

## Reunião da Câmara Temática de Bicicleta

**Horário:** 09h52

**Data:** 06/05/2025

**Participantes:**

Michele Perea Cavinato – SMT/AT  
Dawton Roberto Batista Gaia – SMT/AT  
Rafael (Não verificado)  
Daniela – Imprensa/CET  
Sergio Amaral – GMC/CET  
Cassio Alves – DPM/CET  
Felipe Lara Vogel – SMT/AT  
Tatyana Costa SME/CET  
Sara Raquel Miranda de Araujo – SMT/AT  
Murilo – Imprensa/CET  
Fabio Saraiva – Imprensa/SMT  
Thomas Wang – Conselheiro CTB  
Ricardo Pradas – SMT/AT  
Jackeline Morena de Oliveira Melo – SMT/AT  
Rodrigo Dias Paes Landim – SMT/AT  
Ilea - SMT (Não verificado) – SMT/AT  
Felipe Claros – Conselheiro CTB  
Raquel – DPM/CET  
Lucian CTB – Conselheiro CTB  
Marcus Buelloni – GPL/CET  
Paula (Não verificado)  
AMANDA YUKIE SIMOKOMAKI SOUZA (Externo)  
Nicolas Sena  
Ana (Não verificado)  
Paula (Não verificado)  
Vanderlei Torroni – Conselheiro CTB  
Guilherme – Conselheiro CTB

Welton – DPM/CET

Adail – DPM/CET

George Queiroz – Conselheiro CMTT

Caio Vinicius – DPM/CET

Aline Pellegrini Matheus – Conselheira CTB

**Pauta:**

1. Levantamento sobre o aumento do número de viagens em trechos da Ciclopassarela Érika Sallum e em outras vias dos bairros de Pinheiros e Butantã – Objetivo: Analisar e apresentar dados recentes sobre a variação no número de viagens de bicicleta na Ciclopassarela Érika Sallum e nas principais vias cicláveis de Pinheiros e Butantã, identificando tendências, fatores influenciadores e possíveis impactos na mobilidade da região. – Felipe Vogel, SMT-AT
2. Atualização BikeSP (Apresentação SMT) – Dawton Gaia / Ricardo Pradas, SMT-AT
3. Status da contratação de obras para novas estruturas cicloviárias (Apresentação SMT) – Dawton Gaia, SMT-AT
4. Status do programa de manutenção de ciclovias e ciclofaixas (Apresentação SMT) - Dawton Gaia, SMT-AT
5. Explicações sobre o Plano de Metas ignorar os 1800 km de malha cicloviária prevista até 2028 pelo PlanMob - Dawton Gaia, SMT-AT
6. Explicações sobre a não implantação de ciclovias no entorno do trecho reformado da Av. Santo Amaro - Dawton Gaia, SMT-AT
7. Explicação sobre demolição da ciclovia da Amaral Gurgel - Na Rua Amaral Gurgel houve alteração da destinação do espaço, entretanto, a ciclovia não foi desativada e sim adequada à nova geometria no local, mantendo-a como bidirecional no trecho do piloto implantado. Resposta Cássio Alves, DPM/CET.
8. Explicações sobre a falta de sinalização no cruzamento da ciclovia da R. Hélio Pellegrino com a Av. Santo Amaro - Informamos que a ciclovia da Av. Hélio Pellegrino

foi reimplantada no cruzamento com a Av. Santo Amaro (fotos em anexo), após a liberação parcial da via que havia sido interditada para a execução das obras da galeria de águas pluviais, no âmbito do projeto de requalificação da Av. Santo Amaro. Resposta Roberto Yoshida, GPV/CET.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 0:08: Bom, gente, esperamos até as 10 e 16, né? Vamos dar início a nossa reunião. É mais uma Câmara temática de bicicleta. Temos algumas pautas que a gente vai levantar hoje, né? É levantamento sobre aumento de número de viagens em trechos da passarela Érica Salum. E quem vai falar sobre isso é o Felipe, aqui da SMT, né? Ele fez um trabalho muito legal, comparativo aqui, trazendo uma base de contagem que realmente eu achei muito legal, nós temos insistido para que ele apresentasse pra nós aqui na Câmara temática, né? É a plataforma strava, né? Então ele vai fazer essa apresentação. Depois tem atualização do bike SP status da contratação das obras, das novas obras. Status do problema de manutenção de ciclovias, explicações sobre a implantação de ciclovia no entorno do Santo Amaro e explicações sobre a falta de sinalização do cruzamento a Hélio Pellegrino com Santo Amaro. Eu vou passar direto a palavra pro Felipe que vai fazer apresentação aí. Bom dia, Felipe, a palavra é sua.

**Felipe Lara Vogel** 2:05: Bom dia, pessoal. Tudo bem? Vocês me escutam bem? É pode colocar apresentação? Então, por favor, Mí. Pronto, eu estou vendo aqui já pessoal, para quem não me conhece, sou o Felipe, né? Eu trabalho aqui na SMT desde outubro de 2024, eu sou analista de políticas públicas, cheguei na prefeitura na mesma data, né, outubro 2024. E o objetivo aqui dessa apresentação é compartilhar com vocês, né, um levantamento aqui que a gente fez é com base nos dados, plataforma strava metro. É de algumas vias no entorno, ali da Érica Salum, né, da ciclopasseira do entorno da ciclopasseira Érica Salum, e aí na tela tem em laranja, quais foram as vias que a gente analisou. É, então são trechos, né? Uns trechos, às vezes não é a rua inteira, mas são alguns trechos. E aí a gente fez uma comparação entre os números, né, tanto do ano inteiro, na média, né, de 2024, comparando com fevereiro de 2025, né, que é o mês seguinte a implementação da ciclopasseira, e também fazendo comparações de janeiro e fevereiro de 2025. Aqui é importante só destacar então, que é um dado do strava metro, né, não é a totalidade dos ciclistas, não é uma contagem que nem a CET faz no local, é

