização desse mapa com tudo que é feito através do programa do asfalto. Eu não vou ler aqui, porque realmente são 140 quilômetros de rede cicloviária. 144, esse é finalizado, o 1. Agora, contrato 2, mais 24 quilômetros que foram finalizados. A última apresentação tinha contrato 2, acho que tinha 12 ou 14 quilômetros, acho que esse mês seriam 10 quilômetros de manutenção. Está em andamento nesse contrato, está sendo realizado mais 4.545 metros que estão sendo feitos nesse contrato. Claro que, com as vitorias que a gente vem fazendo, a gente vai ampliar cada vez mais esse número de vias da manutenção. A condensação de São Joaquim que foi plantada nesse mês. A Cruzeiro do Sul estava abandonada há muito tempo. Veja como está ficando quando a gente requalifica a Cruzeiro do Sul. Domingo de Moraes que vocês vêm falando que precisava fazer a manutenção já há bastante tempo. Nós começamos a fazer a manutenção da Domingo de Moraes. A gente vai recuperar tudo que tinha para recuperar. Tinha problema de taxão, tinha problema de horizontal, tinha vários problemas essa via aqui. Escola Politécnica, essa também fazia há muito tempo que não era feita a manutenção e está aqui como ela está ficando realmente boa. O Frederico Hermann Júnior é aquela via que liga ali na Pedrosa de Moraes, na verdade ela se chama Pedrosa de Moraes e realmente está muito legal a gente ver essa requalificação nesse nível. A gente vinha recebendo muitas reclamações com relação à ciclovia, porque era um pavimento que vivia com problema. Foi colocado em cima de um solo ele estava trincado o tempo inteiro. Nós resolvemos fazer ele totalmente estruturado com concreto. Eu vejo a qualidade está ficando da ciclovia monotrilha. O próximo passo desse, conversando com a prefeita regional, é fazer uma área separada para o pedestre, que também hoje ela está compartilhando, ela realmente é muito utilizada, esse monotrilho, principalmente para as pessoas de esporte, ao longo dessa ciclo. A gente está conversando com a prefeitura regional para poder fazer talvez uma aplicação aqui, para poder garantir a separação do pedestre com o ciclista. Marica Lindé era uma que estava também há muito tempo precisando de manutenção. Tivemos várias informações que ela estava