que faz uma contagem manual, né? Durante algumas horas do dia é teve também um trabalho recente, né, que o pessoal lá do gabinete da Renata Pausoni fez é in loco, ali na ciclopasseira, contando é pedestres e ciclistas, na ciclopasseira, da Érica Salum, e também na ponte de Eusébio Matoso. É, mas aqui é um olhar, é um subconjunto, né, do que passando, né? Porque é só quem usa o aplicativo strava e dentro dessas pessoas que usam o aplicativo strava, as pessoas que autorizam o compartilhamento dos seus dados com a plataforma. Então, feito essas é observações, né? Gostaria já de passar para o próximo slide para mostrar um pouco dos impactos que a gente detectou e no número de viagens mesmo é, pode passar aí, Mi, para mim ainda está na tela anterior. Vocês estão vendo a tela dos impactos ou não? Sim, então beleza, para mim não apareceu, mas eu vou confiar aqui. É os impactos das viagens, na própria ciclopasseira é foi um foi verificado um aumento de 4 vezes, né? Então comparando com agora aqui a média né, a média do ano de 2024 com fevereiro de 2025, então na média né, em 2024 não existia ainda, né, as ciclopasseiras, mas passavam por ali ciclistas, né, na ponte Bernardo Goldfarb, né? E aí a gente verificou que houve um aumento né, de 4 vezes no número de viagens. É outras vias ali do entorno que merecem destaque também, é na Eugênio de Medeiros, né, que faz a ligação a entrada, né? A entrada pelo lado é do bairro de Pinheiros com a ciclopasseira, né? Na Paes Leme, sentido na Eugênio de Medeiros, no sentido do país Leme, houve um aumento de 12 vezes e no sentido da rua Butantã, um aumento de 18 vezes. É tá certo que ali era um trecho que tinha um número de viagens pequeno, mas mesmo assim agora é com esse aumento, né? Bastante expressivo. Tem um número de viagens bem considerável, né. Acima de três mil e quinhentos, três mil e seiscentos e quase duas mil viagens no sentido Butantã. É e já na ciclofaixa da rua Butantã, né, a ciclofaixa da rua Butantã foi aquela que foi implementada junto com a ciclopasseira. Então, ela pega trechos tanto da rua Butantã quanto um trecho ali da rua Teodoro Sampaio, né, até chegar na avenida Faria Lima. Então essa nova estrutura que foi implementada, né? Em conjunto ali com a ciclopasseira também teve um aumento bastante interessante que foi duas vezes e meia ali no trecho que é exclusivamente ali na rua Butantã, e no trecho seguinte, né, a continuação de quase duas vezes também, aí o volume total aí em torno de é três mil na Teodoro e duas mil e quatrocentas quase na rua Butantã. Outra coisa que foi bastante interessante a gente vê é em relação a uma diminuição de travessias ali na ponte Eusébio Matoso, né? Então, tanto no sentido do centro quanto no sentido bairro centro, quanto no sentido do centro para o bairro teve uma queda, é, e isso é um indício, lógico, precisa fazer uma investigação mais profunda e tal, mas já é um indício de que os ciclistas podem estar optando por uma travessia numa outra estrutura, né, que é a ciclopasseira da Érica Salum,

que é mais segura, ao invés de continuar atravessando pela Eusébio Matoso. Que é uma ponte que não tem nenhuma infraestrutura dedicada para o ciclista, né? É pode passar para a próxima tela, Mi, é que na próxima tela também tem um detalhamento, mas agora fazendo uma comparação entre os meses de janeiro e fevereiro de 2025, né? É, então nessa tela agora, a comparação não é entre a média do ano de 2024, mas sim a comparação de janeiro com fevereiro de 2025, né? A ideia aqui é pegar o momento imediatamente seguinte, a implementação da infraestrutura, né, da ciclopasseira, né? Na comparação anterior, a gente tava olhando o ano inteiro pra tentar suavizar um pouco, né, os picos, né, de cada mês e tal. Mas aqui a gente tá olhando janeiro e fevereiro pra olhar o momento imediatamente seguinte. É, e aqui também o resultado é bastante parecido, apesar dos percentuais serem diferentes, né? Mas o aumento nas infraestruturas, né, da região é também ocorre, né. O aumento no número de viagens também ocorre, né? Seja em infraestruturas que ciclofaixas que já existiam algum tempo, né, como por exemplo, na vital Brasil, seja no sentido do bairro ou do centro é, ou nas novas estruturas, né? Que nem essa que a gente falou agora que é a da ciclofaixa da rua Butantã, que abrange tanto a rua Teodoro e Sampaio como a rua Butantã, é, todas elas tiveram um aumento, né? E na Eugênio de Medeiros também. Um aumento bastante expressivo, ainda que menor do que aqueles dezoito que a gente viu comparado ao ano inteiro. A média do ano inteiro de 2024, mas ainda assim um aumento bastante grande. É, então acho que essa esse exercício, esse estudo que a gente fez aqui, né, acho que ele tem dois motivos, né? Primeiro é acompanhar, realmente monitorar um pouco, né, o que está acontecendo, né, com a implementação das estruturas, pra gente ter esses dados, né, para gente argumentar, e apoiar, né, na construção dessas estruturas. Mas acho que o segundo motivo, também bastante importante, é a gente sensibilizar, né, como um todo, internamente, a administração pública seja, né, no governo municipal, os técnicos, os gestores, tomadores de decisão, que essas estruturas, quando feitas e conectadas, elas respondem rápido. Elas têm um potencial muito grande de atração e também elas têm um impacto muito grande em toda a rede, né? Em toda a malha cicloviária, né? Uma estrutura vai ajudando na outra a melhorar todo um sistema que compõe. Então, eu até cheguei a ler um artigo recentemente, né, de uma pesquisadora chamada Rosa Félix, que ela fez uma pesquisa lá, lá em Lisboa, uma pesquisa sobre como que a implementação de uma ciclovia alterou também o entorno, né? É um estudo bastante, acho que famoso, né? Pra quem anda aí na mobilidade ativa. E basicamente o que ela falava é, no título era assim, é, construa e eles viram, né? Construa e dê a eles bicicletas, né, no caso, lá também tinha um sistema de bicicleta compartilhada em conjunto com as estruturas que estavam sendo implementadas. E aí ela mostra como que isso

transformou, aumentou rapidamente o número de pessoas fazendo viagens de bicicleta. E, como ele também alterou o uso das vias que estavam paralelas ali no entorno, né, da infraestrutura que foi feita. E aqui é um caso parecido, né? É um caso que mostra como uma infraestrutura é, alterou todo o entorno ali, alterou todo o uso, né? Melhorou o uso, né, aumentou o número de viagens das pessoas ali, considerando ainda que, como eu, como eu disse no início, é apenas um recorte, né, um subconjunto, né, dos ciclistas. Não são todos os ciclistas, né, é apenas um conjunto de pessoas que usam um aplicativo, mas mesmo assim já dá pra gente ter uma ideia, fazer algum tipo de monitoramento e também usar isso também para sensibilizar. Então são essas informações que eu queria apresentar para vocês e fico à disposição também caso vocês queiram comentar alguma coisa. Obrigado, pessoal.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 11:07: Bom pessoal é se alguém quiser tirar alguma dúvida. Não tô vendo ninguém com a mão levantada, alguém tem algum esclarecimento, alguma reflexão sobre o assunto?

**Thomas Wang** 11:27 Oi, Dawton, bom dia. Está me ouvindo? É uma pergunta só para confirmar se eu peguei certo no começo da apresentação do Felipe. Ele comparou, quais meses?

**Felipe Lara Vogel** 11:41: Foi a média do ano de 2024, né, no segundo slide e no último slide, que é o terceiro, aí só janeiro e fevereiro de 2025, foram esses dois períodos que eu apresentei aqui, tá?

**Thomas Wang** 11:56: Você não fez nenhum recorte os 2 meses antes da obra e os 2 meses depois da obra entregue, fez?

**Felipe Lara Vogel** 12:05: Eu cheguei a fazer um recorte, sim, é, mas agora eu não lembro de cabeça assim como eu não trouxe esse recorte aqui pra apresentação, eu teria que abrir aqui no Excel pra dar uma olhadinha com calma, é, mas eu posso também compartilhar assim o que eu tenho aqui e mas tem alguma coisa assim por bimestre, né? Tem, acho que se eu não me engano foram uns bimestres, eu comparei por bimestre também, mas aí eu preciso dar uma olhada com calma.