abandonada. Está implantada. Xaver de Toledo, que é aqui na área central. Bom, é isso de manutenção. Nesse mês, foram essas vias que foram feitas a manutenção. A gente segue nessa batalha de poder garantir a manutenção permanente da rede cicloviária. A gente vai chegar no 100%, como a gente pretende. Com certeza o que está sendo implementado agora, com a qualidade que está sendo implementada agora, essas novas estruturas, elas vão durar muito mais. A gente imagina e que toda rede cicloviária esteja 100% implantada. Apenas necessitando, talvez, de uma recapiação na questão da assinatura horizontal, reduzir um pouco daquilo que foi levantado, a qualidade do pavimento, a qualidade do concreto, a qualidade do que foi feito. Quer dizer, a ideia é que as obras sejam bem elaboradas e que esse pavimento, essa parte de obras, seja mais qualificado e que ela dure muito mais, restando apenas a manutenção da horizontal e da assinatura vertical. Na verdade, é uma resposta que a gente está dando aqui, que está no programa de mesa. Eu não tenho ainda nada para apresentar, porque o Fábio Kohn, o professor que está fazendo lá o programa-piloto, está na fase do programa-piloto ainda, a gente não tem resultado. A ideia é que o resultado seja apresentado na fase final desse trabalho que ele está fazendo, na fase do programa-piloto. Eu já conversei com ele, quando esse trabalho estiver concluído, ele vai nos apresentar para gente saber o resultado. Na verdade, é só pra gente poder falar um pouquinho que o trabalho continua sendo feito está no programa de mesa. A ampliação da malha, na verdade, para 1.700km não é pra 1.600km, na verdade é pra 1.700km que a gente está colocando. A gente vem fazendo esse trabalho já, desde que nós chegamos na Secretaria. No programa de metas, temos lá hoje 233km, que a ideia é chegar a 1.000km implantado nessa gestão. Mas isso não significa que não pode ser alterado, lógico, mas nesse momento o que a gente tem é isso. Para poder chegar no restante, eu preciso consolidar esse planejamento, o que significa consolidar esse planejamento? Significa que a gente precisa fazer uma proposta dessas conexões cicloviárias, passar por todos os estágios administrativos que a lei nos obriga. É fazer a proposta, passar por vocês, que eu já tenho o SEI, inclusive, com esses 1.700km que vocês podem ter acesso, se quiserem consultar. Passa no nosso e-mail lá, pra gente poder colocar o SEI, para quem quiser entrar no SEI e consultar o que está sendo proposto, se eles quiserem colocar alguma proposta lá, contribuir, que eu acho que é o mais importante, eles podem contribuir. É elaborar um mapa, fazer esse mapa em km, com as propostas, depois fazer os funcionais. Já tem lá 318km com os funcionais, inclusive, nós temos mais 303 agora. A ideia é fazer os funcionais também, para consulta, posteriormente, fazer as audiências públicas. Quer dizer, consolidado com vocês, com as pessoas que participam da sociedade civil organizada, que representam o modal ciclista, a partir do momento que tiver consolidado, e com todas as participações de vocês, a ideia é fazer um trabalho, nos aprofundar nesse trabalho, para poder consolidar o trabalho. Enfim, depois, finalizando-o com as audiências públicas. a ideia aqui é chegar aos 1.800km. A ideia é realmente isso. Ele está lá no PlanMob os 1.800km, ao PDE. A ideia é consolidar esses 1.800km e deixar ele lá, para qualquer momento ser pensado e trabalhar numa concorrência pública para alguém implementar e elaborar o projeto e implantar a rede cicloviária. Requalificação das ciclofaixas e ciclovias. Esse, acho que tem insistido bastante nessa solicitação, acho que é o Luciano que vem falando bastante sobre isso. Nós começamos a fazer o UTR, até pra gente poder falar um pouquinho, porque é muito difícil fazer um UTR como esse. Vou fazer um parênteses nesse item, que realmente tem sido cobrado por vocês constantemente. A gente tem se debruçado nesse item, mas não é fácil a gente consolidar esse item, porque imagina que é assim. Eu tenho que pegar toda a rede cicloviária, nessa rede cicloviária, eu tenho que verificar quais os locais têm a possibilidade de fazer a ampliação,