**Thomas Wang** 12:29: Ah, legal, se você puder compartilhar isso daí, apresentação é esse também, por favor.

**Felipe Lara Vogel** 12:35: Posso sim. Depois eu falo aqui com a Michele pra gente fazer da

melhor forma.

**Thomas Wang** 12:39: Está bem, obrigado. E parabéns pelo trabalho.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 12:45: É, não estou vendo mais ninguém inscrito aqui, mas eu acho que eu queria fazer aí uma reflexão sobre o trabalho. Quanto tempo nós estamos trabalhando aqui nessa mobilidade, no programa de ciclofaixas na cidade de São Paulo. E quando o Felipe nos mostrou aqui o trabalho que ele fez, eu fiquei bastante surpreso, porque eu tenho certeza absoluta que haveria aí sim uma transferência da Eusébio Matoso para nova passarela, pra Erica Salum, mas eu não imaginava que isso seria tão rápido, quanto foi. Bom, isso vem mostrar a importância que tem de fazer trabalhos e criar, estruturas e bem elaboradas, bem projetadas na cidade de São Paulo, que é exatamente isso que ele falou, ele resumiu, ele resumiu muito bem, é construa que eles virão, né? E estão vindo, né? Está aumentando cada vez mais, aí essa chegada do ciclista, sempre na direção aí da cidade Jardim e nós não podemos esquecer né, que a gente tem feito algumas discussões, algumas avaliações, né? Durante a construção da passarela e posteriormente a implantação é que, claro que o grupo que vai em direção ao Itaim propriamente dito, então talvez ele continue indo pela Eusébio Matoso para encurtar o caminho e continue realmente fazendo aquele percurso, o Eusébio Matoso e chegar na Faria Lima e entrar à direita lá na Faria Lima. Mas como é significativo, uma estrutura de boa qualidade para atrair o ciclista nas estruturas cicloviárias, então é isso, parabéns, né, Felipe pelo trabalho, realmente foi muito bom. Que bom, né, que você terminou fazendo esse trabalho que a gente sempre requer o antes e o depois, de tudo que a gente implanta e a gente tem visto isso pela cidade, nas redes cicloviárias e a gente vê a importância quando se implementa essa estrutura cicloviária é, eu me lembro que o número que quando nós implantamos a Av. Rebouças, acho que foi 437. Acho que o número acho que era esse 437% aumentou lá o uso da Avenida Rebouças pelos ciclistas. O próximo passo é cada vez melhor é cada vez melhor, né? Melhorar cada vez mais as mesmas estruturas existentes, que é um desafio, né, que nós temos pela cidade e desse grupo que a gente vem tanto defendendo as novas estruturas cicloviárias, bom, eu não tenho mais ninguém com a mão levantada aqui eu vou passar para o segundo item, eu vou, eu vou passar para o Pradas, direto e a atualização do bike SP. Bom dia, Pradas.

**Ricardo Pradas** 16:40: Bom dia. O bike SP, teve uma última atualização que eu vi foi um vídeo da Renata explicando todo o sistema lá, mas ainda a gente não teve a liberação do aporte que a gente solicitou. Continua congelado no orçamento desse ano. Já foi solicitado

várias vezes, mas ainda a gente não teve uma resposta em relação a isso, né? Mas foi interessante ver, a gente teve algumas visitas do pessoal de bike aqui para ver as estruturas nossas também. É ver ela demonstrando aí como já está desenvolvido o sistema e falta a gente consolidar e fazer o aporte necessário para conseguir tornar isso uma política pública, né? Está na pauta e a gente espera conseguir isso até o meio do ano, como é o razoável aí em todas as solicitações que a gente fez de dotação orçamentária. Acho que é importante complementar, que tem muita muito é do nosso recurso. Está congelado ainda, né? Então ele está sendo está sendo descongelado a medida de que a prefeitura vai priorizando. Aí as os trabalhos e os projetos a serem desenvolvidos e implantado, mas com certeza a gente vai é dar início logo que possível e dar andamento a essa questão do bike SP não sei se alguém tem alguma dúvida. Vou passar para a próxima pauta é status das contratações das obras, não tem apresentação Mi. O Lucian levantou a mão aí, Luciano, você quer falar, Lucian.

**Lucian CTB** 18:57 oi gente, bom dia, é bom dia. Eu sei que o lme tá fazendo o teste com algumas coisas, tanto que o aplicativo foi mostrado, se eles não tem nada para dizer assim em que parte de teste tá fazendo ou o que que o lme tá fazendo? Quantas pessoas estão participando lá que o aplicativo existe, mas só algumas coisas, essas informações vocês não tem não?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 19:22: Eu ainda não tenho, viu, Lucian é, eu sei que eles começaram a fazer alguns testes, mas eu não sei a que ponto que tá. Eu preciso conversar com o professor ou Fábio lá pra ver em que estágio está a ajudar isso daí. Mas eu não tenho ainda, eu ainda não tenho essa informação pra poder passar pra vocês e assim que tiver eu passo pra vocês. Eu tenho todo interesse em estar realmente compartilhando essa informação com vocês porque nós também temos todo o interesse em fazer dessa experiência, uma experiência que seja boa pra todos nós, né? Mas não temos realmente, eu não tenho informação ainda, é, pode, vamos lá, Mi, pode passar a próxima, vamos as implantações, a PPP, né? Vamos lá com a PPP, bom, aqui eu acho que não tem. Não tem nada novo aqui. É, tem a última, Antônio foi a última, acho que volta só um pouquinho mais um, não é? É isso aí, Antônio, acho que a última foi Antônio Carlos da Fonseca que faltava realmente pouquíssimas coisas para poder complementar e já concluíram, né? Faltava acho que algumas placas para fazer o complemento que já concluíram, né? E a José dos Reis também está concluída, pode passar. É o que o que avançou bastante aqui, no nosso caso foi a João Bueno, né? Que ela, concluiu e concluiu, definitivamente também faltava algumas coisas, né? E eu acho que o importante a gente falar aqui desse lote 5 é a Salim Farah Maluf, que tá que ela deu início às

obras, né, nós estamos dando início a tanto a Salim Farah Maluf quanto a Pacheco chaves, né? Pacheco chaves, nós vamos fazer uma vistoria recentemente, é o objetivo, é pra tirar algumas dúvidas que tinham lá com relação algumas interferências que foram encontradas no local e é claro que a gente terminou solucionando todos os problemas, então até para que a obra dê continuidade e não pare ela, já está em obra, né? Está a todo vapor lá, e o que a gente tem de grande desafio, vai vamos dizer desse projeto da Capitão Pacheco Chaves, é o viaduto lá, né, que esse foi um dos motivos da nossa vistoria, que tem uma Barreira de concreto new Jersey, que ela vai ter que ser retirada do viaduto para fazer a ampliação do passeio e dar continuidade a ciclovia passando sobre o viaduto. E aqui também tem o complemento, que tá concluído, né? Que é a ponte Tatuapé, que eu acho que realmente acho que tava faltando essa conclusão. A ponte Tatuapé a Ayrton Petrini e Ademar Pereira de Barros, essas 3 terminaram concluindo as obras, né? Que estavam todas elas estavam mais ou menos no mesmo estágio. E concluiu, agora no finalzinho do mês de abril, pode passar. Do lote 7, não tem nenhuma novidade, pode passar. O lote 9 também permanece o mesmo. É, nós estamos aí tentando, a ideia é buscar é um recurso para concluir algumas obras que deram início, mas nós estamos olhando aí a possibilidade de ter porque nosso limite aqui do lote 9, na verdade é o recurso, quer dizer, o recurso, ele depende do tamanho do empreendimento, né? E, um dos empreendimentos que estavam previstos nesse lote 9, na análise do empreendimento, terminou não sendo possível realizar o empreendimento e terminou o recurso terminou ficando menor, né, nessa questão aqui. Mas nós estamos buscando outras alternativas para resolver o problema de todo tudo que falta nesse nesse lote aqui. Thomaz você levantou a mão, é isso? Você não abaixou?

**Thomas Wang** 25:01: Oi, levantei agora na verdade pra perguntar, eu não entendi muito bem, ali na no, vocês estão fazendo o viaduto Pacheco chaves pra conectar o finalzinho da patriotas com a ciclovia da Vila prudente e do monotrilha, certo? Por onde que ela vai conectar que eu não entendi? Ela vai descer qual rua ali?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 25:19: Depois que ela atravessa o viaduto, ela vai em você está falando em direção a uma Vila prudente. Ela pega direto e vai pelo canteiro central e pega direto o monotrilha, tá essa foi uma das alterações que nós fizemos, que ela ia pra calçada e depois ela voltava. Então os um dos motivos que a gente fez essa reunião foi pra fazer com que ela fosse direto pelo canteiro central e conectasse direto no monotrilha.

**Thomas Wang** 25:30: Mas é do Pacheco chaves para o Monotrilha tem uma Quadra para

baixo, isso que eu não entendi, qual que ela vai descer ali, entendeu?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 25:51 Não, ele desce direto pelo canteiro central, né? É, eu não lembro o nome da via ali, mas é uma quadra mesmo, ela vai em ela vai em direção ao monotrilho, direto, chega no monotrilho, então ela vai pegar...

**Thomas Wang** 26:08 Não é pais Barros, né?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 26:09: Não é Paes Barros. Chico chaves não sai, não Paes Barros..

**Thomas Wang** 26:16 acaba ali perto do mercado, certo, depois que passa o vamos dizer, o shopping, o mercado ali, pra onde que ela vai, que eu não entendi porque ela está uma quadra para baixo, a Vila prudente, lá do monotrilho, né?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 26:20: Eu acho que você está falando da rua Coelho Neto, né? Aquela que desce lá é pode ser, pode ser a Coelho Neto é uma que desce lá..

**Thomas Wang** 26:33: é isso aí, ah, tá a Coelho Neto, tá bom, obrigado. E deixa eu te contar mais uma coisa da Dawton desse pedaço ainda, desculpa se eu tiver cortando seu raciocínio aí, a Ebitirama, vocês tinham começado a sinalizar, vocês fizeram a conexão dela entre o terminal metrô Vila prudente com aquele pedaço que estava ali da Vila zelina, que tem aquela paralelinha ali e estavam fazendo para cima, mas pararam. Não sei se aconteceu alguma coisa ali.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 27:03: Não, a ideia era dar continuidade, né? Não é não é parar, não é? Teve lá um problema com a história do pavimento lá, mas não é parar não, a ideia, é dar continuidade. Não sei se você lembra, na gestão passada nós tentamos implantar, nós não conseguimos, né? Então não foi fácil. Também continua sendo difícil a implantação e tá lá implantado agora, porque acho que o grande desafio realmente era vencer esse trequinho daí. E é um texto pequeno, deve tirando 200 ou 200 m menor. Mas ela vai dar continuidade, então, não vai parar não, tá? Eu não sei, eu não fui vistoriar esse trecho ainda, mas com certeza ela vai dar continuidade.

**Thomas Wang** 27:53: Entendi, tá bom, obrigado, nada pode passar.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 27:55: É o lote 11 na verdade, o que aconteceu foi que a

gente tá, não sei se vocês, no lote 10, não sei se vocês lembram, mas o lote 10 foi o lote que terminou entrando por último, né? E foi assinado o convênio e o após o convênio é a primeira, o primeiro contrato que se faz, elaboração dos projetos, então é isso que tá que tá ocorrendo. Então todos esses projetos que estão sendo elaborados, na verdade eles estão sendo, tô numa fase intermediária, eu tô colocando aqui mais 1 mês, eles vão terminar. É, na verdade, eu dei 40 dias pra eles terminarem todos esses projetos, pra eles poderem nos entregar e a gente dar andamento ao processo de implantação e execução das obras, mas isso era uma das fases que a gente vem atravessando. Aí então contrata o projeto, após a contratação do projeto, passa, tem todo um procedimento aqui que passa pela aprovação da CET, uma aprovação conjunta com o SMT, posteriormente é dado início às obras. Então tá aí o lote 10, finalmente assinado o convênio e dado início aos projetos. Pode passar a Mi. O lote 11, na verdade o que nós estamos precisando do lote 11, nós estamos atrás de recurso, agora pra fazer o complemento dessa obras, né? Então é isso. Então nós estamos naquela fase mesmo de busca de recurso, porque é o início de uma nova gestão e aquilo que o Pradas falou no início, né? Tem aí parte do recurso ainda congelado que está sendo descongelado e a medida das defesas que a gente vai fazendo junto a Secretaria de finanças, eles vão liberando recurso e a gente vai dando início as obras. Então aqui desse do lote 11, o que nós demos de início foi o avenida Queiroz Filho, já foi dado o início, aí pode passar, né? É, temos aqui nesse, do que foi apresentado, na nossa última reunião, nós temos a Santa Inês concluída, né? Porque eu acho que faltava até bastante da Santa Inês a última reunião que a gente terminou fazendo aí, né, faltava bastante da Santa Inês. E ela está concluída. Realmente essa foi um outro grande desafio aí, porque a gente sempre teve uma resistência muito grande nessa região. E tá lá implantado e tá e tá funcionando a todo vapor, né? Tem aí a Maria Amália, Maria Amália. Eu diria o seguinte, eu acho que desse lote 12, com certeza o maior desafio é esta via, né? É, tá aí os grandes, todas as pessoas que estão participando conosco nessas vitorias. A gente vai percebendo o quanto como é difícil você e quanto e quanto tem resistência nesses projetos que a gente está implantando, bom, essa via tem 4700 m, as obras elas vão estar concluídas, Maria Amalia, elas vão estar concluídas. Tudo indica que esse até sexta-feira as obras vão estar prontas. Faltava o último trechinho lá, que é um que é o concreto que está fazendo uma criação de passeio. Então a previsão é concluir até esse final de semana. Grande parte dessa via já está sinalizado, né? E falta só esse trecho que está complementando a obra poder sinalizar, porque nós vamos implantando as obras e vamos sinalizando em seguida. É, o Nicolas levantou a mão, Nicolas, você quer falar alguma coisa?