ou seja, ela é uma ciclofaixa que vai se transformar em ciclovia. Eu tenho que pegar essa ciclofaixa e traduzir isso em números. Eu só consigo transformar isso em números fazendo um projeto, só pra vocês terem uma ideia. Pelo menos, ele não pode ser nem um funcional, tem que ser no mínimo um projeto básico, eu tenho que saber quantitativos, quantitativos de todos os itens que vão me levar a construir essa proposta. Eu tenho que saber quantos metros de concreto, quanto de ferro, quer dizer, são materiais específicos que vão fazer essa ampliação. Eu tenho que fazer, colocar lá no meu TR, eu tenho que escavar o pavimento, tirar o pavimento e colocar o concreto pra ele não ficar em cima de uma base de pavimento flexível o tempo inteiro, que é isso que acontece quando você está em cima de um pavimento flexível, a experiência tem demonstrado isso. Quer dizer, o que nós estamos fazendo agora é elaborando esse TR, tem boa parte dele já, a parte conceitual e administrativa está praticamente pronta e o que nós precisamos fazer agora, isso está comigo agora, nesse momento, é definir quais as vias que serão transformadas em ciclovias. Até sentei hoje de manhã com Pradas aqui na Secretaria, para gente poder falar um pouquinho sobre isso. De repente, surgiu uma ideia de fazer uma proposta da rede cicloviária existente hoje, pegar 25 quilômetros, pegar 25 quilômetros e fazer uma proposta em cima de 25 quilômetros, que isso termina sendo uma experiência que poderá ser seguida por qualquer Secretaria e poder ter posteriormente. Define 25 quilômetros de ciclovia, com o maior número possível, porque a ideia dessa experiência é saber quais os itens que eu tenho que utilizar numa futura planilha, porque não é fácil, realmente não é fácil. A guia, a sarjeta. Eu vou falar dois exemplos só pra vocês entenderem. Por exemplo, se eu tiver que fazer a ampliação da Vila Rebouças, a Vila Rebouças é uma via muito complexa, porque eu tenho aquelas gárgulas dos prédios soltando água na sarjeta, e aquela gárgula tem prédios soltando 35 gárgulas, é um tubo de aço, soltando água na sarjeta, que é o bombeamento do lençol freático dos prédios. Aquilo exige que eu faça um projeto de drenagem específica para essas águas, toda essa água que vai sair desses prédios, porque ali, realmente, tem problemas com o início do afogadio. Eles têm que ficar bombeando essa água o tempo inteiro. Por exemplo, um exemplo seria elaborar um projeto na Rebouças para saber o custo. Na época, a gente tinha feito uma estimativa de custo, ficava quase três vezes a implantação de uma ciclofaixa, só pra vocês terem uma ideia, para fazer a drenagem como se manda um figurino naquela região, naquela via. Nós decidimos fazer a ciclofaixa e não a ciclovia, que era a proposta inicial. Depois, tem um outro, um segundo exemplo, por exemplo, a ideia original da Corifeu de Azevedo Marques era fazer uma ciclofaixa, uma ciclovia, não uma ciclofaixa. A limitação financeira que nós tínhamos na época não permitia fazer, realmente, naqueles empreendimentos, a limitação financeira era muito menor que as outras. Eu não conseguia fazer nem toda a rede cicloviária ali da Vital Brasil e a Corifeu. Então, eu tive que decidir e fazer ciclofaixa para poder fazer a maior extensão possível para chegar pelo menos até a Praça Elis Regina, unindo lá a Vital Brasil e a Elis Regina. Eu estou dando uma cena bem breve nessa explicação para vocês entenderem a complexidade que é elaborar um TR e a gente está fazendo isso. Nós estamos fazendo isso para poder fazer a proposta. Talvez seja um bom início mesmo fazer uma experiência com 25 quilômetros iniciais, selecionar. Vocês podem participar tranquilamente dessa proposta e selecionar o que vai ser, porque isso é um TR, é uma concorrência pública, não é uma coisa rápida, mas é uma proposta de elaboração de projeto e construção de via, ampliação de ciclofaixa, transformação em ciclovia. Alguém tem que passar por uma licitação, alguém tem que ter um ganhador para poder fazer essa implantação. É isso. Eu acho que até me estendi bastante nesse item.

**01:28:33 George Queiroz:** Oi, Dawton. Não, dúvida. Em relação a tudo que você está falando desses projetos, de apresentar um projeto maior, de 1.500 quilômetros, de fazer esse TR 25, eu queria ouvir datas. Quando que isso vai acontecer? Qual é o caso? Qual é a meta? Vai acontecer esse ano? Não vai acontecer? Para gente poder entender. Porque, assim, deixar em aberto é muito ruim pra gente. Vai ser esse ano, até novembro, até outubro. Ficar uma coisa sem data, eu fico perdido com a comunidade toda.

**01:29:09 Dawton Roberto Batista Gaia:** Então, tá na meta deste ano aqui. Isso é uma meta interna da Secretaria consolidar os 1.800, elaborar o plano dos 1.800 quilômetros até o final do ano. A ideia é que a gente possa realmente elaborar esse plano até o final do ano.

**01:29:30 George Queiroz:** Isso vai ser apresentado para gente este ano?

**01:29:09 Dawton Roberto Batista Gaia:** Isso vai ser apresentado para vocês este ano. A ideia é apresentar para vocês este ano. Aquilo que eu falei, já tem as vias. Já tem uma relação de vias, vamos colocar assim, e já tem uns mapas que nós fizemos. Já colocamos em um SEI e já subimos esse SEI. Já enviamos esse SEI para CET, para fazer a primeira análise. Porque a análise da CET, ela faz o planejamento e a área operacional pra gente poder ter um retorno dessa possibilidade. Mas, ao mesmo tempo, a ideia é que vocês possam estar olhando esse material. Para gente estar consultando juntos e estar construindo esse plano juntos. A ideia é construir junto mesmo essa proposta e consolidar esse plano. A partir desse plano consolidado, a gente só abre ele pra audiência pública. Não vai mudar de patamar. Então, é isso. Como vai ser feito a audiência pública? A gente está conversando ainda. Em que momento vai ser feita essa audiência pública? Não sei se é possível fazer este ano ainda. Eu gostaria muito de fazer este ano ainda esse trabalho. Mas não sei se é possível. Porque a gente precisa consolidar esse plano internamente aqui, entre a Secretaria e a CET. Vamos conversar ainda com a subprefeitura também. Na verdade, esse plano, a gente tem que passar pra todas as secretarias. Ele é um plano intersecretarial. Que é um plano muito grande. Nessas propostas, podem ter outros projetos específicos que estão sendo elaborados em outras secretarias. Tem que subir pra uma consulta pública mesmo, para gente poder consolidar o plano. Eu não sei se é possível fazer tudo isso esse ano ainda. Mas eu acho que o importante é ter os 1.800 quilômetros que nós estamos planejando aqui, para gente poder colocar pra ser consultado. Eu acho que o importante é isso. Que é estruturar toda a rede através de um mapa com km. Deixar ele pronto para ser consultado, para qualquer um poder fazer a consulta e poder se manifestar com relação a isso. Não esquecendo que esse plano que a gente está fazendo é um plano diferenciado. Ele vem romper alguns paradigmas. É um plano diferenciado mesmo. Então, ele é intersecretarial. Por isso que a gente tem que consultar as outras secretarias. Ele está em conjunto com SMSub, ele está em conjunto com SP Obras, com SMU, com SP Urbanismo, com a Secretaria do Verde. Tem várias vertentes dentro do plano. Eu já apresentei uma vez parte desse plano. Apresentei o conceito desse plano. Aqui na câmara temática. Mas como esse plano ainda não está totalmente consolidado. A gente vai mudar um pouquinho. Estruturar melhor essa apresentação e já fazer a apresentação com as propostas específicas de cada área. Então, o que nós fizemos nesse momento. Estamos dividindo ele por subprefeituras. Estamos subindo os mapas das subprefeituras. Nós estamos em uma fase final aqui desses 1.700 quilômetros, de colocar percentuais que estão sendo feitos, que tinha cada subprefeitura. Lembra dessa meta que tinha lá? Todas as áreas de subprefeituras deveriam ter uma estrutura cicloviária. Depois, a segunda meta era que a estrutura cicloviária de todas as subprefeituras estivesse interligada, estivesse conectada. Depois, que a periferia, o extremo da periferia estivesse ligado ao centro. Então, esse plano vem um pouco seguindo dentro da possibilidade, seguindo essa diretriz maior, para a gente poder consolidar esse plano definitivamente. Não é fácil. É um plano

muito grande. Realmente é um plano muito grande. Eu sei que já foram feitos outros planos dentro da cidade de São Paulo. Mas a gente está fazendo um plano com o pé no chão agora. Um plano que a gente possa fazer, defender, implementar, implantar. Então, parte desse plano, por exemplo, ele é fazer isso mesmo, ampliar o passeio. Ela deixa de ser apenas uma rede cicloviária. Ela passa a ser uma implementação, um projeto de urbanismo, onde você pensa nesse modal, você pensa no pedestre, você pensa na bicicleta, você pensa no patinete, você pensa até no verde meio ambiente ali, com algumas possibilidades de fazer nessa ciclovia fazer uma implementação com determinados tipos de vegetação para poder fazer um sobrinamento. Quer dizer, fazer uma estrutura de verde pensado onde não sejam árvores que vêm romper calçada. Quer dizer, é um plano maior mesmo. Realmente um plano maior. A gente espera até poder ir apresentando para vocês até o final do ano, com certeza, isso que a gente está fazendo. Pode falar, George.