**Nicolas Sena** 32:50: Bom dia, tudo bem? É, eu queria saber o respeito ali da ciclovia ali da

Queiroz Filho que foi iniciado a obra. Acho que mais ou menos um mês, né? E, eu só observei que tem uns contêineres ali no acesso ali da Professor Fonseca Rodrigo, a Queiroz Filho ali e a sinalização mesmo eu não vi nenhuma obra sendo iniciada ali em nenhum começo de obra. Não, só mesmo esses contêineres mesmo. Eu queria saber se se esse recurso que você falou que está faltando é a respeito dessa obra também ou se falta alguma documentação pra começar o restante da obra? Só isso mesmo.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 33:32. não é o recurso mesmo, viu? Tem várias obras que a gente está planejando, entendeu? Na verdade, você dá uma ordem de serviço e ele é obrigado a fazer algumas sinalizações da obra, colocar a placa da obra, fazer a instalação do do apoio que será pra realização da execução da obra. Então, isso mesmo, Na verdade o que está faltando é a chegada do recurso. Tinha um pouquinho um pouquinho do recurso que nós tínhamos, eu já dei o início da obra pra poder é ir buscar o recurso e dar continuidade, é isso.

**Nicolas Sena** 34:11: Então obrigado.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 34:16 Bom, resumo por lote aqui ó, é extensão total, é a somatória de todos os as estruturas cicloviárias através da PPP da 126 km. É isso que a gente está buscando aí, né? Desses 126 km, nós temos 10 km concluídos, já e nós temos ali as 30.683 concluídos, né? E o que nós temos em obras hoje é 10.377, é isso e na verdade dessas novas estruturas, o que está sendo realizado nesse momento são as estruturas da PPP que nós não paramos, os projetos que estão elaborados e a medida da chegada do recurso a gente vai dando encaminhamento aí as obras pode passar. Tem alguns registros fotográficos da Maria Amália, né, que já começou a ser sinalizada pra vocês, só pra vocês terem uma ideia, né?. Eu fui fazendo vistoria semana passada. Ela, ela realmente está ficando muito boa, né? Deixa eu só fechar aqui a tem alguém falando aí é realmente está ficando muito boa. Eu, eu, nossa, eu fui vistoriar a semana passada, é isso, né? Então pode passar, né? Mais um trechinho da Maria Amália, Santa Inês, né? Santa Inês, também ela foi ser sido concluída aí agora no finalzinho do mês, né? Pode passar, mais um mais umas fotos aí, né, da nossas, eu posso, eu posso afirmar pra vocês com uma tranquilidade que essa é uma grande Batalha vencida. Implantação dessas 2 ciclovias, tanto da Santa Inês quanto da Maria Amália, pode passar, Adhemar Pereira de Barros aí tá sendo implantada, né? Pode passar, pode passar as estruturas de manutenção. Acho que já é o item 4, né? Manutenção pode, pode passar. Se você quiser

falar alguma coisa, pode falar, tá Mi. Bom o que a gente tem aqui de estruturas vistoriadas, 580 é bastante, 580 é bastante coisa, né? Já vistoriada, né? De OS emitidas 120 km, né, que a gente tem emitido. É no contrato um, né? Prada, pode falar.

**Ricardo Pradas** 37:59: não pode, pode terminar Dawton, o meu é só um complemento depois.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 38:03: Perfeito é do contrato 2 já 5922 metros aí, né? Ou seja, um total de é 126 km já implantado, né? Manutenção iniciada contratou um 10 km, quase 11 km e desse do contrato 2, 3500 metros, né? Somando aí 14 km. Manutenção concluída, 97 km do contrato 1, e 2500 km e 2500 metros do contrato 2, né? Somando aí 100 km já concluídos, né? E ordens emitidas e não iniciada 2700 m e estão aí esses 9300 m que estão suspensos aí que estão na fase de, na verdade, emissão de T pov. Pode passar Mi, você quer complementar já, Pradas?

**Ricardo Pradas** 39:21 : Bom dia, Diogo. É só para comentar o seguinte, esses dois contratos, tem vigência na ata a ata termina os seus últimos 12 meses em julho agora e o que a gente tem preparado, por enquanto, é uma nova ata, já contemplando outros insumos que a gente percebeu que usa mais na prática do que a gente tava imaginando quando fez a primeira ata. Então é só pra deixar claro também que o processo é um processo continuado. Muita coisa do que a gente não conseguiu executar era por conta de necessidade de provimento flexível, que não estava contemplado na ata por uma questão dos órgãos de controle. A gente pretende que esteja nesse momento consolidado isso e entendo essa possibilidade que atende aí, inclusive um decreto municipal sobre a manutenção de estrutura cicloviária, a gente vai conseguir atender de uma maneira mais direta, principalmente aquelas onde tem um problema de asfalto, independente da do apoio e de execução da subprefeitura, é, eu acho que vale a pena a gente notar é que além do que a gente tem executado, tem a parte do das vias recapeadas onde a manutenção também é executada e vem sendo executada. Só que não é por esse contrato. E eu imagino que isso esteja em outra, em outra dinâmica, com uma outra consolidação por parte da CET, que está responsável por essa situação em vias recapeadas, enfim. Eu acho que todos esses números são uma consolidação do planejamento que a gente tem feito a respeito de manutenção de estrutura cicloviária. E a tendência, com um novo contrato, é deixar isso mais completo e atender melhor as demandas que tem aparecido pra gente aí ao longo do processo. Não é isso.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 41:38: Acho que é importante, é a gente é o aprendizado

desse processo e por conta da legislação nova que a gente vem experimentando aí, né? E claro que cada vez que você tem uma experiência nova, você ganha bastante no momento que você realiza na segunda ou na terceira vez, porque você vai aprendendo com o que tá sendo feito, né? E claro que a ideia é realmente tá trazendo, tá mantendo toda essa estrutura cicloviária permanentemente, né? E sempre deixando ela numa qualidade boa, que seja durável e que a gente possa de fato desfrutar de uma estrutura que seja capaz de garantir segurança pra quem pedala. Então é isso, acho que a gente, acho que é muito importante a gente estar debruçado sobre essa ótica, né? É que a segurança sempre é o que tem de mais importante para nós aqui, para a gente poder estar sinalizando isso daqui. Bom, essas são as vias que já estão finalizadas, já estão finalizadas. Pode passar Mi, aí o complemento aqui está dando 97. 642, 55 do primeiro contrato e esse segundo contrato, que acabou de citar, já tem 2409, 29 m concluídos. Pode passar. Eu acho que é importante a gente acrescentar, né, além dessa disso que está em obra é que em algum desses contratos, em algumas dessas vias, dessas faixas que estão sendo implementadas, a gente vem colocando paraciclos, né, para poder estar melhorando a qualidade, trazendo as pessoas para pedalar e tendo lugar seguro para que as pessoas possam deixar a bicicleta, quer dizer, a possibilidade de deixar uma bicicleta na frente de uma loja, na frente de algum lugar que ele vai parar para fazer alguma compra, fazer um descanso lá, então junto com isso a gente está colocando alguns paraciclos, pode passar. Ordens de serviço, então aí as vias que estão as próximas ordens de serviço, né? É, Nazaré, Najar, Pelegrino, Hermann Junior, São Miguel, Casper Líbero, Dom José Gaspar, Gustavo Adolfo, Alameda Northmann, Condessa de São Joaquim, Sena Madureira e Manuel da Nobrega. Thomas levantou a mão, pode falar?