**01:35:17 George Queiroz:** Vamos cobrar, porque as intenções são legais, mas acho que é legal a gente ter para dar aolutiva para a sociedade. Eu queria, Dawton, sobre alguma das coisas que você falou, às vezes um pouco específicas, eu queria dizer para ti que você já sabe da importância da rede cicloviária para a questão da segurança viária, que está na ordem do dia aqui na cidade, a explosão de mortes no trânsito é brutal. Por dados da própria CET, foi provado pela experiência de São Paulo e a experiência no mundo que a construção de rede cicloviária é essencial para a gente reduzir mortes no trânsito, de todos, de pedestres, ciclistas e de motociclistas. Eu queria colocar um caso, eu fui ao InfoSiga, baixei os dados do InfoSiga, eu tenho esse trabalho, faço várias vezes, de filtrar por vias, entender o que está acontecendo, por exemplo, a ciclofaixa da Rebouças, que é uma ciclofaixa que foi implantada, acho que já com você, foi polêmica, ela ainda é polêmica, e os motociclistas querem, há muito tempo, desde sempre, o Sindmoto e tal, gostariam que ela fosse removida para ser trocada para uma motofaixa, isso é o dia inteiro. A gente recebe essa demanda o dia inteiro, e eu tive trabalho de ir no InfoSiga e perceber que a ciclofaixa, depois da ciclofaixa de 2020, para frente, o número de sinistros caiu. Ou seja, a mesma ciclofaixa que para a gente é curta, que para a gente podia ser, talvez, de fato, reduziu o índice de sinistralidade geral. O motoboy fala que ficou mais perigoso, mas precisa combinar isso com os dados, os números dizem o contrário. Isso é um dado muito consolidado na cidade, que as ciclofaixas reduzem pelo menos 30%, 40%. Na Rebouças, foi de 140 sinistros, pelo menos no InfoSiga informados, para na casa de 100, 106, 107. Uma redução, sei lá, 30%, 40%, ao contrário do que vai dizer o motoboy pela sua experiência pessoal. A gente está vendo agora, houve agora a publicação de um dado da pesquisa da USP, com a Universidade do Ceará, está vendo que se debruçou os dados de verdade, mostrando que existem, sim, problemas nessa experiência da motofaixa, que ela não tem os dados tão acachapantes quanto dizem, quanto se divulga e quanto são os da ciclovia. A ciclovia é consolidada, é fato, toda ciclovia, a pior ciclovia, ela já tem um impacto positivo, não a ciclorota, mas as motofaixas elas não. Eu faço esse mesmo trabalho que eu fiz na Rebouças, para todo mundo que quiser ver um motociclista, que quiser ver, posso mostrar, existem dados em várias avenidas, que a instalação da motofaixa ela ainda está, vamos dizer, inconclusiva. Eu imagino que isso vai fazer parte, obviamente, das negociações, de um plano mais longo, e isso virou prioridade, é o moto-chefe do atual grupo político. O fato é que eu estou aqui querendo fazer uma defesa da rede cicloviária, como ela é necessária e essencial para a gente atacar o problema da segurança viária, inclusive, principalmente dos motociclistas, que precisam, na verdade, ser acalmados. Sobre lugares como você falou, da Corifeu, que o fato de ter virado ciclofaixa e não ciclovia, o resultado para gente é muito ruim, especialmente na Vital, onde acontece a invasão, muito perigo com motociclistas invadindo. Ou seja, acaba gerando um problema também de segurança viária dos motociclistas invadindo o lugar, o espaço da ciclofaixa, de forma legal, cometendo infração, justamente por um problema de engenharia. Se ela fosse elevada,