**Thomas Wang** 45:00: Tinha 3 ali que estavam com ajuste de projeto o que que é ajuste de projeto, no caso?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 45:06: Aonde você viu Thomas?

**Thomas Wang** 45:17: Na tela anterior?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 45:06: Na verdade, estão fazendo uns ajuste nos projetos lá para poder fazer a implantação. Quando você faz o ajuste do projeto tem que voltar para o início para poder emitir o Tpv, é isso, pode passar Mi. Aqui é Sena Madureira, que foi implantado, né? É, tá sendo recuperado, tem o último trecho lá que foi terminou sendo devolvido lá, um trecho onde tava a interdição. É, ou seja, devolveu a pista originalmente lá que tinha sido, tava bloqueado. A Bom Jardim, né, essa era uma que tava bastante tempo

precisando de manutenção. Eu diria que essa acho que uns 8 ou 10 anos que não tinha manutenção, então, era uma daquelas da lista de vocês que falava, Ah, essa via tá desaparecido então e tá sendo eliminada, né? Mas não é, tá? Tá aí a recuperação da Bom Jardim, pode passar. Veja aí a qualidade que foi implantado. Ainda bem, né? Que foi implantada nessa qualidade. É isso. Acho que tudo que a gente tinha de manutenção anterior, a gente é já tinha mostrado na última apresentação. Bom, a gente tem que acrescentar que nós temos no início do ano, né, aquela história da liberação dos recursos que estão todos congelados, nós estamos aguardando essa liberação dos recursos que estão sendo congelados. Bom, de metas a gente, nós pegamos aqui, nós não vamos abrir para falar sobre isso, porque eu acho que não cabe aqui nossa reunião, né? A ideia aqui é pegar e recolher tudo que vocês encaminharam pra nós, né? Eu acho que o prazo que a gente foi dado acho que era hoje, né? O último dia e fazer o encaminhamento para plataforma lá do participei mais, porque lá que tá sendo feito essa discussão, essa reflexão do plano de metas e eu acho que é lá que tem que ser feito essa discussão. Então é, não vamos fazer aqui, porque realmente não faz sentido você fazer isso em vários locais, né? E com relação aos 1800 km, nós continuamos, complementando aí, consolidando, né? Vamos dizer o planejamento dos 1800 km, né? Nós estamos, continuamos aí, eu acho que falta, acho que 120 km para poder concluir os 1800 km, né? E quando eu vou, vou repetir, né? Consolidar esse plano de meta significa vistoriar, elaborar um funcional e deixar ele preparado para as audiências públicas. Então é um processo bastante, eu diria, é um processo bastante lento, né? Porque não é fácil decidir sobre o que está planejado e depois vistoriar e fazer aí uma proposta, depois encaminha pra CET, também faz, essas vistorias e aprova também esse planejamento. Na verdade é um planejamento que tá sendo feito em conjunto, né? Então eu não sei se vocês lembram, tinha lá 380, 318 km, que já tá num SEI aí pra gente poder... Tem um SEI aberto para as pessoas olharem o que tá sendo planejado, colar lá com os funcionais. Nesse segundo, na verdade nós vamos colocar no mesmo SEI, nós estamos preparando esse material pra subir no SEI novamente, mas nós chegamos em +260 km essa semana, né? Que seria o complemento, então faltaria aí cerca de 120 km pra chegar nos 1800 km. É isso, né? Só pra gente, na verdade, é pra poder deixar vocês cientes do que está acontecendo, que nós não estamos parados. Com relação ao trecho do item 6, bom, acho que o George levantou a mão. Jorge e Lucian, por favor. George, você tá sem som. Não tô ouvindo, então, Lucian. passo para você, o George tá pedindo pra passar pra você aqui.

**Lucian CTB** 51:06: Eu queria confirmar que vocês receberam, que ontem a gente fez um ofício da Câmara temática e a gente elencou coisas que a gente gostaria das que fossem as

propostas para o CMTT, né? E aí a gente encaminhou, só queria confirmar que é isso. E é isso, a maior dúvida era vai estar cada uma das propostas cadastradas. É que é o nosso medo que se alguma coisa não entrasse, né? Aí a gente até poderia fazer como indivíduo, mas não depois do prazo para contribuir terminasse.

**Michele Perea Cavinato** 51:51: pode entrar, uma a uma. Só para falar que que nós recebemos ofício e entrará tópico por tópico.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 52:00: Então acho que o mais importante é, todas as contribuições chegaram pra nós, né? Chegaram algumas contribuições, nós estamos fazendo o encaminhamento. É isso.

**Thomas Wang** 52:16: Só pra entender. ASMT vai cadastrar no participe mais as sugestões em nome do CMTT como um todo, certo?

**Michele Perea Cavinato** 52:25: Isso CMTT como um todo.

**Thomas Wang** 52:33: . Ah, tá naquela versão de perfil coletivo ali . Ah, tá aí depois se puder mandar pra gente depois os links também das propostas pra gente poder divulgar.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 52:42: perfeito, mandaremos.

**Michele Perea Cavinato** 52:43: aí mandaremos o documento final?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 52:42 Bom, indo para o item 6 aqui é sobre a implantação das ciclovias lá no entorno da Santo Amaro. Bom, eu já tinha falado sobre isso com vocês, né? Que a decisão lá era que não se implantaria na avenida Santa Amaro a rede cicloviária, mas que se seria implantado nas vias paralelas. Ontem nós fizemos a última reunião nesse assunto, né? É junto com a CET, fui lá, fui fazer essa reunião com a CET lá e eles estão apenas concluindo, concluindo lá o mapa que nós que nós fizemos, né? Tem uma proposta, tem uma parte, parte da proposta já tinha passado por uma audiência pública e uma parte da proposta que nós vamos fazendo não passou por audiência pública, mas de qualquer forma eu pedi pra fazer um mapa completo do que está sendo proposto como alternativa, e eu acho que ficou até uma alternativa interessante elas, porque não tem aí não tem vias paralelas a Santo Amaro, elas estão não estão muito próximas, mas elas estão entre as vias até a próxima, vamos dizer assim, ela está no meio entre até a próxima ciclofaixa ou estrutura cicloviária paralela a Santo Amaro, que está muito distante, então, terminou preenchendo as lacunas em

ambos os sentidos, com a estrutura cicloviária nessa alternativa sendo oferecida. Então nós fechamos isso ontem à tarde. Então é claro que eu tenho certeza não era possível concluir essa proposta pra poder nos encaminhar. Mas de qualquer forma, assim que tiver, assim que tiver concluído, a gente vai, passar pra vocês. Tem aqui uma o que que é isso? Apareceu uma mensagem aqui. Bom, o Thomas pediu só pra você repetir esse finzinho que caiu o som dele. Ah, entendi, é só para repetir Thomas. Nós fizemos. Nós concluímos uma reunião ontem no finalzinho da tarde que a gente vinha falando sobre alternativas e aquelas propostas, inclusive que vocês tinham encaminhado também pra colaborar com essa alternativa da Santo Amaro. Então nós fechamos uma proposta ontem e eles a CET ficou de elaborar um mapa pra gente poder estar abrindo aqui pra vocês, pra gente poder passar pra vocês o que foi decidido. Acho que o importante é que é entre a Santo Amaro e a próxima estrutura cicloviária existente em ambos os sentidos, né? Os 2 lados da Santo Amaro, as vias estão muito distantes, então tem uma lacuna muito grande. Então é, nós encontramos alternativa mais ou menos no meio, entre essas, esses ciclos entre a Santo Amaro e as e as próximas laterais lá. Que ficou bastante interessante ela como alternativa, ou seja, reduziu significativamente essa proposta, esta estrutura cicloviária entre a Santa Maria e a próxima na lateral. Então a ideia é eles concluindo o mapa, eles vão nos enviar e a gente vai passar pra vocês, pra vocês dar uma olhada até apresentar sugestão e o próximo passo é concluindo isso, estamos, estou tratando lá com com SP obras, né? Que lá é lá é através da operação urbana que está sendo implementado essa rede cicloviária. Eu vou fazer o encaminhamento à operação urbana. Eu sou por essa operação urbana especificamente eu sou o representante pela SMT. Eu vou fazer o encaminhamento e pedir que eles coloquem lá no plano de execução de obras, como complemento da rede cicloviária da avenida Santo Amaro. É isso. Acho que Gerge levantou a mão novamente. George, vamos ver se consegue agora.

**George Queiroz** 57:45 Desculpe a desculpe a problemas técnicos pesados aqui. É bom? É não, eu só queria assim, você só voltar um tempo. Eu tive até que perder um pouco da reunião para consertar aqui o problema você é, já faz algum tempo que você fala que você está fechando os projetos desses 1800 km, né? Os projetos e tal, para você colocar em audiência pública. Etc, etc, é, você pretende colocar esta meta como meta? Publicar esta meta é possível publicar esta meta, no plano de metas, porque uma coisa é a gente dizer aqui em reunião tal, é razoavelmente informal a gente ter o compromisso que no pelo menos nos próximos anos, a gente tem acesso a todos esses processos. Eu estou obviamente, eu não estou pedindo para a gente ter 1800 km até o fim da gestão, até 2028, porque eu sei que não existe condição mais de forma prática. Mas se você está prometendo projeto para breve, eu

gostaria que isso seja sacramentado, colocado, pelo menos proposto ser inserido no plano de metas. Pelo menos a divulgação dos projetos é isso. Obrigado.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 59: 03: A ideia é consolidar o planejamento dos 1800 km. A ideia é essa.

**George Queiroz** 59:13: Isso. Só queria que você fizesse uma força pra isso, que seja colocado no programa de metas da prefeitura de São Paulo, como a gente tá debatendo aqui, para que isso não seja somente uma palavra tal.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 59: 23: Está no plano de metas, a consolidação dos 1800 e quilômetros está lá no plano de metas, nós colocamos isso, está no plano de metas.

**George Queiroz** 59:31: Bom é, eu tinha, eu tinha visto que era o que a gente tem de meta cicloviária é chegar a 1000 km que dá a 200 e poucos quilômetros, é a única meta que está lá. Mas não tem nenhuma outra meta sobre planejamento cicloviário na primeira, na primeira versão do plano. Não que eu tenha visto, isso seria uma meta a mais, né? Tô falando essa ideia de a meta de 1000, obviamente para gente é reduzido, seria uma meta de viabilizar ou divulgar, etc. Isso que você tá me dizendo assim, isso está colocado no papel passado aí pra nós, só pra gente ter esse compromisso, né? São 4 anos, né? 3 anos e meio, na verdade, você falou que era início do ano, mas já não é mais início do ano não, né? Já estamos em maio, né? Vamos lá.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 1:00:34: É isso aí. Bom, tem aqui a história da Mario Gurgel também, que não é, eu acho que não é aqui que a gente vai discutir esse assunto, né? Porque o assunto tem que ser discutido em outro lugar, mas o que a gente pode, o que a gente pode falar sobre isso é o seguinte, né? No nosso caso específico, que é com relação a rede cicloviária, eu acho que é disso. Esse é o tema que a gente discute aqui na nossa reunião, que a ciclovia será mantida lá, né? Não vai ser perdida a ciclovia. Eu fui lá dar uma olhada, eu tô falando com relação a ciclovia, né? E a gente não vai discutir o restante da questão aqui, porque não é o palco a gente discutir isso aqui. Aqui a ciclovia ela ficou, a calçada ficou com 4 m de largura para bicicleta, né? Então preservou 50 cm de cada lado, ficou lá uma ciclovia de 2 com 2 m e meio, ou seja, ficou, eu diria que a ciclovia ficou bastante confortável. Como era já no passado, está sendo, foi implantado, já a ciclovia que foi retirada, né? Então é isso, né? Eu tô só colocando essa pauta pra gente esclarecer que o nosso assunto aqui é a ciclovia já foi repintada no local, é isso, né? Vamos aqui abrir uma discussão com relação ao restante,

porque não cabe aqui essa discussão.

**George Queiroz** 1:02:10: Não, só não sobre ciclovia mesmo. É eu preciso pegar esse porque eu não tive acesso ao processo ao projeto, e aí eu quero só confirmar com vocês uma na, na verdade uma pessoa teve um acesso a um projeto ali na própria obra. Dizer que mais pra frente essa tem o começo da Mario Gurgel, mais próximo da chegada ali no na Duque de Caxias, chegada próxima ali do Arouche, uma das dos quarteirões. A ciclovia ficaria meio que unidirecional, só entraria ou uma bicicleta vai outra, entendeu? Não ficaria como é agora, nela, você joga a bicicleta pra um lado, outro para o outro, por causa daquelas pilastras, daquelas, daquelas coisas enormes que seguram o próprio Minhocão e que ficaria em uma só, e isso aí, enfim, isso foi uma pessoa, eu não tenho acesso a esse, eu não vi esse projeto, eu gostaria até de vê-lo. Mas é que haveria uma diminuição sim, mais pra frente, uma diminuição do tamanho da ciclofaixa e que isso poderia, porque isso é uma discussão desde o começo que foi implantada a questão dessa pilastra que a gente pedala e a gente não vê o que que tá acontecendo do outro lado. Então a solução encontrada que funcionou, né, o ciclista para um lado da viga, o ciclista de um lado e outro para o outro, né, nas duas direções, e isso seria quebrado nessa ideia aí de fazer estacionamento. É óbvio que não vamos discutir toda a miséria urbanística, um absurdo e higienista, mas se isso for fato, pelo menos que alguém viu, também temos um risco aí para o ciclista. Espero que isso não aconteça, né? Nessas pilastras são pontos de atenção, tinha até os espelhos que foram colocados, por causa disso, espero que seja mantido a separação de um ciclista para um lado e outro ciclista para o outro. Porque é isso aí, no caso, isso realmente seria mais além do inaceitável, além da proposta higienista, muito obrigado.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 1:04:01: Não tá bom, é eu, eu realmente, eu preciso olhar o projeto. Nesse caso eu não vim...