claramente, eles não iriam. A gente continua esperando, obviamente, a conclusão, as conexões, já tomou um tempo, querendo falar do restante da Corifeu. É importante a gente fazer, claro, garantir o espaço, mas fazê-las com qualidade, muito mais ciclovias do que ciclofaixas, e não fazer ciclorrotas. Isso é consolidado. Eu não preciso mais provar, foi provado no mundo, foi provado em São Paulo, enquanto outras teorias aí são teorias ainda. Obrigado e espero que a gente evolui nesse papo.

**01:40:42 Lea – SMT:** É o seguinte, só para complementar o que o George disse. Toda vez que é implantada uma ciclofaixa, e essa ciclofaixa reduz as faixas adjacentes, as faixas de arrumamento dos veículos, isso proporciona uma redução do acidente. Foi aquele estudo que nós fizemos, Dawton, quando você estava lá na gerência, e é onde a gente comparou com a implantação dos corredores de ônibus, a implantação dos radares e a implantação da ciclofaixa. Onde ocorreu uma verdadeira redução de acidentes foi no momento em que teve a implantação da ciclofaixa. Não só a segregação proporcionou uma segurança maior para os ciclistas, mas também o estreitamento das faixas adjacentes elas proporcionaram uma redução da velocidade do motorista. O motorista, com uma faixa um pouco mais estreita, reduz a velocidade automaticamente porque o atrito lateral é maior, e isso tem manuais específicos de estudos de engenharia de tráfego que mostram isso. Só para somar a fala do George.

**01:42:57 George Queiroz:** Eu vi um depoimento de um motoboy que a gente viu aqui no YouTube e ele falou assim, com a ciclovia da Rebouças, eu não gostei da ciclovia da Rebouças porque antes eu conseguia desenrolar e agora eu tenho que prestar mais atenção. Na verdade, a prioridade é a alta velocidade do motoboy pelas questões do capitalismo mesmo, as pessoas precisam faturar, mas o fato da faixa estar mais reduzida. Ele falou “agora eu tenho que andar com mais atenção”, ou seja, obrigou a atenção, o que é pra ele é muito ruim, pra mim é muito bom e os números mostraram isso. Eu espero que não aconteça situações como na ponte do Jaguaré, que teve esse caso que está relatado, de que um dos motivos pra ponte do Jaguaré não ter sido feita era uma discussão sobre a possibilidade de ter uma faixa azul no espaço que era da ciclofaixa. Isso está documentado. Espero que isso não aconteça em outros lugares, a ciclovia ser preterida em relação a um experimento que privilegia o transporte motorizado e não o transporte ativo sustentável. Obrigado.

**01:44:09 Dawton Roberto Batista Gaia:** Muito obrigado. Vamos para o último. Aqui, está pedindo as estruturas da Vila Prudente. É claro que a gente, eu até entendi, depois fiquei imaginando por que estava pedindo especificamente esse assunto da Vila Prudente. Até para poder entender apenas uma subprefeitura que alguém está pedindo. Lá no superior esquerdo, atravessando, ali é a Pacheco Chaves. Essa Pacheco Chaves aqui, aquele rosa mais clarinho lá na Pacheco Chaves. A Pacheco Chaves vai ligar com a Coelho Neto. Tem uma estrutura em verde aqui. Vocês ligando na Luiz Inácio. Então, eu acho que eu entendi por que estão pedindo isso aqui. Tem todo o restante aqui, Vila Zelina, Avenida Zelina sendo proposta, a conexão com a Luiz Inácio, com a Avenida do Estado está sendo proposta aqui, as conexões. Faltou esse verdinho aqui, que é a conexão com a Luiz Inácio de Aiamelo. Nós vamos propor. Só para complementar para vocês, nós vamos propor isso, toda essa parte rosa aqui, ela está no programa da PPP, que a gente implementou. Esses projetos estão saindo. Inclusive, esse trecho da Pacheco Chaves e da Coelho Neto, numa pista vocês estão vendo aqui como o Rua Amparo, está escrito Dianópolis, em cima da rua, que é a Coelho Neto, e continuação a Amparo, depois a continuação a Vila Zelina ali.

**01:47:37 jean011235:** Oi, Dawton. Bom dia. Tudo bem? Olha, não fui eu que solicitei essa pauta em

específico, mas esse trecho que você está apontando já existe. A gente já chegou a conversar sobre isso, ele só não está conectado no trecho lá a leste, do terminal da Vila Prudente, em função do terminal. Esse trecho que você está apontando está a oeste, e o trecho que vai até São Mateus está a leste. Você se recorda? Então, o que falta, na verdade, é fazer a conexão, a privatização dos dois terminais.

**01:48:27 Dawton Roberto Batista Gaia:** Perfeito. Nessa proposta que nós estamos colocando pela PPP, nós vamos fazer toda essa conexão, viu, Jean? A proposta, nós estamos fazendo um novo governo entre a SMT e a Cohab, nós estamos fazendo um novo governo, e nós vamos propor todo esse trecho, fazer toda essa conexão. Na verdade, é isso. Eu trouxe um mapinha mesmo pra gente poder mostrar que o que tá sendo solicitado vai ser atendido. A Luís Inácio vai chegar direto, conectado com a Coelho Neto, subindo até a Pacheco Chaves, e vai atravessar a Pacheco Chaves para pegar a Rua dos Patriotas, lá na frente. Essa conexão vai existir. Tem a Avenida Zelina, também, que vai ser implementada, tem a José dos Reis, que tá sendo implantada agora, José dos Reis já está sendo implantada agora, também. Essa região, realmente, ela vai estar bem, vamos dizer, bem atendida. Ainda está na proposta o Viaduto Grande São Paulo, que é a parte de baixo aqui, do Viaduto do Pacheco Chaves. O Viaduto Grande São Paulo, que vai conectar também do lado de cá. A ideia de conexão do trecho leste com o trecho oeste vai ser totalmente conectado. Tanto pelo Pacheco Chaves como o Viaduto Grande São Paulo. É isso. Não sei se alguém tem mais alguma dúvida com relação a isso. Só pra poder mostrar mesmo que esse rosa é o que tá sendo implementado agora, e vai ser, e já tem previsão de implementação dessa nova estrutura aí, através da PPP. Eu não sei se faltou algum dos assuntos aqui, da nossa parte, acho que não. Complementar só que, na atualização, o 160 quilômetro da Escola Viável teve uma nova alteração. Após a consulta informal lá ao gabinete, e foi orientada adequadamente, quer dizer, nós estamos em consulta com o termo atualizado que tá sendo ratificado constantemente, até poder subir pra audiência pra fazer a licitação, na verdade é isso. Basicamente é isso que a gente tem para falar hoje. Depois tinha uma solicitação de pauta também, que é a apresentação da Passarela Panorama, e o nosso convidado, ele não tinha agenda, então, nós já deixamos pautado pro dia 2 do 9, que é a nossa próxima reunião, já tá pautado com ele, né? Ele apresentou lá no CMTT a proposta, e como o Filipe disse novamente aqui, apresentando a câmera temática, que realmente eu acho justo, que é a câmera temática, ele vai apresentar novamente no dia 2 do 9 aqui, pra gente, o projeto. Bom, gente, é isso. Eu queria agradecer a todos pela participação mais uma vez. Agradecer novamente, não sei se o Flávio e o Filipe estão aqui ainda, pelo excelente trabalho que eles desenvolveram lá. Sim, muitos frutos daquele trabalho, em cima desse trabalho. A gente vai fazer um programa de manutenção da rede cicloviária da cidade de São Paulo. É isso, gente. Muito obrigado a todos, mais uma vez, pela participação, e um bom dia. Está encerrado a nossa reunião.