**George Queiroz** 1:04:17: Se vocês puderem passar o projeto pra gente, mais pra frente, se vocês puderem mostrar pra gente depois assim. Enfim, agora durante a semana vocês conseguirem mostrar para gente a gente debater na CMTT só porque é isso aí, no caso seria grave, entendeu? Colocar um ciclista contra o outro, sem visão, entendeu? Eu estou vendo na pilastra, eu não estou vendo, estou vendo, aí vai ter, aí vamos ter problema, entendeu?

**Dawton Roberto Batista Gaia** 1:04:37: Eu acho que vamos, vamos dar uma olhada no projeto pra ver o que que acontece. E, se realmente tem esse problema e qual é a solução pra poder não ter esse problema, vamos olhar.

**George Queiroz** 1:04:51: É, eu queria um pouco, é, até porque assim as coisas têm acontecido muito rápidos, né? Assim a gente faz audiência pública, é pra fazer as nossas coisas demoram anos, e tal e esse projeto como veio do corpo político, aconteceu em 1 mês, então eu sei que tá acontecendo, então a coisa é muito rápida. Então hoje a gente debater essas coisas, porque a gente sabe que não vai passar pelas coisas que a gente está acostumado aí, né, de projetos, audiência pública, etc, não vai ter nada disso, não teve pra outra, né? Vem a ordem de cima. Então a gente aprende que quando tem vontade política, as coisas acontecem, aí a gente precisa pelo menos, pelo menos salvar isso. Eu não quero bater de frente com outro ciclista, aí ...

**Dawton Roberto Batista Gaia** 1:05:33: Acho que não adianta a gente continuar aqui, porque acho que preciso ver o projeto. Eu, a gente vai disponibilizar para vocês, tranquilo, não tem problema nenhum.

**George Queiroz** 1:05:42: Por favor, se puder, é ó pedir a celeridade mesmo, porque é urgente mesmo as coisas. Nesse caso, obrigado.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 1:05:33: Bom, eu tenho aqui uma pergunta dentro das situações planejadas que já foi aprovada e está contemplando. Ah, perfeito. É que mais aqui? Bom, vamos para o nosso item 8. Falta de estalização da Hélio Pellegrino, né? Uma resposta aqui que foi, você quer ler Mi, por favor?

**Michele Perea Cavinato** 01:0:32: Então, o retorno que nós tivemos foi do gpv, que é gerência de projetos. Informamos que a ciclovia da Hélio Pellegrino foi reimplantada no cruzamento com a avenida Santo Amaro. As fotos foram em anexo, as fotos foram no próprio convite, após a liberação parcial da via, que havia sido interditada para a execução das obras da Galeria de águas pluviais. No âmbito do projeto de requalificação da avenida Santo Amaro.

**Dawton Roberto Batista Gaia** 1:07:05: Bom, é isso. Resumindo, né? Resumindo, é me parece que foi sanado o problema que vocês levantaram. Eu não fui ver, eu não vistoriei, né? Mas eu estou entendendo aqui que o problema está resolvido, né? Não sei se alguém que quer colocar alguma coisa, alguma questão aqui nesse assunto tem no próprio convite, tem as fotos aí, se vocês olharem e abrirem o convite, tem as fotos inclusive com a implantação do tapete vermelho no cruzamento. Acho que assim. Eu a meu ver, o problema está sanado. É o que a gente pode na verdade propor aqui, né? Sobre a gente divulgar as propostas, né? O que o que nós podemos fazer? Eu acho que isso é importante é divulgar um kmz, né? Acho

que o kmz que tá sendo elaborado e a gente junto com a proposta que a gente vai desenvolvendo, né? A gente vai, quer dizer, a cada trecho que a gente faz vistoria e consolida é que decide, vai, vamos, vamos colocar assim, a fazer proposta da rede cicloviária naquela via. A gente vai elaborando o kmz que posteriormente é enviado para a CET, manda a gente manda sempre através da área de planejamento, que manda pra área operacional pra fazer essa vistoria e nos mandar de volta a resposta do que está sendo proposto. Então em seguida a gente vai trabalhar elaborando os croquis, né? Pra gente poder é fazer realmente essa proposta. O que eu vou colocar aqui como data para gente disponibilizar, né? Acho que ela, até colocou no chat aqui ó, em 2 semanas eu vou disponibilizar o kmz pra vocês, pra vocês poderem ter acesso, olhar, se manifestar, propor, né? Se se tiver alguma proposta diferente pra gente poder ampliar eu vou agradecer, porque é isso que a gente quer, né? A gente quer concluir o mais que a gente pode. Ou seja, dos 1800 km falta aí acho que 160, acho que 120 km. Não me lembro exatamente quanto era, mas de qualquer forma, nós vamos disponibilizar já o caminho dizer para vocês. Então, claro que o objetivo precisa ficar muito claro, né? O objetivo é é fazer uma proposta para vocês observarem e até vistoriar, se quiser. E se quiser fazer uma proposta em cima do que nós estamos propondo, será muito bem vista, muito bem vista por nós e que a gente vai com certeza, debruçar sobre todas elas e verificar se se a gente pode dar complemento ou inserindo no que a gente tá propondo. É isso, eu acho que é muito importante a gente consolidar esse planejamento, isso eu acho muito importante. Ô, gente, é, eu acho que é isso, acabaram, acabou a nossa. Não sei se tem mais um item aqui, acho que não, né? Não, então acabou, acabaram os nossos itens, né? Queria mais uma vez agradecer aqui a participação de vocês, que pra nós é muito importante, esse retorno de tudo que a gente propõe, que a gente faz dessas apresentações que são feitas, que vocês terminam participando, eu acho muito significativo. A gente tá colocando de uma forma aberta, transparente, que vocês possam de fato se manifestar em cima do que a gente tá propondo. É isso. E a gente não pode esquecer que nosso foco aqui sempre vai ser o plano cicloviário. E aí e aí que nós temos que nos debruçar e nos esforçar pra que isso seja da melhor forma possível. Então, muito obrigado. Antes que o George comece a cronometrar minha fala, muito, muito obrigado mais uma vez pela participação de vocês, tenham um bom dia.

Todos se despedem.